Τεύχος 07 • Οκτώβριος 2008

ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

INTERMOT KÖLN

Superbikes '09

THE TEST

HONDA CB1000R

FIRST RIDES

BMW F800 GS, **SUZUKI** BANDIT 650S, **VESPA** GTV 250 NAVY

LONG TERM KTM 950 SUPERMOTO • **RACING** GP INDIANAPOLIS & MOTEGI

ebike.gr

Κολωνία ερχόμαστε!

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood,
mike@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

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

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

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

The Front
Πρόγευση από τα μοντέλα του '09, λίγο πριν τη live αναμετάδοση 10

First Rides
BMW F800GS 24
Μαθήματα στο χώμα με το μικρό μεγάλο GS
Suzuki Bandit 650SA 36
Ο Μάνος βρίσκει τους ληστές χαζούς. Και μετά τους προτείνει
Vespa GTV250 Navy 48
Το ρετρό είναι της μόδας και στα μικρά δίτροχα

Cover Story
Aprilia RSV4 Factory 58
Επιτέλους κάτι καινούργιο στα SS1000. Μόνο Factory προς το παρόν
Honda CBR600RR & CBR1000RR 70
Μεγαλύτερη αλλαγή; Απέκτησαν ABS
Kawasaki ZX-6R 94
Η Kawasaki αλλάζει μοντέλο ανά δύο χρόνια – πως είναι το καινούργιο;
Suzuki GSX-R 1000 102
Βελτιώσεις στα σημεία και εκπλήξεις μηδέν (0)
Yamaha YZF-R1 114
Τώρα μάλιστα! Big Bang ανάφλεξη και στόχος η κορυφή – ή μήπως το RSV4;

The Test
Honda CB1000R 128
Πολιτισμένο Streetfighter. Μόνο η Honda θα μπορούσε

Long Term
KTM 950SM Voyager 148
Του δώσαμε το KTM και αυτός μιλάει για την κόρη του...

Racing
Editorial 156
Η παγκόσμια αγωνιστική ύφεση
Gossip 158
Το μέλλον με ενιαία ελαστικά
MotoGP: Indianapolis - Motegi 168
Τυφώνες και τίτλοι
Racing Lines 186
Άλλοι πίνουν και παραμιλούν, άλλοι πίνουν και πυροβολούν
Cycle 188
Ποδηλασία και ισοτονικά. Με το μάτι στα υγρά

The Back
Press 192
Αφιέρωμα στα πέντε χρόνια φαγούρα
eThesis 194
Πάλι στο Serow το φέρνει
exodus 196
Ο ΣΕΑΑ και οι Κινέζοι
eLogbook 198
Ο κόσμος γυρνά γύρω από μια έκθεση

Ταύχος 07 • Οκτώβριος 08

Φωτό εξωφύλλου: Aprilia

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

Σπύρος Τσαντήλας

Σαλονάτα και ζωντανά

Μερικές φορές έχω την εντύπωση πως οι καλοκαιρινές διακοπές ήταν πέρυσι, τότε, κάποτε. Πάντως όχι πριν από ενάμιση μήνα. Πάνω που ακόμη φορώ κοντομάνικα –κι ας κρυώνω λίγο κανά βραδάκι με το διάτρητο μπουφανάκι– κοιτώ καιρό Κολωνίας στο internet και βλέπω κάτι 8 και 9 βαθμούς το βράδυ... Κρύο, καιρός για μισόλιτρα weissbier και φρέσκα μηχανάκια. Και ζωντανά για όλους, έτσι;

Θα μπορούσε κανείς να πει πως είναι η ώρα της αλήθειας. Όσες αποκλειστικές κορδέλες κι αν ακούστηκαν, διαβάστηκαν ή υπονοήθηκαν τους περασμένους μήνες, στις 7 και 8 Οκτωβρίου θα βρουν τη σωστή θέση τους, στη δημοσιότητα ή στον κουβά. Ο υπογράφων μετά της υψηλής παρουσίας του κυρίου Κωνσταντίνου Δάλλα, ήδη σβήνουμε λουκάνικα με σταρένια μπύρα περιπλανόμενοι στα 1,100 περίπτερα εκθετών της Intermot.

Εδώ λοιπόν βρίσκεται το ζουμί. Για πρώτη φορά, στα ελληνικά χρονικά τουλάχιστον, θα αναμεταδίδουμε σχεδόν ζωντανά τα τεκταινόμενα της Έκθεσης από τις 7 Οκτωβρίου, την press day, μία μέρα πριν ανοίξουν οι πύλες για το ευρύ κοινό. Αυτό σημαίνει όλα τα

δεν υπάρχει κανένας λόγος να περιμένουμε
15 και 30 μέρες για να δούμε
τα νέα μοντέλα

καινούργια μοντέλα που θα φωτιστούν για πρώτη φορά στην Κολωνία, εκδηλώσεις, συνεντεύξεις, βίντεο και ό,τι άλλο άξιο λόγου συναντήσουμε. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να περιμένουμε 15 και 30 μέρες για να τα δούμε στο τεύχος. Εκεί άλλωστε η παρουσία της Intermot θα έχει και πάλι κεντρική σημασία, με περισσότερη πληροφορία αυτή τη φορά.
Η διαδικτυακή σύνδεσή μας με την Intermot θα έχει ως κεντρικό κόμβο την ιστοσελίδα http://live.ebike.gr, ένα blog που στήθηκε για να φιλοξενήσει ένα παράθυρο με θέα στο επίκεντρο της μοτοσυκλέτας. Από τη στιγμή που θα αρχίσουν να δουλεύουν οι δύο κάμερές μας εντός της Έκθεσης, ανά τακτά χρονικά διαστήματα θα τροφοδοτούν τον παγκόσμιο ιστό.
Επίσης, είναι σημαντικό να τονίσουμε πως η πρόσβαση στην ειδική ιστοσελίδα είναι ανοικτή για όλους, χωρίς καν την απαίτηση να είναι κάποιος εγγεγραμμένος στο ebike για να απολαύσει ζωντανά την Intermot. Η πληροφορία για μας είναι πάντα δωρεάν και διαθέσιμη σε όλους.
Στο σημείο αυτό θα πρέπει να ευχαριστήσουμε θερμά την εταιρεία Αφοί Βασσάλου (http://www.vassalos.gr) για την ευγενική της χορηγία, καθώς αγκάλιασε αυτήν την πρωτότυπη προσπάθεια και μας βοήθησε καίρια στο να αντιμετωπίσουμε μέρος του κόστους της.

Τευχολόγιον

Στα του τεύχους, δεδομένου ότι τώρα είναι η εποχή του χρόνου που ευδοκιμούν τα νέα superbikes, όλες οι μεγάλες εταιρείες έσπευσαν να παρουσιάσουν τα νέα τους μοντέλα, αναζητώντας λίγη περισσότερη δημοσιότητα πριν τα τοποθετήσουν στα πιο ευδιάκριτα και φωτισμένα σταντ των διεθνών εκθέσεων. Η γενιά των χιλιαριών του '09 πρωταγωνιστεί στο τεύχος του Οκτωβρίου, με το Aprilia RSV4 να τραβά λίγο περισσότερο την προσοχή μας ως ολόφρεσκο superbike με V4 κινητήρα, κάτι που είχαμε χρόνια να δούμε στην κατηγορία που έριζε παραδοσιακά ανάμεσα σε δικύλινδρους V και τετρακύλινδρους σε σειρά.
Στο μεγαλύτερο ως τώρα τεύχος μας σε αριθμό σελίδων περιλαμβάνονται οι δοκιμές τεσσάρων εντελώς διαφορετικών μεταξύ τους μοτοσυκλετών. Ο Μάνος περνά μερικές μέρες παρέα με ένα Ληστή πριν παραλάβει και περιλάβει, μαζί με τον Κώστα, το πολυσυζητημένο νέο streetfighter της Honda. Ο υπογράφων παίρνει τα βουνά και τα λαγκάδια με το BMW F800GS, αφότου προηγουμένως έλαβε μαθήματα στυλ από μια επετειακή κούκλα, τη Vespa GTV 250i.e. Navy.
Στα αγωνιστικά, ενόσω στην Ελλάδα οι πίστες τελούν σε αγρανάπαυση, ο Valentino Rossi κατέκτησε τον τίτλο του όπως προβλεπόταν εδώ και λίγο καιρό, με το ενδιαφέρον πλέον να στρέφεται στα παρασκηνιακά επεισόδια των κανονισμών που μαγειρεύει η Dorna και τις συνεχείς ανακοινώσεις για μετακινήσεις αναβατών ενόψει 2009. Θα έχουμε αρκετά να πούμε μέχρι το τέλος της αγωνιστικής σεζόν για αυτές τις εξελίξεις που τρέχουν ολοταχώς και μάλλον δεν θα κατασταλάξουν μέχρι τον Δεκέμβριο.
Καλή σας ανάγνωση και τα λέμε από την Κολωνία.

YAMAHA
ADVENTURE
GRC MOTO
GRC
MOTO
Stage6
performance is our mission

the front

Δευτέρα 22 Σεπτεμβρίου 2008, Ευρωπαϊκή Μέρα Χωρίς Αυτοκίνητο. Συνταγή για Ελληνάρες: Παίρνουμε λίγη πρασινάδα, γαρνίρουμε με έξωθεν δηλωθείσα οικολογική ανησυχία, στη συνέχεια μπαίνουμε στο αυτοκίνητο (προσοχή, ο καθένας το δικό του) και σιγοβράζουμε σε μέτρια φωτιά για ώρες. Αφήνουμε ώσπου να πήξει. Άντε και του χρόνου...

Ducati Monster 1100

Η ανανεωμένη οικογένεια Monster αποκτά το δεύτερο μέλος της και ακόμα πιο ξεχωριστή εμφάνιση.
Μετά από μερικούς μήνες αναμονής με photoshop και φωτογραφίες κινητών να κυκλοφορούν στα Forum, η Ducati το πήρε απόφαση και έδωσε στη δημοσιότητα τις πρώτες φωτογραφίες του πολυαναμενόμενου Monster 1100. Βασισμένο – φυσικά – στο μικρότερο 696, το μεγαλύτερο τερατάκι μέχρι στιγμής θα είναι διαθέσιμο σε δύο εκδόσεις, απλό και S, και οι δύο με το γνωστό αερόψυκτο κινητήρα του Multistrada, που αποδίδει 95 ίππους στις 7,500 και 10.5 kgm ροπής στις 6,000 στροφές. Το πιο ενδιαφέρον τεχνικό στοιχείο ως τώρα πάντως είναι το βάρος, με τη Ducati να δηλώνει 169 κιλά για το απλό 1100 και 168 για το S, το οποίο διαθέτει επιπλέον συνολάκι αναρτήσεων Öhlins, με πλήρως ρυθμιζόμενο ανεστραμμένο πιρούνι 43mm και ρυθμίσεις προφόρτισης και επαναφοράς στο αμορτισέρ. Διάφορα carbon πραγματάκια μειώνουν το βάρος και προσθέτουν στην αισθητική, ενώ οι χρυσές πεντάκτινες ζάντες κάνουν την κύρια οπτική διαφορά με την απλή έκδοση. Η επίσημη παρουσίαση θα γίνει στην Κολωνία, όπου θα είναι διαθέσιμα και περισσότερα τεχνικά.

Are you ready to GAS?

Χαράς Ευαγγελία για τους μοτοσυκλετιστές των Χανίων.
Η συσσωρευμένη εμπειρία χρόνων σε δοκιμές και αγώνες μοτοσυκλέτας σας περιμένει στο GAS, στα Χανιά, έτοιμη να σας μεταδοθεί και να σας βοηθήσει να δείτε και να δοκιμάσετε μεταξύ άλλων όλα τα Arai, Shoei, X-Lite, Nolan, Dainese, Alpinestars, IXS, Clover, Sinisalo και Fox.
Στο GAS μπορείτε επίσης να πιείτε τον καφέ σας συζητώντας τις διαφορές των ινών αραμιδίου και του κέβλαρ, ή να παρακολουθήσετε τις κόντρες του Rossi και του Stoner.
Το GAS βρίσκεται στην οδό Κισσάμου 98 στο κέντρο των Χανίων, όπου δύο καλοί μας φίλοι από τον χώρο των περιοδικών μοτοσυκλέτας, ο Γιώργος Στασινός και ο Ιάκωβος Σουργουτσίδης σας περιμένουν.
Μέχρι τότε απαντούν σε χαιρετισμούς ή απορίες στο info@gasmoto.gr.

KTM 990 SMR

Μπορεί να άργησε αλλά το νέο Supermoto R είναι εδώ – ή τουλάχιστον έρχεται.
Με τα καρμπυρατέρ του 950 Supermoto R να τα βρίσκουν ελαφρώς σκούρα με τις προδιαγραφές Euro 3, ήταν απλά ζήτημα χρόνου να παρουσιαστεί ο αντικαταστάτης του, βασισμένος – που αλλού – στο 990 Supermoto. Παρότι η KTM είναι φειδωλή στα τεχνικά χαρακτηριστικά, ώστε να κρατήσει το ενδιαφέρον ανοιχτό μέχρι το σαλόνι του Μιλάνου που θα γίνει και η επίσημη παρουσίαση, αφήνει να εννοηθεί πως δε θα υπάρξει καμία αλλαγή στον κινητήρα. Το R θα είναι όμως ταχύτερο από το απλό 990, χάρη στις ελαφρύτερες πολύμπρατσες ζάντες και το μικρότερο και στενότερο σύνολο ρεζερβουάρ/σέλας που κάνουν πιο επιθετική τη θέση οδήγησης. Οι ακτινικές monoblock δαγκάνες της Brembo έχουν έρθει κατευθείαν από το RC8, ενώ το σύνολο ολοκληρώνεται με ένα νέο τρικολόρε χρωματικό συνδυασμό. Σε συνέπεια με τη γραμμή της Αυστριακής εταιρείας, το πλαίσιο του νέου R είναι πορτοκαλί και το ψαλίδι μαύρο. Η διάθεση του 990 Supermoto R είναι προγραμματισμένη για το Μάρτιο του 2009, με τιμή που υπολογίζεται γύρω στα 1,000€ ακριβότερη από την απλή έκδοση.

Newfren – Repsol KTM

Η Newfren επεκτείνεται στο χώρο των GP, εξοπλίζοντας πλέον και τη Repsol KTM.
Κατά τη διάρκεια του Grand Prix του San Marino, η NEWFREN υπέγραψε συμβόλαιο συνεργασίας με την ομάδα REPSOL KTM 125. Η Ιταλική εταιρεία ανέλαβε να προμηθεύει την ομάδα με αγωνιστικές δισκόπλακες και τακάκια, συνεχίζοντας την επέκτασή της σε αυτό τον τόσο ανταγωνιστικό χώρο.
Η εταιρεία Αλεξόπουλος Α.Ε. που αντιπροσωπεύει επίσημα τα προϊόντα της Newfren στην Ελλάδα, ευχαριστεί την ομάδα και τον αναβάτη της Repsol KTM, Marc Marquez, που επέλεξαν τα προϊόντα της Newfren, και τους εύχεται πάντα νίκες.

Kawasaki Er-6n & Er-6f

Το ER-6 βάζει τα δερμάτινα και επιστρέφει αγριεμένο.

Όσο καλή και αν είναι αντικειμενικά μια μοτοσυκλέτα, υπεισέρχονται πάντα υποκειμενικοί παράγοντες στην αγορά της. Το κυριότερο «μειονέκτημα» του ER-6 δεν ήταν άλλο από την εμφάνισή του, καθώς οι περισσότεροι αγοραστές δεν έπιαναν τη φιλοσοφία του. Για το 2009 η Kawasaki αποφάσισε να αλλάξει τα δεδομένα, κρατώντας μεν δομικά ίδια την οικογένεια, αλλά αλλάζοντας ριζικά την εμφάνισή της. Το ER-6n αποτάσσεται πλέον το φιλικό του χαρακτήρα, αλλάζοντας ουσιαστικά όλα τα πλαστικά αλλά και το ντεπόζιτο, εξοστρακίζοντας ολοκληρωτικά τις καμπύλες που το χαρακτήριζαν με ακμές και έντονες γωνίες, δημιουργώντας ένα πιο επιθετικό σύνολο που διατηρεί όμως τη χαρακτηριστική αισθητική του προηγούμενου η. Για την περίπτωση του ER-6f, η Kawasaki πήγε ένα βήμα παραπέρα, αντικαθιστώντας το συντηρητικό fairing με ένα εντελώς νέο, βασισμένο αισθητικά στην οικογένεια Ninja – αλλά με σαφώς πιο όμορφη εκτέλεση αν κρίνουμε από τις φωτογραφίες. Το φανάρι του προηγούμενου Z έχει δώσει τη θέση του σε μια χαρακτηριστικά ZX μούρη με δύο σχιστά φωτιστικά σώματα, ενώ οι αλλαγές στο fairing και την ουρά αποπνέουν μια σαφώς πιο upmarket εικόνα από τον προκάτοχό του. Και οι δύο εκδόσεις έχουν νέες ρυθμίσεις στον κινητήρα, για καλύτερη απόκριση στις χαμηλές στροφές και μεγαλύτερη ευστροφία, ενώ αλλαγές έχουν γίνει και στις αναρτήσεις, με διαφορετικό πίσω ψαλίδι (δυστυχώς όχι το πανέμορφο τύπου μπανάνα του Versys), ενισχύσεις στο πλαίσιο και διαφορετικές ρυθμίσεις στις αναρτήσεις, με το συμβατικό μπροστινό να παραμένει εμπρός παρά τις φήμες που το ήθελαν να δίνει τη θέση του σε ανάποδο σύμφωνα με τα πρότυπα του Z750.

Suzuki Gladius 650

Φέρνει κάτι σε Scarver από κάποιες γωνίες και απευθύνεται στο ίδιο κοινό.

Παρά το όνομα ρωμαϊκού σπαθιού, η νέα πρόταση της Suzuki κάθε άλλο παρά αιματοχυσίες φέρνει στο μυαλό. Τη στιγμή που η Kawasaki ανανεώνει το ER-6 δίνοντάς του μια πιο επιθετική, ματσό εικόνα για να ξεφορτωθεί τη φήμη που έχει στο εξωτερικό ότι απευθύνεται σε γυναίκες, η Suzuki αντικαθιστά το γωνιώδες SV με το γεμάτο καμπύλες Gladius 650. Εξαιρουμένων των λογοπαιγνίων που έρχονται στο νου με το που διαβάζει κανείς το όνομά του, το Gladius δείχνει έτοιμο να παλέψει για ένα κομμάτι στην πίτα των προσιτών μοτοσυκλετιστών για νέους αναβάτες, με το χαμηλό ύψος της σέλας στα 785 mm να το κάνει ιδιαίτερα ελκυστικό στους μικρόσωμους και τις περισσότερες γυναίκες. Με συμβατικές αναρτήσεις και διπίστονες δαγκάνες εμπρός το κόστος λογικά θα είναι χαμηλό, ενώ η εξάτμιση μπανάνα που παίζει με το νίκελ και το μαύρο είναι η μόνη οπτική ένδειξη ότι προέρχεται από την ίδια εταιρεία που βγάζει τα GSX-R.

more stuff...

Με τη Moto Guzzi κάτω από τον ολοκληρωτικό έλεγχο της Piaggio, η τελευταία ετοιμάζει μια ενοποίηση που πιθανότατα να φέρει ως αποτέλεσμα το κλείσιμο του ιστορικού εργοστασίου στο Mandello Del Lario, τη βάση της Guzzi από το 1921. Η Piaggio βεβαιώνει ότι ο χαρακτήρας των Guzzi θα παραμείνει αναλλοίωτος, αλλά η κίνηση θα φέρει σημαντικές οικονομίες κλίμακας. Οι γραμμές παραγωγής της Guzzi αναμένεται να μεταφερθούν είτε στο Noale, τη βάση της Aprilia, είτε στο κεντρικό εργοστάσιο της Piaggio στην Pontedera.

Στις 16 Σεπτεμβρίου, η Benelli Q.J. απέκτησε πιστοποίηση ISO 9001:2000, μετά από την έγκριση του TUV-Sud. Η βελτίωση της ποιότητας και η πιστοποίησή της ήταν ένας από τους πρώτους στόχους της Κινέζικης QianJiang, που αγόρασε τη Benelli το 2005. Στους στόχους της εταιρείας είναι η αύξηση της παραγωγής στις 6,000 μονάδες μέχρι το 2011, ενώ σύμφωνα με πληροφορίες αναμένονται σύντομα νέες κινήσεις στην Ελληνική αγορά – μείνετε συντονισμένοι.

Στο τέλος του έτους αναμένεται να ανοίξει και επίσημα η Εγνατία οδός, με την ολοκλήρωση του κεντρικού της άξονα από την Ηγουμενίτσα έως τον Έβρο. Οι κάθετοι άξονες αναμένεται να ολοκληρωθούν μέσα στο 2009, φέρνοντας το συνολικό μήκος του έργου στα 947 χιλιόμετρα. Δε θα χρειαστεί όμως να περιμένετε τόσο για να πληρώσετε τα πρώτα διόδια, που θα ανοίξουν μέσα στο φθινόπωρο, με τιμές που δεν έχουν καθοριστεί ακόμα. Πόσο λέτε να ζητάνε για τις μοτοσυκλέτες;

Δίκυκλο δεν είναι μόνο η μοτοσυκλέτα – το ποδήλατο μπαίνει όλο και περισσότερο στη ζωή μας, καθώς με το χαρακτηριστικό μας αργό ρυθμό αρχίζουμε να παίρνουμε χαμπάρι ότι κάτι ξέρουν και αυτοί οι ξενέρωτοι οι Ευρωπαίοι. Η κοινότητα του http://www.bikerespect.gr/ έχει να προσφέρει πληροφορίες και συμβουλές για τη χρήση του ποδηλάτου, με κυριότερη τη νοοτροπία επιλογής διαδρομών – διαβάστε τη προσεκτικά.

Yamaha Diversion 600

Τα αρχικά XJ6 δεν είναι συνδεδεμένα με αδρεναλίνη, αλλά με την πρακτικότητα – τώρα και με υδρόψυξη.

Μετά από χρόνια απουσίας, το όνομα Diversion επανέρχεται στους καταλόγους της Yamaha, με στόχο την αγορά των προσιτών τετρακύλινδρων 600αριών – που ακούει και στα ονόματα CBF / Bandit. Τοποθετημένο τιμολογιακά κάτω από το Fazer 600, χρησιμοποιεί μια νέα έκδοση του γνωστού τετρακύλινδρου κινητήρα, που παρότι αποδίδει την ίδια ισχύ με το Fazer (78 ίππους στις 11,500), έχει σχεδόν ένα κιλό ροπής παραπάνω, 1500 στροφές χαμηλότερα. Παρά τη διάθεσή του στην Αμερική με ολόκληρο fairing, το XJ φοράει μισό στην αγορά της Ευρώπης. Αισθητικά το Diversion δείχνει να είναι ένα βήμα πιο μοντέρνο από τους ανταγωνιστές του, χωρίς όμως να το παρακάνει και να δείχνει υπερβολικά σπορ. Το πλαίσιο είναι ατσάλινο σωληνωτό, τα περιφερειακά χαμηλού κόστους για να είναι η τιμή ανταγωνιστική, με ρυθμιζόμενο σε προφόρτιση συμβατικό πηρούνι 41mm εμπρός και διπίστονες δαγκάνες. Όπως και οι ανταγωνιστές του, το νέο Diversion θα είναι διαθέσιμο και με ABS.

BMW S6R

Η επέλαση της BMW στα Supersport συνεχίζεται σύμφωνα με τις φήμες που θέλουν ένα μικρό SS να βρίσκεται στα τελευταία στάδια εξέλιξης.

Αυτό που βλέπετε βέβαια δεν είναι η μοτοσυκλέτα παραγωγής, αλλά μια 3D απεικόνιση του πως θα ήθελε ο ποιητής να είναι το 600άρι της BMW, μόνο που δε θα είναι λέει 600, αλλά τρικύλινδρο 675 σύμφωνα με την τελευταία μόδα. Σε αντίθεση με το SS 1000 της Βαυαρικής εταιρείας, το νέο Supersport φημολογείται ότι θα έχει εντελώς αντισυμβατικές αναρτήσεις, με μονόμπρατσα εμπρός και πίσω, καθώς οι μοτοσυκλετιστικοί παπαράτσι έχουν «πυροβολήσει» ένα πρωτότυπο σε διαδικασία δοκιμών με τέτοια συστήματα. Αν τελικά το 600 μπει στην παραγωγή, δεν αναμένεται να κυκλοφορήσει πριν το 2010, με εκτιμώμενη ημερομηνία παρουσίασης το φθινόπωρο του 2009. Μέχρι τότε θα υπάρχει το 1000 για να πάρουμε μια γεύση από την σταδιακή αλλά σταθερή κατάβαση της BMW στις παραδοσιακές κατηγορίες που λυμαίνονται οι Ιάπωνες.

2CT
TWO COMPOUND TECHNOLOGY
Power Race Pilot Power 2CT Pilot Road 2

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

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

MICHELIN
Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

Yamaha WR 125R/X

Το δεύτερο 125άρι που δεν εξαφανίζεται κάτω από τα πόδια των μεγαλόσωμων αναβατών – και πάλι από τη Yamaha.

Η οικογένεια των WR μεγαλώνει φέτος, με το καινούργιο WR 125 να έρχεται να ολοκληρώσει την ήδη επιτυχημένη γκάμα. Βασισμένο αισθητικά στα μεγαλύτερα WR και κυρίως στο 250, η νέα προσθήκη στα 125άρια της Yamaha έρχεται να τοποθετηθεί πάνω από το εισαγωγικό XT με τον αερόψυκτο κινητήρα, φέρνοντας μια πνοή ανανέωσης σε μια κατηγορία που φημίζεται για τους απαρχαιωμένους κινητήρες. Ο μονοκύλινδρος του WR βασίζεται στον κινητήρα του YZF-R125, με διαφορετική εισαγωγή και εξάτμιση, ώστε να αποδίδει περισσότερη ροπή στις χαμηλές στροφές. Για να κρατηθεί το κόστος χαμηλά, το πλαίσιο και το ψαλίδι είναι ατσάλινα, καθώς το κύριο σημείο πώλησης είναι η εμφάνιση. Με ύψος σέλας 920mm χια το Supermotard (X) και 930 για το R, το WR δεν απευθύνεται σε μικρόσωμους αναβάτες, ενώ οι αναλογίες του πείθουν ότι πρόκειται για μοτοσυκλέτα μεγάλου κυβισμού – ένα κόλπο που η Yamaha έχει αποδείξει ότι ξέρει καλά με το YZF.

Brudeli 654 Leanster

Μοιάζει με MP3 που πήγε γυμναστήριο, αλλά η τεχνολογία της Brudeli προηγείται της Piaggio για μερικά χρόνια – και έχει πολύ περισσότερη πλάκα.

Σας αρέσει το χώμα και η γρήγορη οδήγηση αλλά φοβάστε μη φάτε τα μούτρα σας; Ο Geir Brudeli έχει τη λύση, που ακούει στο όνομα Brudeli 654L ή Leanster για όσους δεν είναι μέσα στο κόλπο. Βασισμένο στο KTM 690 SM, διατηρεί αυτούσιο τον κινητήρα και το πίσω μέρος του πλαισίου – και από εκεί και μπροστά αρχίζει το πάρτυ. Το μπροστινό σύστημα του KTM έχει πάρει πόδι, και έχει αντικατασταθεί από δύο τροχούς που γέρνουν μαζί με τη μοτοσυκλέτα, επιτρέποντας κλίσεις έως 45 μοίρες – 5 περισσότερες από το MP3, ενώ τα μαρσπιέ έχουν αντικατασταθεί από δύο πλατφόρμες που μένουν πάντα παράλληλες με το έδαφος. Στόχος; Η διασκέδαση ανεξαρτήτως συνθηκών. Το Brudeli κάνει σύμφωνα με τον κατασκευαστή του ελεγχόμενα slide, σούζες και έντο, και είναι εξίσου διασκεδαστικό και ασφαλές σε άσφαλτο και χώμα. Η διάθεση του 654L θα αρχίσει στο σαλόνι της Κολωνίας, με τιμή 21,000€ προ φόρων και ΦΠΑ. Για περισσότερες λεπτομέρειες και φωτογραφίες, δείτε το site της εταιρείας: www.brudelitech.com

Πυγολαμπίδα με φλας

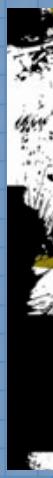
Η λύση για το «δε σε είδα ρε παλικάρι» έρχεται από το Ισραήλ – και μοιάζει με χριστουγεννιάτικο δέντρο.

Η μοτοσυκλέτα είναι ένα μαγικό προϊόν. Δεν εξηγείται αλλιώς ότι μπορεί να εξαφανίζεται κατά βούληση για να εμφανιστεί μαγικά μπροστά από ένα αυτοκίνητο που θα πέσει πάνω της. Το ότι πολλοί κυκλοφορούν με καμένο πίσω φως και σκούρα ρούχα σίγουρα επιδεινώνει την κατάσταση και αυξάνει τις πιθανότητες ατυχήματος. Διάφορες εταιρείες έχουν παρουσιάσει κατά καιρούς πίσω φώτα που δένουν στο κράνος, αλλά η λύση από το Ισραήλ είναι κάπως πιο προχωρημένη. Με την ονομασία "My Backup", το σύστημα δένει στην πλάτη του αναβάτη και επικοινωνεί ασύρματα με τη μοτοσυκλέτα ώστε να μπορείτε να σηκώνεστε χωρίς να ξηλώνετε καλώδια. Μεταφέρεται εύκολα για την περίπτωση που πάρετε συνεπιβάτη, αλλά δεν προτείνεται για Supersport και σκυφτά μηχανάκια γιατί υπάρχει ο κίνδυνος να προσγειωθεί πάνω σας κάποιο αεροπλάνο. Επίσημη τιμή δεν υπάρχει ακόμα, αλλά υπολογίστε γύρω στα 100 δολάρια – και τα σχόλια των φίλων σας θα είναι ανεκτίμητα.

BMW Biker meeting 2008

Ποιός είπε ότι οι καλές συναντήσεις BMW με άφθονα λουκάνικα γίνονται μόνο στην Ευρώπη;

Η BMW Hellas σε συνεργασία με την Moto Adventures διοργανώνουν το Biker Meeting 2008. Το Event θα διεξαχθεί στο Enduro Park Loutraki, την Κυριακή 19 Οκτωβρίου 2008, και είναι ανοικτό σε όλους, ανεξαρτήτως αν έχουν άδεια κυκλοφορίας που να γράφει BMW ή όχι. Το πρόγραμμα των εκδηλώσεων που έχει ετοιμάσει η Moto Adventures περιλαμβάνει μεταξύ άλλων εκπαιδευτικά σεμινάρια, Test Ride μοτοσυκλετών της BMW, καθώς και διαδρομές σε άσφαλτο και χώμα, ώστε να πάρετε μια γεύση από τα BMW Adventure Tours. Για τους πιο σκληροπυρηνικούς, η BMW Hellas θα έχει διαθέσιμο το G 450X, που θα περιμένει και θα υπομένει στην πίστα δοκιμών του Enduro Park, δείχνοντας μια σαφή προτίμηση σε αναβάτες με σωστό ρουχισμό. Και αν αυτά σας ανοίξουν την όρεξη, η Moto Adventures ετοιμάζει πολύ και ελεύθερο Γερμανικό φαγητό – δεν ακούγεται άσχημα. Η είσοδος θα είναι ελεύθερη, αλλά θα χρειαστεί να δηλώσετε συμμετοχή στο www.bmw-motorrad.gr για να πάρετε μέρος στις μηχανοκίνητες δραστηριότητες. Για όσους ενδιαφέρονται αλλά μένουν εκτός Αττικής, ο χώρος θα είναι ανοικτός από το Σάββατο 18 Οκτωβρίου (Ώρα: 17.00) όπου θα υπάρχει ένας ειδικός χώρος για σκηνές, επίσης δωρεάν.



Piaggio Hellas

Ο όμιλος Piaggio μεγαλώνει και η Piaggio Hellas οργανώνεται για το μέλλον.

Ο Όμιλος Piaggio αποφάσισε την αλλαγή στην οργανωτική δομή της Διοίκησης της Εταιρείας PIAGGIO HELLAS A.E. αναθέτοντας επιπλέον αρμοδιότητες στον Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Φώτη Δράκο.

Ο κ. Φώτης Δράκος είναι επί σειρά ετών Διευθύνων Σύμβουλος της PIAGGIO HELLAS A.E. επιφορτισμένος με διοικητικά καθήκοντα που αφορούν την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Εταιρείας, τη στρατηγική προώθησης και τη στρατηγική ανάπτυξης των εμπορικών σημάτων PIAGGIO, VESPA, GILERA, MOTO GUZZI και των επαγγελματικών οχημάτων Piaggio Professional Vehicles LTD, οδηγώντας την PIAGGIO HELLAS A.E. στην κορυφή των πωλήσεών της. Η νέα οργανωτική δομή τον θέτει επικεφαλής και για τα εμπορικά σήματα APRILIA και SCARABEO του Ομίλου. Ο Όμιλος Piaggio αυτή τη στιγμή επικεντρώνεται σε νέα σχέδια τα οποία θα βελτιώσουν περαιτέρω την θέση του παγκοσμίως και βασίζεται στη σημαντική συμμετοχή των διοικήσεων των ευρωπαϊκών χωρών για την επίτευξη αυτών των στόχων, με κύριο άξονα την ικανοποίηση των πελατών. Δέσμευση της νέας οργανωτικής δομής είναι ο σχεδιασμός και η εφαρμογή νέας αναπτυξιακής στρατηγικής που θα εγγυηθεί βελτιστοποίηση αποτελεσμάτων για το σύνολο των εμπορικών σημάτων της PIAGGIO HELLAS A.E.

Δρόμοι της ελιάς 2008

Ολοκλήρωση του 10ου Οδοιπορικού «Δρόμοι της Ελιάς».

Το Πολιτιστικό Οδοιπορικό έληξε μετά από 45 μέρες πορείας σε 12 χώρες. Οι συμμετέχοντες ακολούθησαν τα ίχνη δύο μεγάλων πολιτισμών, πρώτα των Δρόμων της Ελιάς και στη συνέχεια των Δρόμων του Μεταξιού, διασχίζοντας τις εξής χώρες: Ελλάδα, Τουρκία, Γεωργία, Αζερμπαϊτζάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Καζακστάν, Ρωσία, Ουκρανία, Μολδαβία, Ρουμανία, Βουλγαρία. Το Οδοιπορικό ξεκίνησε στις 14 Ιουλίου 2008 από τη Μεσσηνία με σκοπό τη μεταφορά ενός μηνύματος Ειρήνης στα βάθη της Ασίας, το Πεκίνο και τη Μόσχα, στο πλαίσιο του «2008 Ευρωπαϊκού Έτους Διαπολιτισμικού Διαλόγου». Ήταν ένα εγχείρημα που εντυπωσίασε με την τόλμη και την δυσκολία του και το οποίο έγινε ενθουσιωδώς αποδεκτό χάριν του μηνύματος που μετέφερε, της ανάγκης δηλαδή ειρηνικής συνύπαρξης ως προϋπόθεση ευημερίας των λαών. Η αρχικά προγραμματισμένη διαδρομή διαφοροποιήθηκε αναγκαστικά καθοδόν λόγω της «σιωπηλής άρνησης» των κινεζικών αρχών για είσοδο της αποστολής στη χώρα παρότι είχε κατατεθεί έγκαιρα επισήμως σχετικό αίτημα και η πρωτοβουλία είχε ενταχθεί επίσημα στο Πολιτιστικό Έτος Ελλάδα – Κίνα. Βασικός σκοπός του Οδοιπορικού ήταν η διάνοιξη ενός σταθερού διαύλου επικοινωνίας μέσω της Υπογραφής Μνημονίων Συνεργασίας με την προοπτική συνεργασιών και ανταλλαγών σε όλα τα επίπεδα. Συνολικά, υπογράφηκαν 14 Μνημόνια Συνεργασίας. Καινοτομία του φετινού 10ου Οδοιπορικού ήταν η επέκταση του δικτύου επαφών σε χώρες εκτός Μεσογείου και Ευρώπης και η δημιουργία «Δικτύου των μικρών φίλων των Δρόμων της Ελιάς» στις χώρες διέλευσης.

Στην επιστροφή τους στην Ελλάδα, οι οδοιπόροι έκαναν μια στάση στην Αθήνα, στο νεκροταφείο της Αγ. Παρασκευής, για να «αποχαιρετήσουν» τον αγαπημένο συνοδοιπόρο τους Μιχάλη Καλογερόπουλο, ο οποίος έφυγε από κοντά τους σε ατύχημα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

από τις 7 (

ζωντανά από

http://live

με την ευγενική χορηγία τ

Οκτωβρίου
ό την έκθεση

e.ebike.gr

ης ΑΦΟΙ Βασσάλου Ε.Π.Ε.

ebike.gr

first rides

Σε τι μοιάζει το Bandit με τη Vespa; Και τα δύο εξωτερικά δείχνουν σα να βγήκαν πριν μερικές δεκαετίες, αλλά από μέσα είναι καθόλα σύγχρονα. Το F800GS από την άλλη μας δείχνει ένα νέο δρόμο για την αυριανή BMW

Junior GS

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

Πριν δυο-τρία χρόνια ήταν το πιο πολυαναμενόμενο μοντέλο της BMW. Σε Γερμανία και Η.Π.Α. οι φωτοσοπιές των περιοδικών έστελναν κόσμο με την προκαταβολή στο χέρι στους ντίλερ της BMW για να παραγγείλουν μια μοτοσυκλέτα που επισήμως δεν υπήρχε. Τώρα πια είναι πραγματικότητα, το νέο δικύλινδρο GS που δεν είναι boxer

Όταν οι γερμανοί εμφάνισαν τα F800S/ STμε τον αναπάντεχο δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα, αμέσως όλοι θεώρησαν πως το αυτονόητο θα ακολουθούσε από κοντά. Μιλώ για το ανάλογο GS, μια μοτοσυκλέτα που ανακηρύχθηκε σε βεβαιότητα τουλάχιστον δύο χρόνια προ της επίσημης γέννησής της. Η BMW περίμενε και όταν έκρινε πως ήταν η κατάλληλη στιγμή μας παρουσίασε, όχι ένα, αλλά δύο διαφορετικά GS με τον νέο κινητήρα που κατασκευάζει σε συνεργασία με τη Rotax. Όσοι είχατε καταθέσει προκαταβολές προ τριετίας, επιτέλους χαρείτε!

Η μικρή έκπληξη που έκρυβαν στο Μόναχο είχε να κάνει με την εμφάνιση δύο διαφορετικών μοντέλων, το ένα εκ των οποίων προέβη στο αδιανόητο και έκρυψε τον πραγματικό του κυβισμό πίσω από ένα λογότυπο που έλεγε 650. Το δοκιμάσαμε εκτενώς στο τεύχος 4 του περασμένου Ιουλίου. Δύο μήνες αργότερα έρχεται η σειρά του 800GS να μπει στο μικροσκόπιο.

Οι κύλινδροι δεν προεξέχουν

Αν το 650 επιχειρεί εμφανώς να μοιάσει στο απερχόμενο μονοκύλινδρο 650GS – τουλάχιστον από το πλάι – είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό το πόσο διαφορετικό δείχνει από το 800, παρόλο που ουσιαστικά το 95% των κουστουμιών τους είναι κοινά. Το 800GS από την άλλη δεν έχει κανένα ενδοιασμό να μας υπενθυμίσει σε πολλά σημεία το bestsellerτης BMW,R1200GS. Θα έλεγα πως ο ξεκάθαρος στόχος είναι μια μοτοσυκλέτα που στη συνείδηση του αγοραστή θα περάσει ως ένα φτηνότερο και λιγότερο τρομακτικό 1200GS.

Το πρώτο σκέλος είναι σαφέστατο νομίζω, η προ εξοπλισμού αφετηρία του είναι περίπου 4,000€ χαμηλότερη. Όσο για το δεύτερο, κάτι οι πιο μαζεμένες διαστάσεις, κάτι το χαμηλότερο βάρος, βάλτε και τη διαφορά στην εντύπωση που κάνουν τα 800 από τα 1,200 κυβικά και καταλαβαίνετε πού το πάω.

Ο κινητήρας του 800GS είναι βασισμένος σε αυτόν των S/ ST με διαφορετικούς εκκεντροφόρους για πιο "χωματερή" συμπεριφορά, ήτοι περισσότερο ψωμί χαμηλά. Οι δύο άξονες αυτοί που κινούν τις βαλβίδες είναι διαφορετικοί και συγκριτικά με το 650GS, καθώς εκεί βρίσκεται το κλειδί στην μειωμένη ιπποδύναμη του 650. Εδώ, όπως και στα δύο street 800άρια της BMW, οι ίπποι που ανακοινώνονται είναι 85, ποσόν σαφώς πιο ταιριαστό για ένα όχι και τόσο μικρό GS.

Μια σημαντική αλλαγή ωστόσο έχει να κάνει με την τοποθέτηση του κινητήρα. Στο GS ο δικύλινδρος έχει κλίση 8 μοιρών προς τα μπροστά, σημαντική μετατόπιση από τις 30 των S και ST.

Την ίδια σέλα χρησιμοποιούν τα δύο GS, όμως στο μεγάλο βρίσκεται σε σημαντικά μεγαλύτερο υψόμετρο, έξι ολάκερους πόντους. Η διαφορά είναι έντονη και γίνεται

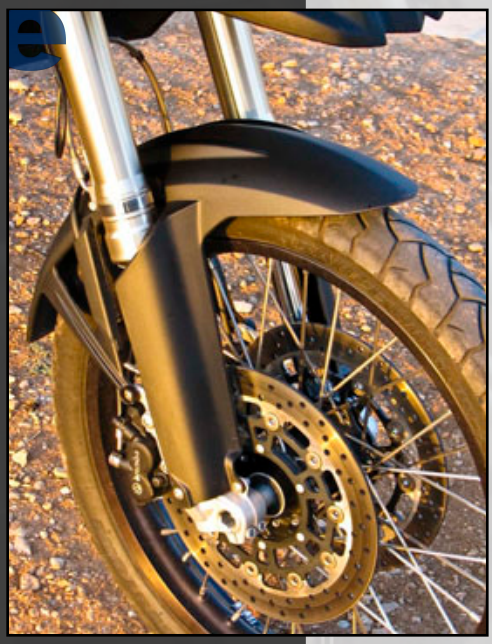
...το νέο
δικύλινδρο GS που δεν
είναι boxer...

brembo

Αποδοτικό φρένο, όχι τόσο όσο ένα καλό τετραπίστονο συνολάκι, μα τη δουλειά του την κάνει καλά. Όσο για το ABS, η τελευταία γενιά της BMWκοιτά πλέον στα μάτια την κορυφή στο είδος της

Τι βίτσιο να εκφράζει αυτή η κατασκευή για το δοχείο υγρών του μπροστινού φρένου... Τουλάχιστον αποκλείεται να σπάσει από το κοπάνημα σε χωματόδρομο, όχι έτσι που λικνίζεται το δοχείο μονίμως σαν χορεύτρια χούλα-χουπ

Στάνταρ η αλουμινένια ποδιά, να κι ένα καλό νέο



Πολύ καλό το πιρούνι, αν και άνευ της παραμικρής δυνατότητας ρύθμισης. Εξίσου καλή και η εικόνα των Bridgestone Battle Wing

Πεφωτισμένος ποπός με δεκάδες λυχνίες LED

αντιληπτή άμεσα, αν και είναι δυνατόν η μοτοσυκλέτα να παραγγελθεί με χαμηλότερη κατά 3 cm σέλα χωρίς επιπλέον επιβάρυνση, κόβοντας στη μέση τη διαφορά από το 650 ως το 800. Πιάνοντας το φαρδύ αλουμινένιο τιμόνι μεταβλητής διατομής, καθώς το οπτικό πεδίο μου γεμίζει με τις μαύρες πλαστικές προεκτάσεις στα πλάγια του "ρεζερβουάρ" και τα γνωστά όργανα, ρίχνω μια αυτόματη κλεφτή ματιά προς τα κάτω περιμένοντας να δω δύο κυλίνδρους να προεξέχουν. Η πνευματική παραπομπή στο 1200GS είναι σαφέστατη και κάθε άλλο παρά τυχαία. Έβαλα το ρεζερβουάρ σε εισαγωγικά προηγουμένως, διότι ανάμεσα στα χέρια του αναβάτη δεν βρίσκεται το καύσιμο αλλά το φιλτροκούτι. Η βενζίνη φιλοξενείται κάτω από σέλα και προς τα πίσω, εξ ου και η τάπα στην πίσω δεξιά πλευρά.

Ο κινητήρας της επόμενης μέρας

Εκκινώντας τον κινητήρα αλλάζει το τροπάρι. Άλλος ήχος εντελώς και, φυσικά, κανένα λίκνισμα αριστερά-δεξιά. Εδώ η όλη φιλοσοφία προσεγγίζει ξεκάθαρα τη συμβατική οδό: στρόφαλος εγκάρσια, αλυσίδα, όπως όλοι δηλαδή. Ο υγρόψυκτος κινητήρας δείχνει και ακούγεται πολύ πιο σύγχρονος από τον αερόψυκτο 1200, ανεβάζει στροφές πολύ πιο γρήγορα και το δούλεμά του είναι πολύ πιο μεταξένιο, με την έξτρα μπιέλα να αντισταθμίζει και στην ουσία τους κραδασμούς του κινητήρα. Εξαιρείται ο ήχος, καθώς οι μηχανικοί θόρυβοι αυτού του δικύλινδρου είναι αρκετά περισσότεροι.

