ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

Τεύχος 06 • Σεπτέμβριος 2008

THE TEST

MOTO GUZZI STELVIO 1200

FIRST RIDES

HONDA SH300i

YAMAHA YZF-R125

YAMAHA TMAX 500

LONG TERM TESTS

KTM 690 SUPERMOTO

KTM 950 SUPERMOTO

VOYAGER

RACING

GP BRNO ΚΑΙ MISANO

ΠΑΜΕ TRACKDAY ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ • **ΑΝΑΣΤΑΙΝΟΥΜΕ** ΕΝΑ YAMAHA SEROW 225

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 info@ebike.gr
Απλή αλληλογραφία letters@ebike.gr
Σχεδιαστικές διαφωνίες design@ebike.gr
Φωτογραφικές ανησυχίες shutter@ebike.gr
Εμπορικές συναλλαγές sales@ebike.gr

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

The Front
Ο Σπύρος σε ρώλο Αισώπου, αναλαμβάνει να μας παραμυθιάσει με τα μοντέλα του '09 — 10

First Rides
Yamaha TMax 500 ABS — 24
Ο πρώτος διδάξας των mega scooter ανανεώθηκε και επέστρεψε ακόμα καλύτερος
Yamaha YZF-R125 — 36
Χάθηκε να το βγάζανε πριν από 20 χρόνια;
Honda SH300i ABS — 48
Καλώς το κι ας άργησε

Cover Story
Moto Guzzi Stelvio 1200 — 58
Η Guzzi επιστρέφει στην κατηγορία που αυτή ίδρυσε (ή τουλάχιστον έτσι υποστηρίζει ο Σπύρος)

Long Term
KTM 690SM & 950SM Voyager — 78
Οι πρώτοι αναγνώστες που οδήγησαν τα KTM "μας" κάνουν τώρα τα πρώτα τους δημοσιογραφικά βήματα

Feature
Πάμε trackday στις Σέρρες — 90
Ο αγαπητός συνεργάτης μας Δημήτρης περιγράφει ένα διήμερο στην πίστα με το trackbike.gr
Αναστaίνουμε ένα Yamaha Serow 225 — 120
Όχι όλοι μαζί, μη φανταστείτε. Ο Μάνος δεσμεύτηκε να το κάνει. Εμείς απλώς γελάμε

Racing
Editorial — 138
Ο Pedrosa αλλάζει λάστιχα και ο Σπύρος του αλλάζει τα φώτα
Gossip — 140
Απο μεταγραφολογία μέχρι ψεκαστά χωμάτινα και περιορισμούς στα MotoGP έχει το μενού
MotoGP: Brno - Misano — 150
Και πουθενά ο Stoner. Οι κουβέντες για το πρωτάθλημα έχουν πια τελειώσει
Racing Lines — 168
Καλά τα έλεγε ο Enzo Ferrari πριν από δεν θυμάμαι πόσα χρόνια

The Back
Press — 172
Διαβάστε τι κάνει ένα περιοδικό για να πουλήσει κάνα φύλλο παραπάνω
eThesis — 174
Σας είπαμε ότι μας έκλεψαν το 690;
exodus — 176
Φέρτε πίσω τις ντίζες!
eLogbook — 180
Και μετά σου λέει ότι ο Αύγουστος είναι μήνας διακοπών

Τεύχος 06 · Σεπτέμβριος 08

Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

Κωνσταντίνος Δάλλας

Six Days '08

Με τον καλύτερο τρόπο αρχίζει η φθινοπωρινή μοτοσυκλετιστική σεζόν στην Ελλάδα. Το μεγαλύτερο αγωνιστικό γεγονός στο χώρο των δύο τροχών λαμβάνει χώρα αυτές τις μέρες στο νομό Σέρρων. Αν σας περίσσεψε καμιά μέρα άδεια, μη το σκεφτείτε καν. Δύσκολα θα ξαναδούμε κάτι τέτοιο στη χώρα μας...

Το International Six Days Enduro είναι κάτι σαν την Ολυμπιάδα, με βασική διαφορά ότι διοργανώνεται κάθε χρόνο αντί για τέσσερα. Φέτος, διοργανώτρια χώρα είναι η Ελλάδα - και ένας Θεός ξέρει αν και πότε θα ξαναγίνει κάτι τέτοιο. Ξέρω ότι σας τα έχω ζαλίσει με το Six Days από το προηγούμενο τεύχος, αλλά η δική μας συμμετοχή, των θεατών, είναι αυτή που θα κρίνει το μέλλον και κυρίως το επίπεδο των αγωνιστικών διοργανώσεων στη χώρα μας. Πάρτε για παράδειγμα το Πανελλήνιο πρωτάθλημα ταχύτητας, που φυτοζωεί χρόνια τώρα κυρίως λόγω της έλλειψης θεατών. Από τη στιγμή που δεν πατάει άνθρωπος στην πίστα, πως περιμένει κανείς να εμφανιστούν χορηγοί, με τα χρήματα των οποίων θα μπορούσε να αναβαθμιστεί ο θεσμός; Να πληρώσουν για να προβληθούν που ακριβώς; Στα 500 άτομα που εμφανίζονται στα Μέγαρα ή στα 50 στις Σέρρες;

η συμμετοχή των θεατών είναι αυτή που θα κρίνει το επίπεδο των αγωνιστικών διοργανώσεων

Αρκετά με τη γκρίνια όμως, μπήκε Σεπτέμβρης και ξεκινά η "άνοιξη" της μοτοσυκλέτας. Εκτός του καιρού, που προσφέρεται πολύ περισσότερο για βόλτες απ' ότι οι αμιγώς καλοκαιρινοί μήνες, είναι παραδοσιακά η εποχή που αρχίζει η φημολογία για τα νέα μοντέλα που θα οδηγούμε το 2009, καθώς και η προετοιμασία των διεθνών εκθέσεων (φέτος στην Κολωνία και το Μιλάνο), στις οποίες οι κατασκευαστές θα δείξουν για πρώτη φορά τα καινούργια τους παιδιά. Πολλά ακούγονται και άλλα τόσα αναμένονται - μια μικρή γεύση θα πάρετε στις πρώτες σελίδες αυτού του τεύχους. Εμείς στο eBike καταστρώνουμε σχέδιο ζωντανής κάλυψης, δημιουργώντας μια ξεχωριστή ιστοσελίδα στην οποία θα ανεβάζουμε φωτογραφίες, σχόλια και τεχνικά χαρακτηριστικά απευθείας από την Κολωνία. Βέβαια, το εκτενές ρεπορτάζ θα φιλοξενηθεί στο τεύχος Νοεμβρίου, ενώ σε αυτό του Οκτωβρίου θα βρείτε συγκεντρωμένη όλη τη πληροφορία για τα μοντέλα που θα παρουσιαστούν λίγες μέρες αργότερα στην Κολωνία. Βιάζομαι όμως, περισσότερα για τις εκθέσεις θα σας πω στο επόμενο τεύχος.

Σε αυτό τι γίνεται;

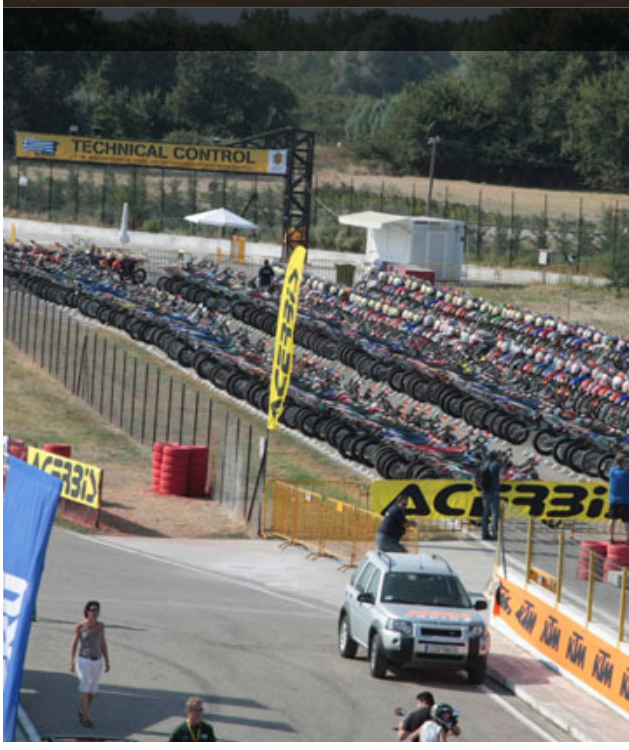
Τεύχος Σεπτεμβρίου λοιπόν, το έκτο μας "παιδί", και ο Σπύρος κοσμεί το εξώφυλλο καβάλα στο πρώτο μεγάλο on-off της αναγεννημένης Moto Guzzi. Λίγες σελίδες νωρίτερα, ερωτεύεται το καινούργιο TMax και μερικές πιο κάτω, κράζει τον Pedrosa και την αιφνιδιαστική απόφαση της Repsol Honda να αντικαταστήσει τα Michelin του Dani με -τι άλλο;- Bridgestone. Ο Μάνος ανοίγει καινούργιες πληγές και φιλοδοξεί να αναγεννήσει από τις στάχτες του ένα Yamaha Serow του κάποτε. Ενδιάμεσα, οδηγεί το SH300i της Honda και -δυστυχώς για όλους μας- βιώνει την πρώτη κλοπή μοτοσυκλέτας, το KTM 690 Supermoto που είχαμε στη διάθεσή μας για δοκιμή μαρκάς διαρκείας. Ο Δημήτρης Λασιθιωτάκης μας μεταφέρει στην ατμόσφαιρα ενός trackday του trackbike.gr και εγώ αναπολώ τα περασμένα μεγαλεία της νιότης μου καβάλα στο εκπληκτικό Yamaha YZF-R125. Μετά, περιγράφω τους πρόσφατους αγώνες των MotoGP και παραθέτω τις εμπειρίες μου από την πρώτη μου συμμετοχή σε αγώνα ταχύτητας.

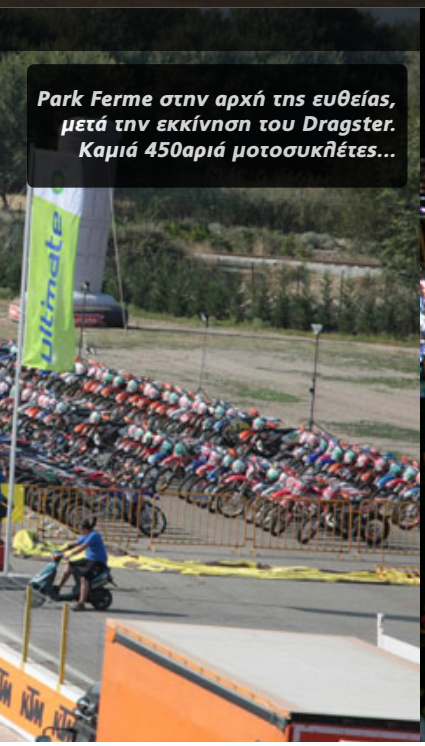
Συνέβησαν τόσα πολλά τον Αύγουστο, αλλά τίποτα δεν ξεπερνά το γεγονός της απώλειας του KTM "μας". Έχετε τα μάτια σας ανοιχτά μήπως το δείτε παρατημένο σε καμιά άκρη του δρόμου, έτσι όπως παράτησαν στη θέση του ένα άλλο κλεμμένο δίτροχο που φροντίσαμε να επιστρέψει στον ιδιοκτήτη του... Μετά το τροχαίο ατύχημα, η κλοπή είναι σίγουρα το πιο δυσάρεστο συναίσθημα που μπορεί να βιώσει κανείς με μοτοσυκλέτα. Εύχομαι να μην σας τύχει ποτέ κανένα από τα δύο.

Απουσίες

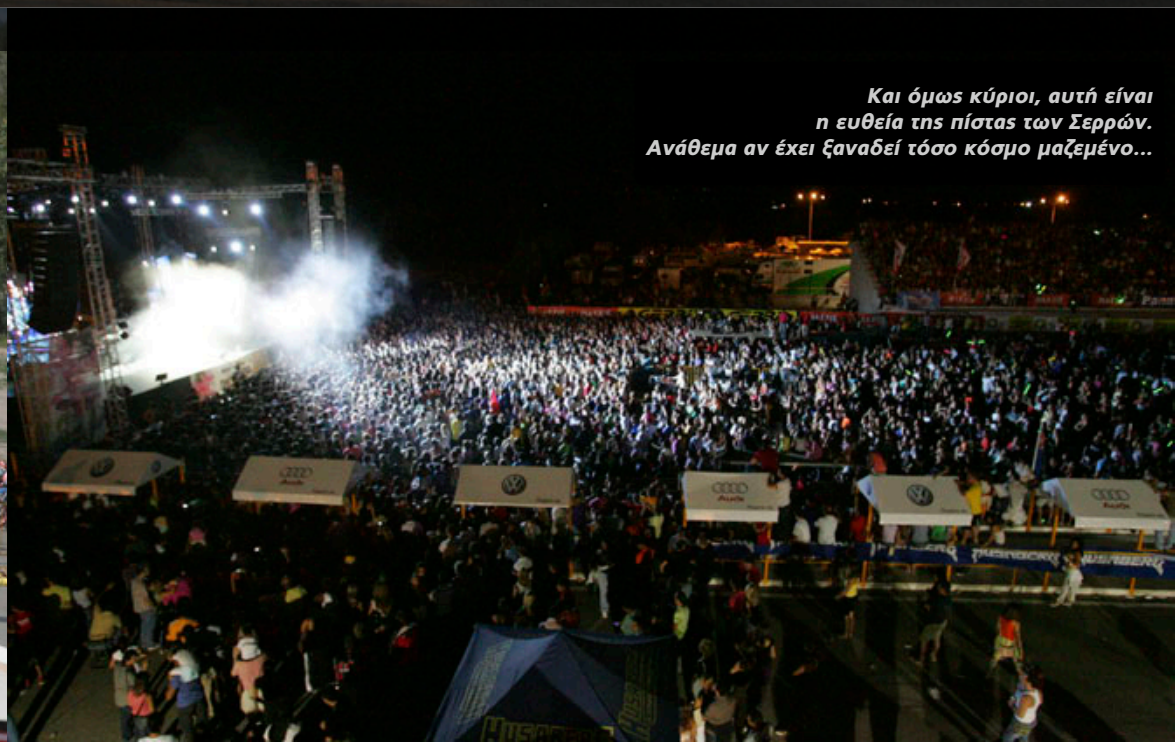
Ξέχασα να τις αναφέρω στο προηγούμενο τεύχος, οπότε σας δίνω την πληροφορία μαζεμένη σε τούτο. Οι κύριοι Γιάννης Μπούστας και Κώστας Φωτιάδης απολαμβάνουν τις καλοκαιρινές τους διακοπές, γι' αυτό και απουσιάζουν από την ύλη τόσο αυτού όσο και του προηγούμενου τεύχους. Εντάξει, τα παραλέω, ο Γιάννης δουλεύει κιόλας στο νησί του, αλλά από τη στιγμή που είναι μακριά από την Αθήνα και τις αγωνιστικές του υποχρεώσεις, δεν θα περνάει και άσχημα. Επιστρέφει με το καλό αυτή τη βδομάδα, και περιμένω να τον βρω με γεμάτες μπαταρίες, έτοιμο να γεμίσει ακόμα περισσότερες σελίδες στο eBike. Μου έχει υποσχεθεί μερικά πράγματα, αλλά δεν αποκαλύπτω λεπτομέρειες, θα χαλάσω την έκπληξη...

Και τις έξι μέρες, ο αγώνας ξεκινά μέσα από την πίστα, από τη ράμπα που έχει τοποθετηθεί στο pit lane





Park Ferme στην αρχή της ευθείας, μετά την εκκίνηση του Dragster. Καμιά 450αριά μοτοσυκλέτες...



Και όμως κύριοι, αυτή είναι η ευθεία της πίστας των Σερρών. Ανάθεμα αν έχει ξαναδεί τόσο κόσμο μαζεμένο...

the front

751774 DVD VIDEO

r, héroïque, mythomane, tel est le
n ! Dans l'Europe en ébullition voici
abuleuses qu'il a vécues - ou imagi-
toire ravi. Uniforme écarlate, tricor-
invulnérable Baron traverse les
ions, chevauchant son destrier ou
affrontant les Turcs comme le Roi
ou la Mort en personne.

LES AVENTURES DU BARON DE MUNCHAUSEN

ERVÉ AU TERRITOIRE FRANÇAIS • DVD RÉSERVÉ AU TERRITOIRE FRANÇAIS

FRANÇAIS	ANGLAIS	ESPAGNOL	ALLEMAND
2.0 DOLBY SURROUND	2.0 DOLBY SURROUND	MONO	2.0 DOLBY SURROUND

d, polonais, tchèque, hongrois, hindi, turc, arabe, danois, suédois,
s, hollandais, norvégien, portugais, grec, hébreu, espagnol

1.85
FORMAT DU FILM RESPECTÉ
COULEUR
2H01
16/9 compatible 4/3

a représentation privée et gratuite dans le cercle de famille sauf autorisation
ymbole double.D ◻◻ sont des marques de la Dolby Laboratories Licensing Corporation.

DVD 9

Menus interactifs en français et en anglais.
Accès par le menu du lecteur DVD

PAL

Interdit à la location
Réservé à la vente

2

DVD VIDEO

Sébastien LAPLANTE

COLUMBIA TRISTAR HOME VIDEO

© 1988 COLUMBIA PICTURES INC. ALL RIGHTS RESERVED. EDV 11
© 1999 LAYOUT AND DESIGN. COLUMBIA TRISTAR HOME VIDEO. ALL RIGHTS RESERVED.

Φθινόπωρο, έρχονται τα μεγάλα διεθνή Σαλόνια γιομάτα μοντέλα του 2009 και όλοι έχουν από μια αποκλειστική είδηση. Ε λοιπόν κι εμείς τις έχουμε όλες – και είμαστε κάργα περήφανοι γι' αυτό...

John NEVILLE
Uma THURMAN
Eric IDLE
LES AVENTURES DU
BARON
DE MUNCHAUSEN
COLUMBIA PICTURES PRÉSENTE UNE PRODUCTION PROMINENT FEATURES/ALTRA FILM UN FILM DE TERRY GILLIAM
LES AVENTURES DU BARON MUNCHAUSEN JOHN NEVILLE ERIC IDLE SARAH POLLEY OLIVER REED UMA THURMAN
JONATHAN PRYCE SPECIAL APPARENCE VALENTINA CORTESE ORIGINAL SCORE DE MICHAEL KAMEN PHOTOGRAPHIE GIUSEPPE ROTUNNO
(AIC)(ASC) MONTAGE PETER HOLLYWOOD PRODUCTION DESIGNER DANTE FERRETTI EFFETS SPÉCIAUX DE RICHARD CONWAY
COSTUMES DE GABRIELLA PESCUCCI SCENARIO DE CHARLES MCKEOWN & TERRY GILLIAM PRODUCTEUR EXÉCUTIF JAKE EBERTS
CO-PRODUCTEUR RAY COOPER PRODUCTEUR SUPERVISEUR STRATTON LEOPOLD LINE PRODUCER DAVID TOMBLIN
PRODUIT PAR THOMAS SCHUHLY RÉALISÉ PAR TERRY GILLIAM
UN FILM COLUMBIA
DVD VIDEO

Honda VFR 1000 V5

Για πέμπτη συνεχόμενη χρονιά ο συνάδελφός μου στην Αγγλική εφημερίδα MCN διαρρηγνύει τα ιμάτιά του πως ο V5 παραγωγής έρχεται αύριο – να μην σας πω σήμερα το βράδυ. Άντε να το πω άλλη μια φορά: Αίσωπο δεν διαβάζουν εκεί πάνω;

Αυτή τη φορά έχει βρει και την ιδανική αφορμή. Φέτος η Honda γιορτάζει τα 60 χρόνια από την ίδρυσή της στις 24 Σεπτεμβρίου (1948) και θα το πανηγυρίσει καλύτερα, λέει, παρουσιάζοντας την πιο τεχνολογικώς εξελιγμένη μοτοσυκλέτα όλων των εποχών. Πόσο εξελιγμένη δηλαδή; Διαβάστε και τρέξτε στην τράπεζα…

Ο κινητήρας είναι ο (Ο) V5 990cc των RC211V MotoGP, με τις απαραίτητες επεμβάσεις για να γίνει όσο αξιόπιστος πρέπει και προσιτός σε κατασκευαστικό κόστος. Διαθέτει την πατενταρισμένη τεχνολογία Variable Cylinder Management, που σημαίνει πως ο αριθμός των εν λειτουργία κυλίνδρων εξαρτάται από τις οδηγικές συνθήκες της στιγμής. Ουάου. Το σύστημα αυτό δεν έχει χρησιμοποιηθεί σε μοτοσυκλέτα ποτέ, αλλά φοριέται σε αυτοκίνητα της Honda.

Το κιβώτιο είναι ηλεκτρονικό σειριακό με κουμπιά στο τιμόνι, χρησιμοποιεί την ίδια τεχνολογία με την αυτόματη μετάδοση HFT που ντεμπουτάρισε στο DN-01 και βγάζει τη δύναμη του V5 στο πίσω λάστιχο μέσω ενός άξονα που περνάει από το μονόμπρατσο ψαλίδι. Φυσικά τα φρένα περιλαμβάνουν το νέας γενιάς brake by wire ABS για supersport της Honda. Το πλαίσιο είναι ένα τύπου pivotless υβρίδιο όπου χωρίζεται σε δύο κομμάτια τα οποία δεν ενώνονται απευθείας μεταξύ τους αλλά συνδέονται μέσω των κάρτερ του κινητήρα.

Σύμφωνα με τις άκρως αποκλειστικές και εγγυημένες πληροφορίες της MCN, η απόδοσή του θα είναι της τάξης των 150 ίππων, ποσότητα που κρίνεται ικανοποιητική από τους Άγγλους (;) για ένα sport touring μοντέλο.

Έχουμε και άλλα όμως. Το νέο VFR, λέει, εξελίσσεται εδώ και μια πενταετία, με σκοπό να είναι έτοιμο στα γενέθλια της Honda. Η μοτοσυκλέτα θα παρουσιαστεί στις 7 Οκτωβρίου (13 μέρες μετά τα γενέθλια δηλαδή;) και θα ανήκει στη γκάμα του 2009.

Όλα καλά και ανθηρά λοιπόν. Μόνο που λίγες μέρες μετά από αυτή τη δημοσίευση της MCN ο εκπρόσωπος Τύπου της Honda Αγγλίας έσπευσε να απορρίψει την είδηση δηλώνοντας ευθαρσώς πως "ούτε η Honda Αγγλίας, ούτε η Honda Ευρώπης έχουν ακούσει ποτέ για ένα τέτοιο μοντέλο…".

Δεν σας κρύβω πως πολύ θα ήθελα να οδηγήσω με τέτοια μοτοσυκλέτα, από περιέργεια και μόνο. Το πρόβλημα είναι πως πέντε χρόνια ακούω μονίμως την ίδια ιστορία, V5 Blackbird τη μια χρονιά, V5 VFR την άλλη, και τα δύο πέρυσι. Μα αφού χρυσέ μου το Blackbird είναι CBR, βάσει "νόμου" τετρακύλινδρο σε σειρά και το VFR σημαίνει V-Four, πόσες φορές να το πω ο καψερός; Αίσωπο διάβασε μεγάλε, την ιστορία με τον βοσκό και τον λύκο…

Εν πάση περιπτώσει, για να μην γίνομαι άλλο κακός, ας απολαύσουμε τις φωτογραφίες μιας πολύ όμορφης (ψηφιακά επεξεργασμένης) μοτοσυκλέτας και ας ονειρευτούμε πως το βράδυ της 7ης Οκτωβρίου ένας Άγγλος θα βγει επιτέλους αληθινός…

Aprilia RSV4

Τη Superbike την είδαμε, άντε να δούμε και την έκδοση δρόμου. Σύντομα στα διεθνή σαλόνια, σήμερα κατασκοπευτικώς στις οθόνες μας.

Νέες πληροφορίες για την έκδοση δρόμου του νέου V4 της Aprilia δεν έχουμε, αλλά έχουμε μερικές νέες φωτογραφίες. Η μοτοσυκλέτα πρόσφατα επισκέφτηκε το Mugello για κάμποσους δοκιμαστικούς γύρους και εκεί όλο και κάποιος πρόθυμος θα βρισκόταν με έναν φωτογραφικό φακό στο χέρι.

Βλέπουμε λοιπόν ποια θα είναι η σχεδιαστική φιλοσοφία της Aprilia για το πολιτικό RSV4, μια μοτοσυκλέτα που έχει αδυνατίσει οπτικά πολύ από αυτή που θα αντικαταστήσει, αλλά παράλληλα διαφοροποιείται αρκετά και από την αγωνιστική της αδελφή. Ειδικά στο μούτρο οι διαφορές είναι πιο έντονες, θέμα λογικότατο από τη στιγμή που εδώ θα μπουν ένας σκασμός φανάρια, καθρέπτες, φλασάκια και ό,τι άλλο κρίνει απαραίτητο ο κύριος Νομοθέτης.

Διακρίνουμε επίσης μια εξάτμιση που μας κάνει ολοένα και περισσότερο να διερωτόμαστε τί στο καλό τους έχει πιάσει όλους σε Ευρώπη και Ιαπωνία και σχεδιάζουν τα τελικά τους λες και προορίζονται για τον Batman…

Οικολογία στην πράξη

Στο Τόκυο η εταιρεία ηλεκτρισμού TEPCO σχεδιάζει να στήσει τουλάχιστον 200 σταθμούς ανεφοδιασμού για ηλεκτρικά οχήματα μέσα στο 2009.

Καθώς εκεί η Ιαπωνική ΔΕΗ δεν ασχολείται με τα υψηλά ιδανικά των Ελλήνων ομολόγων τους, έχει εξελίξει ένα δικής της τεχνολογίας σύστημα φόρτισης που εγγυάται 40 km αυτονομία με μόνο πέντε λεπτά φόρτισης ή 60 km με δέκα λεπτά. Ήδη έχει κλειστεί συμφωνία με αντιπροσώπους Mitsubishi και Subaru να εγκαταστήσουν τέτοιους σταθμούς στα καταστήματά τους, καθώς και με την αλυσίδα supermarket Aeon. Στο άμεσο μέλλον οι συνεργασίες αυτές θα επεκταθούν και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, πολυκαταστήματα, τράπεζες και ταχυδρομεία. Η TEPCO έχει θέσει ως στόχο 1,000 τέτοιους σταθμούς φόρτισης μέσα στην επόμενη τριετία.

Bimota DB8 Veleno

Άλλο ένα μοντέλο που φημολογείται έντονα για το επερχόμενο Σαλόνι στο Μιλάνο είναι το μεγάλο SM Bimota. Δεν θα έκανε εντύπωση σε κανένα, δε, αν μας εμφανιζόταν με μοτέρ Ducati.

Ίσως αυτή η φήμη να έχει περισσότερη υπόσταση από το Ducati Hyperfighter. Η Bimota τα τελευταία κάμποσα χρόνια συνεργάζεται μόνο με τη Ducati και έχει φτιάξει μοντέλα με όλους σχεδόν τους κινητήρες της.

Στο Veleno, το λοιπόν, η προώθηση ανατίθεται στον γνωστό και μη εξαιρετέο DS1100 που τόσες και τόσες μοτοσυκλέτες έχουν φορέσει, προσφέροντας στους πιστούς της την αγριεμένη εναλλακτική του Hypermotard (που με τη σειρά του είναι η αγριεμένη εναλλακτική του Multistrada).

Ουδεμία άλλη πληροφορία έχουμε επί τούτου του κατασκευάσματος, αλλά όποιος γνωρίζει τη Bimota έστω και λίγο νομίζω πως είναι ήδη σε θέση να γράψει μέχρι και πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά αυτού του υποθετικού νέου μοντέλου.

Νέα ATV από τη Vedim

Με δελτίο Τύπου η εταιρεία Vedim Hellas μας ενημερώνει για την έλευση δύο νέων προτάσεων στην κατηγορία των ATV.

Το πρώτο μοντέλο είναι το RAT 200 με επιθετικό σχεδιασμό, τετράχρονο υγρόψυκτο κινητήρα 200cc και κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων και όπισθεν. Εφοδιάζεται με ένα στιβαρό πλαίσιο, ρυθμιζόμενες αναρτήσεις αερίου λαδιού και δισκόφρενα εμπρός-πίσω. Ισχυρά του σημεία είναι η ευελιξία στην πόλη και οι εκτός δρόμου δυνατότητες.

Το δεύτερο μοντέλο ξεχωρίζει από τον έντονα ασφάλτινο χαρακτήρα του. Το νέο ROADSPORT 300 θα κινηθεί με άνεση στην πόλη προσφέροντας παράλληλα τη δυνατότητα παιχνιδιού σε όσους το θελήσουν. Ο ροπάτος 300cc ελαιόψυκτος κινητήρας συνδυάζεται με ημιαυτόματο κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων και όπισθεν (χωρίς συμπλέκτη). Διαθέτει ζάντες αλουμινίου, για την σωστή συμπεριφορά στον δρόμο φροντίζουν ρυθμιζόμενες αναρτήσεις αερίου λαδιού, ενώ την επιβράδυνση αναλαμβάνουν δισκόφρενα εμπρός και πίσω.

Για πληροφορίες επικοινωνήστε στο τηλέφωνο 210-2841600 ή στο e-mail central@vedim.gr.

more stuff...

Vespa με ταχύτητες όπως τότε, με την περιστρεφόμενη αριστερή μανέτα λέγεται πως ετοιμάζει η Piaggio. Φυσικά μιλάμε για τη νέα τετράχρονη γενιά της Vespa και δεν αποκλείεται το κιβώτιο αυτό που θα χρησιμοποιηθεί να είναι κάποιο ηλεκτρονικό σειριακό αντί για το πατροπαράδοτο με τις ντίζες που είχαν οι δίχρονες Σφήκες.

Σε νέα χέρια η Marzocchi. Το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών της εξαγοράστηκε από την Tenneco Automotive, εταιρεία αξεσουάρ αυτοκινήτων με έδρα το Illinois, στην οποία ανήκει και η Monroe. Φαίνεται πως αυτή είναι η εποχή των ανακατατάξεων στον χώρο των αναρτήσεων. Η KTM πούλησε την WP. Ο Kenth Ohlin ξαναγόρασε την Ohlins από τη Yamaha (που έμεινε με ένα συμβολικό 5%). Είναι η μόδα φαίνεται…

Σκοτώθηκε σε τροχαίο ο Andrea Pininfarina, αφεντικό του διάσημου σχεδιαστικού οίκου Pininfarina SpA. Το ατύχημα συνέβη στο Τορίνο όταν ένα αυτοκίνητο έπεσε πάνω στη Vespa που οδηγούσε ο άτυχος Ιταλός. Ήταν εγγονός του Battista Pininfarina, που είχε ιδρύσει την εταιρία το 1930 και σε ηλικία μόλις 54 ετών ηγείτο μιας εταιρείας που συνεργάζεται με θρύλους της αυτοκινητοβιομηχανίας όπως οι Ferrari, Maserati και Fiat.

Η Yamaha μειώνει τις προβλέψεις κερδών της κατά 23% και ρίχνει την παραγωγή της κατά 20% στην Ιαπωνία. Η αιτία είναι η κακή οικονομική κατάσταση των Η.Π.Α. και η διαφαινόμενη κρίση. Όπως δήλωσε εύγλωττα Ιάπων μεγαλοστέλεχος, "οι πωλήσεις μεγάλων custom και θαλάσσιων σκαφών στις Η.Π.Α. στεγνώνουν επικίνδυνα…"

Στην Indianapolis των Η.Π.Α. ψηφίστηκε νέος πολιτειακός νόμος σύμφωνα με τον οποίο η αστυνομία έχει το δικαίωμα να κατάσχει τη μοτοσυκλέτα οποιουδήποτε κάνει υπερβολικό θόρυβο, όχι μόνο λόγω ελεύθερης εξάτμισης, αλλά ακόμη κι αν μαρσάρει πολύ τον κινητήρα του… Πώς το λένε στον ύμνο τους; Η Γη των Γενναίων και των Ελεύθερων ε;

Ο Kevin Schwantz στην Ελλάδα

Ένας σπουδαίος πρωταθλητής GP, προσωπικό ίνδαλμα του Valentino Rossi, επισκέφτηκε καλεσμένος της Σφακιανάκης Α.Ε.Β.Ε. τις Σέρρες μαζί με τη σχολή οδήγησης που ο ίδιος ίδρυσε, Kevin Schwantz Suzuki School.

Στις 17 και 18 Ιουνίου 34 τυχεροί μαθητές, οδηγοί supersport μοτοσυκλετών Suzuki, βρέθηκαν στις Σέρρες και είχαν την ευκαιρία να οδηγήσουν στην ίδια πίστα με το θρύλο των GP και να μάθουν τις τεχνικές της οδήγησης ενός Παγκόσμιου Πρωταθλητή. Συνοδηγοί του στα διήμερα μαθήματα 6 ακόμη εκπαιδευτές διεθνούς επιπέδου και 7 μοτοσυκλέτες GSX-R.

Από τη θεωρία στην πράξη μέσα στην πίστα και με την τεχνική της βιντεοσκόπησης και την ανάλυση λαθών ανά μαθητή, οι τυχεροί Έλληνες οδηγοί δεν βελτιώθηκαν απλώς, αλλά διαπίστωσαν ότι τίποτα δεν μπορεί να σε κάνει να οδηγήσεις πιο γρήγορα και με μεγαλύτερη ασφάλεια από τον εαυτό σου. Η διδακτέα ύλη περιλάμβανε θεωρία για τη σημασία της περιφερειακής όρασης, τη σωστή θέση του σώματος πάνω στη μοτοσικλέτα, τις ιδανικές γραμμές στην πίστα, τα σημεία αναφοράς, την κατάλληλη επιλογή σχέσεων και τις σωστές τεχνικές φρεναρίσματος.

Σημαντική στιγμή του διημέρου η ανακοίνωση από το Δήμαρχο Σερρών, Γιάννη Βλάχο, ότι η στροφή Κ10 της πίστας μετονομάζεται πλέον σε στροφή Kevin Schwantz τιμώντας με αυτό τον τρόπο έναν από τους δημοφιλέστερους και πιο αγαπητούς αναβάτες όλων των εποχών.

Φτερά προστασίας

Μόνο από τη Honda φυσικά η οποία εξοπλίζει το φτερωτό τμήμα της γκάμας της με αερόσακο. Μετά το Χρυσόφτερο (Goldwing) τον προσθέτει στο μεγάλο σκούτερ Ασημόφτερο (Silverwing).

Αν μη τι άλλο, στον τομέα της ασφάλειας η Honda πραγματικά πρωτοπορεί. Αφού μας παρουσίασε λοιπόν το ABS για supersport, ήρθε η ώρα για μια δόση παθητικής ασφάλειας στο μεγάλο της σκούτερ Silverwing. Το σύστημα του αερόσακου είναι παρόμοιο με αυτό που χρησιμοποιεί το μεγάλο Goldwing και λογικά θα προσφέρεται ως έξτρα εξοπλισμός στο σκούτερ από το 2009.

Παραδίδονται τα πρώτα X-Bow

Επιτέλους, κάποιοι τυχεροί θνητοί που τους ζηλεύουμε τραγικά παρέλαβαν ήδη τα υπεραυτοκίνητά τους και έπονται και άλλοι…

Στις 6 Αυγούστου παραδόθηκε το πρώτο X-Bow στον ιδιοκτήτη του που είχε καταθέσει την παραγγελία του εδώ και δύο χρόνια περιμένοντας στωικά. Πάντως να γκρινιάξει δεν δικαιούται, καθώς ο πρόεδρος της KTM, Stefan Pierer, είχε ξεκαθαρίσει πως οι πρώτες παραδόσεις θα γίνονταν αρχές του φετινού Αυγούστου και τίμησε την υπόσχεσή του με το παραπάνω – ούτε Άγγλος να ήταν…

Ο πρώτος ευτυχής πελάτης, ο κύριος με το χαμόγελο του ευτυχισμένου παιδιού και το τιμόνι ανά χείρας, είναι Αυστριακός και μερικές μέρες μετά την παραλαβή του αυτοκινήτου έστειλε e-mail στον Florian Schluifer, Διευθυντή Marketing και Πωλήσεων της KTM, για να τον ενημερώσει πως έχει περάσει δύο ολόκληρες μέρες οδηγώντας και δεν βρίσκει τα λόγια να του περιγράψει πόσο διασκεδαστικό είναι το X-Bow στους υπέροχους Αυστριακούς δρόμους και πόσα συγχαρητήρια να δώσει στους ανθρώπους που το σχεδίασαν και άλλα τέτοια παραληρηματικά. Μάλλον του άρεσε. Αυτό του έλειπε.

XPOROS
RUN SWIM MTB
4ος χρονος / περισσοτερος πονος
05.10.2008

ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ
KASSIMATIS CYCLING
LIMAS WEB DESIGN
MY G-SHOP

Ducati 1098 Hyperfighter

Θεωρείται ως η έκπληξη της Ducati, αλλά τι σόι έκπληξη είναι αυτή που κάνει τον γύρο του κόσμου μήνες πριν την επίσημη παρουσίασή της;

Δεδομένου ότι η αγορά των γυμνών πουλάει πολύ περισσότερο σε απόλυτα νούμερα από τα σπορ μοντέλα εκ των οποίων προέρχονται, είναι τουλάχιστον λογικό κι αναμενόμενο να δούμε αργά ή γρήγορα ένα γυμνό 1098. Θα βοηθήσει να επιταχυνθεί και η απόσβεση της επένδυσης…

Μαθαίνουμε λοιπόν πως η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα προορίζεται να κλέψει τα φώτα της δημοσιότητας στο επερχόμενο Σαλόνι του Μιλάνου τον Νοέμβριο. Προφανής στόχος είναι τα πολλά άλογα σε λίγα κιλά, έτσι το ελιτίστικο Hyperfighter προορίζεται να φορά την εξάτμιση DIES (Ducati Integrated Exhaust System) από μαγνήσιο του 1098R καθώς και άφθονο ανθρακόνημα.

Θα προτείναμε να μην βασιστείτε στο εικονιζόμενο αποκύημα της φαντασίας του Ιταλού σχεδιαστή Oberdan Bezzi, το οποίο βρήκε τη θέση του σε αυτή τη στήλη επειδή όντως υπάρχει ένα σοβαρό ενδεχόμενο να μας προκύψει ένα γυμνό 1098 φέτος. Πάντως το σχέδιο είναι μερακλίδικο, έτσι; Αν είναι να το φτιάξουν, ε ας το κάνουν έτσι…

Παράλληλα με αυτή την ιστορία, διαβάσαμε συχνά σε ξένα έντυπα πως σύντομα θα δούμε και το νέο κορυφαίο Monster με τον κινητήρα του 1098. Αυτό, τώρα, το πιστεύω πιο εύκολα.

Harley-Davidson V-Rod Muscle

Λίγα φρέσκα νέα μας φυλούσε η Harley-Davidson για το 2009, εστιάζοντας κυρίως σε μερικές νέες εκδόσεις γνωστών μοντέλων, όπως είναι και το εν λόγω V-Rod με μούσκουλα

Η νέα έκδοση έρχεται να προστεθεί στην οικογένεια που περιλαμβάνει τη βασική V-Rod και τις δύο Night Rod, απλή και Special. Η Muscle εκδοχή δεν έχει κάτι που να της δίνει πραγματικά παραπάνω μυϊκή δύναμη – βλέπε ιπποδύναμη – πλην της εμφάνισης. Στην καρδιά της μοτοσυκλέτας βρίσκεται ο γνωστός υγρόψυκτος V2 60 μοιρών Revolution με 122 ίππους και 12 kg.m ροπής.

GP n Gilera; GT n Piaggio

Αν το GP800 είναι το superbike των σκούτερ, τότε το GT850 που ετοιμάζει η Piaggio θα είναι αυτό που οι Γερμανοί θα αποκαλούσαν Uber Tourer και όλος ο υπόλοιπος πλανήτης Gran Turismo.

Δεν λέω, την περιουσία τους την έβγαλαν με τη Vespa και μετά με τα μικρά Typhoon που πλημμύρισαν τους δρόμους, αλλά τώρα που έχουν την άνεση να παίξουν μπάλα οι Ιταλοί μας εξελίσσονται σε grande μερακλήδες.

Το εικονιζόμενο νέο Piaggio θα ονομάζεται (σύμφωνα με το cyberscooter.it) GT850 και θα κινείται από τον V2 του Gilera GP800 με το κατιτίς παραπάνω του σε χωρητικότητα και, λογικά, αναρτήσεις πιο προσανατολισμένες στην άνεση. Αντί για αλυσίδα στην τελική μετάδοση, αυτό θα φορά ιμάντα – ο οποίος διακρίνεται αμυδρά στη φωτογραφία από κινητό τηλέφωνο – και η απόδοσή του θα είναι σίγουρα υπερεπαρκής για να γυρίσεις τον κόσμο μια και δυο φορές με τα πόδια απλωμένα μπροστά, τη γυναίκα να κοιμάται πίσω και τα μισά μπαγκάζια κάτω από τη σέλα. Όσον αφορά στα δύο τελικά εκατέρωθεν της ουράς, ουδέν σχόλιο. Θα ψαρώσουν πολύ κόσμο πάντως στους δρόμους της Ευρώπης…

HONDA CZ110i

Να σας προλάβω: δεν είναι μοντέλο Ευρωπαϊκό. Πρόκειται όμως για ένα σούπερ-παπί που πολλοί θα έσπευδαν να αγοράσουν –και να χρυσοπληρώσουν ίσως– ακούγοντας τι είναι ικανό να κάνει.

Πρόκειται για ένα μοντέλο που μόλις παρουσιάστηκε από τη Honda Ταϊλάνδης, εξοπλισμένο με κινητήρα 110cc, το οποίο καταφέρνει το εξής ασύλληπτο: τελική 161 km/h με τη μέση κατανάλωση να φτάνει στα 57 km με ένα λίτρο βενζίνης! Πώς γίνεται αυτό δεν μπορώ να φανταστώ, πλην ίσως του ότι η εκπληκτική αυτή κατανάλωση καυσίμου έρχεται όταν το οδηγείς από φυσιολογικά ως νυσταλέα – ενώ αν βγεις στην εθνική οδό και το καρφώσεις στα 160 παίζει και να καίει 57 λίτρα σε ένα χιλιόμετρο…

Ο κινητήρας του είναι ψεκαστός και διαθέτει, φυσικά, το διάσημο σύστημα PGM-Fi. Το εικονιζόμενο είναι ένα πρωτότυπο, ενώ φημολογείται πως σε έκθεση στην Ταϊλάνδη παρουσιάστηκε και μια έκδοση παραγωγής που λίγο μοιάζει με αυτό αφού του αφαιρέθηκε το ανάποδο πιρούνι και προστέθηκαν πιο χαρούμενα γραφικά.

Δεν ξέρω περισσότερα, αλλά βάζω το χέρι μου στη φωτιά πως έτσι και κάνει η Honda να το φέρει εδώ όπως είναι στη φωτογραφία θα σπάσει τα ταμεία με αυτή την εμφάνιση και το ανάποδο πιρούνι. Κι ας μην πιάνει 160, ας πηγαίνει ως τα 120 μόνο – ξέρετε πολλά παπιά που βλέπουν τόσα;

Σκούτερ BMW (ξανά)

Σιγά μην πρεμούσαν οι Γερμανοί. Μπορεί με το C1 να μην τα πήγαν καλά, αλλά έμαθαν το μάθημά τους και τώρα επιστρέφουν δριμύτεροι

Όπως μεταδίδει το Ισπανικό Solo Moto (http://www.solomoto30.com), η BMW ψήνει μια νέα σειρά σκούτερ σε συνεργασία με τη BRP-Rotax (BRP = Bombardier Recreational Products), η οποία θα της παράσχει μια σειρά κινητήρων V2 80 μοιρών με ψεκασμό της Dell' Orto και χωρητικότητες 500, 650 και 800cc, απόδοσης αντιστοίχως 34 ίππων (για τα μικρά διπλώματα), 50-55 και 70-75 ίππων.

Αν απορείτε πώς είναι δυνατόν μια BMW να πουλήσει προϊόντα με κινητήρα V2, παρηγορηθείτε γνωρίζοντας ότι όλη η γκάμα προορίζεται να χρησιμοποιεί τελική μετάδοση με… ναι, άξονα, ο οποίος μαθαίνουμε πως προέρχεται από τη γκάμα ATV των Bombardier. Αν θα φοράνε και Telelever μπροστά δεν έχουμε μάθει.

Αυτό που ακούσαμε όμως είναι πως αυτή η οικογένεια σκούτερ δεν έχει οριστικοποιηθεί για τη γκάμα του 2009, καθώς ενδέχεται να εμφανιστεί ένα χρόνο αργότερα για το 2010.

Νέο αφεντικό στην MV

Η εξαγορά ολοκληρώθηκε και τυπικά με κάθε επιτυχία, το MV Agusta Group ανήκει πλέον κατά 100% στη Harley-Davidson έναντι 70 εκατομμυρίων ευρώ.

Η Harley-Davidson πάει πολύ καλά τα τελευταία χρόνια και η ανάπτυξη των πωλήσεών της στις Ευρωπαϊκές αγορές χτυπά διψήφια ποσοστιαία νούμερα την τριετία που μας πέρασε. Η εξαγορά του Ιταλικού ομίλου αποσκοπεί στη διεύρυνση του κύκλου εργασιών της, τόσο σε οικονομικό επίπεδο, όσο και από πλευράς πρεστίζ.

Οι Αμερικανοί σε πρώτη φάση δεν σκοπεύουν να αλλάξουν και πολλά πράγματα στο Ιταλικό εργοστάσιο, καθώς η MV δεν τα πήγαινε και άσχημα σε πωλήσεις και είχε καταφέρει σε σύντομο χρονικό διάστημα να ξαναχτίσει το μύθο του παρελθόντος της με λίγες, αλλά μυθικές μοτοσυκλέτες.

Η Harley-Davidson ανακοίνωσε πως ο νέος διευθύνων σύμβουλος του Ιταλικού ομίλου θα είναι ο Matt Levatich, ο οποίος εργάζεται για την HD από το 1994 και έχει περάσει από όλες τις θέσεις που έχουν να κάνουν με το μάρκετινγκ και τις πωλήσεις στην Ευρώπη, με έδρα του ως τώρα το Λονδίνο.

Αυτό που περιμένουμε να ακούσουμε στο άμεσο μέλλον είναι τι σχέδια έχουν για την Cagiva, η οποία τώρα βρίσκεται σε βαθύ λήθαργο.

Kawasaki KLX250S 2009

Τα 250 επιστρέφουν στη μόδα, αρκεί κάποιος να τους δώσει λίγη σημασία και μια καλή τιμή. Στις Η.Π.Α. το εν λόγω μοντέλο κοστίζει περίπου €3,200…

Ένα αειθαλές μικρό μονοκύλινδρο, το KLX 250S ανανεώθηκε και συνεχίζει απρόσκοπτα τη ζωή του – τουλάχιστον στις αγορές όπου το εισάγουν. Κινείται από έναν απλό και αποδεδειγμένα αλεξίσφαιρο υγρόψυκτο, τετραβάλβιδο μονοκύλινδρο κινητήρα 249cc που τροφοδοτείται από ένα Keihin CVK34 και πλέον παίρνει μπροστά με μίζα (σε αντίθεση με τα μανιβελάτα μοντέλα που εισήχθησαν κάποτε στην Ελλάδα).

Οι αναρτήσεις του διαθέτουν ρυθμίσεις συμπίεσης μπροστά και πλήρεις πίσω, ενώ οι διαδρομές τους με 259mm μπροστά και 231 πίσω είναι υπεραρκετές για χομπίστικο παιχνίδι. Προσθέτουμε και την αισθητική ανανέωση, τον δίσκο μαργαρίτα και το ανάποδο πιρούνι της Kayaba διαμέτρου 43mm και έχουμε μια έξοχη λύση για όλα, από καθημερινή μετακίνηση ως και χαλαρό εντούρο.

Σας είπα και πόσο το παίρνει ο Αμερικάνος ε;

Προσοχή, η πατρίς κινδυνεύει

Διαφθορά στο σύστημα εκπαίδευσης οδηγών διέγνωσε ο υπουργός Μεταφορών και έσπευσε να εξαγγείλει σωρεία σκληρών μέτρων. Δεν μας είπε όμως, πριν ή μετά τα ΚΤΕΔ θα το εφαρμόσει;

Σε συνάντησή του με τον Νομάρχη Αθηνών, Γιάννη Σγουρό, αποφάσισε ο Κώστας Χατζηδάκης να βάλει στο στόχαστρο τον τομέα ευθύνης του. Μετά τις πολεοδομίες και τις εφορίες, λέει, οι εξετάσεις οδήγησης καταφέρνουν να είναι τρίτες στη σχετική λίστα της διαφθοράς στο Δημόσιο. Πώς το κατάλαβαν αυτό; Ακολουθεί υπόδειγμα επαγωγικής σκέψης: στις ηλεκτρονικές εξετάσεις το ποσοστό επιτυχίας είναι της τάξης του 50%, ενώ στην οδήγηση φτάνει στο 90%, γεγονός απίστευτο, άρα θα το ψάξουνε… Μάλιστα. «Κάτι πάει στραβά και δεν μας αρέσει,» δήλωσε αυτολεξεί ο κύριος Χατζηδάκης.

Στη συνέχεια ο νομάρχης Αθηνών κάλεσε τους πολίτες να καταγγέλλουν οποιαδήποτε απόπειρα δωροδοκίας σε εξετάσεις οδήγησης και ΚΤΕΟ για να αντιμετωπιστεί η μάστιγα της διαφθοράς.

Όπως εξήγγειλε ο υπουργός, ως τον ερχόμενο Δεκέμβριο θα ανακοινωθούν μέτρα πάταξης της εν λόγω διαφθοράς. Ως πρώτο μέτρο μελετάται το ενδεχόμενο η εξέταση να γίνεται πλέον σε κλειστό χώρο με την παρουσία τρίτων που θα ελέγχουν την όλη διαδικασία. Αρχικά, λέει, το ΥΜΕ σχεδιάζει να φτιάξει εξειδικευμένες πίστες εξέτασης οδηγών στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας.

Υπέροχα. Φτιάξτε τις μόνο κοντά στα υπό ίδρυση Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Δικύκλων (ΚΤΕΔ) να κάνουμε τη δουλειά μας εύκολα και γρήγορα σας παρακαλούμε. Θα ’ναι και πιο εύκολα για το ΣΔΟΕ που θα έχει όλη τη διαφθορά των Μεταφορών συγκεντρωμένη σε μικρό χώρο…

first rides

Το superbike του πιτσιρικά, ένα GT σκούτερ για πιο ώριμους και ένα μεσαίο σκούτερ για όλους, απ' όλα έχει ο μπαχτσές

Yamaha XP500 T-MAX ABS

GT

Kavarnés

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

Επτά χρόνια ίδιο κι απαράλλαχτο έγραψε το θρυλικό, πλέον, T-Max. Η κατηγορία που ουσιαστικά το ίδιο ίδρυσε μεγάλωσε και αυγάτισε, λογικά λοιπόν η Yamaha αποφάσισε να το ανανεώσει εκ βάθρων. Ας δούμε πόσο βαθιά μπήκε το μαχαίρι.

Θυμάμαι γλαφυρά την άνοιξη του 2000 όταν είχα την τύχη να παραβρεθώ στη Ρώμη για την πανευρωπαϊκή παρουσίαση του πρώτου T-Max. Μαθημένος σε έναν κόσμο όπου οι πρώτες δυομισάρες μπανιέρες μόλις έσκαγαν μύτη και το Suzuki Burgman 400 ήταν το θηρίο των σκούτερ, το σοκ από την πρώτη εκείνη επαφή ήταν μεγάλο, χρειάστηκε προσπάθεια για να ξανασετάρουμε τον εγκέφαλο στις αρχές λειτουργίας αυτού του εξωφρενικού κατασκευάσματος. Δεν ήταν η πρώτη φορά που έβλεπα 160 στο κοντέρ ξαπλωμένος στον καναπέ, αλλά τούτο το κατασκεύασμα παρέα στο δικύλινδρο γκάζι είχε και αναρτήσεις και φρένα και τη συνεπέστατη συμπεριφορά που περιέγραφαν οι ιάπωνες στα δελτία Τύπου. Μερικά πράγματα πρέπει να τα δεις για να πιστέψεις…

Στα επτά χρόνια που πέρασαν η σχεδίασή του κατέστη τουλάχιστον απλοϊκή – για να μην πω ξεπερασμένη. Τότε ήταν τα δυναμικά του χαρακτηριστικά που αρκούσαν για να του εξασφαλίσουν μια εξαιρετική εμπορική πορεία, αλλά στην πορεία ο ανταγωνισμός απάντησε με κάθε δυνατό τρόπο: περισσότερα κυβικά (650) και μετά ακόμη περισσότερα (800), λουσάτα σχέδια, εξοπλισμοί που έφτασαν ως και ηλεκτρονικά σειριακά κιβώτια.

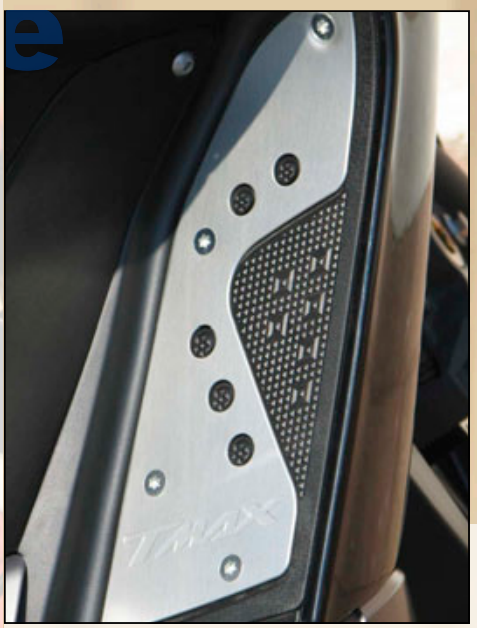
Ένας βασικός κανόνας του μάρκετινγκ, ωστόσο, λέει πως ο πρωτοπόρος καρπώνεται το μεγάλο μερίδιο της αγοράς και το T-Max είχε αυτό ακριβώς το πλεονέκτημα στο τσεπάκι του. Το ατού του, δε, δεν ήταν μόνο η καινοτομία του δικύλινδρου κινητήρα και η πρόσκαιρη κορυφή των 500 κυβικών. Αλλού ήταν το καροτάκι.

Ήταν η δυναμική του σχεδίαση, το πλαίσιο μοτοσυκλέτας με τον κινητήρα στο κέντρο του, ανεξάρτητο από τη μετάδοση με μια θηριώδη αλυσίδα hy-vo σε μπάνιο λαδιού στην αριστερή πλευρά του ψαλιδιού (με απαιτήσεις συντήρησης κάθε 100,000 χιλιόμετρα!), το "κανονικό" πιρούνι 41 mm που έδενε στο τιμόνι με διπλές τιμονόπλακες. Όλα αυτά έρχονταν σε πλήρη αντίθεση με όσα γνωρίζαμε ως τότε για τα σκούτερ, τον μονοκύλινδρο κινητήρα που καθόταν πάνω στο ψαλίδι-μετάδοση και σφράγιζε μια έντονα πισόβαρη κατανομή μάζας και το κοντό πιρούνι με την ελάχιστη διαδρομή, συνδεδεμένο με το τιμόνι μέσω ενός μακριού λαιμού που προσέφερε περισσότερη ελαστικότητα κι από μια χορεύτρια της κοιλιάς. Ακόμη και οι τροχοί 14 ιντσών τότε ήταν καινοτομία για σκούτερ.

