Τεύχος 08 • Νοέμβριος 2008

ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

EICMA

FIRST RIDES

MOTO GUZZI

V7 CLASSIC

YAMAHA

XT660Z TENERE

RACING

ΑΥΛΑΙΑ ΣΤΑ GP

COVER STORY

DUCATI STREETFIGHTER

LONG TERM ΤΟ 690 ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ! • **FEATURES** YAMAHA SEROW: ΤΟ ΣΗΡΙΑΛ

"Κι όμως είμαι ακόμα εδώωωω..."

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood,
mike@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

Παρατηρήσεις,
απειλές & ό,τι άλλο — info@ebike.gr
Απλή αλληλογραφία — letters@ebike.gr
Σχεδιαστικές διαφωνίες — design@ebike.gr
Φωτογραφικές ανησυχίες — shutter@ebike.gr
Εμπορικές συναλλαγές — sales@ebike.gr

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

The Front
Ανάμεσα στην Κολωνία και το Μιλάνο, όλο και κάποια νέα περίσσεψαν — 10

Intermot 2008
Τα αστέρια και τα παραλειπόμενα της έκθεσης — 20

First Rides
Moto Guzzi V7 Classic — 44
Εμφάνιση και άνεση.
Το V7 δίνει μαθήματα κοινωνικοποίησης
Yamaha XTZ660 Tenere — 56
Ο Σπύρος συνεχίζει τα μαθήματα χώματος στη σέλα του Tenere

Cover Story
Ducati Streetfighter — 70
Το 1098 βάζει τα νεγκλιζέ του και έρχεται να σας ανάψει τη φαντασία

Feature
Yamaha Serow — 82
Ο αγώνας της αναστήλωσης συνεχίζεται.
Δεν το άφηνε στην ησυχία του;

Long Term
KTM 690 Supermoto — 94
Ο Μάνος οδηγεί το νέο 690 και βλέπει τι έχασε

Racing
Editorial — 102
Μονομάρκα, περίεργα παιχνίδια και υποβάθμιση των MotoGp
Gossip — 104
Αποχώρηση της KTM από τα 250 και οι μεταγραφές πέφτουν σύννεφο
MotoGP: Phillip Island - Valencia — 118
Και η επίσημη αυλαία πέφτει για το 2008
Racing Lines — 136
Ο Rossi καλοβλέπει την Jolie και ο SuperSic ακόμα ψάχνεται
eCycle — 140
Ποδήλατο θέλετε ε;
Άς τα πιάσουμε από την αρχή.

The Back
Press — 146
Ducatia και Ιαπωνικά Dragster στην Αμερική
eThesis — 148
Νύχτα που παίρνεις τα βουνά...
exodus — 150
Η πτώση του καπιταλισμού και η κοινωνία

Τεύχος 08 • Νοέμβριος 08

Φωτό εξωφύλλου: Ducati

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

Σπύρος Τσανάλας

Έκθεση μαθητού eBike.gr

Κολωνία ήταν και πέρασε, καλώς το Μιλάνο. Οι εξελίξεις τρέχουν και τρέχουμε για να είμαστε παρόντες σε όλες. Άκουσα πολλά αρνητικά σχόλια για την Intermot, με απόψεις που αντηχούσαν βαρεμάρα, φτώχεια, έλλειψη ενδιαφέροντος. Δεν θα συμφωνήσω. Ήτουλάχιστον, ακόμη κι αν ενδώσω σε κάποιες από τις αρνητικές κριτικές, δε διστάζω να δηλώσω πως οι αιτίες μου άρεσαν! Εξηγούμαι.

Λένε ότι η Intermot δεν είχε τον πλούτο που χαρακτήριζε άλλες εποχές. Νομίζω όμως πως αυτό είναι εύκολα κατανοητό αν σκεφτούμε πως το διεθνές περιβάλλον αυτή τη στιγμή δεν ευνοεί τις μεγάλες επενδύσεις, ειδικά όταν οι αγοραστικές ατμομηχανές της μοτοσυκλέτας είναι οι Η.Π.Α. και η Ευρώπη, δύο ήπειροι με βαθιά οικονομικά προβλήματα, βυθισμένη καταναλωτική πίστη και προβλέψεις για μηδενικούς (ή και αρνητικούς) ρυθμούς ανάπτυξης. Τι έκαναν λοιπόν οι κατασκευαστές γι' αυτό; Έκαναν τα προβλεπόμενα. Αφενός έδωσαν το απαραίτητο χρήμα στις κατηγορίες βιτρίνας, όπως είναι τα superbikes, με τις Aprilia και Yamaha να στρέφουν τα φώτα της δημοσιότητας πάνω τους. Μετά απολαύσαμε μια σειρά μοντέλων που ουσιαστικά αποτελούν παραλλαγές σε γνωστά θέματα, όπως είναι το XJ6 Diversion, το Monster 1100 και η ανανέωση της σειράς K της

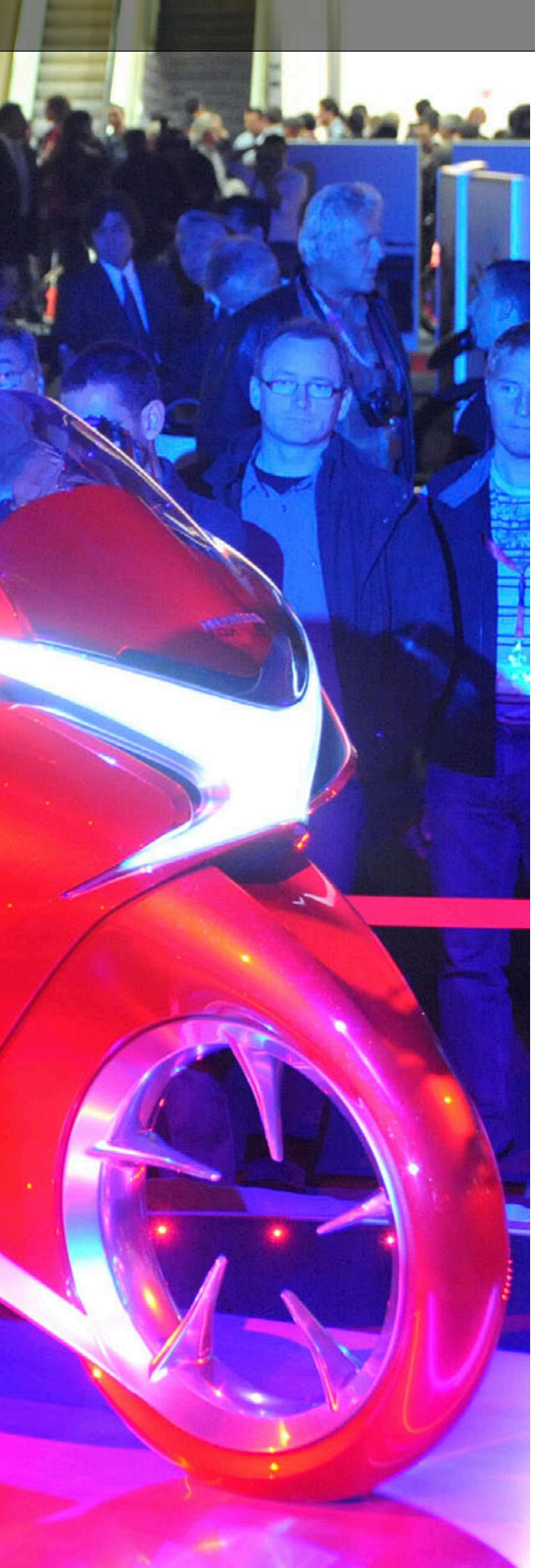
όλες οι μοτοσυκλέτες που ντεμπουτάρησαν στην Κολωνία είχαν ήδη παρουσιαστεί μέσω Διαδικτύου