Κινούμενος στην πόλη ομολογώ πως δεν αντιλαμβάνομαι και μεγάλη διαφορά από τις επιδόσεις του 650, ο κινητήρας δείχνει το ίδιο γραμμικός και γεμάτος, μα τα 14 άλογα και το περίπου 1 κιλό ροπής που μου είπαν πως έχει παραπάνω είναι δυσδιάκριτα. Όσο περισσότερο το ανοίγω, τόσο πιο πολύ βλέπω την επιπλέον δύναμη, ενώ όπως ακριβώς προέβλεπε το presskit τηςBMW μετά τις 5,000 ο ήχος πολλαπλασιάζεται, αγριεύει. Ο κινητήρας βρίσκεται πλέον στην καλύτερη περιοχή του αλλά φτάνει εκεί τόσο γραμμικά, χωρίς ξέσπασμα, που πραγματικά ο ήχος κάνει τη μεγάλη διαφορά.

Στην πόλη η διαθέσιμη δύναμη είναι υπεραρκετή για να κάνει τα πάντα παιχνιδάκι. Άμεσες επιταχύνσεις, άνετο γέμισμα του γκαζιού χωρίς ιδιαίτερη ανάγκη για συμπλεκτάρισμα ή κατέβασμα, άφθονη δύναμη για οποιαδήποτε περίπτωση. Ο ψεκασμός είναι αρκετά ακριβής, αν και λίγο νωχελικός στις αντιδράσεις του, η εργονομία από τη θέση οδήγησης είναι άψογη – με την εξαίρεση της πρόσβασης στο έδαφος που απαιτεί ένα σχετικό ανάστημα. Τα κιλά του, που η BMWυπολογίζει σε 207 με όλα τα υγρά γεμισμένα, φαίνονται στις χαμηλές ταχύτητες και επειδή είναι ψηλά μαζεμένα, φαίνονται λίγο περισσότερο. Σε συνθήκες όπου τα ελέγχεις με το γκάζι δεν αποτελούν πρόβλημα.

Με αυτά τα δεδομένα και τους 85 ίππους, είναι πασιφανές πως ο όρος "εκδρομικό εντούρο" που οι ίδιοι οι γερμανοί προσάπτουν στο F800GS ευσταθεί, τουλάχιστον ως προς το πρώτο συνθετικό. Η κίνηση στην εθνική με 140-160 είναι ένα ευχάριστο παιχνιδάκι για αυτό το BMW και μετά υπάρχει και κάβα περίπου 2,500 στροφών μέχρι τα κόκκινα για τα περεταίρω. Τα οποία έφτασαν ως και τα 220 στο κοντέρ, με ζόρι είναι η αλήθεια και τους υψίσυχνους κραδασμούς από τον κινητήρα να αυξάνουν αρκετά προσεγγίζοντας τα 200.

Νομίζω όμως πως έχουμε ήδη υπερβεί τις απαιτήσεις από μια τέτοια μοτοσυκλέτα.
Το πιο ευχάριστο χαρακτηριστικό του GS αυτού – όπως συμβαίνει και με το 650 άλλωστε – είναι η πολύ χαμηλή κατανάλωση. Μερικά εντυπωσιακά νούμερα μέσης κατανάλωσης της τάξης των 3,5 lt/100km στην πόλη και 5 ως 6 στο ταξίδι ακούγονται πολύ νόστιμα. Ακόμη και με τη βελόνα καρφωμένη στα 160 στον αυτοκινητόδρομο, η μέση κατανάλωση δύσκολα ξεπερνά τα 6,5lt/100km, τιμή που υπερβαίνεται εφόσον ζητάς ακόμη υψηλότερες μουαγιέν. Αυτά, με ένα μετρίου μεγέθους ρεζερβουάρ 16 λίτρων, μας κάνουν μια αυτονομία 250 χιλιομέτρων με καλές ταχύτητες ταξιδίου. Μια χαρά…

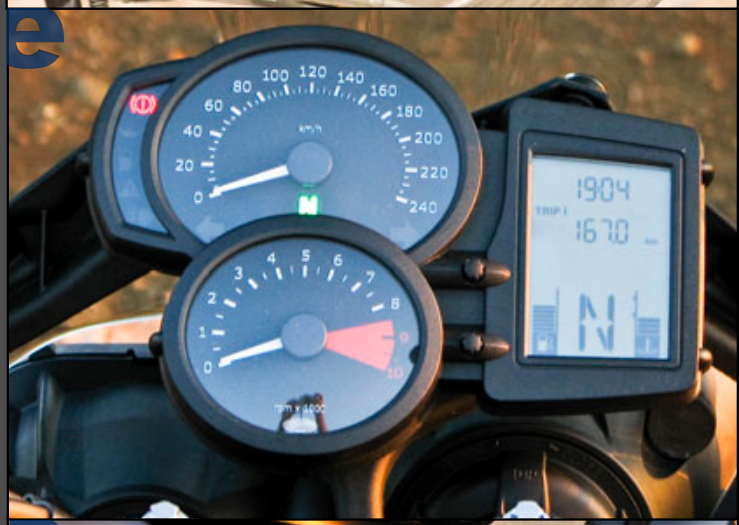
Χαλαρά κι εκδρομικά

Το θέμα είναι, αντέχεις 250 χιλιόμετρα χωρίς στάση στη σέλα του; Είναι μαλακούτσικη, είναι φαρδιά, αλλά δύσκολα θα αποφύγεις ένα σχετικό πιάσιμο πριν ανάψει το λαμπάκι της ρεζέρβας. Δεν είναι δραματική η κατάσταση, αλλά δεν είναι και η σέλα του R1200GS. Στο ταξίδι, μια ακόμη ψηλότερη ζελατίνα είναι καλοδεχούμενη, γιατί η συγκεκριμένη αφήνει το κεφάλι εκτός. Η μοτοσυκλέτα πάλι είναι σταθερότατη, παρά τις ψηλές αναρτήσεις.Το μακρύ μεταξόνιο και ίχνος δεν αφήνει περιθώρια για το πού στόχευαν οι γερμανοί όταν σχεδίαζαν αυτή τη μοτοσυκλέτα.
Τι άλλο μπορεί να κάνει το 800GS; Σε στροφιλίκι στέκεται αξιοπρεπέστατα για on-off και όσο φορά λάστιχα με ασφάλτινο προορισμό, όπως τα BattleWing της δοκιμής λ.χ., πατά καλά στα πόδια του, πολύ καλά θα έλεγα για μια μοτοσυκλέτα με διαδρομές αναρτήσεων 230mmμπροστά και 210 πίσω. Κάθε απόπειρα πίεσης πέραν των ορίων του σηκώνει έγκαιρα συναγερμούς, το πιρούνι είναι αρκετά μαλακό στην αρχή της διαδρομής του και λίγο πιο σφικτό στη συνέχεια, αλλά επικοινωνεί τις διαθέσεις του στον αναβάτη. Δεν θα το χαρακτήριζα κορυφαίο, αλλά για ένα "βασικό" κομμάτι σχετικά περιορισμένου κόστους χωρίς καμιά ρύθμιση κάνει μια χαρά τη δουλειά του.
Εξαιρετικά είναι και τα φρένα, όπου οι δύο μεγάλοι δίσκοι μπροστά κάνουν εξαιρετικά τη δουλειά τους με εύκολο χειρισμό για τον αναβάτη. Σπανιότατα ενεργοποιήθηκε το ABS σε μια εβδομάδα παρέα με το GS σε κάθε είδους διαδρομή.
Μην ξεχνάμε πως το στήσιμο αμφότερων των αναρτήσεων

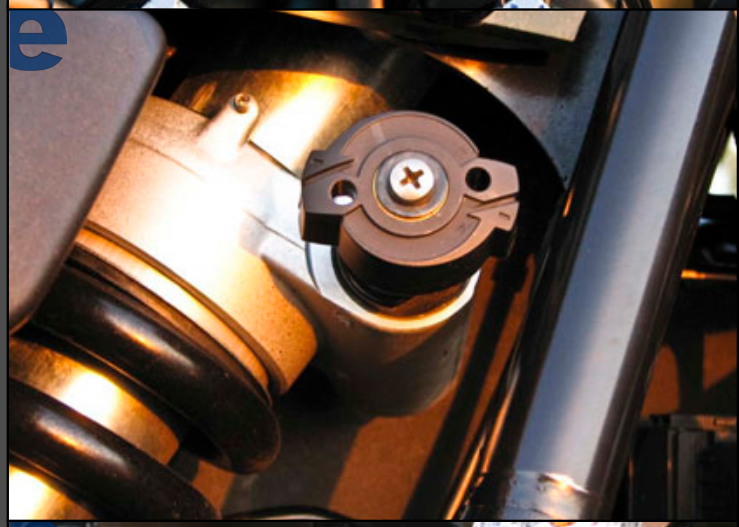
Χαμηλά και πίσω το ρεζερβουάρ, μαζί και η τάπα

Η BMW έχει στα χέρια της έναν έξοχο κινητήρα για το μέλλον της, ειδικά όσο οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές σφίγγουν τη θηλειά στους αερόψυκτους

Γνωστό σετάκι. Ως γνωστόν, λοιπόν, ο υπολογιστής ταξιδίου είναι έξτρα και αφορά τις περισσότερες ενδείξεις της οθόνης LCD δεξιά: στάθμη καυσίμου, ένδειξη σχέσης, θερμοκρασία ψυκτικού, μέση κατανάλωση καυσίμου, αυτονομία, εξωτερική θερμοκρασία και χρονόμετρο. Εδώ τα χαλάμε λιγάκι



Εύκολη ρύθμιση προφόρτισης πίσω – και εξίσου ευπρόσιτη η επαναφορά στη βάση του αμορτισέρ



Μεγάλο τελικό και ογκώδες, αλλά έξυπνα χωμένο μέσα ώστε να μην ξενίζει στο μάτι και να μην κόβει πολύ χώρο από την πλαϊνή βαλίτσα. Νομότυπο και με το παραπάνω σε επίπεδα θορύβου

αποσκοπούν σε διπλή χρήση. Αν διαβάσει κανείς τα δελτία Τύπου της BMW θα παρατηρήσει την αναφορά, αυτολεξεί, σε "αργή εκτός δρόμου κίνηση". Με την ελάχιστη εμπειρία μου στο χώμα, το GS μου φάνηκε εύκολο σε βατούς χωματόδρομους. Η θέση οδήγησης επιτρέπει εύκολα να οδηγήσω όρθιος, το μπροστινό άκρο της σέλας είναι πολύ λεπτό ώστε αν μπορώ να ελέγξω με τα γόνατα και επιπλέον με βοήθησε πολύ ο σωστός ψεκασμός και η λογική παροχή δύναμης. Κάπως έτσι δεν φοβήθηκα καθόλου να περάσω από πιο δύσκολα σημεία, αν και μια απρόβλεπτη απώλεια ισορροπίας έστειλε το πόδι μου πολλές φορές εσπευσμένα για αρωγή από το έδαφος, γεγονός που δεν είναι και το πιο απλό με αυτά τα κιλά από αυτό το ύψος. Από κει μετά, η πρώτη λασπουριά που συνάντησα με προβλημάτισε λίγο γιατί ξέρω καλά (και πικρά από εμπειρία) πως τα λάστιχα αυτά δε φτουράνε μία μόλις μπουκώσουν οι αυλακώσεις τους από λάσπη. Τουλάχιστον για τις δικές μου εκδρομικές ανησυχίες, το GS είναι ό,τι πρέπει και θα με κάλυπτε μια χαρά. Υποθέτω πως ένα πιο ψηλοτάκουνο λάστιχο θα μεταμορφώσει τις χωμάτινές του ικανότητες άλλωστε, γεγονός εύκολο να γίνει με τις διαστάσεις τροχών που φοράει το 800. Ως εκεί όμως, χαλαρά κι εκδρομικά – και με το ABS απενεργοποιημένο στο χώμα, πάντα.

Ρεαλισμός

Η ουσία, όσο περισσότερο το σκέφτομαι, είναι πως το F800GS είναι ένα από τα ελάχιστα μεγάλα on-off που πραγματικά έχει τα φόντα να κινηθεί εκτός δρόμου. Δεν είναι το πόσο δύσκολα κομμάτια μπορεί να περάσει, αλλά το πόσο άνετα θα στείλει τον μέσο αναβάτη σε βόλτες απλές και όμορφες, σε μέρη που δεν χαρακτηρίζονται απαραίτητα από μεγάλο βαθμό δυσκολίας, αλλά φαντάζουν αρκετά τρομακτικές με τα θηρία των 1,200 κυβικών και 250 κιλών.

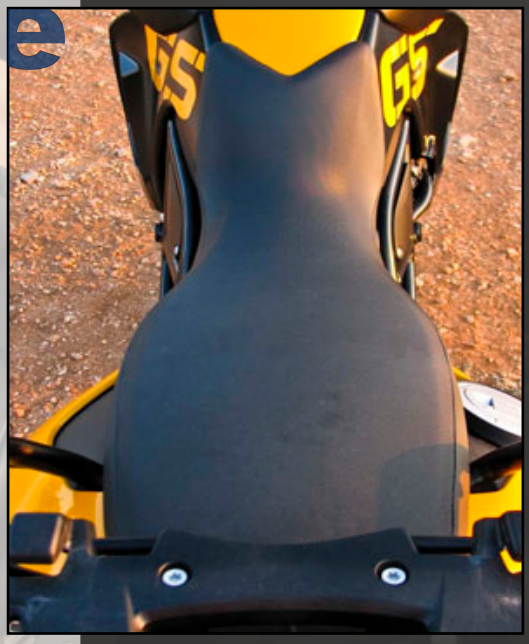
Παράλληλα, είναι εξίσου εύχρηστο και εύκολο στην πόλη, ταξιδεύει αξιοπρεπέστατα, στρίβει εξίσου καλά και καίει πολύ λίγο καύσιμο.

Η BMW προτίμησε αυτή τη φορά να ακολουθήσει την πεπατημένη επιλέγοντας ένα άκρως συμβατικό πακέτο για το GS της για να καταλήξει σε αυτό που πραγματικά οφείλει να είναι μια μοτοσυκλέτα διπλής χρήσης: καλή σε όλα, κορυφαία σε τίποτα.

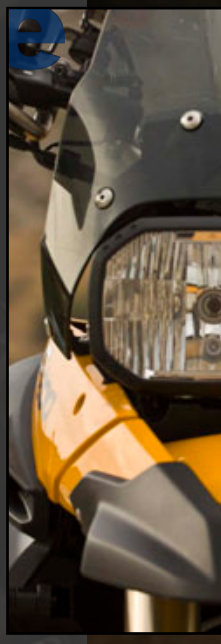
Όσον αφορά στην τιμή των 10,000€, για τα δεδομένα της BMW δεν είναι ιδιαίτερα υψηλή και μπορεί να σταθεί απέναντι στον ευρύτερο ανταγωνισμό. Είναι εμφανές από την πρώτη επαφή πως η ποιότητα των υλικών έχει κατέβει ένα σκαλί πιο κάτω από τα κορυφαία γερμανικά μοντέλα, προφανώς προς επίτευξη της τιμής αυτής. Η δε γνωστή ιστορία με έναν γιγάντιο κατάλογο έξτρα αξεσουάρ – κάποια από αυτά μάλλον τσουχτερά – είναι παρούσα καλύπτοντας κάθε πιθανή ανάγκη του ιδιοκτήτη, αλλά το καλό είναι πως και σκέτο το F800GS στέκεται μια χαρά. Το ABS δεν το έχει τόση ανάγκη όσο τα μοντέλα με Telelever και πολλά περιφερειακά του – για παράδειγμα χούφτες, βαλίτσες – μπορούν να καλυφθούν με aftermarket λύσεις αρκετά φτηνότερες.

Γι' αυτόν που θέλει να προσθέσει μερικά χωμάτινα χιλιόμετρα στις περιηγήσεις του, μετά το Adventure της KTM, η BMW προσφέρει μια ακόμη λύση, ρεαλιστικότερη οικονομικά και πρακτικότερη στην καθημερινότητα. <<

Ένα πολύ-πολύ μακρύ ψαλίδι συνεισφέρει στην όλη σταθερότητα, καθώς και στη συγκέντρωση των γυροσκοπικών φαινομένων που έχουν να κάνουν με την κίνηση του ψαλιδιού κοντά στο κέντρο βάρους. Φυσικά αλυσίδα, τι άλλο στο χώμα;



Εντουράδικου τύπου σέλα, στενεύει εκεί που πρέπει να έλεγχο με τα γόνατα. Από την άλλη, στο ταξίδι δεν είναι και ό,τι καλύτερο έχουμε δει



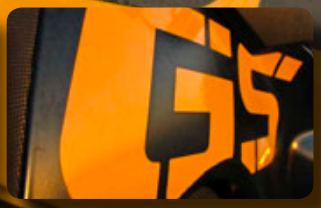
Αν αυτό δεν είναι GS τότε τι είναι;

Οι εισαγωγές που στέλνουν αέρα στο φιλτροκούτι εδώ είναι εμφανείς και μέρος του διάκοσμου, σε αντίθεση με το 650 που τις κρύβει πίσω από τη μάσκα

...καλή σε όλα,
κορυφαία σε
τίποτα ...

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,320 mm
Πλάτος:	945mm
Ύψος:	1,350mm
Μεταξόνιο:	1,578mm
Ύψος σέλας:	880mm (850 κατά παραγγελία)
Ρεζερβουάρ:	16lt
Βάρος κατασκευαστή:	178kg (207 πλήρες υγρών)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος δικύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 8βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	82 x75.6 mm
Χωρητικότητα:	798cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς:	85/7,500 hp/rpm
Ροπή:	8.5/5,750 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	230/45mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	215mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.15 x 21"
Ελαστικό:	Bridgestone BattleWing, 90/90-21 54V
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300 mm με δαγκάνες Brembo δύο εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.25 x 17"
Ελαστικό:	BridgestoneBattleWing, 150/70-17 69V
Φρένο:	Δίσκος 265 mm με δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου



BMW F800GS
BMW MOTORRAD HELLAS A.E.
10,000€

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

Τα σιγανά ποταμάκια

Να φοβάσαι, λέει ο σοφός λαός, και ποιός είμαι εγώ για να διαφωνήσω; Με την τιμή πρόκληση του μεγάλου του αδελφού, είναι ιδιαίτερα εύκολο να παραβλέψεις το «μικρό» Bandit. Παρά τον ολοένα και αυξανόμενο ανταγωνισμό στην κατηγορία του όμως, το 650 γεμίζει σιγά – σιγά τους δρόμους μας. Κάτι τρέχει εδώ...

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

Από τη στιγμή που ρίξαμε μαύρη πέτρα και ξεχάσαμε τα τεκμήρια, το Bandit 650 έχασε το κυριότερο πλεονέκτημα που είχε στα χαρτιά έναντι στο εξίσου προκλητικά τιμολογημένο 1250. Και, ακόμα και με τις τελευταίες ρυθμίσεις επαναφοράς τεκμηρίων light, φαίνεται ότι θα παραμείνει καταδικασμένο να ζει στη σκιά του μεγάλου αδελφού του, σε μια εποχή που γινόμαστε όλοι Ευρωπαίοι και σνομπάρουμε τους μικρούς κυβισμούς, προτιμώντας τη ροπή και το τετραψήφιο αυτοκόλλητο στα καπάκια. Μήπως όμως χάνουμε την ουσία κυνηγώντας απωθημένα;

Δεν ήταν πάντα έτσι...

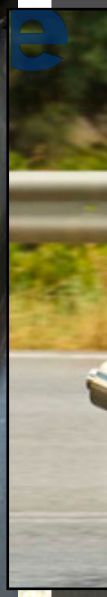
Όταν πρωτοπαρουσιάστηκε το Ευρωπαϊκό Bandit, με 600 αεροελαιόψυκτα κυβικά τότε, φαινόταν ο φτωχός αδελφός του υδρόψυκτου και σύγχρονου 400 που είχε γεμίσει μέσω παραεισαγωγής τους δρόμους μας. Απέναντι στον ανταγωνισμό του όμως, το ιδιαίτερα ξενέρωτο Diversion και το ρετρό-σπορ Zephyr 550, η Suzuki είχε πετύχει διάνα. Ο κινητήρας προερχόταν από τα παλιά GSX-R με το περιμετρικό πλαίσιο – πριν μπει το μαγικό W που υποδήλωνε την υδρόψυξη στον τίτλο τους. Τα περιφερειακά ήταν χαμηλού κόστους, κρατώντας την τιμή χαμηλά και ανοίγοντας περισσότερες πόρτες για το Bandit, πόρτες που ως τότε δεν υπολόγιζαν ότι θα έπαιρναν καινούργια μοτοσυκλέτα.

Πέρασαν τα χρόνια, πέρασαν οι καιροί όμως και απέναντι στον ανταγωνισμό του, με μοντέρνους υδρόψυκτους κινητήρες προερχόμενους από τα προηγούμενα SS μοντέλα των Honda και Yamaha, το μικρό Bandit είχε αρχίσει να δείχνει τα χρόνια του – και όχι μόνο από πλευράς τεχνολογίας, αλλά και αίσθησης. Όταν ήρθε η υποχρεωτική λόγω προδιαγραφών ώρα του εκμοντερνισμού, η Suzuki άλλαξε το Bandit εκ βάθρων, κρατώντας το... ίδιο.

Η λογική της, ως ένα σημείο ορθή. Όταν έχεις μια συνταγή που δουλεύει και πουλάει για τόσα χρόνια χωρίς ουσιαστικές αλλαγές, η εκ βάθρων ανάταξη είναι σα να σκοτώνεις την κότα με τα χρυσά αυγά. Εσείς τι θα κάνατε; Το κόστος πρέπει να κρατηθεί εξωφρενικά χαμηλά, ενώ η βελτίωση πρέπει να είναι αισθητή σε όλους τους τομείς. Η Suzuki το έψαξε από εδώ, το κοίταξε από εκεί, και διάλεξε έναν καθαρά αυτοκινητιστικό τρόπο, της ταυτόχρονης εξέλιξης δύο μοντέλων με κοινή εμφάνιση και όσο το δυνατόν περισσότερα περιφερειακά. Ένα δρόμο που θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε παράλληλο με αυτόν της Kawasaki με τα Z750 και 1000, αν τα δύο Bandit δεν ήταν... πανομοιότυπα εμφανισιακά. Ξεχάστε τη σχέση Fazer 600 και 1000, ή τα CBF. Εδώ έχουμε δίδυμα, μόνο που το ένα πήγε γυμναστήριο πριν βγει να πάρει τους δρόμους.

Μειονέκτημα για τους κατόχους του 1250 που είναι σα να έχουν το «μικρό», αλλά πλεονεκτήματα που θα απολαύσουν οι αναβάτες και των δύο.

...έχει τον τρόπο
του να σε φέρνει στο
ρυθμό του...



Χαρακτηριστική μούρη με δυνατό προβολέα και ζελατίνα που προστατεύει έως τα 140

Δεν ξαναβάλαμε τα όργανα του 1250 – είναι του 650, που τυγχάνουν ίδια και απαράλλακτα και με τα τελευταία ελαιόψυκτα Bandit

Δεν του φαίνεται αλλά χωράει 19 λίτρα, χωρίς να ενοχλεί τον αναβάτη

Με την ταυτόχρονη εξέλιξη δύο μοτοσυκλετών, η Suzuki κράτησε το κόστος τόσο χαμηλά, που επέστρεψε αξία στον καταναλωτή – κάτι σαν τις διαφημίσεις των τραπεζών, μόνο που εδώ το σύστημα δουλεύει. Σε αντίθεση με τον ανταγωνισμό, που προσπαθεί να κάνει πλύση εγκεφάλου σε κινητήρες Supersport με ανάμεικτα αποτελέσματα, τα δύο Bandit διαθέτουν κινητήρες που έχουν σχεδιαστεί μαζί, και το κυριότερο είναι αποκλειστικά γι' αυτά – και για τη χρήση που μας ενδιαφέρει. Μιας και περίσσεψαν και κάτι ψιλά από το budget, η Suzuki πέταξε τις διπίστονες δαγκάνες στον κάλαθο των αχρήστων, σοφά σκεπτόμενη ότι το κατά περίπου 20 κιλά μεγαλύτερο βάρος δικαιολογεί τετραπίστονες, σπάζοντας το καλούπι της κατηγορίας, και συνδυάζοντάς τες στην περίπτωσή μας με ABS. Τι ξεχάσαμε; Τις βελτιωμένες αναρτήσεις, με ρύθμιση προφόρτισης εμπρός και πίσω.

Πλησιάζοντας το Bandit για πρώτη φορά, έχεις την αίσθηση ότι έχεις να κάνεις με σαφώς ακριβότερη μοτοσυκλέτα απ' τον προκάτοχό της, αλλά δε μπορείς να εξηγήσεις το γιατί – μέχρι που ρίχνεις μια ματιά στο σύνολο πλαισίου – κινητήρα και όλα γίνονται ξεκάθαρα. Η εποχή που η Suzuki θεωρούσε ότι τα πετρόλ σωληνωτά πλαίσια είναι σικ έχει περάσει, ελπίζουμε ανεπιστρεπτί. Το νέο ανθρακί χρώμα του πλαισίου σε συνδυασμό με το μοντέρνο κινητήρα που δε χρειάζεται μαύρο χρώμα για να κρύβει τις ψήκτρες του, δίνει έναν αέρα ποιότητας που έλειπε από το προηγούμενο Bandit. Και το καλό είναι ότι η καλή εικόνα συνεχίζεται όσο περισσότερο το παρατηρείς.

Το Bandit είναι γεμάτο προσεγμένες λεπτομέρειες, όπως το κάλυμμα στην ένωση του τελικού της εξάτμισης, τα αντίβαρα στα μαρσπιέ, τα νίκελ ματζαφλαράκια στην πάνω πλάκα που κρατάνε τα σωληνάκια και τις ντίζες στη θέση τους, δένοντας αρμονικά με το νίκελ τιμόνι, ενώ οι μοντέρνοι διακόπτες συνδυάζονται υπέροχα με τις ρυθμιζόμενες μανέτες. Φυσικά δε θα μπορούσε να λείπει η πρακτική πλευρά, με βάσεις πρόσδεσης για ιμάντες, χταπόδια και άλλα ταξιδιωτικά σύνεργα σε διάφορα σημεία της μοτοσυκλέτας, και φυσικά το κεντρικό σταντ.

Αν τα όργανα σας θυμίζουν κάτι, δε χρειάζεται να ψάξετε πολύ. Είναι ίδια με του 1250, και επίσης ίδια με το προηγούμενο Bandit. Δε διεκδικούν κανένα απολύτως βραβείο σχεδίασης, αλλά είναι ευανάγνωστα και με τη δυστυχή εξαίρεση του δείκτη θερμοκρασίας έχουν ό,τι πληροφορία μπορεί να σας χρειαστεί. Το μόνο που χαλάει την ποιοτική εικόνα είναι τα πλαστικά που περικλείουν τα όργανα και το εσωτερικό του φαίρινγκ, που έχουν την υφή πλαστικού δέρματος που ήταν της μόδας στα ιαπωνικά αυτοκίνητα τη δεκαετία του '70.

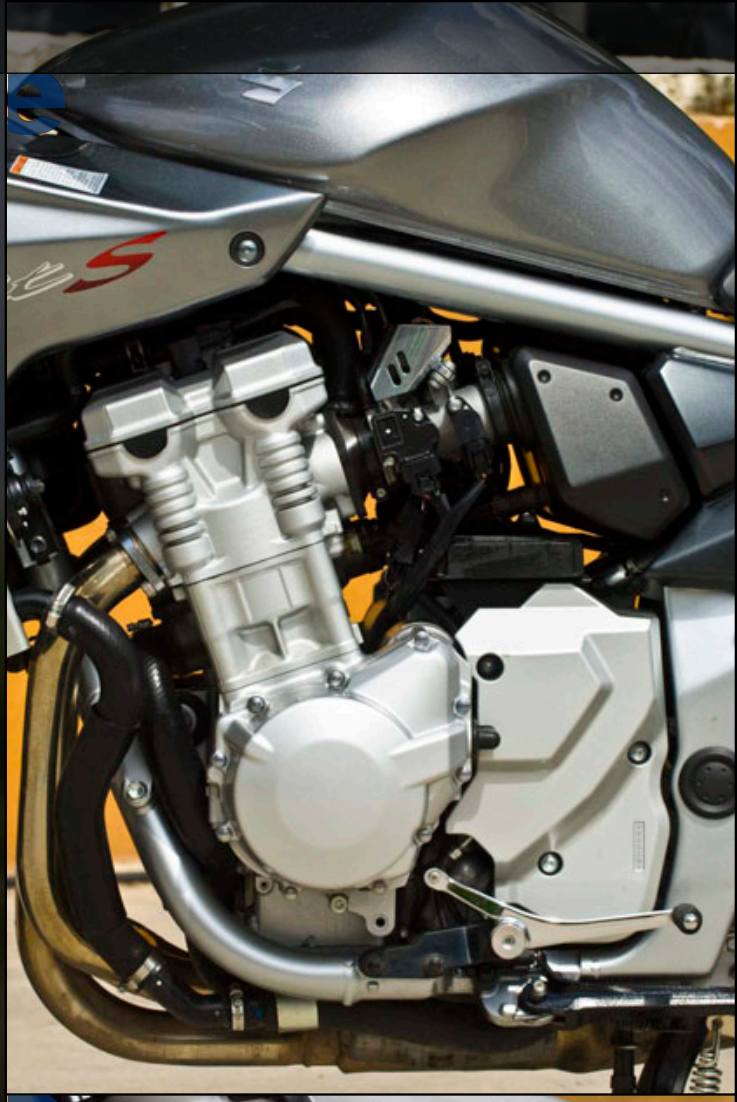
On the road again

Κρατώντας τη μανέτα του συμπλέκτη πατημένη όπως σε όλα τα Suzuki, το 650 έρχεται στη ζωή με το πρώτο πάτημα της μίζας, κρατώντας ρελαντί ελαφρώς πιο τραχύ από του ανταγωνισμού, αλλά ασύλληπτα πιο στρωτό από το αεροελαιόψυκτο παρελθόν του. Να που το Bandit έμαθε και τρόπους...

Ο συμπλέκτης μαλακός, ο κινητήρας ελαστικός και το Bandit ξεκινά με χάρη, παρουσιάζοντας μια ευελιξία που σαφώς και δεν περιμένεις αν έχει χρειαστεί να το μετακινήσεις με τα

χέρια νωρίτερα.
Αν ψάχνεις να βρεις τη ροπή του 1250 θα απογοητευτείς, καθώς σε αντίθεση με το μεγάλο αδελφό του, το 650 δεν ξηλώνει την άσφαλτο κατά βούληση. Έχει όμως πολύ καλύτερη πρόσφυση, και αρκετή ροπή για να κάνει τον ανταγωνισμό του να κοιτάζει αλλού, σφυρίζοντας δήθεν αδιάφορα. Συνδυάστε με την ελαστικότητα του κινητήρα και την, πατροπαράδοτη για τη Suzuki, άριστη απόκριση του ψεκασμού ακόμα και στο συνήθως δύσκολο άνοιξε – κλείσε του γκαζιού, και το Bandit μεταμορφώνεται σε ένα μεγάλο σκούτερ που ζητάει μονάχα να θυμάσαι να τραβάς συμπλέκτη όταν σταματάς στο φανάρι. Έχει τον τρόπο του να σε φέρνει στο ρυθμό του. Μετά από μερικά χιλιόμετρα, πιάνεις τον εαυτό σου να αλλάζει ταχύτητα στις 5.000 στροφές περίπου, και να αναρωτιέσαι γιατί δεν έχει 7η και 8η το κιβώτιο. Απλά, ήρεμα και γραμμικά, το Bandit ελίσσεται ανάμεσα από τα αυτοκίνητα, διατηρώντας τον αναβάτη χαλαρό και ξεκούραστο.
Και στο πρώτο άνοιγμα στην κίνηση, μια κίνηση του δεξιού καρπού αρκεί για να κάνει το 650 να επιταχύνει σβέλτα αλλά ομαλά, μαζεύοντας χιλιόμετρα ανεξαρτήτως σχέσης στο κιβώτιο. Όσο καλά και αν ντουμπλάρει στο ρόλο του σκούτερ όμως, το Bandit δεν είναι σχεδιασμένο αποκλειστικά για χρήση πόλης. Και μόνο βγαίνοντας από αυτή αρχίζει να ξεδιπλώνει τον, καλά κρυμμένο είναι η αλήθεια, χαρακτήρα του. Η ηρεμία στη μετακίνηση διατηρείται, ενισχυμένη και από τη θέση οδήγησης, που είναι μια όαση απόλαυσης για τις κουρασμένες, από σούπερσπορ, ραχοκοκαλιές. Κάθεσαι με τον κορμό πολύ ελαφρά σκυμμένο προς τα εμπρός με τα χέρια ανοιχτά μπροστά, αντί να κρέμονται κάτω από τους ώμους σου. Δυστυχώς, παρά το εικαστικό πάχος της, η σέλα δεν αποδεικνύεται αντίστοιχα άνετη για τον αναβάτη, όχι τόσο λόγω σκληρότητας υλικού όσο λόγω σχεδίασης, με τις άκρες της να αφήνουν τα αποτυπώματά τους στα μαλακά μόρια αρκετή ώρα μετά την αποκαθήλωσή σας – αλλά μόνο αν είστε κοντά στο μέσο όρο σωματότυπου. Αν η καμπύλη ευζωίας σας είναι μεγάλη, και τα κυβικά σας πολλά, το Bandit θα σας συμπαθήσει αμέσως, φροντίζοντας να σας διατηρήσει άνετους για όσο περισσότερο μπορεί, όπως κάνει άλλωστε και για το συνεπιβάτη ανεξαρτήτως σωματότυπου.
Η όρθια θέση οδήγησης όμως έχει και τα μειονεκτήματά της, και πέρα από τα αναμενόμενα αέρινα και εύκολα διορθωνόμενα με μια ζελατίνα, αυτά περιλαμβάνουν και τη σαφώς μειωμένη αίσθηση για τα γενόμενα στον μπροστινό τροχό. Νιώθεις λίγο αποκομμένος από τη δράση στο Bandit, και το πιο ενδιαφέρον είναι ότι αυτό είναι ηθελημένο. Σε μια μοτοσυκλέτα που έχει σχεδιαστεί για να σε μεταφέρει καθημερινά, αβίαστα και αβασάνιστα, η υπερπληροφόρηση από το μπροστινό ούτε χρειάζεται, ούτε ταιριάζει. Αφήστε τις γλίστρες και τις διαθέσεις για υπερβολικές κλίσεις στο σπίτι λοιπόν, και ελάτε για μια βόλτα με το Bandit. Η λέξη κλειδί για σήμερα είναι... χαλαρά, και το δυνατό μας σημείο είναι τα ανοιχτά κομμάτια. Οι μαλακές αναρτήσεις δουλεύουν υπέρ μας, και ο ηλιστής μας ρέει από στροφή σε στροφή, εξίσου ευτυχισμένος τόσο σε απόλυτα χαλαρούς ρυθμούς με συνεπιβάτη, όσο και σε σβέλτη οδήγηση παλαιάς σχολής, με απαλές κινήσεις και ικανότατες κλίσεις. Όλα ωραία και καλά, σε αυτούς τους ρυθμούς, ενώ αν αρχίσεις

"...το Bandit 650 είναι μια μοτοσυκλέτα παλαιάς σχολής, με σύγχρονη τεχνολογία..."



Ο τετρακύλινδρος κινητήρας του Bandit έχει συγγένεια μόνο με τον 1250 – με πλεονεκτήματα

Τετραπίστονες δαγκάνες για το υδρόψυκτο Bandit, με ένα από τα καλύτερα ABS που έχουμε δοκιμάσει

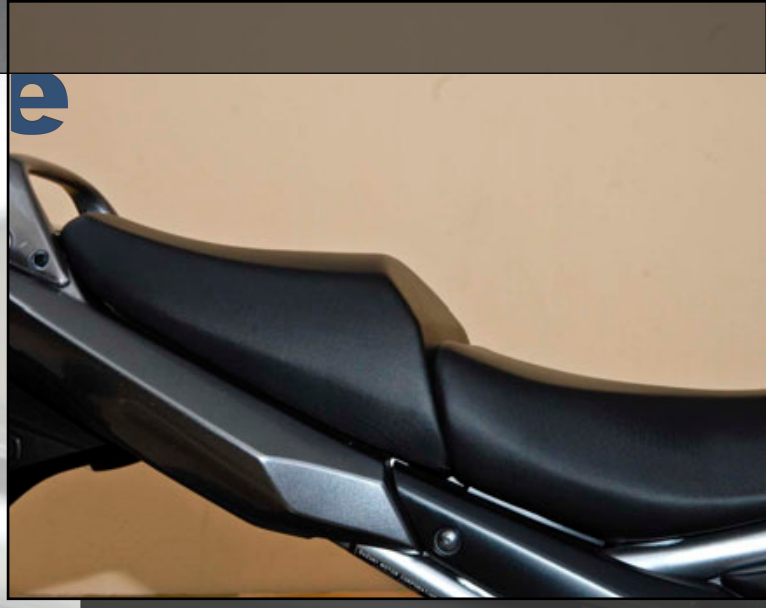
να πιέζεις παραπάνω το Bandit θα σε ειδοποιήσει διακριτικά για τα όριά του, με μικρά γλιστρήματα από το πίσω μέρος, θυμίζοντας εκτός από τον πιο ήπιο χαρακτήρα του και τις τουριστικές προδιαγραφές των ελαστικών του.

Ο κινητήρας συνάδει απόλυτα με τη νοοτροπία του Bandit, αποδίδοντας την ισχύ του με ροή, χωρίς εξάρσεις σε κανένα φάσμα στροφών, ανεβάζοντας με κέφι και γραμμικότητα στροφές, χωρίς να ασθμαίνει ψηλά όπως το προηγούμενο 650. Παρά τα αντίβαρα, κάποιοι κραδασμοί γίνονται αισθητοί όσο ανεβαίνουν οι στροφές, αλλά δεν είναι αρκετοί ούτε για να δημιουργήσουν αίσθηση δυσαρέσκειας, ούτε φυσικά για να αρχίσουν να ξεβιδώνουν διάφορες βίδες από εδώ και εκεί. Η ζελατίνα προσφέρει επαρκή κάλυψη έως τα 140-160 με ελαφρύ σκύψιμο, που είναι και μια ταχύτητα που το μικρό Bandit διατηρεί εύκολα, έχοντας και ικανότατα αποθέματα ροπής για τυχόν προσπεράσεις χωρίς ανάγκη για κατεβάσματα. Με άλλα λόγια, ταξιδεύεις με τους ίδιους ρυθμούς όπως και με το 1250, έστω και χωρίς τις αστραπιαίες προσπεράσεις που προσφέρουν τα 599 παραπάνω κυβικά του. Με αντίστοιχη κατανάλωση, 6-7 λίτρα, το 19άλιτρο ρεζερβουάρ βγάζει εύκολα 250 χιλιόμετρα ανάμεσα στις στάσεις, κάνοντας την κάλυψη μεγάλων αποστάσεων ακόμα πιο εύκολη.

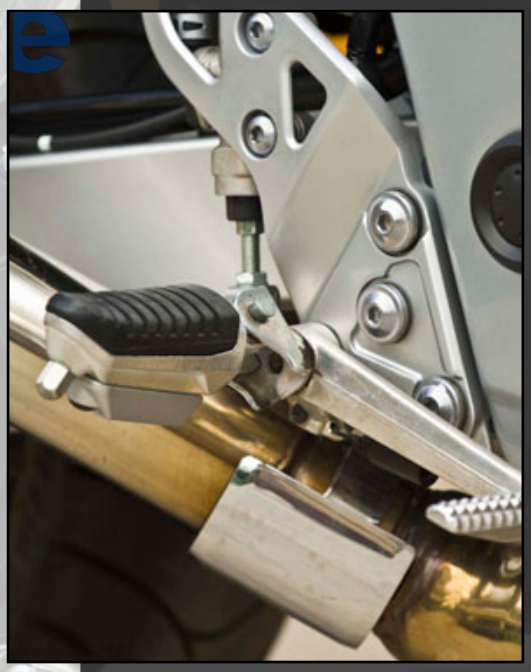
Έχοντας δε το ίδιο σύστημα πέδησης με το μεγάλο αδελφό, το Bandit θα επιβραδύνει ακόμα πιο αποτελεσματικά από αυτόν, χάρη στα λιγότερα κιλά του. Οι τετραπίστονες δαγκάνες δε φημίζονται για την πληροφόρηση που περνάνε στη μανέτα, κάτι που δεν πρέπει να εκπλήσσει οποιονδήποτε έτυχε να διαβάσει τι λέγαμε νωρίτερα. Η ουσία είναι η αποτελεσματικότητα, και εκεί δεν δικαιούται κανείς να έχει παράπονα. Το ελαφρύ πάτημα φέρνει εξίσου ελαφριά επιβράδυνση, αλλά ακόμα και σε φρεναρίσματα πανικού το Bandit δε χάνει τη μπάλα, βάζει μούρη κάτω (μαλακές αναρτήσεις γαρ) και σταματάει με τόσο χώρο που αναρωτιέσαι γιατί πανικοβλήθηκες. Και αν ο πανικός σκάσει σε γλίτσα, υπάρχει πάντα το ABS, που σε αντίθεση με πολλές ακριβότερες μοτοσυκλέτες, είναι εστιασμένο στο να σε σταματάει αποτελεσματικά και όχι να σε τρομάζει.