Νεωτερισμοί

Σήμερα το T-Max άλλαξε. Μπορεί εμφανισιακά οι γραμμές του να παραμένουν σε σχετική συνάφεια με αυτές που γνωρίσαμε την περασμένη επταετία, αλλά κανείς δεν θα διαφωνήσει πως ο εκσυγχρονισμός προσφέρθηκε απλόχερα στο νέο μοντέλο. Ουσιαστικά όμως τα γιαπωνέζικα χεράκια έφτασαν πολύ βαθύτερα και άλλαξαν σχεδόν τα πάντα – όλα πλην του κινητήρα.

Η αρχή έγινε με ένα ολοκαίνουργιο αλουμινένιο πλαίσιο, προς αντικατάσταση του ατσάλινου. Κατασκευασμένη με την πατενταρισμένη μέθοδο χύτευσης CF Die-Cast

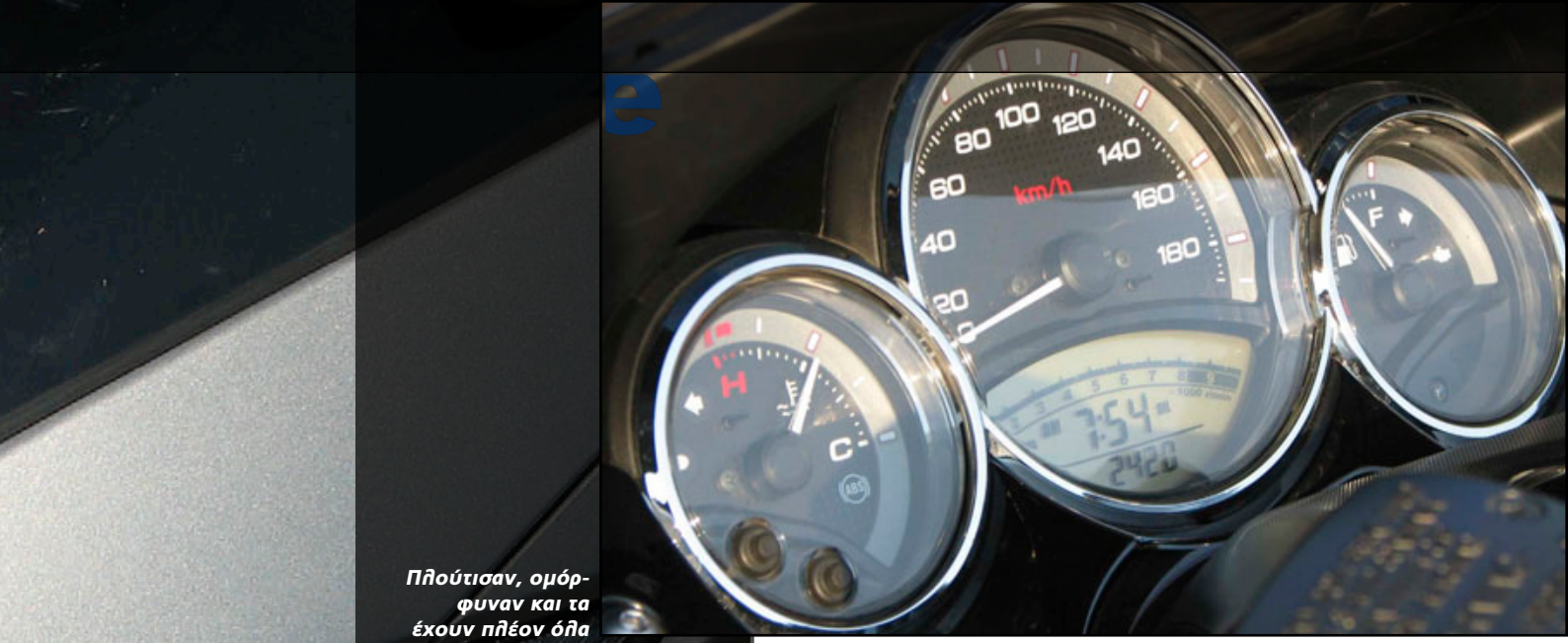


Σκαλιστό αλουμίνιο για τις κρουζε-ράτες πατήθρες του ξαπλωμένου τα-ξιδευτή – έτσι, για να γουστάρουμε

Αν θες να την αλλάξεις ισχύουν: είτε είσαι 2.10 ηγουμένως είχες BMW

"... μοιάζει περισσότερο με GT παρά μεσκουτεράκι..."

δύο τινά
ή προ-
C1



Πλούτισαν, ομόρφυναν και τα έχουν πλέον όλα

Χρήσιμες οι χειρολαβές, ειδικά αν θες να χουφτώνεις το γκάζι ενώ το αμόρε ρεμβάζει πίσω σου

Ομόρφυναν – και περί απόδοσης ούτε λόγος

της Yamaha, η νέα ραχοκοκαλιά του T-Max είναι η κύρια υπεύθυνη για τα πέντε λιγότερα κιλά που αναφέρονται στα τεχνικά χαρακτηριστικά του. Υποθέτω πως η δίαιτα αυτή θα είχε αποδώσει κατιτίς περισσότερο αν δεν μεγάλωνε το ρεζερβουάρ καυσίμου κατά ένα λίτρο, φτάνοντας στα 15.

Παράλληλα, νέο είναι και το πιρούνι με στελέχη παχύτερης διαμέτρου κατά δύο χιλιοστά, από 41 στα 43. Οι τροχοί μεγάλωσαν σε διάμετρο, από 14 στις 15 ίντσες, ενώ το μεταξόνιο μάκρυνε κατά πέντε χιλιοστά, αλλαγή που ανεπαίσθητα γίνεται αντιληπτή σε μια ποσότητα ούτως ή άλλως μεγάλη – σιγά τα ωά αν τα 1,575 mm έγιναν 1,580.

Νέες είναι και οι δαγκάνες στους δύο μπροστινούς δίσκους, monobloc τετραπίστονες Sumitomo παρακαλώ, με τη γνωστή οικογενειακή εμφάνιση της Yamaha και αναλόγου επιπέδου απόδοση. Το ABS προσφέρεται κατά παραγγελία και θα σας απαλλάξει από 650 επιπλέον ευρώ εφόσον το επιλέξετε.

Όσον αφορά στον κινητήρα, το μόνο που χρειάστηκε να κάνουν οι Ιάπωνες ήταν να τον προσαρμόσουν στα Euro 3 δεδομένα ως όφειλαν. Έτσι, χωρίς να πειράξουν κανένα δομικό χαρακτηριστικό του, ασχολήθηκαν με τις ρυθμίσεις του ψεκασμού και προσέθεσαν μια νέα εξάτμιση.

Μετά το λιμάρισμα

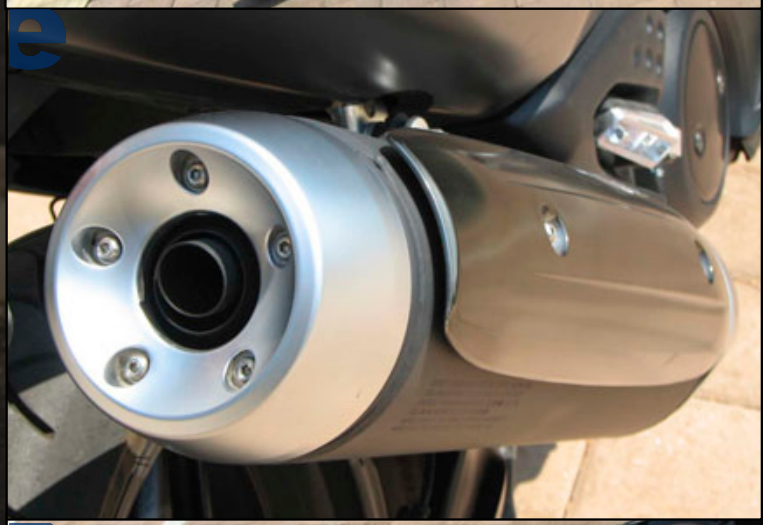
Μετά από όλες αυτές τις θεωρητικούρες, είμαστε έτοιμοι να βγούμε στον δρόμο για να ανιχνεύσουμε κατά πόσο το T-Max δείχνει διαφορετικό και από τη θέση του οδηγού.
Ελάχιστα, είναι η αλήθεια. Ίσως κάποιος που είχε στην κατοχή του ένα προηγούμενο μοντέλο να βρει πολύ διαφορετικό το '08 σε πολλές λεπτομέρειες στις οποίες αναπόφευκτα εντρυφά κανείς μετά από χρόνια συμβίωση, αλλά στα δικά μου μάτια η βασική συνταγή παραμένει εν πολλοίς ίδια. Άνετη θέση οδήγησης και κάθε άλλο παρά χαμηλή – αλλά όχι ενοχλητικά ψηλή χάρη στη στενή σιλουέτα της σέλας στο μπροστινό της τμήμα – γνώριμη μπάσα χροιά από τον δικύλινδρο κινητήρα, γεμάτη και γραμμική απόδοση.
Περίμενα με χαρά να επαναλάβω τα ατελείωτα παντιλίκια που θυμόμουν από αντίστοιχες δοκιμές του παρελθόντος στους γυαλισμένους αθηναϊκούς δρόμους, αλλά απογοητεύτηκα λιγάκι. Το T-Max εξακολουθεί να διαθέτει δυνατές επιταχύνσεις χάρη στον εξώφθαλμα υποτετράγωνο κινητήρα του, αλλά μοιάζει λες και κάποιος πήρε μια λίμα και έφαγε τις τραχιές άκρες της απόδοσής του, τις λείανε, τα ξεκινήματά του από στάση είναι σαφώς πιο ήπια. Φαντάζομαι πως αυτή είναι μια στρατηγική επιλογή στις ρυθμίσεις του κινητήρα ώστε να μην τρομάζει το διαρκώς αυξανόμενο νέο πελατολόγιο της κατηγορίας, οδηγούς αυτοκινήτων που αναζητούν διέξοδο επιβίωσης στην πόλη.
Η αίσθηση του T-Max είναι περισσότερο τουριστάδικη παρά καθημερινή, δείχνει το βάρος του και συμπεριφέρεται περισσότερο ως GT παρά ως "σκουτεράκι". Προσθέστε και το μακρύ μεταξόνιο και έχετε την απάντηση σε αναζητήσεις του τύπου "χώνεται εύκολα στην κίνηση"; Έχει βέβαια το μέγιστο πλεονέκτημα της αυτόματης μετάδοσης που σου λύνει τα χέρια, αλλά δεν θα κινηθεί πιο εύκολα από ένα XT λ.χ. στα αστικά στριμόκωλα.
Αυτά του τα χαρακτηριστικά αναδεικνύονται σε πλεονεκτήματα μόλις βρεις λίγο ανοικτό δρόμο. Το T-Max είναι μανούλα στο να καταπίνει δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και τουριστικά χιλιόμετρα. Ξάπλα με χώρο για να απλώσεις τα πόδια σου όπως θες, με δύναμη αρκετή για να πηγαίνεις ολημερίς με 160, ικανοποιητικότατη αεροδυναμική κάλυψη και αυτονομία που πλησιάζει τα 200 χιλιόμετρα εφόσον δεν το σκίζεις. Μιλώντας για σκισίματα, ψάχνοντας να δω πόσο πάει το θεριό, ανακάλυψα τη μετάφραση της έκφρασης "προσαρμογή στις Euro 3". Το προηγούμενο μοντέλο έφτανε στα 180 σε μια ανάσα, αυτό τελικιάζει εκεί. Αν το καλοσκεφτείτε, όταν οι προδιαγραφές απαιτούν μείωση των εκπομπών συγκεκριμένων ρυπαντών κατά 60%, δεν είναι και εύκολο στον ίδιο κινητήρα με μερικές ρυθμίσεις να μην χάσεις ιπποδύναμη.

Μπρος στα κάλλη...

Από πλευράς στησίματος το T-Max εξακολουθεί να θριαμβεύει. Εμπνέει τόση σιγουριά στην είσοδο της στροφής που συχνά συλλάμβανα τον εαυτό μου να μαζεύει τα πόδια σε ορθή γωνία προετοιμαζόμενος για μετατόπιση του βάρους στα μαρσπιέ. Με τον καιρό συνηθίζεις πως εδώ έχει πάτωμα και πως η καθοδήγηση του βάρους γίνεται με τον… ποπό – και φυσικά σε πολύ μικρότερο βαθμό από μια μοτοσυκλέτα. Δεν χρειάζεται τίποτε περισσότερο άλλωστε.

Τεράστιος λεβιές χειρόφρενου, χρήσιμος αν θες να το παρκάρεις σε σημείο με μεγάλη κλίση

Νέο τελικό, κομψό – αν και θηριώδες με μέγεθος – και ήσυχο



Ο καναπές που λέγαμε... Η σέλα δείχνει πολύ λεπτή αλλά είναι τεφαρίκι, ακόμη και για μακρινά ταξίδια

Ανοίγεις τα μπουτάκια για να γεμίσεις το ρεζερβουάρ που βρίσκεται ακριβώς κάτω από τη σέλα

Για να μπει το καύσιμο εκεί που επιτάσσει η σωστή κατανομή βάρους και να έχει το αμορτισέρ 116 χιλιοστά διαδρομής, κάποιος θα πρέπει να πληρώσει. Εδώ ένα full face χωρά μόνο ξαπλωμένο στο πλάι, με jet κράνη μπορεί να στριμώξεις δύο. Παίρνει πάντως ό,τι χαρτοφύλακα κάνεις κέφι

Σε ανοικτές στροφές μπαίνει με όσα έρχεται, ακόμη και τελικιασμένο, εξακολουθώντας να δίνει στο χέρι του αναβάτη πλήρη έλεγχο των τεκταινόμενων, καλή πληροφόρηση από το πιρούνι και ουδέτερη υπακοή στις εντολές του. Όταν οι στροφές σφίξουν ο ρυθμός μοιραία θα πέσει καθότι πλέον κυριαρχεί η αργή γεωμετρία: ποτέ μια μοτοσυκλέτα με 1,580 mm μεταξόνιο δεν θα νιώσει σα στο σπίτι της σε ορεινές φουρκέτες. Και πάλι όμως, ο έλεγχος και η ευκολία με την οποία ακολουθεί τέτοιου είδους διαδρομές δεν συνάδουν καθόλου με τον τυπικό χαρακτήρα ενός σκούτερ. Η ακρίβεια στο γκάζι είναι υπεράνω κριτικής παρά την κλασική υστέρηση της αυτόματης μετάδοσης και η παροχή της δύναμης ιδανικά γραμμική. Επιπλέον, οι μεγαλύτερης διαμέτρου ζάντες που φορούν radial sport touring λάστιχα, δίχως αμφιβολία, δεν είναι αμέτοχες στην πολύ καλή συνολική εικόνα.

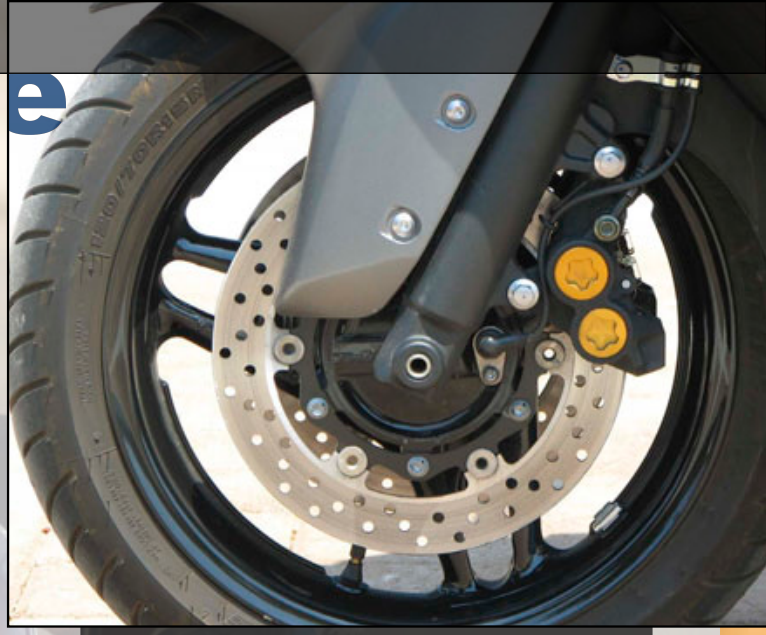
Τέλος, για να περιλάβουμε λίγο και τις αναρτήσεις, ας μιλήσουμε για φρένα. Από δύναμη, ούτε λόγος. Αίσθηση στο χέρι, όχι κορυφαία αλλά σίγουρα επαρκέστατη. Συμπεριφορά στον δρόμο, δεδομένου του ABS που είχε η έκδοση που δοκιμάσαμε, άριστη, κρίνοντας τουλάχιστον από το πόσες λίγες φορές επενέβη το ηλεκτρονικό σύστημα σε άγρια φρεναρίσματα. Το βασικότερο είναι το αίσθημα ασφάλειας που σου εμπνέει μαζί το συγκεκριμένο ABS – που είναι πράγματι εξαιρετικό σε όσα Yamaha το έχω δοκιμάσει.

Δεδομένου ότι ο αναβάτης επικοινωνεί με τα φρένα του μέσω της ανάρτησης, ο ρόλος του πιρουνιού είναι κρίσιμος. Συνολικά η λειτουργία της ανάρτησης δεν θυμίζει και πολύ σκούτερ, προσφέροντας αρκετή άνεση μεν, αλλά με συνεπέστατη συμπεριφορά υπό πίεση και με ικανή ποσότητα πληροφόρησης προς τον αναβάτη. Δείτε για παράδειγμα τις διαδρομές των αναρτήσεων, είναι ανάλογες κάθε μοτοσυκλέτας δρόμου – εις βάρος του αποθηκευτικού χώρου πίσω είναι η αλήθεια, αλλά μπρος στα κάλλη τι 'ναι ο πόνος; Άλλο ένα σημείο όπου η Yamaha δικαιολογεί πλήρως τα χρήματα που ζητά για το μεγάλο της σκούτερ.

Δεν το δίνω πίσω λέμε

Αρκετά το εκθείασα, δε νομίζετε; Δεν μπορούσα να κάνω κι αλλιώς όμως. Το T-Max με κερδίζει κάθε φορά που το καβαλώ, απλά γιατί καταφέρνει να αποπνέει μιαν αύρα ποιότητας με τον τρόπο που δουλεύει και κυλάει. Τώρα μάλιστα που πλησιάζω επικίνδυνα στα 40, αρχίζω να σκέφτομαι πως υπάρχει ένας ρεαλιστικός λόγος για τον οποίο θα έδινα τα σχεδόν δέκα χιλιάρικα που κοστίζει. Πριν μερικά χρόνια λειτουργούσα σε ένα σύστημα όπου κυρίαρχη μονάδα μέτρησης ήταν τα ευρώ/ίππο ή ευρώ/κυβικό εκατοστό, όμως πλέον ανακαλύπτω πως αξίζει καμιά φορά να δώσεις το κάτι παραπάνω για ένα τέτοιο δίκυκλο. Δεν είναι ακριβώς ούτε σκούτερ, ούτε μοτοσυκλέτα. Θα μπορούσε να πει κανείς πως είναι μια μεσαία sport touring μοτοσυκλέτα με δωράκι όλα τα καλά στοιχεία ενός σκούτερ χωρίς κανένα από τα μειονεκτήματά του.

Έχοντας απολαύσει κάθε ένα μέτρο που διήνυσα μαζί του σε μια εβδομάδα συμβίωσης και γνωρίζοντας πως η αξιοπιστία του είναι ιστορικά αποδεδειγμένη, γιατί όχι; Το ομολογώ, είναι μια από τις ελάχιστες δοκιμές που δεν ήθελα να επιστρέψω πίσω στη Μοτοδυναμική με τίποτα... <<



Εξαίρετον το μπροστινό συνολάκι, αντάξιο μοτοσυκλέτας και ουχί σκούτερ

Οι Ιάπωνες ανακάλυψαν την πρακτικότητα. Δύο ντουλαπάκια ικανής χωρητικότητας, κανένα όμως δεν κλειδώνει

Εδώ μέσα κρύβεται η περίτεχνη μετάδοση του T-Max. Σέρβις σε κάθε αλλαγή χιλιετίας και απείρως μεγαλύτερη αντοχή από τους πλαστικούς ψευτο-ιμάντες των περισσότερων σκούτερ. Διακρίνεται και η ντίζα του χειρόφρενου στην πίσω δαγκάνα

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,195 mm
Πλάτος:	775 mm
Ύψος:	1,445 mm
Μεταξόνιο:	1,580 mm
Ύψος σέλας:	800 mm
Ρεζερβουάρ:	15 lt
Βάρος κατασκευαστή:	207 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος δικύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	66 x 73 mm
Χωρητικότητα:	499 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	43/7,500 hp/rpm
Ροπή:	4.7/6,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ
ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	116 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ
ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 15 in
Ελαστικό:	120/70-15 Bridgestone Battlax BT011
Φρένο:	Δύο δίσκοι 267 mm με δαγκάνες 4 εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.00 x 15 in
Ελαστικό:	160/60-15 Bridgestone Battlax BT012
Φρένο:	Δίσκος 267 mm με δαγκάνα ενός εμβόλου, ABS

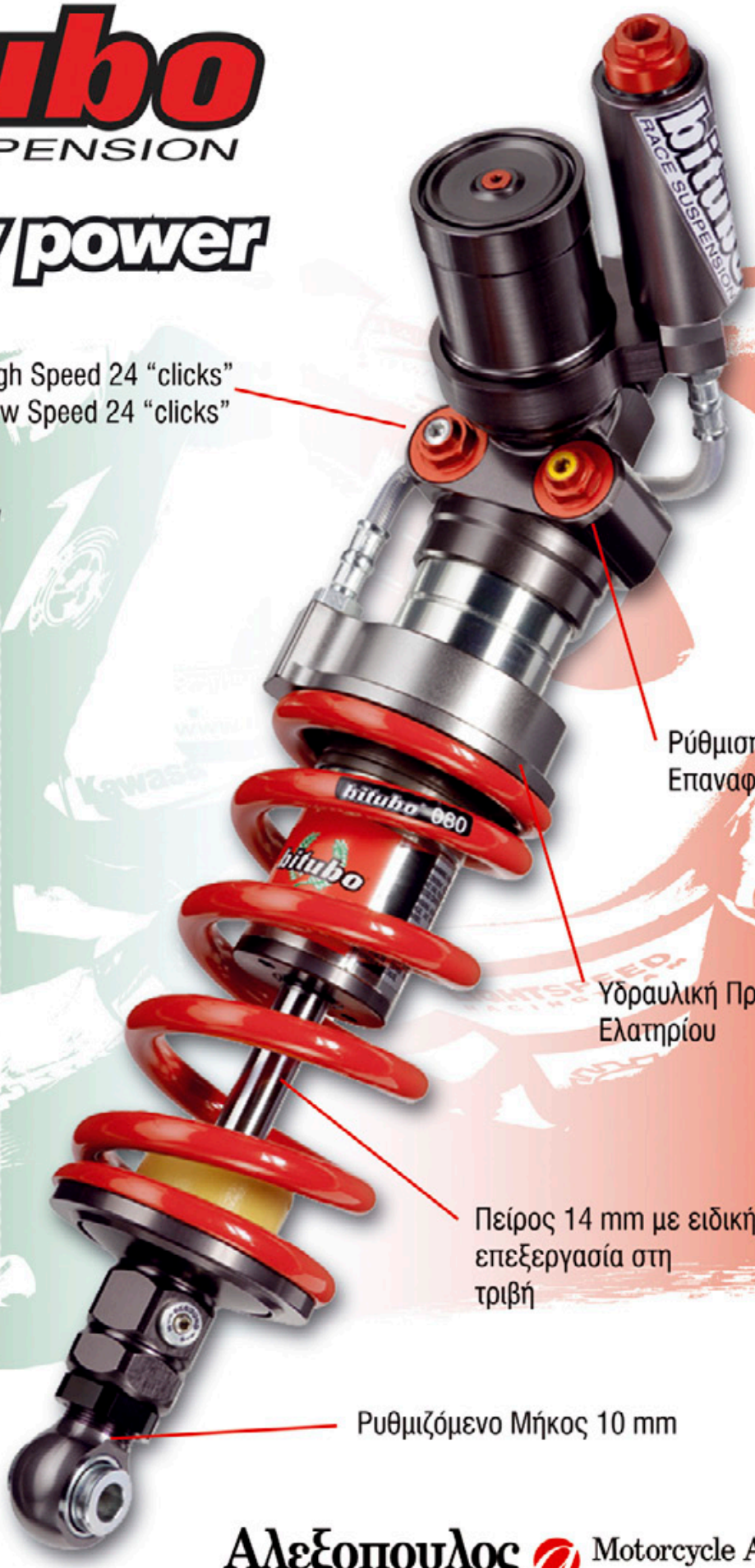
YAMAHA XP500 T-MAX ABS
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
9,950€

bitubo
RACE SUSPENSION

The new power

XXF

Η **Bitubo** με μεγάλη χαρά παρουσιάζει το νέο μονό οπίσθιο racing αμορτισέρ με το όνομα **XXF**. Με τον συνδυασμό της πιο εξελιγμένης τεχνολογίας και τα μοναδικά του χαρακτηριστικά ο στόχος της κορυφής κατακτήθηκε. Το νέο **XXF** προσφέρει καλύτερη απόδοση, εύκολη συντήρηση και είναι πλήρως ρυθμιζόμενο. Το εύρος ρυθμίσεων έχει αυξηθεί και το έξτρα συμπαγές παξιμάδι είναι έτοιμο να κάνει όλες τις αναγκαίες αλλαγές για πίστα ή για δρόμο. Στην ουσία το **XXF** είναι το αποτέλεσμα ενός πρωτοποριακού σχεδιασμού και της καλύτερης επιλογής υλικών και εξαρτημάτων.



High Speed 24 “clicks”
Low Speed 24 “clicks”

Ρύθμιση Επαναφοράς

Υδραυλική Προφόρτιση Ελατηρίου

Πείρος 14 mm με ειδική επεξεργασία στη τριβή

Ρυθμιζόμενο Μήκος 10 mm

Αλεξοπουλος Motorcycle Accessories
Δημητρακοπούλου 22 - 117 42 Κουκάκι, Τηλ.: 210-9222776 - Fax: 210-9244254
www.alexopoulos.gr

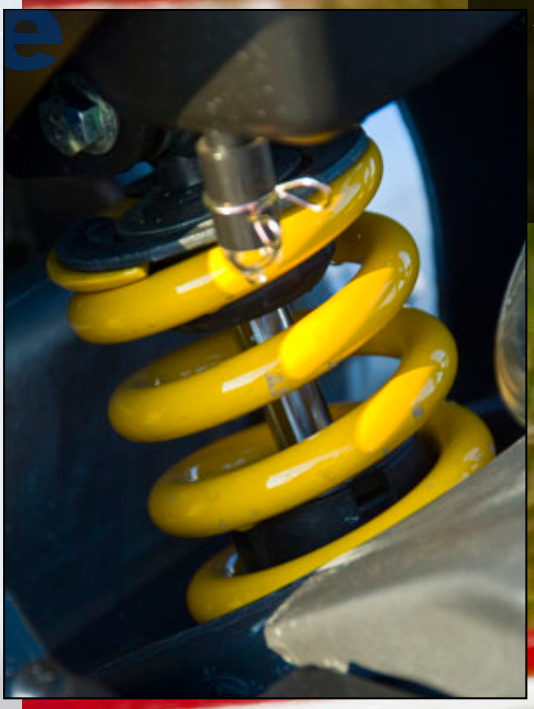
Yamaha YZF-R125

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος

Τυχερά πιτσιρίκια!

Να΄ χα ένα τέτοιο στα 18 μου και θα σου' λεγα εγώ σήμερα ποιος είναι ο Μπούστας και ποιος ο Valentino. Στην περίπτωση δε που το άθλημα με άφηνε αδιάφορο, θα φόρτωνα όσες πιτσιρίκες σνόμπαραν το παπί μου και έφευγαν με εξωσχολικούς καβάλα σε FZR250 και CBR Aero - και ήταν και πολλές οι άτιμες...

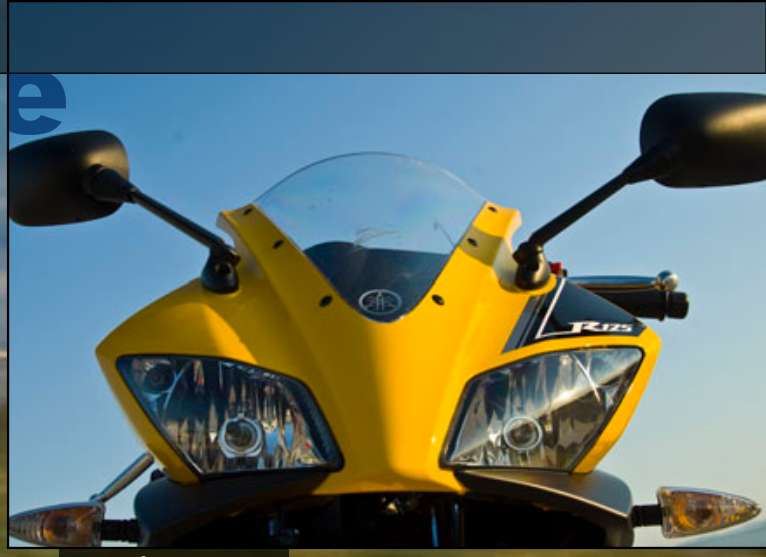
Υπεραρκετό για τα 120 km/h που μαζεύει το μικρό



Χωρίς ρυθμίσεις - όχι ότι θα τις χρειαζόταν, αλλά προσθέτει στο Superbike look όπως και να το κάνουμε...

Πως το έλεγε εκείνο το γνωμικό; Να' ταν τα νιάτα δυο φορές, τα γηρατειά καμία; Ε, δεν θέλει και πολύ για να αισθανθείς έτσι μόλις πάρεις βόλτα το YZF-R125. Αλήθεια, έχετε σκεφτεί ποτέ σε τι μηχανάκια μάθαμε να οδηγάμε εμείς, η γενιά των 30 και; Αν εξαιρέσουμε τα παπιά, που από τότε ήταν το δημοφιλέστερο όχημα της πιτσιρικαρίας, τι επιλογές είχαμε αν θέλαμε να αρχίσουμε να ασχολούμαστε με τις πραγματικές μοτοσυκλέτες; Ξέρετε ποιες, αυτές που έχουν κιβώτιο, συμπλέκτη και φρένα... Μισό λεπτό να σας βοηθήσω λίγο. Στα μεικτής χρήσης, υπήρχαν από DT125 μέχρι XR, XT και XLR διαφόρων κυβισμών. Να μην ξεχάσω τα TS της Suzuki (αλήθεια, τα θυμάστε αυτά;), μερικά Dax και μπόμποι με συμπλέκτη, τα 80αρια TDR, NSR και YSR, άντε και το Aprilia Futura 50 σε πολύ περιορισμένο αριθμό. Τα τελευταία ήταν τα πιο street απ' όλα, αλλά δύσκολα έβρισκες ένα σε καλή κατάσταση ακόμα και τότε. Έστω λοιπόν ότι είχαμε ψάξει και είχαμε βρει το κατάλληλο μοτοσυκλετάκι με ταχύτητες και συμπλέκτη, σε όλα τα υπόλοιπα πως ήταν; Αναρτήσεις είχε; Φρένα μήπως; Αφήστε καλύτερα, ούτε οι κορυφαίες μοτοσυκλέτες της εποχής δεν είχαν τη συγκροτημένη συμπεριφορά του μικρού Yamaha. Καλά κάνω και φωνάζω στον τίτλο μου, τι τυχερά που είναι τα σημερινά πιτσιρίκια... Με ένα τέτοιο όχημα μπαίνουν στον κόσμο της μοτοσυκλέτας με τις καλύτερες προϋποθέσεις. Το YZF-R125 είναι στην ουσία μια σμίκρυνση ενός Supersport, έχοντας ακριβώς τα ίδια χαρακτηριστικά λειτουργίας και συμπεριφοράς με τα μεγαλύτερα αδέρφια του.

"...σμίκρυνση Supersport,
με ακριβώς τα ίδια χαρακτηριστικά
λειτουργίας..."



Απαραίτητο το οικογενειακό look. Άλλωστε, και ο πιτσιρικάς όταν μεγαλώσει κάποιο YZF θα κοιτάξει

Εντάξει, σίγουρα δεν είναι ένα και το αυτό με το R6 για παράδειγμα, αλλά, τηρουμένων των αναλογιών, θα ευχαριστήσει τον πρωτοεμφανιζόμενο αναβάτη το ίδιο όσο ευχαριστεί εμάς η οδήγηση ενός Supersport 600.
Το σκέφτηκα από εδώ, το σκέφτηκα από εκεί και, τελικά, πήρα την απόφαση να το ανεβάσω στις Σέρρες για να το οδηγήσω. Εκεί τουλάχιστον δεν θα γελούσαν με το θέαμα... Όχι, δείτε τις φωτογραφίες και πείτε μου: πόσο γελοίος φαίνεται ένας αναβάτης δύο μέτρων πάνω στο μικρούλι Yamaha; Μην απαντήσετε, μπορώ και μόνος μου - πολύ λιγότερο απ' όσο γελοίος αισθάνεσαι όταν το οδηγείς. Ο λόγος; Οι διαστάσεις του, που δεν έχουν καμία σχέση με τα υπόλοιπα μοτοσυκλετάκια της κατηγορίας. Το YZF-R125 είναι πολύ μεγάλο, τόσο που κανείς δεν πιστεύει πως είναι μόνο 125 - ούτε καν οι πλέον σχετικοί με το άθλημα. Σε αυτό βέβαια βοηθά πολύ και η προσεγμένη αισθητική, με κοστούμι που θυμίζει έντονα R6, αλουμινένιο ψαλίδι με γέφυρα, πλήρη όργανα με ψηφιακή οθόνη και ένα πλαίσιο που παίζει να χωρά και τον κινητήρα του R6 εκεί μέσα...

Τι κουκλί είναι αυτό καλέ!

Αλήθεια, είχα καιρό να δω μοτοσυκλέτα με τέτοια απήχηση, ιδιαίτερα στις εκπροσώπους του ασθενές φύλου. Τρεις μέρες στις Σέρρες το πηγαίναμε από εδώ, το τοποθετούσαμε πιο εκεί, προσπαθώντας να καλύψουμε τις φωτογραφικές ανάγκες του περιοδικού, και πάντα κάποια

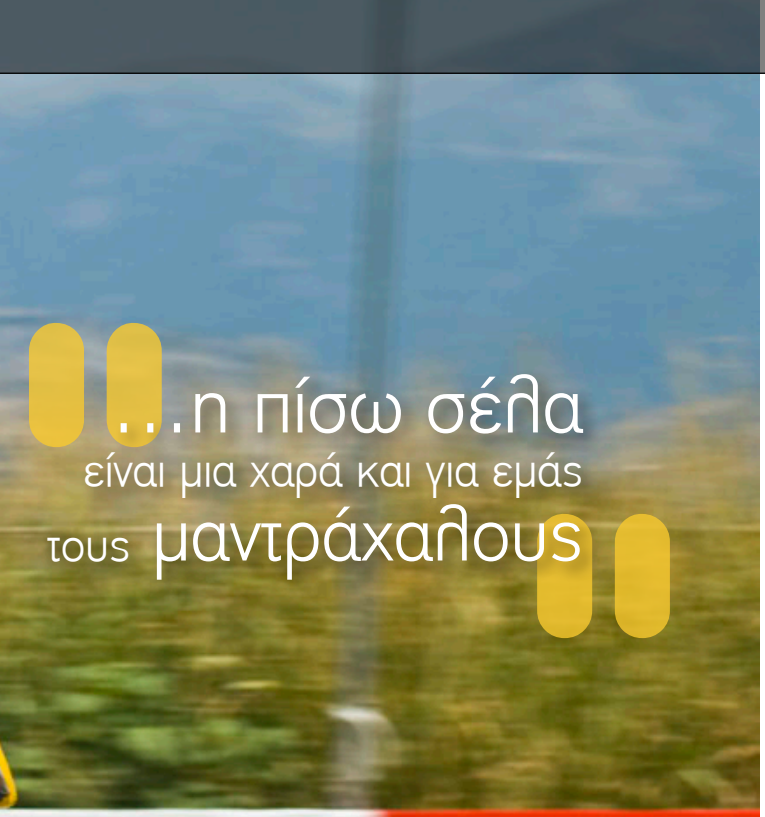
Προσεγμένο κουστουμάκι σε στυλ R1

Προσοχή, το μεσαίο τμήμα είναι πλαστικό και χαράζεται εύκολα

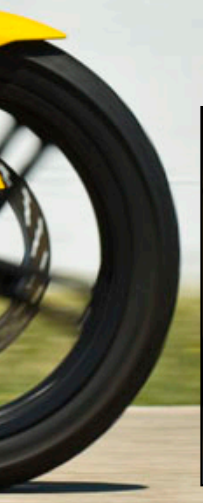
Μικρό το πίσω σελάκι, ό,τι πρέπει για λεπτεπίλεπτες δεσποινίδες

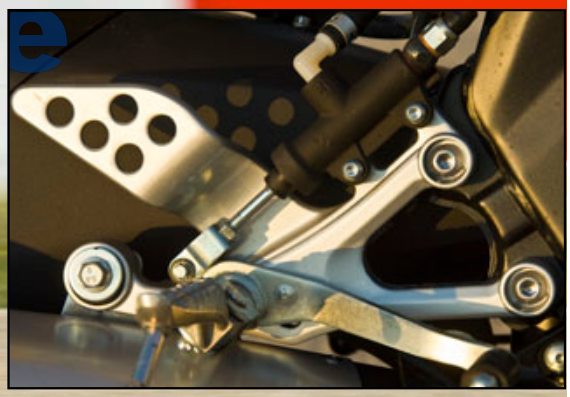
YAMAHA

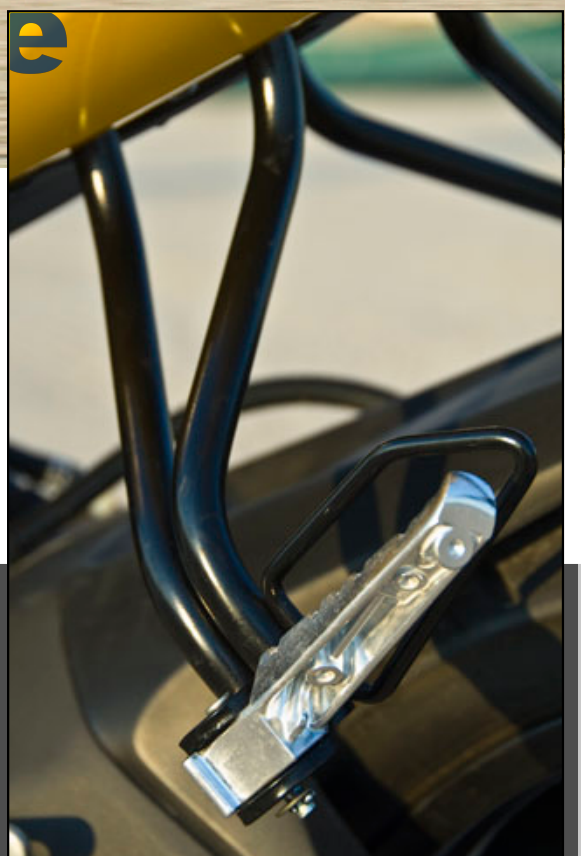
YAMAHA



"...η πίσω σέλα είναι μια χαρά και για εμάς τους μαντράχαλους"







ερχόταν κοντά να το χαζέψει, ν' ανέβει πάνω του, να ρωτήσει... Τρελή ρέντα το 125 - και αναφέρομαι μόνο σε ανθρώπους που έχουν δει ουκ ολίγες μοτοσυκλέτες στη ζωή τους. Φαντάζομαι τι έχει να γίνει έξω από τα σχολεία και ζηλεύω... Ζηλεύω που δεν είχα ένα τέτοιο όταν ήμουν πιτσιρικάς, γιατί τώρα που το βρήκα δεν νομίζω ότι είμαι σε θέση να εκμεταλλευτώ τα προσόντα του.

Μιας που ανέφερα την κατάλληλη λέξη, πάμε να δούμε τι μπορεί να προσφέρει το μικρότερο μέλος της σειράς YZF. Με 15 ολόκληρα άλογα στον στρόφαλο, κανείς δεν περιμένει να βάζει φωτιά στην άσφαλτο. Μόλις και μετά βίας ξεπερνά τα 120km/h στο ταχύμετρο, που δεν είναι άσχημα μεν, αλλά δεν θα ενθουσιάσουν κιόλας τους κατόχους σύγχρονων παπιών. Το βάζεις μπροστά και δεν ακούγεται πραγματικά τίποτα - τόσο φιμωμένη είναι η εξάτμισή του. Αναμενόμενα, ο ήχος θυμίζει παπί, αλλά η όλη εμπειρία φέρνει πολύ περισσότερο σε μοτοσυκλέτα: Clipon, λευκό στροφόμετρο που "τρέχει" όταν ανοίγεις το διακόπτη, kill switch, συμπλέκτης και κιβώτιο έξι παρακαλώ ταχυτήτων. Ξεκινάς και ανακαλύπτεις ότι η πρώτη είναι πολύ κοντή, προσφέροντας δυνατή επιτάχυνση - αναλογικά πάντα, έτσι; Δευτέρα, τρίτη, τετάρτη, πέμπτη και η επιτάχυνση συνεχίζει το ίδιο δυναμικά - μόνο που το ταχύμετρο δεν έχει περάσει ακόμα τα 100km/h... Έχει την πλάκα του βέβαια, να αλλάζεις ταχύτητες σαν τον κυνηγημένο, με το βλέμμα κολλημένο στο στροφόμετρο, και να ανακαλύπτεις ότι το μηχανάκι δίπλα σου πηγαίνει με μισό γκάζι και σε κοιτάει με απορία. "Που θα πάει, δεν θα μεγαλώσω και εγώ να πάρω ένα R6;", σκέφτηκα προς στιγμή και θυμήθηκα τι τράβαγα πιτσιρικάς στα φανάρια, που έμενα πίσω να χαζεύω τα Bol' dor να εξαφανίζονται σαν πύραυλοι με το που άναβε πράσινο.

Ώρα να δούμε τα φρένα και να διαπιστώσουμε ότι μπορεί να μην μαζεύει πολλά χιλιόμετρα στο ταχύμετρο, αλλά έχει την ικανότητα να τα εξαφανίζει με ένα απαλό πάτημα της δεξιάς μανέτας. Η διπίστονη Brembo κάνει πολύ καλά τη δουλειά της και φαντάζομαι ότι θα αποδίδει το ίδιο ικανοποιητικά όταν ο τολμηρός κάτοχος φορτώσει στο YZF το κοριτσάκι του και τα μπαγκάζια του για να πάει διακοπές. Από χώρο για φόρτωση τα πάει επίσης περίφημα: η πίσω σέλα φτάνει και περισσεύει για ένα ακόμη πιτσιρίκι, να μην πω ότι είναι μια χαρά και για εμάς τους μαντράχαλους. Το δε ρεζερβουάρ προσφέρεται και για tank bag, καθώς είναι αρκετά πλατύ στο πάνω μέρος. Ούτε σε σαμάρια θα πει όχι, καθώς η τοποθέτηση της εξάτμισης χαμηλά αφήνει ελεύθερο τον χώρο στα πλαϊνά της ουράς για να "κρεμάσει" κανείς ό,τι θέλει.

Μη μου πεις ότι στρίβει κιόλας;

Αμ έλα που θα στο πω. Δεν το συγκρίνω με Supersport μεγαλύτερου κυβισμού, καθώς θα ήταν το λιγότερο άδικο. Όμως, με τα μέτρα των μοτοσυκλετών της κατηγορίας του, οι στροφές γίνονται μια άκρως διασκεδαστική διαδικασία. Παρότι δεν είμαι συνηθισμένος στα στενά ελαστικά και την αίσθηση που σου μεταφέρουν, μπόρεσα να το οδηγήσω αξιοπρεπώς στην πίστα των Σερρών. Αλλάζει κατεύθυνση πιο γρήγορα απ' όσο περιμένεις (λογικό, δεν οδηγάμε

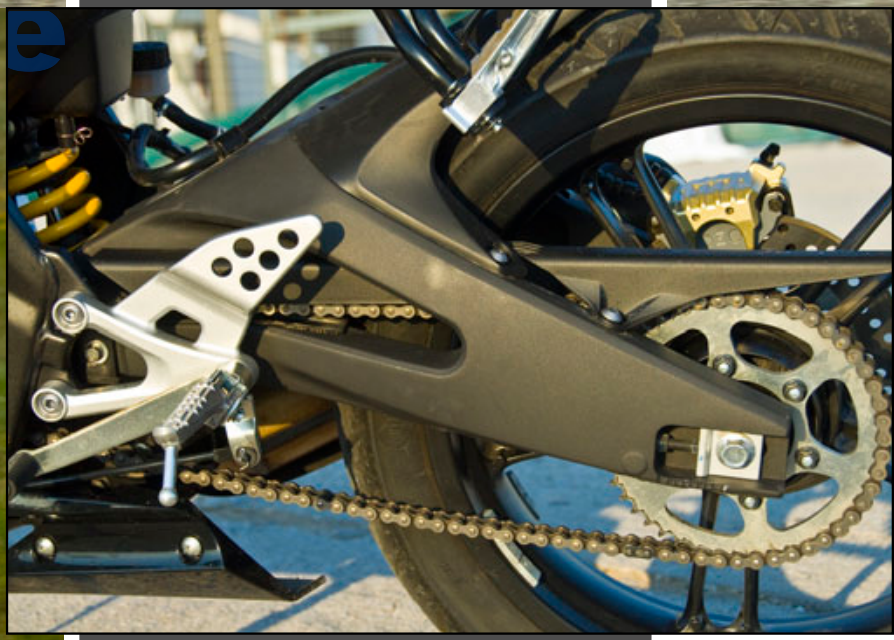
κάθε μέρα τόσο μικρές και ελαφριές μοτοσυκλέτες), παραμένει σταθερό υπό κλίση και η ανάρτησή του δείχνει να ανταπεξέρχεται στις απαιτητικές συνθήκες της πίστας. Ωστόσο, η αίσθηση από τα στενά ελαστικά που λέγαμε πριν δεν μου ενέπνευσε μεγάλη σιγουριά, κρατώντας με μακριά από το να προσπαθήσω να βρω το όριο της κλίσης που μπορεί να φτάσει. Σίγουρα με λίγες περισσότερες ώρες στη σέλα του θα μπορούσα να καταλάβω καλύτερα τη συμπεριφορά του, αλλά ο χρόνος μας ήταν περιορισμένος. Επίσης, η εμπειρία του "τέρμα γκάζι παντού και πάντα" είναι πραγματικά κάτι που αξίζει να ζήσει κανείς. Έχοντας στη διάθεσή σου τόσους λίγους ίππους, μαθαίνεις να αξιοποιείς τη φόρα στην είσοδο περισσότερο από ποτέ. Κάθε κλείσιμο του γκαζιού ισοδυναμεί με απώλεια ταχύτητας που με τόσο κόπο είχες αποκτήσει πριν τη στροφή, οπότε καλό θα ήταν να υπολογίσεις με ακρίβεια το σημείο εισόδου χωρίς να χρειαστεί να κόψεις ταχύτητα μέχρι να φτάσεις εκεί. Στρίβεις όσο πιο βαθιά αντέχεις (γιατί αυτό μπορεί ακόμα πιο βαθιά με τόσο λίγα κιλά), και πάντα διαπιστώνεις ότι μπορούσες να πας ακόμα πιο μέσα. Μεγάλο σχολείο το μικρό μηχανάκι, ανακαλύπτεις όλα τα λάθη που κάνεις με τα μεγαλύτερα αλλά δεν τους δίνεις σημασία επειδή βασίζεσαι στο γκάζι στην έξοδο που θα σε ξελασπώσει...

Αμ δεν είχαμε εμείς τέτοια όταν ήμασταν πιτσιρικάδες. Μάθαμε σε παπί και μετά κάναμε την κίνηση και πήραμε κάτι αρκετά πιο μεγάλο. Δεν περάσαμε το μεταβατικό στάδιο και τεμπελιάσαμε με το πολύ γκάζι και τα δυνατά φρένα. Αν λοιπόν είσαι γύρω στα 16 με 17 και ψάχνεις τρόπο για να μπεις στο θαυμαστό κόσμο της μοτοσυκλέτας, μην κάνεις το λάθος να πάρεις παπί ή σκούτερ. Μάζεψε τα χαρτζιλίκια σου, κάνε λίγο υπομονή και πάρε ένα τέτοιο. Όταν φτάσεις στην ηλικία μου θα με θυμηθείς - ή μάλλον θα με θυμηθείς νωρίτερα, όταν το παρκάρεις έξω από το στέκι της παρέας σου... <<

Έξω ο τάκος και πινακίδα από κάτω - διαφορετικά, υπάρχουν και after market βάσεις

Μέχρι και το τελικό θυμίζει R6. Από ήχο βέβαια μην περιμένετε κάτι ιδιαίτερο - οι προδιαγραφές χτυπούν και τους λιλιπούτειους κυβισμούς

Πλήρη όργανα με δείκτη βενζίνης και λευκό φόντο στο στροφόμετρο



Με την ψαλιδάρα του, το φτεράκι του, την όμορφη ζαντούλα του και τα προσεγμένα μαρσπιέ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,015 mm
Πλάτος:	660 mm
Ύψος:	970 mm
Μεταξόνιο:	1,355 mm
Ύψος σέλας:	818 mm
Ρεζερβουάρ:	13.8 lt
Βάρος κατασκευαστή:	126.5 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος, 1EEK, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	52 x 58.6 mm
Χωρητικότητα:	124.66 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.2:1
Ισχύς:	15 / 9,000 hp/rpm
Ροπή:	1.25 / 8,000 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ
ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	130/33 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ
ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	17 in
Ελαστικό:	100/80-17
Φρένο:	Δίσκος 292 mm με δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	17 in
Ελαστικό:	130/70-17
Φρένο:	Δίσκος 230 mm με δαγκάνα ενός εμβόλου

YAMAHA YZF-R125
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
3,850€

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

Διπλή μερίδα

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Μάνος Κάττουλας

Με την αγορά και το μέσο κυβισμό των σκούτερ να μεγαλώνει μέρα με τη μέρα, ήταν πραγματικά περίεργο πως η Honda είχε καθυστερήσει τόσο να παρουσιάσει μια μεγαλύτερη έκδοση του δημοφιλούς SH. Η ώρα του ήρθε όμως, και ως δωράκι για την καθυστέρηση, η Honda αποφάσισε να το κάνει 300 κυβικά – 50 πάνω από τον ανταγωνισμό του.

Μια ματιά στα τεχνικά χαρακτηριστικά βέβαια δείχνει ότι η Honda ξέρει καλά το ψυχολογικό παιχνίδι των εντυπώσεων – η πραγματικότητα είναι ότι σε αντίθεση με το 150 που ήταν στην πραγματικότητα 152,7 κυβικά, το SH 300 είναι ελάχιστα κάτω από τα 280 – αλλά και πάλι περισσότερα από τα 250.

Η σιλουέτα του SH είναι από τις πιο χαρακτηριστικές για σκούτερ μετά από τις διάφορες μετενσαρκώσεις της Vespa. Βλέπετε, παρότι δεν έχει την ιστορία της τελευταίας, η σιλουέτα του SH είναι η πιο κολακευμένη – επειδή είναι αυτή που έχει αντιγραφεί περισσότερο από διάφορους κατασκευαστές εξ' ανατολής.

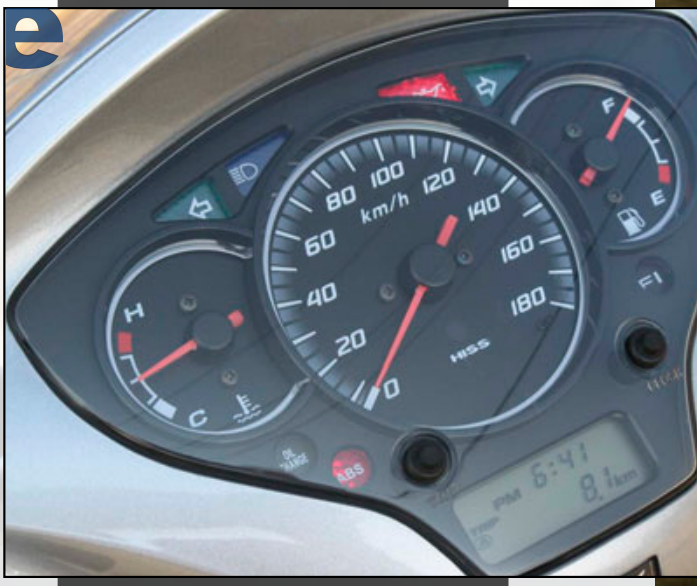
Με αυτά τα κριτήρια, θα λέγαμε ότι η Honda δεν αντέγραψε τόσο τον εαυτό της όσο θα περιμέναμε. Ναι μεν τα περισσότερα συστατικά ενός SH είναι εκεί, αλλά είναι μαγειρεμένα διαφορετικά, ώστε το τελικό αποτέλεσμα να έχει διαφορετική παρουσία. Έτσι, η χαρακτηριστική γρίλια των SH απουσιάζει, τα όργανα είναι διαφορετικά – και ΠΟΛΥ καλύτερα, όντας πιο ευανάγνωστα και πιο όμορφα ταυτόχρονα – ενώ ξέρω πολλούς που θα ανοίξουν σαμπάνιες για να γιορτάσουν την έστω σταδιακή αποχώρηση από το χαρακτηριστικό σύνολο πίσω φαναριού – φλας που με ελάχιστες διαφορές έχει κοσμήσει τα μισά μοντέλα της εταιρείας τα τελευταία χρόνια, από σκούτερ μέχρι τα CBF.

Οκ από εμφάνιση – τι γίνεται με την άνεση;

Η σέλα είναι διαφορετική και χαμηλότερη, επιτρέποντας καλύτερο πάτημα, αλλά η μετακίνηση της σχάρας/βάσης μπαγκαζιέρας έχει αλλάξει λίγο το τοπίο για τον συνεπιβάτη, καθώς τώρα χρειάζεται να τεντώνεται προς τα πίσω για να στηριχτεί από τις πρότινος ιδιαίτερα πρακτικές χειρολαβές. Τουλάχιστον μπορεί να ακουμπάει (ελαφρά πάντα ε;) στην θεωρητικά έξτρα μπαγκαζιέρα, που με διαφορά 100€ έρχεται να συμπληρώσει τον αναγκαστικά μικρό αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα, κληρονομιά από τα μικρότερα SH και τυπικό χαρακτηριστικό των σκούτερ με μεγάλους τροχούς.

Μιλώντας για τροχούς, το 300i διατηρεί τις πανέμορφες αλουμινένιες 16άρες, ανεβαίνοντας ελάχιστα σε φάρδος εμπρός και πίσω και με ελαφρά μικρότερο προφίλ. Έτσι, σε αντίθεση με τα περισσότερα 250+ σκούτερ, έχει θεωρητικά μικρότερο πάτημα αλλά και μεγαλύτερη ευελιξία.