BMW στα 1300cc χωρίς πολλές άλλες αλλαγές ουσίας. Μιλάμε για μοτοσυκλέτες που παράγονται "φτηνά" και, είτε εναρμονίζουν κάποια υπαρκτά μοντέλα με τον ανταγωνισμό ή απλά προσφέρουν πιο φτηνές εναλλακτικές στον κόσμο που δεν είναι άμεσα διατεθειμένος (ή και ικανός) να βγάλει πενταψήφια νούμερα από την τσέπη του.

Στην τελική, πάντως, πηγαίνετε μια βόλτα στα Περιεχόμενα του live.ebike.gr και θα δείτε ένα σημαντικό αριθμό νέων μοντέλων, γεγονός που απλά μεταφράζεται σε μια έκθεση που είχε αρκετά να πει. Το πρόβλημα που συνδέεται με τις αρνητικές κριτικές είναι μάλλον επικοινωνιακό κατά τη γνώμη μου. Βλέπετε, όλες οι μοτοσυκλέτες που ντεμπουτάρησαν στην Κολωνία είχαν ήδη παρουσιαστεί μέσω Διαδικτύου από τις εταιρείες – κάποιες ένα μήνα νωρίτερα, όπως οι Yamaha. Ναι μεν τις είδαμε για πρώτη φορά από κοντά στη Γερμανία, αλλά όταν ο παρουσιαστής ανασήκωνε το πέπλο δεν υπήρχε μυστήριο, ξέραμε από πριν τι υπήρχε από κάτω.

Αυτό ακριβώς είναι και αυτό που μου αρέσει! Όπως και το κάνουμε, χαίρομαι που βλέπω πως το Διαδίκτυο αρχίζει να παίρνει τα σκήπτρα στην ενημέρωση, καθότι και το ebike.gr είναι ένα διαδικτυακό παιδί.
Το ίδιο μοτίβο φαίνεται πως θα κυριαρχήσει και στο Μιλάνο, με τη Ducati να ανακοινώνει επίσημη πρώτη του νέου της Streetfighter στο Internet μια μέρα πριν ανοίξει τις πύλες της η EICMA. Να γιατί γουστάρω, γιατί το ebike.gr έχει την είδηση στις σελίδες αυτού του τεύχους που διαβάζετε τώρα, χάρη στις δυνατότητες που μας παρέχει ο κυβερνοχώρος. Αύριο, με το καλό, που θα βρίσκομαι στο Μιλάνο, θα το καβαλήσω κιόλας!

Πάμε πάλι πίσω στην Κολωνία τώρα. Θέλω να χαρίσω απλόχερα συγχαρητήρια στους Γερμανούς γιατί όταν οργανώνουν κάτι το κάνουν άριστα. Δεν είναι η πρώτη έκθεση που πηγαίνω αλλά ήταν η πρώτη μου σε γερμανικό έδαφος και εκεί ο πτωχός Έλλην ανακαλύπτει τι σημαίνει οργάνωση. Θα χρειαζόμουν 10 σελίδες για να απαριθμήσω τις φορές που τους παραδεχτήκαμε με τον Δάλλα. Υπέροχο Κέντρο Τύπου με υπολογιστές και Internet για όλους, φτηνό και καλό φαγητό, χώροι αποθήκευσης για να μη γυρνάμε ολημερίς με 10 κιλά press kit στις πλάτες μας, μέχρι και Press Taxi για να μας μεταφέρει από τη βόρεια είσοδο στη νότια, όπου και η στάση του τραμ. Όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ήταν δωρεάν με επίδειξη εισιτηρίου στην Intermot, τόσο για τους δημοσιογράφους, όσο και για το κοινό! Μέσα στην έκθεση τα πάντα ήταν άψογα οργανωμένα, ουρές πουθενά, σαφής σήμανση, άφθονος χώρος, απόλυτη καθαριότητα παρά τα τεράστια νούμερα επισκεπτών – μέχρι και καπνιστήρια ανά 10 μέτρα είχαν προβλέψει οι αθεόφοβοι, παρόλο που στη Γερμανία το τσιγάρο έχει εξοβελιστεί από κάθε εσωτερικό χώρο! Φυσικά, οι 1,100 εκθέτες και οι αμέτρητες παράλληλες εκδηλώσεις εξυπακούονται, ενώ δεν πρέπει να αμελήσω να αναφέρω πως και ο ίδιος ο εκθεσιακός χώρος (Koelnmesse) έχει κατασκευαστεί εξαρχής για να προσφέρει αυτού του



επιπέδου τις υπηρεσίες. Δεν είναι κάτι άλλο που νοικιάζουμε επειδή έχει άδειους χώρους…

Στα καθ' ημάς πάλι. Η ζωντανή μας κάλυψη αποδείχθηκε υπέροχη ιδέα, καθώς μόνο στις τρεις ημέρες της επίσκεψής μας στην Intermot η ιστοσελίδα live.ebike.gr δέχτηκε 36,000 επισκέψεις και 250,000 hits. Αυτό σημαίνει πως σας άρεσε και για μας μεταφράζεται σε συνέχεια τέτοιων πρωτοποριακών κινήσεων. Μέσα στο 2009 έχουμε μερικές που θα ανοίξουν πολλά μάτια στην Ελλάδα, μείνετε συντονισμένοι!