Ληστές και πράσινα άλογα

Και κάπου εδώ θα κλείναμε κανονικά, λέγοντας ότι το Bandit είναι μια τίμια μοτοσυκλέτα, κάνοντας και κάποιο έξυπνο μεν, πολυφορεμένο δε σχόλιο για κάποιο τίμιο ληστή. Το θέμα είναι όμως ότι ο όρος «τίμια μοτοσυκλέτα» είναι πλέον συνυφασμένος με σύνολα υπό του μέσου όρου, που δικαιολογούν τις όποιες ελλείψεις και οικονομίες κλίμακας χάρη στην τιμή τους. Το Bandit πάει ένα βήμα παραπέρα, κρατώντας τις οικονομίες κλίμακας στη συγγένεια με το γυμνασμένο δίδυμο αδελφάκι του. Κοιτώντας έξω από τα όποια οικογενειακά θέματα, το Bandit 650 είναι μια μοτοσυκλέτα παλαιάς σχολής, με σύγχρονη τεχνολογία. Διατεθειμένη να σας συνοδέψει παντού, από τις δουλειές σας μέσα στην πόλη μέχρι τα δικάβαλα ταξίδια στην άκρη του κόσμου που θέλατε αλλά δεν είχατε χρήματα να κάνετε. Και με 5,995€ για το απλό S και 400€ για το ABS, το Bandit φροντίζει και γι΄ αυτό. Αυτός δεν είναι τίμιος ληστής – χαζός είναι. Αν ψάχνετε για μια καθημερινή μοτοσυκλέτα που κάνει τα πάντα και δεν κοιτάξετε το Bandit... κακό του κεφαλιού σας. <<



Δεν είναι διαιρούμενη όπως δείχνει, αλλά είναι εξαιρετικά άνετη για συνεπιβάτη και αναβάτες μεγάλου μεγέθους



Προσοχή στη λεπτομέρεια που δεν περιμένεις σε αυτή την κατηγορία τιμής: κάλυμμα για την ένωση του τελικού της εξάτμισης και αντίβαρα στα μαρσπιέ

Τεράστιο το τελικό όπως και στο 1250, κρατάει το θόρυβο χαμηλά και το βάρος ψηλά. Όμορφο το τελείωμα του

Bandit S

SUZUKI BANDIT 650SA
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
6,395€
(5,995€ χωρίς ABS)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,130 mm
Πλάτος:	790 mm
Ύψος:	1,225 mm
Μεταξόνιο:	1,470 mm
Ύψος σέλας:	770 mm
Ρεζερβουάρ:	19 lt
Βάρος κατασκευαστή:	222 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	65.5 x 48.7 mm
Χωρητικότητα:	656 cc
Σχέση συμπίεσης:	11,5:1
Ισχύς:	85/10,500 hp/rpm
Ροπή:	6.1/9,000 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	-/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3,5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT011 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5,5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT020 160/60-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Tokico 1 εμβόλου με γλίστρα, ABS

Collection 2008

AQUA COLD CRASH

KNOX inside

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

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

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΤΤΙΚΗ: ΑΘΗΝΑ: STELPET Αγίου Φιλίππου 7 Μοναστηράκι, Τηλ.: 210 3232 068, ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ Μιχαλακοπούλου 118 & 107, Τηλ.: 210 7484 891, ΣΥΚΗΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ Μιχαλακοπούλου 196, Τηλ.: 210 7779 874, ΜΟΤΟ ΥΦΑΝΤΗΣ Λένορμαν 194-196, Τηλ.: 210 5151202, BRAKE SHOP Καλλιρρόης 16, Τηλ.: 210 9244 359, 2RIDE ACCESSORIES Κ. Τσαλδάρη 33-35, Τηλ.: 210 8824281, ΜΟΤΟ CLUB 63 Αχαρνών 63, Τηλ.: 210 8822536, **ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ:** DAZELIS RACING Στρ. Δαγκλή 74, Τηλ.: 210 8326 837, **ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ:** ΑΦΟΙ ΣΟΥΛΑΤΗ Ηρακλείου 69, Τηλ.: 210 2135461, **ΚΑΛΛΙΘΕΑ:** STELPET Χαμοστέρνας & Αργυρουπόλεως 11, Τηλ.: 210 9564 610, **ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ:** Γ&Α ΜΟΤΟ Αγχιάλου 146, Τηλ.: 210 4625 086, **ΚΟΛΩΝΟΣ:** ΜΟΤΟ ΜΑΝΙΑ Λένορμαν 107, Τηλ.: 210 5149 902, **ΝΙΚΑΙΑ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ:** ΕΠΙΔΙΤΡΟΧΟΝ Μπελογιάννη 45, Νίκαια 18450, Τηλ.: 210 4934550, **Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** ΜΟΤΟΜ Λ. Ιφιγενείας 30, Τηλ.: 210 2848 978, **ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ:** ΜΟΤΟ EXPERT Θηβών 254, Τηλ.: 210 5769 200, **ΠΕΙΡΑΙΑΣ:** ΜΟΤΟ ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΥΓΕΡΗΣ Καλοκοτρώνη 51, Τηλ.: 210 4171 600, ΜΟΤΟ RICAMBI Α.Ε. Ομ. Σκυλίτση 12, Τηλ.: 210 4126 136, **ΕΛΕΥΣΙΝΑ:** ΔΡΟΥΛΙΑΣ ΜΟΤΟ Σουλίου 73, Τηλ.: 210 5561 511 **ΔΙΑΘΕΣΗ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ:** ΜΟΤΟ Ενδυση Λ.Δημοκρατίας 68, Τηλ.: 25510 22223, **ΑΡΓΟΣ:** ΜΟΤΟ TECH Ναυπλίου 196, Τηλ.: 27510 26406, **ΓΙΑΝΝΕΝΑ:** ΖΑΒΟΓΙΑΝΝΗΣ Αρχ. Μακαρίου 56, Τηλ.: 26510 32297, **ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ:** ZAC MOTORS Εγνατίας 55, Τηλ.: 23820 24493, **ΔΡΑΜΑ:** ΚΑΡΑΤΖΑΣ Β. Πατρειάρχου Διονυσίου 25, Τηλ.:25210 47001, **ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** ΜΟΤΟ BIKE - ΑΦΟΙ ΑΝΔΡΗ Ε. Εθνικής Αντιστάσεως 22, Τηλ.: 2810 232964, **ΘΕΣ/ΝΙΚΗ:** ΜΟΤΟ NEWS Λεωφ. Κ. Καραμανλή 22, Τηλ.: 2310 844803, **ΚΑΤΕΡΙΝΗ:** H&K MOTORS Τερζοπούλου 9, Τηλ.: 23510 79117, **ΚΕΡΚΥΡΑ:** BIKERS BIKES Εθν. Οδός Παλαιοκαστρίτσας - Αλυκές, Τηλ.: 26610 44460, **ΚΟΜΟΤΗΝΗ:** MOTOSHOP ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Υψηλάντου 7, Τηλ.: 25310 21013, **ΚΟΡΙΝΘΟΣ:** ΘΕΟΧΑΡΗΣ HONDA 82ο χλμ. Π.Ε.Ο. Αθηνών - Πατρών, Τηλ.: 27410 85944, **ΛΑΡΙΣΑ:** ΜΕΣΣΗΣ Ηρώων Πολυτεχνείου 138, Τηλ.: 2410 237866, **ΜΥΤΙΛΗΝΗ:** ΚΑΡΑΝΤΩΝΗΣ ΔΗΜ. 2ο χλμ Μυτιλήνης – Παναγουδα, Τηλ.: 22510-40990, **ΟΡΕΣΤΙΑΔΑ:** ΚΑΔΟΓΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Αγ. Θεοδώρων 84, Τηλ.: 25520 29776, **ΠΑΤΡΑ:** 2ΤΡΟΧΟ 1ο. Κορίνθου 37-41, Τηλ.: 2610 436196, 2ο. Ακρωτηρίου 121, Τηλ.: 2610 333277, **ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ:** ΑΔΑΜΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Ελευθερίας 5, Τηλ.: 24630 27800, **ΡΕΘΥΜΝΟ:** ΤΡΟΧΟΣ BIKES & ACCESSORIES Εμμ. Πάχλη 88, Περιβόλια, Τηλ.: 28310 56500, **ΡΟΔΟΣ:** 2 ΤΡΟΧΟΙ Καλλωκοτρώνη 33-35, Τηλ.: 22410-24788 **ΣΕΡΡΕΣ:** ΚΑΤΣΑΜΠΕΡΗΣ Βενιζέλου 37, Τηλ.: 23210 24461, **ΣΤΑΥΡΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ:** ΜΟΤΟ ΚΑΛΑΪΤΖΗΣ, Τηλ: 23970 65536, **ΤΡΙΚΑΛΑ:** OFFRUN ΜΟΤΟ Καλαμπάκας 63, Τηλ.: 24310 31242, **ΦΛΩΡΙΝΑ:** BIKE SPACE 7ης Νοεμβρίου, Τηλ.: 23850 22244, **ΧΑΛΚΙΔΑ:** ΜΟΤΟ CENTER - ΚΑΤΕΒΑΣ Λιανή Άμμος Χαλκίδας, Τηλ.: 22210 88388, **ΧΑΝΙΑ:** ΞΕΝΑΚΗΣ ΦΩΝΤΑΣ Αναγνώστου Γογόνη 34, Τηλ.: 28210 76735, **ΧΙΟΣ:** ON THE ROAD Ι. Τσελεπή 4-8, Τηλ.: 22710 20310.

Και ξανά προς τη Δόξα τραβά

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

Γνωρίζετε πολλά μηχανάκια που παράγονται επί 62 έτη αδιαλείπτως; Η Vespa είναι ένα τέτοιο, ίσως το πιο ιστορικό δίκυκλο που μπορεί κανείς να βρει στην αγορά σήμερα, ξεπερνώντας ακόμη και την αυτού μεγαλειότητα, το παπί – άντε, ίσως να κρατήσω μια πισινή για το Royal Enfield Bullet.

Στυλάτη, πολυτελής και όμορφη. Ο συνεπιβάτης όμως στερείται μερικούς πόντους για χάρη του look«μονόσελο». Ανασηκώνονται αμφότερες για να αποκαλύψουν τον αποθηκευτικό χώρο

***Αεροπορικά κό
Άλλωστε ιπτάμ
d' Ascanio, ο εφ***

Μετά από μερικά εκατομμύρια κομμάτια που είδαν την έξοδο του εργοστασίου στην Pontedera της Ιταλίας, η πολυθρύλητη Vespa έχει εκσυγχρονιστεί ολοκληρωτικά και συνεχίζει να περιφέρει με κομψότητα το αλουμινένιο αυτοφερόμενο κορμί της στους δρόμους των πόλεων. Έχοντας κλείσει αισίως τα 60 της χρόνια το 2006 η αειθαλής Σφήκα απέκτησε ως δώρο γενεθλίων μια επετειακή σειρά, την GTV, η οποία με τη σειρά της φέτος εμπλουτίστηκε με την έκδοση Navy.

Μην ψάχνετε να βρείτε κάτι το "ναυτικό" πάνω της, εκτός ίσως από τη μπλε σκούρα απόχρωση που στη διεθνή χρωματολογία αποκαλείται… Navy. Η νέα GTV λοιπόν κρύβει κάτω από τα αλουμινένια της κλασικά καπούλια τον γνωστό και μη εξαιρετέο ψεκαστό κινητήρα QUASARτων 250cc που κινεί σχεδόν σύσσωμη τη γκάμα της Piaggio. Το πλαίσιο-σώμα της Vespa είναι φυσικά παρόν και η βασικότερη διαφοροποίηση από την "απλή" σειρά GTS είναι η τοποθέτηση του φαναριού χαμηλά, πάνω στο μπροστινό φτερό. Προσθέστε και μια πολυτελή σέλα από μπεζ δερματίνη και έχετε την εικόνα.

Ιταλίδες λάγνες ερωτιάρες

Είναι δύσκολο να βρεις ανθρώπους στο δρόμο που δεν θα ρίξουν, έστω και κλεφτά, μια λάγνα ματιά στη θέα μιας ολοκαίνουργιας, γυαλιστερής βέσπας. Όχι μόνο μοτοσυκλετιστές, αλλά ακόμη και αθώοι περαστικοί θα γλυκοκοιτάξουν αυτή την ομορφιά που βρίσκεται κάτω από τα πόδια σας – χωρίς παρεξήγηση, στη βέσπα αναφέρομαι…

Την τελευταία φορά που δοκίμασα για λογαριασμό περιοδικού μια σύγχρονη βέσπα ήταν μια κατακόκκινη GTS 200. Το πρώτο πράγμα που με είχε ξεσηκώσει ήταν το βαθύ και παθιάρικο χρώμα της, γεγονός που εξηγείται από το γεγονός πως η Piaggio – ιδιαίτερα έξυπνα – χρησιμοποιεί τον ίδιο κωδικό χρώματος με τη Ferrarikai την AlfaRomeo και αντιστοιχεί ίσως στην πιο ποθητή απόχρωση του κόκκινου. Φυσικά απέδιδα σε μεγάλο βαθμό την εμφανέστατη απήχησή στους περαστικούς στο φανταχτερό της χρώμα.

Μερικά χρόνια αργότερα, στη σέλα αυτής εδώ της μπλε GTV, ανακάλυψα πως και δίχως τα οπτικά υπονοούμενα της φωτιάς η Vespa μπορεί να μαγνητίζει βλέμματα κατά βούληση. Αυτή τη φορά το περίεργο φανάρι της μπροστά παίζει τον δικό του ρόλο. Ούτε που θυμάμαι πόσες φορές άκουσα κολακευτικά σχόλια στον δρόμο για δαύτο. Νομίζω πως, όσο κι αν είναι ασυνήθιστο στο μάτι της εποχής μας, υποσυνείδητα στέλνει το μυαλό μας μερικές δεκαετίες πίσω σε ασπρόμαυρες βόλτες στα πλακόστρωτα του κέντρου της Ρώμης, είναι τρόπον τινά γνώριμο, οικείο.

Κλείνοντας αυτήν την απόπειρα επιφανειακού ψυχογραφήματος, οφείλω να προσγειωθώ στην πραγματικότητα της χρηστικής πληροφορίας.

Φυσική φυγείν αδύνατον

Νιώθω πως πρέπει να ξεκαθαρίσω ένα πράγμα: στην περίπτωση της Vespa και δη μιας επετειακής οι περισσότερες επιλογές έγιναν με γνώμονα την ιστορία και όχι την τεχνολογική πρωτοπορία. Λογικό κι αναμενόμενο. Κάπου

λπα για τα μαρσπιέ συνεπιβάτη...
ενα οχήματα σχεδίαζε το 1946 ο κύριος
φευρέτης της Vespa

Ό,τι μπει εδώ μέσα θα θερμανθεί αρκετά από τον κινητήρα – όχι ευπαθή προϊόντα λοιπόν...

Αν αφαιρέσεις τον "κουβά" (χωρίς εργαλεία, απλά τον τραβάς) ιδού ο κινητήρας. Εύκολη πρόσβαση για βασική συντήρηση

εδώ μπαίνουν οι μικρές ζάντες.
Συγκριτικά με τις 10 ίντσες των παλιών δίχρονων μοντέλων, οι 12 συνιστούν ένα τεράστιο βήμα προόδου. Ξεκάθαρο. Από την άλλη, πλέον αυτή η διάσταση αποτελεί πλέον τη μικρότερη που συναντά κανείς στην παραγωγή και υπάρχει ένας καλός λόγος γι' αυτό. Η Φυσική μας λέει πως οι μικρής διαμέτρου ζάντες εμφανίζουν λιγότερο έντονα γυροσκοπικά φαινόμενα, τα οποία αποτελούν τη βάση της ευστάθειας κάθε δικύκλου. Επιπλέον, είναι νευρικές στην οδήγηση, "ακούγοντας" πολύ απότομα τις οδηγίες από το τιμόνι, γεγονός που καθόλου δεν θα εκτιμήσεις αν προσπαθήσεις να στρίψεις λίγο γρήγορα. Τέλος, η εμπειρία μας λέει πως όταν η ρόδα σου είναι μικρότερη ή έστω συγκρίσιμη σε μέγεθος με τη λακκούβα, τότε την έχεις άσχημα.
Υπάρχουν και πλεονεκτήματα, εν τούτοις, στο μικρό μέγεθος. Θα τα ανακαλύψεις την ώρα που βρίσκεσαι ανάμεσα σε ακινητοποιημένα αυτοκίνητα και θα θελήσεις να αλλάξεις "διάδρομο", την ώρα που θα επιχειρήσεις να χωθείς σε περίεργες στενωπούς, σε επιτόπιους ελιγμούς, οι μικρές ρόδες είναι μανούλες σε τέτοια κόλπα.
Εν πολλοίς όλα αυτά ισχύουν και για τη Vespa, Φυσική φυγείν αδύνατον. Αλλά δεν είναι αυτός ο λόγος για τον οποίο την αγόρασες, έτσι δεν είναι;
Ως scooter μπορεί να παίξει τον πρακτικό της ρόλο μια χαρά. Αποθηκευτικό χώρο διαθέτει κάτω από τη σέλα, ικανό να χωρέσει διάφορα αντικείμενα της καθημερινότητάς μας ή ανοικτό κράνος – αλλά fullface πολύ δύσκολα, τουλάχιστον όχι με τα τρία διαφορετικά που προσωπικά δοκίμασα. Το παραδοσιακό ντουλαπάκι στην ποδιά είναι φυσικά εκεί και κλειδώνει, όπως και ο νομοτελειακά απαραίτητος γάντζος.
Γκάζι έχει, η Piaggio λέει πως αυτός ο κινητήρας βγάζει στον στρόφαλο 22 ίππους. Ως αποτέλεσμα, ο αναβάτης της θα απολαύσει γραμμικότατες επιταχύνσεις από στάση με συνεχή παροχή δύναμης, αρκετής για να ξεκολλήσεις από τους δυστυχείς αυτοκινητάδες το ταχύτερο δυνατόν. Αυτά μέχρι η βελόνα να δείξει 100. Από κει και μετά ο ρυθμός πέφτει και η τελική της δύσκολα θα ξεπεράσει τα 120, ποσόν που είναι αρκετό για κάθε αστική κατάσταση και, γιατί όχι, για ολίγη από εκδρομή. Προφανώς οι Ιταλοί σκέφτηκαν πως αυτό εδώ το scooter με τις μικρές ζάντες δεν έχει ανάγκη να σκίζει τον ανταγωνισμό στα φανάρια κι έτσι τον ρύθμισαν με κεντρικό γνώμονα τη φιλικότητα και τη γραμμικότητα.
Κάπου εδώ οφείλω να εκφράσω τον θαυμασμό μου για τη δουλειά που έχει κάνει η ιταλική αυτή εταιρεία με αυτόν τον κινητήρα. Αν και θεωρητικά η ίδια μονάδα κινεί πολλά διαφορετικά μοντέλα, σε καθένα είναι στημένος με εντελώς διαφορετικό τρόπο ώστε να ταιριάξει στη εκάστοτε φιλοσοφία. Έτσι για παράδειγμα το X7, το Beverlykαι η Vespa, αν και θεωρητικά στις εκδόσεις των 250cc φορούν τον ίδιο κινητήρα, οδηγικώς απέχουν παρασάγγας μεταξύ τους.

Ψυχή

Στο δια ταύτα, οφείλω για μια φορά ακόμη να ομολογήσω πως πέρασα μια άκρως διασκεδαστική εβδομάδα παρέα με τη GTV 250 Navy. Ομολογουμένως χρειάστηκε να εξημερώσω αρκετά τα οδηγικά μου ήθη καθότι η Vespa δεν αρέσκεται και τόσο σε "καγκουριές", το μονόμπρατσο

Παραδοσιακό μονόμπρατσο Vespa, απαρχαιωμένο μεν, απαραίτητο σε μια ρετρό ρέπλικα δε. Τα γυαλιστερά μέρη στην πραγματικότητα είναι πλαστικά και κουμπωτά

Όλα τα λεφτά...

Ντουλαπάκι χρήσιμο που κλειδώνει και ανοίγει με ένα κουμπί, εφόσον ο κεντρικός διακόπτης είναι στη θέση On. Μέσα σε βολική θέση διακρίνεται η εργαλειοθήκη

Μην ακούσω γκρίνιες που δεν έχει μερικό χιλιομετρητή... σκασίλα μας. Προσέξατε κι εσείς τη λυχνία ABS; Είναι επειδή τα όργανα είναι κοινά με άλλα μοντέλα και, πού ξέρεις, αύριο μπορεί και η GTV να αποκτήσει το κόλπο αυτό

αρθρωτό μπροστινό εξυπηρετεί μια χαρά τις ιστορικο-εικαστικές του απαιτήσεις αλλά όχι εξίσου καλά και την επικοινωνία του με τον αναβάτη, οι μικρές ζάντες… ε αυτό το είπαμε.

Μόλις όμως προσαρμόστηκα στον γλυκό τρόπο οδήγησης που επιβάλλεται από τις περιστάσεις, τότε ανακάλυψα πως και πάλι μπορούσα να κινηθώ αρκετά σβέλτα, να καταπιώ μεγάλες λεωφόρους με το γκάζι κλειδωμένο στο τέρμα του, αλλά πάνω απ' όλα να απολαμβάνω στυλάτη οδήγηση σε πιο αργούς ρυθμούς, τόσο ώστε να προλαβαίνουν όλοι να ζηλέψουν τη βέσπα μου.

Κοινώς, εξαιρουμένου του όποιου "βαμμένου" διχρονοβεσπάκια, οι περισσότεροι θα ανακαλύψουν μια Vespa που βρίσκεται αιώνες μπροστά σε θέματα ασφάλειας και οδηγικής συμπεριφοράς συγκριτικά με τις παλαί ποτέ προκατόχους της.

Το μπροστινό δισκόφρενο αρχικά το φοβόμουν, υποθέτοντας πως θα μπλοκάρει εύκολα και απροειδοποίητα, αλλά κι εδώ η πραγματικότητα με διέψευσε. Και δύναμη έχει και αρκετά καλό έλεγχο – αρκεί να μην τη δεις MarcoSimoncelli (καταδιώκοντας τον AlvaroBautista)… Ευτυχώς η δυστυχώς, προς το παρόν στη σειρά GTVδεν προσφέρεται η επιλογή ABS, όπως συμβαίνει στηGTS. Ίσως αργότερα;

Το αντίτιμο δείχνει τσουχτερό και η αλήθεια είναι πως με αποκλειστικό κριτήριο τα ευρώ η Vespa χάνει το παιχνίδι, καταρχήν από συγγενείς που κατοικούν μέσα στο ίδιο της το σπίτι στην Piaggio. Οι φήμες λένε πως η εταιρεία δεν βγάζει και πολύ κέρδος από τη Vespa, δεδομένου ότι το κόστος παραγωγής της είναι σχετικά υψηλό (βλέπε αυτοφερόμενο πλαίσιο-αμάξωμα) και πολλά μέρη της δεν μπορούν να ενταχθούν σε μια modular παραγωγή, δηλαδή να χρησιμοποιηθούν και σε άλλα μοντέλα. Παρόλα αυτά έχω την πεποίθηση πως αυτός που θα θελήσει να πληρώσει μια κλασική GTV δεν θα το μετανιώσει. Θα αποκτήσει κάτι παραπάνω από πλαστικά και μέταλλα, κάτι που κανένα "συνηθισμένο"scooter δεν μπορεί να του προσφέρει. Το λένε ψυχή. <<

VESPA GTV 250 i.e. NAVY
PIAGGIO HELLAS E.Π.Ε.
4,690€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,930 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,370 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	9.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	154 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος, 1EEK, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	72 x 60 mm
Χωρητικότητα:	244 cc
Σχέση συμπίεσης:	-
Ισχύς:	22/8,250 hp/rpm
Ροπή:	2/6,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Μονόμπρατσο με ένα αμορτισέρ
Διαδρομή/Διάμετρος:	86/- mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	100.5 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων (4 θέσεις)
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	Χυτή αλουμινίου 12in
Ελαστικό:	120/70-12 51Ptubeless
Φρένο:	Δίσκος 220 mm με δαγκάνα δύο εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	Χυτή αλουμινίου 12in
Ελαστικό:	130/70-12 62P tubeless
Φρένο:	Δίσκος 200 mm με δαγκάνα δύο εμβόλων

ΠΟΔΗΛΑΤΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ - SERVICE
ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 51 (ΣΤΟΑ Α), 104 32 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ/FAX: 2105221508
EMAIL: EREMM@ATH.FORTHNET.GR

City™ POLLUTION MASK

Blue

Η Respro City αντιρυπαντική μάσκα προσφέρει υψηλό επίπεδο προστασίας από την εισπνοή βασικών ρύπων που ελευθερώνουν οι εξατμίσεις των οχημάτων.

Φιλτράρει:
Υδρογονάνθρακες, συμπεριλαμβανομένων του βενζόλιου και του πυρένιου,
οξείδια αζώτου, διοξείδια θείου,
οξείδια μολύβδου και μαύρο καπνό,
γύρη και σκόνη οικοδομών

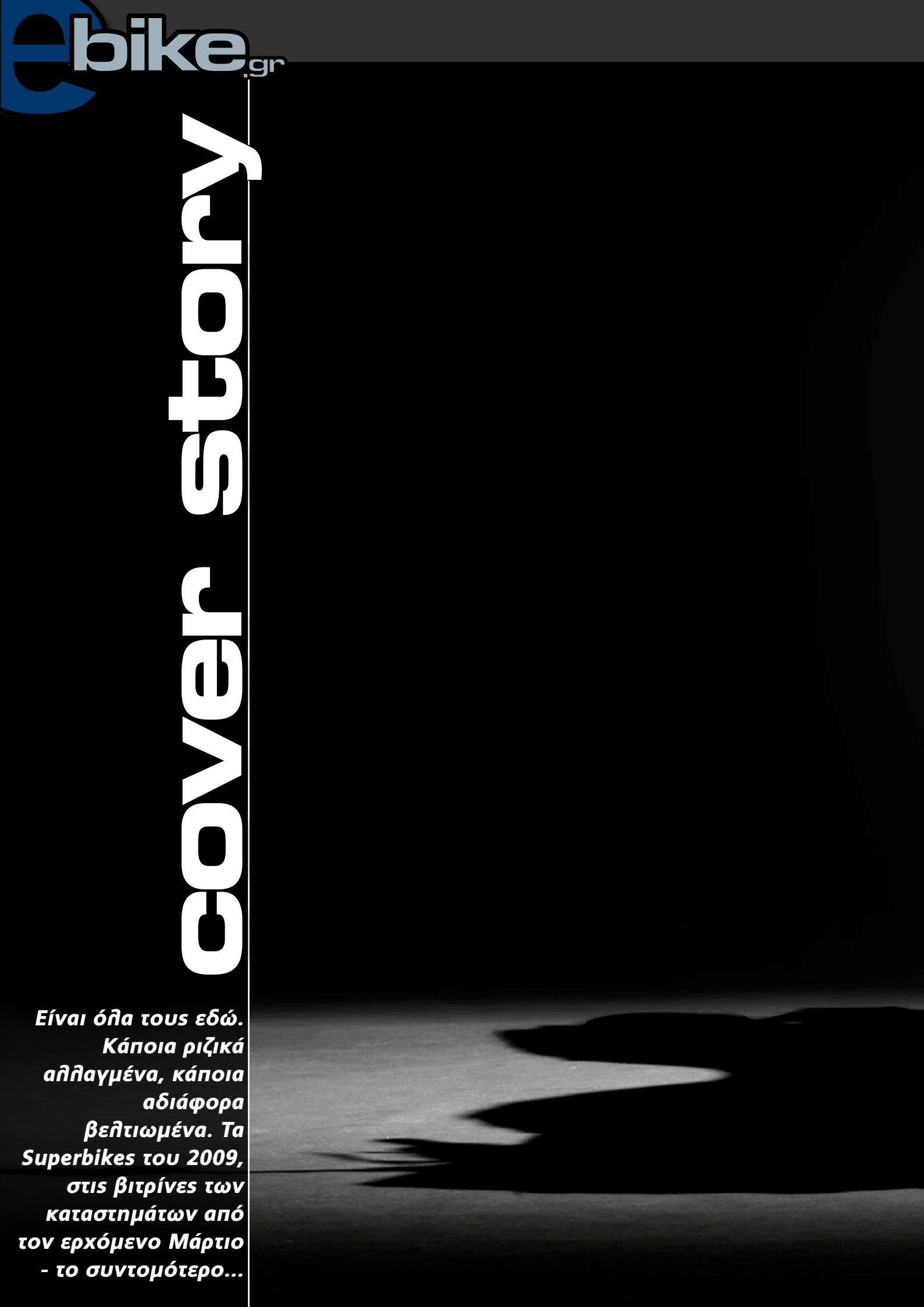
Η μάσκα City έχει σχεδιαστεί προσεκτικά για να εξασφαλίζει άνετη και απόλυτη εφαρμογή, ενώ είναι κατασκευασμένη από υποαλλεργικό Neoprene. Το φίλτρο της μάσκας City έχει εξελιχθεί ειδικά για να φιλτράρει ένα μεγάλο φάσμα ρύπων που συναντάμε συνήθως στις μεγάλες πόλεις. Διαθέτει δύο απαραίτητες βαλβίδες εκπνοής Techno που απομακρύνουν την ανεπιθύμητη ζέστη, το διοξείδιο του άνθρακα και τους υδρατμούς. Είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο προστασίας του εαυτού σας από την αστική μόλυνση.

Χαρακτηριστικά:

* Ενεργό φίλτρο ξυλάνθρακα
* Στήριξη με velcro
* Κατασκευή από neoprene
* Δύο μεγέθη
* Δύο βαλβίδες εκπνοής Techno

cover story

Είναι όλα τους εδώ. Κάποια ριζικά αλλαγμένα, κάποια αδιάφορα βελτιωμένα. Τα Superbikes του 2009, στις βιτρίνες των καταστημάτων από τον ερχόμενο Μάρτιο - το συντομότερο...



Τώρα (παρα)μιλάμε

κείμενο: Κών/νος Δάλλας **φωτό:** Aprilia

Παρότι τα τεχνικά στοιχεία που έχουμε στα χέρια μας είναι από ελάχιστα έως μηδαμινά, δεν θέλει και πολύ μυαλό για να καταλάβει κανείς ότι μπροστά μας έχουμε την πιο επαναστατική Superbike που παρουσιάστηκε από... χμμ... την εποχή του R1 να πω; Εκείνο το τόσο μακρινό 1998; Για δες τελικά πόσα χρόνια έχουμε να δούμε ουσιαστική τεχνολογική εξέλιξη στην κατηγορία...

ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΠΟΥ ΣΚΟΤΩΝΕΙ

Το πρώτο πράγμα που κάνει το RSV4 πολύ πριν μας αποκαλύψει τα σωθικά του, είναι να δίνει τέλος στην ανία που μας έχει πιάσει τα τελευταία χρόνια κάθε φορά που αντικρύζουμε ένα καινούργιο Superbike. Δεν λέω, εξαιρετικό το 1098, αλλά κάπου το έχουμε ξαναδεί αυτό το μοτίβο, έτσι δεν είναι; Μόνο το RC8 ξεφεύγει από την πεπατημένη, αλλά είναι ιδιότροπο - και, προφανώς, μη αποδεκτό από τους πολλούς. Τούτο εδώ όμως είναι άλλο πράγμα. Συνδυάζει αισθητική MotoGP (μίνιμαλ ουρά και κινητήρας σε δημόσια θέα), με γήινα και καθιερωμένα χαρακτηριστικά, όπως τα απλά φωτιστικά σώματα και τις καθαρές γραμμές σε κοστούμι και ρεζερβουάρ. Πραγματικά μπράβο στην Aprilia, το είχαμε ανάγκη αυτό...

AKRAPOVIC
Agip
brembo

ΦΤΙΑΓΜΕΝΟ ΕΞ' ΑΡΧΗΣ ΓΙΑ ΑΓΩΝΕΣ

Το RSV4 είναι από τις λίγες Superbike που παρουσιάστηκαν πρώτα σε αγωνιστική μορφή και ύστερα σε πολιτική. Ο λόγος δεν είναι άλλος από τον στόχο που έχει βάλει η Aprilia, δηλαδή τη συμμετοχή και κατάκτηση του Παγκόσμιου πρωταθλήματος Superbike. Χρειαζόντουσαν κάτι φρέσκο με περισσότερες πιθανότητες επιτυχίας από τα δικύλινδρα που έχουν σήμερα στην παραγωγή και ξεκίνησαν το σχεδιασμό έχοντας κατά νου την αγωνιστική εμπλοκή. Και μιας που απαιτείται μαζική παραγωγή για να συμμετάσχει κανείς στο WSBK, πάρτε κοινοί θνητοί το μοντέλο παραγωγής. Στο πρωτότυπο αγωνιστικό, οι διαφορές είναι πραγματικά πολλές: αναρτήσεις, φρένα, ζάντες, εξάτμιση, συμπλέκτης, ψαλίδι και τρόμπα εμπρός φρένου είναι οι πιο εμφανής. Στις ανακοινώσεις της, η Aprilia τονίζει ότι μόνο το αγωνιστικό θα διαθέτει traction control - πράγμα που φαίνεται από τον επιπλέον αισθητήρα ταχύτητας που μόνο αυτό έχει στον εμπρός τροχό.

RSV4
brembo

MONO FACTORY ΓΙΑ ΑΡΧΗ

Θυμάστε την παρουσίαση της δεύτερης γενιάς Mille; Όπως τότε, έτσι και τώρα, η Aprilia ξεκινά τη διάθεση του RSV4 μόνο στην ακριβή και προικισμένη έκδοση Factory, μετά το πρώτο τρίμηνο του 2009. Το "απλό" θα ακολουθήσει κάπου στο δεύτερο εξάμηνο του '09, και οι διαφορές θα είναι οι αναμενόμενες: φθηνότερες αναρτήσεις και ζάντες, πλαστικά στη θέση των carbon. Οι πιο παρατηρητικοί θα προσέξετε τα καλλύματα στο κάτω μέρος της ουράς που κρύβουν τις υποδοχές των μαρσπιέ συνεπιβάτη - πράγμα που δείχνει να είναι εφικτό και με την υπάρχουσα ουρά, όσο κι αν σας κάνει εντύπωση. Από την απλή έκδοση θα απουσιάζουν προφανώς και οι δυνατότητες αλλαγής ύψους της έδρασης του ψαλιδιού και του κινητήρα, καθώς και η ρυθμιζόμενη γωνία κάστερ - δυνατότητες που δίνονται σε καθημερινούς αναβάτες περισσότερο για να τους κάνουν να αισθανθούν "παγκόσμιοι" και λιγότερο για να τους βοηθήσουν να βρουν το ιδανικό στήσιμο της μοτοσυκλέτας. Εδώ ακόμα ψάχνουμε να βρούμε τι να κάνουμε με τη "γρήγορη" συμπίεση, η αλλαγή ύψους του κινητήρα μας μάρανε...

aprilia
brembo

ΣΤΕΝΟΣ V4, ΕΤΣΙ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ

Για να αγωνιστείς με αξιώσεις στο παγκόσμιο SBK σήμερα, θέλεις κάτι παραπάνω από τον δικύλινδρο rotax του ενός λίτρου που μετρά 10 χρόνια ζωής από την πρώτη του εμφάνιση. Όσο κι αν προσπαθούσαν να τον υπερκυβίσουν, δύσκολα θα έφταναν τις επιδόσεις του 1098 - πόσο μάλλον αυτές των Ιαπωνικών τετρακύλινδρων. Από λευκό χαρτί λοιπόν, η Aprilia ξεκίνησε έναν V4 στενής περιεχόμενης γωνίας (65 μοίρες), και τον "φόρτωσε" ό,τι είχε στη διάθεσή της τη δεδομένη χρονική στιγμή: γκάζι by wire, πολλαπλούς χάρτες τροφοδοσίας και ανάφλεξης, κιβώτιο τύπου κασέτας και μονόδρομο συμπλέκτη. Αναμένουμε με αγωνία τα πλήρη τεχνικά του χαρακτηριστικά, καθώς και τα εργοστασιακά νούμερα απόδοσης και βάρους.

aprilia
RSV4
brembo
aprilia

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	Δ.Α.
Πλάτος:	Δ.Α.
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	Δ.Α.
Ύψος σέλας:	Δ.Α.
Βάρος κατασκευαστή:	Δ.Α.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος V65ο, υγρόψυκτος, 2x2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	Δ.Α.
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	Δ.Α.
Ισχύς κατασκευαστή:	Δ.Α.
Ροπή κατασκευαστή:	Δ.Α.

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	Δ.Α.
Ίχνος:	Δ.Α.

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Ohlins
Διαδρομή / Διάμετρος:	Δ.Α. / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	Δ.Α.
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Diablo Supercorsa
Φρένο:	Δύο δίσκοι, ακτινικές monoblock δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

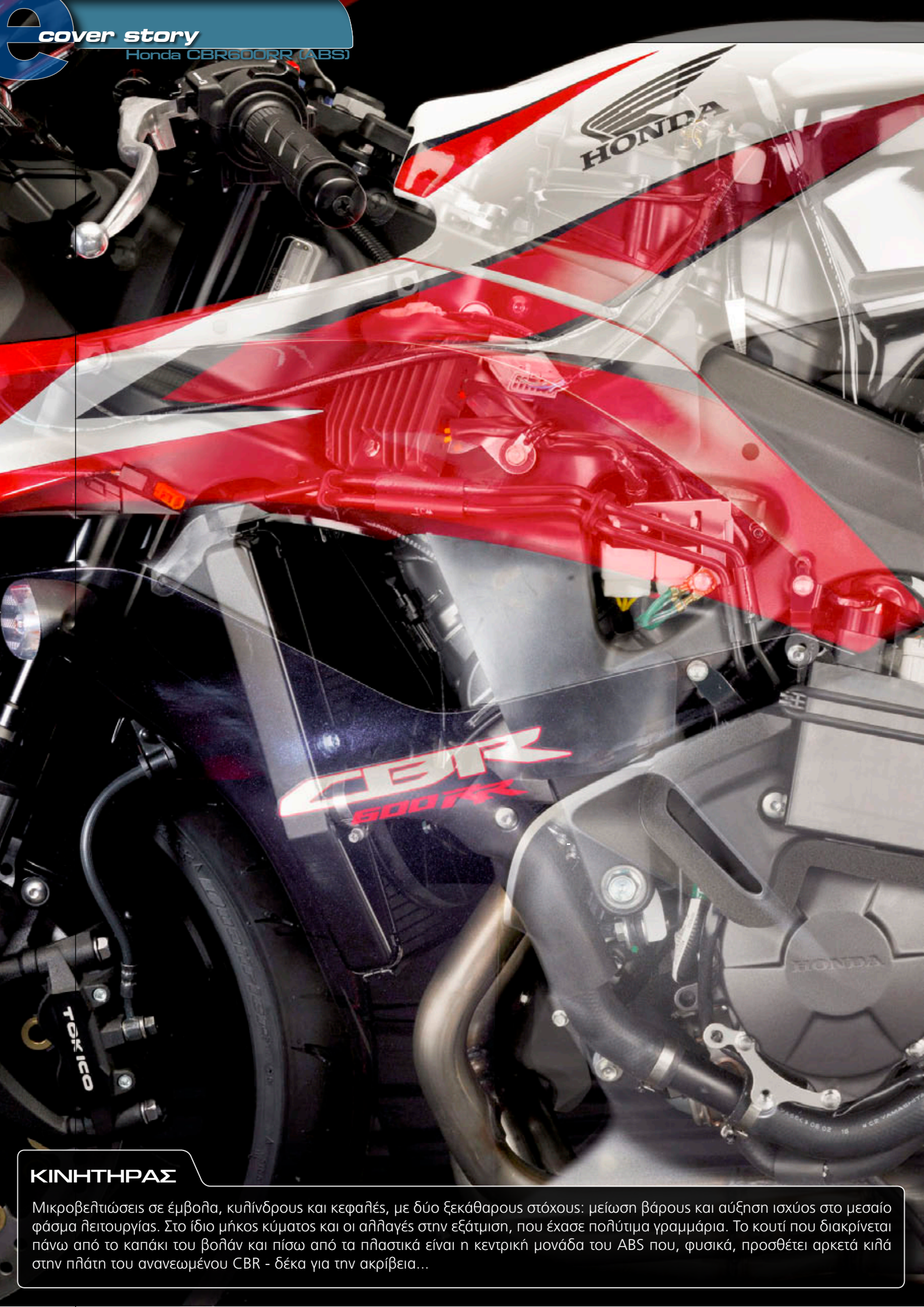
ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17, Pirelli Diablo Supercorsa
Φρένο:	Ένας δίσκος, δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου

Αλλαγές της διετίας;

κείμενο: Κών/νος Δάλλας **φωτό:** Honda

Νέα χρώματα: ό,τι πιο στάνταρ μπορεί να περιμένει κανείς από τους Ιάπωνες κάθε δύο χρόνια. Και μετά, τι; Μικροβελτιώσεις σε κινητήρα, φρένα, αναρτήσεις, ένας τολμηρός εορταστικός χρωματισμός και... ABS. Ναι, σωστά διαβάσατε, ABS. Το' πε και το' κανε η Honda...



ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Μικροβελτιώσεις σε έμβολα, κυλίνδρους και κεφαλές, με δύο ξεκάθαρους στόχους: μείωση βάρους και αύξηση ισχύος στο μεσαίο φάσμα λειτουργίας. Στο ίδιο μήκος κύματος και οι αλλαγές στην εξάτμιση, που έχασε πολύτιμα γραμμάρια. Το κουτί που διακρίνεται πάνω από το καπάκι του βολάν και πίσω από τα πλαστικά είναι η κεντρική μονάδα του ABS που, φυσικά, προσθέτει αρκετά κιλά στην πλάτη του ανανεωμένου CBR - δέκα για την ακρίβεια...

ΤΟ ABS ΗΡΘΕ

Και, προσέξτε, χωρίς δυνατότητα απενεργοποίησης. Ή το παίρνεις από την αρχή και το χρησιμοποιείς πάντα ή δεν το παίρνεις καθόλου. Αν θέλετε τη δική μας άποψη, το ABS στα Supersport έχει απόλυτη εφαρμογή, μόνο και μόνο επειδή 8 στους 10 -μη πω περισσότεροι- ιδιοκτήτες τέτοιων μοτοσυκλετών δεν τους κάνουν τη χρήση για την οποία σχεδιάστηκαν, αλλά τα χρησιμοποιούν καθημερινά στην πόλη και τις βόλτες τους - μικρές ή μεγάλες. Η Honda από την πλευρά της ισχυρίζεται ότι το ολοκαίνουργιο σύστημα συνδυασμένου ABS που ντεμπουτάρει μαζί με το ανανεωμένο CBR δύσκολα υπερνικάται από τους αναβάτες, τονίζοντας ότι βοηθά ακόμα και στην πίστα.

HONDA

ΝΕΑ ΕΞΑΤΜΙΣΗ

Όχι ότι θα την καταλάβετε αν δεν τη δείτε δίπλα με την παλιά, αλλά αφού άλλαξε, δεν θα ήταν σωστό να μην σας την δείξουμε. Πιο αισθητή αλλαγή είναι τα καινούργια φλας, σε οβάλ σχήμα και με λευκά κρύσταλλα. Το σύνολο των πίσω φωτιστικών σωμάτων συνεχίζει να στηρίζεται σε μια πλαστική βάση που αφαιρείται εύκολα για αγωνιστική χρήση.

HONDA

"οπτική διαφορά
απλώς δεν υπάρχει..."

ΚΑΙ MONOBLOCK

Είπαμε, το νέο στα φρένα του μικρού CBR είναι το ABS. Ωστόσο, μέχρι να πάρουμε μια ιδέα από πρώτο χέρι, μεγαλύτερη βαρύτητα δίνουμε στις ολοκαίνουργιες ακτινικές δαγκάνες της Tokico, που ακολουθούν τη μόδα του 1098 και είναι monoblock - κατασκευασμένες δηλαδή από ένα κομμάτι μετάλλου. Όταν φώναζε η Yamaha χρόνια πριν με το R1 και τις αντίστοιχες Sumitomo, κανείς δεν έδινε σημασία...

E
ABS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,010 mm
Πλάτος:	685 mm
Ύψος:	1,105 mm
Μεταξόνιο:	1,375 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος κατασκευαστή:	184 kg (194 με ABS)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.2:1
Ισχύς κατασκευαστή:	118 / 13,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.7 / 11,250 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.5°
Ίχνος:	98 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17,
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, ακτινικές monoblock δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17,
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου

Honda CBR1000RR (ABS)

Móvo ABS

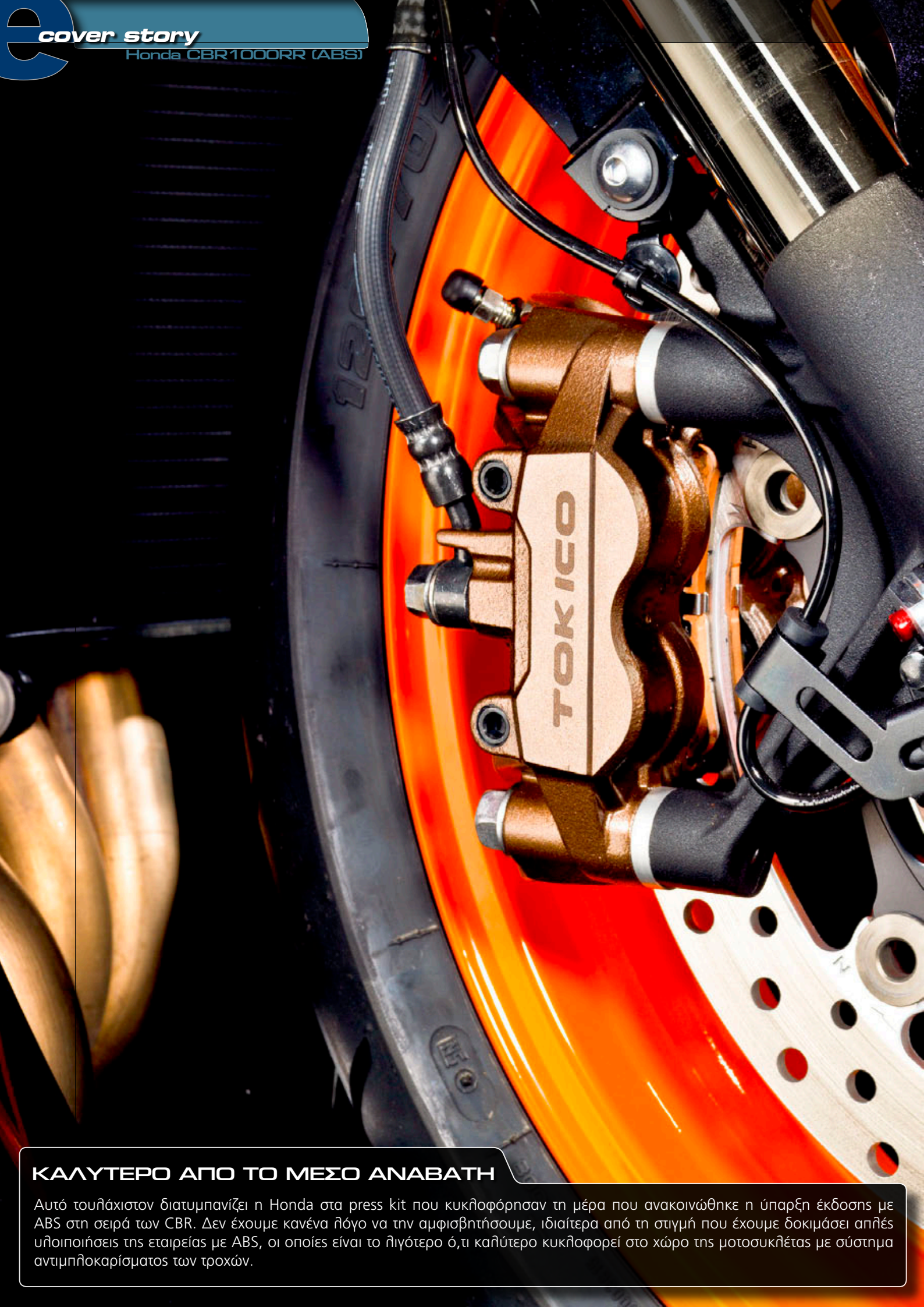
κείμενο: Κών/νος Δάλλας **φωτό:** Honda

Όχι ότι περιμέναμε κάποια αλλαγή τη δεύτερη μόλις χρονιά της καριέρας του, εκτός βέβαια από τους καινούργιους χρωματισμούς και την επιστροφή της replica στα χρώματα της Repsol Honda των Dani Pedrosa και Nicky Hayden

HONDA

ΤΟ ΕΡΙΞΑΝ ΣΤΗ REPLICA

Μπορεί η Honda να μην πήρε πρωτάθλημα ούτε φέτος, αλλά η αγαπημένη replica των φίλων των CBR επιστρέφει. Άλλωστε, η εταιρεία γιορτάζει φέτος τα 50 χρόνια αγωνιστικής εμπλοκής - και δεν θα μπορούσε να το κάνει χωρίς να έχει στη γραμμή παραγωγής ως φόρο τιμής μια μοτοσυκλέτα βαμμένη στα χρώματα της πιο ένδοξης ομάδας στην ιστορία της. Επί της ευκαιρίας, να μην ξεχάσω να δώσω τα εύσημά μου σε μια από τις πιο όμορφες ουρές που κυκλοφορούν σήμερα στην αγορά. Μακάρι να μπορούσα να πω το ίδιο και για το μούτρο...



ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΣΟ ΑΝΑΒΑΤΗ

Αυτό τουλάχιστον διατυμπανίζει η Honda στα press kit που κυκλοφόρησαν τη μέρα που ανακοινώθηκε η ύπαρξη έκδοσης με ABS στη σειρά των CBR. Δεν έχουμε κανένα λόγο να την αμφισβητήσουμε, ιδιαίτερα από τη στιγμή που έχουμε δοκιμάσει απλές υλοποιήσεις της εταιρείας με ABS, οι οποίες είναι το λιγότερο ό,τι καλύτερο κυκλοφορεί στο χώρο της μοτοσυκλέτας με σύστημα αντιμπλοκαρίσματος των τροχών.

HONDA
HRC
HRC
HRC

"special χρώμα
για τα 50 χρόνια αγώνων"

INVENT EXHAUSTS
SHOWA

ΠΕΡΥΣΙ ΔΕΝ ΛΕΓΑΜΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΤΜΙΣΗ;

Κοίτα να δεις που, φέτος, έτσι όπως πάει το πράγμα, θα φτάσει το CBR να έχει την πιο όμορφη εξάτμιση μεταξύ των Ιαπωνικών Superbike. Του Kawasaki είναι καλή αλλά διπλάσια από του Honda, του Suzuki λεπτότερες από πέρυσι αλλά παραμένουν δύο - και τεράστιες. Του R1 πάλι, βρίσκονται στη σωστή θέση αλλά έχουν το λάθος μέγεθος...

x1000 r/min
ABS
HISS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,080 mm
Πλάτος:	685 mm
Ύψος:	1,130 mm
Μεταξόνιο:	1,410 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος κατασκευαστή:	199 kg (210 με ABS)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 55.1 mm
Χωρητικότητα:	999.8 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.3:1
Ισχύς κατασκευαστή:	175 / 12,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.4 / 8,500 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.2°
Ίχνος:	96.3 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	135 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17,
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17,
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου

Κάτω από τη μηλιά

κείμενο: Κών/νος Δάλλας **φωτό:** Kawasaki

Ακολουθώντας τα βήματα του μεγάλου αδερφού, το ZX-6R ανανεώνεται για άλλη μια φορά στην -πολύ- πρόσφατη ιστορία του, σε μια προσπάθεια να βρει το δρόμο προς τα γκαράζ όσων μέχρι σήμερα αγοράζουν 600άρια CBR, R6 και GSX-R με το κιλό - και όχι πράσινους Ninja...

ΣΑΣ ΘΥΜΙΖΕΙ ΚΑΤΙ;

Αν εξαιρέσουμε τα λίγο διαφορετικά φανάρια, ο μικρός Ninja είναι πιστό αντίγραφο του μεγάλου - χωρίς αυτό να είναι απαραίτητα κακό. Ίσα-ίσα που αυτά τα φωτιστικά σώματα ταιριάζουν περισσότερο με τα γούστα μας, ενώ κάποιος Ιάπωνας στο Akashi φαίνεται πως μας λυπήθηκε και δεν έβαλε εκείνους τους καθρέφτες του ZX-10R στο μικρό... Η εξάτμιση επιστρέφει και εδώ στο πλάι, χαρίζοντας φινέτσα στην πίσω όψη. Η θέση συνεπιβάτη δείχνει ανθρώπινη, με λογικές αποστάσεις σέλας-μαρσπιέ, αλλά μάλλον αυτό ενδιαφέρει ελάχιστους, οπότε αλλάζω θέμα. Στάνταρ αμορτισέρ τιμονιού της Ohlns, πιρούνι της Showa τύπου BPF (Big Piston Front Fork), ακριβώς όπως στο καινούργιο GSX-R1000, και ψαλίδι όμοιο με του ZX-10R.

Kawasaki
Ninja
ZX-6R
Ninja

Kawasaki
Ninja

ΔΙΑΙΤΑ ΠΑΝΤΟΥ

Πιστή στην παράδοση για μια ακόμη χρονιά, η Kawasaki δεν ανακοινώνει ιπποδύναμη και ροπή από την πρώτη μέρα που παρουσιάζεται η μοτοσυκλέτα, αλλά σε κάποια ημερομηνία πιο κοντά στην έναρξη παραγωγής. Μέχρι τότε, ας αρκεστούμε στους ισχυρισμούς του εργοστασίου για βελτιωμένες μεσαίες και καλύτερη απόκριση στο γκάζι. Μεταξύ άλλων, ο κινητήρας έχει μετακομίσει πιο ψηλά στο πλαίσιο, ανεβάζοντας το κέντρο βάρους, ενώ έχει χάσει πολύτιμα γραμμάρια από κάθε επιμέρους τμήμα του. Ενδεικτικά αναφέρω τα καπάκια μαγνησίου, τους ελαφρύτερους εκκεντροφόρους και το επανασχεδιασμένο κιβώτιο τύπου κασέτας.
Το πλαίσιο παραμένει ίδιο με του απερχόμενου ZX-6R, ενώ το υποπλαίσιο είναι πλέον διαιρούμενο, πράγμα που θα βολέψει σε αγωνιστική χρήση. Η θέση οδήγησης έχει αλλάξει προς το πιο επιθετικό, με τα κλιπόν να βρίσκονται πιο κοντά στον αναβάτη και σε στενότερη μεταξύ τους γωνία. Το ύψος της σέλας έχει μειωθεί και το ρεζερβουάρ έχει λεπτύνει στο ύψος που το αγκαλιάζουν τα πόδια. Επίσης, η γωνία κάστερ είναι σαφώς πιο επιθετική.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	Δ.Α.
Πλάτος:	Δ.Α.
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,400 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος κατασκευαστή:	191 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.3:1
Ισχύς κατασκευαστή:	Δ.Α.
Ροπή κατασκευαστή:	Δ.Α.

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	24°
Ίχνος:	102 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	132 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, διπλή απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Bridgestone BT016
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300 mm, ακτινικές δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17, Bridgestone BT016
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου

ZX-6R

Suzuki GSX-R1000

Χωρίς Καινοτομίες

κείμενο: Κών/νος Δάλλας **φωτό:** Suzuki

Μήνες τώρα το περιμέναμε πως και πως. Για traction control ακούγαμε και τρίβαμε τα χέρια μας, για λιγότερα κιλά και περισσότερα άλογα, ηλεκτρονικά γκάζια και ένας Suzuki ξέρει για τι άλλο. Τελικά, τίποτε από όλα αυτά δεν πέρασε στην παραγωγή, παρά μια μελετημένη επανασχεδίαση όλων των μερών του 1000, που σκοπό έχει να το διατηρήσει στην κορυφή χωρίς πρόσθετα βοηθήματα

ΕΒΓΑΛΑΝ ΑΠΟ ΤΑ ΦΡΕΝΑ ΞΥΓΚΙ

Οι δίσκοι διατηρούν την ίδια διάσταση, στα 310mm, και οι δαγκάνες παραμένουν τετραπίστονες ακτινικής στήριξης, μόνο που τώρα ακολουθούν τη νέα μόδα των monoblock κατασκευών - και είναι 205 γραμμάρια ελαφρύτερες από τις προηγούμενες (η κάθε μια παρακαλώ). Τα δύο από τα τέσσερα έμβολα είναι μικρότερης διαμέτρου, οι ζάντες και οι βάσεις των δίσκων έχουν αδυνατίσει και η τρόμπα έχει μικρότερης διαμέτρου έμβολο (17 από 19mm).

ΙΔΙΑ ΔΟΜΗ, ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Από λευκό χαρτί λέει ότι έχει κατασκευάσει τον καινούργιο κινητήρα η Suzuki, ο οποίος όμως διατηρεί τις ίδιες σχεδιαστικές αρχές με τον προηγούμενο - με δύο βασικές διαφορές: πρώτον, η διαδρομή των εμβόλων έχει μικρύνει (ίσον καλύτερη ευστροφία) και δεύτερον, η διάταξη των αξόνων είναι παρόμοια με των 600 και 750 (triaxis που λέει και η Yamaha, η πρώτη εταιρεία που έθεσε αυτό το σχέδιο σε εφαρμογή). Μεγαλύτερη συμπίεση, μικρότερο συνολικό βάρος, μηχανικός συμπλέκτης και το γνωστό από το K7 σύστημα επιλογής τριών διαφορετικών χαρτών μείγματος και ανάφλεξης. Λεπτομέρεια: ο διακόπτης αλλαγής χάρτη έχει μετακομίσει στο αριστερό κλιπον...

ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ

Από λευκό χαρτί και το πλαίσιο, που στόχο έχει να μικρύνει την απόσταση του λαιμού με το σημείο έδρασης του ψαλιδιού. Το ψαλίδι έχει μακρύνει περισσότερο από τρία εκατοστά, αλλά το μεταξόνιο κόντυνε κι άλλο, μετρώντας 1,405mm. Οι δοκοί του πλαισιού έχουν τις κολλήσεις σε διαφορετικά σημεία, πράγμα που μας κάνει να υποθέτουμε ότι θα εξαλειφθεί το θέμα με τα κομμένα πλαίσια που εμφανίζεται χρόνια τώρα στα GSX-R, από το K5 και μετά. Το υποπλαίσιο είναι μονοκόμματο και ελαφρύτερο, οι αναρτήσεις ολοκαίνουργιες και πολλά υποσχόμενες, με το μπροστινό να προέρχεται από την τεχνογνωσία των αγώνων αντοχής και να φορά τεράστιες βαλβίδες και τα ελατήρια στο κάτω μέρος του πιρουνιού. Το ηλεκτροϋδραυλικό σταμπιλιζατέρ συνεχίζει την καριέρα του και το αμορτισέρ διαθέτει πλέον διπλή ρύθμιση απόσβεσης συμπίεσης.

SUZUKI
GSX
R
GSX
R

"αν και χοντρό,
είναι σαφώς πιο όμορφο
από το προηγούμενο"

11 12 13 14
10
9
8
7
6
5
4
3 2 1 0
GSX
x1000r/min
SHOWA
OFF
LOCK
IGNITION

ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΓΡΑΦΕΙΟ

Παρόμοιας σχεδίασης όργανα με φαρδύτερη οθόνη και "απλωμένες" τις ενδείξεις σε περισσότερα σημεία. Το φόντο του στροφόμετρου δεν μας αρέσει, θυμίζει κορεάτικο αυτοκίνητο περασμένης δεκαετίας. Ευπρόσδεκτο το καινούργιο shift light με τις επιπρόσθετες κίτρινες λυχνίες, καθώς και το καινούργιας σχεδίασης πιρούνι που φέρνει τις ρυθμίσεις συμπίεσης και επαναφοράς στο πάνω μέρος. Τα ABC κάτω από την ένδειξη σχέσης στο κιβώτιο δείχνουν τον επιλεγμένο χάρτη. Παρατηρήστε τη ντίζα στο συμπλέκτη, που αντικατέστησε τον υδραυλικό για μείωση βάρους, σύμφωνα με τη Suzuki.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,045 mm
Πλάτος:	710 mm
Ύψος:	1,130 mm
Μεταξόνιο:	1,405 mm
Ύψος σέλας:	810 mm
Βάρος κατασκευαστή:	203 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	74.5 x 57.3 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.8:1
Ισχύς κατασκευαστή:	Δ.Α.
Ροπή κατασκευαστή:	Δ.Α.
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.8°
Ίχνος:	98.3 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	- / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, διπλή απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Bridgestone BT016
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, ακτινικές monoblock δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17, Bridgestone BT016
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου

SUZUKI

Yamaha YZF-R1

Big Bang

κείμενο: Κών/νος Δάλλας **φωτό:** Yamaha

Μετά από περισσότερα από 30 χρόνια στασιμότητας στους 4κύλινδρους εν σειρά -εντάξει, εξαιρουμένων ψεκασμών και λοιπών ηλεκτρονικών-, έρχεται φέτος η Yamaha να κάνει ένα μεγάλο βήμα μπροστά με τη σειρά ανάφλεξης γνωστή ως "Big Bang" - παρόμοια με αυτή που χρησιμοποιείται στις μοτοσυκλέτες των Valentino Rossi και Jorge Lorenzo

ΟΛΑ ΤΑ ΛΕΦΤΑ

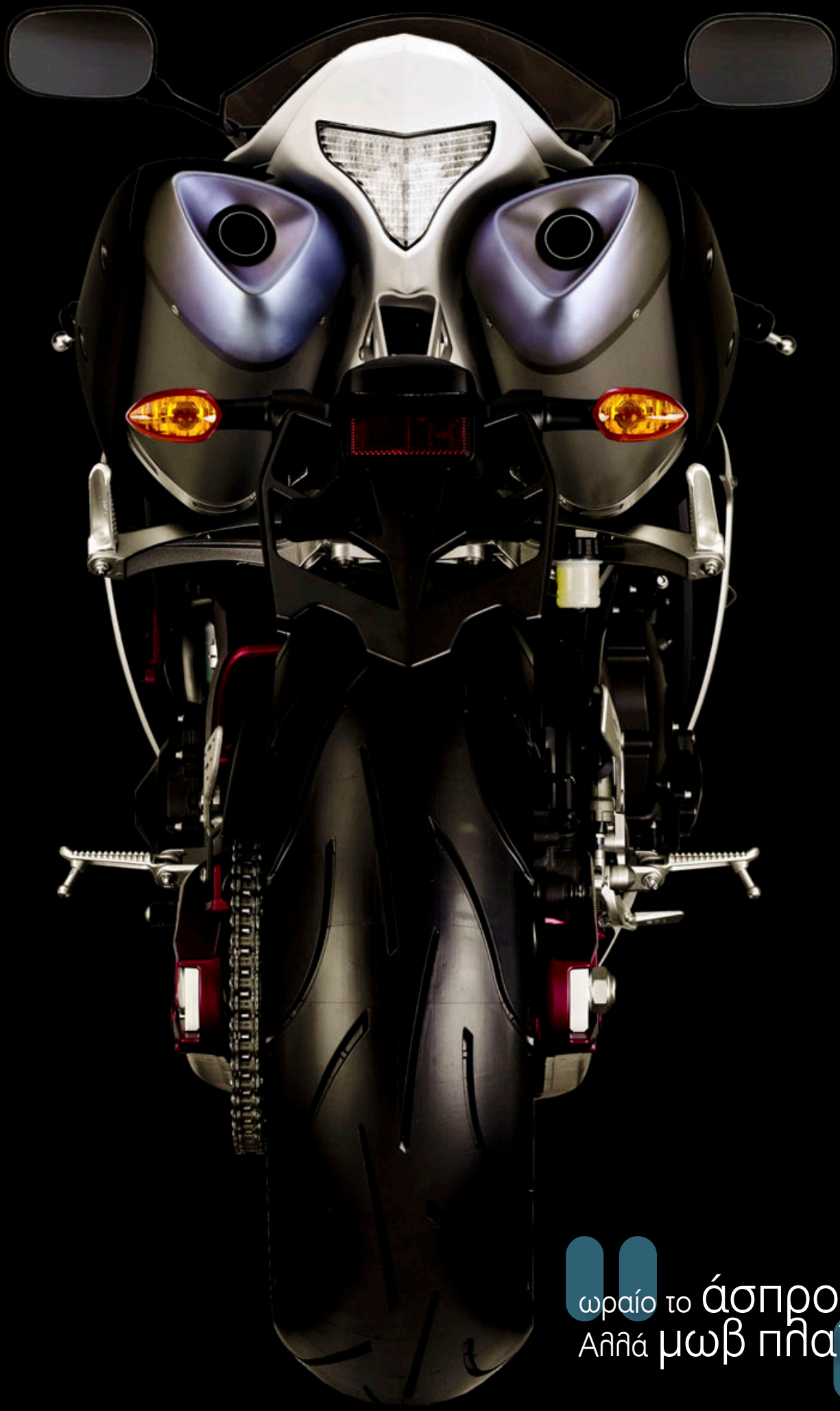
Φυσικά και αναφέρομαι στον κινητήρα - το μόνο κομμάτι του R1 που άλλαξε ριζικά. Για την ανάφλεξη τα είπαμε, παρακάτω όμως τι κρύβεται; Δεύτερη γενιά ηλεκτρονικού γκαζιού και αυλών εισαγωγής, συνδυασμένα τώρα με επιλογή τριών χαρτών ανάφλεξης από τον αναβάτη (πακέτο με τη σχετική ένδειξη στα όργανα). Ακόμα πιο κοντή διαδρομή στροφάλου, ακόμα καλύτερη ευστροφία, περισσότερη ροπή στις μεσαίες και η ίδια ονομαστική μέγιστη ισχύς, σύμφωνα πάντα με τη Yamaha. Λεπτομέρεια: το μοχλικό του επιλογέα ταχυτήτων δεν περνά πια μέσα από το πλαίσιο - χαράς ευαγγέλια για τους αγωνιζόμενους που μέχρι χτες πλήρωναν after market μαρσπιέ για να "γυρίσουν" ανάποδα το κιβώτιο.

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΠΕΙΑ

Ή, αλλιώς, πως η Yamaha συνεχίζει το επιτυχημένο σχεδιαστικό μοτίβο της σειράς R χωρίς να ρισκάρει μεγάλες αλλαγές που μάλλον θα την πήγαιναν προς το χειρότερο. Ομολογουμένως, το προηγούμενο μοντέλο ήταν πιο ισορροπημένο σχεδιαστικά, καθώς δεν κουβαλούσε τέτοιο όγκο εξατμίσεων στην ουρά. Τα φλύαρα πλαϊνά πλαστικά πήγαν περίπατο -και πολύ καλά έκαναν-, η ουρά "μάζεψε" προς τα εμπρός και τα υπόλοιπα κομμάτια διατήρησαν το ίδιο σχεδόν παρουσιαστικό.

ΑΜΦΙΛΕΓΟΜΕΝΟ ΜΟΥΤΡΟ

Σε άλλους αρέσει, σε άλλους όχι. Παρότι διατηρεί το fox eye παρουσιαστικό, "πούλησε" τους εξωτερικούς προβολείς και έβαλε τις εισαγωγές αέρα στη θέση τους. Φαίνεται περίεργο από τις φωτογραφίες -σίγουρα λιγότερο elegance από το μοντέλο που αντικαθιστά-, αλλά κρατάμε μια πισινή μέχρι να το δούμε από κοντά. Οι "ψείρες" για τα φώτα θέσεως παραμένουν στις άκρες του μούτρου, πράγμα που υποθέτω ότι θα το κάνει να δείχνει πιο όμορφο τα βράδια. Η ένταση των δύο τώρα πια φωτιστικών σωμάτων είναι άλλο ένα ερώτημα που περιμένει απάντηση όταν το R1 πατήσει τους τροχούς του στην Ελλάδα.

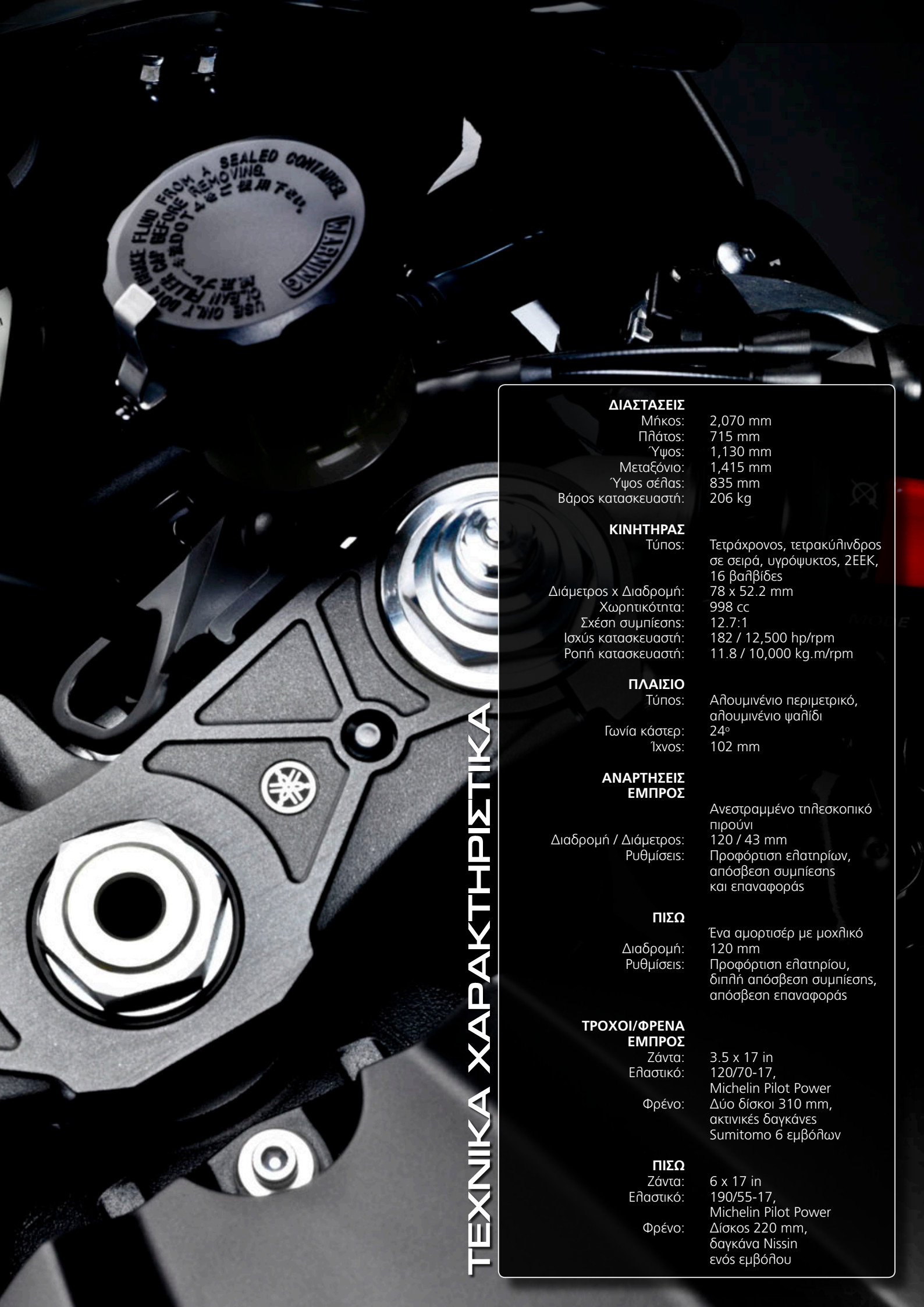

ωραίο το άσπρο.
Αλλά μωβ πλαίσιο;

YAMAHA

ΑΠΙΘΑΝΟ ΜΑΥΡΟ, ΜΕΤΡΙΑ ΟΥΡΑ

Πραγματικά δεν μπορώ να καταλάβω προς τι η επιμονή να κρατήσουν τις εξατμίσεις στην ουρά. Τώρα με τις Euro3, τα μεγέθη των τελικών έχουν ξεπεράσει κάθε προηγούμενο και είναι πραγματικά δύσκολο να φτιάξει κανείς όμορφη και ομολογκαρισμένη εξάτμιση. Μάλλον καταλήγω στις λύσεις των Kawasaki και Honda, με δευτερεύοντα τελικά μέσα στην καρίνα. Α, για το μονοκόμματο υποπλαίσιο μαγνησίου σας είπα; Τα ρυθμιζόμενα μαρσπιέ - έστω και σε δύο μόλις θέσεις; Το μπροστινό που διαχωρίζει τις λειτουργίες απόσβεσης συμπίεσης και επαναφοράς σε μια μπουκάλα την καθεμιά; Τα καινούργια όργανα που διαθέτουν επιτέλους ένδειξη σχέσης στο κιβώτιο; Όλα αυτά όμως είναι απλώς σάλτσες που περιλούζουν τον πρωτοποριακό τρόπο λειτουργίας του κινητήρα. Αν για κάποιο λόγο αναγκαζόμουν να οδηγήσω μόνο ένα από τα μοντέλα του '09, αυτό θα ήταν σίγουρα το R1 - και δεν νομίζω ότι χρειάζεται να αναφέρω το λόγο ξανά...

MODE
STD
GEAR
TRIP
SELECT
RESET
IGNITION
PUSH
OFF
LOCK



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,070 mm
Πλάτος:	715 mm
Ύψος:	1,130 mm
Μεταξόνιο:	1,415 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Βάρος κατασκευαστή:	206 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 52.2 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	182 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.8 / 10,000 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	24°
Ίχνος:	102 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, διπλή απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Michelin Pilot Power
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, ακτινικές δαγκάνες Sumitomo 6 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17, Michelin Pilot Power
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου

ebike.gr

the test

Η Honda ανακαλύπτει τα Streetfighter – και το ανοδιωμένο μπλε

Honda CB1000R ABS

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

Στόχος: Ευρώπη

Με εξαίρεση την Kawasaki, έως τώρα οι Ιάπωνες απουσίαζαν από την κατηγορία των Streetfighter, αφήνοντας τους Ευρωπαίους που τη δημιούργησαν άλλωστε, να παίζουν σε ελεύθερο ταμπλό. Μήπως ήρθε η ώρα να ανησυχήσουν;

Μοιάζει άβολη, αλλά καθότι Honda δεν είναι. Ο συνεπιβάτης ίσως διαφωνήσει

Πανέμορφα όργανα με έξυπνο φωτισμό. Κρίμα που αντανακλά τόσο το πλαστικό τους. Κάντε κλικ στη φωτό να δείτε το video...

Κρυμμένες χειρολαβές κάτω από την ουρά για το συνεπιβάτη – προσοχή στις λάσπες

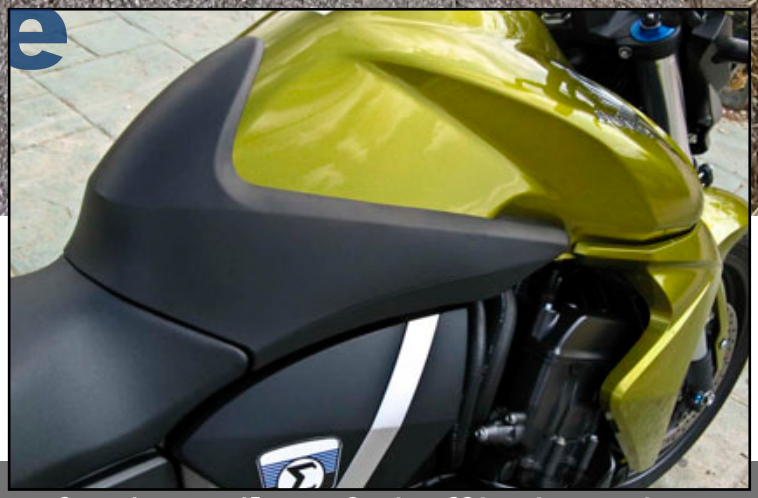
Φαίνεται παράξενο, αλλά παρά την τάση των Ιαπώνων να δημιουργούν και να επεκτείνονται σε όλες τις πιθανές κατηγορίες, η παρουσία τους στα Streetfighter έως τώρα ήταν... χλιαρή. Το Z1000 τίκαρε όλα τα σωστά κουτιά στον τομέα της εμφάνισης, αλλά δεν είχε τον ακραίο χαρακτήρα των καλύτερων Ευρωπαϊκών παρουσιών, ενώ το FZ1 παρά την καρατμόνα και τον φανταστικό κινητήρα παρέμενε προσανατολισμένο κυρίως στη φιλικότητα και όχι στα κυνηγητά σε στροφιλίκια.

Σύμφωνα με τη Honda, αυτό πλέον αλλάζει. Εντοπίζοντας το κενό στην κατηγορία, αποφάσισαν να το καλύψουν, έχοντας αρχίσει την εξέλιξη του CB1000R από το 2006. Κάπως όμως έπρεπε να βεβαιωθούν ότι το αποτέλεσμα θα ήταν διαφορετικό, και τόσο κοντά στην Ευρωπαϊκή νοοτροπία που θα κανιβάλιζε πωλήσεις από τα Superduke, Speed Triple και Tuono αυτού του κόσμου, και όχι από τα CBR και CBF της. Η λύση απλή. Αν θες να τους νικήσεις, πρέπει πρώτα να τους γνωρίσεις, και η Honda εποίησε ακριβώς αυτό: Το CB1000R είναι όσο Ευρωπαϊκό όσο και οι ανταγωνιστές του, καθώς σχεδιάστηκε και κατασκευάζεται στην Ευρώπη, με στόχο, τι άλλο; Τους Ευρωπαίους. Μπορείτε και εσείς να φανταστείτε το Σοϊχίρο να στριφογυρίζει στον τάφο του;

Ιταλική φινέτσα

Σύμφωνα με τη Honda, η κύρια αγορά που είχαν ως στόχο ήταν η αγορά της Ιταλίας, και όλως συμπτωματικώς ο Paolo Cucagna που το σχεδίασε έχει ως έδρα του τη Ρώμη. Περιέργως, και προφανώς ως ένδειξη του πόσο σοβαρά έχει

πάρει το θέμα η Honda, το CB1000R είναι εξαιρετικά πιστό στα πρώτα σχέδια που έκανε ο Cucagna, αντίθετα με την παράδοση που θέλει το σχήμα να χαλάει και το τελικό προϊόν να δείχνει παραφουσκωμένο, χωρίς την αρμονία της αρχικής σύλληψης – δείτε το B-King για παράδειγμα.
Το R θυμίζει πρωτότυπο ακριβώς επειδή έχουν διατηρηθεί ατόφιες οι γραμμές του – ακόμα και το χρυσομυγί χρώμα του (Dragon Green κατά τη Honda, μάλλον ως σύντμηση του Dragonfly) το κάνει να ξεχωρίζει απ' οτιδήποτε κυκλοφορεί. Είναι συμπαγές και μυώδες, δείχνοντας να μην έχει τίποτα περιττό πάνω του, τίποτα που να αποσκοπεί απλά στον εντυπωσιασμό. Τα λεπτεπίλεπτα πλαϊνά φτερά κρύβουν έξυπνα το μεγάλο ψυγείο, το μονόμπρατσο αυξάνει μεν το βάρος αλλά ελευθερώνει χώρο για το αναγκαστικά μεγάλο καζανάκι και τον καταλύτη, ελαφραίνοντας οπτικά την εξάτμιση, τα όργανα είναι μια σπουδή στον πληροφοριακό μινιμαλισμό, και οι μπλε πινελιές στις ρυθμίσεις των αναρτήσεων, στα όργανα και φυσικά στο R δίνουν ένα φρέσκο αέρα στο CB. Ακόμα και το μαύρο πλαστικό που περικλείει το ρεζερβουάρ έχει διπλό ρόλο – προσφέρει καλύτερο γκριπ στα πόδια, ξεχωρίζοντας ταυτόχρονα οπτικά το R από τα Hornet, όπου το ντεπόζιτο έχει τον κύριο οπτικό ρόλο στην αισθητική τους. Το μόνο ουσιαστικό σημάδι που δηλώνει τη συγγένεια με το 600 είναι η σχεδίαση του φαναριού, όπου το πιο τριγωνικό σχήμα και φυσικά τα led στο πηγούνι που θυμίζουν μάσκα αερίων τονίζουν τον πιο επιθετικό χαρακτήρα του R από το φιλικό Hornet. Το τιμόνι είναι φαρδύ αλλά λεπτό, σε ανοιχτό γκρι αμμοβολής, ενώ η πάνω πλάκα του πηρουνιού και τα καβαλέτα είναι 2 τόνους πιο σκούρα, πάλι με το ίδιο οπτικό εφέ. Το μόνο που χαλάει την εικόνα είναι η επιλογή των διακοπτών από το χρονοντούλαπο της Honda – ίδιοι με του XR650L μου.
Συνολικά, το αποτέλεσμα ανταμείβει τον κόπο των σχεδιαστών του. Το CB θα έπειθε άνετα ότι είναι νέα Ευρωπαϊκή είσοδος στην κατηγορία αν είχε χειρότερη εφαρμογή πλαστικών – ενώ ταυτόχρονα είναι η πιο όμορφη μοτοσυκλέτα που έχει βγει από εργοστάσιο της Honda τα τελευταία χρόνια. Τα καλά του να σχεδιάζεται στην Ευρώπη...
Κάτω από τα πλαστικά κρύβεται ένα αλουμινένιο πλαίσιο μονής ραχοκοκαλιάς, που προσφέρει την απαιτούμενη ακαμψία σε συνδυασμό με χαμηλό βάρος, όπως ακριβώς και στο τελευταίο Hornet. Πάνω σε αυτό δένει ο κινητήρας του προηγούμενου CBR 1000, στην 3η του ως τώρα ενσάρκωση. Με την 1η έκδοση εκτός παραγωγής, η Honda βασίστηκε στη 2η, κοινώς τον κινητήρα του CBF με τη διαφορετική κεφαλή, και τον προσανατολισμό στη ροπή έναντι της μέγιστης ισχύος. Με υψηλότερη συμπίεση, διαφορετικό χρονισμό και σύστημα διαχείρισης και με την κλασσική αγάπη της Honda στις μικροαλλαγές σε ότι μπορεί να βάλει το χέρι της, το τετρακύλινδρο σύνολο των 998 κυβικών αποδίδει πλέον 125 ίππους στις 10,000 στροφές και 9.9 κιλά ροπής στις 8,000 στροφές. Νούμερα που μπορεί να μην εντυπωσιάζουν από μόνα τους, αλλά παίζουν μέσα στα ευρωπαϊκά επίπεδα και δείχνουν ότι η Honda κατεβαίνει προετοιμασμένη, εστιάζοντας στη ροπή και την καθημερινή απόλαυση που αυτή προσφέρει, παρά τη μέγιστη ισχύ που από μόνη της δεν έχει κανένα



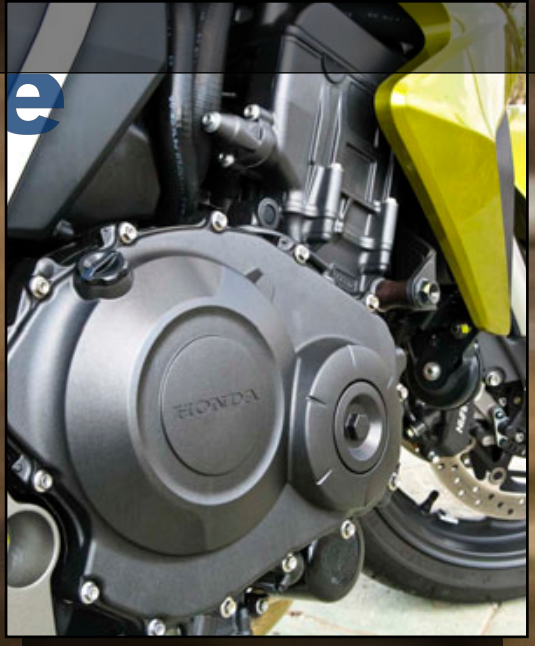
Το πλαστικό στο ντεπόζιτο παραξενεύει, αλλά στρώνει οπτικά τις γραμμές του CB

Ανάγλυφα σήματα με ένα φτερό ΝΑ. Σαφώς ομορφότερα από τα μικροσκοπικά του CBR

απολύτως νόημα σε μια γυμνή μοτοσυκλέτα.
Το πλήρως ρυθμιζόμενο ανεστραμμένο πηρούνι εμπρός υποτίθεται ότι προέρχεται από το τελευταίο CBR αλλά η αλήθεια είναι ότι έχει εντελώς διαφορετικά σωθικά, ενώ το αμορτισέρ έχει ρυθμίσεις προφόρτισης και επαναφοράς. Αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι το μεταξόνιο, που είναι μόλις 40 mm μεγαλύτερο από το τελευταίο Fireblade, ενώ η επιλογή ελαστικού 180/55 αντί για κάτι πιο φαρδύ, εντυπωσιακό και αργό στις αλλαγές κατεύθυνσης δίνει ένα ακόμα δείγμα του πόσο σοβαρά έχει πάρει την κατηγορία η Honda – όπως και η κατανομή βάρους, με 48.8% αυτού στον μπροστινό τροχό.
Το πακέτο ολοκληρώνει η ακτινική τρόμπα φρένων (βουτηγμένη απ' ευθείας από το CBR του '08) και φυσικά το συνδυασμένο ABS στην έκδοση της δοκιμής, που αντικαθιστά τις ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες με τριπίστονες. Εδώ τα CBR απέκτησαν ABS, το CB θα τη γλίτωνε;

Φιλικότης; Άριστα δέκα.

Βλέποντας το CB από κοντά, αντιλαμβάνεσαι ότι οι σχεδιαστές του δεν υπερέβαλλαν όταν δήλωναν πόσο πάλεψαν για να κρατήσουν τις διαστάσεις του συμπαγείς – ακόμα και αυτό όμως δεν σε προετοιμάζει για το πόσο μικρό το νιώθεις όταν ανέβεις πάνω του. Αν το Hornet 600 είναι σφήκα, τότε το CB1000R είναι... κουνούπι. Ένα κουνούπι με 998 κυβικά, που προφανώς είναι πολύ καλά στο κρυφτό.
Κάθεσαι σκυμμένος ελαφρά εμπρός με τα χέρια ανοιχτά όσο πρέπει για να δικαιολογούν τον όρο καρατιμόνα χωρίς όμως να κουράζουν. Τα μινιμαλιστικά όργανα με το χαρακτηριστικό γαλάζιο φωτισμό, οριοθετούν και το οπτικό τέλος της μοτοσυκλέτας, ενώ η ουρά δεν εξέχει παρά ελάχιστα πίσω από το τελείωμα της σέλας. Όσοι δεν ήξεραν τι είναι – ομολογουμένως δεν ήταν και πολλοί – έμεναν έκπληκτοι όταν μάθαιναν ότι είναι χιλιάρι, και τις μέρες που το είχα τα σχόλια ήταν μονάχα θετικά. Η σέλα είναι πιο άνετη απ' ότι δείχνει και τα πόδια κουμπώνουν άψογα πάνω στο μαύρο πλαστικό που περικλείει το ντεπόζιτο. Κουνώντας το CB ανάμεσα στα πόδια σου, αναρωτιέσαι πόσο απαισιόδοξη είναι η ζυγαριά της Honda – αυτό το πράγμα δε δείχνει 222 κιλά με τίποτα. Και μετά θυμάσαι ότι από το 2008 οι τιμές που ανακοινώνει είναι με τη μοτοσυκλέτα γεμάτη, και όχι εντελώς κενή όπως τα παλαιά χρόνια – και όπως κάνουν οι περισσότεροι κατασκευαστές. Αφού ανοιγοκλείσεις 2-3 φορές το διακόπτη για να απολαύσεις το check up των οργάνων, με την κεντρική οθόνη να φωτίζεται πρώτη και τις άλλες να ακολουθούν, πατάς το κουμπί της μίζας και το CB ξυπνάει με μια όρεξη που έρχεται σε απόλυτη αντίθεση με τη σχεδιαστική ηλικία του διακόπτη.
Ο συμπλέκτης παρότι υδραυλικός είναι σχετικά βαρύς, και σε συνδυασμό με το περιέργως σκληρό κιβώτιο (ήταν πολύ καλύτερο στο CBF) κουράζει όταν τον χρησιμοποιείς στην πόλη. Αυτό που σύντομα συνειδητοποιείς όμως είναι ότι δε χρειάζεται να κουράζεσαι ιδιαίτερα, καθώς η νέα ενσάρκωση του κινητήρα χαρακτηρίζεται από μια λέξη: ροπή. Δεν έχει ιδιαίτερη σημασία ποια σχέση έχεις στο κιβώτιο, ή σε ποιό φάσμα στροφών είσαι.



Αποδυναμώθηκε από το CBR στο CBF και ξαναδυνάμωσε για το CB-R

Στις φωτογραφίες φαίνεται περίεργη και μεγάλη, live μινιμαλιστική

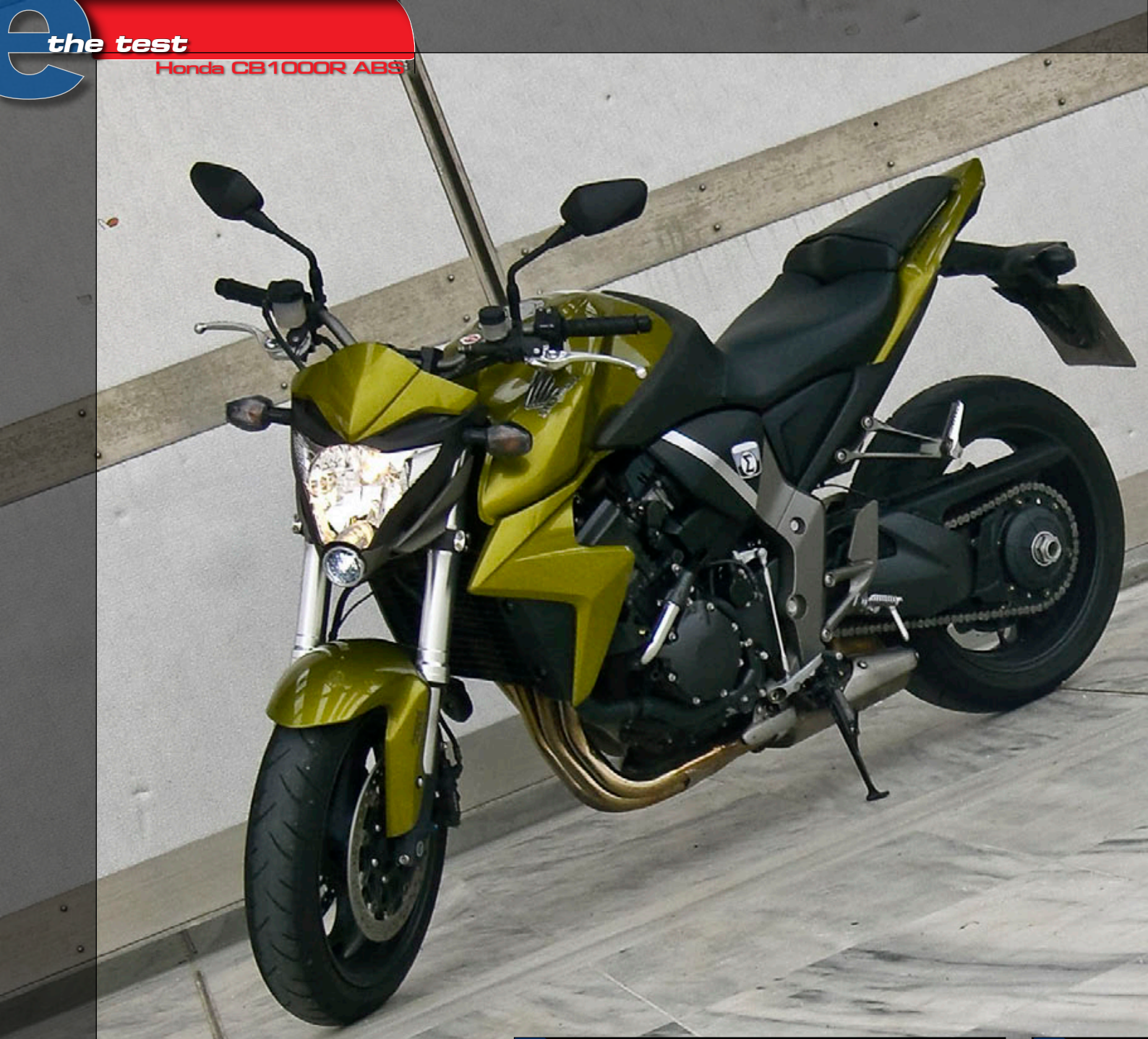
Κύκλωπας ή μάσκα αερίων; Οι απόψεις διίστανται, αλλά δεν παύει να είναι ξεχωριστό ακόμα και σε αυτή την κατηγορία

"...μέχρι τις 8.000
ξεφτιλίζει οποιοδήποτε Fireblade
βρει μπροστά του..."

Σε σχέση με το προηγούμενο CBR είναι η μέρα με τη νύχτα σε απόκριση στις χαμηλές στροφές, ενώ οι νέες ρυθμίσεις και το σαφώς χαμηλότερο βάρος το κάνουν αισθητά πιο ζωντανό από το φημιζόμενο για τη ροπή του CBF. Ακόμα και από το ρελαντί, απλά ανοίγεις το γκάζι και το R πετάγεται μπροστά, εκμεταλλευόμενο τα ανοίγματα στην κίνηση χωρίς κανένα απολύτως άγχος. Θα έλεγα ότι θυμίζει δικύλινδρο, αλλά κανένα δικύλινδρο δε δουλεύει τόσο ομαλά χαμηλά. Ο πιο κοντινός παραλληλισμός που μπορείς να κάνεις στην κατηγορία είναι με το Speed

Εντυπωσιακά δυνατά και ακριβή τα φρένα, θυμίζουν Ευρώπη μεριά – αλλά με Ιαπωνικότατο συνδυασμένο ABS

Μονόμπρατσο και πανέμορφη ζάντα – και as φέρνει ελαφρώς σε Fiat Coupe...



"...η πιο όμορφη μοτοσυκλέτα που έχει βγει από εργοστάσιο της Honda τα τελευταία χρόνια..."

Μαύρη μαυρίλα για το δίσκο του ABS μπας και κρυφτεί, ανοδιωμένο μπλε για τη ρύθμιση...