Η εκκίνηση του κινητήρα γίνεται φυσικά μόνο αν πατήσεις τις μανέτες του φρένου, και για την ακρίβεια την αριστερή και αρκετά δυνατά. Ξεκινώντας από στάση και με μόνη διαφορά τον ψίθυρο της εξάτμισης δε βλέπεις μεγάλη διαφορά με το 150, πέρα από τα γλιστρήματα του πίσω τροχού αν επιμείνεις με το γκάζι. Βέβαια, αν τύχει και πετύχεις ένα σε φανάρι θα συνειδητοποιήσεις ότι το μικρότερο αδελφάκι δεν είναι εξίσου σπιρτόζικο, αλλά ο πιο ζωντανός ήχος της εξάτμισής του σε ξεγελάει. Πάνω από τα 80 km/h βέβαια η κατάσταση αλλάζει, καθώς το μεγάλο SH μπαίνει στην καλή του περιοχή. Και ανεβάζει, και ανεβάζει, και σαν το λαγουδάκι της Duracel συνεχίζει κεφάτα να επιταχύνει όταν το 150i συναντά τον κόφτη των 121 km/h στο κοντέρ του. Δεν εξιτάρει ποτέ με την απόδοσή του, αλλά συνεχίζει να επιταχύνει γλυκά, μειώνοντας το ρυθμό επιτάχυνσης σιγά σιγά μετά τα 130, αλλά μπορεί να ταξιδεύει όλη μέρα με 140-150, με τις ανηφόρες να το



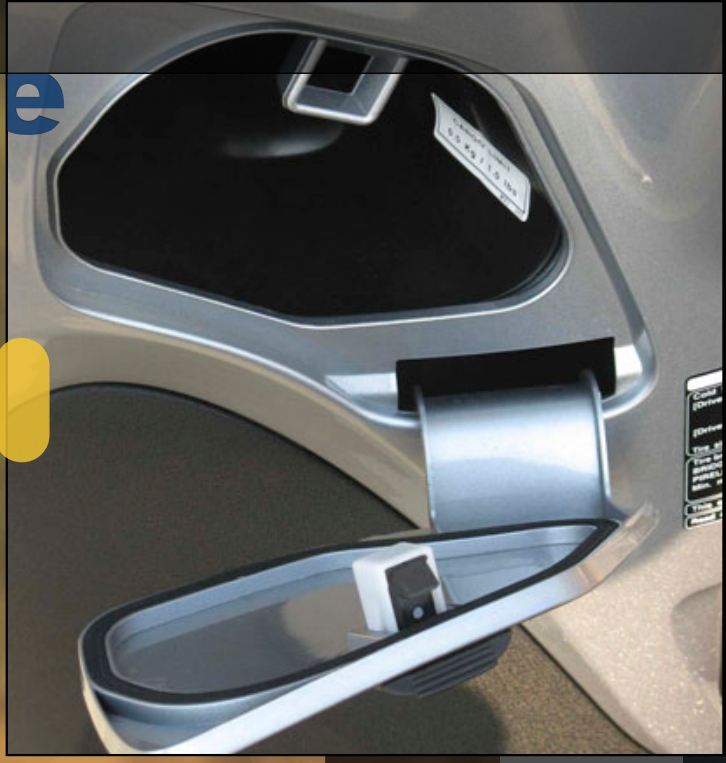
Μεγάλο και ευανάγνωστο ταχύμετρο, πλήρεις ενδείξεις και γαλήνιος φωτισμός το βράδυ

Βγάζει μάτια με το μέγεθος και με την... ησυχία της. Ακούγεται σχεδόν σαν ηλεκτρικό...

Στοιχίζει 100€, έρχεται στο χρώμα του SH, κουμπώνει απ' ευθείας στη σχάρα και λύνει τα προβλήματα αποθήκευσης

Επιτέλους αλλαγή. Η αισθητική Honda παραμένει, αλλά δεν είναι ένας ακόμα κλώνος CBF

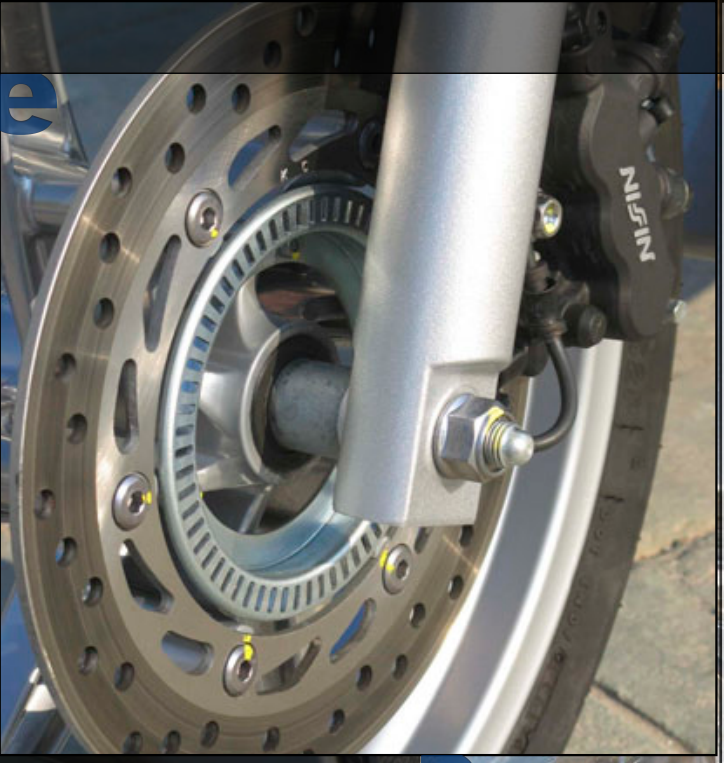
"Αν πρέπει να περιγράψουμε το 300i με μία λέξη, αναγκαστικά θα λέγαμε ότι είναι... SH"



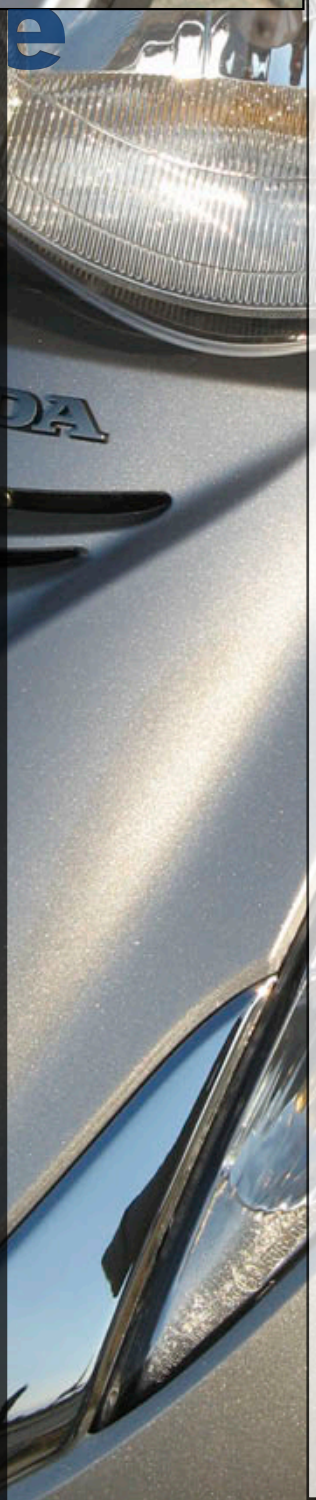
Μικρό και χωρίς κλειδαριά, αλλά χάρη στη θέση και το συρταρωτό κλείδωμα είναι απίστευτα πρακτικό

Δεν αγγίζει τα 300 κυβικά όπως διαφημίζει, αλλά η απόδοσή του υπερκαλύπτει τις (λογικές) απαιτήσεις των αναβατών

Το μερίδιο του λέοντος αντιστοιχεί στον αναβάτη. Ο χώρος κάτω από τη σέλα ίσα που χωράει ένα jet κράνος



Εντυπωσιάζει με την τριπί-στονη δαγκάνα, αλλά για αποτελεσματικό φρενάρισμα χρειάζεται και το πίσω



πτοούν από ελάχιστα έως καθόλου. Αυτό που δεν περίμενα πάντως, ήταν η ευαισθησία που επέδειξε το 300 στην ποιότητα της βενζίνης, καθώς υπήρχε αισθητή διαφορά στην απόδοση ανάλογα με το βενζινάδικο.

Οι αναρτήσεις είναι ένα ποιοτικό σκαλί πάνω από το 150, χάρη στις καλύτερες αποσβέσεις τους, επιτρέποντας κλίσεις χωρίς φόβο ακόμα και σε ταχύτητες εθνικής όπου το μικρό SH τα έβρισκε ελαφρώς σκούρα. Όσο πιο γλυκά το οδηγείς τόσο περισσότερο βολεύεται, και αν προσπαθήσεις να οδηγήσεις επιθετικά όπως ταιριάζει στα πιο σπορ σκούτερ της κατηγορίας, θα αρχίσει να ταλαντώνει ελαφρά δείχνοντας ότι δεν έχει σχεδιαστεί για τέτοια πράγματα. Και, καθώς η σπορ συμπεριφορά στα σκούτερ είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με σφιχτές αναρτήσεις και ταλαιπωρία στις καθημερινές συνθήκες, δε μπορώ να πω ότι αυτό μπορεί να κατηγοριοποιηθεί στα μειονεκτήματα του SH. Όσο περισσότερο το χρησιμοποιείς σε ανοιχτούς δρόμους δε, τόσο περισσότερο αρχίζεις να εκτιμάς τη νέα, χαμηλότερη θέση οδήγησης, και όταν αρχίσεις να σταματάς σε διόδια συνειδητοποιείς πόσο πρακτικότερο είναι το νέο μικρότερο ντουλαπάκι που ανοίγει με το δάκτυλο, δίνοντάς σου χώρο για ψιλά ή κάρτες της Αττικής, χωρίς να χρειάζεται να παιδεύεσαι με τις τσέπες όπως θα έκανες αν κλείδωνε.

Οι όποιες ενστάσεις έρχονται από τα φρένα και δεν έχουν να κάνουν τόσο με την ουσιαστική τους απόδοση, όσο με τον τρόπο λειτουργίας. Το CBS ζει και βασιλεύει φυσικά, αλλά σε σαφώς πιο απλή έκδοση απ' ότι στις μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες της εταιρείας και στο SH δεν λειτουργεί συμπληρωματικά, έχει τον κύριο λόγο. Πατώντας μόνο τη μανέτα του εμπρός φρένου, τη νιώθεις να κλωτσάει στα δάκτυλά σου καθώς το ABS ενεργοποιείται, αλλά χωρίς την επιβράδυνση που περιμένεις. Αν, δε, κάνεις το αστείο να προσπαθήσεις να φρενάρεις μόνο με αυτή ενώ το SH είναι σε κλίση, το νιώθεις να σηκώνεται και να ανοίγει αισθητά την τροχιά του. Η αποκάλυψη είναι η μανέτα του πίσω φρένου (με δισκόφρενο ίδιας διαμέτρου με το μπροστινό), όπου παρά τους εξίσου έντονους παλμούς της μανέτας, το SH σταθεροποιείται και επιβραδύνει με σαφώς μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Το ιδανικό φρενάρισμα – όπως πάντα στα σκούτερ – απαιτεί ταυτόχρονο πάτημα και στις δύο μανέτες, καθώς όταν ξεπεράσεις την περίεργη αίσθηση που έχεις με την αριστερή μανέτα να είναι σαφώς πιο σφιχτή από τη δεξιά συνειδητοποιείς ότι το SH επιβραδύνει αποτελεσματικότατα, χωρίς να μπορείς να ξεφορτωθείς την εντύπωση ότι το ABS είναι πολύ πιο ευαίσθητο απ' όσο πρέπει – ή ότι χρειάζεται πιο μαλακά ελαστικά.

Μονοδεκτικά παιχνίδια

Αν πρέπει να περιγράψουμε το 300i με μία λέξη, αναγκαστικά θα λέγαμε ότι είναι... SH. Η Honda διατήρησε όλα τα χαρακτηριστικά του επιτυχημένου της σκούτερ, μόνο που αυτή τη φορά τα έβαλε σε Jumbo συσκευασία. Όπως κάθε SH, δεν ξεχωρίζει σε κάποιο τομέα αλλά είναι ένα ολοκληρωμένο πακέτο που βολεύεται εξίσου εντός και, για πρώτη φορά, εκτός πόλης. Έχει όση δύναμη χρειάζεται, χωρίς να εξιτάρει ή να τρομάζει, στρίβει και πηγαίνει παραπάνω από ικανοποιητικά παρότι δεν είναι σπορ, είναι καλοφτιαγμένο και το μόνο ουσιαστικό μειονέκτημά του – η έλλειψη χώρων – καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από τη μπαγκαζιέρα. Κρίνοντας δε από τον αριθμό των SH300i που ήδη κυκλοφορούν στους δρόμους, μάλλον η Honda χτύπησε διάνα όπως και με τα μικρότερα αδελφάκια του. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	730 mm
Ύψος:	1,220 mm
Μεταξόνιο:	1,420 mm
Ύψος σέλας:	785 mm
Ρεζερβουάρ:	9,1 lt
Βάρος κατασκευαστή:	164,7 kg (161.8 χωρίς ABS)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	72 x 68.5 mm
Χωρητικότητα:	279,1 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.5:1
Ισχύς:	27.2/8,000 hp/rpm
Ροπή:	2.6/6,000 kgm/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	35/102 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

Δύο αμορτισέρ	
Διαδρομή:	95 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 5 θέσεις

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.75 x 16΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone HOOP B02 110/70-16
Φρένο:	Δίσκος 256 mm, Τριπίστονη δαγκάνα με γλίστρα, ABS

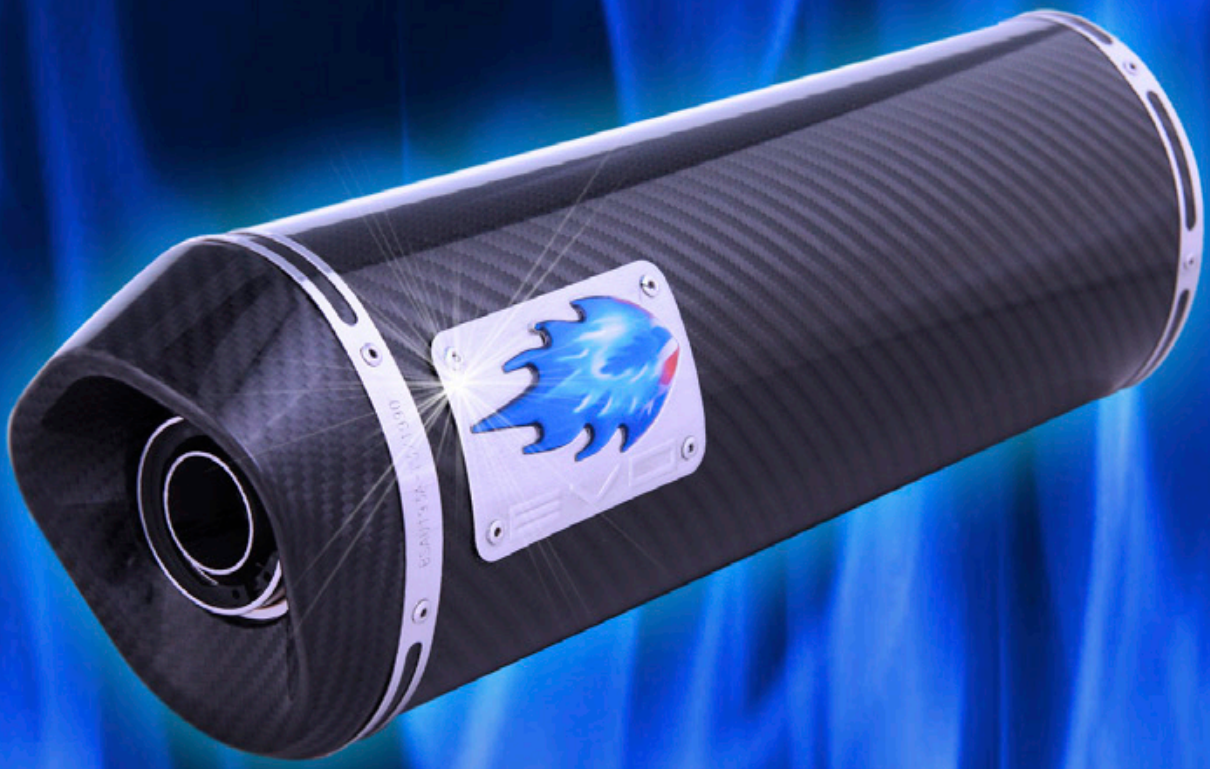
ΠΙΣΩ

Ζάντα:	3.5 x 16΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone HOOP B02 130/70-16
Φρένο:	Δίσκος 256 mm, Μονοπίστονη δαγκάνα με γλίστρα, ABS

HONDA SH 300i ABS
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
5,280€ (4,880€ ΧΩΡΙΣ ABS)

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

cover story

Το καινούργιο Guzzi διχάζει με την εμφάνισή του. Επί της ουσίας όμως, το πόσο μέσα έπεσαν οι Ιταλοί με το Stelvio έχει πρωτίστως να κάνει με το πώς ορίζεις το «μέσα»...

OTO GUZZI
XIO
O 4V

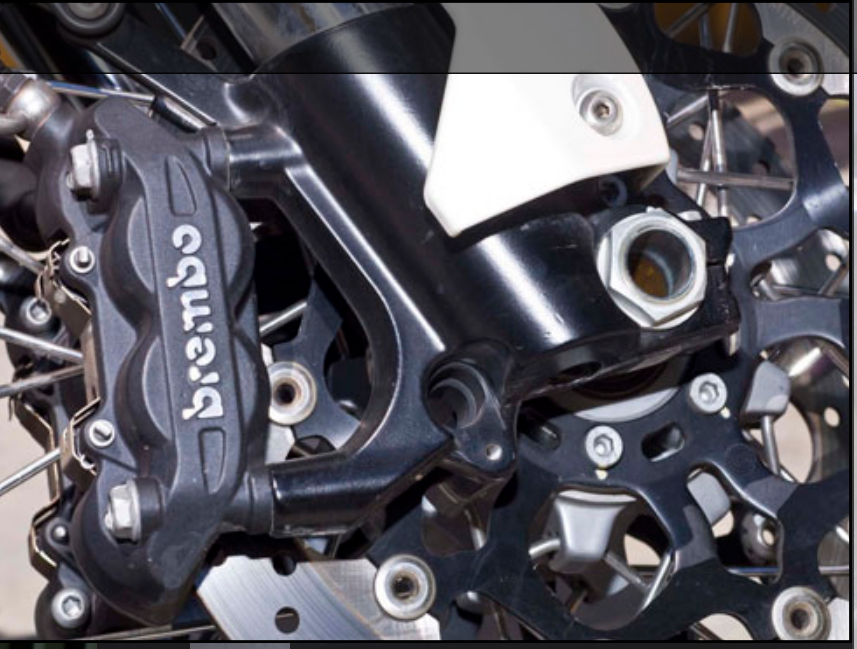
Moto Guzzi Stelvio 1200 4V

Το GT του Μερακλή

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

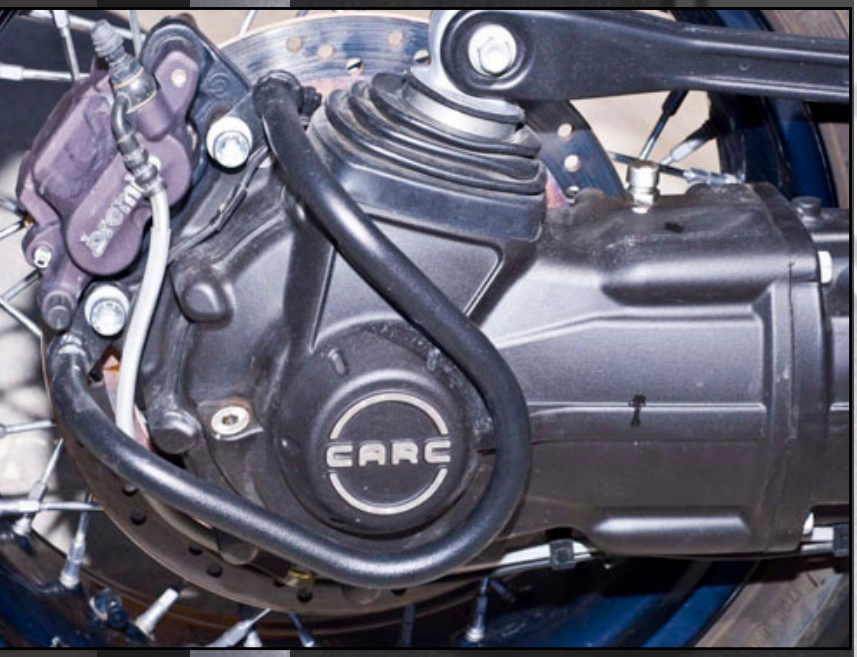
Μερικές μοτοσυκλέτες φτιάχνονται για να πουλήσουν σε εκατομμύρια, άλλες απευθύνονται σε λίγους. Το Stelvio μπαίνει σε μια κορεσμένη κατηγορία που έχει απ' όλα. Έχει κάτι διαφορετικό να προσφέρει;

...θυμίζει αμερικάνικο V8 της παλιάς σχολής, Dodge Charger σε φρενήρη επέλαση...



Αμαρτία. Τόσο όμορφες, αφήνουν υποσχέσεις που δεν ικανοποιούν αυτές οι Brembo. Διακρίνω υποδοχές για το ABS που θα έρθει αργότερα;

Άσχημο θα έλεγα. Τα led που μοιράζεται η μισή γκάμα της Guzzi εδώ κρέμονται στον αέρα, δεν μου ταιριάζουν οπτικά με την ουρά



Ο περίφημος Cardano Reattivo έχει αποδείξει την αξία του με τα χρόνια. Ελάχιστες αντιδράσεις άξονα, θριαμβεύει με την ανυπαρξία του στην οδηγική συμπεριφορά των Guzzi

Η Moto Guzzi, τουλάχιστον στη σύγχρονη εποχή της, ακολουθεί πιστά την ίδια φιλοσοφία. Μικρά ανοίγματα, λίγοι κινητήρες και ενδεικτικά μοντέλα χτισμένα πάνω σε αυτούς. Εκπροσώπηση σε λιγοστές κατηγορίες που μας βολεύουν και αυτό είναι όλο. Με αυτή τη λογική θα έλεγα πως η εμφάνιση μιας Guzzi στην κατηγορία των μεγάλων on-off τη δεκαετία του '90 ήταν μια μικρή έκπληξη.

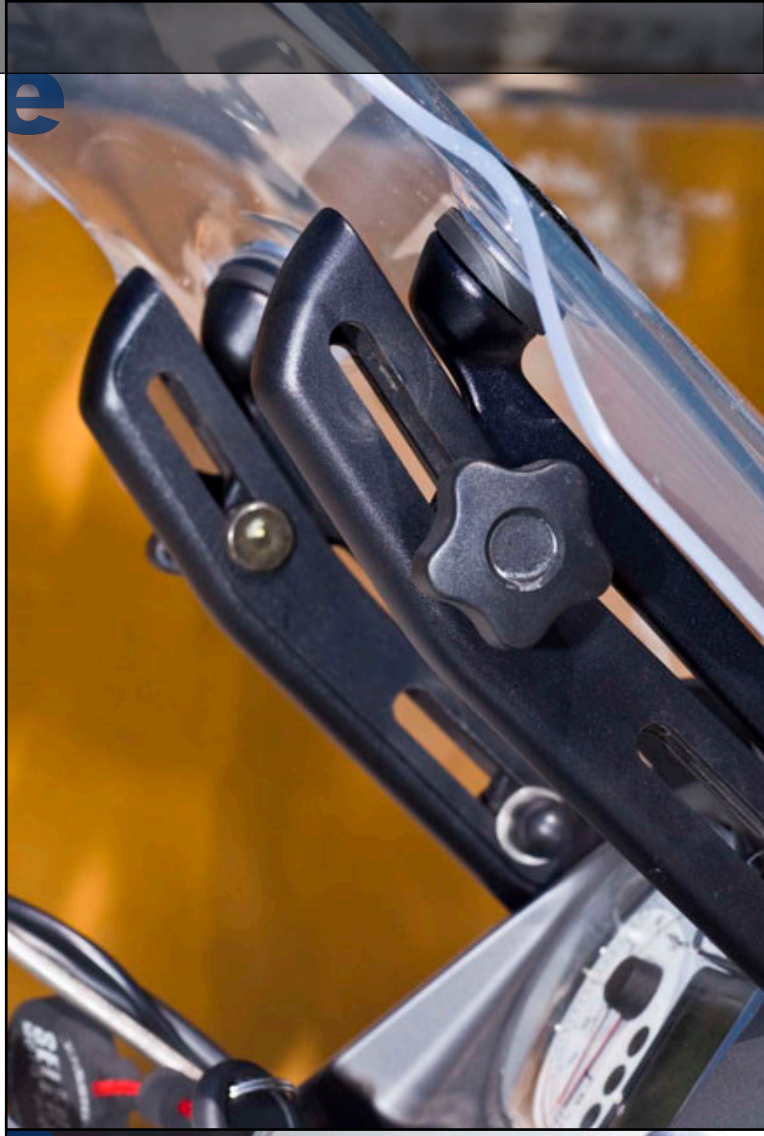
Το περίφημο Quota 1000 και μετέπειτα 1100ES της εποχής αυτής παρήχθη από μια άκρως προβληματική στα οικονομικά της εταιρεία, σε ένα περιβάλλον ιδιαζόντως ιαπωνοκρατούμενο. Δεδομένου ότι τα μεγάλα, ογκώδη, βαριά δικύλινδρα on-off δεν είχαν αναδειχθεί ακόμη ως τα μεγαλοαστικά δίκυκλα SUV της σημερινής μόδας, τείνω να πιστέψω πως κάποιος εκεί στις όχθες της Lago di Como είτε προέβλεψε πως αυτά τα GS και τα Africa μια μέρα θα πλημμυρίσουν τους δρόμους ή απλά τα περίεργα γούστα του αποδείχθηκαν γουρλίδικα. Η ουσία είναι πως το Quota, αν και ουδέποτε έγινε best seller, κατάφερε να μακροημερεύσει μέχρι και το 2002 χτίζοντας ένα αρκετά καλό όνομα, ακόμη και σε αυτούς που ποτέ δεν θα το αγόραζαν.

Στα λίγα χρόνια που ακολούθησαν η Moto Guzzi άλλαξε δύο φορές χέρια, ιδιοκτησιακές ανατροπές που αποδείχθηκαν πολύ επωφελείς για την εταιρεία βγαίνοντας κερδισμένη τόσο από την εποχή της Aprilia όσο και στην παρούσα φάση υπό τη σκέπη της Piaggio. Από την πρώτη κέρδισε ένα πρώτης τάξης συμμάζεμα στις γραμμές παραγωγής της, ραγδαία αναβάθμιση του ποιοτικού ελέγχου και πρόσβαση σε προμηθευτές περιφερειακών που, για λόγους οικονομίας κλίμακας προφανώς, ήταν κοινοί με της Aprilia. Αν ψαχουλέψετε καλά τα καινούργια Guzzi θα βρείτε πάνω τους πολύ Tuono και Mille προηγούμενων γενεών… Ο

κινητήρας αναβαθμίστηκε και ξεφορτώθηκε κάμποσα μικροπροβλήματα που πιθανότατα οφείλονταν σε χαμηλής ποιότητας εξαρτήματα.
Τώρα ήρθε ο καιρός της Piaggio, η οποία βρήκε τη θρυλική εταιρεία στρωμένη και έχει την ευκαιρία να της δώσει μια ακόμη πιο δυνατή σπρωξιά προς τα πάνω. Μοτοσυκλέτες όπως το Griso και το Stelvio αντανακλούν αυτήν ακριβώς την αίσθηση: πριν 30 χρόνια η κάποτε βασίλισσα Guzzi ήταν έκπτωτη και άνεργη, δούλεψε σκληρά, ανέβηκε στη μεσοαστική τάξη και τώρα πλέον συνειδητοποιεί τον εαυτό της ξανά ως μέλος της ελίτ.
Παρουσιάζοντας το Stelvio 1200 η Moto Guzzi επανέρχεται στον χώρο των μεγάλων μοτοσυκλετών διπλής χρήσης με τον αέρα της πολυτέλειας και γεμάτη αυτοπεποίθηση. Δεν είναι τυχαίο που μια γρήγορη περιπλάνηση στα περιοδικά όλου του κόσμου θέλει το Stelvio να βάζει στο μάτι απευθείας το BMW R1200GS.

Παράδοση ανίκατε μάχαν

Αν είναι Guzzi θα έχει τον εγκάρσιο V90 με τον διαμήκη στρόφαλο και τελική μετάδοση με άξονα. Λήξις. Αυτό και μόνο προσφέρει έναν καλό λόγο για να τη συσχετίζουν όλοι με τη BMW.
Στο Stelvio οι Ιταλοί δεν έχουν κάνει τσιγγουνιές. Η ποιότητα κατασκευής είναι εξαιρετική, η συναρμογή όλων των εξαρτημάτων άριστη, η βαφή άψογη και η προσοχή στη λεπτομέρεια εμφανής. Φτάνοντας στο θέμα της εμφάνισης, ξέρω καλά πως πολλοί το βρίσκουν απωθητικά άσχημο, κυρίως εξαιτίας των δύο γουρλωμένων ματιών στη μάσκα με τις επίπεδες γραμμές που δεν βγάζει την κατηφορική επιθετικότητα με την οποία μας έχει βομβαρδίσει ο σύγχρονος σχεδιασμός. Πίσω από το τμήμα μάσκας-ρεζερβουάρ η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα είναι μάλλον μινιμαλιστική, διαθέτει απειροελάχιστα πλαστικά τμήματα και αφήνει το γυμνό μέταλλο να μιλήσει στη γλώσσα του. Κάτω από αυτή τη λογική του "λίγου" η μοτοσυκλέτα κρύβει επιμελώς μερικές πινελιές πρακτικότητας, όπως είναι ένας μικρός αποθηκευτικός χώρος κάτω από τη σέλα του συνεπιβάτη και άλλο ένα ντουλαπάκι στο δεξί πλάι του ρεζερβουάρ που ελέγχεται ηλεκτρικά από ένα κουμπί στον αριστερό αντίχειρα. Με αυτό το συγκεκριμένο κουμπί είχε αρκετές διαφωνίες μέχρι να καταλάβω πως δεν λειτουργεί αν, ο κεντρικός διακόπτης δεν είναι στη θέση on και το kill switch δεν είναι επίσης γυρισμένο στη θέση λειτουργίας.
Στα πρώτα μου μέτρα μαζί της στην πόλη η μοτοσυκλέτα δείχνει βαριά και αργοκίνητη. Είναι ακόμη πολύ νωρίς για να εξοικειωθώ με το ζύγισμά της, αλλά τα νιώθω τα κιλά της και δεν είναι καθόλου λίγα – 251 ready to race λέει η Moto Guzzi, όντως δεν είναι λίγα. Στο μεταξύ αρχίζω να απολαμβάνω τον μπάσο και απειλητικό ήχο από το ογκώδες τελικό που ομολογουμένως περίμενα να είναι πιο ήσυχο. Μου αρέσει που βροντάει έτσι όμως, δεν είναι καθόλου ενοχλητικό.
Το πρόβλημά μου όμως έχει να κάνει με τον πολύ βαρύ συμπλέκτη. Τέσσερα-πέντε φανάρια πιο κάτω νιώθω τα δάχτυλα του χεριού μου να κουράζονται και ρυθμίζω τη μανέτα όσο πιο ψηλά γίνεται ώστε να χρησιμοποιώ την ελάχιστη δυνατή διαδρομή στις αλλαγές. Όπου κι αν τη ρύθμισα είναι ακριβέστατη και καθ' όλα εύχρηστη, πλην



Πανεύκολη ρύθμιση της ζελατίνας. Ακόμη και στην πιο χαμηλή θέση καλύπτει ικανοποιητικά, ποτέ δεν θα χρειαστείς να πληρώσεις για άλλη. Προσοχή στις πεταλούδες γιατί αν ξεσφίξουν τελείως βγαίνουν από τη βίδα – ο Γερμανός κύριοι θα είχε ένα στοπ εδώ πέρα, μην το χάσεις στην εθνική οδό

Quattro valvole, 4V που λέει και στην ούγια, με έναν εκκεντροφόρο στην κεφαλή. Λογοτυπάκια Moto Guzzi έχει παντού

της δύναμης που απαιτεί για να τη χειριστώ.
Τα μικροπροβλήματά μου συνεχίζονται. Η μανέτα του φρένου έχει μια πολύ σπογγώδη αίσθηση και αδυνατώ να καταλάβω πόση δύναμη περνώ στους δίσκους. Σκέφτομαι πως ένα από τα συνήθη απρόοπτα της πόλης που απαιτούν ακαριαία φρένα θα με βρει απροετοίμαστο, πού μπλοκάρει τούτο το πράγμα; Γνωρίζοντας πως έχω δύο τετραπίστονες ακτινικές Brembo στον έλεγχο δύο δακτύλων δεν αμφιβάλλω πως η δύναμη θα είναι τουλάχιστον επαρκής, αλλά δεν την ελέγχω.
Και σα να μην έφταναν όλα αυτά, διασχίζοντας πηγμένους κεντρικούς δρόμους της Αθήνας κατακαλόκαιρο μεσημέρι έχω αρχίσει να ψήνομαι. Νιώθω τη ζέστη να μου επιτίθεται από παντού, στα πόδια, στην πλάτη, στα χέρια, παντού. Τι συμβαίνει εδώ πέρα;

Απόψε το κορίτσι θέλει θάλασσα

Το επόμενο πρωί σπεύδω να απομακρυνθώ λίγο από τις κεντρικές λεωφόρους, λέω να πάω το κορίτσι μια βόλτα στο Σούνιο, να γνωριστούμε καλύτερα. Πριν καν φτάσω στη Βουλιαγμένη, ενώ ακόμη κατηφορίζω μια φαρδιά και σχετικά άδεια λεωφόρο, κανένα από τα προβλήματα του χτες δεν με απασχολεί. Κίνηση δεν έχει και τον συμπλέκτη τον χρησιμοποιώ πολύ λιγότερο. Έχω χώρο μπροστά μου και δεν βλέπω την ώρα να ανοίξω το γκάζι. Βρίσκω το κατάλληλο σημείο και το καρυδώνω.
Η μόνη λέξη που μπορώ να σκεφτώ για τον ήχο που παράγει αυτή η μοτοσυκλέτα είναι μεγαλειώδης! Διατηρώντας μονίμως τη μπάσα χροιά του, μόλις περάσει τις 5,000 στροφές αρχίζει να βρυχάται με μια πρωτόγνωρη αγριάδα που θυμίζει αμερικάνικο V8 της παλιάς σχολής, Dodge Charger σε φρενήρη επέλαση. Η εξάτμιση εξαπολύει μπαράζ από απειλητικές κανονιές και το φιλτροκούτι συμπληρώνει μια μοναδική συμφωνία – μια δόση αρκεί για να εθιστώ και ξέρω πια πως θα συνεχίσω να το κάνω κάθε φορά που θα βρίσκω 100 μέτρα ελεύθερα μπροστά μου…
Μπαίνοντας στα λιμανάκια έχω ήδη επιλέξει να κινούμαι με μία κάτω και το στροφόμετρο στις μεσαίες και βάλε, παρά με μία πάνω σχέση και κούφια. Δεν είναι θέμα ροπής ή επιτάχυνσης μόνο, είναι και ένας τρόπος να έχω αυτή τη συμφωνική που παίζει Βάγκνερ σε μόνιμο κρεσέντο ανάμεσα στα πόδια μου, για να γουστάρω. Ο ρυθμός μοιραία ανεβαίνει την ώρα που ο δρόμος στενεύει. Μπαίνοντας σε απανωτές στροφές το Stelvio κερδίζει γρήγορα την εμπιστοσύνη μου με το ουδέτερο στήσιμό του και τη συνέπειά του. Μπαίνει αρχοντικά, κρατά τη γραμμή του με αποφασιστικότητα και όλη την ώρα το πιρούνι διαβάζει υπέροχα τον δρόμο δίνοντάς μου την απαραίτητη αίσθηση ασφάλειας. Κοινώς, αυτό το πράγμα στρίβει καλά, στρίβει με την ψυχή του. Πρέπει να βγω από την πόλη, να πάω σε ένα καλό στροφιλίκι με αξιοπρεπή άσφαλτο και λιγότερα αυτοκίνητα.

40 παλικάρια

Παίρνω δρόμο για Παρνασσό. Μεσολαβούν μια εκατοντάδα χιλιόμετρα εθνικής οδού που το Guzzi καταπίνει με χαρακτηριστική ευκολία. Εξαιρετικά σταθερό, χάρη στην τουριστάδικη γεωμετρία που σοφά μέτρησαν οι Ιταλοί μηχανικοί, μπορεί να ταξιδεύει όλη μέρα με 160

"...η συμφωνική παίζει Βάγκνερ σε μόνιμο κρεσέντο ανάμεσα στα πόδια μου..."

Λίγος ακόμη χώρος κάτω από τη σέλα, για εργαλεία κι ένα αντικλεπτικό. Έχει και πρίζα όπως βλέπετε. Προσέξτε τις βάσεις ρύθμισης του ύψους της σέλας του αναβάτη. Απλό και εύκολο

Ήταν που ήταν αυτό το πισοφάναρο, μπήκε και το υπόδειγμα χρήσιμης κομψότητας και ήρθε κι έδεσε

Το ντουλαπάκι που λέγαμε; Χρήσιμο και πρακτικό για είδη πρώτης ανάγκης, κλειδώνει μόλις κλείσεις τον διακόπτη ή το kill switch

Κλασικά όργανα που βρίσκουμε και σε οποιοδήποτε άλλο Guzzi. Κοιτάξτε στάθμη καυσίμου... Δύο παύλες έχει (η πάνω δεν συμμετέχει) διαχωρίζοντας την πληροφορία σε "έχει βενζίνη, δεν έχει βενζίνη". Το πόση το βρίσκεις μετρώντας χιλιόμετρα...

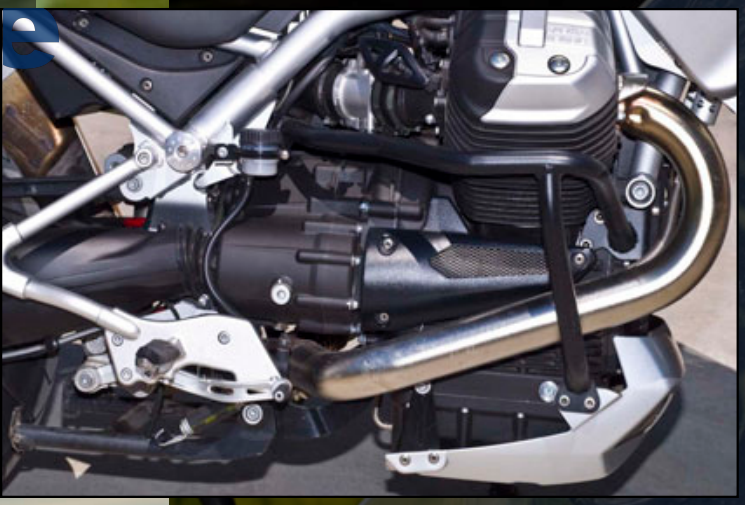
Ό,τι χρειάζεται το έχει και δουλεύει άριστα

στο κοντέρ και τη μακριά έκτη στο κιβώτιο. Ο κινητήρας του δουλεύει ανάλαφρα μέχρι και τα 180, από κει και πάνω έχει αρκετό περιθώριο να μαζέψει χιλιόμετρα αλλά το νιώθεις πως πλέον τον ζορίζεις και η κατανάλωση σκαρφαλώνει πάνω από τα 10lt/100km. Είδα πάνω από 230 στο κοντέρ, αλλά αν αυτή η μοτοσυκλέτα ήταν δική μου δεν θα την ταξίδευα ποτέ με περισσότερα από 180 – όπως λίγο-πολύ ισχύει για όλη την κατηγορία άλλωστε. Αεροδυναμικώς δεν έχω κανένα πρόβλημα, η ζελατίνα καλύπτει και το κράνος μου χωρίς να χρειάζεται πολλά σκυψίματα, η σέλα είναι ο ορισμός της άνεσης και εργονομικά είχα ταιριάξει από την πρώτη στιγμή. Κάπως έτσι έχω περάσει την Υλίκη και δεν το έχω καν πάρει

"...απλώνει μια δεκαριά κιλά ροπής με τη χάρη στρουμπουλής μπαλαρίνας..."

Είναι πιο όμορφη και μαζεμένη συγκριτικά με το τεράστιο χωνί του Griso, αλλά ευθύνεται για τα μισά ψεγάδια του Stelvio

Και ακτίνες, και tubeless! Στο κέντρο της ζάντας οι ακτίνες πιάνουν σε μια προεξοχή η οποία από μέσα είναι στεγανή. Ίδιο θέμα, άλλη προσέγγιση από τα R1200GS και Caponord



Καλά έκαναν και έβαψαν μαύρο το μότερ, αδυνατίζει έτσι, είναι που είναι τεράστιο. Τα κάγκελα είναι έξτρα (και χρήσιμα), η ποδιά... μάλλον για διακοσμητική την κόβω

είδηση, όταν η ρεζέρβα ανάβει. Είναι αναπάντεχα νωρίς. Ο χιλιομετρητής λέει 177 χιλιόμετρα και σκέφτομαι πως αυτό είναι απαράδεκτο για ένα ρεζερβουάρ 18 λίτρων. Τι έχει συμβεί εδώ;

Θα σας πω αμέσως. Αφού καλύπτω μια εικοσαριά χιλιόμετρα πριν βρω ένα βενζινάδικο με τιμή αμόλυβδης που δεν μου γεννά βίαιες αντιδράσεις, γεμίζω με περίπου 15 λίτρα. Μάλιστα… το θηρίο έχει τεράστια ρεζέρβα. Για την ακρίβεια, τα 4.5 λίτρα της αντιστοιχούν ακριβώς το ένα τέταρτο του ντεπόζιτου, άρα απλά το λαμπάκι ανάβει πολύ νωρίς. Δηλαδή, όταν άναψε το λαμπάκι μου στα 177 είχα περίπου άλλα 59 χιλιόμετρα μέχρι να μείνω. Ο δείκτης βενζίνης στα όργανα, όμως, διαθέτει δύο μόνο παύλες και πληροφορεί μόνο χονδροειδώς για τη στάθμη του καυσίμου, έτσι ψάρωσα. Η κατανάλωση που μετρώ στο βενζινάδικο με μοιρασμένη διαδρομή σε πόλη και εθνική βγάζει περίπου 7.5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, τιμή καλή για ένα δικύλινδρο 1200 που κάλπαζε για 80 συναπτά χιλιόμετρα με γεμάτο κοντέρ. Ήρθε όμως η ώρα να βγω από την εθνική.

Αφού έχω περάσει πλέον τη Λειβαδιά και τα ριψοκίνδυνα πεδινά όπου ο φόβος άλλοτε έχει τη μορφή τρακτέρ κι άλλοτε ραντάρ χειρός κρυμμένου πίσω από φυλλωσιές και διαφημιστικές πινακίδες, ξεκινώ την ανάβαση του Παρνασσού. Είμαι ήδη φτιαγμένος γιατί ξέρω πως το Stelvio μπορεί να στρίψει πεντανόστιμα, αλλά εδώ είναι μια διαδρομή που κάνω πολύ συχνά, την ξέρω αρκετά καλά και μπορώ να το πιέσω λίγο περισσότερο. Να δούμε πώς συμπεριφέρονται κι όλα αυτά τα κιλά.

Με μια λέξη, εξαφανίζονται. Η μοτοσυκλέτα πατά γερά στα εξαιρετικά Pirelli, διαβάζει άριστα το έδαφος με τις πολύ καλοστημένες αναρτήσεις της και απλώνει μια δεκαριά κιλά ροπής με τη χάρη στρουμπουλής μπαλαρίνας. Το ξέρω πως μοιάζει οξύμωρο, αλλά ακριβώς αυτό σκεφτόμουν στρίβοντας ολοένα και πιο γρήγορα με το Stelvio. Από τη μια δείχνει μπούγιο και ογκώδες, από τη θέση του αναβάτη ξεχωρίζεις το φαρδύ τιμόνι και έχεις όλο τον όγκο – δηλαδή τον κινητήρα και το ρεζερβουάρ – ανάμεσα στα πόδια, αλλά από την άλλη ξαπλώνει με εντυπωσιακή ακρίβεια από στροφή σε στροφή, αλλάζει κλίση απροβλημάτιστα και ποτέ δεν με αφήνει να ανησυχήσω για το ο,τιδήποτε. Όπου κοιτώ, εκεί πηγαίνω, ούτε χιλιοστό παραδίπλα. Μέχρι που ανακαλύπτω την τρύπα.

Το είχα διαβάσει και ακούσει αρκετές φορές πως παραδόξως αυτός ο κινητήρας του Stelvio δεν έχει ροπή χαμηλά. Όλοι έχουν αντιληφθεί πως αρέσκεται ιδιαίτερα να δουλεύει από τις 5,000 και πάνω, προφανώς έχουν ηδονιστεί κι αυτοί από ΤΟΝ ήχο και την επακόλουθη επιτάχυνση. Ως τώρα όμως στην πόλη ή την εθνική δεν είχα αντιληφθεί κανένα πρόβλημα πιο χαμηλά, ροπάτο κι ελαστικό μου φαινόταν το Guzzi. Ανηφορίζοντας στο βουνό αντελήφθην το ζήτημα. Οδηγώντας με τη ροπή βρέθηκα πολλές φορές να κρεμιέμαι με πρόωρες πέμπτες και έκτες. Αυτές οι δύο σχέσεις είναι αμφότερες πολύ μακριές και αν πέσουν κάτω από τις 4,500 στροφές δυσκολεύονται πρόσκαιρα να ανεβάσουν. Κάπου μεταξύ 4,000 και 5,000 στροφών υπάρχει μια τρύπα στην απόδοση που αναδύεται σε τέτοιες συνθήκες και μόνο με τις δύο τελευταίες σχέσεις. Με οποιαδήποτε άλλη ταχύτητα στο κιβώτιο κουρδίζεις

Το κουμπάκι Mode χειρίζεται όλες τις ψηφιακές λειτουργίες της οθόνης στα όργανα. Μπροστά, κάτω από το μπλε σινιάλο βρίσκεται το κουμπί που ανοίγει το ντουλαπάκι στο ρεζερβουάρ

Απλά υπέροχα. Ουδέν άλλο σχόλιο

Το πιο αμφιλεγόμενο σημείο του Stelvio είναι τα μάτια του. Η Guzzi προτείνει "σ' όποιον αρέσουμε" και 'γω συμφωνώ κι επαυξάνω

το γκάζι και σιδερώνεις όλες τις καμπύλες απόδοσης του εγκάρσιου V2, όπως οφείλει κάθε μεγάλος δικύλινδρος που σέβεται τον εαυτό του. Δεν θα έλεγα λοιπόν πως δεν έχει δύναμη χαμηλά ο κινητήρας αυτός, αλλά μάλλον πως ένα σκαμπανέβασμα στην εξέλιξη της ροπής χαλάει την εικόνα. Θα έβαζα, δε, στοίχημα πως αυτό έχει να κάνει με την περιοχή όπου μετρώνται οι εκπομπές καυσαερίων για να πάρει έγκριση Τύπου η μοτοσυκλέτα από την Ε.Ε.

Το νυχάκι του Πύρρου

Περί φρένων τώρα. Δύναμη έχουν, άφθονη. Το ζήτημα στην αρχή ήταν η φτωχή – σε βαθμό ανυπαρξίας – αίσθηση στη μανέτα. Μου πήρε το πολύ δυο μέρες για να τη μάθω και να εγκαινιάσω την επικοινωνία μου μαζί της, από κει και μετά βρήκα το επίπεδο ασφάλειας που ήθελα και ήρθε και η εμπιστοσύνη. Εξακολουθώ πάντως να θεωρώ το συγκεκριμένο ένα σημαντικό μελανό σημείο στο Stelvio γιατί μιλάμε για μια μοτοσυκλέτα 13,000 ευρώ που φοράει ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες με τεράστιο επώνυμο. Κρίμα δεν είναι να μην είναι όσο άριστη δείχνει; Το ουσιαστικό αποτέλεσμα αυτής της ιστορίας είναι πως ο έλεγχος δεν αργεί να έρθει μέσω της εξοικείωσης, για να φρενάρεις σε συνθήκες πανικού όμως θα χρειαστεί να βάλεις πολλή δύναμη στη μανέτα, δεν γίνεται αλλιώς. Δύο δάχτυλα δεν φτάνουν στην ακραία περίπτωση – τουλάχιστον όταν μιλάμε για τα δικά μου δάχτυλα, ο Πύρρος Δήμας μπορεί να βγάζει περισσότερη δύναμη με το μικρό του νύχι... Και όταν πρέπει να πλακωθείς λυσσαλέα στα φρένα, όσο πλησιάζεις το όριο τόσο ανακαλύπτεις μια μικρή ομιχλώδη γκρίζα ζώνη, το ακριβές σημείο που έρχεται το μπλοκάρισμα καθίσταται δυσδιάκριτο. Είναι πραγματικά κρίμα, ειδικά όταν έχεις ήδη ένα εξαιρετικό πιρούνι που συμβάλλει ιδανικά στην υπόθεση απόλυτος έλεγχος.

Το δεύτερο παράπονό μου που δεν ξεπεράστηκε ποτέ έχει να κάνει με τη ζέστη. Αν για τον αναβάτη η κατάσταση είναι εντελώς αποδεκτή, ο συνεπιβάτης θα έχει σοβαρότερο πρόβλημα με το τελικό της εξάτμισης που τον μαγειρεύει στον ατμό σε όλη τη διάρκεια της παραμονής του στη σέλα. Η ιστορία αυτή μου θυμίζει έντονα KTM 950 Adventure, όπου όσοι πέταξαν τα μαμίσια τελικά κι έβαλαν after market βρήκαν τη δροσιά στον ποπό τους. Μαντεύω πως η προσπάθεια για ικανοποίηση των Euro3 από τον αερόψυκτο κινητήρα επιβάλλει στο τελικό ένα εκούσιο φίμωμα που συνοδεύεται από άφθονες ποσότητες ζέστης. Ενδεχομένως το ξεφόρτωμα του "εγκεκριμένου" τελικού να σε απαλλάξει τόσο από τη θερμότητα, όσο και από την αμαρτωλή τρυπούλα στην απόδοση που περιέγραφα προηγουμένως. Μ' ένα σμπάρο, δυο τρυγόνια. Μπορεί και να μην είναι έτσι όμως…

Η ζέστη πάντως στην καλοκαιρινή κίνηση της πόλης έγινε ξεκάθαρα ενοχλητική για τρεις διαφορετικούς συνεπιβάτες μου.

Φιλίες και παραδόσεις

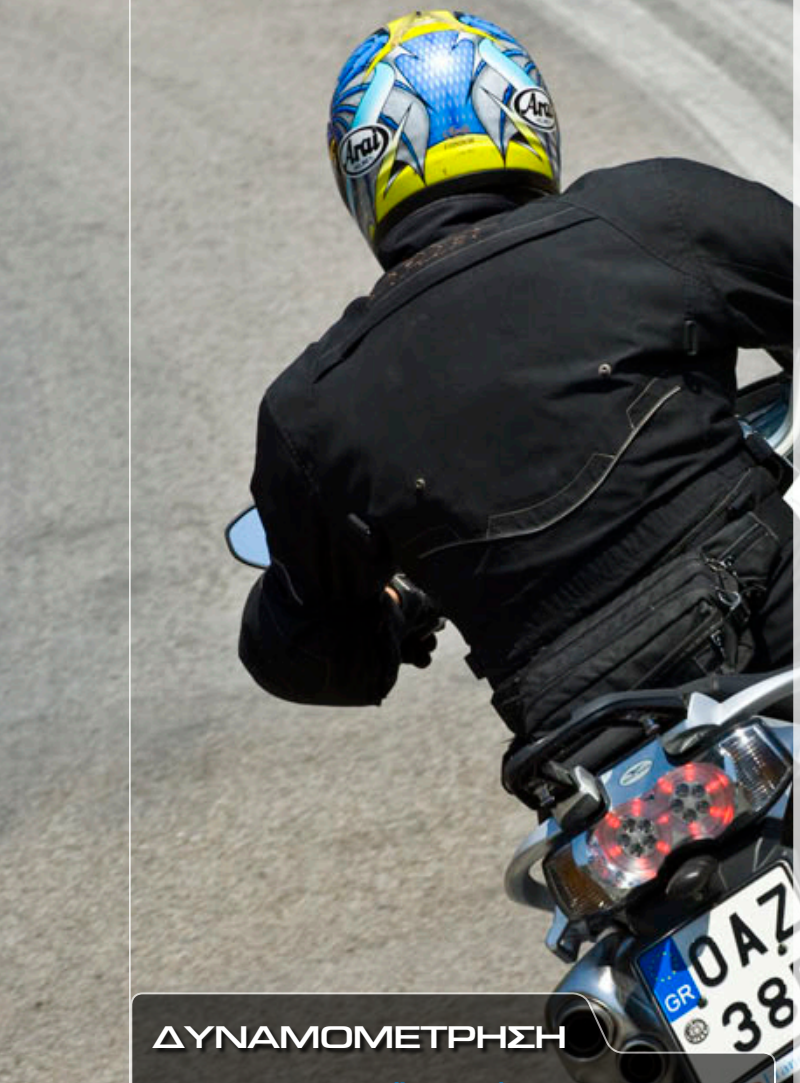
Η Moto Guzzi έφτιαξε μια μοτοσυκλέτα που σε όσα υπόσχεται να κάνει είναι πραγματικά αποτελεσματική. Τουρίστρια με τα όλα της που, όχι μόνο δεν φοβάται να βγει σε οποιοδήποτε επαρχιακό στροφιλίκι αλλά αντιθέτως, ψοφάει για παιχνιδάκια.

Διαθέτει αναρτήσεις και εν γένει στήσιμο που τολμώ να πω ότι συγκρίνονται μόνο το Adventure της KTM ή το Mustistrada – και δεν έχουν την παραμικρή σχέση με τις χρυσές μετριότητες που επιλέγουν οι Ιάπωνες για να αναρτήσουν τις δικές τους μοτοσυκλέτες στην κατηγορία.
Έχει τις παραξενιές της, αλλά συχνά αυτές θέλουν απλά τον χρόνο τους, όπως ο βαρύς συμπλέκτης με τον οποίο τελικά και χωρίς πολλή προσπάθεια γίναμε μια χαρά φιλαράκια και εκτίμησα ιδιαίτερα τη συνδρομή του στον άριστο έλεγχο της μοτοσυκλέτας. Από τη δεύτερη μέρα με το Stelvio δεν με απασχόλησε ξανά.
Έχει και κάποια σημεία που επιδέχονται βελτιώσεων. Ουδείς αναμάρτητος. Έχει όμως και ένα πεντακάθαρο Ιταλικό ταμπεραμέντο, έναν αέρα μερακλήδικου GT και στον μεταδίδει μέτρο προς μέτρο στον δρόμο, στοιχείο το οποίο – στο δικό μου μυαλό – κάνει τη διαφορά ανάμεσα στο "μεταφορικό μέσο" και τη "μοτοσυκλέτα μου". Πέραν από την άρτια τεχνική βάση που αναμφίβολα την έχει το Stelvio, την αξιοπιστία που πλέον συνοδεύει τα Moto Guzzi των τελευταίων ετών, έχει και αυτό το υποκειμενικό κάτι παραπάνω που κάποιοι θα νιώσουν και θα εκτιμήσουν, ενώ κάποιοι άλλοι δεν θα μυριστούν ποτέ ή θα θεωρήσουν ως μειονέκτημα. Το καλό με την εταιρεία από το Mandello dell' Lario είναι πως δεν τους καίγεται καρφάκι. Ξέρουν πως αυτοί που είναι να το νιώσουν, θα το νιώσουν. Οι υπόλοιποι ας κοιτάξουν παραδίπλα, απ' όλα έχει η κατηγορία.
Ο καθένας ας τα κρίνει βάσει των προσωπικών του κριτηρίων. Αυτό που με χαρά μου έχω να δηλώσω ευθαρσώς, είναι πως η καλή παράδοση που έχει ξεκινήσει τα τελευταία χρόνια η αναγεννημένη Moto Guzzi κερδίζει επιπλέον πόντους με το Stelvio. <<

"...κουρδίζεις το γκάζι και σιδερώνεις όλες τις καμπύλες απόδοσης του V2..."