Τέλος, επειδή λέει είμαι Τσαντήλας και έχω καθήκον να γκρινιάζω, έχω να πω δυο κουβεντούλες για ένα θέμα που μου έκανε κάκιστη εντύπωση. Αναφέρομαι στο περίφημο πρωτότυπο V4 της Honda. Ένα θέμα που σχολιάστηκε αρνητικά στο Κέντρο Τύπου ήταν η παρουσίαση της εταιρείας. Ο κόσμος περίμενε να δει κάτι περισσότερο από ένα ABS για τα CBR κι ένα CBF 125, αλλά αυτό δεν είναι πρόβλημα, έχει και Μιλάνο άλλωστε. Ήταν όμως κάπως χαρακτηριστικές οι φάτσες γύρω από περίφημο πρωτότυπο την ώρα που σηκωνόταν το πέπλο μυστηρίου. Πολλοί περίμεναν να δουν κάτι πρωτοποριακό, κάτι που θα περίμεναν με αγωνία να καβαλήσουν. Αντ' αυτού η Honda εμφάνισε ένα προχειροφτιαγμένο πλαστικό μοτοσυκλετοειδές πράγμα που δεν πείθει κανέναν πως μπορεί κάποτε να βγει στην παραγωγή. Γιατί, όπως ξέρουμε ως τώρα, οι μοτοσυκλέτες έχουν λάστιχα, κινητήρα και αναρτήσεις, τίποτε εκ των οποίων δεν είχε το περίφημο πρωτότυπο. Αυτό κάποιοι το εξέλαβαν ως "αυτό που ονειρευόμασταν" και άλλοι δήλωναν με περίσσεια αυτοπεποίθηση πως "το μέλλον έχει τροχούς χωρίς κέντρα"! Οκ, as το δω να το πιστέψω. Ως τότε όμως το μυαλουδάκι μου πάει στο κακό – και δεν ήμουν ο μόνος... Πως η Honda επιχείρησε έναν μάλλον άκομψο αντιπερισπασμό στο Aprilia RSV4. Μόνο που η Aprilia, μας αρέσει ή όχι, έχει έναν αληθινό V4 κινητήρα που παρουσιάστηκε πριν δύο χρόνια και μια μοτοσυκλέτα σε έκδοση αγώνα και δρόμου, με επιβεβαιωμένη συμμετοχή και δύο αναβάτες στα SBK. Τώρα, αν κάποιος θεωρεί πως του ανήκουν τα πνευματικά δικαιώματα του τετρακύλινδρου V κινητήρα, καλά κάνει και εκθέτει όλη του την ανάλογη ιστορία, αλλά αυτό το "πρωτότυπο" τι το ήθελε; Για να ψαρώσει ποιον; Τις επόμενες εβδομάδες από την Intermot έκανα μια βόλτα από τα πρωτοσέλιδα περιοδικών από όλο τον κόσμο. Μόνο κάποια περιοδικά μάσησαν το κουτόχορτο κι αυτό είναι ένα θέμα που το συζητάμε κατά πόσον έχει να κάνει με ευπιστία ή όχι... Οι περισσότεροι απλά το αγνόησαν, περιορίζοντάς το σε μια θέση στην κάτω γωνία με λιγοστά σχόλια. Γιατί επικαιρότητα είναι η μοτοσυκλέτα που όχι απλά μοιάζει αληθινή, αλλά είναι και θα την καβαλήσω σε λίγο καιρό.

Στο μεταξύ, αν τυχόν πέσει κάνας φούρνος και το εν λόγω V4 μπει στην παραγωγή, μην ανησυχείτε, κάποια φημισμένη αγγλική εφημερίδα θα το έχει εξώφυλλο τουλάχιστον τρία χρόνια πριν, δίπλα στο VFCBR V5 RRR…

the front

Όλα όσα δεν είδατε στο live.ebike.gr από την Intermot και φυσικά όλη η τρέχουσα επικαιρότητα στο "μεσοπολεμικό" διάστημα ως την EICMA στο Μιλάνο – τον επόμενο "ζωντανό" σταθμό μας

KTM Zero Emission

Με τους πράσινους ανά τον πλανήτη να ωρύονται και τις πόρτες να κλείνουν σιγά-σιγά για τις μοτοσυκλέτες εκτός δρόμου, ήταν απλά θέμα χρόνου να αρχίσουν να παρουσιάζονται εναλλακτικές λύσεις.

Με την ιστορία της KTM στο χώμα, δεν είναι καθόλου μα καθόλου παράξενο, που η πρώτη βιώσιμη εναλλακτική μοτοσυκλέτα είναι Αυστριακή. Το KTM Zero Emission είναι η ηλεκτρική πρόταση της KTM, ένα πρωτότυπο που δε θα αργήσει καθόλου να βρει το δρόμο του στις βιτρίνες των καταστημάτων. Ο κινητήρας εσωτερικής καύσης (δίχρονος ή τετράχρονος, φανταστείτε τον όπως θέλετε), έχει πάρει τη θέση του στον κάδο των αχρήστων παρέα με το ντεπόζιτο, την εξάτμιση και όλα τα παρελκόμενά του. Στο ουσιαστικά γυμνό πλέον πλαίσιο, τοποθετήθηκε ένας ηλεκτροκινητήρας βάρους μόλις 17 κιλών, πνευματικό παιδί της συνεργασίας της KTM με την Arsenal Research. Με την τυπική για ηλεκτροκινητήρες απόδοση όλης της ροπής από μηδέν στροφές και χάρη στο χαμηλό βάρος που δεν ξεπερνά καν τα 90 κιλά, το Zero Emission έχει σύμφωνα με την KTM επιδόσεις αντίστοιχες με ένα συμβατικό enduro (αδιευκρίνιστου ως τώρα κυβισμού). Η ισχύς του πρωτοτύπου που αγγίζει τους 9,4 ίππους δε θα λέγαμε ακριβώς ότι εντυπωσιάζει, σε αντίθεση με τα 4,1 kgm ροπής σε μια τόσο ελαφριά μοτοσυκλέτα. Η αυτονομία του Zero Emission βρίσκεται προς το παρόν στα 40 λεπτά "αγωνιστικής οδήγησης", νούμερο άκρως ανταγωνιστικό τη στιγμή που η επαναφόρτιση δεν αναμένεται να ξεπερνά τη μία ώρα.

Όπως όλες οι μοτοσυκλέτες εκτός δρόμου της εταιρείας, έτσι και το ηλεκτρικό εντούρο είναι σχεδιασμένο και για περιορισμένη ασφάλτινη χρήση, με σκοπό να πωλείται παράλληλα και όχι να αντικαταστήσει τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Η εξέλιξη συνεχίζεται αδιάλειπτα, και δε θα παραξενευτούμε καθόλου όταν θα δούμε όλο και πιο αποδοτικά πρωτότυπα στα δύο επόμενα χρόνια, πριν την επίσημη παραγωγή του Zero Emission.

MV Agusta Bestiale

Βαρεθήκατε να βλέπετε το Brutale σας; Θεωρείτε ότι παρείναι κοινότυπο και παραφορεμένο; Θα μπορούσαμε και μάλλον θα έπρεπε να σας παραπέμψουμε σε κάποιον ειδικό, και προς μεγάλη μας χαρά μπορούμε πλέον να το κάνουμε και επίσημα – άσχετα αν στη συγκεκριμένη η πρόταση δεν περιλαμβάνει αναπαυτικούς καναπέδες αλλά ολίγη από Carbon.

Το πνευματικό παιδί του σχεδιαστή Yacouba Galle, που είδαμε ως πρωτότυπο στο σαλόνι του Παρισιού το 2007, μπαίνει πλέον κανονικά σε παραγωγή, όχι ως ξεχωριστή μοτοσυκλέτα, αλλά ως κιτ μετατροπής του δικού σας Brutale. Το σετάκι περιλαμβάνει πλήρες κουστούμι, με carbon ρεζερβουάρ 15 λίτρων, μάσκα που χωρίς τα led του πρωτοτύπου φέρνει κάτι σε τελευταία KTM, φτερό για τον εμπρός τροχό, ουρά, περίβλημα ψυγείου και όλα τα περιφερειακά τζιβιτζιλίκια που χρειάζονται για την τοποθέτηση. Η διάθεση θα αρχίσει το Δεκέμβριο του 2008, με μια περιορισμένη λευκή περλέ έκδοση 20 τεμαχίων να τιμάται 6390€. Για περισσότερες πληροφορίες και για να κλείσετε το δικό σας κιτ μετατροπής, πεταχτείτε μια βόλτα στο http://bestiale.yacouba.com

Suzuki GSX-R 1000 Rizla

Με τις ρέπλικες των SBK και MotoGP να γίνονται όλο και περισσότερο της μόδας, η Σφακιανάκης ΑΕΒΕ παρουσίασε μια συλλεκτική έκδοση που κλείνει τον κύκλο του GSX-R1000 K8, τη Rizla Edition.