Ανοδιωμένο μπλε (φυσικά) και στην προφόρτιση του αμορτισέρ

Triple, έστω και χωρίς το χαρακτηριστικό σφύριγμα του τρικύλινδρου κινητήρα.
Η δουλειά που έχει γίνει στη συγκέντρωση των μαζών είναι άμεσα αισθητή και στο δρόμο, με το 1000 να ελίσσεται με χαρακτηριστική ευκολία με ένα μικρό σπρώξιμο του τιμονιού, ενώ αυτό που κάνει τη μεγαλύτερη εντύπωση σε χαμηλές ταχύτητες, είναι η ενδοτικότητα των αναρτήσεων. Δεν είναι κούτσουρο όπως στα περισσότερα ευρωπαϊκά, αν και χάρη στις ρυθμίσεις μπορείς να το κάνεις αν έχεις μαζοχιστικά γονίδια στο αίμα σου. Αν υπάρχει κάτι που πραγματικά δεν περιμένεις όμως είναι η απόδοση των φρένων. Ξεχάστε τη σπογγώδη αίσθηση των υπόλοιπων μη supersport μοντέλων της Honda. Η τρόμπα του CBR έχει μεταμορφώσει τόσο την αίσθηση όσο και την αποτελεσματικότητα, και την πρώτη φορά που θα προσπαθήσεις να επιβραδύνεις σχετικά δυνατά θα σκάσεις με φόρα στο ντεπόζιτο – μάλλον γι' αυτό ρυθμίζεται η μανέτα σε 6 θέσεις. Δείτε το σα δώρο της Honda σε όσους, δεν έχουν ακόμα, αλλά σκοπεύουν να αποκτήσουν παιδιά κάποια μέρα.
Παρά την άκρως επιθετική εμφάνιση, το R είναι εύκολο σα σκούτερ μέσα στην πόλη – μόνο που κανένα σκούτερ δε σηκώνει τον μπροστινό του τροχό με τέτοια ευκολία και φυσικότητα, ούτε αλλάζει κατεύθυνση με τέτοια ακρίβεια για σφήνες δίχως άγχος.
Χάρη στη ροπή μπορείς να το δουλεύεις κυριολεκτικά σα μονόγκαζο, ενώ το τιμόνι έχει το ιδανικό φάρδος για να δίνει σωστό μοχλό χωρίς να ενοχλεί στην κίνηση. Αν είχε κόφτη στις 5.000 στροφές και μεγαλύτερο κόψιμο τιμονιού θα ήταν ένα άριστο μηχανάκι πόλης – αλλά δεν είναι ακριβώς αυτός ο λόγος που αγοράζει κάποιος Streetfighter – θεωρητικά τουλάχιστον...

Ευρωπαίος Καμικάζι. Γίνεται;

Ως τώρα λοιπόν κάναμε τις δουλειές μας, πουλήσαμε τη μούρη μας, απαντήσαμε σε καμιά δεκαριά τύπους στα φανάρια, και βγάλαμε την παναγία του Σμπρίνη για να καθαρίσει τη ζάντα πριν τη φωτογράφιση – άσχετα αν η διαδρομή που επιλέχτηκε δεν ήταν η ιδανική και έγινε χάλια ούτως ή άλλως. Στους τομείς της ποζεριάς και της ευκολίας το CB τα πηγαίνει άριστα, ικανοποιώντας τα ενδόμυχα όνειρα των 8 στους 10 αγοραστές της κατηγορίας – τι γίνεται όμως με τους υπόλοιπους;
Αν ανήκετε σε αυτούς που οι 125 ίπποι ακούγονται λίγοι, οφείλω να ξεκαθαρίσω ότι φτάνουν και περισσεύουν σε μια τέτοια μοτοσυκλέτα – ειδικά με το κοντό γρανάζωμα και τον τρόπο που λειτουργεί ο κινητήρας. Στην πρώτη ευκαιρία που βρίσκει να ξεδιπλώσει τα πόδια του αρχίζει να εντυπωσιάζει με τη γεμάτη απόδοσή του, ανεβάζοντας στροφές και χιλιόμετρα για πλάκα, παίρνοντας φόρα μόλις περάσει τις 5.000 στροφές (η καυσανάλυση στη δυναμομέτρηση έδειξε ότι το μείγμα είναι ιδιαίτερα φτωχό μέχρι αυτό το όριο, προφανώς λόγω προδιαγραφών). Από εκεί και μέχρι τις 8.000 ξεφτιλίζει οποιοδήποτε Fireblade βρει μπροστά του, ενώ μόνο τότε αρχίζει να μένει πίσω, χωρίς να τρελαίνεται όπως αυτά ψηλά. Αυτό όμως είναι παντελώς αδιάφορο καθώς ήδη φλερτάρεις με τα 200 – και παρά την εντυπωσιακά καλή κάλυψη έως τα 160, ο σβέρκος σου θα έχει ήδη αρχίσει τις διαμαρτυρίες. Αυτό

Arai
HELMET

Πως να κρύψετε τον όγκο, μάθημα πρώτο: Εξαφανίζοντας το ψυγείο

Αρχαίοι διακόπτες με ακτινική τρόμπα. Συνδυασμός που μόνο σε Honda παίζει

που έχει ουσία είναι ότι το R δεν κρεμάει πουθενά, και συνεχίζει να τραβάει γεμάτα και να ανεβάζει μέχρι να διακόψει τη χαρά σου ο κόφτης. Όταν θες να απομυζήσεις την τελευταία ικμάδα δύναμης του κινητήρα χρειάζεται αυξημένη προσοχή για να μην ακούσεις το χαρακτηριστικό «γκαγκαγκακ», καθώς δεν έχεις καμία προειδοποίηση ότι τον πλησιάζεις. Ο ήχος του κινητήρα παραμένει σταθερός, όπως και η δύναμη με ένα εντυπωσιακό πλατό απόδοσης. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, μπορείς απλά να αλλάζεις ταχύτητα νωρίς, και να καβαλάς το κύμα της ροπής, χωρίς καμία αισθητή διαφορά στην επιτάχυνση - με άλλα λόγια, ο ιδανικός κινητήρας για στροφιλίκια.

Το κοντό μεταξόνιο και η γρήγορη αλλά όχι ακραία γεωμετρία του πλαισίου, συνδυάζουν θεωρητικά την ευελιξία και τη σταθερότητα. Μέχρι να βγει κάποιος με ενεργά μεταβλητή γεωμετρία ανάλογα με τα χιλιόμετρα βέβαια (που μάλλον καμιά Honda θα είναι πάλι) το καλύτερο που μπορεί να περιμένει κανείς είναι ένας καλός συμβιβασμός. Το R είναι αρκετά κοντά σε αυτόν, θυσιάζοντας τις αστραπιαίες αλλαγές κατεύθυνσης με τη σκέψη, ζητώντας λίγη παραπάνω πίεση στα γκριπ για να αλλάξει πορεία. Θα υπακούσει ανενόχλητα σε αλλαγές γραμμής μέσα στη στροφή χωρίς να τρομάξει, ενώ στις εξόδους των στροφών τα 36άρια σώματα του ψεκασμού θα μεταφέρουν με ακρίβεια τις κινήσεις του δεξιού σου καρπού σε επιτάχυνση. Χάρη στη γραμμική απόδοση και την ολοκληρωτική απουσία ξεσπάσματος, το R βγάζει άλλο ένα προβληματάκι από το μυαλό σου, αφήνοντάς σε ελεύθερο να συγκεντρωθείς στη διαδρομή, στις γραμμές σου και σε αυτούς τους περίεργους που σέρνονται στο δρόμο.

Θυμίζει πολύ το Fireblade στον τρόπο που στέκεται, με μεγάλα περιθώρια πρόσφυσης αλλά και κλίσης, παρά τους αρχικούς φόβους που δημιουργούνται όταν βλέπεις την εξάτμιση και τα τεράστια hero blobs των μαρσπιέ. Εκεί που χάνει από τον ανταγωνισμό είναι στην πληροφόρηση του μπροστινού, που είναι σαφώς πιο φειδωλή στις περιγραφές απ' αυτή ενός SuperDuke π.χ. Σε όλες τις άλλες συνθήκες όμως, το CB κάθε άλλο παρά υπολείπεται, ενώ η απόδοση του κινητήρα σε κάνει να ανεβάζεις ρυθμό και να βγάζεις χιλιόμετρα χωρίς να το καταλαβαίνεις και χωρίς να αγχώνεσαι.

Άλλωστε, η ακτινική τρόμπα φροντίζει να εκμηδενίσει την ταχύτητά σου σε χρόνο ντε-τε, και τώρα που ξέρεις και σφίγγεις γερά το ντεπόζιτο μπορείς απλά να χαζεύεις αδιάφορα τη φύση, αφήνοντας το ABS να κάνει τη δουλειά του άριστα ακόμα και στη γλίτσα, βλέποντας τους υπόλοιπους της παρέας να ασπρίζουν από το φόβο τους.

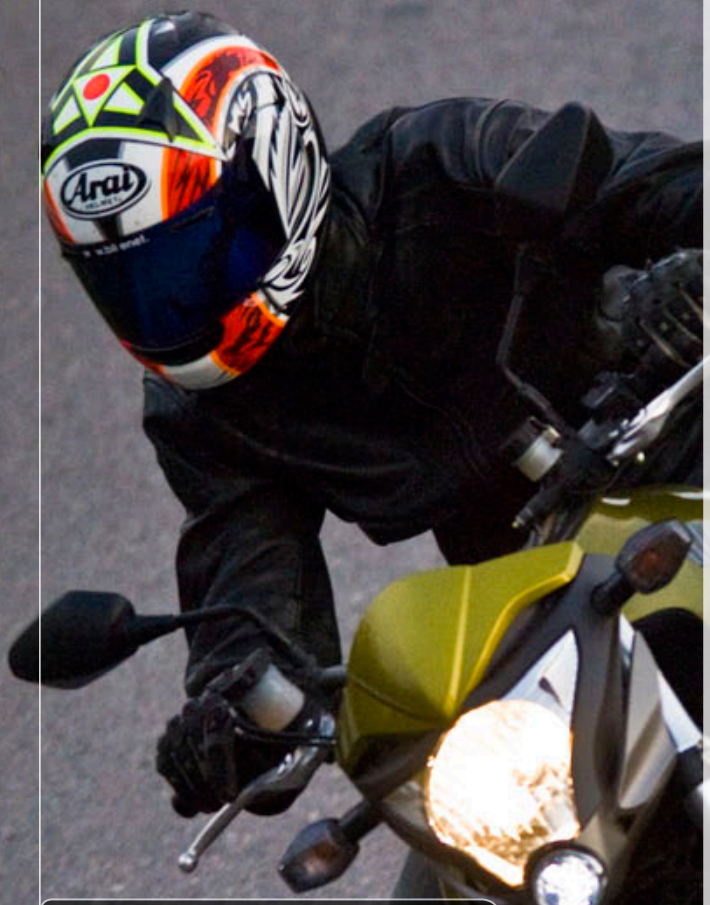
Ακολουθώντας την συνηθισμένη ροή μου, κάπου εδώ θα έκλεινα με την ξενέρωτη μεν, χρήσιμη δε αναφορά στην κατανάλωση. Δυστυχώς οι μέρες της δοκιμής συνέπεσαν με την απεργία των τελωνειακών, κάτι που έκανε την αξιόπιστη μέτρηση μέσης κατανάλωσης απλά αδύνατη. Η μοναδική μέτρηση που κατάφερα να κάνω ήταν στα 7.6 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, νούμερο που δίνει παραπάνω από ικανοποιητική αυτονομία για το χαρακτήρα του R. Μην πανικοβληθείτε πάντως όταν αρχίσει να αναβοσβήνει η μπάρα της ρεζέρβας – έχετε ακόμα 4 λίτρα στο ντεπόζιτο.

Τα φτερά της αλλαγής

Κακά τα ψέματα, το CB1000R παρότι «σχεδιασμένο στην Ευρώπη, για την Ευρώπη», δεν είναι ούτε SuperDuke, ούτε Speed Triple. Γιατί; Γιατί απλά δε θέλει να είναι. Παραείναι καλοαναθρεμμένο για να παίξει στο ίδιο επίπεδο με αυτά. Τα έχει πλησιάσει πολύ περισσότερο απ' οτιδήποτε έχει σήμα Ιαπωνικής εταιρείας στο ντεπόζιτο, χωρίς κανένα ψεγάδι που μπορεί να ενοχλήσουν. Είναι εύκολο να γίνεις μπλαζέ και να αποτάξεις το R γιατί «δεν έχει χαρακτήρα» και δεν κάνει το αίμα σου να βράζει ακριβώς επειδή παρά τις ικανότητές του φροντίζει να σου φέρεται με το γάντι. Αλλά φυσικά έτσι χάνεις την ουσία. Το ότι μπορείς δηλαδή να απολαμβάνεις ένα Streetfighter χωρίς να ταλαιπωρείσαι, χωρίς να χρειάζεσαι σκούτερ ή δεύτερο μηχανάκι κάθε φορά που θες απλά να πας στη δουλειά σου ή να μεταφέρεις δεύτερο άτομο χωρίς να κάψει τα παντελόνια και τις τσάντες του. Και με €11.240 για το απλό (με τις τετραπίστονες ακτινικές) και €11,790 για την έκδοση δοκιμής με το ABS, εμένα προσωπικά ο συνδυασμός δε μου ακούγεται καθόλου μα καθόλου άσχημος. <<

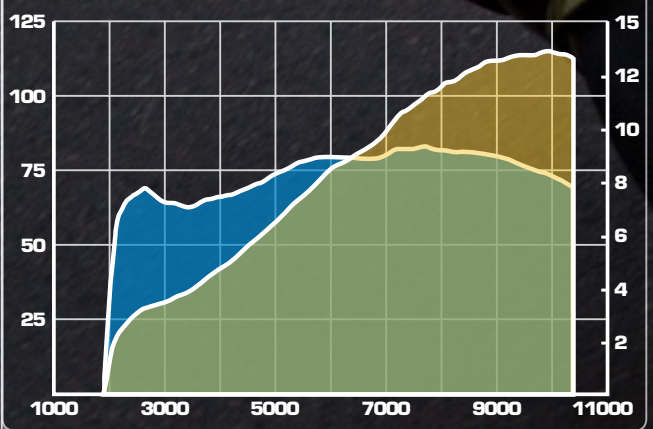
"...Θυμίζει πρωτότυπο ακριβώς επειδή έχουν διατηρηθεί ατόφιες οι γραμμές του..."

HONDA CB1000R ABS
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
11,790€



ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 115.0 / 10,000
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 9.3 / 7,300



Το CB1000R, με αριθμό πλαισίου 003959 και 3,850km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 31.9C, υγρασία 10%, ατμοσφαιρική πίεση 995.0mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,105 mm
Πλάτος:	785 mm
Ύψος:	1,095 mm
Μεταξόνιο:	1,445 mm
Ύψος σέλας:	825 mm
Βάρος κατασκευαστή:	222 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, τετρακύλινδρος υδρόψυκτος εν σειρά, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	75 x 56.5 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.2:1
Ισχύς κατασκευαστή:	124/10,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	9.9/8,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	ελικοειδή γρανάζια / 1.604 (77/48)
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.750 (44/16)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.538 / 11
2α	1.941 / 14
3η	1.579 / 17
4η	1.363 / 20
5η	1.217 / 22
6η	1.115 / 24
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	241 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο, μονής ραχοκοκαλιάς
Rake:	25°
Trail:	99 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	128 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 10 θέσεις, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT015, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Nissin 3 εμβόλων, συνδυασμένο ABS (4 εμβόλων χωρίς ABS)

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT015, 180/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 256 mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	17 lt (4ρεζέρβα)
Μέση κατανάλωση:	βλέπε κείμενο
Μέση αυτονομία:	βλέπε κείμενο

GSR 600A

LEON & PARTNERS

Sur-price!

GSR 600 ABS μόνο με €6.995!

και νέα έκδοση
GSR 600 S
με fairing στα €7.695!

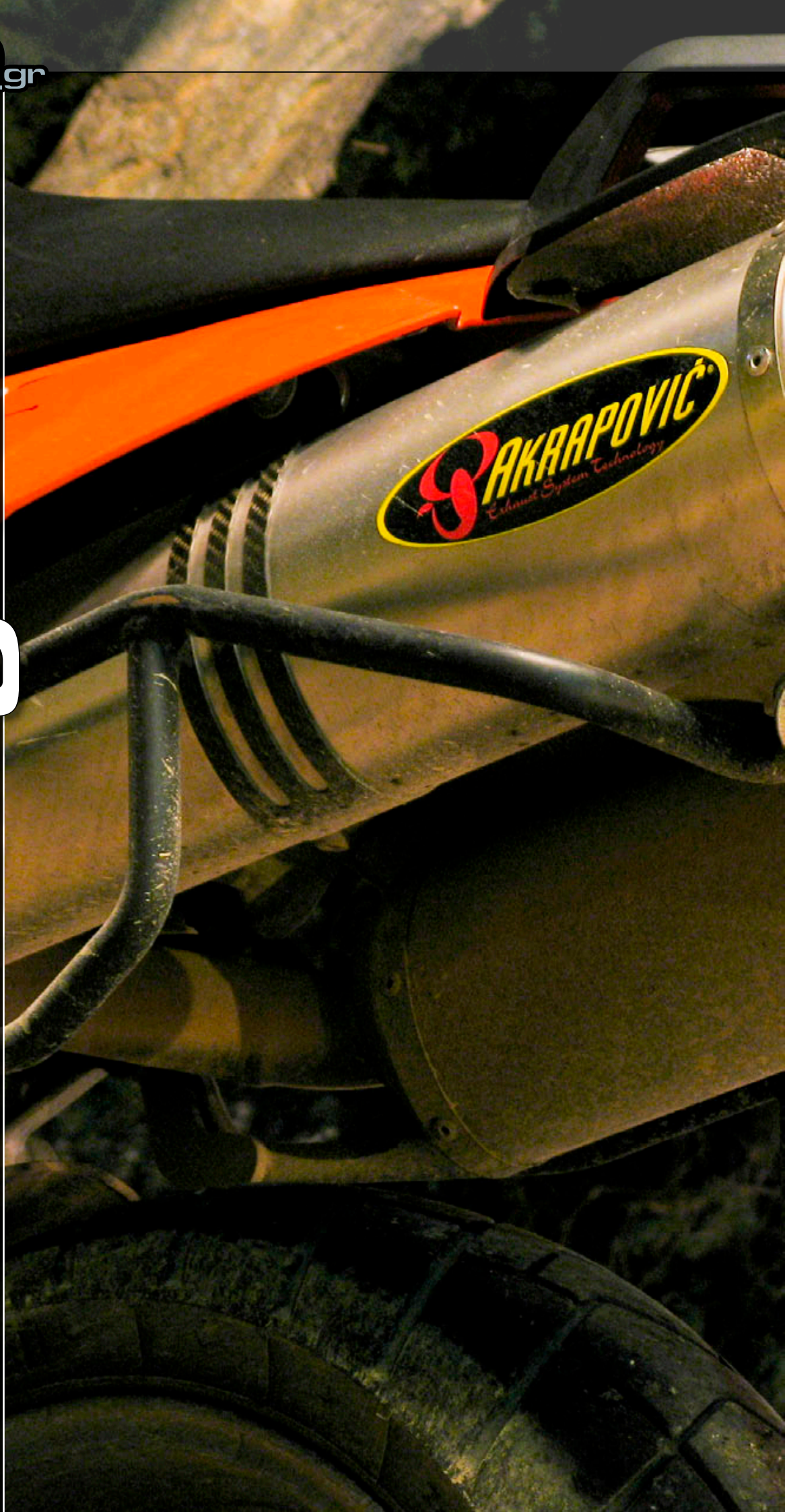
Βάλτο κολλ στο κεφάλι σου

SUZUKI
Way of Life!

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. • 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΛ.: 210 9988156 • e-mail:motosales_dept@suzuki.gr • www.suzuki.gr
❶Κηφισίας 131, Μαρούσι ❷Μιχαλακοπούλου 200 ❸Λ. Συγγρού 19 ❹Αχαρνών 341 (Νέο Κατάστημα) ❺Κωνσταντινουπόλεως 53, Περιστέρι
❻Εθν. Αντιστάσεως 68, Δάφνη ❼Γρηγ.Λαμπράκη 6-8, Πειραιάς (Νέο Κατάστημα) ❽Πατρών 58, Κόρινθος ❾Εθν. Αντιστάσεως 97, Ηράκλειο Κρήτης

ebike.gr

long term



Εν αναμονή του αντικαταστάση του αδικοχαμένου 690, το 950 δουλεύει υπερωρίες - και η ζήτηση έχει ξεπεράσει κάθε προσδοκία! Θέλετε να το οδηγήσετε και εσείς; Στείλτε μας mail στο 950sm@ebike.gr και αναμείνατε στο mailbox σας...

GR
ZTX
594

Υπάρχει ζωή μετά τον εγκεφαλικό θάνατο;

κείμενο: Κων/νος Μαρής, **φωτο:** Μάνος Κάττουλας, αρχείο eBike

Πολλοί λένε ότι στη ζωή για να πας μπροστά, δεν έχει σημασία τι ξέρεις αλλά ποιον ξέρεις. Οι πιο κυνικοί μάλιστα, λένε πως ούτε αυτό δεν φτάνει. Σημασία έχει με ποιον έχεις κοιμηθεί.

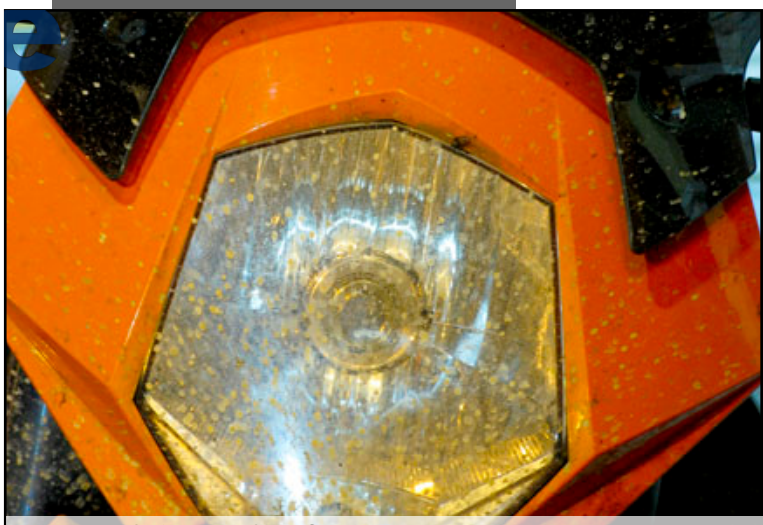
Κάποτε, εξαντλημένος από ένα πολύωρο ταξίδι αντοχής του Moto Guzzi Club, φτάνοντας στο ξενοδοχείο, ξεράθηκα με τα ρούχα και το κράνος, στο δωμάτιο του Δάλλα.
Έκτοτε κατάλαβα κι εγώ πως λειτουργεί ο άθλιος τούτος κόσμος. Καλά πράγματα θα σου συμβούν μόνο αν έχεις αποκοιμηθεί με μεγαλογιατρούς, μεγαλοεργολάβους ή μεγαλοwebεκδότες.
Χρόνια μετά, το τηλεφώνημα του με βρήκε στα 33 μου, καβάλα σε ένα Burgman 200 να κάνω την αέναη διαδρομή σπίτι-γραφείο, σαν τον Σίσυφο με γραβάτα. Η παλιά μοτοσυκλετιστική ζωή μου περιλάμβανε ένα TDR 250 και μετά ένα BMW F650. Μετά μπήκε η καριέρα στη ζωή μου και βγήκα εγώ από αυτή, αφού τα πούλησα όλα. Κι έτσι χάθηκα από τις μοτοπαρέες.
Για να επιστρέψω όμως στο τηλεφώνημα του Δάλλα, ήμουν έτοιμος να απαντήσω μηχανικά «καλά» στην ερώτηση «πως τα περνάς». Που το «καλά» μεταφράζεται σε «εύχομαι να μου πέσει ένας μετεωρίτης στο κεφάλι για να λυτρωθώ από όλη αυτή την ανία». Αλλά ο Δάλλας παρά τη ζέστη, πρέπει να φόραγε μακρυμάνικο στην άλλη άκρη της γραμμής, γιατί χώραγε να κρύψει έναν λεκτικό άσσο:
"Να σου πω ρε, θες να πάρεις το 950 για λίγες μέρες και να πεις τη γνώμη σου;". Η τράμπα έγινε ένα σκοτεινό απόγευμα, στην Ανθούσα. Έκτοτε ψάχνει να με ξαναβρεί. Μετά τον καφέ, έφυγα λίγο μουδιασμένος. «Που πάω με το τέρας;», σκεφτόμουν. Και σήμερα, μέρες μετά, γράφω λίγο μουδιασμένα. Γιατί είμαι ο τελευταίος που μπορεί να έχει άξια άποψη για να γράψει για μια μοτοσυκλέτα.

Δεν ξέρω νούμερα να αραδιάσω πια. Δεν έχω συγκρίσεις πια να κάνω με τον όποιο ανταγωνισμό. Δεν έκανα τίποτα ειδικές must διαδρομές ή ταξίδια. Δεν το έβαλα σε εκείνη τη στροφή που ξέρω πως και πόσο μπαίνω με άλλα. Αλλά παρόλο που σέβομαι απόλυτα τους γνώστες των αριθμών και των τεχνικών λεπτομερειών, θυμάμαι πριν λίγο καιρό τους φίλους μου που ρώταγαν «πόσα θα παίρνεις στην καινούρια σου δουλειά;», «πόσους έχεις από πάνω σου; Πόσους από κάτω σου;». Και μόνο η κόρη μου ρώτησε το ουσιώδες: «Μπαμπά, πώς νιώθεις στην καινούρια σου δουλειά;»
Για αυτό λοιπόν που έχει σημασία, το πως ένιωσα με το KTM, θα πω. Κι αυτό που ένιωσα ήταν ένας λυτρωτικός παλιμπαιδισμός. Έκανα ξανά όλες τις αστικές ηλιθιότητες που έκανα με το TDR όταν ήμουν 20 χρονών. Οι δρόμοι έγιναν ξανά ένα απίστευτο παιχνίδι αδρεναλίνης και χαράς.

950
AKRAPOVIC
GR

Γκάζι, γκάζι, γκάζι και τρελό παιχνίδι ανάμεσα στα κινούμενα εμπόδια. Μέχρι να ξεψαρώσω πάλι και να αρχίσω να μπαίνω πιο θαρρετά στις στροφές. Και το καταραμένο να είναι σύμμαχος σε όλα αυτά. Μεγάλο ξενέρωμα ήταν όμως τα 160 χιλιόμετρα αυτονομίας και η απουσία δείκτη βενζίνης που με άγχωνε, καθώς έπρεπε να σκέφτομαι που θα βρω βενζινάδικο νυχτιάτικα στις ερημιές, μιας και το φωτεινό κομμάτι της μέρας μου το σπαταλούσα στο γραφείο. Ακόμη κι έτσι όμως, αυτή η διπλή ζωή του μικροαστού Batman που το πρωί φοράει γραβάτα και το βράδυ δερμάτινο και οργώνει την πόλη, τα προάστια και τα χωράφια, με είχε εξιτάρει. Αν ξύπνησα κόσμο στο Πικέρμι, στη Διώνη, τον Μαραθώνα και την Ραφήνα, ζητώ συγνώμη. Άλλο σημαντικό ζόρι επίσης στις βραδυνές εξορμήσεις ήταν τα ανεπαρκή φώτα του KTM. Και κάποιοι μπορεί να πέσουν να με φάνε τώρα, αλλά και τα φρένα του δεν με ξετρέλαναν κιόλας. Μπορεί να ήταν ψευδαίσθηση, αλλά ένιωθα πως είναι συνεχώς ένα κλικ πριν το μπλοκάρισμα όταν πλακωνόμουν σε αυτά. Κι όχι πως θα το οδηγάει κανείς για ώρες στα 180-200, αλλά ελέω κοσκινίσματος και παλέματος με τον αέρα, δεν μπορεί να αντικαταστήσει ένα Varaderoειδές σε μακρινό ταξίδι. Ίσως κι αυτή η άνιση μάχη με τον αέρα να ευθύνεται για τους πόνους στον αυχένα μου τώρα.

Σκεπτόμενος το ρεζουμέ αυτής της εμπειρίας, για μένα που πάντα είχα ξεκάθαρη κλίση στα on-off, το 950 είναι η μετουσίωση της μοτοσυκλέτας που ονειρευόμουν να υπήρχε. Χορταστικό γκάζι, απίθανο κράτημα, ανδροπρεπή (;p) στάση οδήγησης σε σχέση με τα street, και πάνω από όλα μια ακόρεστη επιθυμία να έρθει η ώρα να το ξαναοδηγήσεις έστω κι αν είναι για να πας στη δουλειά. Δεν ξέρω ποιο είναι το target group των Αυστριακών. Σε ποιο profile αναβάτη απευθύνονται. Ξέρω πως τα μικρά παιδιά (λέει) χαμογελάνε κατά μέσο όρο 500 φορές την ημέρα, κι εμείς ούτε 50. Εκτός αν βρεις το παιχνίδι που θα σε αναστήσει.
Τα πράγματα που θα με ενοχλούσαν αν το είχα αγοράσει, θα ήταν κάποιοι τριγμοί στα πλαστικά. Και μια ενοχλητική δυσκολία ενίοτε στο να πάρει μπρος ή να κρατήσει ρελαντί στο φανάρι παρόλο που είχε ζεσταθεί αρκετά. Χμ, και κάποιοι μηχανικοί θόρυβοι όταν έβαζα δευτέρα. Αλλά αυτό με το ρελαντί ρε παιδί μου... Δεν γίνεται κύριοι Αυστριακοί να σε χαζεύουν στο φανάρι τα πιτσιρίκια, οι γκόμενες, οι κάγκουρες, (μα πάνω από όλα) ο εαυτός σου που βιάζεται να ξεχυθεί μπροστά στη μία ρόδα και μόλις ανάβει πράσινο να ακούς ένα πραφ και να σβήνει.
Για ένα πρόσωπο ζούμε στην κενωνία. Ευχαριστώ για τα ατέλειωτα χαμόγελα. <<



Αλήθεια σας λέω, δεν είναι πια τόσο βρώμικο...

Βολικό το tank bag. Να χωρούσε και κάνα laptop...

moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

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

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

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

racing

Θα μπορούσαμε να ασχολούμαστε με τον όγδοο τίτλο του Valentino Rossi ή το πρώτο GP στην πολύχρονη ιστορία της Indianapolis, αλλά η επιβολή ενιαίου τύπου ελαστικών από το 2009 θα μονοπωλήσει την επικαιρότητα

SanDisk
GIVE YOU WINGS

Ύφεση υψηλών οκτανίων

Το 2002, όταν εισήχθησαν τα τετράχρονα 990 MotoGP, πολλοί γκρίνιαξαν για την απότομη εκτόξευση του κόστους συμμετοχής, καθώς οι νέες μοτοσυκλέτες κόστιζαν εν μία νυκτί όσο τρεις δίχρονες 500cc. Ο μεγάλος Mick Doohan ερωτηθείς σχετικά απαντούσε:
"Τα MotoGP είναι ο κορυφαίος αγωνιστικός θεσμός της μοτοσυκλέτας. Για να τρέχεις εκεί πρέπει να πληρώσεις το ανάλογο κόστος. Αν δεν το σηκώνει η τσέπη σου, υπάρχουν και τα SBK."
Τότε όμως η σημερινή ύφεση δεν είχε εμφανιστεί ακόμη. Το δολάριο ήταν στα πάνω του, το ευρώ μόλις εισαγόταν στις αγορές της Ε.Ε., το κόστος του βαρελιού πετρελαίου ήταν ακόμη διψήφιο.

Σήμερα η παγκόσμια οικονομική ύφεση χτυπά την πόρτα των αγώνων – κάποιοι λένε με βαριοπούλα. Τα πρώτα σημάδια ήρθαν από νωρίς: οι αποχωρήσεις των KTM και Aprilia από τα GP είχαν καθαρά οικονομικές αιτίες.
Η μεν πρώτη μπήκε με βάση τη δίχρονη εμπειρία της, σκέψη σωστή όπως σήμερα αποδεικνύει η επιτυχία της στα 125 και 250. Όταν προϋπολόγισαν τι θα τους κόστιζε μια εργοστασιακή ομάδα στα 990 την έκαναν και έστρεψαν το μάτι τους στα SBK για να μπουν στα ασφάλτινα παιχνίδια.
Οι δε Ιταλοί το πάλεψαν λίγο παραπάνω, αλλά η πτώση της Ευρωπαϊκής αγοράς σκούτερ τους πήρε παραμάζωμα.
Η ακόμη άδεια από χορηγούς Tech3 είναι λιγότερο κραυγαλέο παράδειγμα από την εργοστασιακή Kawasaki που μόλις φέτος βρήκε κεντρικό χορηγό, ελέω Hopkins. Η Team KR πλέον απέχει εντελώς ελλείψει χορηγού.
Φυσικά βοήθησε πολύ και ο πόλεμος εναντίον των τσιγαράδων που έδιωξε παραδοσιακές χορηγίες και αυτό μόνο ως σφάλμα μπορώ να το φανταστώ από πλευράς διοργανωτών.

Η ίδια εικόνα χτυπάει όλα τα παγκόσμια πρωταθλήματα. Η πρόσφατη αποχώρηση της πολυπρωταθλήτριας Team Yamaha Italia - UFO Corse από το παγκόσμιο Enduro χτύπησε το καμπανάκι. Τα ζωνάρια σφίγγουν και στο MX, τόσο στο Αμερικάνικο όσο και στο Παγκόσμιο, όπου οι διοργανωτές ψάχνουν τρόπους να αυξήσουν τα τηλεοπτικά έσοδα με απανωτές αλλαγές στους κανονισμούς, ενώ οι κορυφαίοι αναβάτες δεν βρίσκουν πλέον τα συμβόλαια που είχαν συνηθίσει. Το παράδειγμα του Chad Reed, που έμεινε αρκετό καιρό χωρίς συμβόλαιο και δήλωνε πως θα πάει να τρέξει αυτοκίνητα στην Αυστραλία, είναι ενδεικτικό επίσης της κατάστασης.
Χειρότερα ίσως έχει χτυπηθεί το ιστορικά νεότερο παγκόσμιο πρωτάθλημα, Supermoto. Μόλις 8 αγώνες έχει στο καλεντάρι του, λίγοι οι συμμετέχοντες και ακόμη λιγότεροι οι θεατές. Παρόλο που και στις Η.Π.Α. το άθλημα αυτό προωθείται συστηματικά και η διοργανώτρια Youthstream μόλις άνοιξε τα υπερατλαντικά της γραφεία, Αμερικανικός αγώνας δεν υπάρχει στο πρόγραμμα.
"Θα κοστίσει στις ομάδες ένα ποσό της τάξης του 30% του ετήσιου μπάτζετ τους να μεταβούν στις Η.Π.Α., αυτό μας έλειπε να χάσουμε και τις Ευρωπαϊκές εταιρείες που μας στηρίζουν αυτά τα χρόνια…" δήλωνε στέλεχος της Youthstream τον περασμένο μήνα.

Σου αρέσουν οι αγώνες; Αν ναι, τώρα είναι η ώρα να το αποδείξεις. Οι μοτοσυκλέτες και οι ομάδες θέλουν λεφτά για να τρέξουν, αυτά έρχονται από χορηγούς που ελπίζουν να πουλήσουν περισσότερο μέσω της προβολής τους. Όλα είναι αλληλένδετα και καταλήγουν σε εσένα κι εμένα.
Στην Ελλάδα γίνονται λίγες διεθνείς διοργανώσεις, τις οποίες οφείλουμε να στηρίξουμε με ό,τι μπορούμε. Για μας τους πολλούς, το εισιτήριο αρκεί. Έγινε ISDE και έρχεται Παγκόσμιο SM στη Θεσσαλονίκη (18-19 Οκτωβρίου). Ας κάνουμε την καλή να τους τιμήσουμε.
Μετά, ας μεταφέρουμε αυτή τη δυναμική και στα εγχώρια πρωταθλήματά μας που μοιάζουν να φυτοζωούν. Όσα στραβά κι αν τους καταλογίζουμε, αυτά εξακολουθούν να υπάρχουν και η παρουσία μας από μόνη της αρκεί να τα αναβαθμίσει σε ένα βαθμό.

aprilia

ΕΝΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΚΑΙ ΟΛΟΙ ΓΙΑ ΕΝΑ (ΛΑΣΤΙΧΟ)

Το ‘παν και το ‘καναν. Αφού απείλησαν και μετά ξέχασαν για ένα χρόνο, ξαφνικά κοινή συναινέσει όλοι μαζί αποφάσισαν την επιβολή ενιαίου τύπου ελαστικών στα MotoGP από το 2009 – του χρόνου δηλαδή…

Όταν λέμε “όλοι μαζί”, εξαιρούμε τις εταιρείες ελαστικών που δεν μετέχουν στην Επιτροπή των GP. Θεωρητικά οι Michelin και Bridgestone διαδήλωναν αγκαζέ τον τελευταίο χρόνο πως καμία δεν επιθυμεί τη μονομάρκα, αλλά δεν ψηφίζουν…

Στη συνεδρίαση που έγινε στο Motegi διοργανωτές, κατασκευαστές, ομάδες και αναβάτες συμφώνησαν για την επιβολή spec tyre (ελαστικό συγκεκριμένων προδιαγραφών) από κοινό για όλους προμηθευτή. Η ανακοίνωση της Dorna δίνει προθεσμία μέχρι τις 3 Οκτωβρίου για κατάθεση αιτήσεων, ενώ η απόφαση θα ανακοινωθεί ως τις 18 του ίδιου μήνα. Προφανώς η πρόταση είναι ανοικτή για όλες τις εταιρείες ελαστικών. Εξίσου προφανώς βέβαια, η εμπειρία MotoGP είναι κυρίαρχο πλεονέκτημα. Άλλωστε από τη στιγμή της ανακοίνωσης οι ενδιαφερόμενοι είχαν 5 μέρες να προετοιμάσουν προτάσεις, άρα μόνο οι προετοιμασμένοι θα μπορούσαν να το καταφέρουν – οι εξής δύο. Τέλος, το δεδομένο ότι στη Michelin ως και τις 2 Οκτωβρίου το σκέφτονταν αν θέλουν να συμμετάσχουν στη διαδικασία προφανώς χρίζει τη Bridgestone ως απόλυτο φαβορί.

Ωστόσο, το πράγμα δεν εξελίχθηκε τόσο ομαλά όσο ακούγεται. Παρασκηνιακά, μερικές μέρες πριν, η Ducati διέδιδε πως σκέφτεται να το γυρίσει σε Michelin, ομοίως και η Kawasaki, ενώ φημολογείται πως “ζήλεψε” και ο Gresini. Το ζητούμενο ήταν να ξεφύγουν από την εύνοια που θα έχει ο Valentino Rossi και ο Dani Pedrosa στην κατασκευή των ελαστικών. Η Ducati εξαρχής στράφηκε στη Bridgestone γι’ αυτόν τον λόγο. Οι Kawasaki και Suzuki βρίσκονταν στη “σκιά” του Casey Stoner, και με όλη την αφρόκρεμα στα Bridgestone, είδαν μια καλή ευκαιρία να γίνουν πρώτα βιολιά στην αντίπαλη εταιρεία.

Το χειρότερο σημείο είναι οι δηλώσεις της Dorna διά στόματος Carmelo Ezpeleta. Το αφεντικό της διοργανώτριας δήλωσε στο ιταλικό gpone.com πως το κίνητρο ήταν η ασφάλεια και ο περιορισμός του κόστους. Συνέχισε μάλιστα λέγοντας πως η Dorna ανακάλυψε πως τα 800άρια εν τέλει δεν ήταν ασφαλέστερα από τα 990, οι ταχύτητες μέσα στη στροφή μεγάλωσαν, τα ατυχήματα είναι περισσότερα και πιο σοβαρά, οι χρόνοι πέφτουν. Αυτό που δεν εξήγησε είναι γιατί πριν δύο χρόνια είχε επικαλεστεί τους ίδιους λόγους για να επιβάλλει τη μείωση κυβισμού. Μήπως μας δουλεύει ο κύριος Ezpeleta;

Προφανώς και δεν φταίει η μη ανταγωνιστικότητα της Michelin γι’ αυτά τα θέματα. Τέλος, πόση θα είναι αυτή η οικονομική διαφορά βρε αδερφέ; Εκτός αν εννοείς πως θα χρησιμοποιήσεις τα λάστιχα για να επιβραδύνεις τις μοτοσυκλέτες. Τότε, με τρομάζεις κύριε Dorna.

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

SS600 ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΝΤΙ 250GP!

Αφού βάλαμε σε τάξη τα λάστιχα, ας ασχοληθούμε και λίγο με κείνα να δύστυχα τα διχρονάκια. Εξακοσάρια δεν είπαμε θα τα κάνουμε;

Η Dorna έχει ανακοινώσει πως στο 2011 τα 250 θα αντικατασταθούν από τετράχρονες μοτοσυκλέτες ως 600cc και μέχρι 4 κυλίνδρους. Όλα καλά μέχρι την περίφημη συνάντηση της Ιαπωνίας (δες θέμα ελαστικών) όπου στο περιθώριό του καταπιάστηκαν και με τη μεσαία κατηγορία. Τι ήταν να το κάνουν;

Επισήμως η τεχνική βάση δεν έχει καθοριστεί και αναμένονται δηλώσεις συμμετοχής από τα εργοστάσια. Στο μεταξύ όμως τα όσα ανέφεραν συμμετέχοντες στη συνάντηση είναι άκρως ανησυχητικά. Η Ένωση Κατασκευαστών (MSMA), κοινώς τα εργοστάσια, έχει αναλάβει την πρωτοβουλία και προτείνει ένα πακέτο χαμηλού κόστους για να προθερμαίνονται τα φυντάνια των αυριανών MotoGP. Αναλυτικότερα, προτείνεται ανώτατο όριο στροφών 16,000 σ.α.λ. και οι Ιάπωνες φέρονται να ζητούν να τρέξουν μοτέρ παραγωγής! Παράλληλα, προτάθηκε ειδική ρήτρα σύμφωνα με την οποία κάθε ομάδα μπορεί να αγοράζει κινητήρες οποιασδήποτε άλλης ομάδας έναντι 20,000 ευρώ.

Ο εκπρόσωπος της MSMA, Takenao Tsubouchi, παραδέχτηκε πως στον ένα μήνα που άνοιξε το θέμα δεν έχουν κατατεθεί προτάσεις, αλλά δηλώνει πως ενδιαφέρον υπάρχει. Μάλιστα οι κατασκευαστές, λέει, δεν θέλουν ενιαίο κινητήρα αλλά άμεσο ανταγωνισμό. Ο εκπρόσωπος της FIM, Claude Danis, ξεκαθάρισε πως το θέμα θα οριστικοποιηθεί στις αρχές Δεκεμβρίου στην επόμενη προγραμματισμένη σύσκεψη της Επιτροπής GP, ενώ άφησε να εννοηθεί πως κατά τη γνώμη του θα οδηγηθούμε σε κινητήρες παραγωγής με "κάποιες τροποποιήσεις…"

Ο τεχνικός διευθυντής της KTM, Harald Bartol, από την άλλη βγήκε αγριεμένος από τη σύσκεψη. "Απ' όσο κατάλαβα, θα είναι χειρότερα από ένα στάνταρ κινητήρα 600cc. Οι κινητήρες από μοτοσυκλέτες δρόμου θα πρέπει να φιμωθούν. Σε λίγο θα δούμε τα 125 να πηγαίνουν πιο γρήγορα… Εξακολουθώ να πιστεύω πως τα 125 και μετά τα 250 είναι το καλύτερο σχολείο για έναν αναβάτη MotoGP. Χωρίς αυτά δεν θα είχαμε Rossi, Pedrosa, Lorenzo…"

Στο μεταξύ, ο Bartol τόνισε πως το κόστος συντήρησης μιας τέτοιας μοτοσυκλέτας είναι πολύ ακριβότερο από αυτή ενός δίχρονου 250. Αν αυτό αποδειχθεί απαγορευτικό για προσέλκυση ενδιαφέροντος – ήδη KTM και Aprilia ετοιμάζονται για φυγή – η Dorna αντιπροτείνει ενιαίο κινητήρα. Μόνο που κανένα εργοστάσιο δεν θέλει να τον παράσχει και έπεσε μέχρι και η ιδέα παραγγελίας του από εξωτερική εταιρεία, λ.χ. την Ilmor.

Προφανώς μετά το τέλος του πρωταθλήματος αναμένονται κατακλυσμικές εξελίξεις.

ISDE 2008

Ολοκληρώθηκε με επιτυχία το International Six Days Enduro που φιλοξενήθηκε στις Σέρρες. Μεγάλοι νικητές ήταν οι Γάλλοι, καθώς και όσοι εργάστηκαν σε αυτή την παγκόσμια ετήσια γιορτή του Enduro.

Η Γαλλία κατέκτησε το μεγάλο έπαθλο του World Trophy καθώς και την πρωτιά στις Γυναίκες, η Ιταλία έφυγε με το Junior Trophy και τη δεύτερη θέση στην συνολική κατάταξη του World Trophy, με τις Η.Π.Α. να ακουλουθούν στην τρίτη. Σε ατομικό επίπεδο, στο Final Test της 6ης μέρας ο ισπανός Ivan Cervantes έδωσε σκληρή μάχη για να καταφέρει να κερδίσει στον φινλανδό Juha Salminen που εγκατέλειψε μετά από πτώση που του κόστισε μια σπασμένη γκαζιέρα.

Η πολυπληθής Εθνική ομάδα της Ελλάδας κατέλαβε την 14η θέση στο World Trophy και 13η στο Junior Trophy.

MOTOCROSS ΤΩΝ ΕΘΝΩΝ

Υπερθέαμα στο Donington Park και εύκολη επικράτηση των αμερικανών.