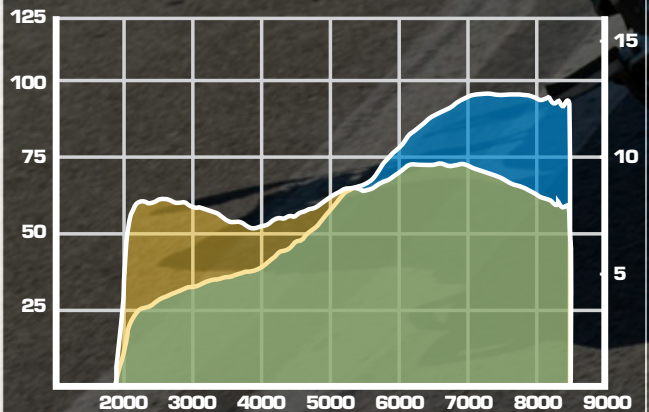
Arai

MOTO GUZZI STELVIO 1200 4V
PIAGGIO HELLAS A.E.
€13,000



ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 95.6 / 7,250
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 9.7 / 6,250



Το Stelvio, με αριθμό πλαισίου 03165, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 35.7C, υγρασία 9%, ατμοσφαιρική πίεση 995.5mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,250 mm
Πλάτος:	1,025 mm
Ύψος:	1,475 mm
Μεταξόνιο:	1,535 mm
Ύψος σέλας:	840 mm
Βάρος κατασκευαστή:	214 kg (κενή)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, αερόψυκτος, εγκάρσιος V2 90°, 1EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	95 x 81.2 mm
Χωρητικότητα:	1,151 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς κατασκευαστή:	105/7,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11/6,400 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός μονόδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	ελικοειδή γρανάζια / 1.346
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / 3.666 (44/12)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.235 / 11
2α	1.700 / 14
3η	1.348 / 18
4η	1.115 / 22
5η	0.968 / 25
6η	0.862 / 28
Τελική στον κόφτη:	223 km/h
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	209 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο διπλό ανοικτό τύπου "διαμάντι"
Rake:	27°
Trail:	125 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	170 / 50 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης (ένα καλάμι) και επαναφοράς (άλλο καλάμι)

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	155 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.50 x 19 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Sync, 110/80 R19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Sync, 180/55 R17
Φρένο:	Δίσκος 282 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	18 lt (4.5 ρεζέρβα)
Μέση κατανάλωση:	7,6 lt/100km
Μέση αυτονομία:	236.8 km

DORSODURO 750 PLAY HARD.

Νιώσε την επιτάχυνση που βγάζουν οι 92 ίπποι στις 8.750 στροφές. Άφησέ το να σε συνεπάρει με τη μέγιστη ροπή των 8.4 kgm στις 4.500 στροφές. Δάμασέ το με το σύστημα ελέγχου 2ης γενιάς Ride by Wire. Θαύμασε τη σπορ, δυναμική εμφάνισή του. Οι επιδόσεις, του νέου DORSODURO 750, θα ξεπεράσουν κάθε σου προσδοκία και θα σε οδηγήσουν να ζήσεις το «παιχνίδι» με τους δικούς σου όρους, μόνο με **€8.760**.

«Ο οδηγός που απεικονίζεται είναι επαγγελματίας και η φωτογραφία τραβήχτηκε σε κλειστό από κυκλοφορία χώρο και υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας. Απαγορεύεται η μίμηση με οποιονδήποτε τρόπο στο δρόμο. Σας συνιστούμε να σέβεστε τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας και να οδηγείτε με απόλυτη σύνεση.»

Aprilia
Υμηττού 259, Αθήνα, Τ.Κ.: 116 31, Τηλ.: 210 6898290, www.aprilia.com.gr

2 χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια

aprilia roadassistance SOS

Agip

long term

Πάνω που ξεκίνησε να το οδηγεί κόσμος, το 690 έκανε φτερά μέσα από τα χέρια του Μάνου. Αρκεί να μην πέσει στα χέρια μας ο τύπος που το βούτηξε...

KTM

Εκμηδενιστής αστικών αποστάσεων

Μετά από χίλια μύρια ντράβαλα, τα Long Term μπήκαν επιτέλους στο προβλεπόμενο πρόγραμμά τους. Πρώτος «δοκιμαστής για μια μέρα» ο Λεωνίδας Τσούμαρης, Πυροσβέστης στο επάγγελμα και μοτοσυκλετιστής τα τελευταία 16 χρόνια, έχοντας αλλάξει σχεδόν ότι μοτοσυκλέτα κυκλοφορεί. Πως του φάνηκε λοιπόν το 690;

κείμενο: Λεωνίδας Τσούμαρης, **φωτο:** Λεωνίδας Τσούμαρης, Μάνος Κάττουλας

«Κοίτα, το μηχανάκι καλό είναι δε λέω – αλλά είμαστε πολύ τυχεροί που δεν είχαμε τέτοια όταν ήμασταν 20-25 χρονών. Θα είχαμε όλη τη χωροφυλακή να μας κυνηγάει. Ίσως να τη γλιτώναμε καμιά βδομάδα, και μετά... μέσα. Μην πούμε βγαίνοντας από την αντιπροσωπεία στο πρώτο στενό... Ήταν και πιο άδειοι οι δρόμοι τότε, και θα πλακωνόμασταν συνέχεια – άσε που τότε πριν τα αλκοτέστ οι μισοί που τα καβαλούσαν θα ήταν και λιάρδα από τα ποτά. Και στην καφετέρια οι γνωστές συζητήσεις – τι διαφορά είδες με τις νέες εξατμίσεις, πως λειτουργεί με το νέο εγκέφαλο (αντί για τα μεγαλύτερα ζιγκλέρ του τότε) και πάρε να έχεις. Τουλάχιστον αυτά δε θα χαλάνε όσο τα παλιά, με τις απανωτές βελτιώσεις στην ποιότητα που έγιναν από τα τελευταία 640 και μετά.

Κάτι που έμεινε σταθερό πάντως είναι η καγκουριά που αναβλύζει από τους πόρους των πλαστικών του: Είσαι όλη την ώρα στο πατηλίκι – δε σε αφήνει να κάνεις τίποτα άλλο. Σε καλή άσφαλτο σηκώνεται πανεύκολα με πρώτη, αλλά έχει τόση δύναμη που συνήθως πατιλικώνει για πλάκα με 3η και στα σαπούνια και με 4η. Όχι ότι είναι δύσκολο, αντίθετα είναι πολύ πιο πολιτισμένο απ' ότι περίμενα. Είχα καβαλήσει ένα 620 πριν μερικά χρόνια, και σε κάθε αλλαγή ταχύτητας νόμιζες ότι θα διαλυθεί. Έκανε φασαρία, βάραγε, είχε τρελή διαφορά σε τρόπο λειτουργίας.

Μετά τα 150-160 είναι λίγο ασταθές, καθώς ο αέρας σε βαράει στο δόξα πατρί και σφίγγεις το τιμόνι - αλλά στην τελική μονοκύλινδρο Motard είναι, τι περιμένεις; Ένα XT660 αρχίζει να «χαλαρώνει» σε αίσθηση από τα 120, ενώ με αυτό ταξιδεύεις 140 άνετα.

Εκεί που δείχνει να τρελαίνεται και να δυσανασχετεί όμως, είναι όταν το πηγαίνεις χαλαρά, με 6η και 90. Δε γουστάρει καθόλου – είναι σα να σου λέει «Τι κάνεις εκεί; Κατέβασε 3 ταχύτητες και πιες μου το αίμα!». Αν δεν υπακούσεις, κάνει κάτι γκράπα γκρούπα περίεργα. Στην αρχή έλεγα ότι είναι σκορτσάρισμα λόγο μονοκύλινδρου, αλλά μετά είδα ότι ήμουν γύρω στις 4.000 στροφές – και δε γούσταρε καθόλου. Είναι φτιαγμένο για να κάνεις βόλτες με επιστροφή στη βάση. Χολαργό – Σπάτα πάντως κάθε μέρα δε θα το πήγαινα. Η

σέλα κουράζει πολύ. Δε λέω, τελευταία έχω μάθει στη βασιλική σέλα του Havana μου που απλά δεν έχει ανταγωνιστή. Αλλά αυτό το πράγμα παραείναι.

Το πήγα Ραφήνα – Ζούμπερι – Νέα Μάκρη – Μαραθώνα – Σχοινιά και θα συνέχιζα αν δε με είχε κόψει η πείνα. Και εκτός της σέλας, πρόβλημα κανένα. Δε με ενοχλεί ο άγριος χαρακτήρας του. Μου αρέσει. Έχει στυλ, είναι πανέμορφο, κάνει μπαμ όπου βρεθεί και σε κοιτάνε και όλα τα πιτσιρίκια.

Και φρένα; Φρένα; Αυτό φρενάρει καλύτερα μόνο με τον μπροστινό δίσκο απ' ότι το ZX10 μου με τους 3. Και όταν χρησιμοποιείς και το πίσω απλά δεν το συζητάμε. (Επεξήγηση: Ο Λεωνίδας έχει ένα ZX10 Tomcat των τελών του '80 και όχι ένα από τα τελευταία παιδιά του Akashi. Περισσότερα όμως γι' αυτό προσεχώς). Έτσι μου έρχεται να πάω να ψωνίσω τον μισό κατάλογο της KTM στα ρούχα – τουλάχιστον φόραγα πορτοκαλί μπλουζάκι σήμερα και ήμουν ασορτί.

Τα 200 μπορεί να μην τα είδα στη διαδρομή, αλλά τα 180 τα πηγαίνει τουφέκι. Ανεβάζει για πλάκα, αλλά με τρόμαξε για παραπάνω σε αυτή την άσφαλτο. Θέλει μια Αττική για να το τελικιάσεις, να σκύψεις για να μειωθεί το κοσκίνισμα που κάνει μετά τα 170. Καθόλου άσχημα για μονοκύλινδρο, το οποίο δεν ακούγεται κιόλας για KTM. Τα 640 σηκώνανε τον τόπο, αλλά αυτό με τις δύο εξατμίσεις ούτε που το καταλαβαίνεις αναλογικά. Και από το 640 είναι αισθητά πιο γρήγορο. Μακράν. Το παλιότερο 620 δεν ήταν γρήγορο σαν το 640, είχε όμως άτσαλη λειτουργία και σου έδινε αίσθηση τρελής επιτάχυνσης – αλλά στα 140 έφτανε την ουσιαστική τελική του. Το 690 δε σε εκπλήσσει τόσο στα μπαμ, όσο στα 100-160. Τέτοιο γέμισμα για τέτοια κατηγορία είναι ανήκουστο.

Είναι ωραίο. Να έχεις ένα μηχανάκι να κάνεις τη δουλειά σου, και να το έχεις για παιχνίδι. Γύρισα από Διόνυσο και στις στροφές απλά δεν παίζεται, και ας είχε φαγωμένα λάστιχα. Με καινούργια πρέπει να βιδώνει κάτω. Είναι και καλοκαίρι, καταμεσήμερο, χωρίς να έχει βρέξει να καθαρίσει η πούδρα από το δρόμο, και δε μασάει.

Αλλά δεν είναι για κυριλέ πράγματα. Να βάλεις δικάβαλο και να πας κάπου... απλά δεν είναι. Μόνο για κανένα πιπίνι, 18-20 χρονών, να κάθεται και να γουστάρει, να έχει και κανένα I-pod να ακούει τη μουσικούλα της, να σε βαράει στην πλάτη και να λέει «δώσε κ' άλλο». Μέση, αυχένας και χέρια

Φωτογραφίζοντας τα οπίσθια του 690 μέχρι να ξεπιαστούν αυτά του αναβάτη

Μέρα με τη νύχτα σε σχέση με τους προγόνους του – και σε απόδοση και σε τρόπους

Η εμφάνισή του διχάζει – ο Λεωνίδας ανήκει σε αυτούς που το βρίσκουν ωραίο

Ο πρώτος μας δοκιμαστής, με ασορτί εορταστικό μπλουζάκι

δεν καταλαβαίνουν τίποτα. Ούτε καν κραδασμούς δεν έχει – αλλά έχει τη ρημαδοσέλα. Σε κουράζει γρήγορα, αλλά σε κρατάει στην πρίζα. Λες «Να σταματήσω να ξεκουραστώ», αλλά δε σε αφήνει. Κάθεσαι πάνω του μέχρι να εξαντληθείς, σταματάς για ένα τσιγάρο να το θαυμάσεις και μετά ξανά.

Σε κοντινές αποστάσεις όμως αυτό δεν είναι πρόβλημα – και το ρημάδι ξυπνάει τον κάγκουρα μέσα σου. Είναι για να πηγαίνεις συνέχεια σα τον βλαμμένο παντού.

Βέβαια, σε αυτά τα λεφτά μπαίνεις σοβαρά στον πειρασμό να πάρεις κάτι άλλο – να είναι ταυτόχρονα παιχνίδι αλλά να κάνεις και τη δουλειά σου. Όπως το βλέπω είναι είτε για κανένα ψαγμένο τριανταπεντάρη να το έχει να ξεδίνει, είτε για 20άχρονους που δεν μασάνε τίποτα – και δεν τους νοιάζει αν θα καίγονται οι συνεπιβάτες από τις εξατμίσεις.

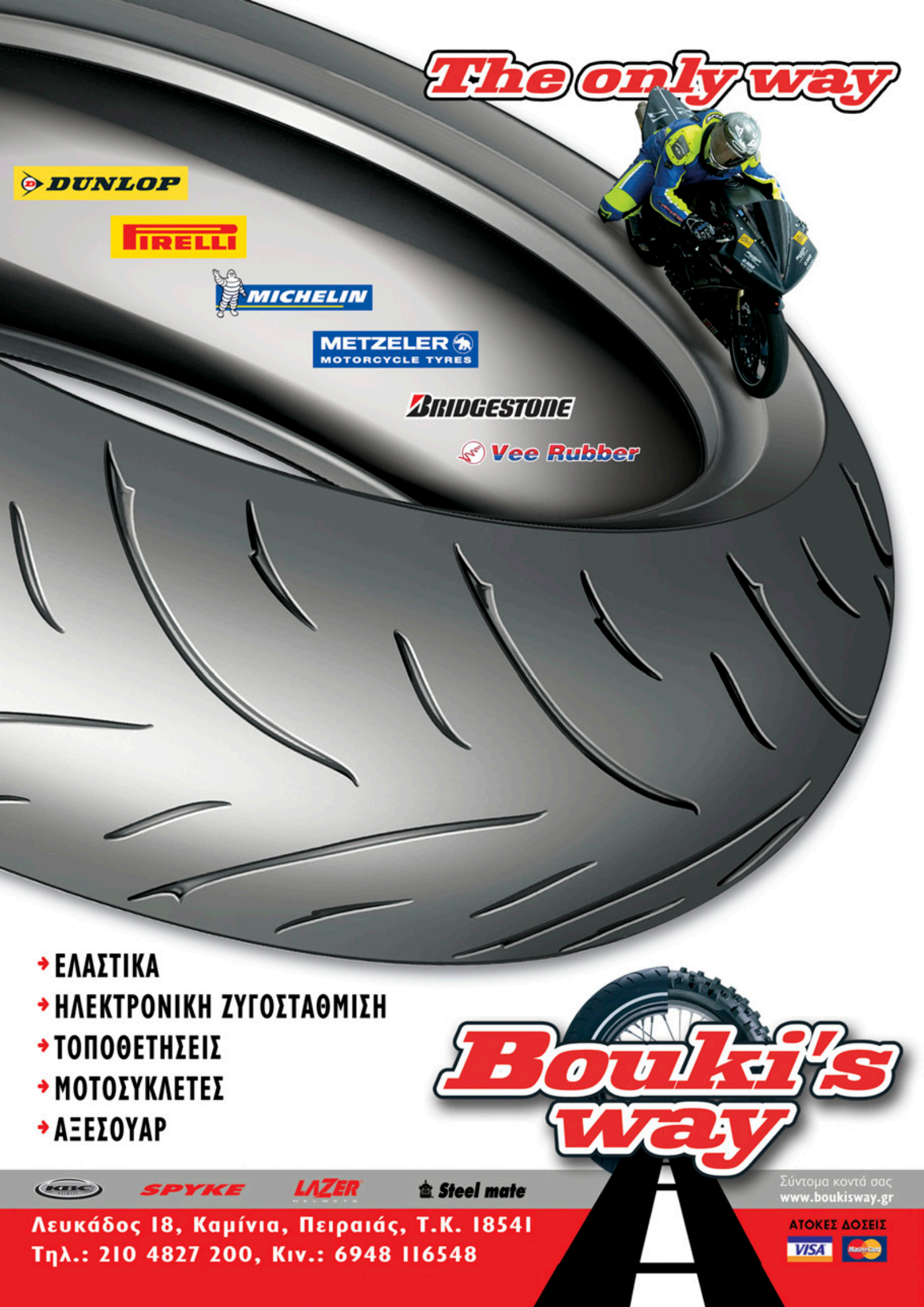
Τα όργανα φαίνονται μια χαρά, και πρέπει να έχει μεγάλη αυτονομία, γιατί λαμπάκι δε μου άναψε παρά τη διαδρομή. Θα έκανα και άλλα αλλά... κουράστηκα.

150 χιλιόμετρα έκανα και δε μπορούσα να κουνήσω – πολύ κούραση, πολύ μίσος από τη σέλα βρε αδελφέ.

Αυτό που δυστυχώς δε θα παίζει, είναι να βρεις ένα τέτοιο μεταχειρισμένο που να μην του έχουν πιεί το αίμα. Με κάτι V-Strom και Transalp όλο και κάποιον οικογενειάρχη θα βρεις. Αυτό είναι να το πάρεις καινούργιο, να του πιείς εσύ το αίμα και σε 2-3 χρόνια που θα το πουλήσεις να μη σε νοιάζει πόσο θα έχει πέσει η τιμή του. Γιατί θα το έχεις ευχαριστηθεί. Πως ήταν εκείνο το ρητό; Να'ταν τα νιάτα δυο φορές, τα γηρατειά καμία... <<

Και μετά το έκλεψαν

Την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές, κάποιος που την είδε φαντομάς αποφάσισε να απελευθερώσει το χώρο του πεζοδρομίου που κατελάμβανε το 690 μας, ζεστό όπως ήταν ακόμα από τη βόλτα που το έκανε ο Λεωνίδας. Για περισσότερες λεπτομέρειες κοιτάξτε λίγες σελίδες παρακάτω στη στήλη του Μάνου – και κρατήστε τα μάτια σας ανοιχτά μήπως δείτε πουθενά παρατημένο το ΖΤΥ 418 KTM «μας»

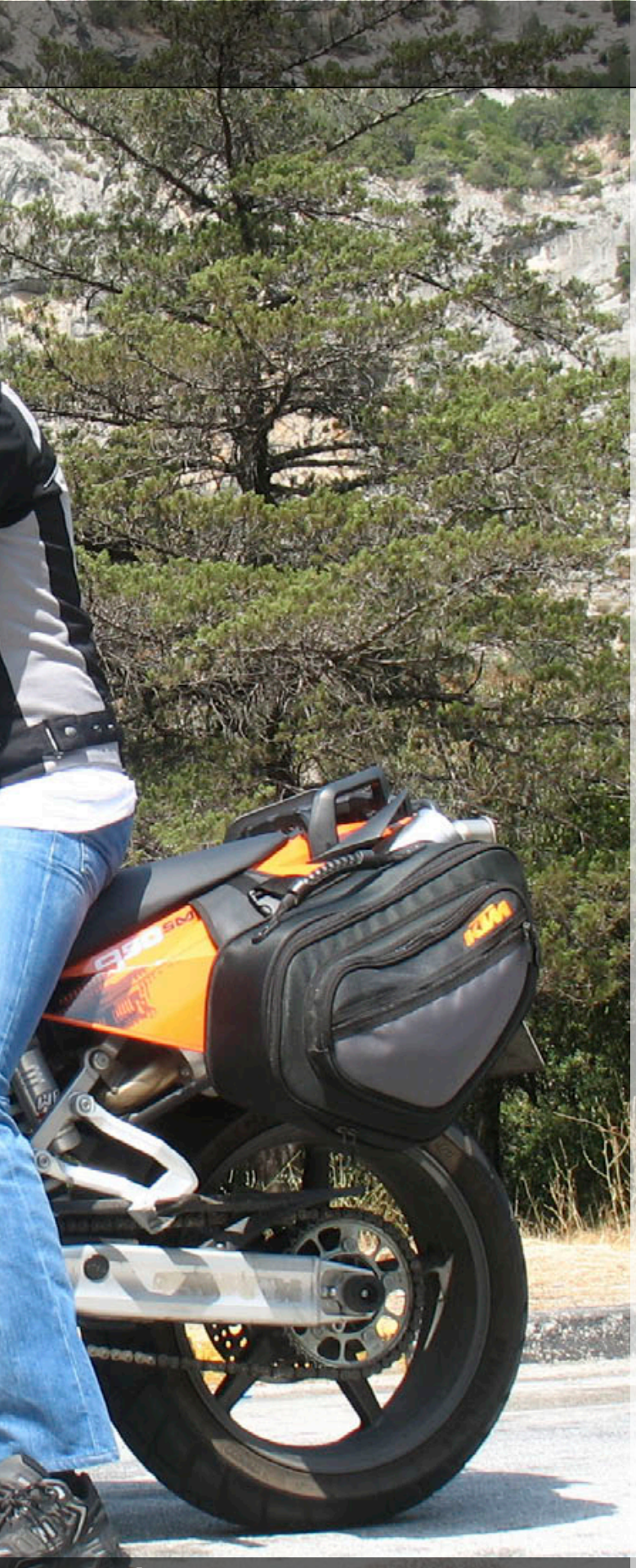

The only way
DUNLOP
PIRELLI
MICHELIN
METZELER
MOTORCYCLE TYRES
BRIDGESTONE
Vee Rubber
ΕΛΑΣΤΙΚΑ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
Bouki's way
SPYKE
LAZER
Steel mate
Σύντομα κοντά σας
www.boukisway.gr
Λευκάδος 18, Καμίνια, Πειραιάς, Τ.Κ. 18541
Τηλ.: 210 4827 200, Κιν.: 6948 116548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

KTM 950 Supermoto Voyager

Ένα SM πάει ταξίδι.

Φιλαράκι πλάκα με κάνεις ε;

κείμενο και φωτό: Ηρακλής και Ζήσης Ταχτσίδης



Αυτό το μήνα, το 950 πήγε στις Σέρρες όχι για να βρεθεί στην πίστα για λογαριασμό του eBike, αλλά για να εξυπηρετήσει δύο αδέρφια που έμειναν από ρόδα τη μέρα που ξεκίνησαν τις διακοπές τους...

Η πρώτη μας επαφή με το δημιούργημα της KTM μπορεί να χαρακτηριστεί τουλάχιστον ανέλπιστη. Μια απρόσμενη βλάβη στην προσωπική μοτοσικλέτα του μικρού αδελφού εμπόδισε το προγραμματισμένο ταξίδι με προορισμό τη γενέτειρά μας στο νομό Σερρών και, φυσικά, την πίστα για λίγο αδελφικό ανταγωνισμό. Τη φυσιολογική απογοήτευση που συνεπάγεται η παραπάνω εξέλιξη ήρθε να αντισταθμίσει η ευκαιρία που μας δόθηκε να οδηγήσουμε το "μεγάλο" παιδί της KTM. Μάλιστα, η πρόκληση ήταν ακόμα μεγαλύτερη καθώς η όποια εμπειρία μας σε οδήγηση μοτοσικλετών (τόσο σαν αναβάτες όσο και σαν συνεπιβάτες) περιορίζεται σε μοντέλα street και supersport. Το παρακάτω πόνημα αποτελεί μια μείξη των εντυπώσεων που δημιούργησε και στους δυο μας ο ΚαΤηΜας, καθότι το δικάβαλο δεν ήταν πλέον επιλογή αλλά μονόδρομος.

Καθότι Voyager ας ξεκινήσουμε με τη θέση του συνεπιβάτη. Η αρχική αίσθηση είναι πολύ καλή. Το μαξιλαράκι της σέλας σίγουρα δε θυμίζει το σαλονάκι του σπιτιού σας αλλά είναι σχετικά άνετο. Άλλωστε η πολυτέλεια και οι ανέσεις δε συνάδουν με το χαρακτήρα της συγκεκριμένης μοτοσικλέτας. Το κεφάλι του συνεπιβάτη κρύβεται πίσω από αυτό του οδηγού, κάτι το οποίο συνεπάγεται προστασία από τον αέρα και αναπόφευκτα πιο ξεκούραστο ταξίδι. Παρόλα αυτά, ύστερα από λίγη ώρα έκθεσης στην εθνική οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης, ο V2 των 950 κυβικών της KTM κάνει αισθητή την παρουσία του και ο στόχος των συνεχών παλινδρομήσεων δεν είναι άλλος από τα οπίσθια του συνεπιβάτη. Οι συνεχείς στάσεις ανά 100-150 χιλιόμετρα είναι ο μόνος τρόπος για ένα πιο άνετο και ξεκούραστο ταξίδι αλλά και πάλι δε συγκρίνεται με το "μαρτύριο" που τραβάει οποιοσδήποτε έχει βρεθεί ως συνεπιβάτης σε supersport μοτοσικλέτα.

Περνώντας από μπροστά πλέον, η θέση οδήγησης αρχικά δείχνει "ξένη". Αποτελεί το ακριβώς αντίθετο από αυτή μιας supersport μοτοσικλέτας. Όρθια στάση του σώματος, ψηλά από το έδαφος και μπροστά ενώ οι αγκώνες σχηματίζουν γωνία σχεδόν 90 μοιρών καθώς οι παλάμες αγκαλιάζουν τα γκριπ του τιμονιού. Οι supermotard καταβολές της KTM είναι εμφανείς. Δεν απαιτείται όμως αρκετός χρόνος για να κάνει τον αναβάτη να νιώσει άνετα, ακόμα και αυτούς που δεν έχουν προηγούμενη εμπειρία σε τέτοιου είδους μοτοσικλέτα. Το ταξίδι μάλιστα από αυτή τη θέση είναι σίγουρα πιο άνετο και με λιγότερους στοχευμένους στα μαλακά μόρια κραδασμούς απ' ότι για τον συνεπιβάτη, κάτι βέβαια που ισχύει σχεδόν σε όλες τις μοτοσικλέτες. Το γκάζι και η ροπή είναι εδώ σε αρκετές ποσότητες (τα 950 κυβικά και ο δικύλινδρος κινητήρας δεν αφήνουν περιθώρια αμφισβήτησης επ' αυτού) και στην ευχέρεια

950

του καθενός να τα αξιοποιήσει όπως επιθυμεί. Σίγουρα ήταν παραπάνω από αρκετά για ένα ταξίδι με δύο επιβαίνοντες και τρεις βαλίτσες γεμάτες με οικογενειακά κειμήλια. Άξιο αναφοράς επίσης είναι το γεγονός ότι η απόκριση της μηχανής στο άνοιγμα του γκαζιού είναι άμεση και ομαλή δεδομένου ότι η τροφοδοσία καυσίμου γίνεται με καρμπυρατέρ και όχι με ψεκασμό. Η ισχύς δεν τρομάζει τον αναβάτη αλλά σίγουρα περισσεύει όταν υπάρξει διάθεση για παιχνίδια. Το πιο εντυπωσιακό όλων πάντως ήταν η σταθερότητα που επιδείκνυε η μοτοσικλέτα στις στροφές υπό κλίση, ακόμη και έχοντας μαζέψει αρκετά χιλιόμετρα και μεταφέροντας όλο τον συρφετό που περιγράφηκε παραπάνω. Η προστασία από τον αέρα είναι σχεδόν ανύπαρκτη με μια μικρή ζελατίνα να προσπαθεί να τα βγάλει πέρα με τους αέρηδες που τη "σφαλιαρίζουν" διαρκώς, εντούτοις τα 150-160 km/h αποτελούν μια ταχύτητα με την οποία μπορείτε να ταξιδέψετε άνετα. Τα φρένα είναι αρκετά δυνατά και μετά από ένα αρχικό δάγκωμα αποδεικνύονται εξαιρετικά συνεπή στο έργο τους να σταματήσουν τη μοτοσικλέτα. Θα τα προτιμούσα λίγο πιο προοδευτικά αλλά αυτό δεν μπορεί να στερήσει ούτε ένα πόντο από την αποτελεσματικότητά τους. Η μεγάλη διαδρομή της μπροστινής ανάρτησης σε συνδυασμό με την άριστη πληροφόρηση που προσφέρει, εγγυώνται ασφαλή και αποτελεσματικά φρεναρίσματα.

Στην ουσία το Voyager είναι ένα SM που θέλει να σας πει ότι μπορείτε να κάνετε και κάνα ταξιδάκι μαζί του. Και να το ακούσετε, ένα ταξιδάκι το κάνετε άνετα, μέχρι 300 χιλιόμετρα με στάσεις. Αναλυτικότερα εκτός από τη σέλα που δεν μπορεί να χαρακτηριστεί και ταξιδιωτική, οι αναρτήσεις είναι λίγο σκληρές για την δουλειά αυτή, και είμαι σίγουρος πως με αυτή την άποψη θα συμφωνήσουν και τα δυο σφραγίσματα που έχασα όταν στην είσοδο της πόλης του Βόλου, πέσαμε σε κομμάτι με πάρα πολλές συνεχόμενες ανωμαλίες ενώ είχε προηγηθεί ταξίδι μιάμισης ώρας χωρίς στάση. Σε περίπτωση που θελήσετε να το παίξετε ήρωες όπως εμείς (600 και 600 χιλιόμετρα), οπλιστείτε με υπομονή, μαξιλαράκια για τα μαλακά μόρια και σε καμία περίπτωση μη το κάνετε με την κοπέλα σας, εκτός και αν αντέχετε τη γκρίνια. Βέβαια φίλος πήγε Τυνησία με XT όποτε αν ανήκετε στην παραπάνω κατηγορία ξεχάστε την παράγραφο αυτή.

Τέλος οι βαλιτσούλες που έρχονται πακέτο είναι απλά φανταστικές. Χωράνε πολλά πράγματα, και δεν τους φαίνεται, ενώ στο ταξίδι απλά δεν υπάρχουν. Χαρακτηριστικά, δυο γαϊδούρια πήραμε ρούχα και αξεσουάρ για μια βδομάδα συν κάτι βιβλία του μικρού αδελφού, και χρησιμοποιώντας επιπλέον μια kriega 35lt για την πλάτη είχαμε ακόμη πολύ χώρο για να τις τιγκάρουμε. ΘΑΥΜΑ ΘΑΥΜΑ θα μπορούσε να αναφωνήσει κανείς. Εμείς πάντως το κάναμε.

Εν κατακλείδι, οι εντυπώσεις που μας άφησε το 950SM, είναι αν μη τι άλλο πολύ καλές. Γκάζι, φρένα, αναρτήσεις, δυνατότητα για εκδρομικές εξορμήσεις, παιχνιδιάρικη διάθεση, με τα αρνητικά να αφορούν κυρίως την άνεση. Αν και σίγουρα ο σκοπός της KTM δεν ήταν να βγάλει ένα μεγάλο touring. <<

feature

Ο Δημήτρης μας περιγράφει τη ζωή στις Σέρρες με το trackbike.gr και ο Μάνος τηρεί το λόγο του και μπλέκει με τις αρχαιολογίες...

GR
Continental
Motorcycle Tyres
CONTINENTAL

Καλοκαιρινές διακοπές για πάντα...

Κείμενο: Δημήτρης Λασηθιωτάκης, **Φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος, Δημήτρης Λασηθιωτάκης

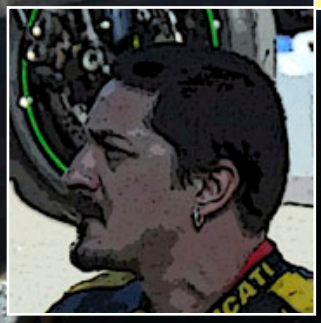
(στην πίστα)

Όταν τελειώνει κάτι ωραίο πάντα υπάρχει αυτό το «βαρύ» συναίσθημα... Όπως όταν τελειώνουν οι διακοπές, οι άδειες... Ετοιμάζεσαι τόσες μέρες, βδομάδες ίσως γι' αυτό το πράγμα και περνάνε οι μέρες τόσο γρήγορα... τόσο όμορφα... Αυτό το συναίσθημα με περιβάλλει κάθε φορά που τελειώνει ένα Trackday...

Κλεοπάτρα Δάλλα,
"Ξανθιά νούμερο ένα"

Κωνσταντίνος Δάλλας,
ο κύριος "τα κάνω όλα"

Λίνος Κόλιας,
"ο όμορφος"



Ντίνος Λάγγας,
"ο Φιρφιρής"

Δημήτρης Λασπθιωτάκης,
"ο υπογράφων"

Στο κείμενο, μεταξύ άλλων, εμφανίζονται οι:

Τα συγκεκριμένα Trackday ξεκίνησαν το 2004 από το Bikenet.gr και τον Άνεμο (Anemosclub.gr). Έχουν περάσει τέσσερα χρόνια και, από την η ιδέα αυτή των Trackday, γεννήθηκε το Trackbike.gr που έχει αναλάβει πλέον τη διοργάνωση των συγκεκριμένων Trackday στην πίστα των Σερρών. Όλη αυτή η οργάνωση και παρουσία δεν θα μπορούσε να γίνει χωρίς τη φιλότιμη προσπάθεια πολλών ανθρώπων οι οποίοι εδώ και τέσσερα χρόνια στηρίζουν αυτό το θεσμό. Από φέτος το eBike (μεταξύ άλλων) στηρίζει αυτή την προσπάθεια και σε ανθρώπινο δυναμικό, καθώς αρκετά άτομα που

Δημήτρης Γάκης,
ο "σκορπάω στην πίστα"

Γιώργος Κοροβέσης,
"Μόλις πήραμε τα πατάκια του μπάνιου σας"

Νατάσα Κωστάκη,
"Ξανθιά νούμερο δύο"

Ταυλίκος Δημήτρης,
"Ο φωτογράφος με το πριόνι"

Θανάσης Τσαούσης,
"Ο νερουλάς"

Αναστασία και Μέγκυ,
"Οι μοδάτες"

Δημήτρης Χήτος,
"Καράτε Kid"

Mike Wood,
"Φετίχ: τα αντρικά ροζ μπλουζάκια"

Μπάμπης Τσομπανίδης,
"Ιδρώνω και μόνο που κάθομαι"

Φιλιώ Γαβαθά,
"Ξανθιά νουμερο τρία – Ξανθό μελί της κρυστάλ κολόρ"

είτε εργάζονται είτε απλά συνεργάζονται με το eBike, είναι ενεργά μέλη στο συγκεκριμένο γεγονός. Ο Κωσταντίνος Δάλλας (τιμόνι και πληκτρολόγιο), ο Γιώργος Κοροβέσης (συνεργάτης), η Νατάσσα Κωστάκη (συνεργάτης), ο Mike Wood (art director), ο Δημήτρης Ταυλίκος (φωτογράφος) και ο υπογράφων, είναι λίγοι από τους πολλούς που δουλεύουν σε κάθε Trackday με σκοπό να διασκεδάσουμε όλοι μας. Συμμετέχοντες και μη…

Το καλοκαιρινό Trackday, με δυνατότητα κάμπινγκ μέσα στην πίστα, είναι το πρώτο επίσημο Trackday που γίνεται ντάλα καλοκαίρι, δίνοντας τη δυνατότητα στους συμμετέχοντες να κατασκηνώσουν μέσα στην πίστα. Διακοπές με σκηνή, μέσα στην πίστα, καλοκαίρι με φίλους και μπόλικο κλίμα πενταήμερης. Ένα Σαββατοκύριακο μοναδικό…

Παρασκευή 11.07.2008

Βρεθήκαμε λοιπόν στις έντεκα του μηνός, ημέρα Παρασκευή, πρωί - πρωί έχοντας ταξιδέψει όλη τη νύχτα με όλη τη νύστα (ευτυχώς δεν έπιασα τιμόνι στα χέρια μου…) στην πίστα των Σερρών για το καλοκαιρινό Trackday του 2008. Η δυνατότητα κατασκήνωσης των συμμετεχόντων μέσα στην πίστα, τους έδινε την ευκαιρία όχι μόνο να γλυτώσουν τα έξοδα του ξενοδοχείου, αλλά να ζήσουν δύο τρεις βραδιές σε ένα τελείως φιλικό κλίμα το οποίο θυμίζει πάντα κάτι από πενταήμερη. Σκηνές η μία δίπλα στην άλλη, ντουζιέρες με κρύο νερό, κρύα μπύρα το βράδυ ξαπλωμένοι στα παγκάκια με φόντο το καλοκαιρινό φεγγάρι και την πίστα… Πάντα όταν βλέπω σκηνές με πιάνει το φυσιολατρικό μου. Χώρια που το βράδυ με τους φακούς μοιάζει με θέατρο σκιών και κρατώντας μια μπύρα σου φαίνονται όλα διαφορετικά…

Η Παρασκευή είναι πάντα μια μέρα τρεξίματος για τους οργανωτές. Να μπουν τα πανό με τους χορηγούς, να μπουν τα κατάλληλα ελαστικά στις μηχανές, να διαμορφωθεί ο χώρος εισόδου, το που θα κάθονται οι εντός πίστας κτλ κτλ…. Ξεκινάω πρώτα ντουέτο με τον Ντίνο Λάγγα (πλοηγός εντός πίστας με ένα τελευταίας τεχνολογίας Suzuki GSX-R 600 SRAD) να ανοίξουμε και να στήσουμε την τεράστια φουσκωτή αψίδα της Continental η οποία είναι ο επίσημος χορηγός ελαστικών της οργάνωσης. Η αψίδα είναι τύπου Γκοτζίλα και ο ανεμιστήρας που την φουσκώνει παίζει να σε ρουφήξει εύκολα αν πας κοντά. Μετά από μισή ώρα δέσε, λύσε, ένα ξεφούσκωμα για να λύσουμε τα σχοινιά, ένα φούσκωμα, τα μύρια όσα μπινελίκια στο κεφάλι μου γιατί το πράγμα δεν θα ήταν καλό να σκιστεί στα κάγκελα της πίστας και δύο Red Bull, το πορτοκαλί θηρίο ήταν έτοιμο! Αυτά βέβαια δεν τα έκανα μόνο με τον Ντίνο γιατί αλλιώς θα ήμασταν ακόμα εκεί να δένουμε (ή θα μας είχε πάρει ο αέρας μαζί με το πορτοκαλί λουκάνικο και θα ήμασταν κάπου στην Φρανκφούρτη), οπότε εδώ θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους βοήθησαν μέσα στην λαίλαπα των παθών και την καταπιεσμένη αυτή κοινωνία όπως λένε όταν δείχνουν σκηνές απ' το έργο της Δευτέρας. Σειρά λοιπόν είχε ο Γιώργος Κοροβέσης (επίσης πλοηγός εντός πίστας με το μοναδικό GSX-R1000 «ψαράκι edition») τον οποίο λοιπόν καβάτζωσα υποχθόνια και μαζί βάλαμε τα πανό του Bikenet.gr, Trackbike.gr και της Continental. Πράγμα που τελείωσε σχετικά γρήγορα μιας και οκτώ πανό δεν έχουν καμία σχέση με τον Γολιάθ που σηκώσαμε το απόγευμα…

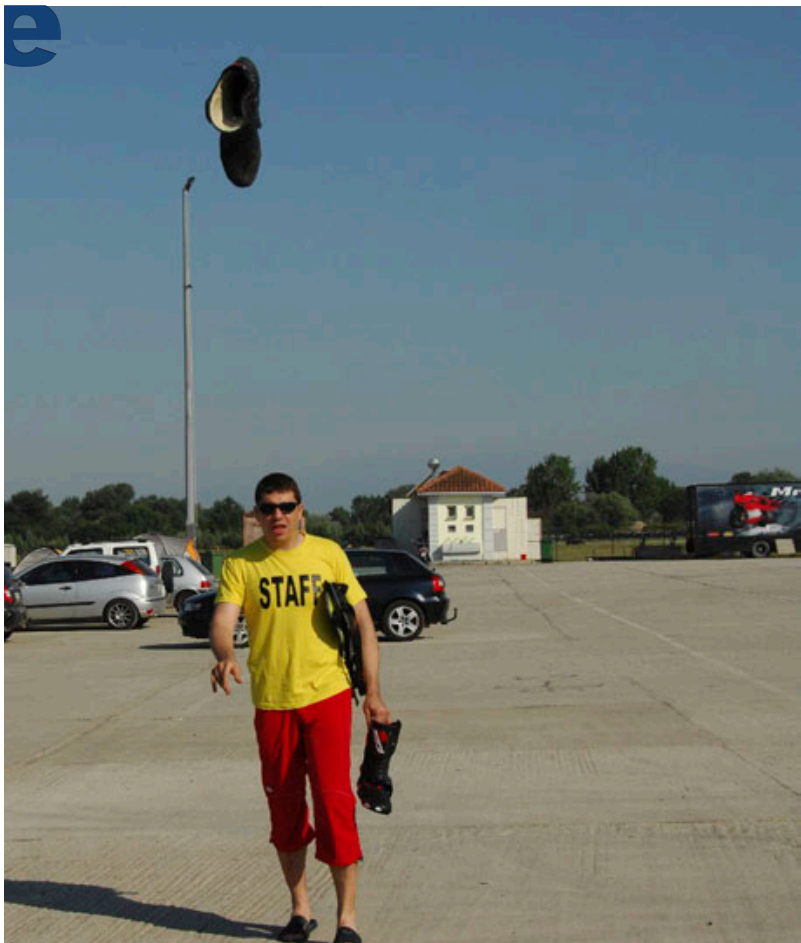
Δίνοντας πολύτιμη βοήθεια σε φίλους οι οποίοι άλλαζαν ελαστικά μέσα στη νύχτα…

Μανκέν (χωρίς "ε") Ντίνος. Ο Ντίνος έρχεται από τα βάθη της Ανατολίας (γι' αυτό και το φουλάρι καλοκαιριάτικο) και φοράει μπλουζάκι STAFF της οργάνωσης, φόρμα Ιταλικού οίκου και κοσμήματα από τον Λαλαούνη

Το πορτοκαλί θα φορεθεί πολύ εφέτος. Είναι η ώρα που κρεμάμε τα πανό (οι προσεκτικοί θα δουν το χτυπημένο δάχτυλο καθώς και τα πόδια μου)

JOLLY CAFFÈ
Continental
HONDA
MONO MOTO
Conti ATTACK
SUZUKI

Έχει πάει ότι ώρα έχει πάει λοιπόν (δεν είμαι και με το ρολόι στο χέρι, έλεος…) και πηγαίνουμε με τον Γιώργο σε διπλανό Alex Pack για να εφοδιαστούμε με τα κατάλληλα για camping υλικά. Η τέντα είναι φτηνή, μόνον 60 Ευρώ, και φαίνεται αρκετά μεγάλη αλλά είπαμε να το αφήσουμε για φέτος και να την βγάλουμε με σκέτη σκηνή. Εγώ εφοδιάζομαι με ανατομικά μαξιλάρια τύπου τελεμάρκετινγκ, απ' αυτά που δεν αφήνουν τον σβέρκο σου να γίνει σαν τελικό σίγμα το βράδυ και είναι τόσο μαλακά που μου έρχεται να την πέσω για ύπνο στον διάδρομο του μαγαζιού (άσχετα αν δίπλα ήταν Σερραία καλλονή που έφτιαχνε τις πετσέτες στα ήδη υγιεινής). Ο Γιώργος όμως κάνει τη διαφορά και αγοράζει πατάκια μπάνιου (ξεκινάει λοιπόν η μετατροπή που λέγαμε…). Όχι, η σκηνή μας δεν είχε ενσωματωμένη ντουζιέρα και μπιντέ, απλά ο Γιώργος είπε να αυτοσχεδιάσει. Πολλοί από σας θα έχετε μεταλλικά ντεπόζιτα και θα αγοράζετε αντιολισθητικά πλαστικά βοηθήματα τύπου Stomp Grip, Techspech κτλ. Ο ψηλός ήρθε για να δώσει τη λύση - τα άλλα είναι για τους Homo erectus. Εδώ μιλάμε για fashion made by G.K. (πώς λέμε C.K;). Έχεις κόκκινο Honda στα κλασσικά κοκκινόμαυρα χρώματα; Τα κόκκινα χταποδάκια κολλάνε μια χαρά στο ντεπόζιτο, έχουν έξι ευρώ και όταν παρκάρεις κάτω από το σπίτι, τα ξεκολλάς και τα χρησιμοποιείς και στο μπάνιο. Αγοράζεις βεντουζοπατήθρες (αυτοσχέδια λέξη) μπάνιου και τις βεντουζάρεις στο ντεπόζιτο, στην ουρά, στο κράνος… όπου θες. Και βγαίνουν και σε τρεις χιλιάδες σχέδια, έτσι; Ο ψηλός πήρε μπλε ψαράκια (ταιριάζουν με το GSX-R απόλυτα) αν και οι αστερίες που του έδειξα πιστεύω θα έκαναν μεγαλύτερο πάταγο. Είχε και χαλάκια



Πώς λέμε «αυτός πέταξε τη σκούφια του από την χαρά του»; Εγώ κάνω το ίδιο μόνο που αντί για σκούφια παίζει 43 νούμερο μπότα. Αυτή ήταν εύκαιρη…

Ακικίνητος ο Κώστας έλυσε και έδεσε όλες τις μηχανές τις οργάνωσης για να περαστούν τα λάστιχα μέσα στην νύχτα. Εδώ, έχετε την τιμή να βλέπετε ένα CBR1000RR και μόλις που διακρίνεται η δαγκάνα του πίσω φρένου που δεν καταλαβαίνει Γαλλικά (βλ. κείμενο)

με βεντούζες (ένα είχε και κάτι μαλλιά, σαν κανταΐφι ήτανε) αλλά είπαμε ότι το στυλ Pimp my ride δεν θα ήταν ό,τι καλύτερο για το συγκεκριμένο event και έτσι φύγαμε με τα ψαράκια. Είμαι σίγουρος ότι το έκανε για να τραβήξει τα βλέμματα πέρα από την μηχανή μου (κινητό Λεύκωμα) αλλά τι να πεις, αν είσαι στην κορυφή όλοι προσπαθούν να σε κατεβάσουν…

Εν τω μεταξύ, οι υπόλοιποι της ομάδας και κυρίως ο Κώστας (εκδότης του περιοδικού τούτου), έβγαζαν τις ζάντες από τις μηχανές που θα ήταν εντός πίστας για να φορεθούν τα ελαστικά από τον Δημήτρη Μπούκη (Boukis' way), ο οποίος είχε φτάσει το μεσημέρι της Παρασκευής. Δεν είχαν μείνει πολλά μηχανάκια για αλλαγή ελαστικών (ευτυχώς) οπότε πήγαμε με τον Γιώργο για νάνι σ' ένα δωμάτιο που βρίσκεται κάτω από την καφετέρια. Μετά λοιπόν από ένα ευχάριστο διάλλειμα με ύπνο, ζέστη και μύγες θαυμάζω το 1000RR του Βαλάντη Μπελεσιώτη (εντός πίστας πλοηγός και αυτός), το οποίο ακούει αρκετά Γαλλικά (όχι ότι καταλαβαίνει…) εκείνη την ώρα καθώς η πίσω δαγκάνα δεν λέει να μπει με τίποτα στην θέση της. Ο Βαλάντης είναι ο κλασσικός τύπος «πάμε πίστα; Βούρ και φύγαμε!!!». Στην καθημερινή του ζωή οδηγάει ένα 954 RR. (Βαθειά αναπνοή και πάμε την πρόταση με τη μία). Το 1000 είναι του κουμπάρου του όμως που του το έδωσε για να έρθει στο trackday και ο οποίος μένει στην Λιβαδειά και το είχε φορτωμένο για τον Βαλάντη ο οποίος πήγε μέχρι την Λιβαδειά με αυτοκίνητο, άλλαξε αυτοκίνητο και πήρε αυτό με το τρέιλερ, ανέβηκε Σέρρες και τη Δευτέρα τα ξημερώματα πέταγε για Αγγλία για κάτι σεμινάρια και έπρεπε να το επιστρέψει και να συνεχίσει για Αθήνα πάλι με το δικό του αυτοκίνητο μέχρι το αεροδρόμιο και μπλα μπλα σεμινάριο μπλα μπλα μπλα τυρόπιτες... Στο θέμα μας. Τη δαγκάνα μας δηλαδή… Παίρνω το ζήτημα ελαφρά την καρδία, καθώς είναι η πρώτη μέρα μας εκεί αν και (flash back νούμερο εξήντα τέσσερω) το συγκεκριμένο Trackday δεν έχει ξεκινήσει πολύ καλά. Έχω φρακάρει τον παράμεσο (το δάχτυλο δίπλα στον μέσο και όχι τον μέσο όπως πολλοί κακεντρεχείς σχολίαζαν στο Trackday...) στην πόρτα της κουζίνας (και όχι του μπάνιου όπως συνέχιζαν να σχολιάζουν) και το έχω κάνει φέτα (κουλαμάρα νούμερο ένα). Φορτώνουμε τις μηχανές με τον Γιώργο (γκαντέμης νούμερο τριάντα δύο) προχωράω να πάρω το αναψυκτικό μου και βρίσκουν τα δύο καλάμια μου στην μεταλλική ράμπα του τρέιλερ (κουλαμάρα νούμερο τρία – η δύο είναι μόνιμη λέει και είναι στο κεφάλι μου). Έτσι, δεν μπορώ να βοηθήσω άμεσα στις εργασίες των φίλων μηχανόβιων καθότι δεν μπορώ να πλύνω τα χέρια μου όπως ίσως θα ήθελα αλλά ούτε και να πιάσω κανένα εργαλείο σαν άνθρωπος. Όταν όλα τελειώνουν καθόμαστε για μία μπύρα όπου ξεκουράζουμε τα γυμνασμένα κορμιά μας στα ψηλά σκαμπό κοιτώντας πότε το φεγγάρι και πότε την πίστα λέγοντας οργανωτικά πράγματα τα οποία παρακολουθώ με το ένα μου αυτί χωρίς όμως να είμαι 100% στην συζήτηση. Όπως όταν είσαι σε κάποιο τραπέζι σε μία έξοδο με φίλους και παρακολουθείς την συζήτηση τους με το μισό μέρος του εγκεφάλου σου ενώ παράλληλα ακούς και τι λένε στο παραδίπλα… Έτσι κι εγώ… Άκουγα ακριβώς ότι έλεγε ο Κώστας για τα πανό και τα τραπεζάκια αλλά κοίταζα και το φεγγάρι σκεπτόμενος τα δικά μου

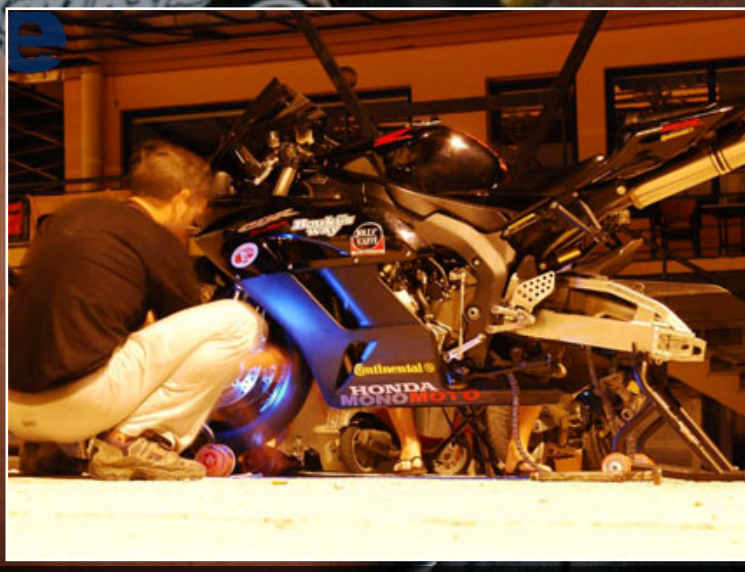
Αψίδα ξαπλωτή, Αψίδα όρθια...

εκείνη την ώρα. Νοσταλγώντας για λίγο, για τόσο δα, μέχρι να με επαναφέρει στο τραπέζι το «στην υγειά μας» που είπε ο Κώστας. Το βράδυ λοιπόν μας βρίσκει να κοιμόμαστε με τον ψηλό στην σκηνούλα μας άλλα τι να πεις έτσι είναι η άτιμη κοινωνία άλλοι κοιμούνται με την Liv Tyler και άλλοι με τον George Korovessi. Ας είναι…

Σάββατο 12.07.2008

Ήλιος, ζέστη, φούρνος τα πόδια μου κουτουλάνε κάπου… Που είμαι; Το ένα μάτι ανοίγει (το άλλο κολλημένο στ' όνειρο) και βλέπει φόρα παρτίδα την πλάτη του ψηλού. Δεν έχω ιδέα τι ώρα είναι αλλά σίγουρα είναι αρκετά πρωί μιας και δεν ακούω ψυχή έξω. Το πρωί δεν έχει (ευτυχώς) πολλά πράγματα να κάνουμε και εκτός από το καλωσόρισμα τον συμμετεχόντων που καταφθάνουν η μέρα είναι (μέχρι να ξεκινήσει το πάρτι ε;) σχεδόν ελεύθερη για πρωινή ομελέτα από την καφετέρια και κουβεντούλα με τους συμμετέχοντες.

Μετά από ένα καλοκαιρινό φλουτάρισμα στα μαλλιά (ήταν λίγο πλακέ) και μετά από το πρωινό, μαζευόμαστε όλοι για την καθιερωμένη ενημέρωση. Φορά της πίστας, είσοδος, έξοδος από και προς τα pits, σημαίες, κυκλοφορία μέσα στην πίστα και άλλες βασικές αρχές εξηγούνται από τον Κώστα και τον Λίνο (οι οποίοι μαζί με τον Mike και τον Δημήτρη Γάκη είναι και εκπαιδευτές του California Superbike School). Το



Ο Γιώργος ακολούθησε άψογα τις εντολές μου για την αλλαγή ελαστικών και με την καίρια βοήθειά μου (κράταγα τον φακό) έβαλαν μαζί με τον Κώστα τα ελαστικά στο RR του Βαλάντη

Η μοτοσυκλέτα που θέλει να φύγει από τον αναβάτη της σε τεύχη. Ο Εωσφόρος μπήκε μέσα της...