Βασισμένη στα χρώματα της αγωνιστικής ομάδας των MotoGP, η ειδική έκδοση του GSX-R δεν αρκείται στις αισθητικές αλλαγές, καθώς η Suzuki φρόντισε να την εξοπλίσει με μπόλικα καλούδια. Έτσι, η έκδοση Rizla έρχεται έτοιμη με εξατμίσεις Yoshimura GP EVO 2, μαζί με το Υ της εταιρείας, μαύρα μανιτάρια, stand stopper και αντίβαρα τιμονιού πάντα της Yoshimura, καθώς και φιμέ ζελατίνα και πίσω stand της Suzuki. Το GSX-R1000 Rizla Edition θα είναι διαθέσιμο σε 25 μόνο τεμάχια στην τιμή των 13,695€.

Piaggio MP3 LT

Μπορεί για εμάς να είναι μια μακρινή ανάμνηση από τις διακοπές και τις συνεννοήσεις των τουριστών με όσους νοικιάζουν μοτοσυκλέτες, αλλά στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης, οι κάτοχοι διπλώματος αυτοκινήτου μπορούν να οδηγούν και μοτοσυκλέτες έως 125 κυβικών.

Η Piaggio αλλάζει τα δεδομένα όμως, τόσο για τους Ευρωπαίους όσο και για τους "σχεδόν" Ευρωπαίους, με την παρουσίαση του MP3 LT. Η νέα έκδοση του πρωτοποριακού MP3 διαθέτει φαρδύτερο μετατρόχιο εμπρός (όρος και αυτός για μοτοσυκλέτες...) που αγγίζοντας πλέον τα 465 mm, μεταφέρει το MP3 σε μια δική του ξεχωριστή ζώνη – κάνοντάς το εν μέρη αυτοκίνητο στα μάτια του νόμου. Έτσι, το MP3 LT γίνεται το πρώτο scooter άνω των 125 κυβικών που μπορεί να οδηγηθεί με δίπλωμα αυτοκινήτου στην Ευρώπη, και το μόνο στην Ελλάδα. Χαράς ευαγγελία λοιπόν για τους αυτοκινητιστές, που θα εκτιμήσουν δεόντως τόσο την αυτοκινητιστική σταθερότητα του MP3, όσο και την σεβαστή οικονομία στην τσέπη τους καθώς δε θα χρειαστεί να εκταμιεύσουν για να βγάλουν και δίπλωμα δικύκλου.

Το LT φυσικά οδηγείται και με δίπλωμα δικύκλου, ενώ λανσάρει παράλληλα και το νέο look της οικογενείας για το 2009, με μάσκα που θυμίζει αυτοκίνητο, ζελατίνα και φανάρια σε γαλάζια απόχρωση και διαφορετική χειρολαβή συνεπιβάτη. Αποκλειστικά για το LT είναι το πεντάλ του φρένου και το συνδυασμένο σύστημα φρένων, υποχρεωτικά και τα δύο για τους οδηγούς αυτοκινήτου, ενώ παραμένουν οι συμβατικές μανέτες των φρένων.

Το MP3 LT είναι διαθέσιμο όπως και το στενότερο αδελφάκι του σε δύο εκδόσεις, 250 και 400 κυβικών, με ισχύ 22.5 και 34 ίππων αντίστοιχα.

Helmet airbag

Το πιο ευαίσθητο σημείο στο ανθρώπινο σώμα, και αυτό που ως τώρα κανένα κράνος ή μπουφάν δεν έχει καταφέρει να προστατέψει αποτελεσματικά, δεν είναι άλλο από τον αυχένα.
Η Dainese έχει κάνει κάποιες δοκιμές, που ως τώρα προορίζονται μόνο για αγωνιστική χρήση, καθώς η εξέλιξη του πρωτοτύπου συνεχίζεται. Αυτό όμως δεν απέτρεψε την APC απ' την παρουσίαση και εξέλιξη του δικού της πρωτοτύπου. Το κράνος της Ισπανικής εταιρείας, που αναμένεται να μπει σε παραγωγή από την άνοιξη του 2009, διαθέτει ενσωματωμένο αερόσακο στο πίσω τμήμα του, ενώ ο οδηγός πρέπει να φέρει μαζί του τον ειδικό αισθητήρα, που επικοινωνεί ασύρματα με το κράνος και μπορεί να τοποθετηθεί και κάτω από τη σέλα. Από τη στιγμή που ο αισθητήρας διαγνώσει ατύχημα, ενεργοποιεί τον αερόσακο που εκτείνεται έως τον 7ο σπόνδυλο, προστατεύοντας τον αυχένα του αναβάτη. Ο συνολικός χρόνος, από την ανίχνευση έως την πλήρη έκταση του αερόσακου είναι σύμφωνα με την APC μικρότερος από 1,5 δευτερόλεπτο. Το σύστημα είναι μόνιμα προσαρμοσμένο στο κράνος (σε αντίθεση με την αγωνιστική φιλοσοφία του συστήματος της Dainese που επιτρέπει την άμεση αποκόλλησή του για συνέχιση του αγώνα) και ανεβάζει το συνολικό βάρος του κράνους στα 1.8 κιλά, όντας το μόνο ουσιαστικό μειονέκτημα που μπορούμε να δούμε από τα τεχνικά χαρακτηριστικά. Η εκτιμώμενη τιμή του κράνους είναι γύρω στα 830€ για την αγορά της Ευρώπης, παίζοντας στο ίδιο επίπεδο ενός κράνους και ενός προστατευτικού για τον αυχένα. Περισσότερες πληροφορίες και Video στο http://www.apcsystem.com/eng/

more stuff...

Η Ducati του μέλλοντος... εκλάπη. Ευτυχώς δεν έκανε φτερά και το μέλλον της Ιταλικής εταιρείας, αλλά μόνο τα όνειρα του Francisco Bertolio, που είδε το αποτέλεσμα των κόπων του να κάνει φτερά 4 μέρες πριν το ραντεβού με τη Ducati για την επίσημη παρουσίαση του πονήματός του. Το μοντέλο, διαστάσεων 50x70x30 cm δεν έχει φυσικά αξία στην ελεύθερη αγορά, σε αντίθεση με το ενδιαφέρον που έχει για τους συλλέκτες.

Οι... πατέντες της Yamaha δίνουν και παίρνουν, και φαίνεται ότι το μέλλον προβλέπεται διαφορετικό για την εταιρεία των τριών διαπασών. Η Yamaha έχει καταθέσει πατέντες τόσο για μετάδοση CVT σε εντούρο μοτοσυκλέτες, όσο και για μοτοσυκλέτες με υβριδικά καύσιμα. Έχοντας ήδη την τεχνολογία των 2x2, το μόνο που μένει είναι να τολμήσουν να τα βγάλουν σε παραγωγή...