Στις 27 και 28 του Σεπτέμβρη, οι καλύτεροι αναβάτες MX από όλο τον κόσμο συγκεντρώθηκαν στην αγγλική πίστα για τον ετήσιο παγκόσμιο τελικό. Όπως πάντα, η εμφάνιση της αμερικανικής ομάδας με τους James Stewart (MX1), Ryan Villopoto (MX2) και Tim Ferry (Open) ήταν ασυναγώνιστη και εύκολα κατέκτησαν την πρώτη θέση. Δεύτερη ήρθε η Γαλλία (S. Pourcel, A. Boissiere, N. Aubin) και τρίτο το Βέλγιο (K. De Dycker, J. Van Horebeek, S. Ramon) μετά από σκληρή μάχη με την Αγγλία (B. Mackenzie, T. Searle, S. Simpson) και την Ιταλία (D. Philippaerts, A. Salvini, M. Monni).

Στο MX των Εθνών δεν υπήρξε ελληνική συμμετοχή.

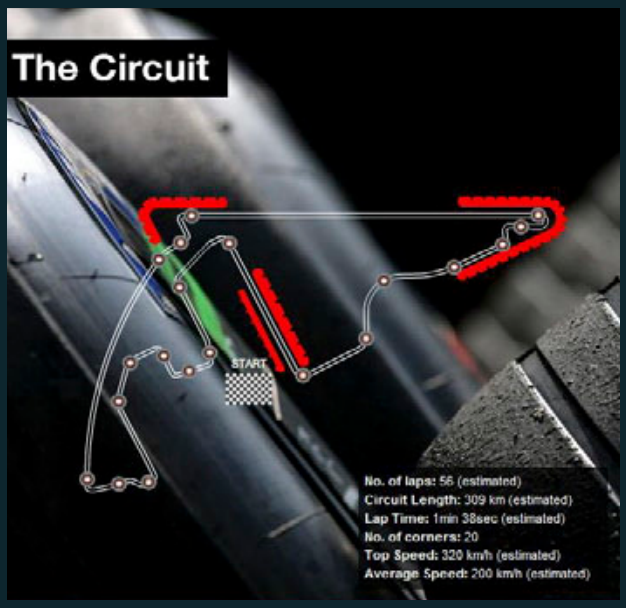
Το παγκόσμιο Supermoto επισκέπτεται αυτό το μήνα τη Θεσσαλονίκη

ΕΡΧΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΟ ABU DHABI

Τι είναι αυτό; Άλλο ένα από αυτά τα πάμφτωχα αραβικά εμιράτα. Και τι μας νοιάζει; Φτιάχνει πίστα και πήρε αγώνα F1. Λες από κει που βρίζαμε το Qatar να μας προκύψει και δεύτερο;

Οι άραβες ρίχνουν πακτωλούς χρημάτων προκειμένου να αποκτήσουν τουρισμό. Στο πλαίσιο αυτό το Abu Dhabi έχει ήδη εξασφαλίσει έναν αγώνα F1 στο πρόγραμμα του 2009 (15 Νοεμβρίου) και ο γάλλος Philippe Gurdjian δουλεύει υπερωρίες για να είναι όλα έτοιμα. Η πίστα Yas Island, βλέπετε, ακόμη δεν υπάρχει…

Άγχος δεν έχουν όμως. Ο κατασκευαστής της – με εμπειρία από την ανακαίνιση του Paul Ricard στην πατρίδα του – δηλώνει πως "έφτιαξα την πίστα του Bahrain σε 70 μέρες, λέτε να αγχωθώ τώρα που έχω 13 μήνες; " Το σχέδιο λέει θα είναι εντυπωσιακό και πολύ πρωτότυπο, ενώ γύρω από την πίστα χτίζονται απέραντες τουριστικές εγκαταστάσεις με μαρίνα, γκολφ, εμπορικά κέντρα, ξενοδοχεία και, φυσικά, μια μεγάλη έκθεση Ferrari. Να είμαστε καλά, να τη χαρούμε.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ SM ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Η Iron Team με δελτίο Τύπου ανακοινώνει πως ο τελευταίος αγώνας του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Supermoto, που ήταν να διεξαχθεί στις Σέρρες, θα γίνει τελικά στη Θεσσαλονίκη στις ίδιες ημερομηνίες.

Στις 16 Σεπτεμβρίου, ολοκληρώθηκε η συμφωνία με την YOUTHSTREAM (εταιρεία που διαχειρίζεται τη διοργάνωση του πρωταθλήματος) για την οργάνωση του Ελληνικού αγώνα του παγκοσμίου πρωταθλήματος Supermoto. Στη συμφωνία αυτή περιλαμβάνεται η εκδοχή της ανανέωσης της συμφωνίας για το 2009 και το 2010.

Παρά τη ιδιαίτερη στενότητα χρόνου, θεωρούμε πως θα προσθέσουμε μία ακόμα επιτυχημένη διοργάνωση στο ενεργητικό της Ελληνικής αγωνιστικής μοτοσυκλέτας.

Άλλωστε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα δημιουργήθηκε το 2002 και την ίδια χρονιά η IRON TEAM οργάνωσε με τεράστια επιτυχία τον πρώτο αγώνα του είδους στο αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Η ιστορία συνεχίζεται στη νέα πίστα καρτ "DRIVE PARK" στο Νέο Ρύσιο Θεσσαλονίκης. Πιστεύουμε πως το θερμό μοτοσυκλετιστικό κοινό της Θεσσαλονίκης θα αγκαλιάσει τη διοργάνωση και θα απολαύσει το θέαμα που θα δώσει το πολύχρωμο καραβάνι του Supermoto.

Τονίζουμε πως υπολείπονται τρεις αγώνες για την ολοκλήρωση του πρωταθλήματος και οι πρωταγωνιστές βρίσκονται σε απόσταση αναπνοής. Ο Ελληνικός αγώνας είναι ο τελευταίος της χρονιάς και προβλέπεται κυριολεκτικά μάχη για τον τίτλο.

Σημειώστε λοιπόν στο ημερολόγιό σας: Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Supermoto, Θεσσαλονίκη 18, 19 Οκτωβρίου. Να είστε εκεί!

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ BIAGGI ΣΤΗΝ APRILIA

Με την εταιρεία που κέρδισε τρία παγκόσμια πρωταθλήματα 250GP ο Εκατόνταρχος κάνει ένα νέο ξεκίνημα στα SBK.

Το ολοκαίνουργιο RSV4 θα συμμετάσχει για πρώτη φορά του χρόνου στο πρωτάθλημα και ο Max Biaggi είναι ο πρώτος αναβάτης που επισημοποιεί τη θέση του για την επόμενη σεζόν. Ευτυχής προφανώς ο πρωταθλητής από τη Ρώμη, καθότι θα ξαναβρεθεί στη σέλα εργοστασιακής μοτοσυκλέτας, κάτι που δεν έχανε την ευκαιρία να λέει, καρφώνοντας ευγενικά την έλλειψη ανταγωνιστικότητας της μοτοσυκλέτας του.

Τη θέση του στη Sterilgarda Ducati θα πάρει – εκτός συγκλονιστικού απροόπτου – ο Shayne Burne, γνωστός μας από τη συμμετοχή του με την Aprilia RS Cube στην πρώιμη εποχή των MotoGP το 2002.

Racing Gossip

BEN SPIES ΚΑΙ TOM SYKES ΣΤΗ YAMAHA

Τα δύο R1 της εργοστασιακής ομάδας καταλήφθηκαν από ισάριθμους rookies, ο πρώτος από AMA SBK και ο δεύτερος από BSB.

Στο αμερικανικό πρωτάθλημα AMA SBK επικρατεί ένας χαμός – όπως θα διαβάσετε σε σχετική είδηση της ίδιας ενότητας – και πολλοί αναβάτες του ψάχνουν το μέλλον τους στην ημέτερη όχθη του Ατλαντικού Ωκεανού. Ο τρεις φορές πρωταθλητής της κατηγορίας, Ben Spies, είναι προφανώς το πιο καυτό όνομα, ο ίδιος επιθυμούσε διακαώς να ανέλθει στα MotoGP, έκανε τρεις εμφανίσεις με τη Suzuki σημειώνοντας πολύ καλές επιδόσεις, αλλά παραδόξως δεν βρέθηκε μια μοτοσυκλέτα γι' αυτόν στη μεγάλη κατηγορία.

Ο μάνατζέρ του, στη συνέχεια, τον πρότεινε σε πολλές ομάδες του Παγκοσμίου SBK και εκεί δεν δυσκολεύτηκε καθόλου να βρει στέγη. Η Yamaha έσπευσε να κλείσει τις υπηρεσίες του πάραυτα, με ελπιδοφόρες βλέψεις για το μέλλον του. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του Διευθυντή Αγωνιστικού Τμήματος της Yamaha, Laurens Klein Koerkamp, "πιστεύουμε πως έχει πολύ μέλλον μπροστά του στα υψηλότερα επίπεδα αγώνων μοτοσυκλετών…" Δεδομένου ότι ο έτερος αναβάτης της ομάδας, Tom Sykes, είναι επίσης νεοφερμένος στον θεσμό και η μοτοσυκλέτα ολοκαίνουργια, θεωρήθηκε πως η ομάδα παίρνει ένα μεγάλο ρίσκο να μην είναι ανταγωνιστική στα SBK του 2009. Δεν είναι παράξενο λοιπόν που η πρόταση αυτή παρερμηνεύθηκε ως μια ενδεχόμενη τράμπα με τον Edwards, ώστε ο έμπειρος τεξανός να βοηθήσει περισσότερο στο στήσιμο του νέου R1. Αυτό δύσκολα θα συμβεί το 2009, αλλά στο μεταξύ ο Spies θα είναι σε ασφαλή χέρια και αργά ή γρήγορα κάποια αποχώρηση θα ανοίξει τον δρόμο του μόλις 24 Μαΐων αμερικανού προς την κορυφαία κατηγορία αγώνων.

Η ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΟΥ DOVI

Όταν αδειάζει μια σέλα στη Repsol Honda, οι Ιάπωνες είναι πολύ προσεκτικοί σε ποιον θα τη δώσουν. Αυτή τη φορά η αποχώρηση του Nicky Hayden σήμανε τη μεγάλη ευκαιρία του Andrea Dovizioso.

Εντός έδρας, στο Twin Ring Motegi και τον πρόσφατο αγώνα GP της Ιαπωνίας, το HRC ανακοίνωσε επισήμως πως από του χρόνου στο γκαράζ της Repsol Honda παρέα με τον Dani Pedrosa θα κατοικοεδρεύει ο φέρελπις ιταλός. Ο Dovi, αν μη τι άλλο, κέρδισε με το σπαθί του την εργοστασιακή θέση με εμφανίσεις που δύσκολα θα περίμενε κανείς από έναν rookie, δεν ήταν μάλιστα λίγες οι φορές που επισκίασε τους εργοστασιακούς αναβάτες και απετέλεσε τον πρώτο αναβάτη της Michelin σε καιρούς χαλεπούς για τη γαλλική εταιρεία.

Ο ίδιος δήλωσε προφανώς κατενθουσιασμένος, με ένα σκασμό νέα καθήκοντα να τον περιμένουν καθώς οι αναβάτες της εργοστασιακής ομάδας είναι επιφορτισμένοι και με την εξέλιξη της αγωνιστικής μοτοσυκλέτας, κάτι που για τον 22χρονο ιταλό είναι καινούργιο. "Δεν έχω κάνει ποτέ ξανά αυτή τη δουλειά. Στην ιδιωτική ομάδα δεν υπήρχε εξέλιξη, δεν μπορούσαμε να εξελίξουμε τίποτα, μόνο να τρέχουμε με ότι μας έδιναν."

Οι κακές γλώσσες λένε πως ο Dani Pedrosa μέσω του μάνατζέρ του Alberto Puig (ή το αντίστροφο;) προέβαλε έντονες αντιρρήσεις για τη μετακίνηση αυτή, χωρίς ωστόσο να περάσει το δικό του.

Ο Dovizioso το σφίγγει με τον πρόεδρο του HRC, κύριο Masumi Hamane

ΜΠΟΛΟΝΕΖ ΑΛΛΑ HAYDEN

Ήταν περίπου γνωστό, τώρα είναι επίσημο. Ο Nicky Hayden συμφώνησε να πάρει τη θέση του Marco Melandri στην εργοστασιακή Ducati για τα επόμενα δύο χρόνια. Και μετά άρχισε το χώσιμο…

Ο κόσμος το 'χε τούμπανο και μεις κρυφό καμάρι, αλλά μετά το GP της Indianapolis ήρθε και η επίσημη ανακοίνωση. Ο παγκόσμιος πρωταθλητής του 2006 από του χρόνου θα τρέχει με την Marlboro Ducati παρέα με τον Casey Stoner. Μάλιστα εξασφάλισε και σχετική άδεια από τη Honda να δοκιμάσει τη νέα του μοτοσυκλέτα αμέσως μετά τη λήξη του πρωταθλήματος στη Valencia τον ερχόμενο μήνα – και όχι μετά το τυπικό τέλος του συμβολαίου του στις 31 Δεκεμβρίου, όπως είχε συμβεί με τη μετακίνηση του Valentino Rossi στη Yamaha. Μετά από όλες τις εγκάρδιες αλληλοκολακείες των Ιταλών με τον Hayden και τις ευχαριστίες προς τη Honda, ο αμερικανός πέρασε μερικά λεπτά συζητώντας με τον Randy Mamola ζωντανά από την Indianapolis όπου έριξε κάμποσο δηλητήριο.

Στην ερώτηση σχετικά με τον τοίχο που στήθηκε στο pit box Repsol Honda αφότου ο Dani Pedrosa άλλαξε λάστιχα, ο Hayden απάντησε με νόημα, "φίλε, αυτός ο τοίχος ήταν εκεί εδώ και πολύυυ καιρό, αν με καταλαβαίνεις…" Για να συμπληρώσει αργότερα, "έχω την εντύπωση πως πολλοί άνθρωποι από την ομάδα μου δεν θα το πάρουν καν είδηση ότι έφυγα…"

Πριν δύο χρόνια, η Ducati είχε προσπαθήσει και πάλι να πάρει την υπογραφή του Hayden, ωστόσο αυτός – κατά δική του ομολογία – φοβήθηκε να αφήσει το HRC, παρόλο που του πρόσφεραν "ένα καράβι χρυσό", έτσι οι Ιταλοί στράφηκαν στον Stoner. Ο αμερικανός σίγουρα θα πρέπει να το μετάνιωσε.

Racing Gossip

ΜΕΤΑΓΡΑΦΟΛΟΓΙΟ MOTOGP '09

Yamaha και Suzuki δεν αλλάζουν, για τις Honda και Ducati τα είπαμε, ας δούμε τι παίζει πιο κάτω λοιπόν.

Η Gresini Honda έχει ήδη κλείσει το ρόστερ της για το 2009 με τους Toni Elias και Alex de Angelis. Ο Fausto Gresini επιθυμούσε διακαώς τον Ben Spies, θα ονειρεύεται για πάντα τον Max Biaggi και δεν θα έλεγε όχι στον Marco Melandri, αλλά μετά από τις ανώμαλες προσγειώσεις προτίμησε να κλείσει δύο σίγουρες λύσεις. Στο μεταξύ, ο ιταλός ομαδάρχης διαλαλεί δεξιά κι αριστερά πως έχει κλείσει "εργοστασιακή υποστήριξη" από τη Honda και προσπάθησε να τη χρησιμοποιήσει ως δέλεαρ για ένα πιο δυνατό όνομα, ωστόσο μάλλον όλοι γνωρίζουν πόσα επίπεδα "εργοστασιακής υποστήριξης" υπάρχουν στο HRC και πόσο απέχουν αυτά μεταξύ τους.

Μια και μιλάμε για Honda, η LCR θα τρέξει και του χρόνου με τον Randy de Puniet, ενώ ριζικές αλλαγές είχαμε στην ομάδα του Dovizioso. Η JiR Team Scot διελύθη στα εξ ων συνετέθη και η Team Scot ανακοίνωσε πως το '09 θα τρέξει με τον Yuki Takahashi, αναβάτη της ίδιας ομάδας στα 250. Ο JiR, από την άλλη, είχε ανακοινώσει προκαταρκτική συμφωνία με τον Ben Spies και εξασφαλισμένους πόρους για το 2009, ωστόσο η Honda δεν προτίθεται να προσφέρει ένα επιπλέον RC212V. Η μεταγραφή του Spies στη Yamaha SBK μάλλον χειροτερεύει την κατάσταση.

Όσον αφορά στην Alice Ducati, αμφότερες οι θέσεις της μπορεί να είναι διαθέσιμες. Ο Elias έφυγε για τη Gresini, ενώ ο Sylvain Guintoli έκανε δοκιμές με τη Yamaha του Nori Haga στα SBK. Είναι γνωστό πως οι ιταλοί θέλουν να αναδείξουν τη δεύτερη ομάδα σε φυτώριο νέων αναβατών και για τις δύο μοτοσυκλέτες της προεξοφλούνται αναβάτες όπως οι Mika Kallio και Niccolo Canepa.

ΠΡΑΣΙΝΟΣ MELANDRI

Σιγά μην έμενε χωρίς δουλειά. Έχοντας ξεμπερδέψει με το συμβόλαιο του 2009 και τη Ducati, ο ιταλός τα βρήκε εύκολα με την Kawasaki και από του χρόνου θα κάνει περισσότερη παρέα με τον John Hopkins.

Άλλη μια σημαντική συμφωνία ανακοινώθηκε στα πλαίσια του GP της Indianapolis, ο Marco Melandri θα καβαλήσει το ZX-RR για τα επόμενα δύο χρόνια. Η πρώτη του επαφή με τη μοτοσυκλέτα αναμένεται να γίνει αμέσως μετά τον τελευταίο αγώνα της χρονιάς στη Valencia, αν και κάποιες φήμες θέλουν τον ιταλό να έχει ήδη δοκιμάσει (παρανόμως!) την πράσινη μοτοσυκλέτα σε πριβέ δοκιμή στην ιδιωτική πίστα της Kawasaki, όπου μάλιστα έσπασε και το ρεκόρ γύρου της. Αφήνοντας αυτές τις φήμες κατά μέρος, ας ασχοληθούμε με κάποιες ακόμη πιο ποταπές φήμες που θέλουν την Kawasaki να έχει βάλει ειδική ρήτρα στο συμβόλαιο του ιταλού, ώστε να τον ξεφορτωθεί εύκολα σε περίπτωση που τους προσφέρει παρόμοιες υπηρεσίες με αυτές που προσέφερε φέτος απλόχερα στη Ducati.

Ο Takahashi του χρόνου θα δείχνει ολόιδιος, αλλά κάτω από τα πόδια του θα έχει 150% περισσότερη ιπποδύναμη

ΤΟ ΤΡΙΤΟ KAWASAKI

Τα έχουμε ξαναπεί για τον Jorge Aspar Martinez και τον διακαή πόθο του να τρέξει μια ομάδα και στα MotoGP, μετά τα 125 και 250 όπου όσοι αναβάτες δεν τρέχουν σε δική του ομάδα, τον έχουν μάνατζερ – που λέει ο λόγος…

Πέρυσι θα έστηνε μια ομάδα με τον Kevin Schwantz και μοτοσυκλέτα της Suzuki, μετά άρχισε να διαδίδει πως τα βρήκε με τη Ducati, τώρα πλέον θεωρείται βέβαιο πως θα είναι η Kawasaki αυτή που θα τον εξοπλίσει. Η ιστορία γνωστή, ισπανική ομάδα γεμάτη ισπανούς χορηγούς που θέλουν ισπανό αναβάτη. Μάλιστα, η εμπλοκή με κάμποσο μετρητό της πόλης της Valencia προς τουριστική προβολή της, πιέζει ώστε και ο αναβάτης να είναι από τη συγκεκριμένη πόλη. Αυτό μάλλον δεν είναι εφικτό και επιλογές επιπέδου δεν υπάρχουν και πολλές.

Ο Toni Elias ήταν η πρώτη επιλογή αλλά χάθηκε, ο Alvaro Bautista θα μείνει άλλον ένα χρόνο στα 250, ο Sete Gibernau προορίζεται για ένα πέμπτο Ducati και τώρα μαθαίνουμε πως ο Aspar έχει επαφές με τον Carlos Checa. Ο τελευταίος δεν περνάει και την καλύτερη περίοδό του στα SBK, με τον ομόσταυλό του Ryuichi Kiyonari να τον έχει επισκιάσει τους τελευταίους μήνες.

Ταυτόχρονα, στην Ιαπωνία κατά τη διάρκεια του GP ακούστηκε αρκετά το όνομα του Shinya Nakano, ιδιαίτερα αγαπητού στην Kawasaki, για την τρίτη μοτοσυκλέτα – και στη συνέχεια ξαναπαίζει ο ίδιος παλιός δίσκος με τους ισπανούς χορηγούς και μπλα μπλα μπλα…

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ MX

Ολοκληρώθηκε η σεζόν στα μέσα του Σεπτέμβρη και έχουμε δύο ολόφρεσκους Παγκόσμιους Πρωταθλητές.

Στην MX1 μεγάλος νικητής ήταν ο ιταλός David Philippaerts της Yamaha Monster Motocross Team, κατακτώντας την πρωτιά μόλις στον τελευταίο αγώνα. Νέος και σχετικά άπειρος αναβάτης, ο Philippaerts είχε ένα επιπλέον πρόβλημα καθώς ο τελικός αγώνας θα δινόταν μέσα στην πατρίδα του, στη Faenza, προσφέροντας άφθονο ψυχολογικό βάρος στον 24χρονο που έτρεχε μόλις τη δεύτερη σεζόν του στην MX1 και δεν θεωρείτο εξαρχής φαβορί. Ωστόσο, στη μεγάλη μάχη που έδωσε με τον Steve Ramon και τον Ken De Dycker, ο ιταλός κατάφερε με μια 3η και μια 9η θέση στα δύο σκέλη να τελειώσει τη σεζόν με 14 βαθμούς διαφορά από τον πρώτο και 19 από τον δεύτερο, κατακτώντας και τον τίτλο. Η Yamaha, μάλιστα, για να γιορτάσει το ευτυχές γεγονός ανακοίνωσε πως θα κυκλοφορήσει μια συλλεκτική σειρά YZ450FM ρέπλικα στα χρώματα της αγωνιστικής του Philippaerts. Ο τίτλος κατασκευαστών, εξίσου δραματικά, πήγε στη Suzuki με μόλις 4 βαθμούς διαφορά από τη Yamaha.

Στην MX2 μέχρι το καλοκαίρι όλα έδειχναν πως θα πηγαίναμε σε μια εύκολη επικράτηση του ιταλού Toni Cairoli, όμως ένα ατύχημα στο GP της Νότιας Αφρικής τον έβγαλε εκτός μάχης για το υπόλοιπο του πρωταθλήματος. Οι δύο αναβάτες που έμειναν να δώσουν τη μάχη της πρωτιάς ήταν αμφότεροι της KTM, ο νοτιοαφρικάνος Tyla Rattray και ο άγγλος Tommy Searle. Τελικώς η μεγάλη μάχη της Faenza έβγαλε νικητή τον πρώτο με μόλις 23 βαθμούς διαφορά από τον δεύτερο, ο οποίος μάλιστα κέρδισε το μέγιστο που μπορούσε στην Ιταλία, δηλαδή και τα δύο σκέλη του τελευταίου αγώνα. Αυτή η επιτυχία των δύο αναβατών της KTM έδωσε στην αυστριακή εταιρεία και τον τίτλο των κατασκευαστών.

Τέλος, στην MX3 πρωταθλητής αναδείχθηκε ο βέλγος Sven Breugelmans, επίσης αναβάτης της KTM.

TROY CORSER ΣΤΗ BMW

Αντίο Yamaha, καλωσήρθες BMW για τον παλιόλυκο από την Αυστραλία με τα δύο παγκόσμια SBK και το ντουέτο με τον Xaus έκλεισε.

Δύσκολα θα μπορούσαν να κάνουν καλύτερη επιλογή οι γερμανοί από τον Corser. Ένας αναβάτης ειδικός στο να στήνει καλά αγωνιστικές μοτοσυκλέτες, εξαιρετικός ως χαρακτήρας και πλήρως ανταγωνιστικός παρά τα 37 του χρόνια. Πάνω από 300 αγώνες SBK, 126 εξ αυτών στο βάθρο, 42 pole (εξ ου και το προσωνύμιο "Mr Superpole") και δύο παγκόσμιοι τίτλοι, το 1996 με την Aprilia και το 2005 με τη Suzuki, υπόσχονται στη BMW έναν ασφαλή δρόμο προς την επιτυχία με το ολοκαίνουργιο S1000RR που θα ντεμπουτάρει του χρόνου.

Ο Ruben Xaus, από τη σέλα του έτερου εργοστασιακού BMW, δηλώνει πανευτυχής που θα έχει τον Corser δίπλα του. Ο ίδιος ο αυστραλός δε, δείχνει πολύ πιο προσγειωμένος. "Εγώ έψαχνα μια μοτοσυκλέτα κι αυτοί έχουν μια περισσευούμενη. Αν κάτι ξέρω να κάνω καλά είναι να στήνω μοτοσυκλέτες, οπότε νομίζω πως θα ταιριάξουμε μια χαρά. Εξάλλου θα μου κάνουν καλό μια-δυο χρονιές κάνοντας αυτό που μου αρέσει, χωρίς την πίεση για την κατάκτηση του πρωταθλήματος."

David Philippaerts αριστερά και Tyla Rattray δεξιά, οι δύο πρωταθλητές MX1 και MX2 για το 2008

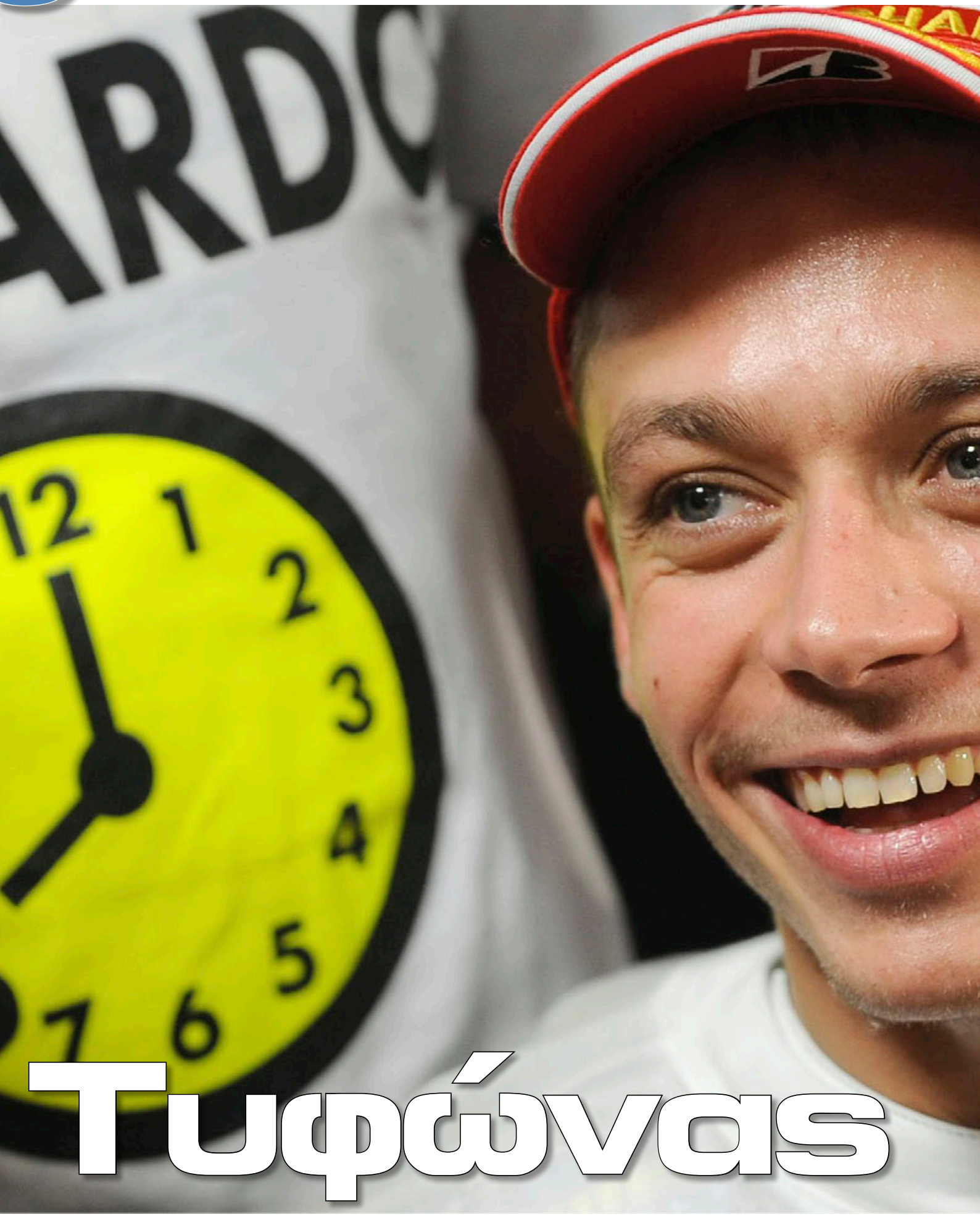
ΤΕΛΟΣ ΕΠΟΧΗΣ ΓΙΑ ΤΑ AMA SBK

Η διαδικασία που έχει ξεκινήσει από τον περασμένο Ιούνιο έχει γνωστή κατάληξη. Το πρωτάθλημα Superbikes της AMA διαλύεται στα εξ ων συνετέθη.

Η διαχείριση του πρωταθλήματος από τη DMG (Daytona Motorsports Group) για λογαριασμό της ομοσπονδίας AMA (American Motorcycle Association) δεν βρίσκει σύμφωνο το Συμβούλιο Κατασκευαστών MIC (Motorcycle Industry Council) και η προστριβή οδηγεί στο διαζύγιο. Συγκεκριμένα, μετά από μια σειρά αλλαγών στους κανονισμούς που προώθησε η DMG για το 2009, ο πρόεδρος των κατασκευαστών, Tim Buche, έδωσε μια εξαιρετικά ωμή και σταράτη συνέντευξη που εξέθετε την ουσία του προβλήματος και έριχνε τίτλους τέλους.

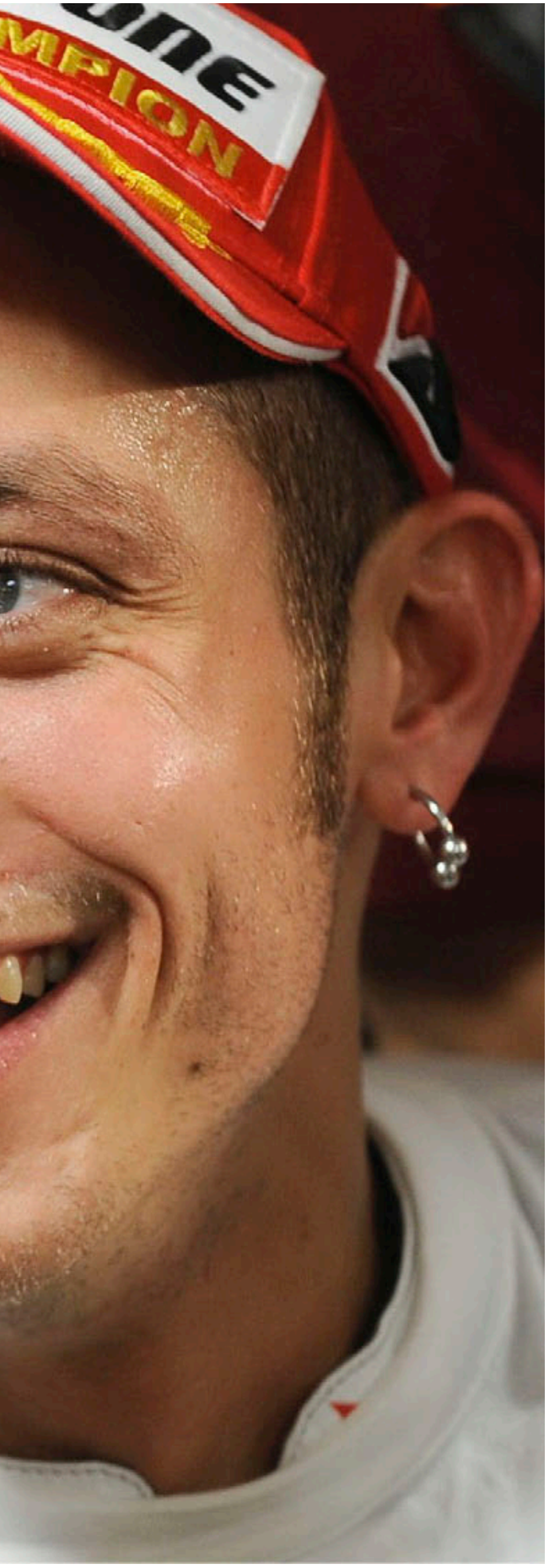
"Τα ανεξάρτητα συμφέροντα των κατασκευαστών ζητούν ένα πρωτάθλημα που να βοηθά στην προώθηση συγκεκριμένων μοτοσυκλετών. Ιστορικά οι εταιρείες πουλούν περισσότερο με βάση τις αγωνιστικές επιτυχίες. Δεν έχει και πολύ νόημα στους κατασκευαστές να επενδύουν σε ένα θεσμό που τονίζει τους χορηγούς και τις ομάδες και αφήνει στη σκιά τις ίδιες τις μοτοσυκλέτες καθώς και την τεχνολογική τους εξέλιξη. Είμαστε έτσι υποχρεωμένοι να διερευνήσουμε εναλλακτικές που θα κάνουν καλύτερη δουλειά στην εξυπηρέτηση των αναγκών μάρκετινγκ των μελών μας."

Πλέον στις Η.Π.Α. υπάρχει το ενδεχόμενο να γίνουν δύο διαφορετικά πρωταθλήματα. Στον αναβρασμό αυτό, πολλοί αναβάτες προσπαθούν να βρουν δουλειά εκτός Η.Π.Α. και αρκετοί αναμένεται να απορροφηθούν από το Παγκόσμιο SBK και SS, καθώς και το βρετανικό BSB. Παράλληλα, ο Τύπος ήδη "κλαίει" για το πρωτάθλημα που τέλειωσε, το οποίο για μια φορά ακόμη χαρακτηρίστηκε από τις επικές (και συχνά εχθρικές) μονομαχίες των δύο εργοστασιακών αναβατών της American Suzuki, Ben Spies και Mat Mladin. Ο πρώτος κατέκτησε τον τρίτο κατά σειρά τίτλο του πριν αναχωρήσει για το παγκόσμιο και τη Yamaha, ωστόσο ο μεγάλος του αντίπαλος και πρώην πολυπρωταθλητής κατάφερε στον τελευταίο αγώνα στη Laguna Seca να πάρει τη συμβολική νίκη σε αυτό που πλέον στην Αμερική θεωρείται αναμφίβολα ένα τέλος εποχής.



Τυφώνας

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



Δύο ακόμη νίκες του Valentino Rossi και ο έκτος τίτλος του στη μεγάλη κατηγορία των GP σφραγίστηκε. Κανένα εμπόδιο δεν στάθηκε ικανό να τον σταματήσει – ούτε ο τυφώνας Άικ στην Indianapolis, ούτε η παράδοση της Ducati στο Motegi, ούτε το γεγονός πως η ιαπωνική πίστα ανήκει στα περιουσιακά στοιχεία της Honda

>> MotoGP

Επίσημο και με πληρωμένους τους φόρους

Πολλοί ισχυρίζονταν – μεταξύ αυτών και ο υπογράφων – πως η υπόθεση πρωτάθλημα 2008 τέλειωσε στη Laguna Seca. Έκτοτε, αν και μαθηματικά τίποτε δεν αποκλειόταν, ο Casey Stoner πέρασε μια δύσκολη περίοδο με απανωτές "αδικαιολόγητες" πτώσεις από μπροστινά ενώ προηγείτο, γεγονός που θύμισε αρκετά περασμένες εποχές με Biaggi και Gibernau. Την ίδια ώρα ο Valentino Rossi πετούσε από τη μια νίκη στην άλλη σημειώνοντας ένα σερί πέντε συνεχών καρό σημαιών, κάτι που είχε να επαναλάβει από την τελευταία του κραταιά χρονιά το 2005.

Ο τρίτος θεωρητικός διεκδικητής του τίτλου, Dani Pedrosa, είχε άλλα πράγματα στο μυαλό του. Η αιφνιδιαστική μετακίνηση στη Bridgestone τον έχριζε ως απρόβλεπτο παράγοντα στο δεύτερο αμερικάνικο GP, αφού εκεί θα έτρεχε για πρώτη φορά στη ζωή του με τα νέα του λάστιχα. Στην ουσία όμως επρόκειτο για μια λευκή σημαία όσον αφορά στη φετινή σεζόν, καθώς περισσότερο περίμεναν στο HRC να μαζέψουν δεδομένα για το 2009 παρά να κερδίσουν Rossi και Stoner. Όσον αφορά στην κίνηση καθαυτή, ούτε τόσο αιφνιδιαστική ήταν εν τέλει, καθώς αποδείχθηκε πως προετοιμαζόταν τουλάχιστον δύο μήνες πριν, όταν έδιναν ένα εργοστασιακό RCV στον Shinya Nakano, αναβάτη ιδιωτικής ομάδας που τρέχει με Bridgestone. Τότε δεν το είχαμε πιάσει το υπονοούμενο…

Μετά τον αμερικάνικο αγώνα ακολούθησε ένα μπαράζ μεταγραφολογίας και ανακοινώσεων, με πρωταγωνιστική τη συμφωνία Ducati-Nicky Hayden και τον τελευταίο να στάζει δηλητήριο για τη Honda – εν μέσω δακρύβρεχτων ευχαριστιών και αμοιβαίων ερωτικών εξομολογήσεων ενόσω από την "καλή" πλευρά της κάμερας.

Με την ευλογία του Άικ

Πέμπτη και Παρασκευή, η ουρά του τυφώνα Άικ ταλαιπώρησε πολύ τους αναβάτες που προσπαθούσαν να γνωρίσουν τη νέα αμερικάνικη πίστα. Πολύ νερό, με μεγάλο μέρος του να αρνείται να αποχωρήσει από την επιφάνεια της πίστας, σημάδεψε τις δύο πρώτες μέρες δοκιμών. Το Σάββατο όμως ξημέρωσε ηλιόλουστο και τότε ένας μετά τον άλλο οι αναβάτες των MotoGP δήλωναν πόσο πολύ τους άρεσε η Indianapolis και πόσο πολύ δεν τους πείραζε να βγαίνουν με 250 στο κεκλιμένο κομμάτι της πίστας

και να περνούν με τέρμα γκάζι μερικά μέτρα από τον τοίχο που χωρίζει άσφαλτο από καθίσματα. Μέσα στην καλή χαρά, ο Rossi εξασφάλισε μια εντυπωσιακή pole position, ένα άθλημα που εσχάτως δεν το πολυσυνήθιζε.

Στον αγώνα ο καιρός ήταν βροχερός και πάλι. Από το πρωί έδειχνε πως η μέρα θα ήταν παράξενη, τα 125 διακόπηκαν για λόγους ασφαλείας, τα 250 δεν ξεκίνησαν ποτέ και τα μεγάλα μπήκαν μέσα ενώ η πίστα έδειχνε να στεγνώνει, αλλά ο δυνατός αέρας έκανε πολλούς να διερωτώνται αν θα έπρεπε να γίνει ο αγώνας ή όχι.

Ο Rossi έκανε μια συνήθη απαίσια εκκίνηση για να βρεθεί τέταρτος σε λίγα μέτρα από το πράσινο φως, με τον Andrea Dovizioso να παίρνει για πρώτη φορά στη ζωή του την πρωτοπορία σε αγώνα της μεγάλης κατηγορίας, μπροστά από τον συνήθη Casey Stoner και τον τοπικό ήρωα Nicky Hayden. Σύντομα ο Hayden θα περνούσε τους δύο προπορευόμενους για να αποπειραθεί να φύγει μακριά, πίσω του όμως ο Rossi παρέα με τον Jorge Lorenzo είχαν ξεκινήσει την επέλασή τους. Στον έκτο γύρο ο ιταλός βρέθηκε δεύτερος και βάλθηκε να φτάσει τον αναβάτη της Honda. Αυτό δεν ήταν εύκολο, όπως αποδείχθηκε, ενώ η βροχή που επανήλθε στον ενδέκατο γύρο σίγουρα δεν έκανε την κατάσταση απλούστερη. Ο ορεξάτος Rossi προσαρμόστηκε γρήγορα στις συνθήκες και στον 14ο γύρο πήρε την πρωτοπορία, χωρίς να μπορεί να ξεφύγει αρχικά.

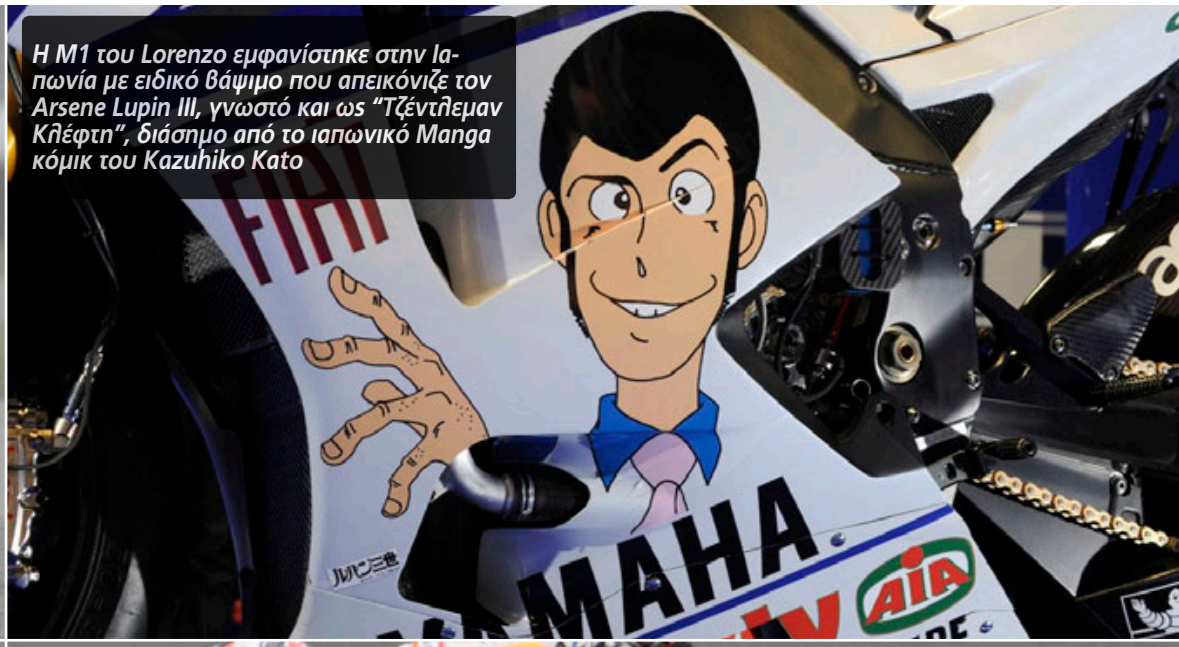
Ο καιρός χειροτέρευε διαρκώς και σύντομα η δυνατή βροχή συνοδεύτηκε από θυελλώδεις ανέμους που συχνά έβγαζαν τους αναβάτες από την πορεία τους. Σε αυτές τις συνθήκες ο ιταλός φάνηκε δυνατότερος, καθώς ο Hayden σταδιακά άρχισε να υποχωρεί.

Στον 19ο γύρο οι διοργανωτές έβγαλαν κόκκινες σημαίες διακόπτοντας τον αγώνα δεδομένου ότι πραγματικά οι συνθήκες ήταν ακατάλληλες για αγώνα, κυρίως λόγω του ισχυρού αέρα που άλλαζε διαρκώς κατεύθυνση. Εκείνη τη στιγμή ο Hayden είχε υποχωρήσει τόσο που φαινόταν πως θα έχανε τη δεύτερη θέση από τον αεράτο Lorenzo, κάτι που δεν έγινε λόγω της διακοπής. Έχοντας συμπληρώσει τα δύο τρίτα του αγώνα δεν δόθηκε επανεκκίνηση και το αποτέλεσμα έμεινε ως είχε με τη σύμφωνη γνώμη των αναβατών – μόνο οι θεατές διαφώνησαν χλιαρά. Χαρακτηριστικά, αμέσως μετά τη διακοπή σχεδόν όλοι οι αναβάτες με χειρονομίες προς τις κάμερες έδειχναν πόσο πολύ θα ήθελαν να βγουν από τα μουσκεμένα τους δερμάτινα (ξεκίνησαν τον αγώνα χωρίς αδιάβροχα αφού δεν έβρεχε τότε) και ουδείς επιθυμούσε επανεκκίνηση – ούτε ο Lorenzo που θεωρητικά έχασε την ευκαιρία να περάσει τον Hayden. Ο Rossi μάλιστα στη συνέντευξη Τύπου δήλωνε πως στους τελευταίους γύρους προσευχόταν διαρκώς να δει κόκκινες σημαίες αλλά δίσταζε να σηκώσει το χέρι του ζητώντας διακοπή του αγώνα καθώς προηγείτο και δεν ήθελε να παρεξηγηθεί.