Δώσε στον γραφίστα λευκό καμβά και στον γεμίζει μέχρι να πεις "Mike"

συγκεκριμένο trackday αποτελείται (όπως πάντα) από τρία γκρουπ: Κόκκινο, κίτρινο και πράσινο. Όχι, τα χρώματα δεν έχουν να κάνουν με την ποδοσφαιρική ομάδα του καθενός, ούτε και με τις πολιτικές πεποιθήσεις, αλλά με τις οδηγικές ικανότητες και την εμπειρία πίστας των αναβατών. Λόγω της αυξημένης ζέστης και των καλοκαιρινών διακοπών, κάθε γκρουπ είχε μόνον δέκα άτομα πράγμα που έκανε απίστευτα εύκολη τη ζωή, όχι μόνο των αναβατών της οργάνωσης αλλά και των συμμετεχόντων μιας και μπορούσαν εύκολα να χαρούν την πίστα με τον ρυθμό που ήθελαν σαν να ήταν μόνοι τους. Όχι ότι τις άλλες φορές τα είκοσι ή είκοσι πέντε άτομα δημιουργούν πρόβλημα, απλά τώρα ήσουν πραγματικά εσύ, η άσφαλτος και οι στροφές. Η ζέστη έχει δώσει άλλο νόημα στην έκφραση "πάω για πιπί με την φόρμα" και βλέποντας τα παιδιά του κόκκινου γκρουπ να βγαίνουν έξω δεν θέλω καν να μπω στον κόπο να βάλω την φόρμα μου. Μιας και η ευθύνη μου έχει περιοριστεί στο κίτρινο γκρουπ, όπου μαζί με τον Λίνο (ο εντός πίστας πλοηγός με το κόκκινο Ducati 998) είμαστε υπεύθυνοι για την κυκλοφορία του στην πίστα, πρέπει σιγά - σιγά να ετοιμάζομαι και προσπαθώ να μπω με τα χίλια σ' αυτή την κακόμοιρη πράσινη Dainese η οποία παρεμπιπτόντως δεν είναι και δικιά μου. Γιατί φοράω άλλη φόρμα τώρα; Η δικιά μου είναι κατίμαυρη (με κάτι φλούο κίτρινα για ξεκάρφωμα) και, εντάξει, εγώ διάλεξα το χρώμα αλλά δεν θα γίνω βραστός για την πάρτη της. Χώρια που η πράσινη έχει και καμπούρα και βγαίνω καλύτερα στις φωτογραφίες. Πριν ανέβω στην μηχανή έχει ζαλιστεί η μασχάλη μου από την ζέστη αλλά δεν πτοούμαι, κάμω και δέκα push ups για να δείξω τι θα πει παλιά καραβάνα, ανεβαίνω στο μηχανάκι μου και προχωράω μαζί με τέσσερις πέντε συμμετέχοντες για τους γύρους προθέρμανσης. Αυτή η αίσθηση μένει μέσα μου για πάρα πολύ καιρό. Είναι η αίσθηση «είμαι πάλι στην πίστα και πλησιάζω την K1». Είναι όπως όταν βρίσκεσαι σε μια γνώριμη, ευχάριστη διαδρομή που έχεις να κάνεις πολύ καιρό και ξέρεις τι θα γίνει παρακάτω. Πολλαπλασίασε τώρα αυτό το συναίσθημα επί δέκα και θα καταλάβεις περίπου το συναίσθημα για το οποίο μιλάω. Πάντα, το πρώτο πρωινό στην πίστα, ακριβώς στην K1 με K2, θυμάμαι τα λόγια του Παναγιώτη Αρχοντίτση, ενός από τους παλαιότερους εκπαιδευτές του California Superbike School, ο οποίος σε παλαιότερη συμμετοχή του στα Trackday είχε πει: «το ζέσταμα δεν το κάνουμε μόνο για τα λάστιχα, το κάνουμε και για μας». Να βρούμε δηλαδή πάλι τον ρυθμό μας στην πίστα, τα πατήματά μας, να ξεκολλήσουμε από τους περιορισμούς της καθημερινότητας, να βρούμε τον παλμό μας βρε αδερφέ. Αυτό για έναν αγωνιζόμενο ίσως να μην αποτελεί πρόβλημα, αλλά εμείς οι περιστασιακοί πιστάκιδες το χρειαζόμαστε γιατί η επαφή μας με την πίστα δεν είναι τόσο συχνή. Μετά από δύο γύρους βγαίνουμε όλοι στα pits όπου και η ξανθιά καλλονή με γυαλί πατομπούκαλο (Κλεοπάτρα) αφήνει τους συμμετέχοντες να φύγουν ένας - ένας με μία μικρή διαφορά ούτως ώστε να έχει ο καθένας το χώρο του στην πίστα. Έχω πάρει δανεικό μηχανάκι (το GSX-R του Γιώργου με τις πατήθρες μπάνιου στο ντεπόζιτο) και σκέφτομαι ότι ο από πίσω μου παίζει εύκολα να φάει καμιά πέστροφα (ή ότι διάολο είναι το βεντουζωτό πράγμα) στη ζελατίνα. Τα σχόλια συμμετεχόντων που θυμάμαι στην ευθεία και σκάω στα γέλια ήταν άνευ προηγουμένου:

Μανκέν Κώστας Φωτιάδης σε κρυφές προπονήσεις. Πορτοκαλί βερμούδα με μπλουζάκι σε γήινα χρώματα και τσιγάρο Καρέλιας (κασετίνα) για να δώσει μία ρετρό νότα στη φωτογραφία. Παπούτσι αθλητικό, άγνωστης προέλευσης με αντιολισθητική σόλα και κορδόνι γίγας που το χρησιμοποιείς και για χταπόδι στη μηχανή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

Μανκέν Θανασης Τσαούσης. Με καλοκαιρινό ντύσιμο παραλίας και μπλούζα βαμβακερή (100%) αγορασμένη στην Τήνο (βοήθειά μας) το 1998. Μαγιό από τους Ποδαράδες Ευβοίας και σαγιονάρα «Όλυμπος» made in Greece

3

«Φαντάσου λέει να σου φύγει στην ευθεία, να ίπταται στον αέρα φλάπ φλούπ (εδώ κάνει νόημα με τα χέρια σαν ένα φύλλο που το πήρε ο αέρας) και χλάτς! Να αγοράσει την ζελατίνα του από πίσω» ή (με ύφος απορίας) «λες να τα βγάζει και να τα έχει και για τις ντουζιέρες; Έφαγα μια γλίστρα εκεί το μεσημέρι και παραλίγο να ξηλώσω και τις κουρτίνες».

Το εικοσάλεπτο περνάει γρήγορα, βασικά γιατί περιορίζομαι στα απαραίτητα. Μπαίνω και κοιτάω κάποια παιδιά, περιέργως όλοι τους φέτος είναι σε πολύ ανεβασμένο επίπεδο (ή εγώ σε πολύ πεσμένο) και κανείς δεν κάνει κάτι επικίνδυνο που να τραβήξει την προσοχή μου. Αυτό που τραβάει την προσοχή μου σίγουρα είναι τα παιδιά που κάθονται σταθερά στις K5 και K13, τα οποία πρέπει να έχουν βγάλει σπυράκια από τη ζέστη αφού κάθονται σκοπιά κανονική τη μισή μέρα. Βγαίνω και κάθομαι μπροστά στην τέντα που έχει στηθεί για τα παιδιά εντός πίστας και λούζομαι με ένα νερό ενώ καταφέρνω με νωχελικές κινήσεις να πιω ένα δεύτερο. Η συζήτηση περιορίζεται πάλι στα βασικά (- πολύ ζέστη ε; - ναι, ναι…) και βλέπω τον Βαλάντη με τον Γιώργο να ετοιμάζονται να μπουν πλοηγοί στο πράσινο γκρουπ. Τους εύχομαι καλή τύχη και πηγαίνω προς τον Μπούκη να πάρω τη μηχανή μου. Ειλικρινά δεν θυμάμαι πώς πέρασε η ώρα και έπρεπε να ξαναμπώ μέσα, είναι κενό στο μυαλό μου. Τελείως όμως. Θυμάμαι πάντως ότι δεν έμπαινε το κράνος και η φόρμα. Το κεφάλι μου φούσκωσε από την ζέστη; Το κράνος και η φόρμα μπήκαν από τα νερά; Άγνωστο. Πάντως ήμουν σίγουρος ότι αν έμπαιναν και τα φόραγα, δέκα άτομα να τραβάγαμε δεν θα έβγαιναν από πάνω μου. Η πίστα είναι και πάλι άδεια και αυτή την φορά βλέπω λιγότερα άτομα μέσα πράγμα που εξυπηρετεί άψογα τις θερμοκρασιακές μου συνθήκες. Εν ολίγοις βγαίνω σύντομα για νερό και πρέπει να είχα γύρω στους πενήντα βαθμούς εκείνη την ώρα, αφού αισθανόμουνα τη ζέστη που βγάζουν τα χέρια μου να κολλάει στην φόρμα. Φόρμα η οποία θα πρέπει να τονίσω εδώ ότι δεν έχει καμία απολύτως τρύπα. Μα καμία όμως. Τα συγχαρητήριά μου γιατί τον χειμώνα η συγκεκριμένη φόρμα πρέπει να είναι καλοριφέρ. Πάντως, αν της βάλεις λαστιχάκι στον γιακά και στα πόδια μπορείς να την φοράς στο σπίτι για αδυνάτισμα. Σαν να μην έφτανε αυτό φοράμε και την μπλούζα STAFF από πάνω για μεγαλύτερη θερμομόνωση. Στο επόμενο να βάλουμε και μαύρες σακούλες από μέσα (χειμώνας θα είναι, δεν βαριέσαι…) και να τυλιχτούμε με το σελοφάν για τα φαγητά μπας και σφίξουν λίγο οι κοιλιές (ακούει ο Ντίνος;).
Η μέρα κυλάει όμορφα, χωρίς πτώσεις και όταν ακούω ότι η πίστα θα παραμείνει κλειστή από τις 15.00 έως τις 17.00 βγαίνω από τα ρούχα μου (κυριολεκτικά όμως) και πηγαίνουμε συμμετέχοντες και μη σε μπαράκι πλησίον της πίστας. Οδηγάει το αυτοκίνητο ο Γιώργος ενώ εγώ δίπλα έχω κρεμάσει το κεφάλι από το παράθυρο σαν κακοκουρεμένο Κανίς για να πάρω αέρα. Πίσω ο Λίνος σίγουρα έχει βγάλει την μπέμπελη με το μαλλί αφάνα καλοκαιριάτικο αλλά η στρατιωτική του εκπαίδευση δεν κρύβεται και δεν λέει κουβέντα για την ζέστη. Φτάνουμε στο καφέ, ωραίο, με πισίνα, σερβιτόρες που έρχονται και παραγγέλνεις επί τόπου στην ομπρέλα σου και με το

Ο Γιώργος με τα ψαράκια του. Χρώμα προσεκτικά διαλεγμένο ούτως ώστε να ταιριάζει απόλυτα με το μπλε του GSXR (κωδικός RAL 32)

Εκκίνηση κόκκινου γκρουπ. Γινόταν μάχη κάθε φορά που ξεκίναγε γκρουπ για τη θέση που βρίσκεται το νούμερο 13. Ήταν η μόνη θέση με λίγο σκιά βλέπετε...

που βγάζω την μπλούζα μου με έχουν αρπάξει τέσσερις (γνωστοί ευτυχώς, άντρες δυστυχώς) και με έχουν κάνει αεροπλάνο για την πισίνα. Πρέπει να ήμουν αρκετά ωραίο θέαμα μιας και ήταν η πρώτη μου βουτιά της χρονιάς. Σίγουρα δεν ήταν ότι καλύτερο να καταπιώ την μισή πισίνα, ούτε να βγει το νερό απ' τ' αυτιά μου αλλά φίλοι είναι, τους έχουμε και τους λουζόμαστε...

Τέσσερεις και μισή αποφασίζεται αναχώρηση όπου και γυρνάμε στην πίστα μιας και πέντε θα άνοιγε πάλι για τα ελεύθερα δοκιμαστικά. Ελεύθερα δοκιμαστικά σημαίνει ότι λέει η λέξη. Μπαίνεις μέσα και γυρνάς ολούθε μέχρι να ιδρώσει τ' αυτί σου (και δεν μιλάω μεταφορικά). Και πάλι επιτηρούνται οι συμμετέχοντες ούτως ώστε να μην κάθονται πολύ ώρα μέσα στην πίστα μιας και από την ζέστη δεν καταλαβαίνεις πότε πας καλά και πότε πας για τα χορτάρια. Το τέλος της μέρας είναι ότι καλύτερο. Πολύ λίγοι συμμετέχοντες και αποφασίζουμε να κάνουμε κάποιους γύρους γύρω στα τέσσερα με πέντε μηχανάκια. Είναι απίστευτα όμορφο να είσαι με γνωστούς οδηγούς μέσα στην πίστα. Όχι ότι την είδα παρέα κι έτσι, απλά έχεις εμπιστοσύνη στον αναβάτη που είναι μπροστά σου (ή και πίσω σου). Είναι κάτι που δεν μπορώ να το περιγράψω με λέξεις αλλά μπορώ να το αισθανθώ και είναι μοναδικό. Είναι όταν έχεις κάποιον οδηγό μπροστά σου και δεν σε αγχώνει με την οδήγηση του. Όταν ξέρεις ότι δεν πρόκειται να αλλάξει απότομα τη γραμμή του για κάποιον λόγο. Ότι ακόμα κι αν είναι πίσω σου δεν θα σε αγχώσει με το προσπέρασμά του. Είναι κάτι που κερδίζεται με τον καιρό μέσα στην πίστα και όχι με τις κουβέντες τις καφετέριας. Και γι' αυτό το έχει κάποιος κυρίως με γνωστούς. Γιατί με αυτούς συνήθως πηγαίνει στην πίστα… συμμετέχοντες ή παιδιά της οργάνωσης δεν έχει σημασία. Σημασία έχει το συναίσθημα.

Το τελείωμα της ημέρας υποδέχεται ένα ντους και μαθαίνω από τον Κώστα ότι ο Ρόμπερτ Μάρτιν (γνωστός και ως Jolly Cafe) έχει καλέσει για φαγητό τα παιδιά της οργάνωσης και όχι μόνο. Μέσα σε αυτούς κι εγώ, ετοιμάζομαι νωχελικά για τη βραδινή μας έξοδο… Πολύ νωχελικά όμως. Διαλέγω βραδινά ρούχα με λινό, λαδί παντελόνι, ροζ μπλούζα αποκτηθείσα στον εξάωρο του 2007, αθλητικό παπούτσι Nike air shox (αυτό με τα ελατήρια) και retro κολόνια Drakkar Noir by Guy Laroche. Είμαι στις ομορφιές μου τέλος πάντων (αν και πτώμα) και όταν φτάνουμε στην ταβέρνα καθόμαστε σε γωνιακό τραπεζάκι. Όχι, δεν είμαστε μοναχικοί τύποι, απλά δεν υπήρχε αρκετός χώρος για να φτιάξουμε ένα τραπέζι γίγας σε σχήμα "Π" και να κάτσουμε όλοι παρέα. Δεν έχω πρόβλημα μιας και τα πόδια μου δουλεύουν ακόμα και μπορώ να πηγαινοέρχομαι από δω κι από 'κει όμως γρήγορα δυσανασχετούν και ξανακάθομαι στο τραπέζι μου. Ο Ρόμπερτ είναι από τους λίγους πραγματικά ανοιχτόκαρδους ανθρώπους που έχουν μείνει τριγύρω μας και καθώς είμαι όρθιος στο τραπέζι του, κοιτάει τον σερβιτόρο και του λέει «Το τραπέζι αυτό, αυτό, εκείνο και το άλλο (δείχνοντας τα τραπέζια που καθόμασταν όλοι) θα πάρουν ότι πάρουμε κι εμείς και ότι θέλουν να πιουν και να φάνε παραπάνω όλα θα έρθουν σε μένα». Ο σερβιτόρος λάλησε προς στιγμήν και δεν παίρνω όρκο ότι ο Ρόμπερτ δεν έδειξε κατά λάθος και κανένα τραπέζι το οποίο ήταν εκεί από πριν, πάντως το γλέντι ήταν τρικούβερτο. Δίπλα

Το κουτσομπολιά δίνουν και παίρνουν στην τέντα που βρίσκεται στην είσοδο της πίστας. Χωρίς την τέντα θα ήμασταν όλοι άλλο χρώμα και με καμιά τριανταριά χιλιάδες εγκεφαλικά κύτταρα ψημένα...

Σκυλιά εν δράση! Δεν αμφιβάλλω ότι είναι ο καλύτερος φίλος του ανθρώπου. Εξ' άλλου το λένε σε όλα τα ντοκιμαντέρ. Αν δεν είχα ωτοασπίδες όμως θα έπρεπε σίγουρα να γίνω Επιθεωρητής Κάλαχαν μέσα στην νύχτα και να κυνηγάω σκυλιά στην Κ5...

Ρόμπερτ Μάρτιν και Jolly Caffe...
Αν δεν πιεις γρανίτα πράσινο μήλο δεν θα πας στον παράδεισο

Μηχανές περιμένουν υπομονετικά τον Δημήτρη Μπούκη να έρθει στο φορτηγό για να ξεκινήσουν οι αλλαγές ελαστικών

μου είναι ο Mike ο οποίος με έχει ξεκατινιάσει για το ροζ t-shirt που φοράω και το πόσο gay φαίνομαι και γιατί έβαλα ροζ και αν τονίζω τον ανδρισμό μου με το χρώμα αυτό και πότε θα γίνω άντρας και άλλα τέτοια. Πράγμα που με κάνει να σκέφτομαι σοβαρά τα σχόλιά του γιατί ούτε μία θηλυκή ύπαρξη με κοίταξε στον δρόμο προς την ταβέρνα αλλά το αποβάλλω από το μυαλό μου μόλις έρχεται το φαγητό. Δεν πεινάω πολύ, νυστάζω όμως απίστευτα και το κοκορέτσι αν και πολύ καλό σε γεύση δεν μου προκαλεί κανένα ενδιαφέρον εκείνη την ώρα. Τρώγοντας συμμετέχω σε παράξενες συζητήσεις μεταξύ συμμετεχόντων και μελών της οργάνωσης για το πώς μπορείς να αποφύγεις τις αρκούδες στην Αμερική με ειδικό σπρέι για αρκούδες, για τα πατάκια του μπάνιου και το πώς θα μοντάρουμε και ντουζιέρα με ειδικό μπουτόν «κρύου ντους» στο GSX-R του Γιώργου, για το RR που οδηγώ και το πώς θα μπορούσαμε να μαζέψουμε λεφτά αν υπογράψουν πολιτικά πρόσωπα και ηθοποιοί επάνω του αλλά και το πώς θα μπει active κουμπάκι Paypal επάνω του και γενικά συζητήσεις που δεν θα λάμβαναν χώρα αν δεν ήμασταν κουρασμένοι. Δίνω τα ρέστα μου όμως κρύβοντας καλά την κούραση μου και μόλις ξεκινάει θέμα για το αν θα φύγουμε και το πώς θα γυρίσουμε στην πίστα είμαι πρώτος που σηκώνεται από την καρέκλα να πάει προς το αυτοκίνητο.

Φτάνουμε σύντομα στην πίστα, είμαι ρετάλι, έχω περάσει ωραία βέβαια και κάθομαι κάτω από τις, άδειες πλέον, τέντες του Jolly Caffe για μία ακόμα μπύρα. Φεύγω κατάκοπος κατά τη μία; Δύο; Κάπου εκεί για ύπνο λέγοντας καληνύχτα στα υπόλοιπα παιδιά που έχουν μείνει ακόμα ξύπνιοι. Και ξεκινάει το βραδινό πάρτι. Η πίστα έχει σκυλιά. Βέβαια. Ναι. Για φύλακες προ πάντων, ε; Κάποια είναι μόνιμοι κάτοικοι (ψηφίζουν εκεί δηλαδή) και κάποια είναι τουρίστες σαν κι εμάς (ξέρω τρία αλλά δεν λέω ονόματα). Όλα μαζί κοιμούνται όποτε θέλουν και μένουν ξύπνια τη νύχτα για να μου σπάσουν τα νεύρα. Είμαι σίγουρος ότι το κάνουν επίτηδες και δεν αργώ να βγάλω τις ωτοασπίδες από το τσαντάκι και να χαιρετήσω τον μάταιο τούτο κόσμο πέφτοντας στην αγκαλιά του Μορφέα.

Κυριακή 13.07.2008

Το πρωί της Κυριακής… Αχ αυτό το πρωί της Κυριακής. Πάντα ξυπνάω και δε μπορώ να κουνήσω ούτε δάχτυλο. Είμαι όλος (μα όλος όμως) πιασμένος και δεν λέω να με αφήσω με τίποτα. Σηκώνομαι με μπινελίκια και τα κουβαλάω μαζί μου μέχρι τις βρύσες που πάω να πλυθώ και να χτενίσω το καστανόξανθο πυκνό μαλλί μου. Εικόνα: Η μούρη μου σημαδεμένη από το μαξιλάρι και από το υπόστρωμα, το μποξεράκι γυρισμένο στο πλάι, οι παντόφλες ανάποδα, στο χέρι οδοντόβουρτσα (ηλεκτρική) και οδοντόκρεμα, πετσέτα Ελληνικού Στρατού (94 'ΣΤ ΕΣΣΟ) και χαίρομαι που δεν έχει κόσμο να βλέπει γιατί θα γέλαγαν μαζί μου και τα βιράζ.

Η ώρα έχει πάει και πάλι οκτώ, αλλά σήμερα όλοι είναι πιο νωχελικοί από τη ζέστη και το πρόγραμμα ξεκινάει λίγο πιο αργά από χθες. Κάποιοι συμμετέχοντες έφτασαν Κυριακή στις Σέρρες και ενημερώνονται για τις σημαίες, την φορά της πίστας και το τι κάνουμε ή δεν κάνουμε μέσα στην πίστα από τον Λίνο. Είμαι σίγουρος ότι η μέρα θα κυλήσει πιο χαλαρά μιας και οι περισσότεροι θα είναι κουρασμένοι

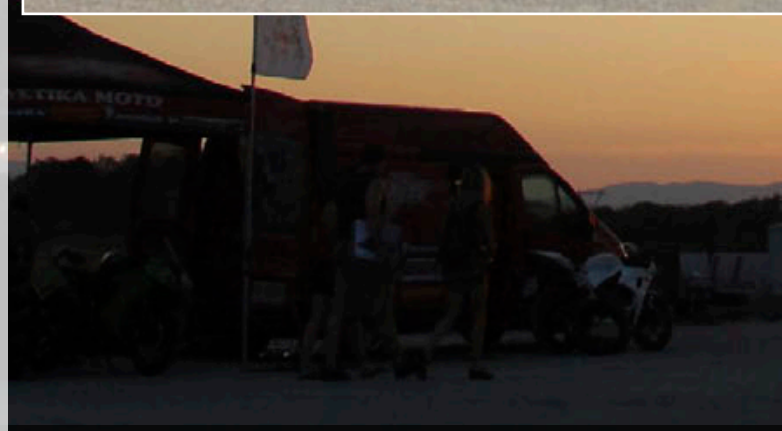
Δημήτρης Μπούκης (Bouki's Way) . Πάντα χαμογελαστός, πάντα εξυπηρετικός και πάντα με χιούμορ…

VTR
Racing
HONDA

αλλά κάνω λάθος. Οι περισσότεροι θέλουν να πάνε πιο γρήγορα από χθες, πράγμα που για τους περισσότερους πραγματοποιείται. Πάντα η δεύτερη μέρα είναι καλύτερη. Στα εικοσάλεπτα που μπήκα στην πίστα κάποιοι από τους συμμετέχοντες μου ζήτησαν κάποια βοήθεια, πράγμα το οποίο φυσικά έγινε. Πρώτος ήρθε ο Κώστας με το SXV (σκάβει το εργαλείο…!!!). Πήγαμε τη βόλτα μας στην πίστα, τα είπαμε και τον άφησα να συνεχίσει τους γύρους του. Κάποιοι από τους συμμετέχοντες είναι τακτικοί επισκέπτες στις Σέρρες μέσω των συγκεκριμένων Trackday. Είναι πολύ όμορφο να βλέπεις κάποιον να βελτιώνεται σε σχέση με την προηγούμενη φορά που τον είδες και να διαπιστώνετε και οι δύο τα ίδια πράγματα για την οδήγηση της μοτοσυκλέτας. Δεύτερο ήρθε ένα παιδί από την Κρήτη με ένα GSX-R. Ο Βαλάντης του είπε (λέει) ότι εγώ (λέει) παίρνω για κάποιον λόγο (πάλι λέει) την K11 – K12

πολύ καλά (λέει). Πηγαίνουμε πολλούς γύρους βόλτα κι εδώ βλέπει κανείς το πρόβλημα που ίσως συναντάμε οι περισσότεροι καθημερινοί οδηγοί και περιστασιακοί πιστάκιδες. Όχι ότι εγώ είμαι καλύτερος, ούτε ότι ο Μπούστας ωχριά μπροστά μου. Δεν χρησιμοποιεί κανείς την πίστα στο μέγιστο πλάτος της και μένει συνήθως μακριά από τα χόρτα αριστερά και δεξιά φοβούμενος ότι ίσως θα γλιστρήσει; Κάτι τέλος πάντων. Για κάποιο παράξενο λόγο το ίδιο παθαίνω κι εγώ (τελευταία σε μικρότερο βαθμό – ευτυχώς), και όταν βλέπω φωτογραφίες βλέπω ότι υπάρχει τουλάχιστον μισό μέτρο ακόμα μέχρι να φτάσω στην άκρη της πίστας. Πηγαίνουμε αργά για να μην υπάρχει το άγχος «Βοήθειά μας φτασ' τον πρώτα και μετά ρώτα τον» και βγαίνοντας μιλάμε για το τι, πώς και γιατί. Σειρά έχει ένα μπουκάλι νερό, τέντα, μπουκάλι νερό μέσα στην φόρμα από την πλάτη, από μπροστά και πλαγίως. Στο επόμενο εικοσάλεπτό, αποφασίζω να ακολουθήσω την Έφη. Η Έφη είναι μία σβέλτη αναβάτρια, την ξέρω αρκετό καιρό και έχω μία συγκεκριμένη εικόνα της για την πίστα. Κάτι είχε πάθει φέτος που οδηγούσε το GSX-R750. Την πείραξε η ζέστη; Σεληνιάστηκε από το καλοκαιρινό φεγγάρι; Κάτι έγινε τέλος πάντων γιατί βγαίνοντας από την K16 (τελευταία στροφή πριν την ευθεία) πρέπει να έστυψε το γκάζι σαν λεμονόκουπα. Το κακόμοιρο το εξακοσαράκι μου πρέπει να κοκκίνισε από το κακό του βλέποντας την Έφη να απομακρύνεται με απρόβλεπτο ρυθμό. Την ακολουθώ για κάμποσους γύρους, την περνώ και βγαίνω για να αφήσω τη μηχανή μου και να πάρω (επιτέλους!) το Aprilia SXV 450 του φίλου Κώστα Φωτιάδη. Motard από τα λίγα… Όχι ότι έπρεπε να κάνω κάτι συγκεκριμένο με αυτό αλλά είναι τόσο ωραίο που μόνο η μεγάλη ευθεία σου σπάει τα νεύρα. Αν μου περίσσευαν χρήματα το είχα αγοράσει αύριο μαζί με το τρέιλερ του Κώστα. Μπορείς να κάνεις ότι καγκουριά θέλεις με τη συγκεκριμένη μηχανή και μπορείς σίγουρα να κάνεις κι άλλα. Κάτι εδώ όμως (δείχνοντας το κεφάλι) σε σταματάει. Θες που είναι μηχανάκι φίλου; Θες ο φόβος μίας επικείμενης πτώσης; Δεν ξέρω τι είναι, πάντως τα φρένα του είναι ικανά να σε βγάλουν εκτός πίστας. Εύκολα. (Εντάξει, μην αρχίσετε motard και ελαφρύ και δεν ξέρω εγώ τι, καθημερινός οδηγός είμαι). Το γιατί τώρα. Το παίρνεις, κάνεις reboot και πατάς φρένα στα 100 μέτρα και αν. Στην πέντε κρατάς τα φρένα όσο θες και τα πατάς όποτε θες (αν θες…). Ξαναπαίρνεις λοιπόν το δικό σου μετά και στην K1 έχεις πάει ευθεία. Τα φρένα του RR μοιάζουν ταμπούρα σε εξάβολτο παπάκι. Και όχι από τα καλά ε; Σειρά έχει η ηλίαση η οποία με κυνηγάει από το πρωί και βγαίνω για το κλασσικό λούσιμο με νερό (έμεινε και η μηχανή από βενζίνη βέβαια, πάνω στην ώρα).

Το τελευταίο εικοσάλεπτο με βρίσκει παρέα με ένα VTR SP το οποίο κάθεται από πίσω μου για αρκετή ώρα. Μετά από πέντε έξι γύρους, εκτός του ότι ο ιδρώτας τρέχει στο πρόσωπο μου και μου σπάει τα νεύρα, αποφασίζω να αφήσω για λίγο τον αναβάτη του VTR μπροστά μου. Εξ' άλλου είναι πάγια πλέον τακτική μιας και δεν έχω μάτια στην πλάτη για να βλέπω τι κάνουν οι αναβάτες όταν είναι πίσω μου. Κάθομαι για μισό γύρο και αποφασίζω να βγω μιας και η παρουσία μου σίγουρα άγχωνε τον αναβάτη περισσότερο απ' ότι εγώ (και ίσως και αυτός) ήθελα. Το παθαίνω κι εγώ όταν έχω πει σε κάποιον να με



Άλλη μία μέρα τελείωσε στην πίστα των Σερρών...
Μια εικόνα, χίλιες (και βάλε) λέξεις

παρακολουθήσει επί τούτου και να σχολιάσει την οδήγησή μου και δεν τρελάθηκα απ' την χαρά μου όταν το έκανα τις πρώτες φορές. Βγαίνω έξω και είμαι σίγουρος ότι πρέπει να έχω χάσει τα κιλά των διακοπών που κουβαλούσα απ' το Πάσχα και το μεσημέρι πλακώνομαι στις ομελέτες (δύο) για να ανακάμψω. Το μεσημέρι με βρίσκει μαζί με άλλους οδηγούς της οργάνωσης να αλλάζουμε λάστιχα σε όσες μηχανές έλιωσαν σε μιάμιση μέρα ότι είχαν επάνω τους. Το GSX-R1000 του Γιώργου είχε κάνει το πίσω λάστιχο αλοιφή για κάλους ενώ το SRAD του Ντίνου ήθελε και μπροστά (και του λέω να είναι πιο σταθερός με το γκάζι αλλά δεν ακούει…). Είναι μία όμορφη εμπειρία, με πλήθος πληροφοριών που αρνούμαι να καταλάβω λόγω ζέστης και περιορίζομαι στο να βοηθήσω όπου μπορώ (αϊ φέρε το σταντ, σπρώξε τον άξονα, τράβα τον άξονα, άνοιξε τα τακάκια κτλ). Οι περισσότεροι συμμετέχοντες φεύγουν το μεσημέρι κι έτσι το απόγευμα μένουμε εμείς κι εμείς. Πράγμα που υπό φυσιολογικές συνθήκες (20 βαθμούς Κελσίου ας πούμε) σε κάνει να βγάζεις την φόρμα από την χαρά σου και να δαγκώνεις τις ξύστρες με μανία. Τώρα, με 35 υπό σκιά θέλω να περιμένω να στεγνώσω, να βγάλω τις μπότες από τα κακόμοιρα ποδαράκια μου, να κουνήσω αυτά τα άμοιρα δαχτυλάκια και να τα βρέξω με λίγο δροσερό νεράκι… Μπαίνω τελικά λίγο το απόγευμα με σκοπό να πάω λίγο πιο γρήγορα από το μεσημέρι (αν μπορώ βέβαια) και ο ήλιος έχει άλλη άποψη. Δεν βλέπω τίποτα στις K3 – K4 – K5 και στις K11 – K12. Θυμάμαι βέβαια πώς είναι η πίστα αλλά το μάτι μου δεν έχει auto contrast σαν το photoshop και το παίζω «ότι θυμάσαι χαίρεσαι» αφού πάω (πραγματικά όμως) στα τυφλά. Παρακαλάω να μην βρεθεί κανείς στο δρόμο μου και με κόψει όχι γιατί θα μου χαλάσει το γυρολόγιο αλλά γιατί μπορεί και να τον δω τελευταία στιγμή και να τον «χαλάσω» εγώ… Οπότε βγαίνω έξω και περιμένω να πέσει λίγο ακόμα ο ήλιος. Πράγμα που γίνεται αλλά το μόνο που μου έχει μείνει εκείνη την ώρα είναι η όρεξη για τέσσερις, πέντε (τυχαία νούμερα) γύρους χαλαρού ρυθμού. Όρθιος, με τη ζελατίνα ανοιχτή γυρνάω στην πανέμορφη αυτή πίστα, με τον ήλιο απέναντι σε χρώμα πορτοκαλί, είναι καλοκαίρι, είμαι διακοπές, με ανθρώπους που χαμογελάνε και περνάνε καλά χωρίς άγχος για τίποτα και δεν θέλω να τελειώσει η μέρα…

Το βράδυ μας βρήκε όλους, συμμετέχοντες και μη σε ένα τραπέζι στην καφετέρια αγκαλιά με μακαρονάδες, ομελέτες, σουβλάκια, αναψυκτικά, μπύρες και ότι άλλο σωστό διατροφικά χρειάζεται ένας υγιής αθλητής (τέτοιοι είμαστε, γιατί να το κρύψομεν άλλωστε). Φάγαμε, ήπιαμε, ακούσαμε τα όμορφα αυτά σκυλιά να γαβγίζουν σαν παλαβά το βράδυ και μαζί με το ροχαλητό της παραδίπλα σκηνής η αυλαία έπεσε αρκετά αργά με τα μάτια μου να κλείνουν μέσα στη σκηνή πριν καταλάβω ότι είμαι με μία καλοκαιρινή κάλτσα ξεχασμένη στο πόδι…

Δευτέρα 14.07.2008

Η μέρα του γυρισμού και του μαζέματος. Η μέρα του γυρισμού στον πολιτισμό, την κίνηση, το άγχος, την καθημερινότητα και το μπλα - μπλα. Θα μου πεις, «τέτοια άποψη έχεις για τον πολιτισμό μας;». Πού να δεις τι άποψη έχει ο πολιτισμός για μένα, θα σου απαντήσω. Μεγάλο θέμα που δεν είναι επί του παρόντος και είναι

Όχι, δ

εν φωνάζει 'Βίβα λα ρεβολουσιόν, βίβα δι ζαπατίστας' αλλά σημαίνει τη λήξη του εικοσάλεπτου

Ενημέρωση. Είναι πρωί αλλά όλοι παρακολουθούν με αγωνία τι ακριβώς σημαίνει η μαύρη σημαία...

Ο Κώστας με τη δίχρονη θύελλα. Προσεκτικά διαλεγμένο ντύσιμο με τη μηχανή να γράφει 33 και το κράνος 34

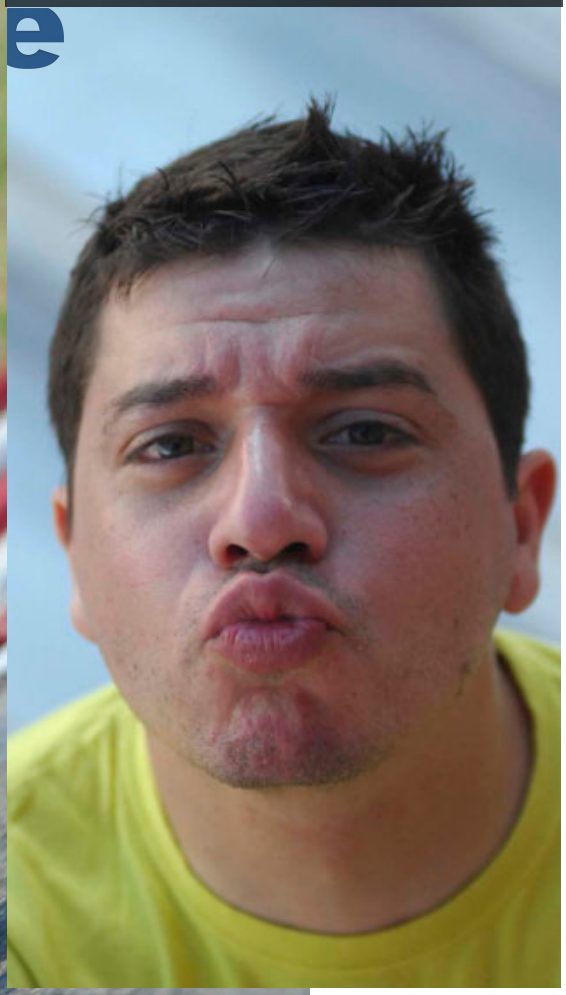
Ο Λίνος «επί το έργον»

Μεγάλος απών ο Σάββας ο οποίος είναι πλέον μετανάστης στη Γερμανία και ταξιδεύει όποτε μπορεί για να βοηθήσει συμμετέχοντες και μη στα Trackday. Τον Νοέμβρη τον περιμένουμε!

καλύτερα να το αναλύσει ο Τσαντήλας (βρίσκει πιο εύκολα επιχειρήματα από μένα). Έχουμε μαζέψει την σκηνή μέσα στη ζέστη, ανεβαίνουμε στην καφετέρια για λίγο, χαιρετάμε τους υπόλοιπους συμμετέχοντες που φεύγουν, άλλοι με μηχανές, άλλοι με τρέιλερ και ξεκινάμε σιγά σιγά το δρόμο του γυρισμού. Το τρίο Γιώργος, Δημήτρης (υπογράφων) και Νατάσα (ξανθιά νούμερο δύο με πορτοκαλί βαμμένο νύχι) επιβιβάζονται στο σκούρο μπλε Mercedes με το ινκόγκνιτο αυτοκόλλητο Kompressor στο πορτ μπαγκαζ και ξεκινούν. Δύο στάσεις, μία στον Πλαταμώνα και μία στον Καραβόμυλο μας έκαναν να φτάσουμε Αθήνα 01.00; 02.00; Κάτι τέτοιο. Εγώ σαν κλασσικός συνοδηγός παιδικής ηλικίας (είμαι μικρός και δείχνω μικρότερος) έχω παραδώσει πνεύμα ούτε που θυμάμαι πού, αλλά έχω πει στον Γιώργο να με ξυπνήσει αν χρειαστεί να πιάσω τιμόνι (ο ευγενικός) αλλά μόνο αν χρειαστεί πραγματικά (ο απότομος) ή αν χρειαστεί βρε αδερφάκι μου λεφτά για βενζίνη (ο πλούσιος). Τίποτα από αυτά δεν έγινε όσο εγώ ονειρευόμουν τα χάλια μας στην πίστα και την Liv Tyler να μου κρατάει την ομπρέλα στον φετινό εξάωρο. Με ξύπνησαν για κάποιο λόγο (μου είπαν ότι φτάσαμε) μου έκαναν κάτι νοήματα (βγες από το αυτοκίνητο), κάτι λύσαμε (τα μηχανάκια από το τρέιλερ) και το μόνο που θυμάμαι είναι «πάρε και τον ανεμιστήρα στο δωμάτιο, κάνει ζέστη». Τον πήρα. Και όντως έκανε ζέστη… Και το πρωί ούτε που ήθελα να σηκωθώ από το κρεβάτι. Μουρτζούφλης πήρα τα πράγματά μου το πρωί της Τρίτης και πήγα σπίτι. Άλλο ένα Trackday τελείωσε… Και τώρα; Τώρα, επόμενη επίσκεψη στις Σέρρες στις 24 Αυγούστου για τον εξάωρο αγώνα αντοχής 2008. Επόμενο Trackday τον Νοέμβριο. Άλλα δύο event είναι έτοιμα να με γεμίσουν με πράγματα που πιτσιρικάς τα έβλεπα στα περιοδικά και

Αν δεν φας το τοστάκι σου στην Κ10, πώς θα αποδόσεις κύριε μου; Ε; Χωρίς επιβάρυνση στην τιμή του τοστ, διαθέτουμε και delivery για τους κριτές της πίστας

Η αποκάλυψη (το δύο). Το SXV είναι από τα λίγα μηχανάκια που είσαι με μόνιμο χαμόγελο πίσω από τη ζελατίνα. Δεν θέλω να ξέρω τι οδήγηση θα έκανα μέσα στην Αθήνα με αυτό, πάντως θα ήταν αγχολυτική σίγουρα («Μα μου το είπε ο γιατρός κύριε αστυνόμε μου... έχω και χαρτί...»)



«Και μην ξεχνάτε... ! Σας αγαπώ όλους!» (c) Μαρία Αλιφέρη

την τηλεόραση. Ξέρετε, είναι όπως όταν παλιά διαβάζαμε στα περιοδικά για τους αγώνες, για την οδήγηση στην πίστα και νομίζαμε ότι αυτά είναι πράγματα που θέλουν φασαρία, απίστευτα έξοδα, δυσκολίες και δεν ξέρω κι εγώ τι άλλο για να γίνουν πραγματικότητα. Βλέπεις αγώνες στην τηλεόραση, Superbikes, MotoGP, Supermotard, κάτι τέλος πάντων. Ξέρεις σίγουρα ότι δεν πρόκειται να γίνεις ένας απ' αυτούς αλλά η αίσθηση ενός Trackday ή ενός αγώνα σε κάνει να νοιώθεις για λίγο αυτό το κλίμα που ίσως να νοιώθουν κι αυτοί στην τηλεόραση… Είναι λίγο παιδικό το συναίσθημα, δεν μπορώ να το περιγράψω. Ξέρω όμως ότι μπορώ κι εγώ και ο δίπλα μου κι εσείς να κάνουμε αυτό που χαζεύαμε πιτσιρικάδες σε φωτογραφίες και στο κουτί. Κι όλα αυτά χάρη σε κάποιους ανθρώπους που ξοδεύουν χρόνο για να στηθούν όλα. Τηλέφωνα, χορηγοί, πλοηγοί, κριτές μέσα στον ήλιο ή στο κρύο κι ας χάσουν προσωπικό χρόνο… Αυτούς τους ευχαριστώ κι εγώ γιατί είναι πραγματικά χαρά μου να βλέπω παιδιά, αναβάτες πιτσιρικάδες, αναβάτες παντρεμένους με παιδιά να έρχονται στην πίστα, ή να φέρνουν ακόμα και τα παιδιά τους στην πίστα και να βγάζουν το άχτι τους εκεί μέσα και να γεμίζουν αδρεναλίνη με απόλυτη ασφάλεια αντί να πηγαίνουν στον Αϊ Γιάννη τον Ρώσο (βοήθεια μας) και να γυρνάνε αγκαλιά με μπαριέρες.

Τέλος (μπορεί να είναι γραφικό αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα) θα ήθελα και προσωπικά να ευχαριστήσω τους Ρόμπερτ Μάρτιν (γρανίτες, καφέδες), Δημήτρη Μπούκη (αλλαγή ελαστικών) και την Continental (χορηγία ελαστικών). Η δουλειά των παιδιών μέσα στην πίστα, όχι μόνο των πλοηγών αλλά και αυτών που κάθονται με μία σημαία στο χέρι και τις δύο μέρες, είναι μοναδική. Χωρίς όλους τους παραπάνω τα πράγματα θα ήταν πολύ πιο δύσκολα για όλους μας.

Μέχρι το επόμενο Trackday λοιπόν, προσοχή, είναι χάος εκεί έξω … <<

Βαρόμετρο

UP

- Όλα τα μπουγέλα στην καφετέρια και στην είσοδο της πίστας. Στο επόμενο καλοκαιρινό πρέπει να πάρουμε νερομπαλόνια και μπουγελόφατσες!
- Ο Mike και τα σχόλιά του για την ροζ μπλούζα μου. Mike, την επόμενη φορά θα τυπώσω κι εσένα μία.
- Το ψαράκι από το ντεπόζιτο του Γιώργου (για να μην γλιστράς στο μπάνιο) να φεύγει στην K1. Δεν ξέρω που έσκασε, πάντως ήταν πίσω μου ένα GSX-R το οποίο δεν φάνηκε να ενοχλήθηκε ιδιαίτερα…
- Ο Δημήτρης Ταυλίκος ο οποίος μέσα στον ήλιο και τις δύο μέρες έβγαλε ατελείωτες φωτογραφίες για να γεμίζουμε εμείς και οι συμμετέχοντες τον τοίχο μας με τυπωμένα A3…
- Οι υπογραφές στη μηχανή του υπογράφοντα. Όχι για να το παινευτώ αλλά έγινε η μηχανή για χάζεμα. Όχι σαν τις άλλες. Πας και βλέπεις μια replica. Ωραία, και; Το δικό μου έπρεπε να πας να το χαζέψεις, να διαβάσεις τα σχόλια, να σχολιάσεις κι εσύ αν ήθελες βρε αδερφέ (έπεσε ιδέα να βάλουμε τον μαρκαδόρο κολλημένο με σχοινάκι σαν αυτούς που έχουν στις τράπεζες).
- Το Yamaha YZF-R125 για το οποίο διαβάζετε σ' αυτό το τεύχος. Ψάχνω να δω πώς θα γίνει να γυρίσω πίσω δεκαπέντε χρόνια αλλά δεν γίνεται τίποτα…

DOWN

- Τα γαβγίσματα. Κι εγώ μιλάω με τους φίλους μου βράδυ αλλά δεν κάνω έτσι. Ούτε παίρνω στο κυνήγι όποια γυναίκα δω στην πίστα και κυλιέμαι σαν κουνιάδος τορναδόρος στις σκόνες και μετά πηγαίνω για χάδια στους φίλους μου τινάζοντας πάνω τους το μισό εργοτάξιο…
- Μεγάλος απών: Ο Σάββας Βεζυρίδης. Πλοηγός σε κάποια trackdays στο κόκκινο γκρουπ και φίλος ο οποίος ζει πλέον στη Γερμανία. Στο επόμενο Trackday του Trackbike τον περιμένουμε, ε;
- Η μηχανή του Δημήτρη Γάκη. Ένα RR '05 το οποίο για κάποιο λόγο (βαρέθηκε τον ιδιοκτήτη του προφανώς και τα βρόντηξε) βάλθηκε να γεμίζει την πίστα πράγματα. Πρώτα η τάπα του πίσω αμορτισέρ, μετά το πλαϊνό στάντ και αν έμενε ο Δημήτρης και την Κυριακή μέχρι αργά σειρά θα είχαν ο ανορθωτής (κλασσικό Honda), η σέλα συνεπιβάτη και οι πίσω πατήθρες.
- Οι ντουζιέρες «δεν βλέπω τίποτα» και το νερό που μπορεί να κατέβαινε κατ' ευθείαν από τον Όλυμπο το βράδυ. Το κρύο είναι κάτι που δεν περιγράφεται.
- Οι διάτρητες μπότες τις Sidi. Δεν αισθάνθηκα ούτε μία φορά τον αέρα να μπαίνει μέσα. Μα καμία όμως. Περιμένω να δω τι θα γίνει τον Αύγουστο… Ετοιμάζεται πατέντα με ανεμιστηράκια από Pentium 4.
- Τα γάντια της Alpinestars όμορφα, και δεν ιδρώνεις. Αλλά αυτός ο κάλος στο χέρι μου δεν λέει να φύγει με τίποτα…

Ανοίγοντας δουλειές

Κείμενο: Μάνος Κάττουλας, **Φωτό:** Εύη Συνοδινού, Μάνος Κάττουλας

Μετά από αυτά που έγραψα στο τεύχος Αυγούστου, ήρθε η ώρα να αναλάβω τις ευθύνες μου - την ανάσταση ενός τυπικού αφανούς μοτοσυκλετιστικού ήρωα, Yamaha Serow, και την αναστήλωση του σε πλήρως λειτουργική κατάσταση. Ξεκινάμε με την ανάσταση...

Τα αποκαλυπτήρια, χωρίς τις φανφάρες που θα άξιζαν

Μια παλιά παροιμία λέει "πρόσεχε τι εύχεσαι, γιατί μπορεί να σου τύχει". Απ' ότι φαίνεται, όποιος ξεκίνησε την ιστορία μάλλον δεν την έβγαλε από την κοιλιά του. Όπως θα θυμάται ο Ζαν και όποιος άλλος έτυχε να διαβάσει τη στήλη μου μέσα στον Αύγουστο, αντί για κάτι ανάλαφρο και διασκεδαστικό ήμουν στις μαύρες μου και με υγρά μάτια έγραφα για τους αφανείς, παρατημένους ήρωες της μοτοσυκλέτας, τους ταπεινούς υπηρέτες που αφήνουμε να σαπίζουν όσο ασχολούμαστε με κάτι νεώτερο, δυνατότερο και πιο αισθητικά αποδεκτό. Για να χρυσώσω δε το χάπι, δήλωνα πως μετάνιωσα που απέσυρα το εξάβολτο παπί μου, που παρότι πήγε για καλό σκοπό – η ψυχή του ζει μέσα σε ένα κατακόκκινο 848 – συνεχίζει να μου λείπει.

Κάπως τα φέρνει η ζωή όμως, και κατά τη διάρκεια ενός καφέ, ο καλός φίλος Ιωάννης μου πρότεινε τη μεταβίβαση της κηδεμονίας του παλαιού του Serow, καθώς η αναστήλωση του επίσης παλαιού KLE του είχε απομυζήσει περισσότερα χρήματα και χρόνο απ' ότι περίμενε, και το πρόγραμμα του Serow ήταν να συνεχίσει να σαπίζει έξω από το σπίτι του.

Καθώς δε μου αρέσει να προσβάλω φίλους, δέχτηκα άμεσα, με το μυαλό να δουλεύει υπερωρίες να δω τι θα μπορούσα να το κάνω. Όντας μοντέλο πρώτης γενιάς, προ μίζας και facelift δηλαδή, το μικρό 225 στηρίζεται αισθητικά στα TT της εποχής, με τις χαρακτηριστικές κόκκινες εισαγωγές αέρα για την κεφαλή εκατέρωθεν του ρεζερβουάρ και την κλασική γωνιώδη αισθητική των On-Off της Yamaha στις αρχές της δεκαετίας του '80.

Μιας και το facelift στην Ιαπωνία έγινε το 1989, το Serow μας είναι πάνω από 20 χρονών – και δε μπορώ να πω ότι με ενδιαφέρει ιδιαίτερα σε πρώτη φάση να μάθω την ακριβή ηλικία του. Αυτό που έχει σημασία είναι ότι είναι το

Ο πολιτισμός των αραχνοειδών λίγο πριν την ολοκληρωτική του καταστροφή

ιδανικό πρότυπο του ήρωα που λέγαμε. Κατασκευασμένο για να υπηρετεί, όχι να εξιτάρει, έχοντας δουλέψει από την Ιαπωνία έως την Ελλάδα, καθότι μοντέλο παραεισαγωγής για να ασπαστούμε τον σύγχρονο όρο.
Μια μικρή έρευνα στο Internet, έβγαλε στη φόρα διάφορα μαργαριτάρια όπως το forum (και as το λένε Blog) του www.xt225.com. Φαίνεται ότι το μικρό XT απολαμβάνει μεγάλης εκτίμησης στο εξωτερικό, όπου και χρησιμοποιείται εντατικώς για το σκοπό που κατασκευάστηκε, κοινώς για Trail Riding. Χαζεύοντας ανάμεσα στις σελίδες με τις περιπέτειες των κατόχων του και τις βελτιώσεις που του έκαναν γι' αυτόν ακριβώς το σκοπό, το πλάνο άρχισε σιγά - σιγά να αλλάζει. Μήπως αυτή είναι η ευκαιρία μου να ξαναπατήσω, έστω και δειλά – δειλά στο χώμα που τόσο απολάμβανα μερικά χρόνια πριν; Μήπως το XR 650L με το οποίο είχα προσπαθήσει να ακολουθήσω τα βήματα του DT ήταν λάθος επιλογή λόγω βάρους και (αθλίας) δικής μου φυσικής κατάστασης, ενώ το μικρό και πανάλαφρο Serow θα ήταν καλύτερη επιλογή; Όποιες και αν ήταν οι απαντήσεις θα έπρεπε να περιμένουν την παραλαβή και φυσικά την αναστήλωση του Serow.

Η μέρα της αλήθειας

Πρώτες εντυπώσεις; Αναμφισβήτητα θετικές. Κάτω από μερικά κιλά σκόνης, δύο-τρία δέντρα σε φύλλα και τον μεγαλύτερο οικισμό αραχνοειδών μακριά από τις ζούγκλες του Αμαζονίου, το μικρό Serow έδειχνε λυπημένο αλλά όχι παραδομένο, περιέργως πλήρες περιφερειακών για μια μοτοσυκλέτα της ηλικίας του. Πλησιάζοντας στα δύο μέτρα, η εικόνα αλλάζει – και γεμίζει από σκουριά: Πλαίσιο, ακτίνες, ψαλίδι, εξάτμιση και όπου αλλού υπήρχε παραδοσιακό ατσάλι στην κατασκευή. Ουσιαστικά παντού εκτός από τον κινητήρα, το ξεφλουδισμένο χρώμα του κυλίνδρου του να φαίνεται ξεκάθαρα παρά το χώμα που υπήρχε στις ψήκτρες. Τα λάστιχα είναι φυσικά δεκαετίας και ξεφούσκωτα, το τελευταίο σήμα τελών είναι του 2005 παρά τις δηλώσεις του Γιάννη ότι έχει να κινηθεί μόλις 1.5

Ανακαλύπτοντας ότι υπάρχει τελικά μηχανάκι κάτω από τη σκόνη

Προσπαθώντας μάταια να αδειάσουμε το καρμπυρατέρ

χρόνο, αλλά τουλάχιστον έχει βασικότατο αξεσουάρ νέας τεχνολογίας – βάσεις συνεπιβάτη που δένουν στο σκελετό, καθώς το Serow είναι της εποχής που τα μαρσπιέ ήταν ακόμη στο ψαλίδι για να φτιάχνουν γάμπες οι συνεπιβάτιδες.
Καθαρίζοντας τα πολλά με μια βούρτσα ώστε να μπορούμε τουλάχιστον να το πλησιάσουμε, τα σημάδια της χρόνιας εγκατάλειψης είναι πλέον εμφανέστατα. Δεν πτοούμαι και ξεκινώ τις μάταιες προσπάθειες να το βάλω μπροστά – γιατί όπως λέει και η διαφήμιση, "κι αν σου κάτσει;".
Παρά τον ιδρώτα και τις αμέτρητες μανιβελιές, ταυτόχρονα με τα ενθαρρυντικά σχόλια του Γιάννη "τράβα, τράβα... σιγά μην πάρει", το Serow δεν ήθελε καν να σκάσει. Το άνοιγμα της τάπας του ρεζερβουάρ αντί για τη χαρακτηριστική μυρωδιά της βενζίνης, έφερε μια δροσιά νεφτιού, που μάλλον δεν είναι το προβλεπόμενο καύσιμο για τον αερόψυκτο κινητήρα του Serow. Ο καιρός και ο χρόνος είχαν φροντίσει για τη μοναδική χημική αντίδραση και σε συνδυασμό με το κατά πάσα πιθανότητα κολλημένο φλοτέρ (υπερχείλιση μηδέν όμως) σήμαιναν ότι το ασπροκόκκινο άτι μου θα πήγαινε σπρωχτό έως το σπίτι – δεν πειράζει, να μαθαίνει και το δρόμο.
Το καλό ήταν ότι ο Γιάννης μένει σχετικά κοντά σε εμένα και το ότι είχα συνοδό – φωτογράφο την Εύη με το σκούτερ. Το κακό είναι πως το σχέδιο "πατάκι" δεν δούλεψε όπως ακριβώς ήλπιζα και, με τα λάστιχα ξεφούσκωτα, το σπρώξιμο ήταν περισσότερο κουραστικό απ' ότι περίμενα. Τουλάχιστον είχε αρκετή κατηφόρα...

Λίγο αργά για δεύτερη γνώμη...

Πλήρη σκόνης τα όργανα του Serow...