Η Vespa όχι μόνο απέκτησε σελίδα στο facebook, αλλά και δικό της group, όπου οι φίλοι της μπορούν να πληροφορηθούν για όλα τα νέα και να συζητήσουν για τις δικές τους εμπειρίες με την ιστορική μοτοσυκλέτα. Είστε ένα κλικ μακριά απ' το http://www.facebook.com/pages/Vespa-Official/19154214559

Μπορεί να έμεινε παράλυτος μετά από ένα stunt, αλλά ο Bob Gill σκοπεύει να επιστρέψει και να θυμίσει στον κόσμο γιατί θεωρούνταν ο μεγαλύτερος αντίπαλος του Evel Knievel. Αν η πρωτοποριακή εγχείρηση επιδιόρθωσης της σπονδυλικής του στήλης με laser ευοδώσει, ο Gill σκοπεύει να περάσει μέσα από 13 πύρινους τοίχους, με μια μοτοσυκλέτα με κινητήρα τουρμπίνας και αερόστατα για φρένα. Τι να πούμε; Καλή επιτυχία...

Η Tokyo Electric Power Co. σκοπεύει να τοποθετήσει 200 σταθμούς ταχείας φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα στο Τόκυο μέσα στο 2009. Το δίκτυο θα περιλαμβάνει αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και σούπερ μάρκετ, ενώ βρίσκονται ήδη σε συζητήσεις με τράπεζες, πολυκαταστήματα και πάρκινγκ. Στόχος οι 1000 σταθμοί στα επόμενα 3 χρόνια.

Norton

Έχει περάσει από 40 κύματα και μερικές τρικυμίες ακόμα, αλλά για μια ακόμα φορά η ιστορική εταιρεία δείχνει σημάδια ανάκαμψης.

Μετά από 15 χρόνια Αμερικανικής κατοχής, η Norton επιστρέφει στην πατρίδα της, χάρη στην ευγενική χορηγία μερικών εκατομμυρίων ευρώ από την τσέπη του Stuart Garner, του Βρετανού επιχειρηματία και ιδιοκτήτη της Norton Racing Ltd. Ο Garner αγόρασε τα σήματα Norton, Manx, Atlas Commando και Dominator, καθώς και την δουλειά εξέλιξης που είχε γίνει από τη Norton Motorcycles Inc, που είχε επενδύσει κοντά στα 10 εκατομμύρια δολάρια για τη σχεδίαση και εξέλιξη του Commando 952 και αργότερα 961SS για την Αμερικανική αγορά. Ο Garner εξελίσσει ήδη μια αγωνιστική μοτοσυκλέτα με κινητήρα wankel, ενώ στα σχέδια είναι μια πλήρης σειρά μοτοσυκλετών που θα επαναφέρει το ιστορικό όνομα στην κορυφή των Ευρωπαϊκών μοτοσυκλετών. Με τις εγκαταστάσεις της Norton να ετοιμάζονται δίπλα στο Donington Park, η αγωνιστική εμπειρία λαμβάνεται ως δεδομένη. Αυτό που μένει να αποδειχτεί, είναι το κατά πόσο θα επιτύχει ο Garner εκεί που απέτυχαν οι προκάτοχοί του, ειδικά από τη στιγμή που επενδύει στους κινητήρες Wankel – που έβαλλαν και το τελευταίο καρφί στο φέρετρο του Βρετανικού παρελθόντος της εταιρείας.

BMW Biker Meeting

Στις 19 Οκτωβρίου, το Enduro Park στο Λουτράκι υποδέχτηκε το BMW Biker Meeting 2008.

Παρά το βροχερό καιρό, η προσέλευση ήταν μεγάλη, ενώ η δυνατότητα επί τόπου εγγραφής για όσους είχαν αμελήσει να επισκεφτούν το σχετικό site δεν άφησε κανένα παραπονεμένο. Τα BMW Adventure Tours ξεκίνησαν στις 11:00, με τρία group και πάνω από 100 συμμετέχοντες, και πέρασαν 3 ώρες περιηγούμενοι σε on και off road διαδρομές στα Γεράνεια Όρη.

Εν τω μεταξύ, πίσω στο Λουτράκι, τα groups με τα test rides ξεκίνησαν σε μικρές ομάδες για μία διαδρομή 7 χιλιομέτρων γύρω από το πάρκο, ολοκληρώνοντας έως το απόγευμα πάνω από 300 test rides σε όλα τα διαθέσιμα μοντέλα της εταιρείας. Ταυτόχρονα, όσοι είχαν κάνει την εγγραφή τους για να δοκιμάσουν τη G 450 X (και είχαν φέρει τον απαραίτητο εξοπλισμό) οδήγησαν το ολοκαίνουργιο "καθαρόαιμο" enduro της BMW Motorrad στην ειδικά διαμορφωμένη πίστα..

Από τις 14.30 έως και τις 18.30, τέσσερα ωριαία σεμινάρια από την ομάδα της Moto Adventures συγκέντρωσαν εκατοντάδες ενδιαφερόμενους στην αίθουσα σεμιναρίων του πάρκου, επιβεβαιώνοντας ότι η ασφαλής οδήγηση έχει γίνει πρώτη προτεραιότητα για όλους μας. Ο σωστός εξοπλισμός αναβάτη, η ασφαλής οδήγηση μέσα στην πόλη, το γυροσκοπικό φαινόμενο και οι βασικές τεχνικές enduro ήταν τα τέσσερα θέματα που απασχόλησαν τους εκπαιδευτές και τους συμμετέχοντες.

Κλείνοντας τις πύλες του το απόγευμα της 19 Οκτωβρίου, το BMW Biker Meeting 2008 άφησε πίσω του όμορφες αναμνήσεις και τις καλύτερες βάσεις για το 2009.

Suzuki DR-Z 125

Η κατηγορία των 125 κυβικών όλο και μεγαλώνει, με τη μερίδα του λέοντος να αποτελείται από προσιτά μοντέλα, σχεδιασμένα για να δώσουν μια πρώτη γεύση από τις μοτοσυκλέτες μεγάλου κυβισμού.

Ακριβώς εκεί στοχεύει και το νέο DR 125 SM, κλείνοντας ταυτόχρονα το μάτι σε όσους αναζητούν μια δεύτερη μοτοσυκλέτα για την πόλη.

Ο τετράχρονος αερόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας της δεν είναι η τελευταία λέξη της τεχνολογίας, αλλά είναι εξοπλισμένος με ηλεκτρονικό ψεκασμό, πληροί (φυσικά) τις προδιαγραφές Euro 3 και είναι ένας από τους σημαντικότερους λόγους που κρατάνε την τιμή του μικρού SM στα 2.995€.

Με εμφάνιση που παίρνει ελάχιστα στοιχεία από τα προηγούμενα μικρά DR, κλέβοντας όμως ξεδιάντροπα από τα μεγαλύτερα – λέγε μας DRZ – αδελφάκια του, το DR 125 SM είναι διαθέσιμο αποκλειστικά σε μαύρο χρώμα, σε όλο το δίκτυο λιανικής και τους συνεργάτες της Suzuki ανά την Ελλάδα.