Πίσω από τον επανακάμψαντα Lorenzo τερμάτισαν οι Stoner και Dovizioso, ενώ η έκτη θέση πήγε προς γενική έκπληξη στον Ben Spies, τη wild card συμμετοχή της Suzuki. Στην πρώτη του επαφή με τα Bridgestone και τον πνευματικό RC212V ο Dani Pedrosa κατάφερε μια όγδοη

Ο Dovizioso (4) πίεσε αρκετά τον Stoner (1) στις Η.Π.Α. μα δεν κατάφερε να τον λυγίσει. Παρόλα αυτά, η εξαιρετική του εικόνα φέτος του έδωσε την εργοστασιακή θέση του Hayden για το 2009

Κάπως έτσι ήταν τα πράγματα με την εμφάνιση του τυφώνα Άικ στο ντεμπούτο της Indianapolis. Στη φωτό δεν φαίνεται το έτερο πρόβλημα, ο δυνατός αέρας



Η M1 του Lorenzo εμφανίστηκε στην Ιαπωνία με ειδικό βάψιμο που απεικόνιζε τον Arsene Lupin III, γνωστό και ως "Τζέντλεμαν Κλέφτη", διάσημο από το ιαπωνικό Manga κόμικ του Kazuhiko Kato

Ο Pedrosa (2) δεν κατάφερε να κερδίσει τον Stoner (1) τον Σεπτέμβριο, αλλά έδειξε πως μαθαίνει γρήγορα τα νέα του λάστιχα

"Συγχωρήστε μου την καθυστέρηση" λέει η μπλούζα του Valentino γιορτάζοντας το πρωτάθλημα που κατέκτησε στο Motegi. Ο Pedrosa θα περίμενε κανείς να είναι πιο χαρούμενος με βάθρο στη δεύτερη μόλις εμφάνιση με τα Bridgestone

θέση, καθόλου άσχημα για ντεμπούτο και μάλιστα σε τόσο δύσκολες συνθήκες.
Ίσως το πιο αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό αυτού του αγώνα ήταν το γεγονός πως κανένας αναβάτης δεν έπεσε, παρά τις εξαιρετικά αντίξοες συνθήκες!
Πλέον ο Rossi άνοιξε τη διαφορά του από τον Stoner στους 87 βαθμούς, με μόλις 100 να είναι ακόμη διαθέσιμοι, 25 εκ των οποίων τους περίμεναν στο σπίτι της Honda.

Honda κερνάει, Yamaha πίνει

Στην Ιαπωνία ο Jorge Lorenzo κατάφερε να πάρει την pole position ενώ ο Rossi ξεκίνησε τέταρτος, από τη δεύτερη σειρά εκκίνησης. Σα να μην έφτανε αυτό, στην πρώτη στροφή βρέθηκε πέμπτος πίσω από τους Stoner και Pedrosa που επιχειρούσαν την απόδραση, τον Hayden ακριβώς πίσω τους και τον Lorenzo τέταρτο.
Ο Pedrosa προσπάθησε προς στιγμή να φύγει προσπερνώντας εντυπωσιακά τον περσινό πρωταθλητή, αλλά η κόκκινη απάντηση ήρθε άμεσα και, σα να μην έφτανε αυτό, ο Rossi είχε ήδη καθαρίσει τους δύο ενδιάμεσους αναβάτες και σημάδευε με φόρα την κορυφή. Στον έκτο γύρο ο Pedrosa είχε βγει πλέον εκτός πλάνου και ο αγώνας είχε μεταμορφωθεί – και πάλι – σε ένα μπρα ντε φερ μεταξύ των δύο κορυφαίων αυτή τη στιγμή αναβατών των MotoGP, μια μονομαχία που κράτησε ως τον 14ο γύρο. Τότε ο ιταλός πέρασε για πρώτη και τελευταία φορά τον αντίπαλό του και δεν ξανακοίταξε πίσω. Η διαφορά μεταξύ τους άνοιξε με μικρό αλλά σταθερό ρυθμό και σύντομα το μόνο ενδιαφέρον θα εστιαζόταν στο κατά πόσο θα προλάβαινε το επερχόμενος Lorenzo να κλέψει το βάθρο από τον Pedrosa. Στο τελευταίο ένα τρίτο του αγώνα η διαφορά ανάμεσα στους δύο νεαρούς ισπανούς είχε σταθεροποιηθεί γύρω στο μισό δευτερόλεπτο, γεγονός που σημαίνει πως ο αναβάτης της Yamaha έβλεπε κοντά τον αντίπαλο και του άνοιγε η όρεξη. Κατάφερε να τον φτάσει στον τελευταίο γύρο και στην υπερπροσπάθειά του να τον περάσει παραλίγο να τον εμβολίσει από πίσω, με αποτέλεσμα να αναγκαστεί να φρενάρει στιγμιαία χάνοντας οριστικά επαφή με το βάθρο. Την εξάδα συμπλήρωσαν οι Hayden και Loris Capirossi – ανάκαμψη του τελευταίου στην πίστα όπου έχει κερδίσει τρεις φορές στο παρελθόν με τη Ducati.
Ανεβάζοντας τη διαφορά στους 92 βαθμούς, με μόλις 75 διαθέσιμους στους τρεις τελευταίους αγώνες, ο Valentino Rossi πανηγύρισε τον όγδοο τίτλο του, έκτο στη μεγάλη κατηγορία. Έγινε ο πρώτος αναβάτης που έχει πάρει τη μεγάλη κατηγορία με τέσσερις διαφορετικές μοτοσυκλέτες (NSR500, RC211V, M1 990, M1 800), ο πρώτος που ξαναπήρε τίτλο μετά από δύο χαμένες χρονιές και έφτασε το παλμαρέ των νικών του στις 70, δύο παραπάνω από το πρώην απόλυτο ρεκόρ του Giacomo Agostini. Πλέον, το μόνο ρεκόρ που του μένει να σπάσει είναι αυτό των οκτώ τίτλων στη μεγάλη κατηγορία, επίσης του θρυλικού Ago.
Παράλληλα, με τη νίκη στην Ιαπωνία η Yamaha εξασφάλισε και μαθηματικά τον τίτλο στο πρωτάθλημα κατασκευαστών και η Fiat Yamaha τον αντίστοιχο τίτλο των ομάδων.

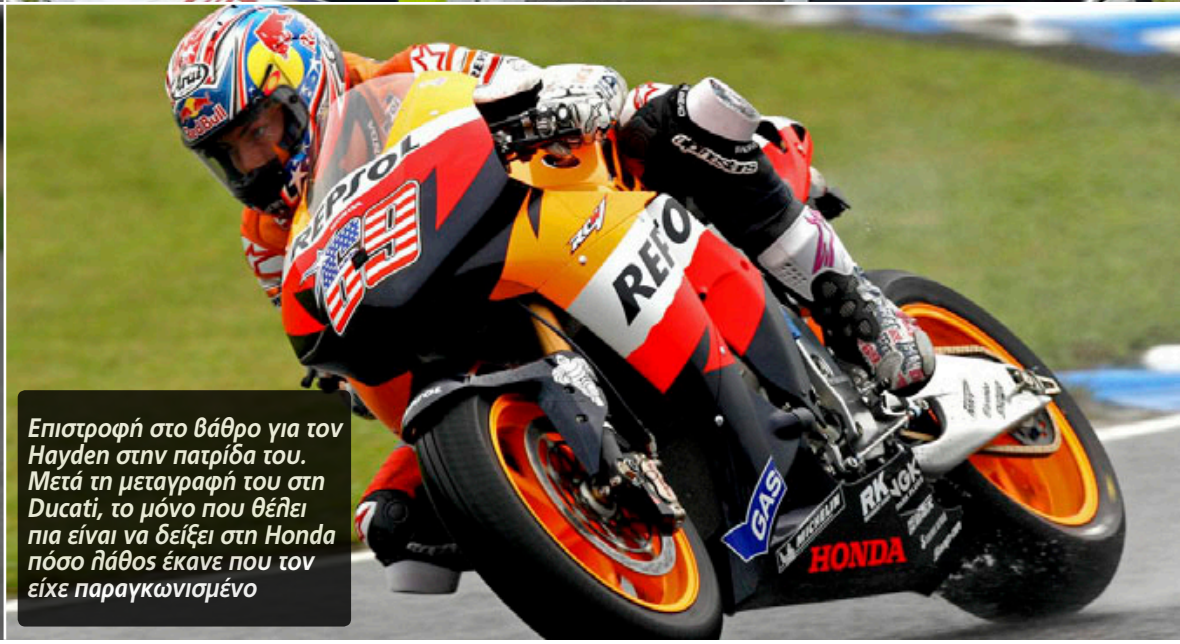
Ο Dani Pedrosa πέρασε δύσκολα στην πρώτη του εμφάνιση στις Η.Π.Α. με Bridgestone, χάνοντας από τους Hayden, Lorenzo και Dovizioso που τον έχουν στο μάτι για διάφορους λόγους. Πήρε πίσω το αίμα του στο Motegi

Ben Spies (11), εντυπωσιακός στην Indianapolis με τερματισμό στην έκτη θέση. Ατυχώς (ή βλακωδώς) δεν βρέθηκε μια θέση στα MotoGP γι' αυτόν κι έτσι τον βούτηξε η Yamaha για τα WSBK

Ο Jorge Lorenzo επιστρέφει μετά μια περίοδο τραυματισμών. Η συμβολή του ήταν αρκετή ώστε η Yamaha να πάρει και τον τίτλο κατασκευαστών

Ελέω βροχής, πολλοί περίμεναν περισσότερα από τον Chris Vermeulen (7) στο Indy GP. Από την άλλη, ο Σεπτέμβρης στάθηκε καλός στον Randy de Puniet (14): τερμάτισε και στους δύο αγώνες, δεν μας έχει συνηθίσει

Ο συμβολαιογράφος (Notaio) επικυρώνει τον τίτλο του Γιατρού



Επιστροφή στο βάθρο για τον Hayden στην πατρίδα του. Μετά τη μεταγραφή του στη Ducati, το μόνο που θέλει πια είναι να δείξει στη Honda πόσο λάθος έκανε που τον είχε παραγκωνισμένο

>> 250GP

SuperSic καταιγίδα

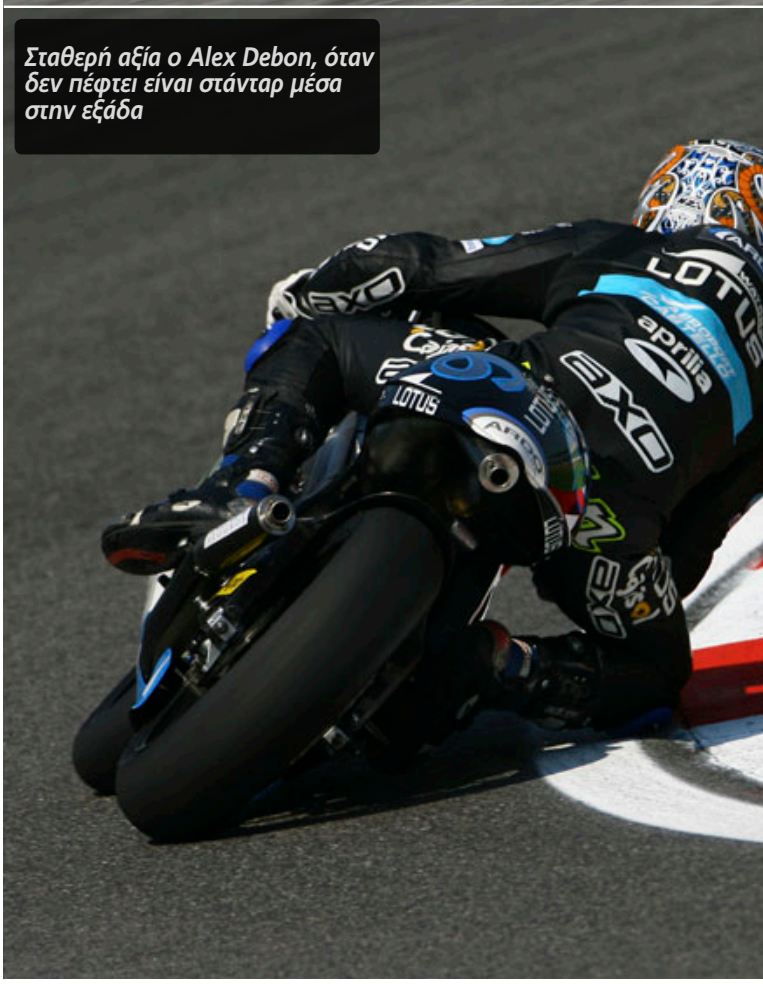
Ο Σεπτέμβρης μπήκε με τον Marco Simoncelli να έχει μια διαφορά 27 βαθμών από τον δεύτερο Mika Kallio και τον Alvaro Bautista σε διαρκή άνοδο να επιχειρεί να μαζέψει τα σπασμένα του πρώτου μισού της σεζόν.

Στην Indianapolis ο ιταλός – που στην πατρίδα του απέκτησε νέο παρατσούκλι, SuperSic – θα ξεκινούσε από την πρώτη θέση εκκίνησης, αν ο αγώνας γινόταν. Ατυχώς, μετά μια επεισοδιακή αρχή με τα 125, ο καιρός χειροτέρευε όλο και περισσότερο και την ώρα της προγραμματισμένης εκκίνησης των 250 οι συνθήκες δεν ήταν ούτε για περπάτημα στην πίστα, όχι για αγώνα.

Έτσι οι διοργανωτές αποφάσισαν να μεταθέσουν τα 250 για μετά τα MotoGP, αφήνοντας τον χρόνο του αγώνα κενό με την προσμονή μιας πρόσκαιρης βελτίωσης. Αυτή ήρθε τελικά και επέτρεψε στα MotoGP να τρέξουν, αλλά κατά τη διάρκεια του αγώνα αυτού ο καιρός επιδεινώθηκε εκ νέου και τελικά τα 250 δεν έτρεξαν ποτέ.

Ο 12ος αγώνας των 250 λοιπόν έγινε στο 13ο GP της χρονιάς στο Motegi. Ο Simoncelli πάλι ξεκίνησε από την pole, βρέθηκε για λίγο πίσω από τον Alex Debon αλλά πριν ολοκληρωθεί ο πρώτος γύρος ο ιταλός είχε ξαναπάρει κεφαλή στον αγώνα και αυτό δεν θα άλλαζε ως το τέλος. Ο Alvaro Bautista ωστόσο είχε κάνει κακό χρόνο το Σάββατο και μετά την εκκίνηση βρέθηκε ακόμη πιο πίσω, στρίβοντας όγδοος στην πρώτη στροφή. Μετά από μερικούς γύρους ο ισπανός ανέκαμψε και βάλθηκε να φτάσει στην κορυφή εμπλουτίζοντας το γυρολόγιό του με μερικά εντυπωσιακά νούμερα. Περίπου στα μέσα του αγώνα πέρασε τον Debon και έσπευσε στο κατόπι του πρωτοπόρου. Με τρεις γύρους να απομένουν ως την καρό σημαία ο ισπανός έδειχνε πως αργά ή γρήγορα θα περνούσε τον SuperSic, ωστόσο για κακή του τύχη ένα γκρουπ αναβατών που έτρωγαν γύρο έμελλε να του κόψει τα φτερά. Ο Simoncelli βρήκε μια περίεργο δίοδο ανάμεσα σε δύο αργούς αναβάτες και τους πέρασε με το γκάζι τέρμα ανοικτό, κάτι που ο Bautista δεν κατάφερε χάνοντας πολύτιμα δέκατα που αποδείχθηκαν αρκετά να δώσουν το μαξιλαράκι ασφαλείας που χρειαζόταν ο ιταλός για να διευρύνει την πρωτοπορία του στο πρωτάθλημα.

Σε αυτό βοήθησε και η κάκιστη εμφάνιση των δύο εργοστασιακών KTM. Ο ως τότε δεύτερος στην κατάταξη Mika Kallio τερμάτισε μόλις πέμπτος, 17 δευτερόλεπτα εκτός του ρυθμού των πρωτοπόρων και πίσω από τον Julian Simon, ένα ιδιωτικό Repsol KTM που πήρε την άτυπη νίκη



Σταθερή αξία ο Alex Debon, όταν δεν πέφτει είναι στάνταρ μέσα στην εξάδα

Ο Marco Simoncelli κρατά καλά την κορυφή στα 250 και έχει μια καβάτζα 32 βαθμών στους εναπομείναντες τρεις αγώνες

Το έτερο θύμα των 250 στην Ιαπωνία, Hector Barbera. Αυτός, σε αντίθεση με τον Luthi, χτύπησε πιο σοβαρά στην πλάτη και λογικά θα βρίσκεται ακόμη κλινήρης στο ιαπωνικό νοσοκομείο

Ο Alvaro Bautista από την Catalunya και μετά τα δίνει όλα για να πιάσει κορυφή. Ήδη είναι δεύτερος

Bautista, Simoncelli και Debon (από αριστερά προς δεξιά) στο βάθρο του Motegi. Οι δύο πρώτοι αναμένεται να σφαχτούν για τον τίτλο στους τρεις υπόλοιπους αγώνες

μεταξύ των αυστριακών μοτοσυκλετών.
Στην Ιαπωνία δεν έτρεξε ο Hector Barbera μετά από ένα σοβαρό τραυματισμό που είχε στις δοκιμές της Παρασκευής. Ο άτυχος ισπανός χτύπησε στη σπονδυλική του στήλη και οι γιατροί τον κράτησαν κλινήρη στον νοσοκομείο όπου θα παρέμενε σε ακινησία για τουλάχιστον μια εβδομάδα μετά το ατύχημά του.
Έτσι ο Marco Simoncelli ετοιμάζει βαλίτσες για το Phillip Island με 32 βαθμούς διαφορά από τον δεύτερο, ο οποίος πλέον είναι ο Alvaro Bautista. Στα 250 το πρωτάθλημα φαίνεται πως θα έχει πολύ ψωμί στις τελευταίες τρεις αγωνιστικές μέρες, ειδικά αν ο Kallio ξαναβρεί τον καλό του εαυτό και παραμείνει σε αριθμητική επαφή με τον τίτλο.

Ελεύθερα δοκιμαστικά στο Motegi, ο Thomas Luthi τρώει ένα ξεγυρισμένο highside και βρίσκεται εκτός αγώνα τραυματισμένος

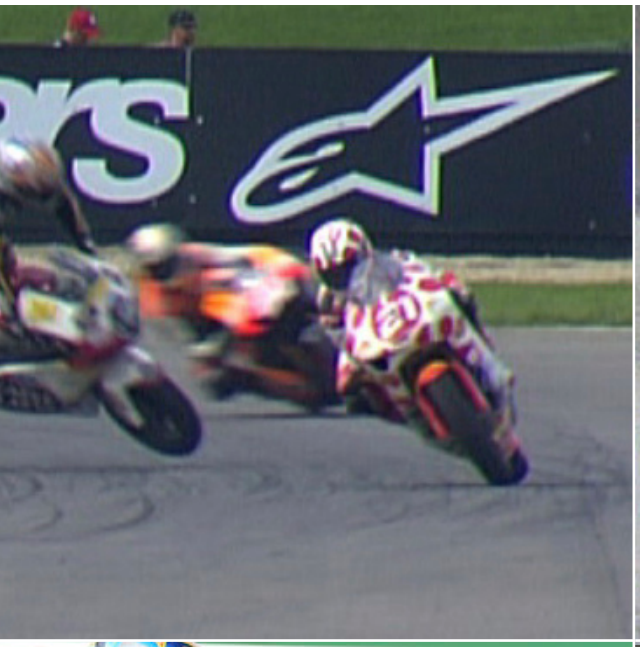
Ο Julian Simon χρίστηκε πρώτο KTM στο Motegi, μπροστά από αμφότερα τα εργοστασιακά Red Bull KTM

>> 125GP

Όποιος πρόλαβε τον Κύριον είδε

Οι προγνώσεις του καιρού έδιναν νεροποντή, αλλά τα 125 στο Indianapolis Motor Speedway πήραν εκκίνηση σε στεγνή πίστα. Η κατάσταση μάλιστα παρέμεινε έτσι ως τα μέσα του αγώνα, ώσπου άρχισαν οι πρώτες ψιχάλες. Ως τότε ήταν ο Pol Espargaro που ξεκίνησε από την πρώτη θέση και οδηγούσε τον αγώνα μέχρι που άλλαξαν οι συνθήκες πρόσφυσης της πίστας. Τότε ο Nicolas Terol πήρε κεφάλι δείχνοντας πιο ευπροσάρμοστος στην αλλαγή συνθηκών. Η εικόνα άλλαξε και πάλι όταν η βροχή αποφάσισε να επιβεβαιώσει τους μετεωρολόγους και να αρχίσει να πέφτει σε ποσότητες. Έξι γύρους πριν το τέλος ο Espargaro επιτέθηκε εκ νέου στον Terol και τον προσπέρασε, αμέσως μετά όμως βγήκαν κόκκινες σημαίες διακόπτοντας τον αγώνα που είχε αρχίσει να γίνεται επικίνδυνος. Με βάση τους κανονισμούς, νικητής αναδείχθηκε ο Terol καθώς αυτός προηγείτο στον τελευταίο συμπληρωμένο γύρο προ της διακοπής, δεύτερος κατετάγη ο Espargaro και η τρίτη θέση πήγε στον Stefan Bradl που κατάφερε να περάσει τον rookie Scott Redding λίγο πριν τη διακοπή.
Ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας Mike di Meglio δεν μπόρεσε να ακολουθήσει τον ρυθμό των υπολοίπων πρωτοπόρων στους τελευταίους γύρους προ της διακοπής και έτσι, παρόλο που διεκδίκησε κάποια στιγμή του αγώνα μέχρι και την τελευταία θέση του βάθρου, τερμάτισε μακριά στη δέκατη θέση.
Στην Ιαπωνία ο αγώνας ξεκίνησε με μια μάχη για τρεις, τον πιτσιρικά Stefan Bradl, τον έμπειρο πρωταθλητή Gabor Talmacsi και τον επίδοξο πρωταθλητή Mike di Meglio, η οποία διήρκεσε για το μεγαλύτερο μέρος του αγώνα. Ο Ούγγρος πρωταθλητής των 125 ωστόσο αγωνιζόταν με τραυματισμό στον καρπό και αυτό είχε το κόστος του: όσο περνούσε η ώρα, τόσο λιγότερο άντεχε τον ρυθμό των

Μια ακόμη μέτρια επίδοση από τον Mika Kallio του κόστισε τη δεύτερη θέση της κατάταξης



Ο Mattia Pasini δεν πιστεύει στα μάτια του πόσο νερό έχει κάτω. Κάτι τέτοια έφεραν την ακύρωση των 250 στην Indianapolis

Ο Yuki Takahashi πήρε τον περσινό ρόλο του Dovizioso, να παλεύει με το ασθενικό Honda της Team Scot απέναντι στην αρμάδα των Aprilia. Το 2009 μετακομίζει ξανά στην ασημί Honda του Dovi, πάλι με την Team Scot, αυτή τη φορά στα MotoGP

έτερων δύο, έτσι στους τελευταίους γύρους η μάχη εξελίχθηκε σε μονομαχία του Bradl με τον di Meglio. Με τη μεταξύ τους διαφορά να μην ξεπερνά σχεδόν ποτέ το μισό δευτερόλεπτο φαινόταν πως ως το νήμα θα παρακολουθούσαμε όρθιοι με αγωνία, αλλά στην πραγματικότητα ο νεαρός αναβάτης της Grizzly Gas Kiefer Racing οδήγησε με μαεστρία και δεν άφησε σε καμία περίπτωση τον γάλλο αναβάτη να τον απειλήσει, όσο κοντά κι αν ήταν. Το αποτέλεσμα ήταν μια πανάξια νίκη για τον Stefan Bradl, με τους δύο εμπειρότερους αναβάτες να συμπληρώνουν το βάθρο.

Η κακή επίδοση του Simone Corsi που τερμάτισε έβδομος σε Indianapolis και Motegi, επέτρεψε στον Mike di Meglio να αυξήσει τη μεταξύ τους διαφορά στους 36 βαθμούς – ποσό κάθε άλλο παρά ασφαλείας, με τρεις αγώνες να απομένουν στην τρελή κατηγορία των 125 κυβικών που ανά πάσα ώρα και στιγμή είναι ικανή να βγάλει τα πιο αναπάντεχα αποτελέσματα.

Σκληρή μάχη στο Motegi ανάμεσα στους Bradl (17), di Meglio (63) και Talmacsi (1), η οποία κατέληξε με αυτήν ακριβώς τη σειρά

Δύσκολη η φετινή χρονιά για τον πρωταθλητή των 125, Gabor Talmacsi. Ξεκίνησε με αναποδιές, είχε και τους τραυματισμούς του, δεν βλέπει φέτος ξανά τίτλο

Ο Mike di Meglio (63) ηγείται του πρωταθλήματος με 36 βαθμούς και με λίγη προσοχή δεν θα χάσει τον τίτλο

Ο πιτσιρικάς Marc Marquez κατάφερε μια έκτη θέση στις Η.Π.Α., μα στην Ιαπωνία δεν συμπλήρωσε καν ένα γύρο. Εδώ προσπαθεί να τον ρουφήξει το φέρινγκ του

Οι νικητές των 125 στο βάθρο τους, από αριστερά: di Meglio, Bradl και Talmacsi

Studio.22

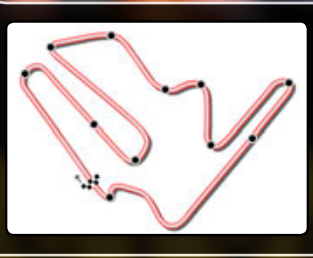
ΤΕΤΑΡΤΗ - ΠΕΜΠΤΗ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΣΑΒΒΑΤΟ

MUSIC: 80΄s - 90΄s - 00΄s

Αγαθάρχου 3 - Ψυρρή

210 3317649 - 646

Twin Ring Motegi
www.mobilityland.co.jp/english/motegi/



Μήκος: 4,801m
Πλάτος: 10-15m
Ευθεία: 762m
Στροφές: 12
Δεξιές: 7
Αριστερές: 5

MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 19ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 23ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:01
Απόσταση αγώνα: 24 γύροι / 115.224 km
Ρεκόρ πίστας: Casey Stoner (νέο)
1'47.091 161.391 km/h
Pole position: Jorge Lorenzo
1'45.543 163.758 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Casey Stoner (9ος γύρος)
1'47.091 161.391 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 22ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:16
Απόσταση αγώνα: 23 γύροι / 110.423 km
Ρεκόρ πίστας: Alvaro Bautista (νέο)
1'51.412 155.132 km/h
Pole position: Marco Simoncelli
1'51.473 155.047 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Alvaro Bautista (23ος γύρος)
1'51.412 155.132 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 17ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 20ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:02
Απόσταση αγώνα: 20 γύροι / 96.020 km
Ρεκόρ πίστας: Mika Kallio
1'57.666 146.886 km/h
Pole position: Mike Di Meglio
1'58.678 145.634 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Gabor Talmacsi (9ος γύρος)
1'58.815 145.466 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Χώρα	Ομάδα	Moto	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	160.181	43'09.599
2	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	160.061	+1.943
3	2	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	159.881	+4.866
4	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	159.801	+6.165
5	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	Honda	158.674	+24.593
6	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	158.608	+25.685
7	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	158.594	+25.918
8	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	158.589	+26.003
9	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot MotoGP	Honda	158.576	+26.219
10	21	John Hopkins	USA	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	157.917	+37.131
11	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	157.890	+37.574
12	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	157.863	+38.020
13	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro Team	Ducati	157.759	+39.768
14	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducati	157.395	+45.846
15	13	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	156.806	+55.748
16	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	156.594	+59.320
17	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	155.825	+1'12.398
Δεν τερμάτισε	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	157.549	8 γύροι
Δεν συμπλήρωσε γύρο	64	Kousuke Akiyoshi	JPN	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki		

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	25	25				**312**
2	Stoner C.	25	5	10	16	-	20	16	25	25	25	20	-	-	13	20				**220**
3	Pedrosa D.	16	25	20	20	13	16	25	16	20	-	-	1	13	8	16				**209**
4	Lorenzo J.	20	16	25	13	20	-	-	10	10	-	-	6	20	16	13				**169**
5	Dovizioso A.	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13	7	8	11	7				**136**
6	Edwards C.	9	-	13	9	16	11	11	13	16	-	2	2	6	1	9				**118**
7	Vermeulen C.	-	6	8	-	11	6	9	8	9	16	16	10	11	7	-				**117**
8	Hayden N.	6	13	-	10	8	3	8	9	13	3	11	-	-	20	11				**115**
9	Capirossi L.	8	11	7	7	9	9	-	-	-	9	1	16	9	-	10				**96**
10	Nakano S.	3	7	6	6	6	7	7	7	8	7	6	13	4	-	8				**95**
11	Toseland J.	10	10	9	4	-	10	10	-	7	5	7	3	10	-	5				**90**
12	Elias T.	2	1	4	8	5	4	-	5	4	4	9	20	16	4	-				**86**
13	Guintoli S.	1	-	2	1	3	5	3	3	6	10	4	4	5	9	2				**58**
14	De Angelis A.	-	2	5	-	4	13	-	1	-	13	3	8	-	6	-				**55**
15	Melandri M.	5	4	3	11	1	-	5	-	3	-	-	9	7	-	3				**51**
16	Hopkins J.	4	9	11	2	-	-	6	-	-	-	-	5	2	2	6				**47**
17	De Puniet R.	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10	-	-	3	4				**47**
18	West A.	-	3	-	-	2	1	4	6	-	6	-	11	3	5	1				**42**
19	Spies B.	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	8	-	-	10	-				**20**
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	25	25				**341**
2	Ducati	25	5	10	16	5	20	16	25	25	25	20	20	16	13	20				**261**
3	Honda	16	25	20	20	13	16	25	16	20	13	13	13	13	20	16				**259**
4	Suzuki	8	11	8	7	11	9	9	8	9	16	16	16	11	10	10				**159**
5	Kawasaki	4	9	11	2	2	1	6	6	-	6	5	11	3	5	6				**77**

Ομάδες

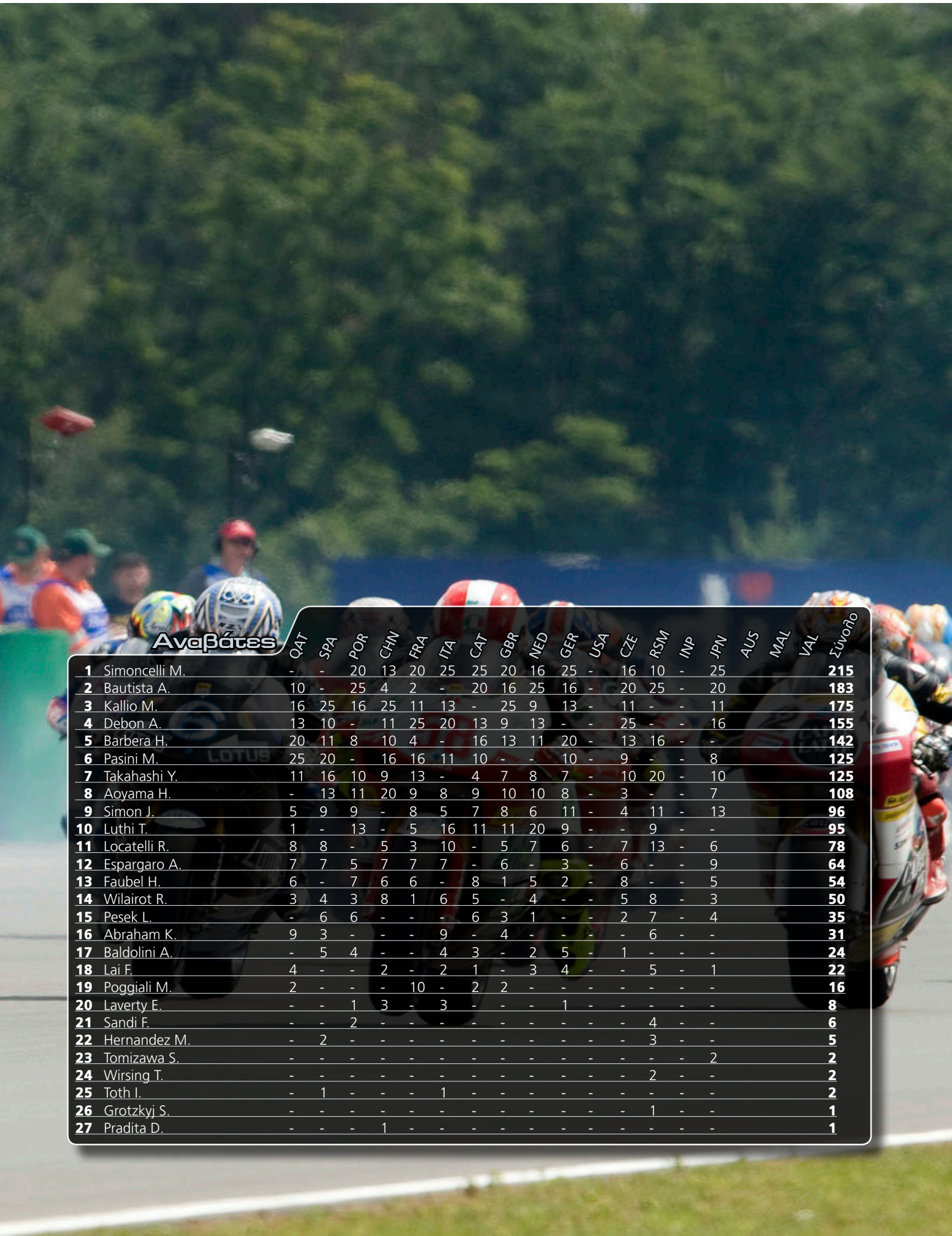
		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	31	36	41	38	45	25	20	30	15	20	25	31	45	41	38				**481**
2	Repsol Honda	22	38	20	30	21	19	33	25	33	3	11	1	13	28	27				**324**
3	Ducati Marlboro	30	9	13	27	1	20	21	25	28	25	20	9	7	13	23				**271**
4	Rizla Suzuki	8	17	15	7	20	15	9	10	9	25	17	26	20	7	10				**215**
5	Tech3 Yamaha	19	10	22	13	16	21	21	13	23	5	9	5	16	1	14				**208**
6	San Carlo Honda Gresini	3	9	11	6	10	20	7	8	8	20	9	21	4	6	8				**150**
7	Alice Team	3	1	6	9	8	9	3	8	10	14	13	24	21	13	2				**144**
8	JiR Team Scot	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13	7	8	11	7				**136**
9	Kawasaki Racing	4	12	11	2	2	1	10	6	-	6	5	16	5	7	7				**94**
10	LCR Honda	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10	-	-	3	4				**47**

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Χώρα	Ομάδα	Μοτο	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	153.520	43'09.385
2	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	153.499	+0.348
3	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	153.022	+8.414
4	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM 250	KTM	152.979	+9.151
5	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM 250	KTM	152.516	+17.041
6	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot 250	Honda	152.364	+19.632
7	41	Aleix Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	152.349	+19.892
8	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	152.317	+20.442
9	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM 250	KTM	152.209	+22.303
10	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	152.204	+22.387
11	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	151.596	+32.851
12	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	150.690	+48.621
13	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	150.680	+48.803
14	66	Shoya Tomizawa	JPN	Project U FRS	Honda	150.636	+49.572
15	32	Fabrizio Lai	ITA	Campetella Racing	Gilera	150.154	+58.045
16	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	150.136	+58.362
17	65	Takumi Takahashi	JPN	Burning Blood Racing Team	Honda	149.195	+1'15.062
18	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	147.268	+1'49.930
19	43	Manuel Hernandez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	146.796	+1'58.603
20	92	Daniel Arcas	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	145.911	+1 γύρος
21	69	Takumi Endoh	JPN	Ser.Spruce/Pro-Tec	Yamaha	145.894	+1 γύρος
22	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	143.710	+1 γύρος
23	68	Yuuki Ito	JPN	Dog Fight Racing	Yamaha	131.974	+3 γύροι
Δεν συμπλήρωσε γύρο	35	Simone Grotzkyj	ITA	Campetella Racing	Gilera		

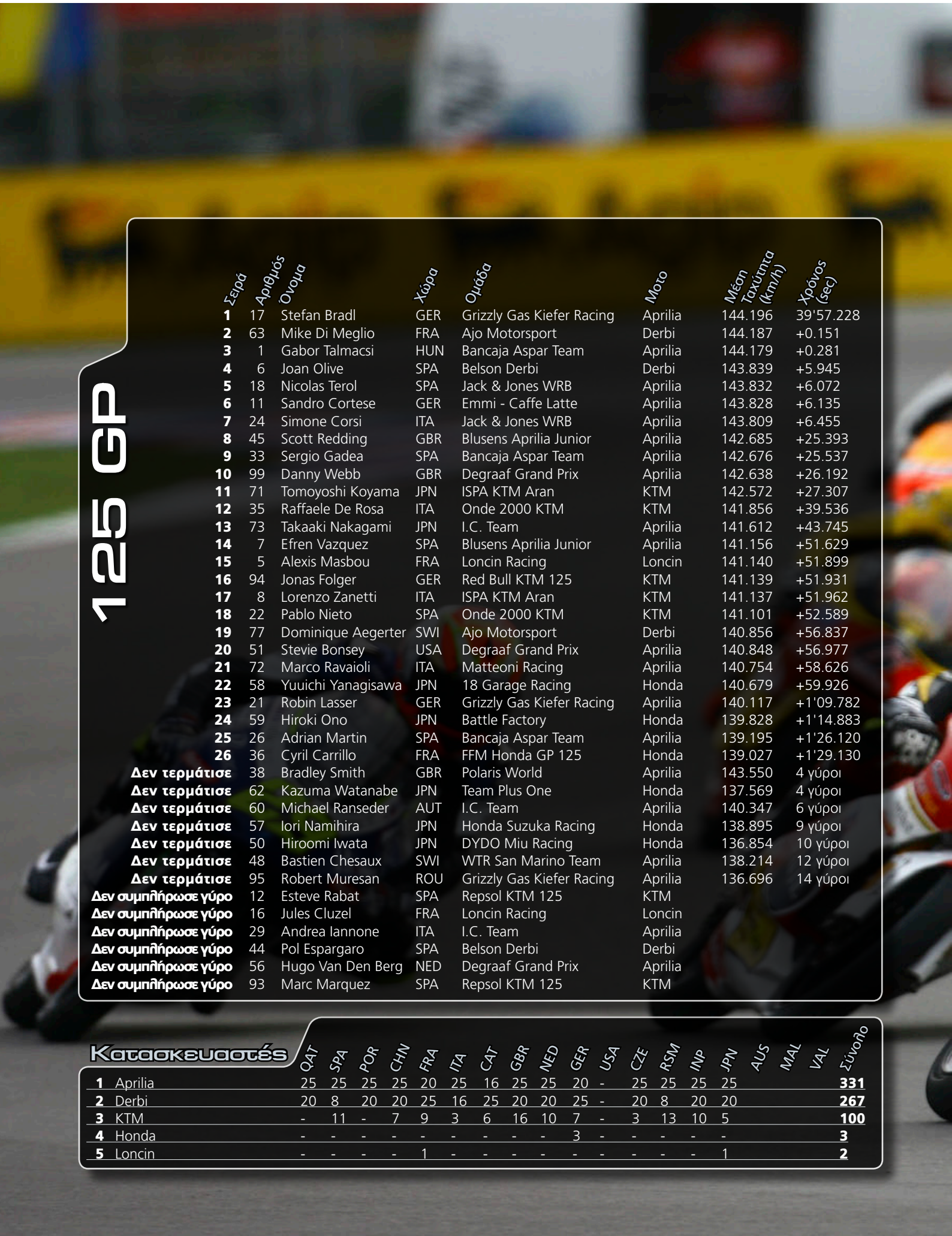
Κατασκευαστές

		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	-	20				**282**
2	Gilera	8	8	20	13	20	25	25	20	16	25	-	16	13	-	25				**234**
3	KTM	16	25	16	25	11	13	9	25	10	13	-	11	11	-	13				**198**
4	Honda	11	16	10	9	13	6	5	7	8	7	-	10	20	-	10				**132**
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	-	25				**215**
2	Bautista A.	10	-	25	4	2	-	20	16	25	16	-	20	25	-	20				**183**
3	Kallio M.	16	25	16	25	11	13	-	25	9	13	-	11	-	-	11				**175**
4	Debon A.	13	10	-	11	25	20	13	9	13	-	-	25	-	-	16				**155**
5	Barbera H.	20	11	8	10	4	-	16	13	11	20	-	13	16	-	-				**142**
6	Pasini M.	25	20	-	16	16	11	10	-	-	10	-	9	-	-	8				**125**
7	Takahashi Y.	11	16	10	9	13	-	4	7	8	7	-	10	20	-	10				**125**
8	Aoyama H.	-	13	11	20	9	8	9	10	10	8	-	3	-	-	7				**108**
9	Simon J.	5	9	9	-	8	5	7	8	6	11	-	4	11	-	13				**96**
10	Luthi T.	1	-	13	-	5	16	11	11	20	9	-	-	9	-	-				**95**
11	Locatelli R.	8	8	-	5	3	10	-	5	7	6	-	7	13	-	6				**78**
12	Espargaro A.	7	7	5	7	7	7	-	6	-	3	-	6	-	-	9				**64**
13	Faubel H.	6	-	7	6	6	-	8	1	5	2	-	8	-	-	5				**54**
14	Wilairot R.	3	4	3	8	1	6	5	-	4	-	-	5	8	-	3				**50**
15	Pesek L.	-	6	6	-	-	-	6	3	1	-	-	2	7	-	4				**35**
16	Abraham K.	9	3	-	-	-	9	-	4	-	-	-	-	6	-	-				**31**
17	Baldolini A.	-	5	4	-	-	4	3	-	2	5	-	1	-	-	-				**24**
18	Lai F.	4	-	-	2	-	2	1	-	3	4	-	-	5	-	1				**22**
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	Tomizawa S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2				**2**
24	Wirsing T.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-				**2**
25	Toth I.	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-				**2**
26	Grotzkyj S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-				**1**
27	Pradita D.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				**1**

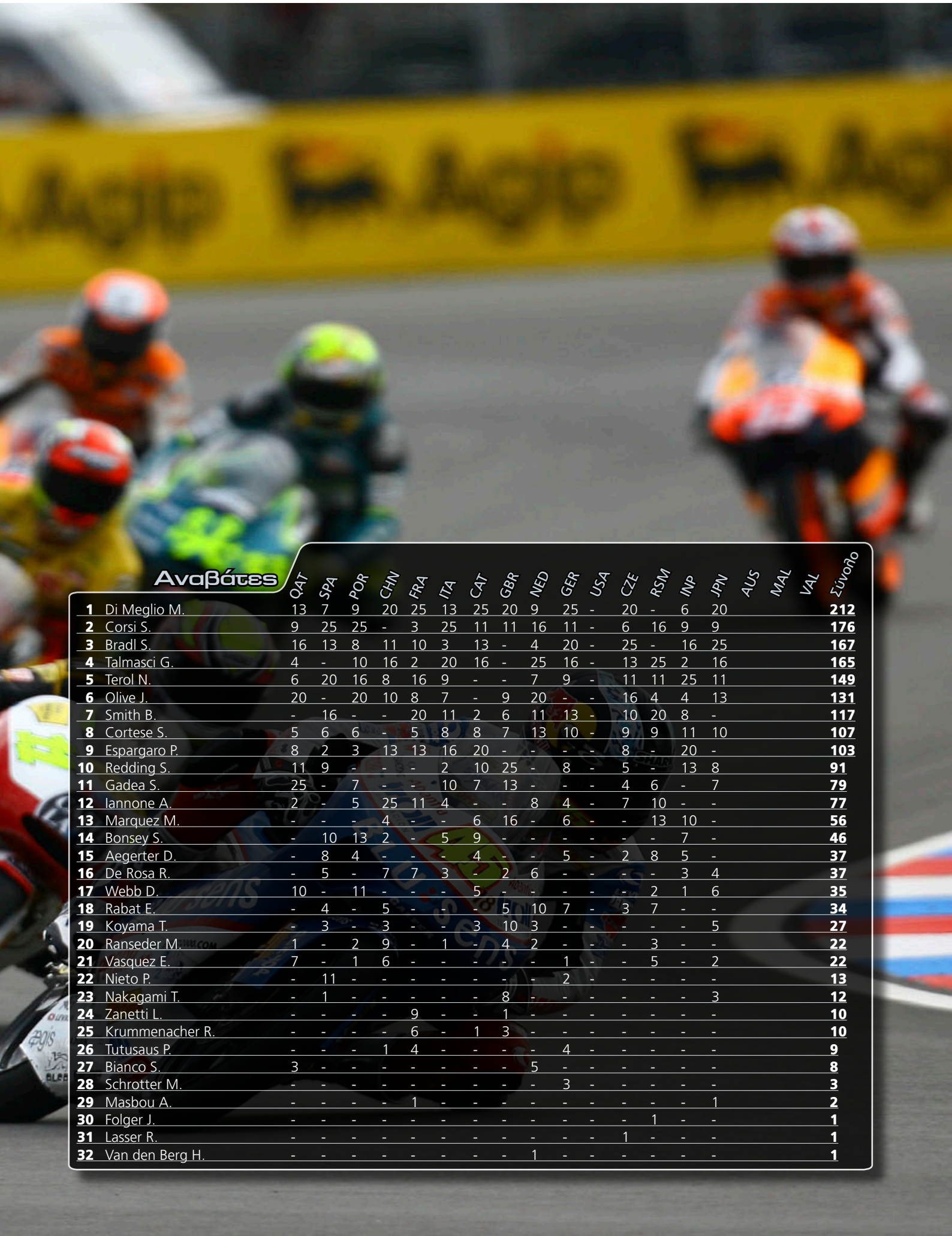


125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Χώρα	Ομάδα	Μοτο	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	144.196	39'57.228
2	63	Mike Di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	144.187	+0.151
3	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar Team	Aprilia	144.179	+0.281
4	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	143.839	+5.945
5	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	143.832	+6.072
6	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	143.828	+6.135
7	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	143.809	+6.455
8	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	142.685	+25.393
9	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	142.676	+25.537
10	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	142.638	+26.192
11	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	ISPA KTM Aran	KTM	142.572	+27.307
12	35	Raffaele De Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	141.856	+39.536
13	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	141.612	+43.745
14	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	141.156	+51.629
15	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	141.140	+51.899
16	94	Jonas Folger	GER	Red Bull KTM 125	KTM	141.139	+51.931
17	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	141.137	+51.962
18	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	141.101	+52.589
19	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	140.856	+56.837
20	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	140.848	+56.977
21	72	Marco Ravaioli	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	140.754	+58.626
22	58	Yuuichi Yanagisawa	JPN	18 Garage Racing	Honda	140.679	+59.926
23	21	Robin Lasser	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	140.117	+1'09.782
24	59	Hiroki Ono	JPN	Battle Factory	Honda	139.828	+1'14.883
25	26	Adrian Martin	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	139.195	+1'26.120
26	36	Cyril Carrillo	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	139.027	+1'29.130
Δεν τερμάτισε	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	143.550	4 γύροι
Δεν τερμάτισε	62	Kazuma Watanabe	JPN	Team Plus One	Honda	137.569	4 γύροι
Δεν τερμάτισε	60	Michael Ranseder	AUT	I.C. Team	Aprilia	140.347	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	57	Iori Namihira	JPN	Honda Suzuka Racing	Honda	138.895	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	50	Hiroomi Iwata	JPN	DYDO Miu Racing	Honda	136.854	10 γύροι
Δεν τερμάτισε	48	Bastien Chesaux	SWI	WTR San Marino Team	Aprilia	138.214	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	95	Robert Muresan	ROU	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	136.696	14 γύροι
Δεν συμπλήρωσε γύρο	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM 125	KTM		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	16	Jules Cluzel	FRA	Loncin Racing	Loncin		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	44	Pol Espargaro	SPA	Belson Derbi	Derbi		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	56	Hugo Van Den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	93	Marc Marquez	SPA	Repsol KTM 125	KTM		

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	25	25				**331**
2	Derbi	20	8	20	20	25	16	25	20	20	25	-	20	8	20	20				**267**
3	KTM	-	11	-	7	9	3	6	16	10	7	-	3	13	10	5				**100**
4	Honda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-				**3**
5	Loncin	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1				**2**



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	-	6	20				**212**
2	Corsi S.	9	25	25	-	3	25	11	11	16	11	-	6	16	9	9				**176**
3	Bradl S.	16	13	8	11	10	3	13	-	4	20	-	25	-	16	25				**167**
4	Talmasci G.	4	-	10	16	2	20	16	-	25	16	-	13	25	2	16				**165**
5	Terol N.	6	20	16	8	16	9	-	-	7	9	-	11	11	25	11				**149**
6	Olive J.	20	-	20	10	8	7	-	9	20	-	-	16	4	4	13				**131**
7	Smith B.	-	16	-	-	20	11	2	6	11	13	-	10	20	8	-				**117**
8	Cortese S.	5	6	6	-	5	8	8	7	13	10	-	9	9	11	10				**107**
9	Espargaro P.	8	2	3	13	13	16	20	-	-	-	-	8	-	20	-				**103**
10	Redding S.	11	9	-	-	-	2	10	25	-	8	-	5	-	13	8				**91**
11	Gadea S.	25	-	7	-	-	10	7	13	-	-	-	4	6	-	7				**79**
12	Iannone A.	2	-	5	25	11	4	-	-	8	4	-	7	10	-	-				**77**
13	Marquez M.	-	-	-	4	-	-	6	16	-	6	-	-	13	10	-				**56**
14	Bonsey S.	-	10	13	2	-	5	9	-	-	-	-	-	-	7	-				**46**
15	Aegerter D.	-	8	4	-	-	-	4	-	-	5	-	2	8	5	-				**37**
16	De Rosa R.	-	5	-	7	7	3	-	2	6	-	-	-	-	3	4				**37**
17	Webb D.	10	-	11	-	-	-	5	-	-	-	-	-	2	1	6				**35**
18	Rabat E.	-	4	-	5	-	-	-	5	10	7	-	3	7	-	-				**34**
19	Koyama T.	-	3	-	3	-	-	3	10	3	-	-	-	-	-	5				**27**
20	Ranseder M.	1	-	2	9	-	1	-	4	2	-	-	-	3	-	-				**22**
21	Vasquez E.	7	-	1	6	-	-	-	-	-	1	-	-	5	-	2				**22**
22	Nieto P.	-	11	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-				**13**
23	Nakagami T.	-	1	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	3				**12**
24	Zanetti L.	-	-	-	-	9	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-				**10**
25	Krummenacher R.	-	-	-	-	6	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-				**10**
26	Tutusaus P.	-	-	-	1	4	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-				**9**
27	Bianco S.	3	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-				**8**
28	Schrotter M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-				**3**
29	Masbou A.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1				**2**
30	Folger J.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-				**1**
31	Lasser R.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-				**1**
32	Van den Berg H.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-				**1**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Ο Barbera είναι εγκλημ

Marco

αναβάτης Metis Gilera

«Κανείς δεν ξέρ

Δεν θ

Andrea Dovizioso, αναβ

«Γι' αυτό λατρεύω να ζω στο Τέξας. Πίνω τις μπύρες μου και ρίχνω με τα όπλα μ

πρωτοσέλιδα. Όταν λέω για μπύρες και όπλα στην ίδια πρόταση, προφανώς εννοώ πως αυτά τα

Colin Edwards

«Το Παγκόσμιο SBK έρχεται, αυτό είναι σίγουρ

Ρωτήστε τους θεατές. Η εκκίνηση είναι γεμάτη, οι αγώνες σφικτοί. Στα MotoGP πρέπει να το ξανασκεφτούν το όλο θέμα, το Brno λ.χ. ήταν σαν ΥΠΝΩΤΙΚΟ...