Λίγη καθαριότητα πριν την εξαγωγή του καρμπυρατέρ

Η ώρα της αλήθειας

Μετά το παραδοσιακό σετ ξε-ιδρώματος, τσιγάρου και μπόλικου νερού, αρχίζει η μελέτη. Τα σημάδια δείχνουν κολλημένο φλοτέρ στο καρμπυρατέρ και, καθώς τα χτυπήματα με κατσαβίδια και πένσες δε δείχνουν αρκετά για να το ξεκολλήσουν, έρχεται η ώρα του λυσίματος και της αναστήλωσης - στο πεζοδρόμιο, στο πλάι της πολυκατοικίας. Και γιατί όχι σε ένα πιο ταιριαστό και πρακτικό χώρο, όπως σε ένα συνεργείο; Γιατί το θέμα είναι να αποδείξουμε την ξεχασμένη και απολαυστική απλότητα αυτών των μοτοσυκλετών και το πόσο εύκολα μπορεί κανείς να τις συντηρήσει ακόμα και χωρίς ειδικά εργαλεία. Όπλα μου μερικά καρυδάκια, μια πένσα και κατσαβίδια, και οι πρώτες εκπλήξεις δεν αργούν:

Το Serow είναι ακόμα πιο εύκολο απ' ότι περίμενα, καθώς αφαιρείς πλαϊνά καπάκια, σέλα και ντεπόζιτο, χρησιμοποιώντας μόνο ένα σταυροκατσάβιδο και ένα δεκαράκι - και η πένσα χρειάζεται μόνο για τις ασφάλειες στα σωληνάκια του καρμπυρατέρ. Περιέργως, ακόμα και οι βίδες του καρμπυρατέρ ανοίγουν με ευκολία, εξαιρουμένης μίας (πάντα υπάρχει μία) που απαιτεί τη βοήθεια της πένσας καθώς έχει περισσότερη

"Δικό σου πρόβλημα πλέον"

αναλογία βουτύρου στο κράμα της απ' ότι οι υπόλοιπες.
Ανοίγοντας το καπάκι του μπολ του φλοτέρ, αρχίζω να αναρωτιέμαι για τη χρήση που έκανε ο Γιάννης. Τα πάντα έχουν ένα λαχανί φιλμ, λες και αντί για βενζίνη το Serow έκανε αυστηρή δίαιτα με μερικούς κουβάδες χρώμα Kawasaki.
Ώρα για οινόπνευμα, οδοντόβουρτσα, μπατονέτες, χαρτί και λίγο WD40. Τρίψε, τρίψε, το λαχανί αρχίζει να μας αφήνει για να αποκαλύψει παρέα με τη μάκα τα πραγματικά χρώματα του καρμπυρατέρ. Δυστυχώς όμως η μάκα ήταν τόση που όχι μόνο έχει βουλώσει τα ζιγκλέρ, αλλά έχει κυριολεκτικά μπαζώσει το εμβολάκι που κινείται μαζί με το φλοτέρ για να φέρει βενζίνη, απαιτώντας πένσα για να κουνηθεί.
Για την "εκμπάζωση" των ζιγκλέρ επιστρατεύτηκαν μερικά ακόμη ειδικά εργαλεία… ραπτικής. Μια καρφίτσα και μια μικρή παραμάνα, με τη βοήθεια ενός αναπτήρα και με αρκετή υπομονή φέρνουν ξανά το φως στο κέντρο των ζιγκλέρ.
Δέσιμο του μπολ και άνοιγμα του πάνω μέρους του καρμπυρατέρ. Η φούσκα της υποπίεσης είναι ευτυχώς σε άριστη κατάσταση, αλλά δε θα μπορούσα να πω το ίδιο για το σλάιντ και τη βελόνα. Το ένα αρπαγμένο με έντονα σημάδια τριβής, η δεύτερη ουσιαστικά κολλημένη από τη μάκα και τα κατάλοιπα της βενζίνης. Ακολουθεί η προβλεπόμενη διαδικασία καθαρισμού και το δέσιμο με τη βελόνα στην ίδια θέση που τη βρήκα - καθώς δεν έχω την παραμικρή ιδέα αν λειτουργεί πλούσια ή φτωχά.
Για να λειτουργήσει όμως χρειάζεται βενζίνη, οπότε

Όσο το πλησιάζεις, τόσο τρομάζεις

Να που χρησιμοποίησα και την τρόμπα

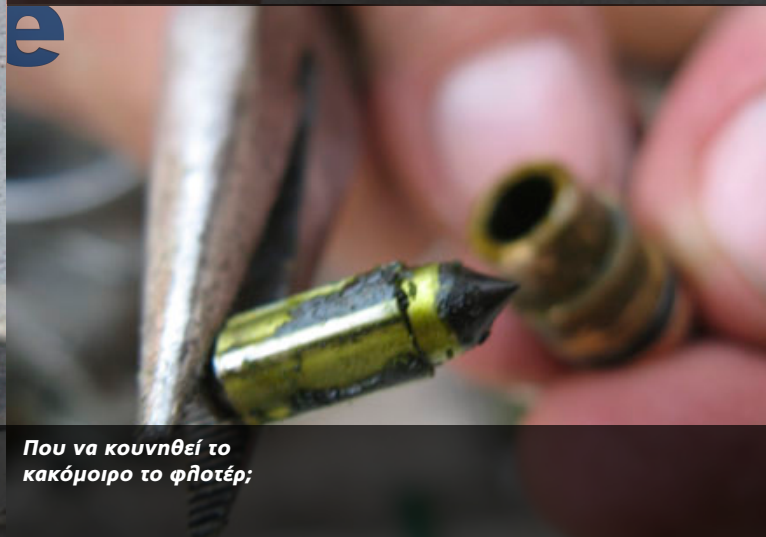
Άρτι αφιχθέν στο καινούργιο του σπίτι

αδειάζουμε το νέφτι από το ντεπόζιτο, και αντικαθιστούμε με φρέσκια βενζίνη από το R6, άρτι αφιχθέν όπως ήταν από τα χέρια του εμπορικού μας που χρειαζόταν σλικ για να πηγαίνει στα ραντεβού του. Συμπλήρωμα αφιονισμένου νερού στην άδεια μπαταρία (ευγενική χορηγία του ευάερου συνεργείου/γκαράζ του Κ. Δάλλα, όπου τρεις μοτοσυκλέτες ετοιμάζονταν πυρετωδώς για τον εξάωρο), καθάρισμα φίλτρου αέρα, λάδωμα αλυσίδας έτσι για το καλό και ώρα να δέσουμε και να δούμε τι κάναμε.

Καθώς το Serow είναι μανιβελάτο, καρμπυρατεράτο και χωρίς αντλίες βενζίνης, δε μας απασχολεί η κατάσταση της μπαταρίας. Στην τρίτη μανιβελιά ο μικρός μονοκύλινδρος σκάει για πρώτη φορά, και στην έκτη - έβδομη παίρνει μπρος και μετά από μερικά ταχυδακτυλουργικά με το γκάζι και το τσοκ αρχίζει να κρατάει φασαριόζικο ρελαντί. Μπορεί στην κλίμακα σημαντικότητας του σύμπαντος το γεγονός να βρίσκεται αντικειμενικά σαφώς κάτω της βάσης, αλλά η χαρά που νιώθω σπάει τις κλίμακες. Μετά από τουλάχιστον 1.5 χρόνο ακινησίας, μια μοτοσυκλέτα 20 χρονών έρχεται και πάλι στη ζωή, να συνεχίσει να μεταφέρει, να υπηρετεί και να διασκεδάζει. Δε μου έρχεται στο νου κανένα πάτημα μίζας που φέρνει αντίστοιχη ευχαρίστηση...

Περιέργως, οι περισσότερες βίδες λύνουν εύκολα

Κάτι σε βατράχι φέρνει εδώ μέσα



Που να κουνηθεί το κακόμοιρο το φλοτέρ;

Yamaha τρέφει Yamaha. Το R6 για πρώτη φορά σε μητρικό ρόλο

Και όμως το Serow ζει!

Καθαρισμός καρμπυρατέρ στο ειδικό συνεργείο "το πεζοδρόμιο"

Σκουριά και φασαρία – περιέργως δεν είναι τρύπια

Η χαρά της ζωής

Κάνοντας 3-4 τετράγωνα μέχρι να φύγουν τα καθαριστικά από το καρμπυρατέρ και να καθαρίσει κάπως η λειτουργία του μικρού μονοκύλινδρου, ένα πράγμα έγινε άμεσα ξεκάθαρο - κάτι πρέπει να κάνω με αυτή την εξάτμιση. Μπορεί στα μέσα Αυγούστου να γλίτωσα τις γλάστρες, αλλά καθώς δε σκοπεύω να φάω καμία στο κεφάλι πρέπει να βρω ένα τρόπο να κινείται το Serow χωρίς να ανασταίνει νεκρούς. Καθώς όμως η δροσιά ακολουθείται αυτή την εποχή από τη νύχτα και το δέσιμο έγινε υπό το φως του φεγγαριού και ενός φακού, αυτό έμενε να το δούμε από την επόμενη. Γύρισα σπίτι καταϊδρωμένος, μουτζουρωμένος, έχοντας – ως συνήθως – λερώσει τα λάθος ρούχα και μυρίζοντας από την κορυφή έως τα νύχια βενζίνη και αυτό το κάτι σα νέφτι. Ντουσάκι στα όρια της εξάντλησης κι ένα χαζό χαμόγελο να μου θυμίζει ότι ναι μεν είμαι κατά πάσα πιθανότητα μοτομαζοχιστής – σύμφωνα με το Δάλλα νεκρόφιλος – αλλά και ότι είχα απίστευτα πολύ καιρό να νιώσω τόσο ζωντανός... <<

racing

Λύγισε ο Stoner, υπέπεσε στο λάθος και χάρισε στον Rossi το φετινό πρωτάθλημα. Το HRC ξεμπροστιάζει τη Michelin και η Tavullia ακόμα καίγεται...

Ο Bibendum στον Τάκο

"Είναι αλήθεια πως πέρυσι προσπαθήσαμε πολύ να πείσουμε τη Bridgestone να μας δώσει λάστιχα για την εργοστασιακή ομάδα, μα δεν τα καταφέραμε. Τώρα θα προσπαθήσουμε περισσότερο και θα τα καταφέρουμε…"
Τάδε έφη Takeo Fukui, CEO της Honda, μετά τον αγώνα στο Brno. Ξεχάστε το HRC, εδώ φτάνουμε πολύ ψηλά, στη μαμά Honda Motor Co. και δη το κορυφαίο στέλεχός της που κάθεται στην καρέκλα του Soichiro Honda.

Η λύτρωση ήρθε άμεσα: την 1η του Σεπτέμβρη (επί του "τυπογραφείου"!) ανακοινώθηκε επίσημα πως ο Pedrosa θα φορά Bridgestone από τον επόμενο αγώνα στην Indianapolis. Σύμφωνα με το δελτίο Τύπου, η Michelin θα συνεχίσει να εξοπλίζει τον έτερο αναβάτη της Repsol ως το τέλος της σεζόν – αφήνοντας ένα ξεκάθαρο υπονοούμενο πως ενδεχομένως από τη νέα χρονιά όλη η εργοστασιακή ομάδα να ντύνεται Ιαπωνικά…
Είναι προφανές πλέον πως η κίνηση ετοιμαζόταν επιμελώς. Γι' αυτό δόθηκε ένα ολοκαίνουργιο RCV στον Shinya Nakano στους δύο τελευταίους αγώνες, ώστε να δοκιμαστεί το ζεύγος πλαίσιο '08 – λάστιχα Bridgestone και να μαζευτούν μερικά MB δεδομένων για τη συμβίωση. Ούτως ή άλλως, δύσκολα θα αποφύγει ο Dani μερικούς αγώνες ψαξίματος. Λογικότερο είναι να σκεφτούμε πως σηκώνει λευκή σημαία για φέτος ετοιμάζοντας πλέον την επόμενη χρονιά του.
Η συνέχεια απλά γράφτηκε με αερολογίες τύπου "ελπίζουμε και του χρόνου στα MotoGP να συμμετέχουν διάφορες εταιρείες ελαστικών" κλπ, ιδανικά γαρνιρισμένες με σάλτσες περί "σεβασμού στην εταιρεία με την οποία έχουμε κερδίσει 24 παγκόσμια πρωταθλήματα" και λοιπά ευτράπελα…
Η ουσία όμως είναι πως και η Honda κρεμάει τη Michelin κανονικότατα και μάλιστα μεσούσης της αγωνιστικής περιόδου.
Πλέον η Γαλλική ομάδα μένει με μόλις έξι αναβάτες σε σύνολο 18 και μόνο δύο εξ' αυτών εργοστασιακούς, Nicky Hayden και Jorge Lorenzo. Πέρυσι απειλούσε πως αν έχανε τη Repsol Honda θα αποχωρούσε από τα MotoGP. Μήπως η monomarca που πρότεινε πέρυσι η Dorna μας προκύψει του χρόνου συνεπεία της αδυναμίας της Michelin να ανταποκριθεί στις ανάγκες της κατηγορίας;

Όλη αυτή η ιστορία δίνει χίλια δίκια στον Valentino Rossi που χάλασε πέρυσι τον κόσμο για να αλλάξει λάστιχα. Όσοι τον κατηγορούσαν πως έψαχνε αποδιοπομπαίους τράγους τώρα το βουλώνουν (αν δεν το έχουν ήδη κάνει κοιτώντας τη βαθμολογία).
Οι πιο δυσκοίλιοι, ας ρίξουν μια ματιά στα αποτελέσματα της Τσεχίας: πρώτο Michelin στην ένατη θέση, πίσω από West και Melandri! Προσέχουμε ωστόσο πως εκεί βρέθηκε ο Andrea Dovizioso και ουχί ο Pedrosa (15ος!). Στις διήμερες δοκιμές μετά το Brno, ο Ισπανός έκανε μόλις 11 γύρους και μετά αποχώρησε δηλώνοντας πως αυτά τα λάστιχα δεν είχε νόημα να ριψοκινδυνεύει. Κάποιοι ενδεχομένως και να τον πίστευαν αν δεν ήταν ο Lorenzo που –με τα ίδια λάστιχα– έμεινε και τις δύο μέρες στην Τσεχία δηλώνοντας "χρόνοι ικανοποιητικοί, δοκιμή επιτυχής". Άλλο ένα καρφί στον ισπανικό εμφύλιο δηλώσεων; Ίσως…
Όμως, όσες φορές και να δηλώσει το HRC πως ο αναβάτης του έχει δίκιο, ο Δίας ο ίδιος να κατέβει από τον Όλυμπο για να κατακεραυνώσει το φουσκωτό ανθρωπάκι της Michelin, Bibendum, η πραγματικότητα είναι αμείλικτη και, ατυχώς για τον Pedrosa, δεν τον πάει καθόλου…
Την ώρα που ο Ισπανός δήλωνε πως απλά πάσχισε να τερματίσει (sic), ο Jorge Lorenzo έβγαινε άνετα δεύτερος στο Misano γκρεμίζοντας μονομιάς ολόκληρη την επιχειρηματολογία της Honda, τουλάχιστον σε επίπεδο χρονικής συγκυρίας.

Το επικοινωνιακό είναι ένα εντελώς διαφορετικό παιχνίδι και, προφανώς, ο Dani δεν το κατέχει. Στις δοκιμές του Brno ο μάνατζέρ του Alberto Puig έτρεχε πανικόβλητος στα πιτς προσπαθώντας να καλέσει όλους τους αναβάτες της Michelin σε αποχή από τον αγώνα. Δεν τα κατάφερε. Κάποιοι όμως θα θυμούνται μια αντίστοιχη κίνηση, τότε επιτυχή, στον αγώνα F1 της Indianapolis το 2005 που απετέλεσε το εφαλτήριο στην έξοδο της Michelin από τον θεσμό και την επερχόμενη επιβολή ενιαίας μάρκας ελαστικών – όλως τυχαίως της Bridgestone.
Στο μεταξύ, αυτό που έχει καταφέρει ο Pedrosa είναι να δείξει πολύ κατώτερος των περιστάσεων. Ένας επίδοξος πρωταθλητής ΔΕΝ αποχωρεί από δοκιμές επειδή δεν του αρέσουν τα λάστιχα. Μήπως δεν θα βρεθεί σε καταστάσεις όπου θα πρέπει να δώσει μάχες στο τέλος αγώνα με φθαρμένα ελαστικά;
Ένας επίδοξος πρωταθλητής ΔΕΝ βάζει τον μάνατζέρ του να τρέχει δεξιά κι αριστερά για να μποϋκοτάρει έναν αγώνα όπου βλέπει πως δεν θα είναι ανταγωνιστικός.
Το πρώτο βιολί της μεγαλύτερης εργοστασιακής ομάδας στον κόσμο και επίδοξος παγκόσμιος πρωταθλητής, ένας πραγματικός team leader ΔΕΝ προσπαθεί – μέσω του μάνατζέρ του – να αποτρέψει την έλευση του Andrea Dovizioso στη δεύτερη Repsol RCV με το πρόσχημα πως "δεν τον συμπαθεί". Ο Πρωταθλητής δεν φοβάται κανέναν, τους κερδίζει όλους.
Και, για να προλάβω όλους όσους θα πουν (ξαναματαπάλι…) πως πέρυσι και ο Rossi γκρίνιαζε: είναι αλλιώς να τα χώνεις για τα γαλλικά λάστιχα όταν στον αγώνα έχεις τερματίσει ΠΡΩΤΟΣ αναβάτης με γαλλικά λάστιχα – και αλλιώς όταν τερματίζεις πολύ πίσω από άλλους με τα ίδια πατούμενα (και συχνά υποδεέστερες μοτοσυκλέτες) στον ίδιο αγώνα.
Ακούς κύριε Pedrosa; Ο Dovi έρχεται…

MICHELIN

Racing Gossip

ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΟΝΤΑΣ ΤΑ MOTOGP

Η Dorna ψάχνει τρόπους να φέρει "περισσότερη ασφάλεια" και το πρώτο μέτρο που θέλει να περάσει είναι η ενιαία ηλεκτρονική διαχείριση. Μετά από κάμποσες χυλόπιτες, ο Ezpeleta κάλεσε σύσκεψη.

Κατά τη διάρκεια του αγώνα της Τσεχίας, ο κόσμος των MotoGP δεν είχε μόνο τον αγώνα να ασχολείται, αλλά περίμενε με αγωνία να μάθει τι παίχτηκε κεκλεισμένων των θυρών στη μεγάλη σύσκεψη της Dorna με τους κατασκευαστές που μετέχουν στο πρωτάθλημα.

Ο Carmelo Ezpeleta έχει πολλάκις προσπαθήσει να πείσει τα εργοστάσια να δεχτούν την επιβολή ενιαίας ηλεκτρονικής διαχείρισης για όλους, ένα μέτρο που ο Ισπανός πιστεύει πως θα καταφέρει να φέρει περισσότερη ασφάλεια στους αγώνες, ήτοι λιγότερους τραυματισμούς. Μέχρι τώρα καμιά εταιρεία δεν έχει δεχτεί το μέτρο, προεξέχουσας της Ducati, αλλά το αφεντικό της διοργανώτριας εταιρείας δεν κάνει πίσω και συνεχίζει την προσπάθεια. Δεν πρόκειται να μάθουμε ακόμα τι θα γίνει, αφού οι συσκέψεις αυτές δεν καταλήγουν σε ανακοινώσιμα συμπεράσματα –πόσω μάλλον αποφάσεις– αλλά το γεγονός είναι πως ο Ισπανός συνήθως καταφέρνει αυτό που θέλει.

Στο περιθώριο αυτής της συζήτησης, μάλιστα, ακούσαμε ένα ακόμη ανατριχιαστικό θέμα που έπεσε στο τραπέζι, την κατάργηση των σλικ ελαστικών. Η Dorna βλέπει πως η τεχνολογία των ελαστικών έχει αρχίσει να φτάνει στα ανώτερα επίπεδα που έθεσαν οι νέες μοτοσυκλέτες 800cc, δηλαδή τις εξωφρενικές ταχύτητες μέσα στη στροφή, γεγονός που αποδεικνύει η κατάρριψη των ρεκόρ σε όλες σχεδόν τις πίστες του προγράμματος. Πιστεύουν, λοιπόν, πως επιβάλλοντας λάστιχα με χάραξη αναγκαστικά οι μοτοσυκλέτες θα πρέπει να αποβάλλουν ίππους ώστε να μπορέσουν να έχουν λάστιχα που να αντέχουν έναν αγώνα.

Τώρα, γιατί εμείς πιστεύουμε πως αυτή η κατεύθυνση είναι τελείως λανθασμένη; Αν υποθέσουμε πως θα καταφέρουν να φτιάξουν μια ECU που θα δουλεύει και για τους V4 Ducati-Honda-Suzuki και για τους εν σειρά των Yamaha-Kawasaki, πράγμα όχι και τόσο απλό καθώς όλοι αυτοί οι κινητήρες είναι και πολύ διαφορετικοί μεταξύ τους, πόσο ταιριαστό είναι οι "ταχύτερες μοτοσυκλέτες του κόσμου" να αρχίσουν να ευνουχίζονται συστηματικά; Ειδικά όταν πριν μια δεκαετία τα GP500 έριχναν ένα ταληράκι δευτερόλεπτα στα SBK στις πίστες όπου έτρεχαν και οι δύο θεσμοί, διαφορές που πλέον έχουν πέσει στο επίπεδο του 1.5 δευτερολέπτου…

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

ΨΕΚΑΣΤΟ KX450F '09

Και η Kawasaki, μετά τη Suzuki, παρουσίασε το MX μοντέλο της για το 2009 με ψεκαστό κινητήρα. Το νέο KX450F αποδεικνύει πως το τσουνάμι της νέας τεχνολογίας εισέβαλε για τα καλά και στον χώρο των χωματερών αλμάτων.

Όλα άλλαξαν στο νέο KX. Δεν είναι μόνο η αλλαγή στο σύστημα τροφοδοσίας του κινητήρα, αλλά και σχεδόν τα περισσότερα σωθικά του. Ο ψεκασμός της Keihin με ένα σώμα διαμέτρου 43mm δεν χρειάζεται μπαταρία για να λειτουργήσει, καθώς η μοτοσυκλέτα αρκείται στο ρεύμα που παράγουν τρεις περιστροφές του στροφάλου για να εκκινήσει – από κει και μετά όλα είναι εύκολα. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάστηκε μια μεγαλύτερη γεννήτρια και, για να αντισταθμιστεί το επιπλέον βάρος, ο νέος στροφαλοφόρος άξονας του μονοκύλινδρου κινητήρα ελάφρυνε σημαντικά.

Παράλληλα, το πλαίσιο βασίζεται στο προϋπάρχον αλλά επανασχεδιάστηκε εκτενώς ώστε να ελαφρύνει και να λεπτύνει, οι αναρτήσεις της Kayaba επίσης άλλαξαν εσωτερικά για μεγαλύτερη σταθερότητα στα γρήγορα κομμάτια, ενώ φυσικά εντελώς ανανεωμένη είναι και η εμφάνιση της μοτοσυκλέτας. Εδώ να τονίσουμε πως στην Ευρώπη θα διατίθεται μόνο στο παραδοσιακό πράσινο χρώμα, αλλά ειδικά για την Αμερικάνικη αγορά θα προσφέρεται και ένας μαύρος χρωματισμός με το λογότυπο της Monster, έναντι περίπου 150 επιπλέον ευρώ.

Το KX250F ανανεώθηκε εκτενέστατα, παρέα με το μεγάλο, αλλά εξακολουθεί να δουλεύει με την παραδοσιακή τροφοδοσία μέσω καρμπιρατέρ.

Εδώ μοντάρεις το laptop και αρχίζεις να παίζεις με τις ρυθμίσεις του ψεκασμού… Νέα τάξη πραγμάτων για τους μηχανικούς των MX

ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ Ο SIMONCELLI

Μία που το πήρε και μία που του το πήραν πίσω. Ο πρωταγωνιστής των 250GP Marco Simoncelli αγόρασε μια γυαλιστερή BMW και άρχισε τις εξυπνάδες στον δρόμο μέχρι που τον έπιασαν…

Ήταν πολύ περήφανος που έβγαλε δίπλωμα αυτοκινήτου, πήγε μάλιστα στην ίδια σχολή με τον Valentino Rossi. Τα ΜΜΕ, τώρα που τον ανακάλυψαν, τον παρακολουθούσαν ακόμη και την ημέρα που έδωσε εξετάσεις οδήγησης και ο χαμογελαστός ψηλός με το δίπλωμα ανά χείρας έκανε τον γύρο των περιοδικών. Ώσπου βρέθηκε και κάποιος άλλος με ενδιαφέρον να δει το δίπλωμα αυτό.

Μιλάμε για τον Carabiniero που τον σταμάτησε στην περιοχή Capriolo λίγο έξω από τη Brescia, γιατί είχε μόλις κάνει μια επικίνδυνη προσπέραση σε σημείο με διπλή διαχωριστική και κοντά σε διασταύρωση. Πάει λοιπόν το δίπλωμα για μερικούς μήνες…

Αλήθεια, έχουν δει τί προσπεράσεις κάνει στους αγώνες; Ισόβια θα του ρίξουν!

Racing Gossip

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ SM ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ

Στις Σέρρες θα παιχτεί το φινάλε του φετινού Παγκοσμίου Πρωταθλήματος SM και συγκεκριμένα στις 19 Οκτωβρίου.

Ο τόπος διεξαγωγής του όγδοου και τελευταίου αγώνα στο πρόγραμμα του φετινού πρωταθλήματος εκκρεμούσε και μόλις στις 10 Αυγούστου ανακοινώθηκε και επίσημα η οριστική διεξαγωγή του στις Σέρρες.

Παράλληλα, η FIM έδωσε στη δημοσιότητα το πρόγραμμα του Παγκοσμίου SM για το 2009, όπου και πάλι ο τελευταίος αγώνας θα φιλοξενηθεί από τη χώρα μας, αυτή τη φορά στην Αθήνα (18/10) – χωρίς ωστόσο να διευκρινίζεται σε ποια πίστα. Το Supermoto Των Εθνών θα γίνει στις 11 Οκτωβρίου στο Pleven της Βουλγαρίας, όπως και φέτος. Το πρόγραμμα της επόμενης χρονιάς έχει ως εξής:

Ημερομηνία	Grand Prix	Πίστα
12 Απριλίου	Ιταλία	Turin
24 Μαΐου	Σαρδηνία	Olbia
14 Ιουνίου	Ισπανία	Valladolid
12 Ιουλίου	Ευρώπη	Castelletto di Branduzzo
23 Αυγούστου	Αυστρία	Greinbach
13 Σεπτεμβρίου	Ισπανία	θα ανακοινωθεί
4 Οκτωβρίου	Alpi di Mare	Busca
18 Οκτωβρίου	Ελλάδα	Αθήνα

DUBAI X GAMES WORLD CUP

Στα πλαίσια της φρενήρους τουριστικής ανάπτυξης που σημειώνεται τα τελευταία χρόνια στα Αραβικά Εμιράτα, το Dubai ήρθε σε νέα συμφωνία με το ESPN για τα Αραβικά X Games. Όταν μιλάει το χρήμα, όλοι οι άλλοι σωπαίνουν.

Το Dubai διοργανώνει τα X Games ήδη από το 2002, αλλά η νέα συμφωνία που υπεγράφη με διάρκεια πέντε ετών αποσκοπεί στην οργάνωση του πλουσιότερου αγώνα από κάθε άποψη. Από τις 11 ως τις 13 Δεκεμβρίου 2008 στην πόλη του Dubai ο ο διάσημος θεσμός των X Games θα φέρει αθλητές Skateboard και BMX Street, Skateboard και BMX SuperPark, Moto X Racing, Freestyle, Supermoto καθώς και ATV Enduro.

Το συνολικό έπαθλο που θα μοιραστούν οι νικητές φτάνει στα 2.5 εκατομμύρια δολάρια, ποσό ρεκόρ για μηχανοκίνητο άθλημα και δέλεαρ ικανό να προσελκύσει όλους τους μεγάλους Αμερικανούς πρωταθλητές των X Games. Περισσότερες πληροφορίες θα αναρτηθούν στην υπό κατασκευή ιστοσελίδα www.dubaixgames.com για το κοινό και www.espneventmedia.com για τα M.M.E.

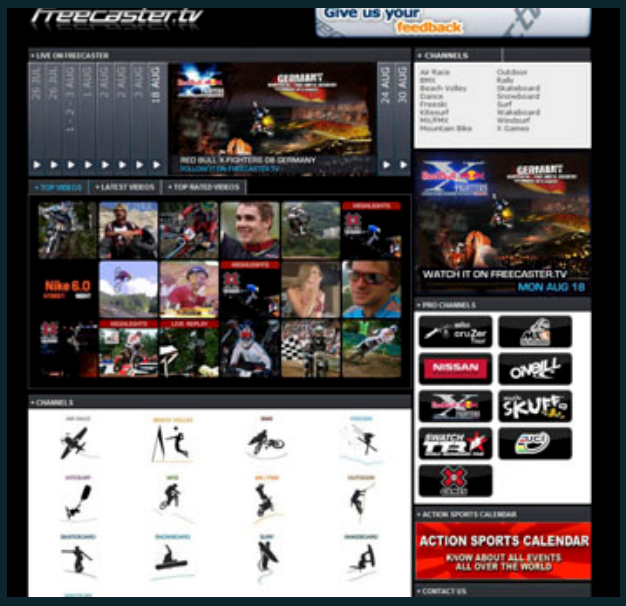
Θα αγόραζες αυτό το καπελάκι αν ήταν κόκκινο κι ανέγραφε Ducati;

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ MX ΚΑΙ SM ΖΩΝΤΑΝΑ ΣΤΟ INTERNET

Το Internet είναι το μέλλον και κάποιοι το συνειδητοποιούν στην ώρα τους. Από το 2009 τα Παγκόσμια Πρωταθλήματα Motocross και Supermoto θα μεταδίδονται ζωντανά ή μαγνητοσκοπημένα στο Διαδίκτυο

Η ανακοίνωση έγινε στις αρχές Αυγούστου και αφορά στη συμφωνία που υπεγράφη στο Βέλγιο μεταξύ της εταιρείας που προωθεί τα δύο εν λόγω Παγκόσμια Πρωταθλήματα, Youthstream, και το Freecaster.tv. Η ιστοσελίδα αυτή ήδη φέτος μεταδίδει στιγμιότυπα από το πρωτάθλημα MXGP καθώς και αρκετές σχετικές εκπομπές, αλλά από του χρόνου θα καλύπτει "τηλεοπτικά" ολόκληρα τα πρωταθλήματα, άλλοτε ζωντανά και άλλοτε μαγνητοσκοπημένα. Το σπουδαιότερο, δε, είναι πως η παρακολούθηση online των αγώνων θα προσφέρεται εντελώς δωρεάν στους θεατές!

Το Freecaster.tv βγήκε στον αέρα τον Μάιο του 2004 και ένα μήνα μετά κέρδισε το βραβείο Apple Design Award. Εδρεύει στην πόλη Namur του Βελγίου, όπου φιλοξενείται κάθε χρόνο ένας αγώνας του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος MX.



ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΠΑΡΕΙ ΤΗ ΣΕΛΑ ΤΟΥ BAYLISS;

Μεγάλο το ζητούμενο όταν η προσφορά αφορά στη μοτοσυκλέτα που έχει το φετινό Παγκόσμιο Πρωτάθλημα SBK στο χέρι. Η Ducati βλέπει παντού για τον αντικαταστάτη.

Αυτή τη φορά δεν θα μιλήσουμε για φημολογίες, επισήμως το αφεντικό της Xerox Ducati, Davide Tardozzi, χρίζει τους υποψηφίους υπονοώντας πως η καυτή σέλα θα πάει σε έναν εκ των Chris Vermeulen, Max Biaggi, Shayne Byrne! Ο πρώτος βέβαια δείχνει μάλλον χλωμός, καθώς η πρόσφατη αγωνιστική άνοδος τον κάθησε στο τραπέζι με τη Suzuki συζητώντας την ανανέωσή του συμβολαίου του. Ο ίδιος δεν θέλει να φύγει από τα MotoGP, άρα μάλλον τον διαγράφουμε.

Ο δεύτερος καίγεται να γίνει πρωταθλητής και εδώ θα ίσχυε η παροιμία "σα θέλει η νύφη κι ο γαμπρός…" Αφού όμως ο έρως είναι αμοιβαίος, γιατί δεν έχει καταλήξει σε γάμο; Κατά Tardozzi, η Ducati περιμένει μπας και κάτσει καμιά έκπληξη τύπου Ben Spies ή ακόμη μακρύτερα Vermeulen. Κατά κακόβουλους διασπορείς φημών, ο Biaggi ζητά τη μάνα του και τον πατέρα του σε χρυσό, θεωρώντας πως η Ducati τον έχει ανάγκη.

Οι Ιταλοί τρέφουν ιδιαίτερη εκτίμηση στον Shayne Byrne, με τον Βρετανό να έχει εμπειρία από MotoGP (πικρή, με τα βίαια και εύφλεκτα Aprilia RS Cube) και μεγάλη επιτυχία στα Βρετανικά SBK (BSB), άρα την κατάλληλη παιδεία για τη θέση. Χώρια που οι Άγγλοι έχουν δέσει με τη μαγιά των SBK – βλέπε Fogarty, Hodgson, Toseland, ή τον μόνο τρόπο ένας Άγγλος να ανακηρυχθεί Παγκόσμιος Πρωταθλητής.

Όταν η συζήτηση έφτασε στο όνομα Niccolo Canepa, ο Tardozzi αφενός τον έχρισε αουτσάιντερ λόγω έλλειψης εμπειρίας, από την άλλη πέταξε και ένα "δεν ξέρουμε σε ποιο πρωτάθλημα θα είναι του χρόνου," επιβεβαιώνοντας τις οργιάζουσες φήμες που τον έχουν ήδη βάλει στη σέλα μιας Alice Ducati MotoGP, την ομάδα-φυτώριο της Ducati.

FRONTFLIP

Μετά το Backflip, ήρθε η ώρα του Frontflip. Είχατε καμιά αμφιβολία πως δεν θα ερχόταν; Τώρα και σε επίσημη παρουσίαση

Τα Moto X Games 14 που διοργανώθηκαν στις αρχές Αυγούστου στο Staples Center του Λος Άντζελες επέλεξε ο Jim DeChamp για να εκτελέσει για πρώτη φορά δημοσίως στον κόσμο το νέο του κόλπο, το front flip. Και σχεδόν τα κατάφερε. Σχεδόν.

Στην πίστα προπονήσεών του το άλμα αυτό το έχει πετύχει επανειλημμένα και μπορείτε να το δείτε στη διεύθυνση http://www.youtube.com/watch?v=IS51_ywDFWA. Στον αγώνα όμως, η προσγείωσή του δεν ήταν η ενδεδειγμένη, με αποτέλεσμα να πέσει στο έδαφος με την πλάτη και να σπάσει ένα σπόνδυλο. Αν και έφυγε περπατώντας, μόλις βγήκε από την αρένα ο DeChamp κατέρρευσε. Η αποτυχημένη του προσπάθεια είναι επίσης κινηματογραφημένη, στη διεύθυνση http://www.youtube.com/watch?v=CVJMAckqmlk.

Περαστικά του για να το ξανακάνει ολοκληρωμένα αυτή τη φορά, "το έχει"…

Racing Gossip

Η ΒΟΜΒΑ ΤΗΣ HONDA ΣΤΟ MX

Ονομάζεται CR-F450R 2009 και αναμένεται να σκάσει άμεσα. Προς το παρόν υπάρχει μόνο ως φήμη, αλλά έ-έ-έρχεται…

Ο ψεκασμός έχει κάνει πλέον αισθητή την παρουσία του στον κόσμο των Ιαπωνικών MX, με Suzuki και Kawasaki να τον έχουν παρουσιάσει και επισήμως στα 450 τους για την MX1 GP. Η Yamaha έδειξε ήδη τα δικά της MX του 2009, αλλά δεν προχώρησε στην ψηφιακή εποχή – κίνηση που δεν έκαναν και οι βασικοί Ευρωπαίοι ανταγωνιστές. Δεν υπάρχει αμφιβολία πως εκεί πάει το πράγμα, καθώς στο All Japan MX πρωτάθλημα και τα τέσσερα εργοστάσια εξελίσσουν και τρέχουν ψεκαστές μοτοσυκλέτες εδώ και τουλάχιστον 2 χρόνια, περιμένοντας την κατάλληλη στιγμή να τις ρίξουν στη μάχη του Παγκοσμίου.

Μένει λοιπόν να δούμε τα MX του 2009 από τη Honda, η οποία περιμένει να κάνει την κίνησή της τελευταία. Η πληροφορία που βάζει φωτιά δεν είναι η έλευση του ψεκασμού –με απόλυτη σιγουριά, κατά τις πηγές μας– αλλά το ότι οι Ιάπωνες έχουν φτιάξει ένα 450 που ζυγίζει μόλις 98 κιλά! Προφανώς ένα CR-F με το γκάζι του 450 και το βάρος του 250 θα φέρει επανάσταση. Περιμένουμε εναγωνίως να δούμε τι έχουν σκαρώσει πάλι αυτοί οι τύποι του HRC. Η κίνησή τους αναμένεται εντός του φθινοπώρου.

ΓΕΜΙΣΕ ΤΟ DAKAR ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Επιτυχία για την διοργανώτρια ASO, αναμφίβολα. Πολλοί έβαλλαν κατά του νοτιοαμερικάνικου αγώνα θεωρώντας πως δεν έχει την αίγλη της αφρικανικής ερήμου, αλλά από τη στιγμή που έκλεισαν ήδη όλες οι θέσεις συμμετοχής στον αγώνα, ποιος νοιάζεται;

Με επίσημη ανακοίνωσή της ο ASO ξεκαθαρίζει πως δεν έχει πια νόημα να αιτείται κάποιος συμμετοχή στο νέου τύπου Dakar της Νοτίου Αμερικής. Έξι μήνες από τη στιγμή που άνοιξαν οι αιτήσεις συμμετοχής συμπληρώθηκε ο μέγιστος αριθμός που μπορεί να εξυπηρετήσει η οργάνωση και έτσι όποιος πρόλαβε, πρόλαβε.

Προτεραιότητα δόθηκε σε όσους είχαν ήδη εγγραφεί και μεταβεί στην Πορτογαλία για το ακυρωθέν "κανονικό" αγώνα που έπεσε θύμα της τρομοκρατίας, οι οποίοι αποτελούν το 65% των συμμετεχόντων στη Νότια Αμερική. Οι υπόλοιπες θέσεις καλύφθηκαν από νέες αιτήσεις. Θυμίζουμε πως ο αγώνας θα εκκινήσει στις 3 Ιανουαρίου 2009 από το Buenos Aires, θα κάνει τις βόλτες του σε πληθώρα διαφορετικών εδαφών περνώντας και από τη γειτονική Χιλή, για να τερματίσει ξανά στην πρωτεύουσα της Αργεντινής στις 18 Ιανουαρίου.

Μια χαρά ήταν το CR-F450R του 2008, αλλά μπροστά σε αυτό που φημολογείται…

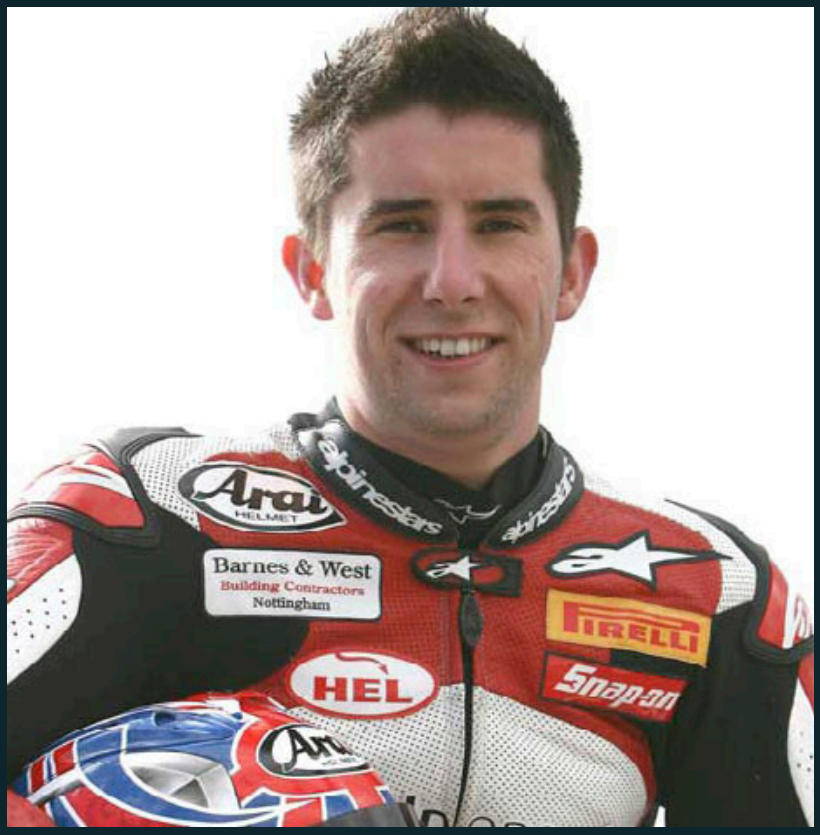
CRAIG JONES 1985-2008

Ο άτυχος Βρετανός αναβάτης έχασε τη ζωή του θυμίζοντάς μας πως όλοι αυτοί οι ήρωες της μοτοσυκλέτας που λατρεύουμε να θαυμάζουμε παίζουν στο όριο ρισκάροντας τη ζωή τους

Ο μόλις 23 ετών αναβάτης από το Northwich της Αγγλίας είχε ένα μοιραίο ατύχημα κατά τον αγώνα των Supersport στο Brands Hatch. Παλεύοντας στη βροχή σε ένα πολύ σφικτό τρενάκι τριών αναβατών, πίσω από τον Jonathan Rea και μπροστά από τον Andrew Pitt, η μοτοσυκλέτα του έδιωξε τον πίσω τροχό στην έξοδο της ταχύτατης δεξιάς Clark Curve. Πέφτοντας όμως, ο Αυστραλός Pitt που ακολουθούσε σε απόσταση αναπνοής δεν είχε καμία απολύτως δυνατότητα να τον αποφύγει και η μοτοσυκλέτα του χτύπησε με δύναμη τον άτυχο Jones στο κεφάλι. Ο αναβάτης της Parkalgar Honda έμεινε αναίσθητος στη μέση της πίστας, ο αγώνας διεκόπη και μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο σε κώμα για να καταλήξει το ίδιο βράδυ. Η τραγική ειρωνεία είναι πως, σύμφωνα με τον κανονισμό, ο Jones ανακηρύχθηκε δεύτερος στον αγώνα, θέση που κατείχε την ώρα της μοιραίας πτώσης του.

Ο Craig Jones εμφανίστηκε στη σκηνή της Αγγλίας κερδίζοντας το British Junior Superstock Championship το 2002 και από κει προήχθη στο Βρετανικό Supersport με την ομάδα της Triumph Valmoto. Την επόμενη χρονιά πήρε την πρώτη νίκη της τετρακύλινδρης Triumph Daytona 600 και το 2005 μετακόμισε σε μια ομάδα με πρωταθλητικές βλέψεις, τη Northpoint Honda. Μετά από επτά βάθρα και τη δεύτερη θέση του πρωταθλήματος πέρασε στο Παγκόσμιο και τη Foggy Petronas το 2006, ενώ μετά τη διάλυση της ομάδας του Fogarty πέρασε στη Reve Ekerold Honda το 2007 και την Parkalgar Honda φέτος που έμελλε να είναι και η τελευταία του συνεργασία.

Σε ένδειξη τιμής για τον Jones, οι υπεύθυνοι της νέας πίστας που κατασκευάζεται στον Πορτογαλικό νότο, Parkalgar Algarve Motopark, ανακοίνωσαν πως μια στροφή της θα πάρει το όνομα του άτυχου αναβάτη. Η πίστα ανήκει στην ίδια εταιρεία που κατέχει και την ομάδα με την οποία έτρεχε φέτος ο Jones.



BIAGGI ΓΙΑ ΤΗΝ APRILIA

Η Ιταλική εταιρεία επιστρέφει στα SBK, αλλά μέχρι τώρα έχουμε δει μόνο τη νέα της V4 μοτοσυκλέτα. Περί αναβατών δεν γίνεται ακόμη λόγος και φυσικά τα σενάρια φουντώνουν. Είναι να μη σε δουν με λάθος άνθρωπο…

Πολύς λόγος γίνεται στο paddock των SBK αναφορικά με το ποιος θα στελεχώσει τις νέες ομάδες που μπαίνουν από του χρόνου, BMW και Aprilia. Η μεν πρώτη έχει τουλάχιστον ανακοινώσει τον Ruben Xaus και φέρεται να είναι πολύ κοντά στον Troy Corser, αλλά για τη δεύτερη δεν έχει επισημοποιηθεί τίποτα.

Η σέλα του RSV4, λοιπόν, αποκτά καθημερινά όλο και περισσότερους δελφίνους, με πρωταγωνιστή ως τώρα τον ένα και μοναδικό Max Biaggi, ο οποίος έχει επανειλημμένα θεαθεί να μιλάει με ιθύνοντες της Aprilia, όπως ο αγωνιστικός της διευθυντής Giampiero Sacchi (ο λεπτός κύριος στη δεξιά άκρη της φωτογραφίας). Λέγεται πως στο Brno οι δύο άντρες συναντήθηκαν για αρκετή ώρα κεκλεισμένων των θυρών – και έχει πολύ νόημα η Aprilia να θέλει έναν δημοφιλή και έμπειρο Ιταλό αναβάτη.

Από την άλλη, ο Biaggi πιέζει μεγαλόφωνα και δημοσίως τη Ducati να του δώσει του χρόνου τη μοτοσυκλέτα του Troy Bayliss, αλλά αν αυτό δεν γίνει τότε θα κοιτάξει σίγουρα μια εργοστασιακή σέλα όπως έχει πολλάκις δηλώσει.

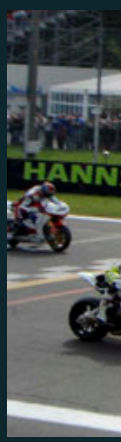
Ένας ακόμη αναβάτης που παίζει σοβαρά για την Aprilia είναι ο Γερμανός Alex Hofmann, ο οποίος κάνει την περισσότερη δουλειά στην εξέλιξη του RSV4 αυτόν τον καιρό. Με εμπειρία MotoGP και μια δυνατή αγορά πίσω του δεν είναι και αμελητέα ποσότητα, ειδικά αν οι Ιταλοί κατεβάσουν ομάδα δύο αναβατών.

SUPERPOLE ΤΕΛΟΣ!

Αλλάζει από το 2009 η μέθοδος καταρτισμού της σειράς στην εκκίνηση των SBK, με μια νέα διαδικασία εμπνευσμένη από τη F1

Με ανακοίνωση της FG Sport, από την ερχόμενη σεζόν των SBK η διαδικασία που ίσχυε από το 1998 και γνωρίζαμε ως Superpole καταργείται. Αντί του ενός γύρου που θα βγάλει τη σειρά εκκίνησης, οι αναβάτες πλέον θα τρέχουν χρονομετρημένα δοκιμαστικά το πρωί του Σαββάτου και οι 20 καλύτεροι χρόνοι θα εισέρχονται σε μια διαδικασία διάρκειας 50 λεπτών που θα αρχίζει στις 15:00 της ίδιας μέρας. Στο τέλος ενός δωδεκαλέπτου χρονομετρημένων γύρων θα αποκλείονται οι τέσσερις πιο αργοί, μετά ακολουθούν επτά λεπτά διάλλειμα και άλλο ένα δωδεκάλεπτο, με το οποίο θα φεύγουν πάλι οι οκτώ πιο αργοί χρόνοι. Έτσι μένουν οκτώ αναβάτες που με ένα επτάλεπτο διάλλειμα θα επιστρέψουν στην πίστα για τελευταία 12 λεπτά που θα καθορίσουν τις δύο πρώτες σειρές εκκίνησης.

Ο αφεντικός της διοργανώτριας, Paolo Flammini, επίσης ανακοίνωσε πως οι ισχύοντες τεχνικοί κανονισμοί θα παραμείνουν ως έχουν τουλάχιστον ως και το 2010.



EASTERN CREEK ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ

Όλα για όλα στον εμφύλιο της Αυστραλίας για τα μάτια της νυχτερινής F1. Ο Ecclestone ζητά προβολείς για να εναρμονίσει τις τηλεοπτικές μεταδόσεις του προϊόντος του παγκοσμίως

Το θέμα προέκυψε μετά την "ανακάλυψη" των νυχτερινών GP υπό το φως των προβολέων. Με αυτόν τον τρόπο οι διοργανωτές των Παγκοσμίων Πρωταθλημάτων βλέπουν την ευκαιρία να προβάλλουν τους αγώνες τους στις αγορές που τους ενδιαφέρουν σε ώρες τηλεοπτικά πρόσφορες και όχι στα μαύρα ξημερώματα.

Το πρόβλημα όμως είναι πως η Μελβούρνη αρνείται πεισματικά να επενδύσει αλά Qatar στην πίστα της και η κατάσταση οξύνθηκε όταν οι αρχές του Σίδνεϊ δήλωσαν πως είναι πρόθυμες να επενδύσουν 93 εκατομμύρια δολάρια για να κάνουν ακριβώς αυτό στην πίστα Eastern Creek, επεκτείνοντάς την παράλληλα σε μια "Supercircuit", όπως την ονόμασαν, με πολλαπλές διαδρομές για διάφορα αθλήματα. Σιγοντάροντας με δηλώσεις του στυλ, "ο κύριος Ecclestone έχει σιχαθεί τις απανωτές αρνήσεις της Μελβούρνης," οι υπεύθυνοι της πίστας ελπίζουν πως θα κλέψουν τον Αυστραλιανό αγώνα και τα έσοδα που αυτός συνεπάγεται.

Το θέμα αυτό δεν είναι καθόλου αδιάφορο για τα MotoGP, καθώς εδώ έγινε φέτος ο πρώτος νυχτερινός αγώνας, δίνοντας το παράδειγμα που σύντομα θα ακολουθήσει και η Μαλαισία. Αν το πείραμα διαδοθεί, τότε οι διοργανωτές θα μπορούν να ασκήσουν περισσότερη πίεση σε παραδοσιακές πίστες, όπως το Phillip Island λ.χ., να φωτιστούν για νυχτερινό αγώνα ή να τον χάσουν…

Racing Gossip

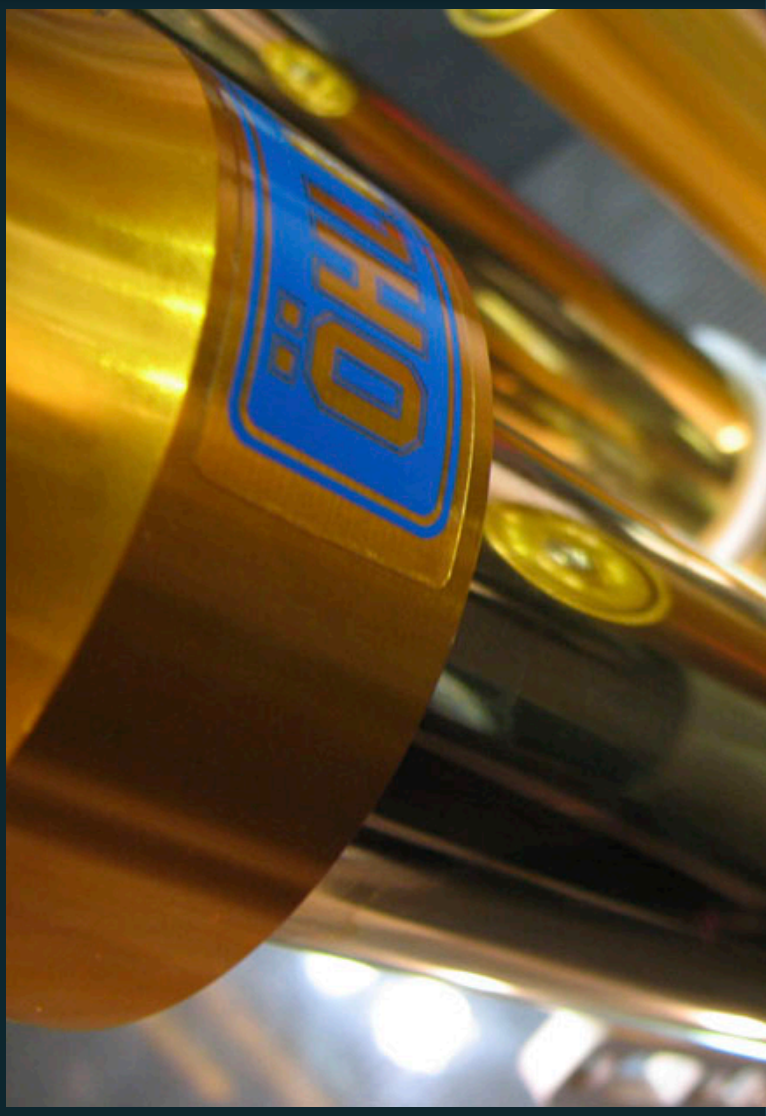
ΕΝΕΡΓΗ ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΣΤΑ SBK

Η Yamaha και η Ohlins δοκιμάζουν στα εργοστασιακά SBK τη νέα γενιά ενεργών αναρτήσεων. Τι είναι αυτό;

Απλά, ένας ηλεκτρονικός μηχανισμός ενσωματωμένος στην ανάρτηση αναλαμβάνει τις ρυθμίσεις των αποσβέσεών της σε πραγματικό χρόνο προσαρμοζόμενος στις συνθήκες του αγώνα που αντιλαμβάνεται μέσω μιας σειράς αισθητήρων. Μιλάμε δηλαδή για μια ηλεκτρονική ανάρτηση που ρυθμίζεται μόνη της.

Ήδη έχουν γίνει κάμποσες δοκιμές και ο Troy Corser έχει εκφραστεί με καλά λόγια για την απόδοση αυτού του συστήματος. Σύμφωνα με τον Anders Andersson της Ohlins, η επιλογή των SBK αντί των MotoGP ως πεδίο δοκιμών έγινε με κριτήριο την μεγαλύτερη ευκολία, καθώς τα πρωτότυπα των GP είναι υπερβολικά ευαίσθητα σε αλλαγές και θα ήθελαν πολλές προσαρμογές σε κάθε αλλαγή της ανάρτησης. Επιπλέον, όμως, υπάρχει και η θέληση των Σουηδών να έχουν σύντομα το σύστημα στο εμπόριο για τις μοτοσυκλέτες δρόμου. Δια του λόγου το αληθές, ο Andersson εξηγεί:

"Έχουμε δύο εκδόσεις του συστήματος, μια πολύ πολύπλοκη και μια πιο απλή. Η πρώτη απαιτεί μια σειρά αισθητήρων προεγκατεστημένων στο όχημα και ήδη την πουλάμε σε εταιρείες αυτοκινήτων, όπως οι Volvo και Audi. Η δεύτερη όμως είναι αυτή που μας ενδιαφέρει περισσότερο για τη μοτοσυκλέτα, γιατί μπορεί να προστεθεί στη νέα μας σειρά αναρτήσεων TTX, ακόμη και εκ των υστέρων, καθώς οι αισθητήρες που απαιτούνται είναι εύκολα προσβάσιμοι.»



CAIROLI ΕΚΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥΜΠΑ Η MX2

Ένας σοβαρός τραυματισμός του Σικελού αναβάτη της Yamaha τον έβγαλε εκτός διεκδίκησης τίτλου και προκαλεί πονοκέφαλο στην αποστολή της Ιταλίας στο MX των Εθνών

Ο ταλαντούχος αναβάτης έδειχνε ως το αδιαφιλονίκητο φαβορί για τον τίτλο στην κατηγορία MX2 του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος MX, ώσπου μια άσχημη πτώση στον αγώνα της Νότιας Αφρικής τον έστειλε στο χειρουργείο με μια σοβαρότατη ρήξη πρόσθιου χιαστού στο αριστερό του γόνατο. Εγχειρίστηκε από τον Dr. Claes στο Βέλγιο και όλα πήγαν καλά, αλλά ώσπου να επιστρέψει τα δύο εργοστασιακά KTM των Tommy Searle και Tyla Rattray θα έχουν ήδη μετατρέψει την υπόθεση τίτλος σε μια ενδοοικογενειακή διαμάχη.

Παράλληλα, η απουσία του Cairoli είναι σημαντική και για την Εθνική Ιταλίας που ετοιμαζόταν για το MX των Εθνών, το οποίο θα φιλοξενηθεί στο Donington Park της Αγγλίας στις 28 Σεπτεμβρίου. Και σα να μην έφταναν όλα αυτά, προέκυψε και μια διαμάχη με τη Yamaha για θέματα προβολής των χορηγών που θέτει εν αμφιβόλω και τη συμμετοχή του David Philippaerts, πρωτοπόρου στην MX1.