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

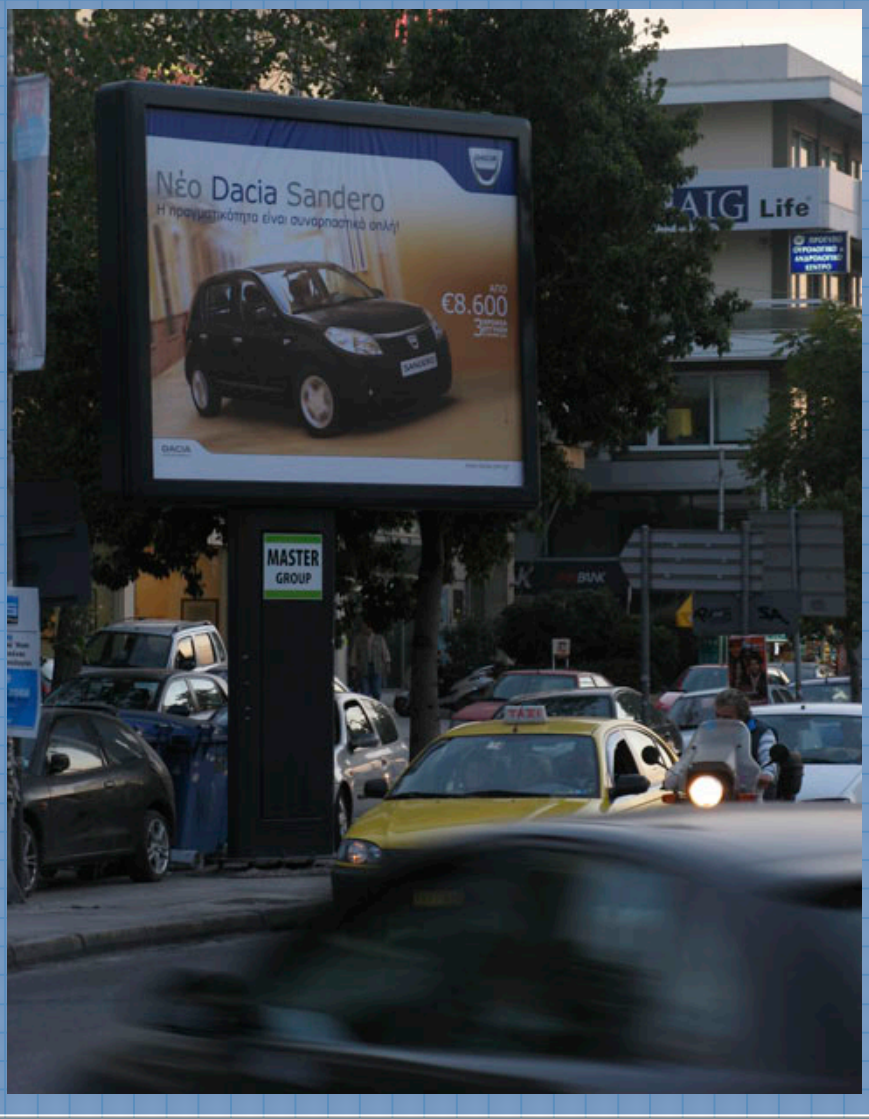
Ποινικές πινακίδες

Η πρώτη καταδίκη σε ποινικό επίπεδο για τις υπαίθριες διαφημιστικές πινακίδες είναι πλέον γεγονός – και ελπίζουμε μόνο η αρχή.

Σε φυλάκιση 2 ετών και 2 μηνών για ανθρωποκτονία εξ αμελείας καταδικάστηκε από το πρώτο Τριμελές Πλημμελειοδικείο Αθηνών ο Διευθύνων Σύμβουλος της διαφημιστικής Εταιρείας Master Outdoor Α.Ε., Γιώργος Λιάπης. Ο κ. Λιάπης κατηγορήθηκε για το θάνατο του Γιάννη Σταυρουλάκη στις 19 Δεκεμβρίου του 2005, όταν το αυτοκίνητό του προσέκρουσε σε διαφημιστική πινακίδα στην άνοδο της Λ. Κηφισίας, στο ύψος του Ολυμπιακού Σταδίου.

Είναι η πρώτη φορά που καταδικάζεται σε ποινικό επίπεδο εκπρόσωπος διαφημιστικής εταιρείας για τις υπαίθριες διαφημιστικές πινακίδες, οι οποίες έχουν κριθεί παράνομες με απόφαση του ΣτΕ από τον Απρίλιο του 2007. Το ίδιο έτος, σημειώθηκαν 300 ατυχήματα πάνω σε διαφημιστικές πινακίδες, 8 εκ των οποίων ήταν θανατηφόρα, ενώ μόνο στο λεκανοπέδιο έχουν καταγραφεί περισσότερες από 6.000 παράνομες πινακίδες.

"Για τις πινακίδες υπάρχουν προδιαγραφές αλλά δεν εφαρμόζονται με ευθύνη των δήμων", σημείωσε ο πρόεδρος Συγκοινωνιολόγων Ελλάδας, Γιάννης Χανδάνος. Πρόσθεσε ότι υπάρχουν θεσμοί και στόχοι αλλά δεν υλοποιούνται με αποτέλεσμα να αυξάνεται συνεχώς ο αριθμός των νεκρών από τροχαία.



Norge Police

Φοβού τους Νορβηγούς και φάρους φέροντες.

Αυτή η έκφραση αναμένεται να παίξει πολύ ανάμεσα στα Βαυαρικά λουκάνικα και τις μπύρες, καθώς η αστυνομία του Βερολίνου αποφάσισε να αυξήσει το δίκυκλο στόλο της, εμπλουτίζοντάς τον με 35 Norge 850. Η επιλογή των Moto Guzzi έγινε μετά από σχετικό διαγωνισμό που διοργάνωσε το υπουργείο εσωτερικών της Γερμανίας, και ήρθε ως ενδιαφέρουσα και ευχάριστη αλλαγή απ' τη συνηθισμένη επιλογή κάποιων άλλων αερόψυκτων δικύλινδρων μοτοσυκλετών με κάπως πιο ξαπλωτούς κυλίνδρους, που είναι και εγχώριας παραγωγής. Η αστυνομική δύναμη του Βερολίνου αναμένεται να παραλάβει τις μοτοσυκλέτες πριν το τέλος του χρόνου, για να μπουν άμεσα σε υπηρεσία.

Dodge Replica

Θυμάστε το τερατώδες πρωτότυπο που είχε παρουσιάσει η Dodge, αυτό με τον κινητήρα από Viper και τις 4 ρόδες που ήταν τόσο κοντά μεταξύ τους που θύμιζαν μοτοσυκλέτα;

Μπορεί αυτό να μη βγήκε φυσικά ποτέ στην παραγωγή καθώς όσοι προσπάθησαν να το οδηγήσουν δήλωσαν ότι ήταν απλά επικίνδυνο, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι δε μπορείτε να αποκτήσετε ένα – έστω και σε μικρογραφία, χάρη στην αγάπη των κινέζων για την αντιγραφή.