Alex Hofmann, αναβάτης εξέλιξης της Aprilia

«Απλά ακουμπήστε με κάπου μαλακά και μην με ξανακουνήσετε για λίγο καιρό...

Troy Corser, αναβάτης Yamaha SBK

ατίας...

Simoncelli,

στα GP250

Ό,τι κερνούσε τους αντιπάλους του επί μισό πρωτάθλημα γεύτηκε ο νεαρός πρωτοπόρος της βαθμολογίας στα 250. Το κέρασμα του Hector Barbera στην Τσεχία προφανώς δεν του άρεσε – αλλά για ρωτήστε και τον Alvaro Bautista να σας πει την άποψή του για τον Simoncelli. Όλο και κάτι θα έχει να πει ο ισπανός…

ρει καλά τον Pedrosa, έτσι νομίζω.

θέλει να τον **ξέρουν...**

άτης Jir Team Scot MotoGP

Ο Ιταλός αναβάτης που πήρε τη θέση του Nicky Hayden, όταν ρωτήθηκε αν περιμένει το δίδυμο Dani Pedrosa και Alberto Puig να του κάνουν τη ζωή δύσκολη δε μάσησε τα λόγια του. Όχι απλά δήλωσε σίγουρος γι' αυτό, αλλά έχει και άποψη για τον πρώτο αναβάτη της Honda… μάλλον όχι και τόσο κολακευτική…

ου και την επόμενη μέρα δεν με βλέπω στα

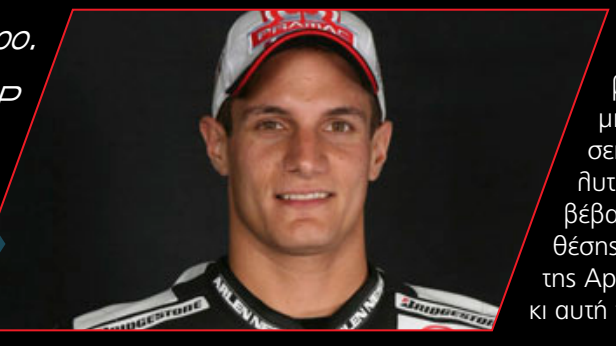
κάνω σε ξεχωριστές **στιγμές...**

, αναβάτης Yamaha Tech3 MotoGP

Ο φημισμένος για τις εύγλωττες δηλώσεις του Αμερικανός σχολιάζει τον πανικό που δημιουργείται σε κάθε δημόσια εμφάνιση του φίλου του Valentino Rossi, ισχυριζόμενος πως ο ίδιος προτιμά την ησυχία του. Μόνο που η περιγραφή του ξέφυγε λιγάκι σε γλαφυρότητα. Πίνω και πυροβολώ λοιπόν κύριε Colin ε;

ρο.

P

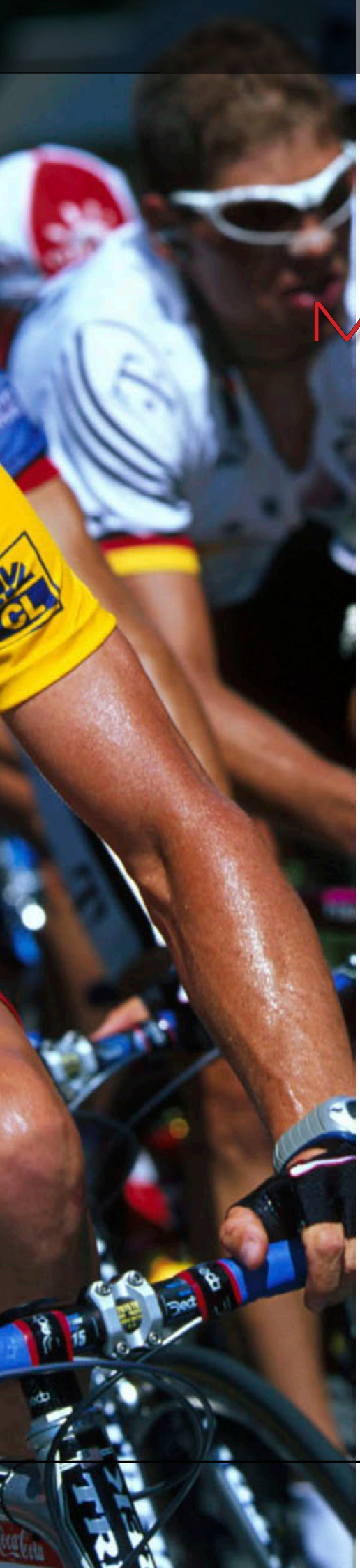


Ο Γερμανός απουσιάζει ενάμιση χρόνο από τα MotoGP και, βλέποντάς τα απ' έξω, βρίσκει μια καλή ευκαιρία να τα χώσει κανονικότατα για την απόλυτη έλλειψη θεάματος. Είναι βέβαια και η προσμονή μιας θέσης στη νεοσύστατη ομάδα της Aprilia στα SBK που παίζει κι αυτή τον ρόλο της…

"Δεν έχω πέσει ποτέ έξι φορές σε μια ολόκληρη σεζόν, όχι έξι φορές σε ένα σαββατοκύριακο… Όπου και να ακουμπήσω αυτή τη στιγμή πονάω, λες και πέρασε ένας τυφώνας από πάνω μου…" Ο βετεράνος Αυστραλός, μετά τον εφιάλτη του Donnington, χρησιμοποιεί το μόνο μέρος του σώματός του που δεν πονάει, τη γλώσσα του.

cyclist.gr

κείμενο: Δημήτρης Μουμτζίδης **φωτό:** cyclist.gr



Μην ξεχνάτε να ενυδατώνεστε

Το πόσο εύκολα ή δύσκολα ιδρώνουμε, όπως επίσης και οι κλιματολογικές συνθήκες, είναι δύο παράγοντες που μας κάνουν να χάνουμε κατά μέσο όρο 150 με 250 γραμμάρια ιδρώτα ανά ώρα.

Κατά την ποδηλασία, τα χαμένα υγρά (μέσω του ιδρώτα) δεν πρέπει να αντικαθίστανται μόνο από νερό διότι εκτός από το νερό χάνουμε και άλλα αναγκαία για τον οργανισμό συστατικά. Τα διάφορα ποτά ενέργειας (Energy drinks ή ισοτονικά διαλύματα) είναι καλύτερα διότι περιέχουν ηλεκτρολύτες και άλλα συστατικά που χάνονται μέσω του ιδρώτα.

Βρείτε τη γεύση που σας αρέσει

Τα ισοτονικά διαλύματα επίσης παρέχουν τον οργανισμό μας με τους αναγκαίους υδατάνθρακες που χρειάζονται οι μύες μας κατά την άσκηση. Πρέπει όμως ένα ισοτονικό διάλυμα να σας αρέσει και στη γεύση. Ο λόγος είναι ότι αν σας αρέσει θα πίνετε περισσότερο, ενώ αν δεν σας αρέσει δεν θα πίνετε όσο χρειάζεται (ή και καθόλου) ώστε να καλύψετε τις ανάγκες του οργανισμού σας.

Αν έχετε δύο παγούρια νερού και στα δύο έχετε ισοτονικά διαλύματα, σιγουρευτείτε ότι στο δεύτερο παγούρι η συμπύκνωση του διαλύματός σας είναι χαμηλότερη. Με άλλα λόγια βάλτε περισσότερο νερό στο διάλυμα του ποτού σας γιατί όσο κουράζεστε περισσότερο κατά την άσκηση και η θερμοκρασία τους σώματός σας ανεβαίνει, θα προτιμήσετε περισσότερο νερό και λιγότερη ζάχαρη. Επίσης, πολύ σημαντικό είναι όταν προπονείστε έντονα να κρατάτε και πάλι την συμπύκνωση του διαλύματός σας χαμηλή. Η υψηλή συμπύκνωση του διαλύματος μπορεί να επιφέρει στομαχική αναστάτωση όπως επίσης να εμποδίσει την απαραίτητη απορρόφηση του νερού από τον οργανισμό.

Αν ετοιμάζεστε για κάποιον αγώνα, καλό θα ήταν να δοκιμάσετε κατά την περίοδο της προετοιμασίας σας διάφορα ισοτονικά διαλύματα ώστε να βρείτε πιο είναι το πιο συμβατό με τον οργανισμό σας. Με αυτόν τον τρόπο, κατά τη διάρκεια του αγώνα, θα πίνετε κάτι που είναι από τη μια αποτελεσματικό και από την άλλη θα αποφύγετε πιθανές στομαχικές διαταραχές ή κράμπες.

Μετρήστε τα επίπεδα ενυδάτωσης

Για να σιγουρευτείτε ότι είστε κατάλληλα ενυδατωμένοι πρίν από ένα ποδηλατικό αγώνα, ελέγξτε τα ούρα σας. Το χρώμα τους θα πρέπει να είναι ανοιχτό κίτρινο ή διάφανο/λευκό. Πολύ κίτρινα, ή με έντονη οσμή ούρα είναι ενδεικτικό της έλλειψης υγρών του οργανισμού και υπενθύμιση ότι πρέπει να πιείτε μερικά ποτήρια νερό. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η χρήση διαφόρων βιταμινών, συνήθως με τη μορφή χαπιών μπορεί επίσης να επηρεάσει το χρώμα των ούρων. Μια τελευταία ένδειξη της καλής ενυδάτωσης του σώματός μας είναι αν το βράδυ πριν από τον αγώνα θα σηκωθούμε να ουρήσουμε.

Κρατήστε το νερό σας δροσερό

Όταν η θερμοκρασία αρχίζει και ανεβαίνει, τα παγούρια-θερμός βοηθάνε να κρατήσουν το νερό μας δροσερό, το οποίο με τη σειρά του βοηθάει να κρατήσει τη θερμοκρασία του σώματός μας χαμηλή. Μπορείτε επίσης, το προηγούμενο βράδυ του αγώνα να γεμίσετε μέχρι τη μέση και να βάλετε το παγούρι του νερού στην κατάψυξη του ψυγείου σας. Με αυτόν τον τρόπο όταν θα γεμίσετε την επόμενη μέρα το παγούρι σας με νερό (ή ισοτονικό διάλυμα), ο πάγος στο κάτω μέρος του παγουριού θα κρατήσει το νερό σας δροσερό για κάποιο χρονικό διάστημα.

ebike.gr
the back

酒

- 由晚上八時正至十
- 由晚上七時正至十
- 由晚上六時正至

每席HK$780 (3小時)
每席HK$980 (4小時)
每席HK$1,080 (5小時)

其他

合時果盤(每席)	HK$138
精選餐前小食(三十人	HK$1,688
紅白餐酒(每支)	HK$98

以上價格及優惠如有任何 行通知
所有價目另加一服務費

香港基督教
YMCA OF H
香港九龍尖沙咀梳士巴利
41 Salisbury Road, Tsimshatsui, Kow
網址 Web Site : http:/

凡惠顧婚宴精選 ，可享有下列優惠：

- 海景蜜月套房一晚住 鮮果籃
- 翌晨於再臨閣餐廳免費享用雙人 自助早餐
- 精緻結婚禮餅模型供切餅儀式及 拍照用
- 八磅心型鮮忌廉蛋糕 (供席前享用)
- 祝酒香檳一瓶
- 自携洋酒 / 餐酒可免收開瓶費(每 席乙瓶)
- 免茗茶及芥醬
- 奉送禮堂新人 中式/西式 名字牌
- 免費提供油畫架
- 免費提供全場椅套
- 精美請柬（每席十套，不包括印 刷服務）
- 嘉賓留名紀念冊
- 提供主家免費泊車位兩個
- 免費提供卡拉OK，電視，錄影機，DVD機及液晶體投影機
- 提供遠眺維港景色之天台花園作 拍婚照場地
- 可代安排婚姻監禮人服務
- 送服務

凡 上 ，可額外享有下列優惠：

- 餐券乙張
- 沙攝影套餐
- 折優惠
- 優八五折優惠（必須先預訂及最多三十人）

以上優惠如有任何更改, 恕不另行通知

垂詢詳情或預訂酒席請聯絡宴會營業部, 電話 : 2268 7880-7882 或

婚宴菜譜

1

鴻運金豬全體
桂林脆蝦丸
碧綠鴛鴦片
竹笙雲腿雙蔬
紅燒雙鵪翅
翡翠鮮鮑片
清蒸大海斑
龍岡脆皮雞
溫馨荷葉飯
鮑汁伊府麵
百年紅豆沙
鴛鴦美點

每席HK$4,888元，另加一服務費

Ο Μάνος αρχίζει να τη βρίσκει με τα scooter (το περιμέναμε αυτό), ο Σπύρος τα βάζει με τους κινέζους και ο Κώστας μετράει τα σπασμένα

中式婚宴 精選

lisbury

青年會(港青)
ONG KONG
道41號 電話：2268 7000
loon, Hong Kong. Tel : 2268 7000
//www.ymcahk.org.hk

04/08

婚宴菜譜 2

鴻運禽豬全體
百花炸釀蟹拑
碧綠花枝帶子
蟹瑤雙寶蔬
紅燒蟹肉燴翅
福祿禽錢鮑片
清蒸大海斑
一品蒜香雞
美滿鴛鴦炒飯
幸福瑤柱伊麵
花好團圓
夏緣美點

每席**HK$5,388**元，另加一服務費

婚宴菜譜 3

鴻運禽豬全體
翡翠明蝦球
玉環瑤柱甫
彩椒玉帶子
竹笙海皇生翅
碧綠鮮鮑甫
清蒸大星斑
南乳吊燒雞
蟹籽海皇線苗
高湯鮮蝦水餃
木瓜燉雪耳
夏緣美點

每席**HK$5,988**元，另加一服務費

平台花園
婚宴餐前小食套餐

豉油皇炒麵	4千克 (2盆)
炸春卷	120件
咖喱角	120件
雞尾腸仔配番茄汁	150件
燒蜜糖雞翼	4千克
芝士煙肉撻	60件
迷你薄餅	60件
迷你鮮果撻	30件
法式雜餅	30件
鮮果沙律	4千克

HK$5,000元，另加一服務費
(此套餐只適用於已預訂四樓禮堂結婚晚宴之用)

T.W.O. (ΑΓΓΛΙΑ)

http://www.visordown.com/

Το μυθικό νέο VFR έκλεισε τα πέντε!

Όπως λέγαμε στο The Front του προηγούμενου τεύχους, πλησιάζουν τα Σαλόνια, φουντώνουν οι παραφιλολογίες περί ενός νέου V5 Honda. Στην ιστοσελίδα-βιτρίνα του αγγλικού περιοδικού T(wo) W(heels) O(nly) φιλοξενήθηκε πρόσφατα ένα αφιέρωμα στα πέντε χρόνια σπέκουλας. Αναπόφευκτα στο αφιέρωμα πρωταγωνιστεί η συμπατριώτισσα MCN, υπεύθυνη σε μια πενταετία για ισάριθμες "αποκλειστικότητες" που αφορούσαν άλλοτε ένα V5 VFR κι άλλοτε ένα V5 Blackbird – αλλά, πιστέψτε με, στα γιαπωνέζικα εξώφυλλα να δείτε τι φωτοσοπιές ευδοκιμούν. Ένα θα πω, ο Μπάτμαν θα ξετρελαινόταν με τα αποκυήματα της γραφιστικής φαντασίας εκεί στην άπω ανατολική πατρίδα της Honda.
Κι επειδή κοντός ψαλμός αλληλούια, στις 7 Οκτωβρίου η τελευταία αποκλειστικότητα της MCN οφείλει να επιβεβαιωθεί, ως προέβλεψε ο πληροφοριοδότης των άγγλων. Τυγχάνει η ημέρα αυτή να είναι η πρώτη της Intermot στην Κολωνία και το eBike θα είναι εκεί για ζωντανή κάλυψη της κοσμοϊστορικής μέρας. Ως τότε, παρηγορούμαστε στη διεύθυνση http://www.visordown.com/motorcyclenews/view/5_years_of_the_mythical_new_vfr_in_pictures/5275.html.

MOTOCROSS DIGITAL (ΙΤΑΛΙΑ)

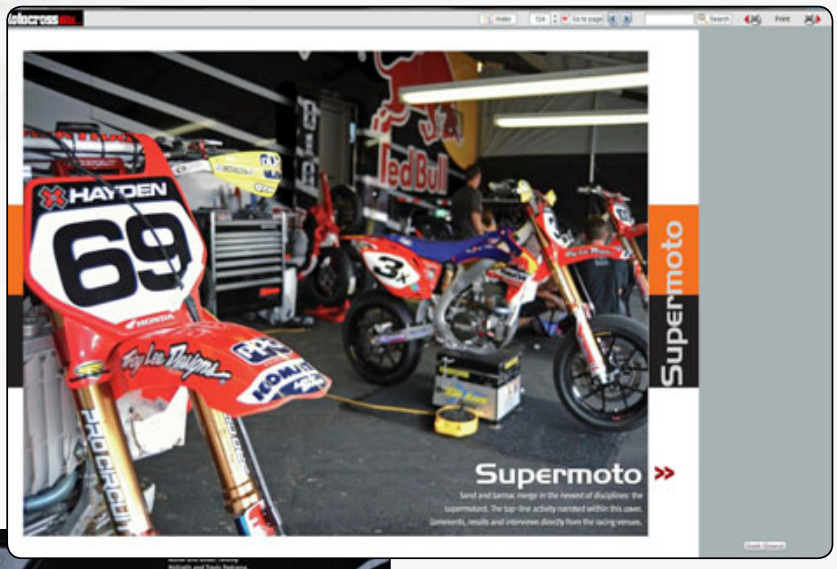
http://www.motocrossdigital.com

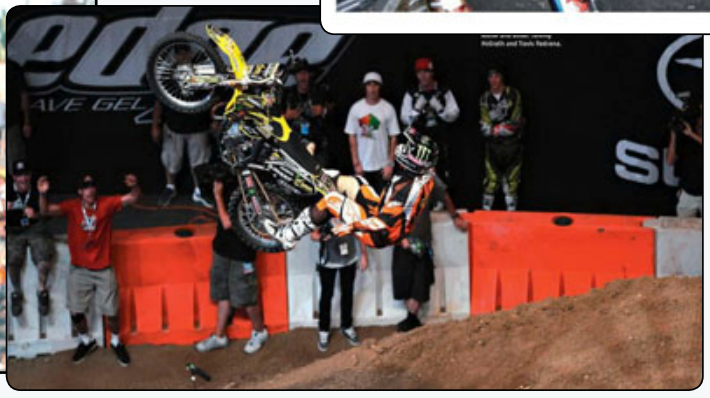
X-θέαμα

Πάμε μα βόλτα στα καλοκαιρινά XGames που διοργανώθηκαν στο Las Vegas, ένα διήμερο που θεωρείται ως οι Ολυμπιακοί Αγώνες των "ακραίων σπορ" – ό,τι έχει ρόδες και πηδάει στον αέρα μας κάνει, skate, ποδήλατο, FMX, SX, SM... Η φετινή διοργάνωση άφησε κλείνοντας κάμποσα θύματα, όπως τον Nicky Hayden που τσάκισε τον αστράγαλό του όταν το παράκανε με το CR-F στις δοκιμές του αγώνα XMoto. Έτερο φημισμένο θύμα ήταν αναμφίβολα ο Jim de Champ που επιχείρησε για πρώτη φορά δημοσίως ένα frontflip μα προσγειώθηκε με τον ποπό σπάζοντας κάμποσα κοκαλάκια, μεταξύ αυτών και έναν σπόνδυλο.
Μεγάλος πρωταγωνιστής, ωστόσο, δεν ήταν άλλος από τον Jeff Ward, πρωταγωνιστή των XMoto (SM δηλαδή), ο οποίος επέστρεψε στη δράση στην ηλικία των 47 ετών.
Για τα μάτια μας μόνο, το αγγλόφωνο ιταλικό ηλεκτρονικό περιοδικό προσφέρει άφθονο υλικό για X-οφθαλμόλουτρα στο τεύχος Σεπτεμβρίου.

'06
RC211V

'It's a road bike with a V5 motor derived from the RC211V MotoGP bike'
THE TOURER
MORE NEW H


HAYDEN
69
Supermoto
Supermoto



Μάνος Κάτσουλας

Ο σοφός λαός έχει ένα ρητό. Η δύναμη λέει διαφθείρει. Καθότι δεν έχω υπάρξει ποτέ πολιτικός, δεν είμαι σε άμεση θέση να αμφισβητήσω την εγκυρότητα αυτής της δήλωσης, αν και δε μου ακούγεται λανθασμένη. Αυτό που δεν λέει δυστυχώς το ρητό, είναι το πόσο εύκολα συνηθίζει κανείς στη δύναμη και τη θεωρεί δεδομένη.

Διαφθορά και συνήθεια

Όσο ωραία και αν είναι τα κυβικά, η ροπή και η ισχύς, έχουν ένα μεγάλο κακό. Η μάλλον δύο. Σε κάνουν μπλαζέ σε ότι υποδεέστερο καβαλάς – και σε κάνουν να τεμπελιάζεις. Έξω από το περιθαλπτικό περιβάλλον της πίστας, από ένα σημείο και μετά σιγά – σιγά σταματάς να ασχολείσαι με κάθε στροφή χωριστά. Άλλωστε έχεις πάντα το περιθώριο του γκαζιού να σου καλύψει την όποια διαφορά και, κακά τα ψέματα, τα όρια στις σύγχρονες μοτοσυκλέτες είναι τόσο υψηλά που αν αρχίσεις να τα ψάχνεις σε δημόσιους δρόμους δε θα αργήσει καθόλου η ώρα που θα φας τα μούτρα σου εντυπωσιακά. Η άσφαλτος δεν σηκώνει ούτε δείγμα των κλίσεων που μπορούν να πάρουν οι σημερινές μοτοσυκλέτες, τα χιλιόμετρα που μαζεύονται ανάμεσα στις στροφές είναι πολλά, και βρίσκεσαι εκτεθειμένος στη βλακεία του κάθε ενός και στις κακοτεχνίες της ασφάλτου – για να μη μιλήσουμε για το πόσο περιορισμένα είναι τα περιθώρια λάθους.

Οπότε, η συνεχίζεις και τσακίζεσαι, ή κόβεις ρυθμό, σταματάς να κυνηγάς τα όρια και γίνεσαι σαφώς πιο ασφαλής για εαυτό και αλλήλους. Σοφή, ώριμη και έξυπνη κίνηση. Σαφώς. Έλα όμως που έτσι γλιτώνεις μεν κρύο ιδρώτα αλλά χάνεις παράλληλα και την απόλαυση... Οι διαδρομές γίνονται περισσότερο θέματα ρουτίνας, και αργά η γρήγορα ή γίνεσαι ευθειάκιας, ή χάνεις την όρεξη που κάποτε είχες να βουτάς τα κλειδιά και να βγαίνεις βόλτα, έτσι απλά για τη βόλτα. Και αρχίζεις τα «ε μωρέ, τώρα μεγαλώσαμε, δεν είμαστε για τέτοια, πονάει και η μέση μου...», και ετοιμάζεσαι για το γηροκομείο στα 30 σου, αναπολώντας τα παλιά τα χρόνια που ήταν καλύτερα. Ή, κάνεις κάτι έξυπνο: υποκυβίζεις. Ποιό ακριβώς είναι το νόημα του να υπολειτουργείς μια ζούμπερ ντούπερ μοτοσυκλέτα κάθε μέρα, πέρα από την απόλαυση της ιδιοκτησίας της; Η χαρά της μοτοσυκλέτας πέρα από την αναζήτηση των ορίων είναι η περιπέτεια, η απόλαυση, η χαρά του να ξεφεύγεις – αλλά πέρα του αρχικού σοκ που συνηθίζεται γρήγορα, δεν υπάρχει μεγάλη χαρά στο να είσαι αντί για μοτοσυκλετιστής επιβάτης.

Μια από τις απολαυστικότερες διαδρομές που έχω κάνει τελευταία δεν ήταν με κάποιο τούμπανο, αλλά με ένα ταπεινό 150άρι SH, φορτωμένο μπούνια, δικάβαλο σε ορεινό στροφιλίκι. Εντελώς λάθος όχημα για τη διαδρομή; Σίγουρα. Απολαυστικό; Απίστευτα. Εκεί που ξεκίνησα πιστεύοντας ότι θα με έπαιρνε ο ύπνος κάπου στη μέση, ξανα-ανακάλυψα τη χαρά των μικρών κυβικών, την ξεχασμένη εμπλοκή του εγκεφάλου σε καθημερινές διαδρομές. Ξαφνικά, κάθε χιλιομετράκι στην είσοδο είχε σημασία, κάθε στροφή απαιτούσε μελέτη και νοητική χάραξη της ιδανικής γραμμής πριν την είσοδο, ώστε να διατηρηθεί η φόρα και να βγει η ανηφόρα. Μια διαδρομή που την έχω κάνει άπειρες φορές, με διάφορες μεγάλες μοτοσυκλέτες, απέκτησε ξαφνικά ενδιαφέρον, με έκανε να νιώσω ζωντανός, να θυμηθώ γιατί αγάπησα τα δίκυκλα. Και όλα αυτά με ένα σκούτερ, ότι πιο εύκολο και αδιάφορο οδηγικά υπάρχει σε δύο ρόδες. Γιατί; ακριβώς λόγω των ταπεινών προδιαγραφών του, ακριβώς επειδή η διαδρομή έπαιζε με τα όριά του, και όχι στο 1/10 αυτών. Αντικαθιστώντας νοητικά το σκούτερ με κάτι που να έχει συμπλέκτη και ταχύτητες, απαιτώντας περισσότερη εμπλοκή, και λίγα κυβικά παραπάνω, άρχισε να ξυπνά πάλι μέσα μου η όρεξη για βόλτες – και η ανάγκη να βρω λίγο χρόνο να φτιάξω το Serow που έχει μείνει στάσιμο μετά το κομμάτι στο προηγούμενο τεύχος.

Μεγαλώσαμε και οι επιθυμίες μας έγιναν ανάγκες έλεγε η διαφήμιση. Κάνοντας όμως τα όνειρά μας πραγματικότητα, κάπου χάσαμε την ουσία. Αφήστε τα SuperSport για τις πίστες, για το περιβάλλον που έχουν σχεδιαστεί και το μοναδικό που μπορείτε να ξεδιπλώσετε τις δυνατότητές τους – και πάρτε κάτι μικρότερο, ένα παλιό εντουράκι που το παίρνεις για ένα κομμάτι ψωμί, και βγείτε μια βόλτα. Ίσως να θυμηθείτε και εσείς γιατί αγαπήσατε τις μοτοσυκλέτες – και πόση χαρά μπορεί να προσφέρει η κάθε απλή, καθημερινή διαδρομή.

Κάνε τον Κινέζο

Σπύρος Τσαντήλας

"αφού η Ε.Ε. τα θεωρεί αντάξια των πολιτών της και η ελληνική κυβέρνηση τους επιτρέπει να πωλούνται κανονικά, τότε αυτό για μένα θα πρέπει να σημαίνει πως είμαι καλυμμένος"

Μπαίνω, που λέτε, μιαν όμορφη πρωία στην ιστοσελίδα του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.Α., www.seaa.gr) να χαζέψω στατιστικά στοιχεία πωλήσεων μοτοσυκλετών – και σε pdf παρακαλώ οι μπαγάσηδες για να συγκινούμαι που μου θυμίζει eBike.

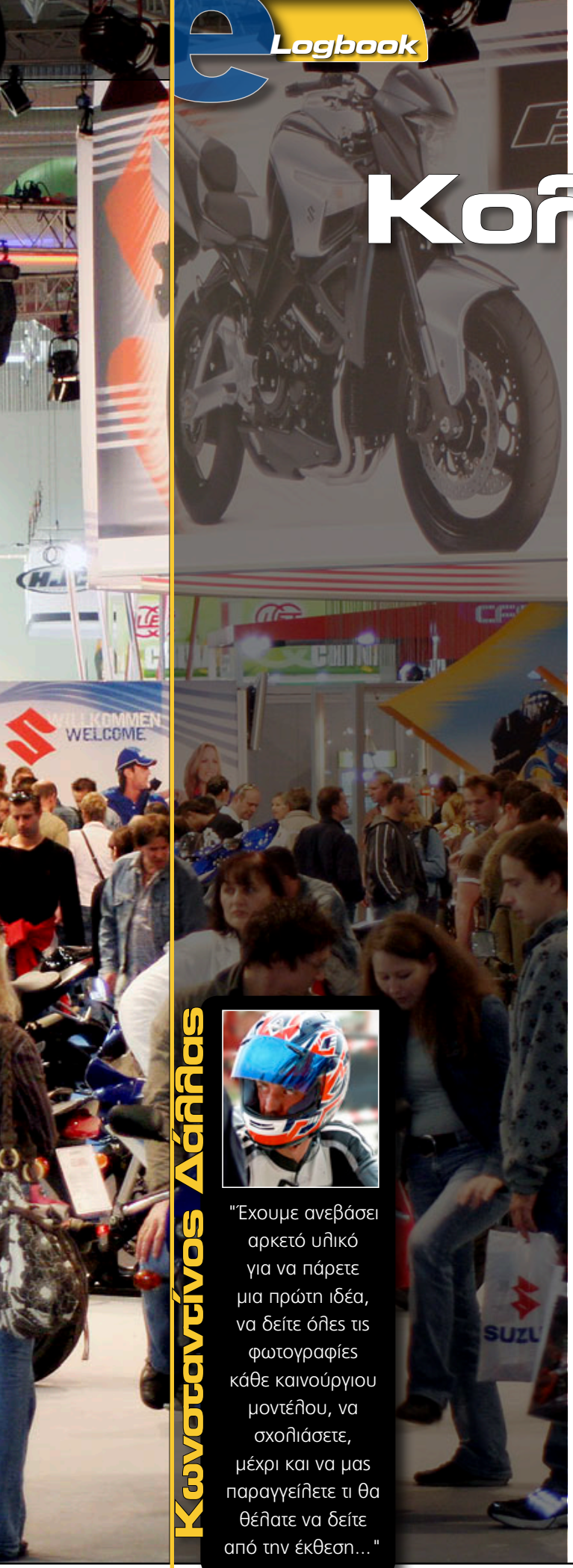
Δεν ξέρω αν το έχει πάρει κανείς είδηση, αλλά φέτος έχει συντελεστεί μια κοσμοϊστορική αλλαγή στην κατάταξη των πωλήσεων. Από τον φετινό Φεβρουάριο και μετά η Yamaha έχει πάρει κεφάλι στις πωλήσεις δικύκλων από τη Honda. Θέλω να δω πότε γύρισε αυτή η ισορροπία, γιατί στο μυαλό μου πάντα είχα την εικόνα πως η κορυφή είναι καπαρωμένη από μια και μόνη εταιρεία λες κι έχει συνάψει συμβολαιογραφική πράξη με τον Ουρανό. Τα δημοσιευμένα στατιστικά ξεκινούν το 2000, οπότε ανασκάπτω νούμερα της τελευταίας οκταετίας. Όσο και να ψάχνω, στην περίοδο αυτή η Honda κατείχε μονίμως την κορυφή των πωλήσεων, ενίοτε και με διαφορά από τη δεύτερη Yamaha, τόσο συνολικά όσο και ανά μήνα. Τελευταίος μήνας στην κορυφή καταγράφεται ο Ιανουάριος 2008. Από τον Φλεβάρη η κορυφή ήρθε τούμπα και παραμένει έτσι ως και τον περασμένο μήνα. Πολύ θα ήθελα να δω και στοιχεία πωλήσεων ανά μοντέλο. Θα το ψάξω και, αν βρω κάτι, θα επανέλθω.

Στο μεταξύ είναι και κάτι άλλο που αναπόφευκτα παρατηρεί κανείς. Μέχρι πριν μερικά χρόνια, όχι πολλά, όλη η αγορά του δικύκλου στην Ελλάδα καταχωρημένη σε φθίνουσα σειρά χωρούσε σε μια, άντε βία δύο σελίδες Α4 με εύλογο μέγεθος γραμματοσειράς. Με τις ίδιες διαστάσεις πλέον, ένα pdf φύλλο πωλήσεων Ιανουαρίου - Αυγούστου 2008 απαιτεί 7 σελίδες. Από τη δεύτερη σελίδα και μετά πασχίζεις να βρεις ένα όνομα στοιχειωδώς οικείο, καλωσήρθες στην Κίνα και τη νοτιοανατολική Ασία. Μιλάμε για δεκάδες φίρμες που η καθεμία πουλάει από μερικά ως εκατοντάδες κομμάτια, άρα το μερίδιο αγοράς που τους αναλογεί αθροιστικά είναι πλέον υπολογίσιμο. Όταν ο πρώτος στην οκταετία αυτή πουλά ένα χοντρικό μέσο όρο 15,000 μοτοσυκλετών ετησίως, είναι προφανές πως μια δύναμη που υπερβαίνει το 10% είναι σημαντική, γεγονός που ενισχύεται από τον ρυθμό ανάπτυξής της. Κάπου σε αυτό το ποσοστό άλλωστε βρίσκεται η τρίτη της ελληνικής αγοράς, Piaggio.

Η μεγάλη διαφορά από τις γνωστές αντιπροσωπείες είναι ότι αυτό το 10% είναι κατακερματισμένο. Πλην κάποιων πιο μεγάλων εταιρειών με σαφή αντιπροσώπευση και πλήρεις υπηρεσίες, ένα μεγάλο ποσοστό των προϊόντων αυτών εισάγεται από κλασικούς εμπόρους "εισαγωγαί εξαγωγαί γενικόν εμπόριον". Θα τα δούμε σε σούπερ μάρκετ, σε τηλεπωλήσεις και ταχυδρομικές πωλήσεις, συχνά θα πωληθούν μόνο σε τμήμα της χώρας πέριξ της περιοχής όπου εδρεύει ο εκάστοτε εισαγωγέας. Είναι όλα αυτά τα μηχανάκια που με κάνουν να αναρωτιέμαι σε ποια χώρα (της Ε.Ε.) να πήραν έγκριση Τύπου ή πού θα το πήγαινα για σέρβις με εγγύηση αν το αγόραζα. Απορίες που έχω μερικές φορές ε;

Αλλά, αφού η Ε.Ε. τα θεωρεί αντάξια των πολιτών της και η ελληνική κυβέρνηση επιτρέπει να πωλούνται κανονικά, τότε αυτό για μένα θα πρέπει να σημαίνει πως είμαι καλυμμένος ως προς τις υποχρεώσεις του εισαγωγέα σε προδιαγραφές και υποστήριξη. Ακόμη κι αν αυτός είναι μια αλυσίδα σούπερ μάρκετ. Αυτό σημαίνει να ζεις σε μια σωστά δομημένη κοινωνία.

NG
Brake Dist
SUZUKI
SUZUKI
pacsafe



Κολωνία ώρα μηδέν

Έχετε καταλάβει πιστεύω ότι αυτή η στήλη γράφεται κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή. Έξι παρά γράφει το ρολόι του υπολογιστή μου, ξημερώματα Δευτέρας 6 Οκτωβρίου. Στις 14.30 της ίδιας μέρας, ο Σπύρος και εγώ πετάμε για Κολωνία, πράγμα που σημαίνει ότι στις 12.30, άντε 13.00 θα πρέπει να είμαστε στο αεροδρόμιο. Δεν συζητάμε για βαλίτσες και τα σχετικά συμπράγκαλα, εδώ καλά-καλά δεν έχουμε τελειώσει με τα του τεύχους που διαβάζετε αυτή τη στιγμή, τα πράγματά μας θα ετοιμάζουμε τώρα;

Έχω την αίσθηση πάντως ότι όλο το τρέξιμο και το ξενύχτι που έχουμε ρίξει αυτές τις μέρες για την Κολωνία δεν θα πάει χαμένο - ίσα-ίσα που θα αλλάξει αρκετά τον τρόπο που ερχόμαστε σε επαφή με το αναγνωστικό κοινό. Έχουμε ετοιμάσει κάτι πολύ καλό για όλους εσάς και πιστεύουμε ότι θα καταφέρουμε να ανοίξουμε ένα ακόμη καλύτερο κανάλι επικοινωνίας μέσα από αυτό. Το live.ebike.gr κάνει το ντεμπούτο του σήμερα, την ώρα που εμείς θα ταξιδεύουμε για την έκθεση. Έχουμε ανεβάσει αρκετό υλικό για να πάρετε μια πρώτη ιδέα, να δείτε όλες τις φωτογραφίες κάθε καινούργιου μοντέλου, να σχολιάσετε, μέχρι και να μας παραγγείλετε τι θα θέλατε να δείτε από την έκθεση. Ξεχάστε την απλή παράθεση φωτογραφιών και ξερών σχολίων - το live είναι κάτι πιο "προχωρημένο". Παρακολουθήστε το από το βράδυ της Τρίτης 7 Οκτωβρίου που θα "κλείσει" η πρώτη μέρα της έκθεσης και θα αρχίσουμε να το εμπλουτίζουμε. Περιμένουμε σχόλια και προτάσεις - σήμερα κιόλας.

Τι γίνεται με τα Long Term;

Όσοι από εσάς έχετε στείλει mail για να οδηγήσετε ένα εκ των δύο KTM που έχουμε θέσει στη διάθεσή σας, μην απογοητεύεστε επειδή καθυστερεί να σας έρθει η απάντηση. Έχουμε ξεκινήσει επαφές με αρκετούς από εσάς, αλλά είστε ήδη τόσοι πολλοί που με δυσκολία προλαβαίνουμε να το διαχειριστούμε. Το όλο εγχείρημα δείχνει μεγαλύτερο από τις δυνάμεις μας, αλλά έχουμε βρει μια φόρμουλα και πιστεύουμε ότι θα μπορέσετε να τα οδηγήσετε όλοι όσοι έχετε δηλώσει συμμετοχή. Εν αναμονή και του "καινούργιου" 690SM που θα αντικαταστήσει το κλεμμένο "μας" που ακόμη το ψάχνουμε. Σε αναμονή σας έχω ακόμη και για το ειδικό site για τα long term, που θα "σκάσει" στον αέρα μια από αυτές τις μέρες. Τελειώνει και αυτό, να δω τι άλλο θα προλάβουμε να κάνουμε τον Οκτώβριο. Έχω υποσχεθεί χωματερή έξοδο, τόσο σε εσάς όσο και σε καλούς φίλους, ενώ χρωστάμε και κάτι δοκιμές που αναβάλλονται λόγω καιρού. Άσε που μόλις επιστρέψουμε από την Κολωνία θα πρέπει να βάλουμε τα πράγματα σε μια σειρά, μόνο και μόνο για να ξαναφύγουμε αρχές του επόμενου μήνα για την άλλη έκθεση στο Μιλάνο. Κάπου εκεί έρχεται και το τελευταίο trackday του trackbike.gr για το 2008, ένα-δυο σχολεία 0-300 Riding School και CSS... Δεν μας βλέπω να ησυχάζουμε ούτε τον κατά τα άλλα ανένεργο μοτοσυκλετιστικά χειμώνα που πλησιάζει...

Κωνσταντίνος Δάλλας

"Έχουμε ανεβάσει αρκετό υλικό για να πάρετε μια πρώτη ιδέα, να δείτε όλες τις φωτογραφίες κάθε καινούργιου μοντέλου, να σχολιάσετε, μέχρι και να μας παραγγείλετε τι θα θέλατε να δείτε από την έκθεση..."

από τις 7 (

ζωντανά από

http://live

με την ευγενική χορηγία τ

Οκτωβρίου
ό την έκθεση

e.ebike.gr

ης ΑΦΟΙ Βασσάλου Ε.Π.Ε.