Ο CHAD REED ΣΤΗ SUZUKI

Μετά από ένα θορυβώδες διαζύγιο με τη Yamaha, ο πρωταθλητής AMA Supercross πέρασε ένα διάστημα στον αέρα για να ξανακάνει θόρυβο με τη μεταπήδησή του στη Suzuki

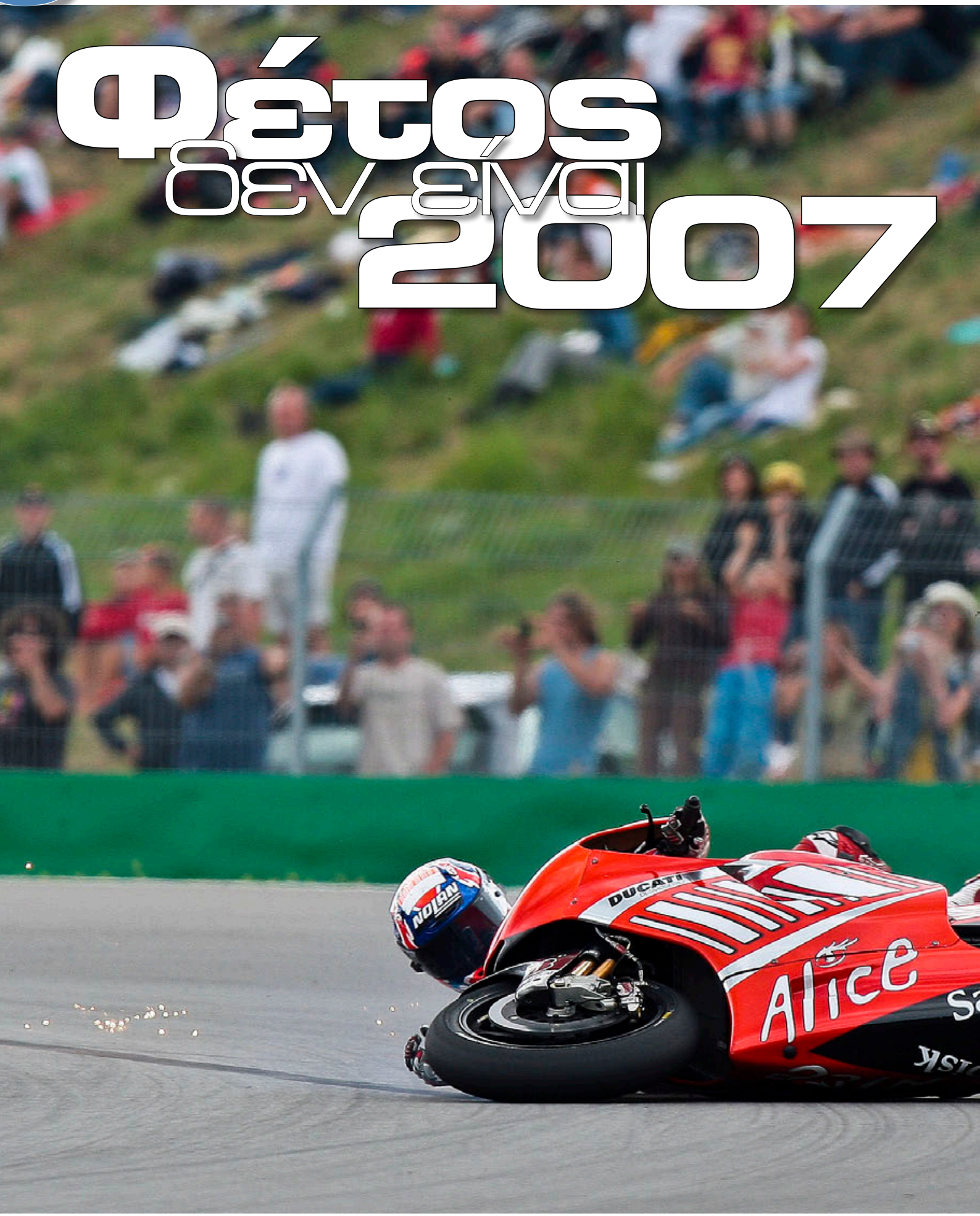
Η American Suzuki Motor Corporation ανακοίνωσε στις 8 Αυγούστου την ένταξη του Αυστραλού Chad Reed στην εργοστασιακή της ομάδα Rockstar Makita Suzuki για το 2009.

Ο Reed πριν λίγο καιρό χώρισε μάλλον όχι φιλικά με την προηγούμενή του ομάδα, L&M Yamaha, μετά από πετυχημένη συνεργασία πολλών ετών και αποκορύφωμα τον τίτλο Supercross των Η.Π.Α. Αν και δεν έγινε γνωστή η αιτία, λέγεται πως πίσω απ' όλα ήταν το χρήμα, καθώς τα Αμερικάνικα πρωταθλήματα έχουν επηρεαστεί έντονα από την διαφαινόμενη ύφεση της εγχώριας οικονομίας. Έτσι, για αρκετό διάστημα ο Reed έβλεπε πως δεν θα μπορούσε να βρει το συμβόλαιο που ήθελε και είχε φτάσει ένα βήμα πριν συμφωνήσει να μετακομίσει στην Αυστραλία για να τρέξει σε αγώνες αυτοκινήτων.

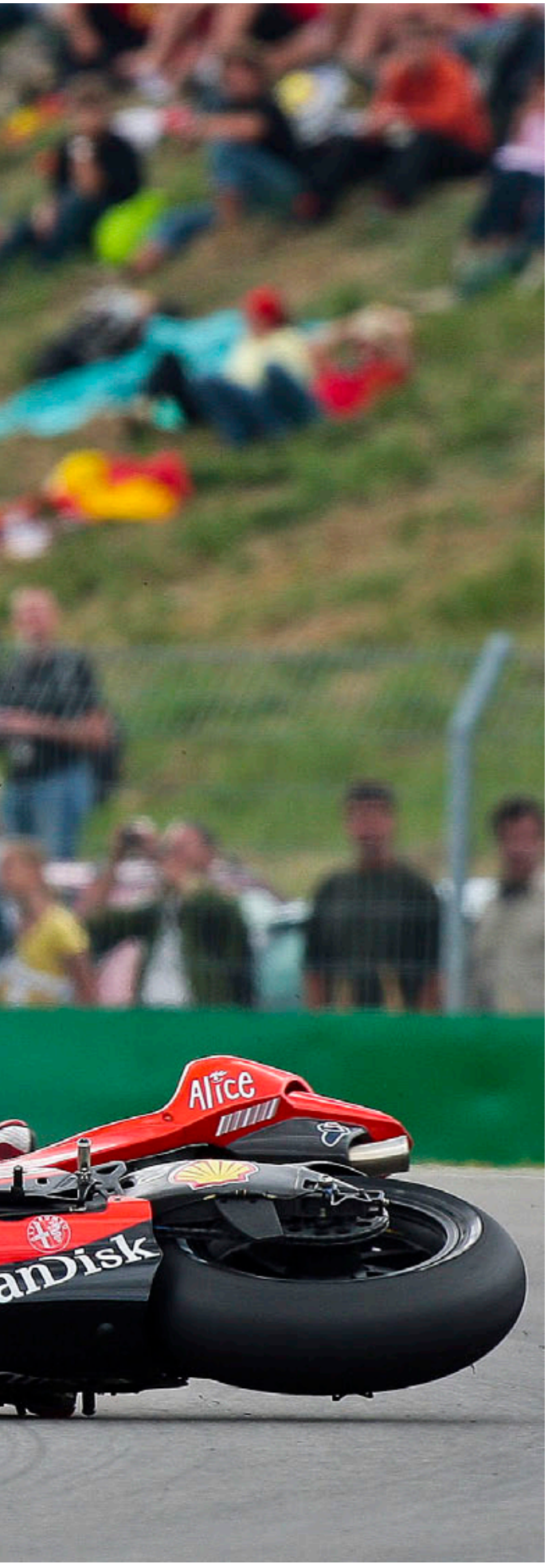
Η μεταγραφή του πέρασε από πολλές διαπραγματεύσεις, καθώς αρχικά επήλθε συμφωνία με την ομάδα αλλά το ποσό δεν εγκρίθηκε από την Ιαπωνία. Τελικά μυστηριωδώς άλλαξαν άποψη και δέχτηκαν να υπογράψουν ένα "άκρως ικανοποιητικό συμβόλαιο που δεν περίμενα με τίποτε να βρω," όπως δήλωσε μετά πανευτυχής ο Reed. Λέγεται πως στην όλη συμφωνία έβαλε το χεράκι του και ο πρώην αναβάτης της ομάδας, Ricky Carmichael.

Ο 26 ετών Chad Reed άρχισε την επαγγελματική καριέρα στις Η.Π.Α. το 2002 και έκτοτε έχει κατακτήσει ένα Πρωτάθλημα AMA 125cc East Region (2002), δύο Πρωταθλήματα AMA Supercross (2004 και 2008), ενώ κέρδισε και το 2004 US Open. Τα χρόνια αυτά έχει καταφέρει 42 νίκες και 82 βάθρα – γι' αυτό και μάλλον τα αξίζει τα λεφτά του.

Φέτος δεν είναι 2007



κείμενο: Κων/νος Δάλλας,
φωτό: Ducati Corse, Honda, Kawasaki Racing, Suzuki MotoGP, Yamaha Racing, Αρχείο eBike



Το κατά Rossi ευαγγέλιο εμπεριέχει μπόλικο ψυχολογικό πόλεμο τόσο μέσα στην πίστα όσο και έξω από αυτή, στα μικρόφωνα και τις κάμερες. Την πρώτη φετινή μεγάλη "επιχείρηση" την είδαμε στη Laguna Seca - και τα αποτελέσματα αυτής στους καταστροφικούς για τον Casey Stoner αγώνες του Brno και του Misano...

>> MotoGP

Αρκετοί φίλοι του σπορ -ανάμεσά τους και εγώ- δυσκολευόντουσαν να πιστέψουν ότι η τακτική Rossi θα μπορέσει να "σπάσει" τον σχεδόν αλάθητο Stoner. Έλα όμως που έφτασε το Brno στα μέσα του Αυγούστου -ο πρώτος αγώνας μετά την καλοκαιρινή ανάπαυλα-, στο οποίο γίναμε για μια ακόμη φορά μάρτυρες του χαρίσματος που έχει ο Rossi να καταρρακώνει ψυχολογικά τους αντιπάλους του, βγάζοντάς τους εκτός εαυτού. Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή για να αναλύσουμε το ιστορικό του αγώνα.

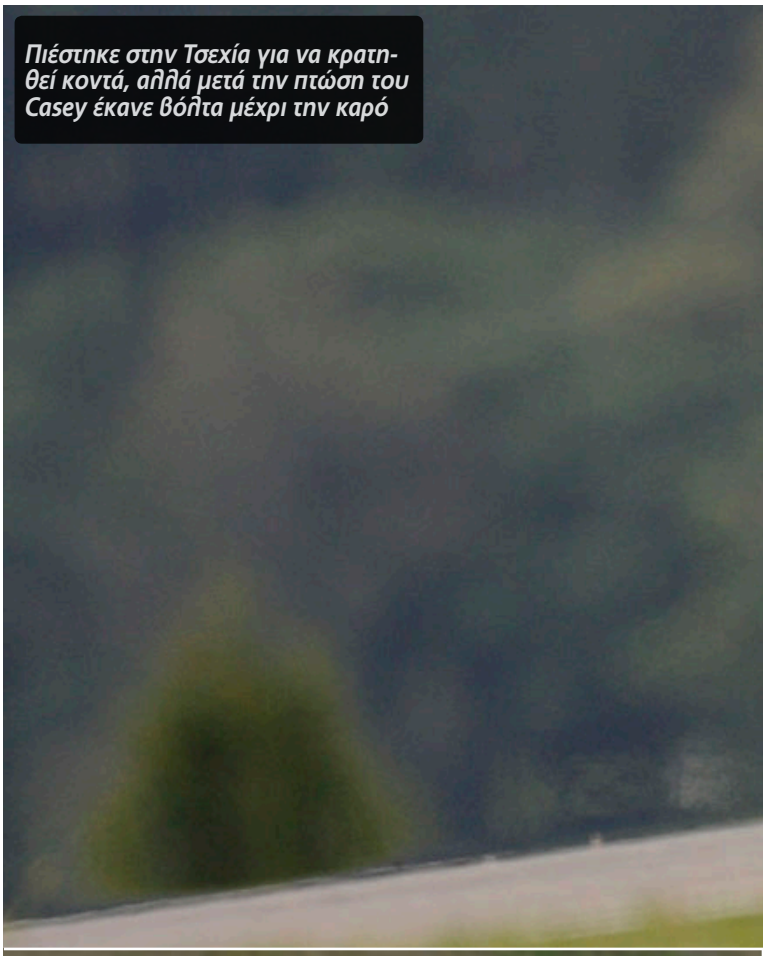
Από την Παρασκευή στα ελεύθερα, ο Casey Stoner έδειχνε και πάλι δυνατότερος όλων, γράφοντας τον ταχύτερο χρόνο στα δεύτερα ελεύθερα. Αναμενόμενα, ο μόνος που μπορούσε να παίξει μαζί του ήταν ο Rossi, που είχε σημειώσει οριακά καλύτερο χρόνο από τον Stoner στα πρώτα ελεύθερα και βρισκόταν ακριβώς πίσω του στην τελική κατάταξη των δεύτερων. Πίσω από τον Rossi το χάος. Αναλαμπές από τους φρεσκοεπισκευασμένους Capirossi και Hopkins, πουθενά οι Pedrosa, Lorenzo και Dovisiozo. Ο λόγος; Σωστά μαντέψατε, η Michelin είχε κάνει για μια ακόμη φορά το θαύμα της. Μετά τις υποσχέσεις για βελτιωμένη επάνοδο στο δεύτερο μισό της σεζόν και αλλαγή στρατηγικής στον τρόπο που επιλέγονται τα ελαστικά για τις ομάδες (βλ. Race Editorial προηγούμενου τεύχους), οι Γάλλοι κατάφεραν να τα κάνουν θάλασσα για δεύτερη συνεχόμενη φορά. Οι πρωτοκλασάτοι αναβάτες τους γυρνούσαν ένα και δύο δευτερόλεπτα πιο αργά από τους Rossi και Stoner, ενώ απόδειξη των λανθασμένων επιλογών της Michelin ήταν η ανεβασμένη επίδοση του Nakano, που έχοντας στη διάθεσή του μια φαινομενικά ίδια μοτοσυκλέτα με τον Pedrosa (full factory μοντέλο '08 το λένε αυτό), βρισκόταν ψηλότερα από κάθε άλλο Honda στις δοκιμές. Λέτε να είχε να κάνει με το ότι χρησιμοποιεί ελαστικά της Bridgestone; Μη γινόμαστε κακοί τώρα...

Η αναμενόμενη αλλαγή του καιρού το Σαββάτο αναστάτω-

σε όλες τις ομάδες στα χρονομετρημένα, καθώς το νερό που έριχνε εκείνη την ώρα έφτανε για να ξεχειλίσει τον Κηφισό. Οι Stoner και Rossi πρόλαβαν και έγραψαν τους καλύτερούς τους γύρους στην αρχή του session όπου το νερό ήταν ακόμη υποφερτό, με αποτέλεσμα να πάρουν τις δύο πρώτες θέσεις στη σχάρα εκκίνησης. Όλοι όσοι προσπάθησαν να σκαρφαλώσουν την κατάταξη στο δεύτερο μισό της διαδικασίας δεν κατάφεραν κάτι περισσότερο από μια τρύπα στο απίστευτο νερό που είχε μαζέψει η ολοκαίνουργια άσφαλτος του Brno. Μόνο οι West και Melandri έκαναν το θαύμα, καταφέρνοντας να βελτιώσουν τη θέση από την οποία θα εκκινούσαν την επομένη παρά τα ποτάμια που είχε μαζέψει το Brno. Και καλά ο πρώτος, που είναι γνωστός για τις εξαιρετικές του επιδόσεις όταν το νερό φτάνει μέχρι τα ρεζερβουάρ, ο Melandri πως το κατάφερε; Αναζητήστε τους λόγους στην από κοινού λύση του διετές συμβολαίου του με την Ducati και την ανάγκη εύρεσης ομάδας για να παραμείνει στα MotoGP του χρόνου χωρίς να ρίξει υπερβολικά τις οικονομικές του απαιτήσεις. Προσθέστε και την εμφανή βελτίωση των Elias και Guintoli, αναβατών της ημιεργοστασιακής ομάδας της Alice Ducati, που δείχνει πως οι Ιταλοί έχουν βρει κάποια άκρη με την αδυναμία όλων -πλην Stoner- να οδηγήσουν αξιοπρεπώς την GP8. Με τόσο νερό στην πίστα, ο Vermeulen εξασφάλισε μια καλή θέση εκκίνησης, ο Pedrosa πήγε χειρότερα από το σύνηθες τρίο-σκούπα της πίστας (Guintoli, West, Melandri), και οι Dovizioso, Lorenzo, Edwards και Toseland κοιμήθηκαν ονειρευόμενοι ένα λάστιχο της προκοπής για τον αγώνα της επομένης - πράγμα που μόνο με θαύμα ή οργανωμένη διάρρηξη στο φορτηγό της Bridgestone θα μπορούσε να συμβεί.

Του έκανε τη ζωή εύκολη

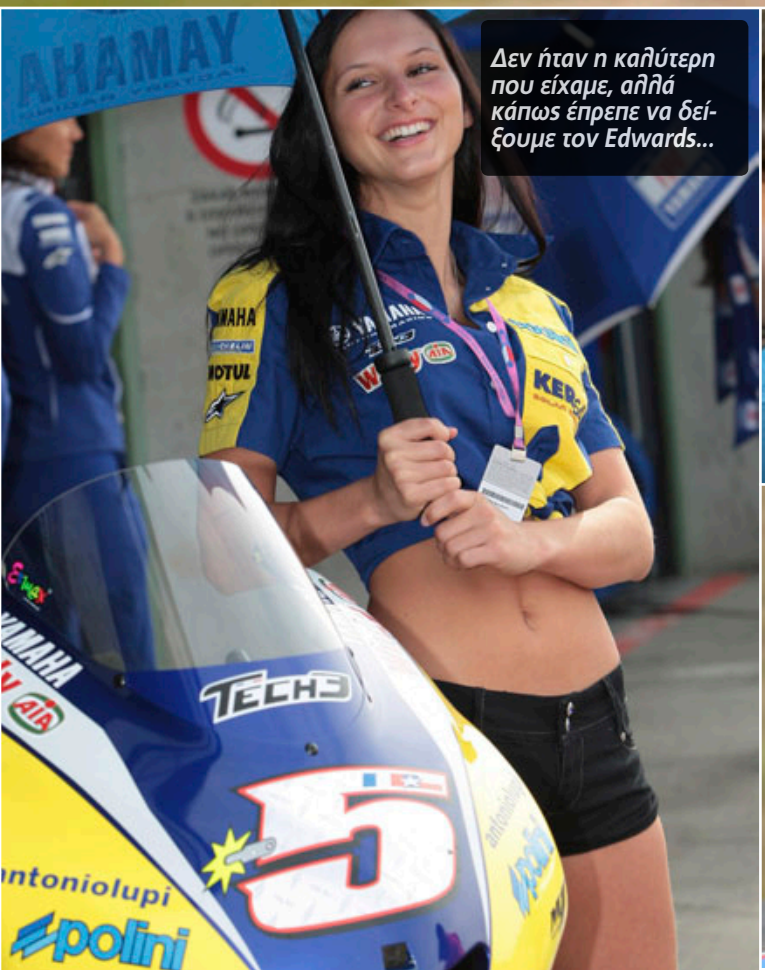
Την Κυριακή ξημέρωσε μια εντελώς διαφορετική μέρα σε ό,τι αφορούσε τον καιρό. Στεγνές συνθήκες, αυξημένη θερμοκρασία και παρουσία αρκετών μαύρων σύννεφων - τα οποία όμως δεν εξέφρασαν εμπράκτως τις απειλητικές τους διαθέσεις. Έχοντας δει τον -στεγνό τελικά- αγώνα, πιστεύω ότι θα ήταν καλύτερα για όλους αν έβρεχε, καθώς οι τραγικές διαφορές των πρώτων της Bridgestone με των πρώτων της Michelin θα ήταν μάλλον μικρότερες - και οι ελπίδες να δούμε μια μάχη της προκοπής σαφώς πιο ζωντανές. Αντ' αυτού, λίγο έλειψε να ρίξει γύρο ο Rossi στον Pedrosa - πράγμα που θα συνέβαινε με απόλυτη βεβαιότητα αν δεν είχε πέσει ο Stoner και συνέχιζαν να μάχονται με τον ίδιο καταιγιστικό ρυθμό. Αυτό ήταν και το καθοριστικό σημείο του αγώνα - στον έβδομο μόλις γύρο, ο Stoner έχασε το μπροστινό σε μια δεξιά και μια πέτρα που σφηνώθηκε στις πεταλούδες του ψεκασμού δεν του επέτρεψε να συνεχίσει τον αγώνα. Ένα γύρο πριν, ο Rossi είχε αρχίσει να μειώνει τη διαφορά, πράγμα που μάλλον είδε ο Stoner από το pit board και προσπάθησε να απαντήσει. Μέχρι εκείνη τη στιγμή, οι δυο τους γυρνούσαν σε ένα εξωφρενικό για τους υπόλοιπους ρυθμό - κοντά 2 sec ταχύτερα στο γύρο από τον τρίτο και περισσότερα από 3 sec από τον τρίτο στη βαθμολογία Pedrosa, που πάσχιζε να μείνει εντός αγώνα από τις τελευταίες θέσεις της κατάταξης. Από τον όγδοο γύρο μέχρι τον τερματισμό, ο Rossi μείωσε το ρυθμό του κατά 1.5 sec και έφερε τη Yamaha



Πιέστηκε στην Τσεχία για να κρατηθεί κοντά, αλλά μετά την πτώση του Casey έκανε βόλτα μέχρι την καρό

Πήγαινε τέρμα μέχρι που έπεσε. Μάλλον πρέπει να μελετήσει καλύτερα τα βιβλία στρατηγικής αγώνων...

Απίστευτος ο Elias στους δύο τελευταίους αγώνες. Μακάρι να συνεχίσει έτσι



Δεν ήταν η καλύτερη που είχαμε, αλλά κάπως έπρεπε να δείξουμε τον Edwards...

277 εκκινήσεις σε GP συμπλήρωσε ο Loris στο Misano. Θα τις τρακοσαρήσει άραγε;

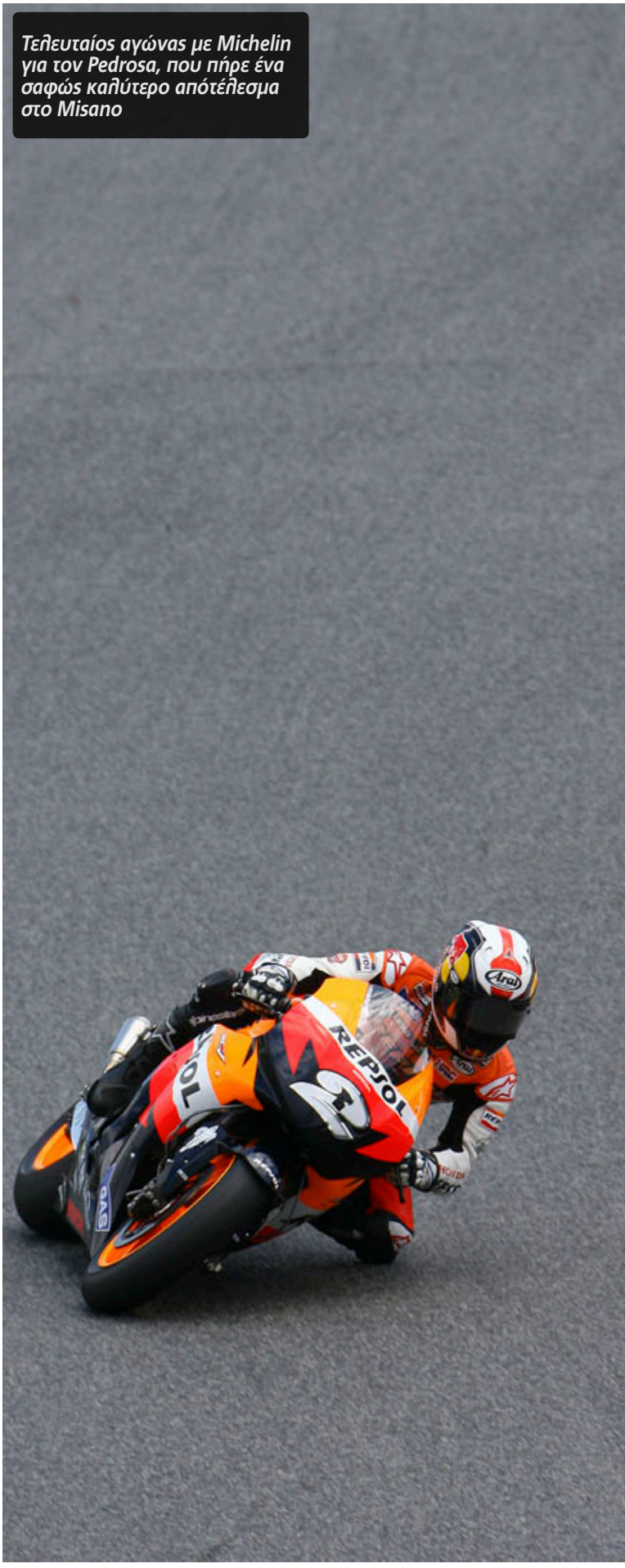
Μπήκε 10άδα στο Brno και το Misano, δείχνοντας ότι κάτι έχει βρει στις ρυθμίσεις της Ducati

του πρώτη στην καρό σημαία με 15 sec διαφορά από τον δεύτερο. Λογικά, το ενδιαφέρον όλων επικεντρώθηκε στις πιο πίσω θέσεις, όπου πραγματικά υπήρχε δράση. Δεδομένης της στενάχωρης κατάστασης που αντιμετώπιζαν όλοι οι αναβάτες της Michelin, πίσω από τον Rossi πάλευαν οι πιο απίθανοι τύποι. Αρχικά, υποψήφιοι για τη δεύτερη θέση ήταν τα δύο μπλε Suzuki των Capirossi και Vermeulen, κάνοντας μερικές προσπεράσεις κάπως ριψοκίνδυνες για την εικόνα της ομάδας τους - θα συμφωνήσετε ότι δεν θα ήταν και πολύ όμορφο να έριχνε ο ένας τον άλλο και να κατέληγαν στην αμμοπαγίδα... Από κοντά ο Toni Elias, που ξεκίνησε από τη 13η θέση, και στο κατόπι του οι John Hopkins και Antony West, τα δύο εργοστασιακά Kawasaki. Δυνατός και ο Nakano με το εργοστασιακό RCV, μπήκε στο παιχνίδι από τα μέσα του αγώνα. Το τοπίο ξεκαθάρισε κάπου εκεί, καθώς οι Vermeulen και Hopkins δεν μπόρεσαν να διατηρήσουν τον αρχικό τους ρυθμό και αποσύρθηκαν από τη μάχη του βάθρου. Ο Elias ανέβηκε στη δεύτερη θέση, οδηγώντας σταθερά και με ένα πολύ καλό γυρολόγιο, ο Capirossi συμπλήρωσε το βάθρο και ο Nakano πήρε το καλύτερο αποτέλεσμά του για φέτος, τερματίζοντας τέταρτος.

Από εκεί και πίσω, το χάος ήταν ακόμα μεγαλύτερο. Ο West βρέθηκε στην 5η θέση, ο Vermeulen στην 6η και ο συνηθισμένος στο ρόλο της σκούπας Melandri έκανε το θαύμα και ανέβηκε μέχρι την 7η θέση. Ο Alex de Angelis ήταν πίσω του, για να φτάσουμε επιτέλους στον πρώτο αναβάτη της Michelin, τον Andrea Dovizioso, που με νύχια και δόντια κατάφερε να πάρει την 9η θέση, κοντά 39 δευτερόλεπτα πίσω από τον Rossi. 10ος ο Lorenzo, που κατάφερε να περάσει τον Hopkins λίγο πριν τη σημαία του τερματισμού. Ο Guintoli από την 12η θέση είχε οπτική επαφή με τους μπροστινούς του και ήταν ο τελευταίος αναβάτης που τερμάτισε τον αγώνα με μια λογική διαφορά από τους προπορευόμενους. Μετά, 31 ολόκληρα δευτερόλεπτα πίσω από τον συμπαθή Γάλλο με την Alice Ducati, τερμάτισε ο Toseland. 10 sec πίσω του ο Edwards και άλλα 16 sec μετά ο Pedrosa, 1 λεπτό και 37 δευτερόλεπτα πίσω από τον Rossi - πάλι καλά που δεν ήταν τελευταίος, αν και λίγο έλειψε να τον περάσει ο De Puniet, ο οποίος -κλασικά- έπεσε και συνέχισε τον αγώνα, φτάνοντας μέχρι την ουρά του Dani. Αν είχε ένα γύρο ακόμα...

Μια από τα ίδια στο Misano

Φτάσαμε λοιπόν στο δεύτερο αγώνα επί Ιταλικού εδάφους, όπου η καθιερωμένη διαδικασία στα ελεύθερα και τα χρονομετρημένα ήταν και εδώ ίδια: Stoner κερνάει, Stoner πίνει. Αυτό το παιδί δεν καταλαβαίνει πραγματικά τίποτα, είναι ο μόνος αναβάτης που μπορεί και οδηγεί πέρα από κάθε όριο πρόσφυσης, βασιζόμενος κατά ένα μεγάλο ποσοστό στα ηλεκτρονικά της Ducati του. Πως το καταφέρνει αυτό, ένας Θεός ξέρει... Πίσω του, ξανά ο Rossi, μόνο που αυτή τη φορά υπήρχε μια μεγάλη αλλαγή: οι αναβάτες της Michelin δεν ήταν εντελώς για τα μπάζα. Ο Lorenzo έπαιζε ψηλά καθ' όλη τη διάρκεια των χρονομετρημένων, και στη λήξη τους βρέθηκε στην 3η θέση με πραγματικά ελάχιστη διαφορά από τον Rossi. Πίσω του ένα ακόμη Michelin, ο Randy de Puniet, ακολουθούμενος από τον φορμαρισμένο Toni Elias. Στην 6η θέση ήταν ο Pedrosa, ναι μεν ένα δευτε-



Τελευταίος αγώνας με Michelin για τον Pedrosa, που πήρε ένα σαφώς καλύτερο απότέλεσμα στο Misano

Βρήκαν λέει τρόπο στη Ducati να μειώσει τις κλίσεις του στις στροφές - το μπροστινό του όμως στο Misano είχε άλλη άποψη

Αγωνιά ο "πατέρας" της Desmosedici GP8, ένας μηχανικός που πολλοί θα ήθελαν να έχουν στην ομάδα τους...

Γουρλής ο Maradona, που θέλω να πιστεύω ότι στην πίστα κατέβηκε χωρίς το εμπόρευμα...

Αρκετοί από αυτούς τους κιτρινισμένους πήγαν από το χωριό του Rossi στο Misano με τα πόδια - σαν το τάμα στην Τήνο ένα πράμα

Βρήκε λάστιχο της προκοπής, έμεινε όρθιος και τερμάτισε πίσω από τον team mate του. Έκανε ρόμπα και τον Dani που παράτησε τις δοκιμές στο Brno επειδή τα λάστιχα ήταν, λέει, σχεδόν για πέταμα...

ρόλεπτο πιο αργός από τον Stoner, αλλά σαφώς καλύτερα από το βατερλό του προηγούμενου αγώνα. Απογοητευτικοί οι Dovizioso, Hayden και Hopkins. Οι δύο τελευταίοι ταλαιπωρούνταν από πρόσφατους τραυματισμούς -ο Hayden αποφάσισε να μην μπει τελικά στον αγώνα-, ενώ ο συμπαθής Ιταλός κάτι δεν βρήκε στις ρυθμίσεις της μοτοσυκλέτας του - γιατί από λάστιχο, η Michelin φάνηκε να είναι ανταγωνιστική στο Misano.

Στεγνό και με 35 βαθμούς στην ατμόσφαιρα, το grid των 17 αναβατών παίρνει εκκίνηση. Κλασικά ο Stoner παίρνει πρωτοπορία -δύσκολα τα χάνει στην εκκίνηση αυτός ο τύπος-, και ο ελαφρύς Pedrosa πετάγεται μπροστά και στρίβει δεύτερος. Τα ερωτήματα εκείνη τη στιγμή πολλά: θα αντέξει ο Stoner τους 28 γύρους αγώνα με το επανεμφανιζόμενο τραύμα στο σκαφοειδές που τον ταλαιπωρεί αυτές τις μέρες; Θα μπορέσει ο Rossi να τον προλάβει και να δούμε μια μάχη της προκοπής, παρόμοια με αυτή στη Laguna Seca; Θα κρατηθεί μπροστά ο Dani; Θα μείνει όρθιος ο Lorenzo; Θα γίνει κάτι από όλα αυτά ή θα φύγει ο Stoner μπροστά και θα πάμε για φαγητό; Κάπου εκεί, μέσα στο όλο άγχος, ο Rossi σώζεται από ένα εντυπωσιακό γλίστρημα που παραλίγο να τον βγάλει εκτός μάχης. Βλέπετε, το άγχος της καθυστέρησης που ζούσε εκείνη τη στιγμή ψάχνοντας να βρει ένα σημείο να περάσει τον Pedrosa ήταν πολύ μεγάλο. Έβλεπε τον Stoner μπροστά να απομακρύνεται και δεν μπορούσε να κάνει απολύτως τίποτα. Διατηρεί την ψυχραιμία του και περνάει στη δεύτερη θέση μετά από την ολοκλήρωση του πρώτου γύρου. Εκείνη τη στιγμή, ο Stoner είχε προλάβει να χτίσει μια διαφορά τριών δευτερολέπτων... Έλεος ρε παιδιά, τρία δευτερόλεπτα σε ένα μόλις γύρο και ο ρυθμός του δεν ήταν ακόμα αυτός που σημείωνε τις προηγούμενες μέρες στις δοκιμές, αλλά αρκετά πιο αργός. Στους επόμενους 5 γύρους, άρχισε μια ακολουθία ταχύτερων γύρων από τους Stoner και Rossi, δείχνοντας ότι όλα είναι πιθανά. Ο πρώτος προσπαθούσε να χτίσει διαφορά ασφαλείας και ο δεύτερος να τη μειώσει. 1'35.4 ο Αυστραλός, 1'35.1 ο Ιταλός. Στον έκτο γύρο, μπαίνουν και οι δύο στο 1'34, με τον Ιταλό να μειώνει λίγο τη διαφορά κάνοντας ελαφρά καλύτερο χρόνο. Και πάνω που αρχίσαμε να ελπίζουμε ότι μπορεί και να τον φτάσει και να δούμε την πολυπόθητη μονομαχία, ο Stoner πέφτει από μπροστινό σε μια δεξιά και θέτει εαυτόν εκτός αγώνα για δεύτερη συνεχόμενη φορά. Θες η ψυχολογική πίεση από το pit board που του έδειχνε τον Rossi σε σταθερή απόσταση πίσω του, θες το άγχος της βαθμολογίας, ο Stoner υπερεκτίμησε την κατάσταση και βγήκε μόνος του εκτός αγώνα, χάνοντας και την όποια ελπίδα για το πρωτάθλημα. Με τον Αυστραλό εκτός αγώνα για δεύτερη φορά, ο Rossi έκοψε ρυθμό και έκανε ξανά βόλτα μέχρι τη σημαία τερματισμού. Πιο πίσω, ο Pedrosa είχε αρχίσει την οπισθοχώρηση. Πρώτος πέρασε ο Lorenzo, που σημειώνοντας παρόμοιο γυρολόγιο με τον Rossi, έδειξε αρχικά ότι θα μπορέσει να τον φτάσει και να τον απειλήσει. Λίγο αργότερα ήρθε η σειρά του Toni Elias να περάσει τον Dani, παίρνοντας δρόμο για το δεύτερο συνεχόμενο βάθρο. Η σειρά μπροστά δεν άλλαξε ξανά, καθώς ο Rossi μπόρεσε να απαντήσει στον Lorenzo, διατηρώντας το προβάδισμα των τριών δευτερολέπτων μέχρι τη λήξη του αγώνα. Ο Elias τερμάτισε τρίτος, σχεδόν εννέα δευτερόλεπτα πίσω

Μαχητικός ο Toseland που δηλώνει πως κάνει ό,τι καλύτερο μπορεί με αυτά τα λάστιχα

Μπήκε στα χρονομετρημένα αλλά αποφάσισε να μην τρέξει. Να δούμε τι θα κάνει στην πατρίδα του τώρα...

Πιστός στην παράδοση, ο Edwards πηγαίνει πάντα χειρότερα στο δεύτερο μισό της χρονιάς

Μια πέμπτη και μια έκτη θέση αρκούν για να πέσουν οι υπογραφές παραμονής το 2009

Το "home race" κατά τον Rossi. Την κεραμίδα πάντως άλλος την έφαγε...

Εξαιρετικός ο West στο Brno, απογοητευτικός στο Misano. Τον Hopkins μη τον μετράτε, ακόμα να αναρρώσει...

Δύο Yamaha με διαφορετικά ελαστικά στις δύο πρώτες θέσεις. Ο Elias ήταν το πρώτο Ducati!

από τον Lorenzo, και ο Pedrosa κατέληξε να κάνει ένα μοναχικό αγώνα -τον τελευταίο του με Michelin-, έξι sec πίσω από τον Elias και άλλα έξι μπροστά από τον Vermeulen. Το μπλέ Suzuki του Αυστραλού ήταν αυτό που βγήκε νωρίς νικητής στη μάχη για την 5η θέση ανάμεσα στους Toseland, Capirossi και τον Dovizioso, που πρόλαβε προς το τέλος να πλησιάσει τους προπορευόμενους χωρίς όμως να καταφέρει να τους περάσει. Ο Vermeulen πήρε το αίμα του πίσω από το Brno, στο οποίο ο team mate του πήρε το καλύτερο αποτέλεσμα της χρονιάς. Ο Melandri σημείωσε άλλο ένα καλό αποτέλεσμα -πάντα σε σχέση με τις επιδόσεις του στο πρώτο μισό της χρονιάς-, τερματίζοντας στην 9η θέση. Αυτό δείχνει ότι η Ducati όντως έχει βρει κάποιες ρυθμίσεις που βολεύουν και άλλους πλην του Stoner, αφού τόσο ο Melandri όσο και ο Elias έχουν βελτιωθεί δραστικά. Ο Guintoli τα πήγε καλύτερα από το Brno, κρατώντας πίσω του τον Nakano. Τα δύο Kawasaki τερμάτισαν στο τέλος, έχοντας κάνει σχεδόν όλο τον αγώνα ο ένας πίσω από τον άλλο. Ο τοπικός Alex de Angelis έπεσε μόλις στον δεύτερο γύρο, ενώ ο Randy de Puniet έμεινε πιστός στην παράδοση του Misano, που και πέρυσι έπεσε στην αρχή, μη καταφέρνοντας να κλείσει ούτε ένα γύρο αγώνα για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά.

Λαστιχοκαμώματα

Αμέσως μετά τον αγώνα, η Repsol Honda ανακοίνωσε την από κοινού λήξη της συνεργασίας της εργοστασιακής ομάδας της Honda με τη Michelin για τη μοτοσυκλέτα του Pedrosa, με τη Michelin να δηλώνει γελοιότητες του τύπου "έχασε την εμπιστοσύνη του στα ελαστικά μας και αποφασίσαμε να του τα κόψουμε". Λίγες μέρες αργότερα ο Pedrosa διέψευσε μέρος των δηλώσεων που αναγραφόταν στο δελτίο Τύπου της Michelin, ρίχνοντας ακόμη περισσότερο λάδι στη φωτιά. Περισσότερα όμως για το θέμα θα έχετε ήδη διαβάσει στο Race Editorial του Σπύρου. Κατά γενική ομολογία, η Michelin ήταν το ίδιο δυνατή με τη Bridgestone στο Misano, δίνοντας ελπίδες στους αναβάτες της για τους υπόλοιπους αγώνες του πρωταθλήματος. Αν θεωρήσουμε ότι και οι δύο εταιρείες ελαστικών θα κρατήσουν το λόγο τους και δεν θα ενδώσουν στις πιέσεις για την επιβολή μονομάρκας το 2009, ελπίζουμε οι Γάλλοι να καταφέρουν να φτάσουν στο ίδιο επίπεδο με τους Ιάπωνες πριν το τέλος της φετινής χρονιάς, ούτως ώστε να δούμε ένα πρωτάθλημα επί ίσης όροις το 2009.

>> 250GP

Marco ο γκαντέμης

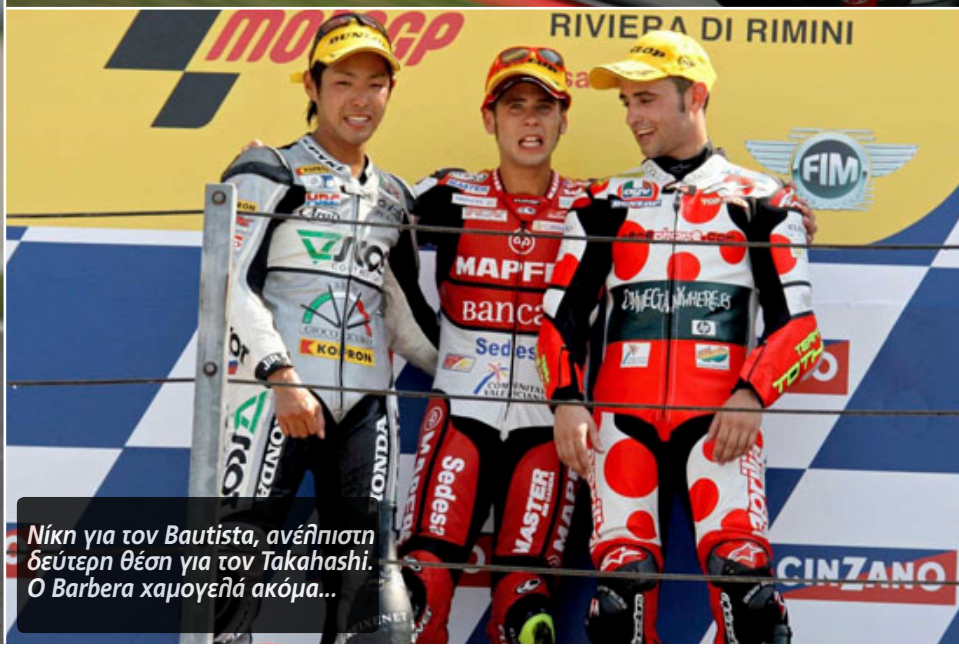
Μέχρι και πριν την Τσεχία, όλα πήγαιναν κατ' ευχή για τον συμπαθή Marco Simoncelli. Εκτός από την πρωτοπορία στη βαθμολογία, ο πιο δυνατός του αντίπαλος, ο Alvaro Bautista, βρισκόταν σε απόσταση ασφαλείας - τρίτος και καταϊδρωμένος. Ο Mika Kallio, δεύτερος στη βαθμολογία, δεν έδειχνε να μπορεί να παλέψει με τον ψηλό Ιταλό που, πλην ελάχιστων εξαιρέσεων, πρωταγωνιστεί σε κάθε αγώνα μέχρι σήμερα. Στην Τσεχία όμως, ο Alex Debon εμφανίστηκε πολύ δυνατός, δυσκολεύοντας τον Simoncelli στη διεκδίκηση της νίκης. Μέχρι και λίγους γύρους πριν το τέλος του αγώνα, ο Alex ήταν μπροστά και έδειχνε να

Επιστρέφει στο προσκήνιο ο Bautista, έχοντας σοβαρές ελπίδες και για πρωτάθλημα

Νίκη για τον Debon στην Τσεχία, με τον Simoncelli να χάνει τη δεύτερη θέση στο νήμα

Τέρμα το πήγαινε ο Takahashi το σαφώς υποδεέστερο Honda του

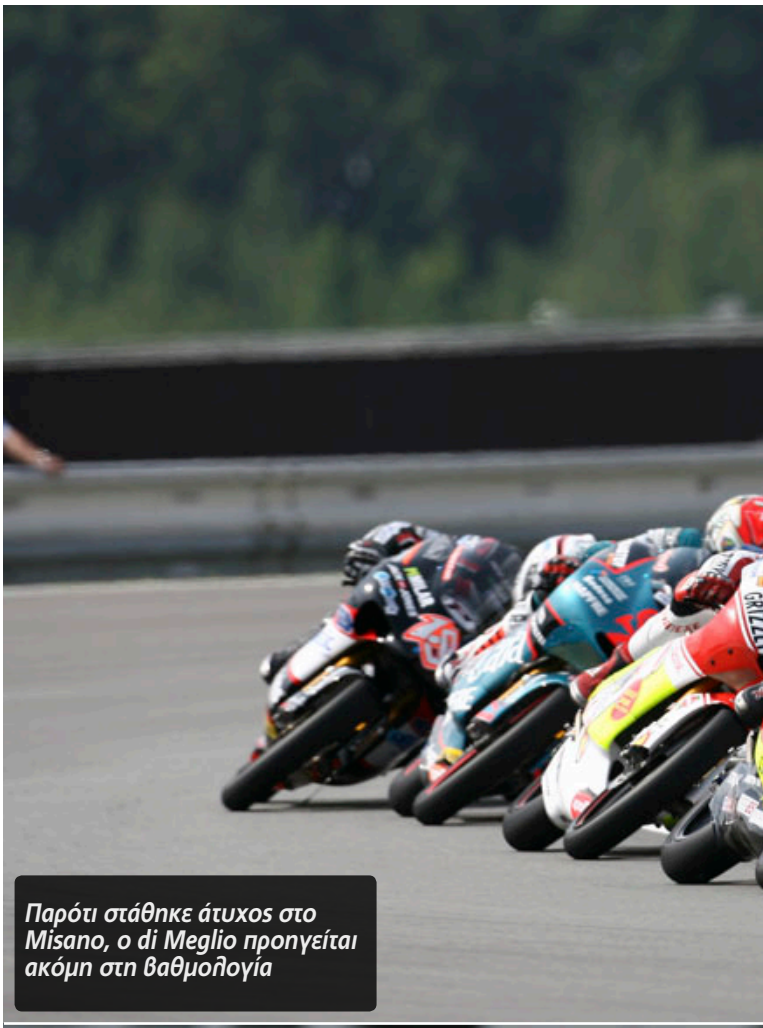
Στερήθηκε βαθμούς στους τελευταίους αγώνες αλλά συνεχίζει να προηγείται στη βαθμολογία



Νίκη για τον Bautista, ανέλπιστη δεύτερη θέση για τον Takahashi. Ο Barbera χαμογελά ακόμα...

αντέχει στην πίεση του Marco. Παρόλα αυτά, ο Ιταλός όχι μόνο πέρασε, αλλά έκανε μια διαφορά ασφαλείας με μόλις δύο γύρους να απομένουν. Στον τελευταίο γύρο όμως, ο Debon πήρε το αίμα του πίσω και πέρασε ξανά μπροστά. Σαν να μην έφτανε αυτό, την ευκαιρία εκμεταλλεύτηκε ο δυνατότερος αντίπαλος του Marco, Alvaro Bautista, και πήρε τη δεύτερη θέση στο νήμα με διαφορά μικρότερη του ενός εκατοστού του δευτερολέπτου από τον -τρίτο τελικά- Simoncelli. Ευτυχώς που ο έτερος αναβάτης που τον απειλεί στη βαθμολογία, ο Mika Kallio, τερμάτισε μόλις πέμπτος, πίσω από τον Hector Barbera - γνωστό και ως θεριστή από τον επόμενο αγώνα στο Misano.

Γιατί τέτοιος χαρακτηρισμός; Μα, χάρη στον Barbera η γκαντεμιά του Simoncelli συνεχίστηκε και στον αγώνα της πατρίδας του, στον οποίο από διεκδικητής της νίκης βρέθηκε στην αμμοπαγίδα να σηκώνει τη μοτοσυκλέτα του και να τερματίζει τελικά στην 6η θέση. Και να ήταν το μόνο που έκανε ο επιθετικός Ισπανός... Λίγο νωρίτερα πέταξε κυριολεκτικά εκτός πίστας τον Mattia Pasini, που στάθηκε τυχερός που δεν έσπασε τίποτα μετά από τέτοια πτώση, οδηγώντας πραγματικά χωρίς αύριο. Εντάξει, είναι ψηλά στη βαθμολογία και έχει καλές ελπίδες μέχρι και για τη δεύτερη θέση, αλλά κάπου υπάρχει κι ένα όριο. Ευκαιρίας δοθείσης, ο Bautista πήρε τη νίκη, μειώνοντας ελαφρώς τη διαφορά από τον Simoncelli. Ταυτόχρονα, ο Mika Kallio τα έκανε θάλασσα στην αρχή του αγώνα, εμβολίζοντας τον team mate του Aoyama. Έφυγε από το Misano χωρίς να πάρει βαθμούς, πράγμα που σημαίνει ότι οι ελπίδες του άτυχου φέτος Bautista για πρωτάθλημα αυξήθηκαν ακόμη περισσότερο.



Παρότι στάθηκε άτυχος στο Misano, ο di Meglio προηγείται ακόμη στη βαθμολογία

>> 125GP

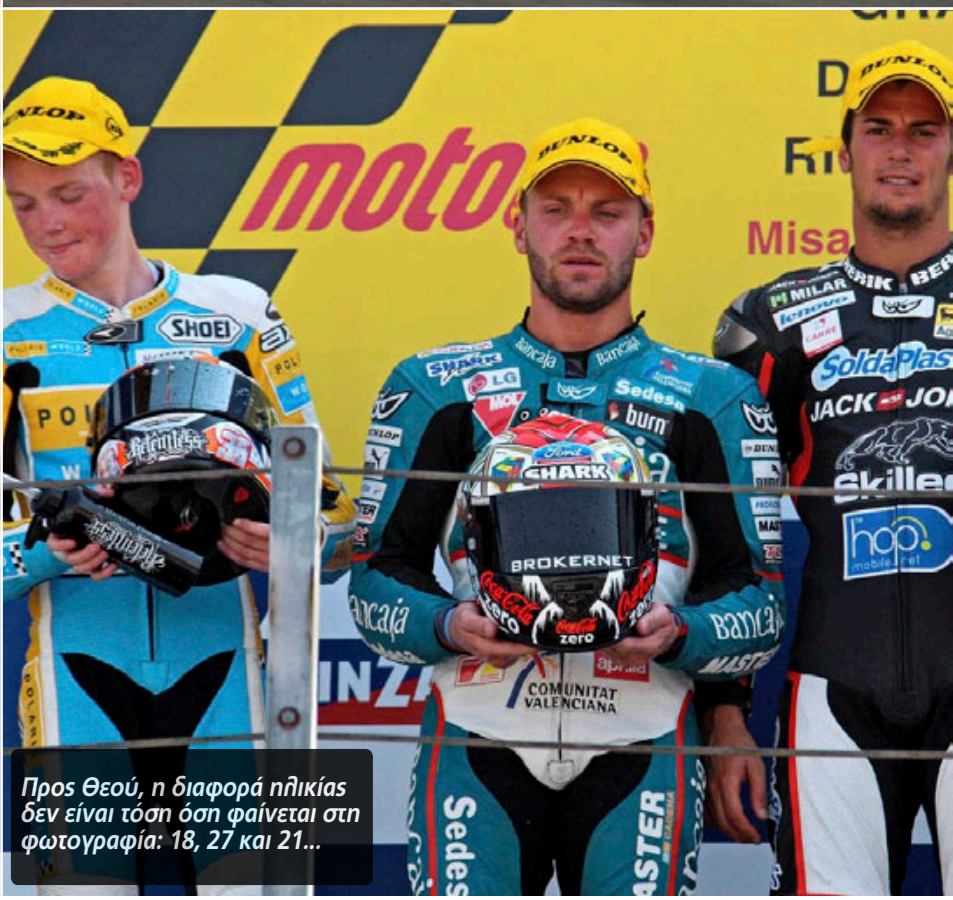
Ξημέρωσε για τον Bradl

Την πρώτη του νίκη πήρε στην Τσεχία ο Stefan Bradl, που ταυτόχρονα έγινε ο τρίτος πρωτοεμφανιζόμενος νικητής στα 125 για φέτος. Παρότι ξεκίνησε από αρκετά πίσω, οδήγησε δυνατά και έφτασε να προηγηθεί του αγώνα και να ανοίξει τη διαφορά από τη μάχη για τις υπόλοιπες θέσεις του βάθρου. Μόνο προς το τέλος του αγώνα, ο πρωτοπόρος στην βαθμολογία Mike di Meglio μπόρεσε να μαζέψει τη διαφορά από τον Bradl, ωστόσο δεν κατάφερε να τον φτάσει προτού πέσει η σημαία. Ο περσινός πρωταθλητής, Gabor Talmacsi, έχασε την τελευταία στιγμή την 3η θέση από τον Joan Olive, τερματίζοντας πίσω του με διαφορά μικρότερη του ενός δεκάτου του δευτερολέπτου.

Στο Misano όμως, ο Talmacsi εμφανίστηκε πιο δυνατός από όλους, φεύγοντας από την αρχή του αγώνα μπροστά. Ο μόνος που μπόρεσε να πιάσει το ρυθμό του και να τον ακολουθήσει μέχρι το τέλος του αγώνα ήταν ο Bradley Smith, που εκμεταλλεύτηκε ένα λάθος του Talmacsi στα μέσα του αγώνα, παίρνοντας την πρωτοπορία για λίγο. Ο Talmacsi όμως επέστρεψε στην πρώτη θέση ακόμα πιο δυνατά, ανοίγοντας τη διαφορά από το Smith στα 2.5 δευτερόλεπτα. Ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας di Meglio έπεσε και έχασε πολύτιμους βαθμούς, με αποτέλεσμα ο Simon Corsi να μειώσει τη διαφορά, καθώς πήρε την 3η θέση από τον πιεσμένο Corsi, που έπεσε στην τελευταία στροφή ακριβώς μπροστά του.

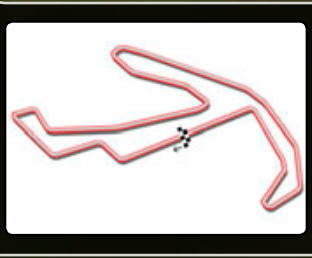
Πρώτη νίκη για τον Stefan Bradl στο Brno - η πρώτη που πάει σε Γερμανό μετά από πολλά χρόνια

Τέρμα οι ατυχίες για τον πρωταθλητή του 2007, ώρα να δούμε αν προλαβαίνει το τρένο...



Προς Θεού, η διαφορά ηλικίας δεν είναι τόση όση φαίνεται στη φωτογραφία: 18, 27 και 21...