Διαθέσιμο στην Αμερική έναντι μόλις 1398 δολαρίων, ή 1087€ τη στιγμή που έκλεινε το The Front, το τερατάκι της KMD κινείται από έναν μονοκύλινδρο κινητήρα 150 κυβικών και ακούει στο όνομα K-007 Tron Bike. Η εμφάνιση ακολουθεί πιστά το πρωτότυπο της Dodge, ενώ τα καπάκια που απομιμούνται αρκετά πειστικά (από απόσταση πάντα) τις κεφαλές του κτηνώδους V10 είναι πλαστικά, με οπές για να έχει κάποιες ελπίδες αερισμού ο μικρός αερόψυκτος κινητήρας.

Το Tron Bike δεν έχει φυσικά έγκριση τύπου για κυκλοφορία στο δρόμο, και δε δείχνει ικανό να διασχίσει πάνω από μερικά μέτρα (βατού) χωματόδρομου. Αν θέλετε κάτι για το σαλόνι ή για την ιδιωτική σας πίστα, ίσως να έχει ενδιαφέρον.

ΕΙΣ

από τις 4 Μ

ζωντανά από

http://mila

με την ευγενικ

PIAGGIO

PIA

HEL

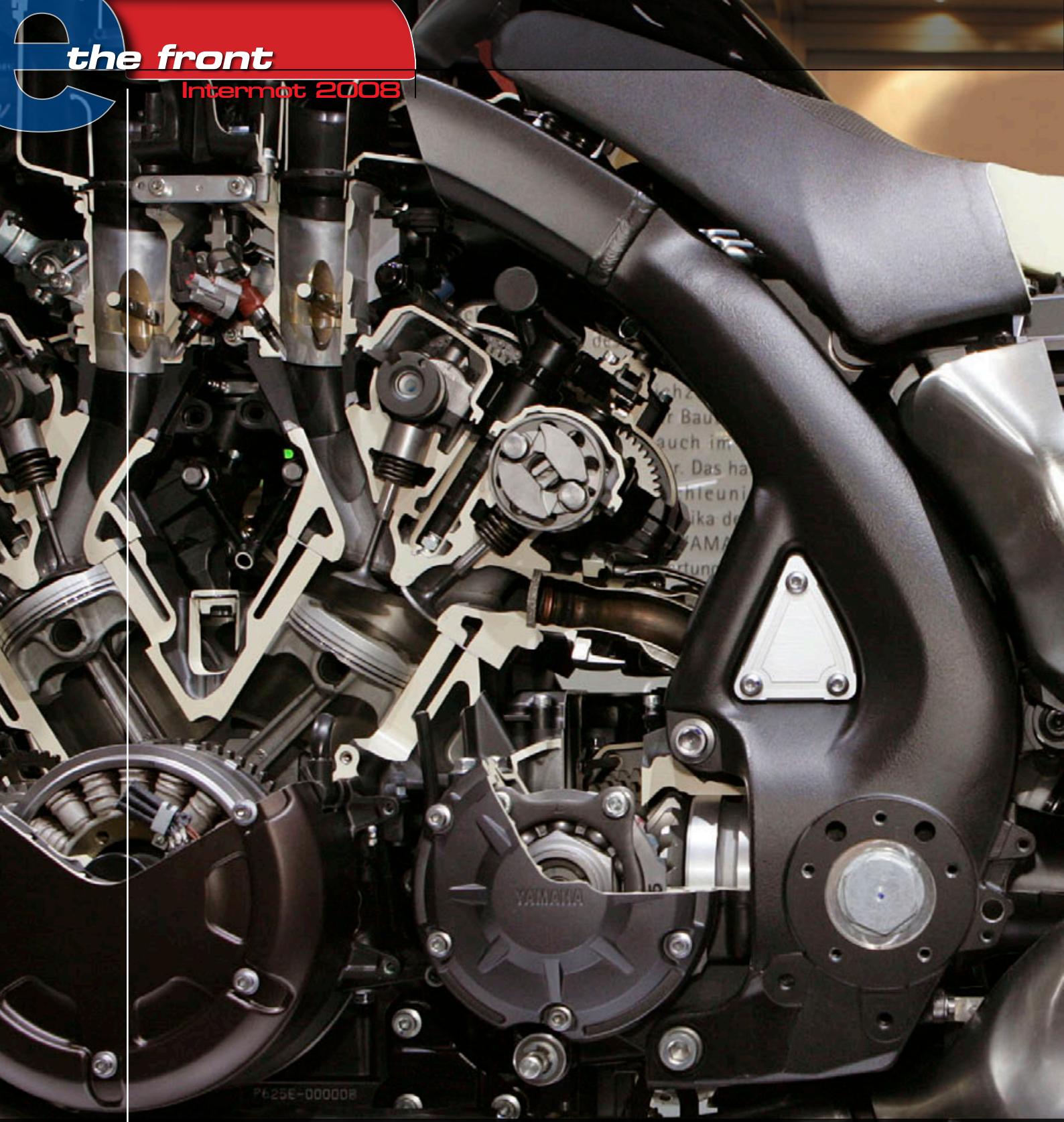
MA

Νοεμβρίου
ό την έκθεση

n.ebike.gr

κή χορηγία tns

AGGIO®
LAS S.A.



Χαζεύοντας Μοτοσυκλέτες

BERING momoDESIGN Scorpion
Cameron Master Lock FIRSTRACING
Voltemoto COMPONENTS

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Κων/νος Δάλλας, Σπύρος Τσαντήλας, Intermot

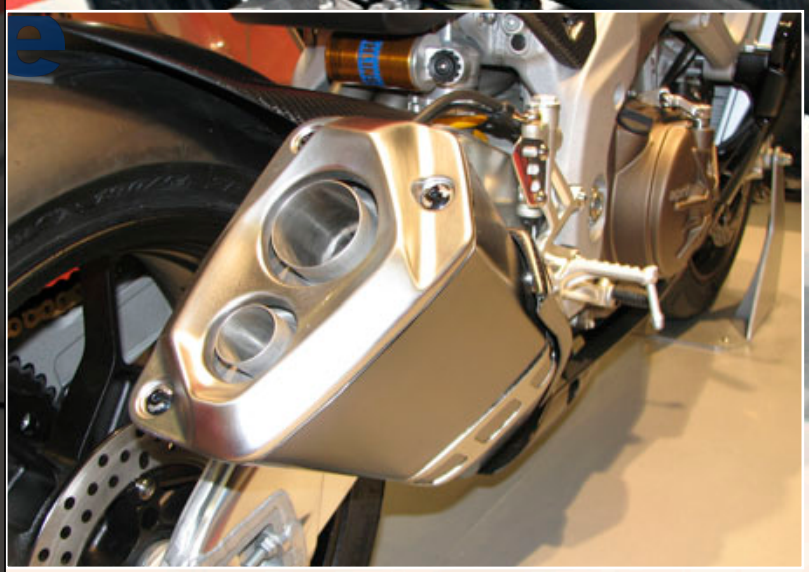
Η πεμπτουσία κάθε έκθεσης που σέβεται τον εαυτό της είναι το οφθαλμόλουτρο, πόσω μάλλον όταν πρόκειται για την πρώτη χρονικά παγκόσμια έκθεση μοτοσυκλέτας. Ατυχώς όλες οι εταιρίες είχαν ήδη δείξει τα πάντα μέσω Διαδικτύου προ της Intermot, έτσι κανένα πέπλο δεν ανασηκώθηκε για να αποκαλύψει κάτι πραγματικό νέο, αλλά στην ουσία τα φρέσκα μοντέλα ήταν αρκετά.