Misano World Circuit
www.misanocircuit.com



Έτος κατασκευής: 1972
(ξανασχεδιάστηκε το 2007)
Μήκος: 4,060 m
Στροφές: 16
Δεξιές: 10
Αριστερές: 6

MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 35ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 48ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:00
Απόσταση αγώνα: 28 γύροι / 118.328 km
Ρεκόρ πίστας: Valentino Rossi (νέο)
1'34.904 160.305 km/h
Pole position: Casey Stoner
1'33.378 162.924 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Valentino Rossi (6ος γύρος)
1'34.904 160.305 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 35ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 43ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:15
Απόσταση αγώνα: 26 γύροι / 109.876 km
Ρεκόρ πίστας: Marco Simoncelli (νέο)
1'38.993 153.683 km/h
Pole position: Hector Barbera
1'38.993 155.166 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Marco Simoncelli (5ος γύρος)
1'38.993 153.683 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 28ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 34ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:01
Απόσταση αγώνα: 23 γύροι / 97.198 km
Ρεκόρ πίστας: Gabor Talmacsi (νέο)
1'43.839 146.511 km/h
Pole position: Gabor Talmacsi
1'43.729 146.666 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Gabor Talmacsi (13ος γύρος)
1'43.839 146.511 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	158.836	44'41.884
2	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	158.649	+3.163
3	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	158.146	+11.705
4	2	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	157.808	+17.470
5	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	157.461	+23.409
6	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	157.299	+26.208
7	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	157.263	+26.824
8	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot MotoGP	Honda	157.218	+27.591
9	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro Team	Ducati	156.895	+33.169
10	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	156.702	+36.529
11	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducati	156.382	+42.081
12	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	156.283	+43.808
13	13	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	155.651	+54.874
14	21	John Hopkins	USA	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	155.635	+55.154
Δεν τερμάτισε	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	158.482	21 γύροι
Δεν τερμάτισε	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	142.991	27 γύροι
Δεν εκκίνησε	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	Honda		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda		

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	25	25						**262**
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	-	-	1	13						**185**
4	Lorenzo J.	20	16	25	13	20	-	-	10	10	-	-	6	20						**140**
5	Dovizioso A.	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13	7	8						**118**
6	Vermeulen C.	-	6	8	-	11	6	9	8	9	16	16	10	11						**110**
7	Edwards C.	9	-	13	9	16	11	11	13	16	-	2	2	6						**108**
8	Nakano S.	3	7	6	6	6	7	7	7	8	7	6	13	4						**87**
9	Capirossi L.	8	11	7	7	9	9	-	-	-	9	1	16	9						**86**
10	Toseland J.	10	10	9	4	-	10	10	-	7	5	7	3	10						**85**
11	Hayden N.	6	13	-	10	8	3	8	9	13	3	11	-	-						**84**
12	Elias T.	2	1	4	8	5	4	-	5	4	4	9	20	16						**82**
13	De Angelis A.	-	2	5	-	4	13	-	1	-	13	3	8	-						**49**
14	Melandri M.	5	4	3	11	1	-	5	-	3	-	-	9	7						**48**
15	Guintoli S.	1	-	2	1	3	5	3	3	6	10	4	4	5						**47**
16	De Puniet R.	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10	-	-						**40**
17	Hopkins J.	4	9	11	2	-	-	6	-	-	-	-	5	2						**39**
18	West A.	-	3	-	-	2	1	4	6	-	6	-	11	3						**36**
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	25	25						**291**
2	Ducati	25	5	10	16	5	20	16	25	25	25	20	20	16						**228**
3	Honda	16	25	20	20	13	16	25	16	20	13	13	13	13						**223**
4	Suzuki	8	11	8	7	11	9	9	8	9	16	16	16	11						**139**
5	Kawasaki	4	9	11	2	2	1	6	6	-	6	5	11	3						**66**

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	31	45						**402**
2	Repsol Honda	22	38	20	30	21	19	33	25	33	3	11	1	13						**269**
3	Ducati Marlboro	30	9	13	27	1	20	21	25	28	25	20	9	7						**235**
4	Rizla Suzuki	8	17	15	7	20	15	9	10	9	25	17	26	20						**198**
5	Tech3 Yamaha	19	10	22	13	16	21	21	13	23	5	9	5	16						**193**
6	San Carlo Honda Gresini	3	9	11	6	10	20	7	8	8	20	9	21	4						**136**
7	Alice Team	3	1	6	9	8	9	3	8	10	14	13	24	21						**129**
8	JiR Team Scot	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13	7	8						**118**
9	Kawasaki Racing	4	12	11	2	2	1	10	6	-	6	5	16	5						**80**
10	LCR Honda	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10	-	-						**40**

250 GP

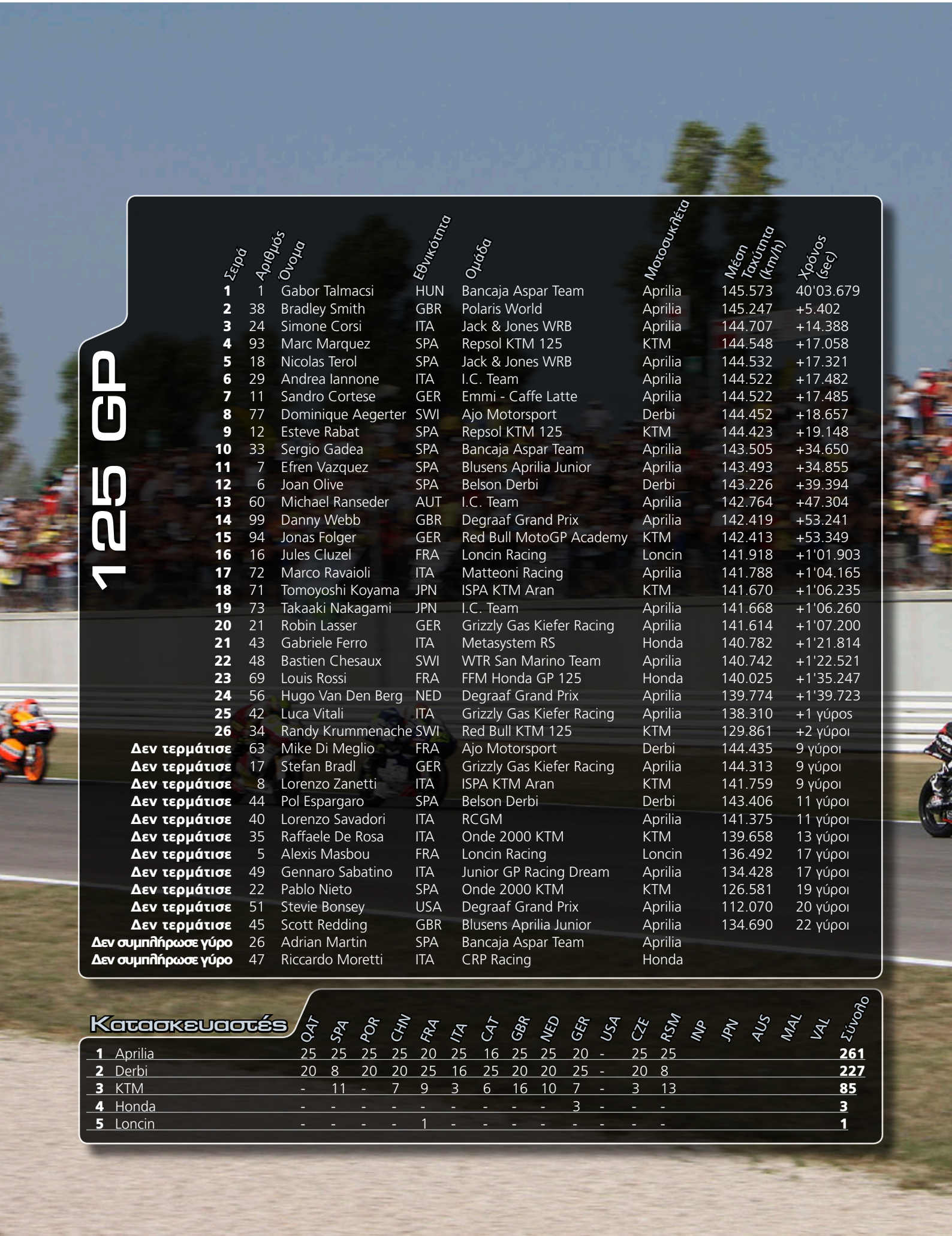
Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	152.380	43'15.831
2	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot 250	Honda	152.257	+2.088
3	21	Hector Barbera	SPA	Team Toth Aprilia	Aprilia	152.160	+3.752
4	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	151.942	+7.472
5	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM 250	KTM	151.745	+10.862
6	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	151.147	+21.180
7	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	150.671	+29.440
8	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	150.417	+33.882
9	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	150.350	+35.051
10	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	149.760	+45.405
11	32	Fabrizio Lai	ITA	Campetella Racing	Gilera	149.655	+47.260
12	90	Federico Sandi	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	148.342	+1'10.664
13	43	Manuel Hernandez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	148.330	+1'10.882
14	94	Toni Wirsing	GER	Racing Team Germany	Honda	147.091	+1'33.332
15	35	Simone Grotzkyj	ITA	Campetella Racing	Gilera	145.753	+1 γύρος
16	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	144.894	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	41	Aleix Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	149.624	7 γύροι
Δεν τερμάτισε	50	Eugene Laverty	IRL	Blusens Aprilia	Aprilia	149.599	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	137.958	14 γύροι
Δεν τερμάτισε	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	151.743	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM 250	KTM	148.462	23 γύροι
Δεν τερμάτισε	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM 250	KTM	148.426	23 γύροι
Δεν τερμάτισε	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	145.261	24 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	145.062	24 γύροι
Δεν τερμάτισε	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	137.263	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	20	25	16	25	20	20	16	25	20	-	25	25						**262**
2	Gilera	8	8	20	13	20	25	25	20	16	25	-	16	13						**209**
3	KTM	16	25	16	25	11	13	9	25	10	13	-	11	11						**185**
4	Honda	11	16	10	9	13	6	5	7	8	7	-	10	20						**122**
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	-	16	10						**190**
2	Kallio M.	16	25	16	25	11	13	-	25	9	13	-	11	-						**164**
3	Bautista A.	10	-	25	4	2	-	20	16	25	16	-	20	25						**163**
4	Barbera H.	20	11	8	10	4	-	16	13	11	20	-	13	16						**142**
5	Debon A.	13	10	-	11	25	20	13	9	13	-	-	25	-						**139**
6	Pasini M.	25	20	-	16	16	11	10	-	-	10	-	9	-						**117**
7	Takahashi Y.	11	16	10	9	13	-	4	7	8	7	-	10	20						**115**
8	Aoyama H.	-	13	11	20	9	8	9	10	10	8	-	3	-						**101**
9	Luthi T.	1	-	13	-	5	16	11	11	20	9	-	-	9						**95**
10	Simon J.	5	9	9	-	8	5	7	8	6	11	-	4	11						**83**
11	Locatelli R.	8	8	-	5	3	10	-	5	7	6	-	7	13						**72**
12	Espargaro A.	7	7	5	7	7	7	-	6	-	3	-	6	-						**55**
13	Faubel H.	6	-	7	6	6	-	8	1	5	2	-	8	-						**49**
14	Wilairot R.	3	4	3	8	1	6	5	-	4	-	-	5	8						**47**
15	Abraham K.	9	3	-	-	-	9	-	4	-	-	-	-	6						**31**
16	Pesek L.	-	6	6	-	-	-	6	3	1	-	-	2	7						**31**
17	Baldolini A.	-	5	4	-	-	4	3	-	2	5	-	1	-						**24**
18	Lai F.	4	-	-	2	-	2	1	-	3	4	-	-	5						**21**
19	Poggiali M.	2	-	-	-	10	-	2	2	-	-	-	-	-						**16**
20	Laverty E.	-	-	1	3	-	3	-	-	-	1	-	-	-						**8**
21	Sandi F.	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4						**6**
22	Hernandez M.	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3						**5**
23	Wirsing T.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2						**2**
24	Toth I.	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-						**2**
25	Grotzkyj S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1						**1**
26	Pradita D.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-						**1**



125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar Team	Aprilia	145.573	40'03.679
2	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	145.247	+5.402
3	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	144.707	+14.388
4	93	Marc Marquez	SPA	Repsol KTM 125	KTM	144.548	+17.058
5	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	144.532	+17.321
6	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia	144.522	+17.482
7	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	144.522	+17.485
8	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	144.452	+18.657
9	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM 125	KTM	144.423	+19.148
10	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	143.505	+34.650
11	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	143.493	+34.855
12	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	143.226	+39.394
13	60	Michael Ranseder	AUT	I.C. Team	Aprilia	142.764	+47.304
14	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	142.419	+53.241
15	94	Jonas Folger	GER	Red Bull MotoGP Academy	KTM	142.413	+53.349
16	16	Jules Cluzel	FRA	Loncin Racing	Loncin	141.918	+1'01.903
17	72	Marco Ravaioli	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	141.788	+1'04.165
18	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	ISPA KTM Aran	KTM	141.670	+1'06.235
19	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	141.668	+1'06.260
20	21	Robin Lasser	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	141.614	+1'07.200
21	43	Gabriele Ferro	ITA	Metasystem RS	Honda	140.782	+1'21.814
22	48	Bastien Chesaux	SWI	WTR San Marino Team	Aprilia	140.742	+1'22.521
23	69	Louis Rossi	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	140.025	+1'35.247
24	56	Hugo Van Den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia	139.774	+1'39.723
25	42	Luca Vitali	ITA	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	138.310	+1 γύρος
26	34	Randy Krummenache	SWI	Red Bull KTM 125	KTM	129.861	+2 γύροι
Δεν τερμάτισε	63	Mike Di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	144.435	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	144.313	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	141.759	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	44	Pol Espargaro	SPA	Belson Derbi	Derbi	143.406	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	40	Lorenzo Savadori	ITA	RCGM	Aprilia	141.375	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	35	Raffaele De Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	139.658	13 γύροι
Δεν τερμάτισε	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	136.492	17 γύροι
Δεν τερμάτισε	49	Gennaro Sabatino	ITA	Junior GP Racing Dream	Aprilia	134.428	17 γύροι
Δεν τερμάτισε	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	126.581	19 γύροι
Δεν τερμάτισε	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	112.070	20 γύροι
Δεν τερμάτισε	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	134.690	22 γύροι
Δεν συμπλήρωσε γύρο	26	Adrian Martin	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	47	Riccardo Moretti	ITA	CRP Racing	Honda		

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	-	25	25						**261**
2	Derbi	20	8	20	20	25	16	25	20	20	25	-	20	8						**227**
3	KTM	-	11	-	7	9	3	6	16	10	7	-	3	13						**85**
4	Honda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-						**3**
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	-	20	-						**186**
2	Corsi S.	9	25	25	-	3	25	11	11	16	11	-	6	16						**158**
3	Talmasci G.	4	-	10	16	2	20	16	-	25	16	-	13	25						**147**
4	Bradl S.	16	13	8	11	10	3	13	-	4	20	-	25	-						**126**
5	Olive J.	20	-	20	10	8	7	-	9	20	-	-	16	4						**114**
6	Terol N.	6	20	16	8	16	9	-	-	7	9	-	11	11						**113**
7	Smith B.	-	16	-	-	20	11	2	6	11	13	-	10	20						**109**
8	Cortese S.	5	6	6	-	5	8	8	7	13	10	-	9	9						**86**
9	Espargaro P.	8	2	3	13	13	16	20	-	-	-	-	8	-						**83**
10	Iannone A.	2	-	5	25	11	4	-	-	8	4	-	7	10						**77**
11	Gadea S.	25	-	7	-	-	10	7	13	-	-	-	4	6						**72**
12	Redding S.	11	9	-	-	-	2	10	25	-	8	-	5	-						**70**
13	Marquez M.	-	-	-	4	-	-	6	16	-	6	-	-	13						**46**
14	Bonsey S.	-	10	13	2	-	5	9	-	-	-	-	-	-						**39**
15	Rabat E.	-	4	-	5	-	-	-	5	10	7	-	3	7						**34**
16	Aegerter D.	-	8	4	-	-	-	4	-	-	5	-	2	8						**32**
17	De Rosa R.	-	5	-	7	7	3	-	2	6	-	-	-	-						**30**
18	Webb D.	10	-	11	-	-	-	5	-	-	-	-	-	2						**28**
19	Koyama T.	-	3	-	3	-	-	3	10	3	-	-	-	-						**22**
20	Ranseder M.	1	-	2	9	-	1	-	4	2	-	-	-	3						**22**
21	Vasquez E.	7	-	1	6	-	-	-	-	-	1	-	-	5						**20**
22	Nieto P.	-	11	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-						**13**
23	Zanetti L.	-	-	-	-	9	-	-	1	-	-	-	-	-						**10**
24	Krummenacher R.	-	-	-	-	6	-	1	3	-	-	-	-	-						**10**
25	Nakagami T.	-	1	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-						**9**
26	Tutusaus P.	-	-	-	1	4	-	-	-	-	4	-	-	-						**9**
27	Bianco S.	3	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-						**8**
28	Schrotter M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-						**3**
29	Folger J.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1						**1**
30	Lasser R.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-						**1**
31	Van den Berg H.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-						**1**
32	Masbou A.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-						**1**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«We got spar

Nicky Hayden, Αναβάτης Repsol Ho

γκόσμιος Πρωταθλητής Mo

«Αφού θέλαμε να α

πε να πάμε στα 1,200 α

Casey Stoner, Αναβάτης Marlboro Ducati MotoGP και Παγκ

«Τα MotoGP έχουν καταντήσει σαν τη F1... βαρετάαα! Τα ηλεκτρο

φής, όχι ο αναβάτης. Όποιος προσπαθήσει να πιέσει εκτός της ζώνης α

Randy Mamola, Πρώην αναβάτης GP50

«Η Αεροδυναμική είναι γι' αυτούς που δ

μπορούν να φτιάξουν καλούς κινητήρες..

Enzo Ferrari – Ιδρυτής της ομώνυμης Ιτα-

λικής αυτοκινητοβιοχανίας

«Πόσες ταχύτητες είπαμε ότι έχει αυτό το μηχανάκι;

Jamie Hacking, Wildcard αναβάτης της Kawasaki

στο US GP της Laguna Seca

nked...

nda και Πα-

toGP 2006

"Μας τις έβρεξαν", ή λίγο πιο ελεύθερα, "μας έκαναν το κωλαράκι κόκκινο..." Όπως κι αν το μεταφράσει κανείς, η περιγραφή του Hayden για τον αγώνα στη Laguna Seca είναι γραφυρότατη. Δεν ξεκαθαρίζει μόνο σε ποιον αναφέρεται, στη Honda ή τη Michelin; (Η και στις δύο μαζί;)

λλάξουμε χωρητικότητα, θα έπρε-

αντί για **τα 800cc...**

όσμιος Πρωταθλητής 2007

Όταν στα χώνει στα μούτρα ακόμη και ο αναβάτης που ωφελήθηκε περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο της μετάβασης στα 800cc, τότε ξέρεις πως το πρόσχημα της "ασφάλειας" που επικαλέστηκες έχει λιγότερη αξία κι από καταψύκτη στην Ανταρκτική.

νικά ελέγχουν το γκάζι στην έξοδο της στρο-

φαλείας των ηλεκτρονικών **πέφτει.**

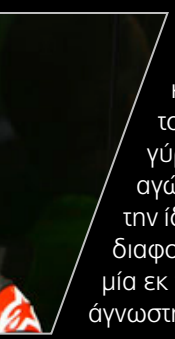
0 και νυν σχολιαστής του Eurosport

Ο Αμερικανός φημίζεται για το ότι δε μασάει τα λόγια του. Λογικό είναι ένας άνθρωπος που κατέκτησε τέσσερις φορές τη δεύτερη θέση στην κατάταξη των δίχρονων GP500 να μην τρελαίνεται με τις σημερινές μοτοσυκλέτες-ρομπότ.

δεν

.

Κάποτε ο κόσμος των αγώνων ήταν πολύ λιγότερο "πολιτικώς ορθός" και οι συμμετέχοντες δεν έχαναν ευκαιρία να τα χώνουν ο ένας στον άλλο. Ακόμη και σήμερα όμως, τί να σου κάνει η αεροδυναμική αν ο κινητήρας σου είναι ψοφίμι;



Πρώτη φορά καβάλησε ο Αμερικανός το ZX-RR, λογική η απορία του – μόνο που του προέκυψε, λέει, στον γύρο προθέρμανσης του αγώνα! Μπλέξιμο να τρέχεις την ίδια μέρα σε δύο εντελώς διαφορετικές κατηγορίες, η μία εκ των οποίων παντελώς άγνωστη σε σένα...

ebike.gr

the back

Σύσσωμο το eBike πέρασε τον Αύγουστο προετοιμάζοντας εαυτούς και μοτοσυκλέτες για τις 6 ώρες των Σερρών. Πήγαμε, τρέξαμε, περάσαμε καλά, στεναχωρηθήκαμε - απ' όλα είχε αυτός ο μήνας...

WRP
WORKS RACING PARTS
JOLLY CAFFÈ
Continental
Continental
Continental
Continental
FIRENZE
TEAM OCTOPUS
driven by [MNP]
www.bikenet
SAVE
JOLLY CAFFÈ
3

RACER X ONLINE (Η.Π.Α.)

http://www.racerxill.com/

Σκέτο Backflip; Μπαααα...

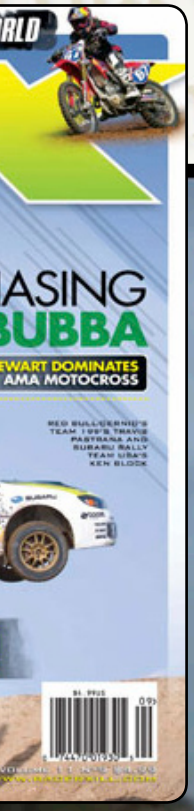
Ας πούμε πως είσαι ένα μεγάλο περιοδικό με αντίστοιχα μεγάλο προϋπολογισμό, ιστορία αναλόγου μεγέθους, εδρεύεις στις Η.Π.Α., ζεις και αναπνέεις σκόνη από MX, SX και οτιδήποτε άλλο εις X και θέλεις ένα δυνατό εξώφυλλο για το πάρει ο άλλος στην παραλία του Baywatch για τις καλοκαιρινές διακοπές του. Μόνο με σιλικόνες θα τη βγάλει το παλικάρι;
Παίρνεις στο τηλέφωνο τον Travis Pastrana, κανονίζεις και έναν οδηγό ράλι αυτοκινήτου, φέρνεις φωτογράφους, κινηματογραφιστές, ασθενοφόρα, ασφαλιστές και οπωσδήποτε μια μπουλντόζα, στήνεις δύο βαρβάτα άλματα που διασταυρώνονται κάθετα και τους βάζεις τους δύο μάγκες να πηδάνε ταυτόχρονα ο ένας πάνω από τον άλλο. Για να μην είναι τόοοσο βαρετό (...), λες του Travis να ρίξει κι ένα backflip επί τη ευκαιρία και ιδού η εξωφυλλάρα. Απλά πράγματα. Το κάνεις μια 15αριά φορές για να είσαι σίγουρος πως ο αρτίστας το έχει νεταρισμένο και σωστά φωτισμένο και βουρ για τυπογραφείο.
Και, μιας και είπα κινηματογραφιστής, απολαύστε από κάθε δυνατή γωνία το εικονιζόμενο άλμα σε βιντεάκι του γνωστού δικτυακού σινεμά, http://www.youtube.com/watch?v=D4qVFgwEjbs.

CLASSIC BIKE (ΑΓΓΛΙΑ)

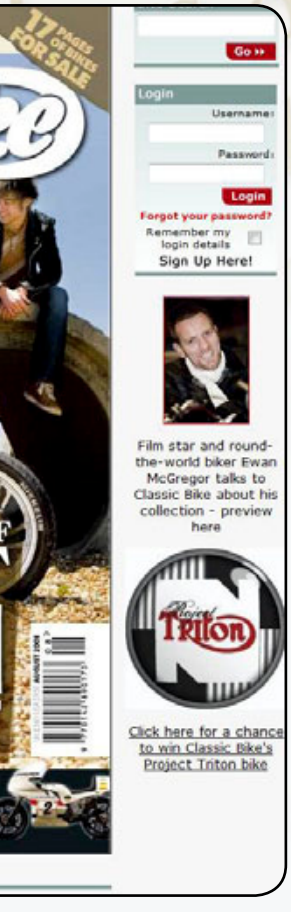
www.classicbike.co.uk

Μιάς Δεκάρας Νιάτα

Δεν είναι και πολλά τα περιοδικά που μπορούν να κάνουν τέτοιου είδους αφιερώματα και μάλιστα στο εξώφυλλο. Αυτοί εδώ οι τύποι όμως έχουν δύο εξαιρετικές δικαιολογίες: ασχολούνται μόνο με κλασικές μοτοσυκλέτες και είναι Άγγλοι.
Γι' αυτό λοιπόν στήνουν ένα ζουμερό αφιέρωμα στις μοτοσυκλέτες που κατέστρεψαν νέες ζωές, γέννησαν παραβατικές συμπεριφορές και έβγαλαν κακό όνομα στη μοτοσυκλέτα – ή, όπως θα προσέθεταν οι ίδιοι οι νεαροί αναβάτες των εν λόγω μοτοσυκλετών, που είχαν τρελή πλάκα.
Τώρα, κάτι μικρά δίχρονα AR50, άντε και το παραδοσιακό RD350LC, να τα καταλάβω, αλλά από πότε ένα Ducati 750 έγινε το μηχανάκι του ρόδα τσάντα και κοπάνα... μάλλον δεν το πιάνω... Θα μου πείτε, δεν μεγάλωσα στην Αγγλία, πού να ξέρω ε;


ASING
BUBBA
EWART DOMINATES
AMA MOTOCROSS

SIGN UP NOW!!!
Racer X
NOW
FILMS
CAIRO, GA
September 21-26
October 26-31
Nov. 30 - Dec. 5
DELMONT, PA
Asterisk


Go
Login
Username:
Password:
Login
Forgot your password?
Remember my login details
Sign Up Here!
Film star and round-the-world biker Ewan McGregor talks to Classic Bike about his collection - preview here
Project Triton
Click here for a chance to win Classic Bike's Project Triton bike

DUCATI
750

690 SM
MOLLY CAFFE
www.ktm.gr

Δύο μέτρα και κάτι ψιλά

Μάνος Κάτσουλος

Μου είχαν περιγράψει το συναίσθημα, αλλά όπως λέει ο σοφός λαός, αν δεν το ζήσεις, δεν το καταλαβαίνεις. Το ρητό το ήξερα, και όπως όλοι οι μη παθόντες, ήλπιζα ότι δε θα καταλάβαινα ποτέ το συναίσθημα.

Ο κόσμος όμως είναι γεμάτος καλοθελητές, και ένας (ή δύο) εξ' αυτών αποφάσισε να εμπλουτίσει κομματάκι περισσότερο τον ψυχικό μου κόσμο, να μου δώσει την ευχέρεια να διευρύνω τους συναισθηματικούς ορίζοντές μου βρε αδελφέ. Και δεν υπάρχει καλύτερος τρόπος να νιώσεις το εύρος από το να έχεις απότομα ένα κενό. Ένα μικρό κενό, δύο μέτρα και κάτι, εκεί που πριν λίγη ώρα βρισκόταν μια μοτοσυκλέτα.

Και εγώ να κάθομαι με τα λουκέτα στο χέρι, να προσπαθώ να πείσω τον εαυτό μου ότι δε θυμάμαι καλά, και ότι προφανώς θα είναι παρκαρισμένη από την άλλη μεριά του τετραγώνου. Λένε ότι η μοίρα παίζει σκληρά παιχνίδια καμιά φορά, και δεν υπάρχει τίποτα σκληρότερο απ' το να σε γεμίζουν ελπίδες μόνο και μόνο για να στις γκρεμίσουν στο καπάκι. Αυτά τα δύο σχεδόν κάθετα τελικά που γυάλιζαν στο σκοτάδι όμως δεν ήταν χρυσός, αλλά ανήκαν στο καταταλαιπωρημένο XT660 του γείτονα. Και μετά... κενό. Τελευταία φορά που είχα δει το 690SM ήταν στις 6:30, όπου έχοντας μιλήσει με τον Κουρίδη τον περίμενα να έρθει να το πάρει να το βάλει στο στοργικό γκαράζ του. Η συνεννόηση που είχαμε κάνει όμως δεν ήταν η ιδανική, καθώς ο Σάββας άργησε στη φωτογράφιση που είχε και πήγε σπίτι του χωρίς να με ειδοποιήσει. Οι γείτονες που ήταν στο μπαλκόνι στα δύο μέτρα από το 690 μου είπαν ότι μέχρι τις 8 το πορτοκαλί μας Supermotard ήταν στη θέση του, αλλά το χρονικό παράθυρο από τις 8 έως τις 10 που βγήκα να βάλω τα υπόλοιπα λουκέτα στο KTM ήταν παραπάνω από αρκετό για να κάνει φτερά λες και πρωταγωνιστούσε σε διαφήμιση της Red Bull.

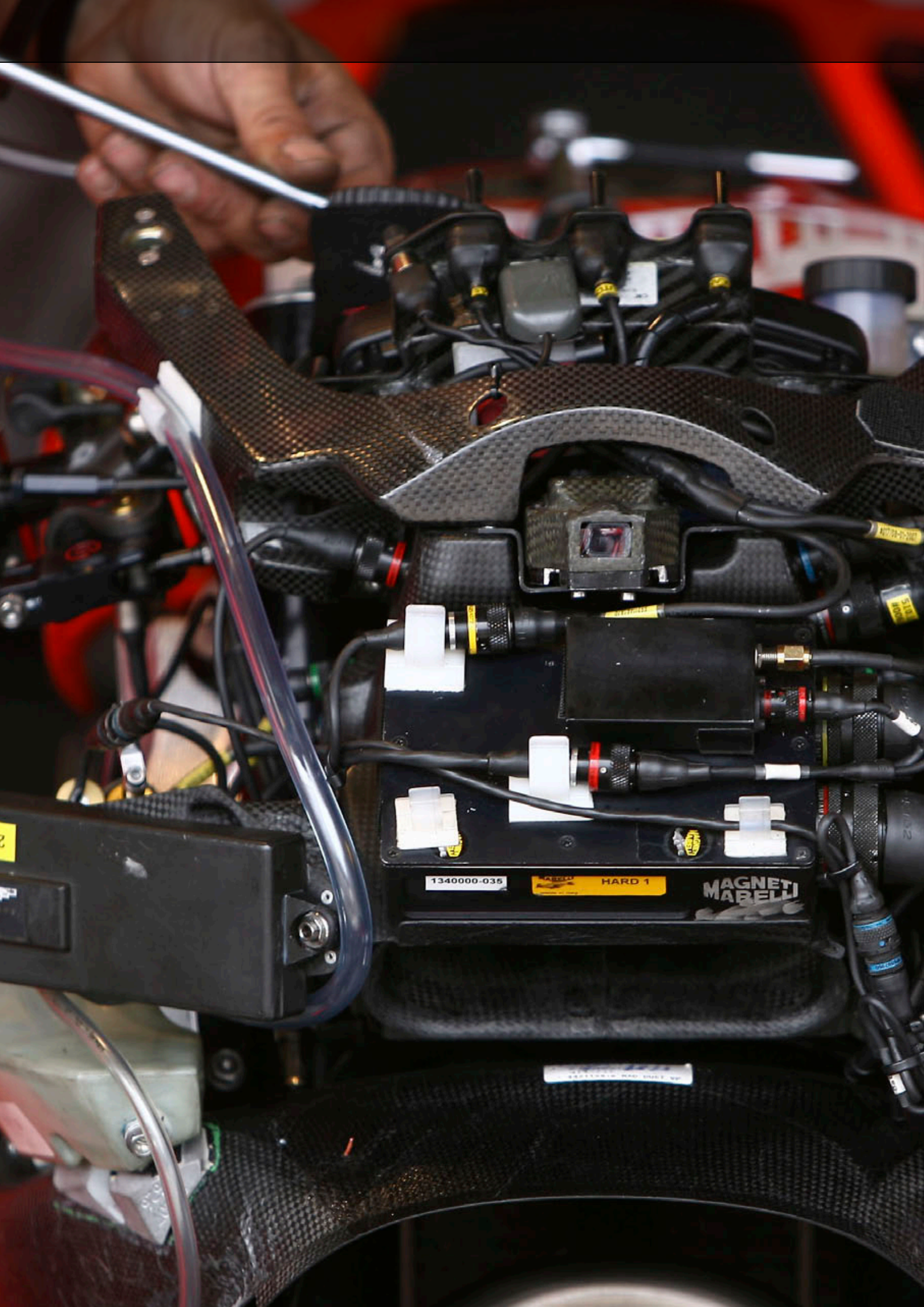
Η συνέχεια γνωστή και προβλεπόμενη απ' όλους. Καβάλα στο σκούτερ, πάνω κάτω όλα τα στενά, μέσα έξω σε γκαράζ πολυκατοικιών, σε υπό κατασκευή οικοδομές, μπας και κάτσει να το είχε βουτήξει κανένας πιτσιρικάς και να το παράτησε όταν δεν κατάφερε να το βάλει μπροστά. Τρία άτομα ψάχναμε όλο το Χολαργό επί τρία τέταρτα, μέχρι να αποδεχτώ την προσωπική μου ήττα και να πάω, βρίζοντας τη βλακεία που με δέρνει, στην Ασφάλεια. Οι άνθρωποι ευγενέστατοι, σοκαρισμένοι «Τέτοια ώρα έκλεψαν μηχανάκι;;;» και παρά το μπλεγμένο γι' αυτούς ιδιοκτησιακό θέμα του KTM «σε ποιόν ανήκει; Και εσύ τι το είχες; Και σε ποιόν το έδωσες; Στη Μάνα σου το είπες;» πρόθυμοι να βοηθήσουν και να δώσουν άμεσα σήμα. Και κάπως έτσι τελειώνουν συνήθως αυτές οι ιστορίες. Ακολουθούν φυσικά ατελείωτα ψαξίματα μέσα στη νύχτα, εντός και εκτός περιοχής (α ρε Ηρακλή), εκνευρισμός, βρίσιμο και τρύπες στις πόρτες από τα απανωτά χτυπήματα του κεφαλιού. Ελπίδες, άγχος, υπομονή, προσπάθεια για λήθη και πάλι από την αρχή. Ο αέναος κύκλος των συναισθημάτων, εμπλουτισμένος χάρη στους καλούς αυτούς ανθρώπους.

Οι στατιστικές λένε ότι αρκετές από τις μοτοσυκλέτες που κλέβονται κάθε χρόνο βρίσκουν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο το δρόμο τους, ως άλλα σκυλιά που δραπετεύουν και διανύουν χιλιόμετρα ολόκληρα για να βρουν το αφεντικό τους. Του Σάββα του είχαν κλέψει 4 φορές την ίδια μοτοσυκλέτα – και 4 φορές τη βρήκε. Μεγάλος φίλος των στατιστικών δεν ήμουν ποτέ – αλλά αυτή τη στιγμή δεν έχω και πολλές άλλες επιλογές, καθώς είμαι ήδη μέρος τους, και ελπίζω να με συμπαθήσουν. Και μέχρι τότε, αντί για τις φωτογραφίες του όποιου Αζόρ στον τοίχο πάνω από το γραφείο μου, έχω την κάρτα με τις τελευταίες φωτογραφίες του 690. Οι τελευταίες, τραβηγμένες κατά προσέγγιση 2-3 ώρες πριν την κλοπή του.

Την επόμενη μέρα, ανακαλύψαμε ότι ένα Chaly που ήταν παρκαρισμένο στο δρόμο κοντά στην θέση που καταλάμβανε το 690 δεν ήταν του γείτονα όπως νόμισα το βράδυ, αλλά νεοφερμένο στη γειτονιά, και με κομμένα τα καλώδια της κλειδαριάς. Μια δεύτερη επίσκεψη στην Ασφάλεια, έδειξε ότι το ιδιαίτερα προσεγμένο Honda είχε κλαπεί την ίδια μέρα από τα Βριλήσσια, και με συνοπτικές διαδικασίες οι άνθρωποι της Ασφάλειας ήρθαν και το παρέλαβαν με γάντια ώστε να το τσεκάρουν για αποτυπώματα πριν το επιστρέψουν στον νόμιμο κάτοχό του.

Καθώς δε χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη συνδυαστική ικανότητα για να καταλάβει κανείς ότι οι κλέφτες ήρθαν με το Chaly και έφυγαν με το KTM, αποκτήσαμε δύο ακόμα στοιχεία: 1ον ότι το 690 έκανε φτερά πριν τις 9:10 όπου γύρισε ένας γείτονας και είδε το Chaly παρκαρισμένο, και δεύτερον ότι οι προσπάθειες που κάναμε να το βρούμε ήταν προδιαγεγραμμένες να αποτύχουν, καθώς δεν το είχε πάρει κάποιος πιτσιρικάς για μικρή βόλτα όπως ήλπιζα στην αρχή. Τουλάχιστον κάναμε και μια καλή πράξη – και ελπίζω κάποιος καλός άνθρωπος να μας προσφέρει τη χαρά που θα ένιωσε ο κ. Λαγός από τα Βριλήσσια όταν τον ειδοποίησαν ότι βρέθηκε το Chaly του.

Το 690 μας είχε αυτοκόλλητα Jolly Caffe και www.ktm.gr, μερικές γρατζουνιές στα αυτοκόλλητα, μαυρίλες στο αριστερό τελικό της εξάτμισης, και σημάδια από γράσο στο τιμόνι. Αν δείτε πουθενά παρατημένο κάποιο πορτοκαλί KTM, ρίξτε μια ματιά – ποτέ δεν ξέρεις τι μπορεί να βρεις όταν κοιτάς...


1340000-035
HARD 1
MAGNETI MARELLI

Χάνοντας τον έλεγχο

Σπύρος Τσαντήλας

Ένα σωρό μαντζούνια όπως το γκάζι ride by wire, που εσύ το ανοίγεις αλλά το αποτέλεσμα καθορίζεται από την ECU που συνδιαλέγεται μόνο με τους σένσορές της, εσένα δε σου μιλάει – ε, καταλαβαίνετε γιατί συγχύζομαι.

Θα το ομολογήσω κι ό,τι είναι να γίνει ας γίνει. Το supersport ABS που παρουσίασε η Honda (The Front τεύχους 4) μου προκάλεσε πολύ αρνητικά συναισθήματα, ξενέρωσα.

Δεν είναι ότι δεν το περίμενα, είχα ήδη διαβάσει σχετικές φήμες προ μηνών και ετών σε ξένα περιοδικά. Ακόμη κι αν πουθενά δεν το είχα δει όμως, και πάλι το περίμενα. Ζούμε στην εποχή μιας ηλεκτρονικής επανάστασης. Εδώ οι νέες γενιές ψυγείων θα είναι, λέει, συνδεδεμένες με το Διαδίκτυο και μέσω ειδικών αισθητήρων στις θήκες τους θα παραγγέλνουν απευθείας στο super market πριν καν τελειώσει το προϊόν στο ράφι μας, το traction control θα μας εκπλήξει;

Αν θεωρήσουμε πως δεν έχει διαταραχθεί η θεμελιώδης λογική που θέλει τους κατασκευαστές να εξελίσσουν τις νέες τους τεχνολογίες πρώτα στους αγώνες, τότε αρκεί να ρίξουμε ένα βλέφαρο στα πρωταθλήματα του σήμερα για να μυριστούμε τι θα καβαλάμε αύριο.

Σίγουρα θα πήξουμε στον Έλεγχο Πρόσφυσης (traction control). Προς το παρόν μπορεί να το εισπράττουμε ως μερικούς προεπιλεγμένους χάρτες, αλλά αύριο αυτό λογικά θα πάρει τη μορφή που συναντάμε στα αυτοκίνητα, ένας σκασμός αρκτικόλεξα (ESP, ASC, EBD και λοιπά ακαταλαβίστικα) που το καθένα φροντίζει ώστε οι τροχοί μας να μην παντιλικιάζουν, να μη χάνουν επαφή με το έδαφος, να μην περιστρέφονται σε διαφορετικό ρυθμό ο ένας από τον άλλο.

Το ABS αργά ή γρήγορα θα γίνει νομοθετικώς απαραίτητο και στις μοτοσυκλέτες γιατί, λέει, ποιος ο λόγος να γουστάρεις που μπλόκαρε ένας τροχός σου;

Στο Motocrossdigital.com θεωρούν πως αναπόφευκτα το traction control καταφτάνει τάχιστα και στο Motocross. Εφαλτήριο, αναμενόμενα, η εμφάνιση των ψεκαστών MX, πρώτα τα RM, μετά τα KX, σύντομα και τα CR-F και μετά μοιραία όλοι οι υπόλοιποι. Εντάσσοντας και την τροφοδοσία στην ηλεκτρονική διαχείριση σου λύνονται τα χέρια ως προς το στήσιμο ενός συστήματος ελέγχου πρόσφυσης. Αν αυτό μπει στο Παγκόσμιο MX, δεν βλέπω για ποιον λόγο δεν θα περάσει και στο Παγκόσμιο SM που διοργανώνεται από την ίδια εταιρεία, Youthstream. Στην τελική οι μοτοσυκλέτες αυτές προέρχονται από την ίδια βάση, μήπως να αρχίσουν να ανησυχούν και οι εντουράδες;

Σε πρόσφατη συνέντευξή του ο Kenth Ohlin (ιδρυτής και αφεντικό της γνωστής μας Ohlins) ξεκαθαρίζει πως κατά τη γνώμη του το μέλλον ανήκει στις ηλεκτρικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις. Ο ίδιος εργάζεται προς αυτή την κατεύθυνση. Δεν εννοώ μόνο τη δυνατότητα να ρυθμίζεις τις αποσβέσεις με ένα κουμπί, αλλά για ανάρτηση που θα έχει τη δική της μονάδα ελέγχου και θα προσαρμόζεται αφ' εαυτής στις συνθήκες του εδάφους. Ο Σουηδός το βλέπει να σκάει στους αγώνες στο άμεσο μέλλον, γεγονός που κατά τον ίδιο σημαίνει εξάπλωση στην αγορά εντός μιας δεκαετίας.

Προσθέστε κι ένα σωρό άλλα μαντζούνια, όπως το γκάζι ride by wire που εσύ το ανοίγεις αλλά το αποτέλεσμα καθορίζεται από την ECU που συνδιαλέγεται μόνο με τους δικούς της σένσορες, εσένα δε σου μιλάει – ε, καταλαβαίνετε γιατί συγχύζομαι.

Για να καταλήξω δε στο απόλυτο

BIRM
ENG

σενάριο καταστροφής, ίσως να έχετε ακούσει πως εδώ και μερικά χρόνια έχει προταθεί –και η Ευρωπαϊκή Ένωση το καλοβλέπει– ένα σύστημα δορυφορικού ελέγχου της ταχύτητας όλων των οχημάτων. Αυτό σημαίνει πως δεν θα ξεπερνάς το νόμιμο όριο ταχύτητας όσο κι αν ανοίγεις το γκάζι… Εφιάλτης;
Εδώ δεν έχω καταφέρει ακόμη να δεχτώ το ABS, μόνο σε σκούτερ θα το ψώνιζα, πώς να χωνέψω το μέλλον που μου μυρίζει;

Η αλήθεια είναι πως όλη αυτή η τεχνολογία αποσκοπεί στο να κάνει τις μοτοσυκλέτες ανθεκτικές στην ανθρώπινη βλακεία, απρόσβλητες στα απρόοπτα, ανεπηρέαστες από τις οδηγικές ικανότητες του αναβάτη τους. Καλά, ο έμπειρος και σώφρων μοτοσυκλετιστής ξέρει πότε και πού να το ανοίξει, όμως δεν υπάρχει πραγματικό κριτήριο, όποιος έχει δίπλωμα μπορεί να πάρει 160 άλογα στο χέρι και να βγει παγανιά στους δημόσιους δρόμους.
Είναι εξίσου αλήθεια πως για να διασκεδάσει κάποιος με τη μοτοσυκλέτα του θα πρέπει να παραβεί τον Νόμο. Ακόμη και με ένα μονοκύλινδρο 250, αν πας να στρίψεις λίγο σβέλτα σε οποιονδήποτε δημόσιο δρόμο θα ξεφτιλίσεις νομοτελειακά τα όρια ταχύτητας. Με 40 δεν πλαγιάζεις καν. Δεν ξέρω για σας, αλλά εγώ εδώ βλέπω πρόβλημα με τον Νόμο, όχι με τη μοτοσυκλέτα.
Εν πάση περιπτώσει, αυτό που αντιλαμβάνομαι ως ουσιώδες πρόβλημα είναι η αφαίρεση του ελέγχου από τα χέρια μου. Ναι, η ηλεκτρονική είναι μια πρόοδος από τις πλατίνες, το να έχω τρεις χάρτες να επιλέξω ή να ρυθμίζω την επαναφορά στο αμορτισέρ μου με κουμπί αντί για κατσαβίδι δεν είναι κακό, αλλά το να σκέφτεται το αμορτισέρ μου για μένα… αυτό είναι ένα άλλο θέμα. Όχι μόνο για λόγους εγωισμού, αλλά και γιατί κανένα ηλεκτρονικό σύστημα δεν είναι αλάθητο.

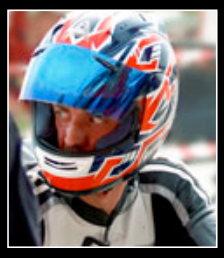
Δείτε τα MotoGP για παράδειγμα. Με τα ηλεκτρονικά που έχουν πρακτικά δεν θα έπρεπε να έχει πέσει κανένας φέτος κι όμως οι μισοί αναβάτες πέρασαν τις καλοκαιρινές τους διακοπές σε κλινικές. Διότι όσο η μοτοσυκλέτα κινείται εντός λογικών ορίων όλα πάνε καλά, όταν όμως ψάχνουν να βρουν αυτό το περίφημο 110%, εκεί στο όριο όλα γίνονται. Τόσα χρόνια είχαμε να δούμε ένα highside της προκοπής και φέτος ο Lorenzo μόνος του έχει γράψει ένα καινούργιο κεφάλαιο στις ακούσιες απογειώσεις.
Θυμάμαι επίσης πως ακόμη δεν έχω οδηγήσει ούτε ένα ABS που να μην χάνει τ' αυγά και πασχάλια σε απανωτά σαμαράκια ή λακκούβες.
Τέλος, έχω τις συγκρίσεις με το αρχαίο μου KLX του '94 που δεν μένει ποτέ. Μια κατηφόρα αρκεί να λύσει τα προβλήματα. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, ό,τι κι αν πάθει, γυρνάει πίσω οδικώς. Στο HP2 Enduro φαγώθηκαν τα τακάκια και ο εγκέφαλος ακύρωσε τα φρένα. Κατέβαστο τώρα από τη Γκιώνα μάγκα μου…
Τι να σας πω… Ίσως και να φταίει ότι πλέον αντιμετωπίζω κατάματα το χάσμα των γενεών, πάντως το βλέπω πολύ δύσκολο να πληρώσω για αυτές τις νέες τεχνολογίες, παρόλο που θα λειτουργούν σωστά στον δρόμο και πιθανότατα στο 99.9% των περιπτώσεων καλύτερα από μένα. Αφού ακόμα γουστάρω καρμπιρατέρ, τι να κάνω;

Arai
bikenet.gr
Arai
Continental

Ο πρώτος μου αγώνας

Τι eBike και ποιο άγχος για να βγει στην ώρα του... Δύο βδομάδες πριν τρέξω στον πρώτο μου αγώνα ταχύτητας και ήδη έβλεπα εφιάλτες με καταστροφικές εκκινήσεις, χαζές πτώσεις και συγκρούσεις στην Κ1. Όταν τελικά στήθηκα στη γραμμή και έσβησαν τα κόκκινα φώτα, μου πέρασαν όλα

Κωνσταντίνος Δάλλας



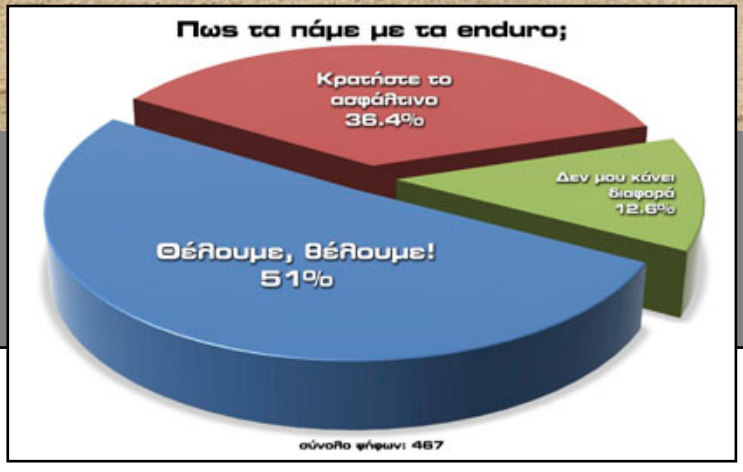
...σε σχετικές συζητήσεις με τον καθένα, κοινός παρονομαστής ήταν πάντα μια σπίθα στο βλέμμα τους κάθε φορά που ξεκινούσαν την περιγραφή κάποιου αγώνα.

Ουτε και εγώ ξέρω πόσα χρόνια σκέφτομαι να πάρω επιτέλους μια εκκίνηση σε αγώνα ταχύτητας. Κάτι τα οικονομικά μου, που δεν είναι στα καλύτερά τους τα τελευταία χρόνια, κάτι η προετοιμασία του Suzuki μου που ποτέ δεν έκατσα να κάνω, όλο το ανέβαλα για την επόμενη χρονιά. Φέτος όμως ήρθε η ώρα μου. Ο αγώνας του κυπέλλου Βορείου Ελλάδος που θα γινόταν το ίδιο Σαββατοκύριακο με τον φετινό 6ωρο ήταν η καλύτερη ευκαιρία.

Τις πρώτες μέρες του Αυγούστου, μέχρι να λύσω το GSX-R για να το ετοιμάσω, δεν ήταν λίγες οι φορές που το ξανασκέφτηκα. "Που να τρέχεις τώρα, να φοράς πολυεστερικά, να τρυπάς βίδες και να αλλάζεις νερά στο ψυγείο...". Επέμεινα όμως, καθώς ξέρω ότι μπροστά σε κάθε τι καινούργιο χρειάζεται λίγη επιμονή για να το πάρω απόφαση και να το τολμήσω. Άλλωστε, πόσο δύσκολη μπορεί να είναι μια συμμετοχή σε αγώνα ταχύτητας; Τόσα και τόσα έχουμε κάνει, εδώ θα κολλήσουμε;

Ομολογώ πως στο όλο εγχείρημα συνέβαλλαν απίστευτα -χωρίς απαραίτητα να το γνωρίζουν- πέντε-έξι καλοί φίλοι που έχουν στο ενεργητικό τους αρκετούς αγώνες: Οι Δημήτρηδες (Γάκης και Οικονόμου), ο Γιώργος Στεργιόπουλος, ο Νίκος Τσούμας και ο Ντίνος Λάγγας. Οι δύο τελευταίοι πήραν το βάπτισμα μόλις φέτος. Οι υπόλοιποι έχουν χώσει αμέτρητα ευρώ στο άθλημα και σε σχετικές συζητήσεις με τον καθένα, κοινός παρονομαστής ήταν πάντα μια σπίθα στο βλέμμα τους κάθε φορά που ξεκινούσαν την περιγραφή κάποιου αγώνα. Βάλτε και τον Γιάννη Μπούστα στην εξίσωση, με τον οποίο το βιώνω ακόμη πιο συχνά αυτό, στις συζητήσεις μας για τη στήλη που γράφει στο περιοδικό. Θέλετε κι άλλα; Εμένα πάντως μου έφτασαν.

Τι έλεγα λίγο νωρίτερα για το άγχος της εκκίνησης; Μακράν η μεγαλύτερη ταλαιπωρία μεταξύ όλων όσων χρειάστηκε να περάσω για να φτάσω να στηθώ στη γραμμή εκκίνησης. Δεν αγχώθηκα για τίποτε άλλο, παρά μόνο για το τι θα γίνει στην εκκίνηση. Ως δια μαγείας όμως, όλο το άγχος έφυγε μερικά



Η ομάδα του Σπύρου, του Mike και του Γιώργου ήταν η πιο άτυχη σε αυτό τον 6ωρο. Έμειναν από βλάβη στον 2ο μόλις γύρο...

λεπτά πριν από το γύρο προθέρμανσης. Μη ρωτήσετε πως, ειλικρινά δεν ξέρω - ή μάλλον έχω μια ιδέα. Αs το πιάσω όμως από λίγο πιο πίσω. Στη διαδικασία των χρονομετρημένων μπήκα με καινούργια λάστιχα. Χάρη στις δανεικές κουβέρτες, προσφορά του επίσημου υποστηρικτή μου, Robert Martin, έπιασα τον ρυθμό μου από τον πρώτο γύρο. Δεν αποζητούσα τον καλύτερο δυνατό χρόνο, παρά μόνο αυτόν που θα με τοποθετούσε σε μια αξιοπρεπή θέση, έτσι ώστε να μπορέσω να ξεμπερδέψω με τον πολύ λαό προτού φτάσω στην πρώτη στροφή. Είπαμε, είχα ένα απερίγραπτο άγχος με την εκκίνηση - 31 μοτοσυκλέτες ξεκινούσαμε στην κατηγορία των 1000, μπορούσα να το πάρω ελαφρά;
Τέταρτη σειρά εκκίνησης, 14η θέση. Μάλιστα. Είμαι κάπου στο κέντρο της πίστας και έχω πίσω μου τα μισά μηχανάκια. Τι έλεγα ότι ήθελα να καταφέρω πριν; Να μην είμαι μέσα στο χαμό; Ε, τώρα βρισκόμουν ακριβώς στο κέντρο του... Ξεκινάμε το γύρο προθέρμανσης και κάνω μια δοκιμαστική εκκίνηση. Όμορφα, νομίζω ότι το έχω - και θα όφειλα άλλωστε να το έχω μετά από τόσα χρόνια που μετράω επιταχύνσεις σε μοτοσυκλέτες για λογαριασμό του εκάστοτε περιοδικού για το οποίο εργαζόμουν. Στηνόμαστε για την εκκίνηση και ανάβουν τα κόκκινα φώτα. Ε, εκείνη τη στιγμή μου ήρθε μια λαχτάρα να τους περάσω όλους! Μη πάει ο νους σας στο αμιγώς επιθετικό, απλώς αισθάνθηκα ίσος μεταξύ ίσων, ότι έχω τις ίδιες πιθανότητες για ένα καλό αποτέλεσμα με όλα τα παιδιά που ξεκινούσαν σε αυτό τον αγώνα.
Έτσι κατάλαβα που οφείλεται αυτό το σπινθηροβόλο βλέμμα που χαρακτηρίζει κάθε έναν που έχει πάρει εκκίνηση σε αγώνα - από τον Μπούστα μέχρι τον τελευταίο της πιο ασήμαντης κατηγορίας. Δεν θα πω περισσότερα, θα επανέλθω με πλήρη περιγραφή των γεγονότων αυτού του Σαββατοκύριακου (κύπελλο Β. Ελλάδος και 6ωρος) στο επόμενο τεύχος.

Η ψηφοφορία του μήνα

Με τα αγωνιστικά μου καμώματα, έφαγα όλο το χώρο που μου αναλογεί, οπότε κλείνω με τα σχόλιά μου για την ψηφοφορία του μήνα που μας πέρασε. Εμέσως πλην σαφώς, σας ρωτήσαμε αν θέλετε να ασχοληθούμε με το χώμα - και συγκεκριμένα το enduro. Αναμενόμενα, οι περισσότεροι από εσάς απάντησαν θετικά και κάποιοι λίγοι είπαν ότι δεν τους κάνει διαφορά. Το εντυπωσιακό όμως ήταν το 36.4% που απάντησε ότι θέλει να παραμείνει το eBike ασφάλτινο. Να σταθώ λοιπόν σε αυτό. Στόχος μας σαν περιοδικό είναι να ασχοληθούμε με οτιδήποτε έχει κινητήρα και δύο ρόδες - εννίοτε και τρεις ή τέσσερις. Το αν πηγαίνει στο χώμα, την άσφαλτο ή τη λάσπη δεν μας κάνει και τόση διαφορά. Επίσης, καλό θα ήταν να μην ξεχνάμε ότι το χώμα είναι ίσως η καλύτερη προπόνηση για τις ασφάλτινες επιδόσεις σας - και μάλλον η πιο φθηνή. Μπαίνουμε λοιπόν στην καλή σεζόν για τα χωματερά και ευελπιστούμε να είμαστε μέρος της. Λεπτομέρειες όμως στο επόμενο τεύχος.
Ραντεβού τον Οκτώβριο!