Γεύση Κολωνίας λοιπόν, χωρίς πολλά λόγια, μέσα από την οπτική ενός φωτογραφικού φακού (για την ακρίβεια τριών) – σε συνέχεια της ζωντανής μας μετάδοσης από την επί τούτου ιστοσελίδα live.ebike.gr

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ
www.vassalos.gr
ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Aprilia RSV4

Οι ιταλοί φτιάχνουν, ο κόσμος γουστάρει. Δεν μπορώ να θυμηθώ ούτε ένα αρνητικό σχόλιο από κάποιον γι' αυτή τη μοτοσυκλέτα – και δεν την έχουμε καν οδηγήσει! Αρκεί μόνο να προσθέσω πως απετέλεσε σαφώς το σημείο αναφοράς και κεντρικό τίτλο της Intermot, το πιο αναμενόμενο έκθεμα και, αναμφίβολα, την πιο φρέσκια ιδέα που έχουμε δει στον χώρο των Superbikes εδώ και χρόνια.



BERING momoDESIGN Scorpion
Cameron Master Lock FIRSTRACING Voltemoto COMPONENTS

www.vassalos.gr
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Yamaha YZF-R1

Οι ιάπωνες ταρακούνησαν τον πλανήτη με εκείνο το πρώτο R1 το 1998 και τώρα, δέκα χρόνια μετά, προσπαθούν να κάνουν το ίδιο φρεσκάροντας τη superbike τους με όση τεχνολογία έχουν και δεν έχουν. Προφανώς η αναφορά της έκφρασης Big Bang που αφορά στον χρονισμό της ανάφλεξης του νέου μοντέλου είναι και η σημαντικότερη είδηση από το περίπτερο της Yamaha, δεδομένου ότι αποτελεί ένα σημαντικό νεωτερισμό στην κατηγορία. Ο ήχος του πάντως είναι ανατριχιαστικά λαχταριστός…

XT660Z Tenere

Νέα χρωματάκια για το επανακάμψαν Tenere

YZ450F Phillipaerts

Πήρε ένα παγκόσμιο πρωτάθλημα MX ο ιταλός, έβγαλε η Yamaha μια πανέμορφη ρέπλικα της αγωνιστικής του μοτοσυ-κλέτας

BERING momoDESIGN Scorpion
Cameron Master Lock FIRSTRACING Kite Moto COMPONENTS

www.vassalos.gr
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Ducati Monster 1100

Κρατώντας τα σημαντικότερα για το Μιλάνο, η Ducati δεν άφησε παραπονεμένους τους γερμανούς. Το προαναγγελθέν Monster βρίσκει στον αερόψυκτο 1100 DS άλλο ένα πλαίσιο-σπίτι στη λογική του 696, με ατσάλινο χωροδικτύωμα και αλουμινένιο υποπλαίσιο. Η κάπως εκσυγχρονισμένη εμφάνισή του μοιάζει να μην έχει αλλάξει εδώ και είκοσι χρόνια – κι αυτό μας αρέσει πολύ.

BERING
momoDESIGN
Scorpion
Cameron
Master Lock
FIRSTRACING
COMPONENTS

www.vassalos.gr
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

BERING momoDESIGN Scorpion
Cameron Master Lock FIRSTRACING
COMPONENTS

Triumph Thunderbird

Αμερικανιά θα έλεγα, αλλά… εγγλέζικη αμερικανιά. Ούτως ή άλλως, οι άγγλοι έχουν στο μάτι κυρίως την αγορά των Η.Π.Α. με το 1600cc δικύλινδρο Thunderbird, αλλά τουλάχιστον καταφέρνουν να φτιάξουν κάτι που έχει τη σφραγίδα τους και έναν αέρα τσαγιού, βροχής και Μάγχης. Είναι ουσιαστικά και το μόνο τους ολοκαίνουργιο μοντέλο για φέτος. Το Tiger 675 ακόμα το περιμένουμε – και θα περιμένουμε…

Street Triple R

Μια τόσο καλή μοτοσυκλέτα χρειαζόταν και την R έκδοσή της. Αυτή δηλαδή που είναι πραγματικά μια γυμνή Daytona

Daytona 675

Μια ολίγη από fine tuning στη μοτοσυκλέτα που σαρώνει στα περιοδικά όλου του κόσμου ως το καλύτερο Supersport. Ελαφρύτερο και δυνατότερο πλέον

www.vassalos.gr
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Kawasaki ZX-6R

Η σχεδόν πλήρης ανυπαρξία των Supersport από την Κολωνία είχε μια εξαίρεση, πράσινη για την ακρίβεια. Στόχος είναι η κακή πορεία στο φετινό πρωτάθλημα (τελευταία κατασκευάστρια, πίσω και από την Triumph) να μην επαναληφθεί του χρόνου.

BERING momoDESIGN Scorpion
Cameron Master Lock FIRSTRACING
Voltemoto COMPONENTS

www.vassalos.gr
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

BERING
momoDESIGN
Scorpion
Cameron
Master Lock
FIRSTRACING
COMPONENTS

Suzuki GSX-R1000

Ελάχιστες αλλαγές για το GSX-R1000 K9, αλλά η μοτοσυκλέτα που έχει σαρώσει τις πωλήσεις της κατηγορίας της παγκοσμίως είναι πάντα υπολογίσιμη.

Suzuki Gladius

Η επόμενη μέρα του SV650 φέρνει αλλαγές σε όλα πλην του κινητήρα. Άλλη μια καλομακιγιαρισμένη προσθήκη στη μεσαία, οικονομικά προσιτή κατηγορία

www.vassalos.gr

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Harley-Davidson XR1200

Φόρος τιμής σε μια σειρά αγωνιστικών Harley, εναλλακτικά, ένα Sportster με τα μαρσπιέ στη σωστή θέση – παρουσία του κυρίου Willy G αυτοπροσώπως παρακαλώ!

BERING
momoDESIGN
Scorpion
Cameron
Master Lock
FIRSTRACING
Voltemoto
COMPONENTS

Buell 1125 CR

Δεν είχαμε συνηθίσει τον Eric Buell να μας παρουσιάσει μοτοσυκλέτες συμβατικές στην όψη ή την τεχνολογία και ούτε τώρα μας διέψευσε. Περίεργοι αυτοί οι τεράστιοι αεραγωγοί στο CR, αλλά είναι η αισθητική του ταυτότητα.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
www.vassalos.gr
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

BMW S1000RR

Περιμέναμε να δούμε την έκδοση δρόμου, μα οι γερμανοί μας απογοήτευσαν – σίγουρα λιγότερο πάντως από τους συμπατριώτες τους

BERING momoDESIGN Scorpion Cameron Master Lock FIRSTRACING Voltemoto COMPONENTS

BMW K1300GT

Η σωστή οικογενειακή διατροφή απέδωσε 100 επιπλέον κυβικά εκατοστά σε όλα τα μέλη των K. Μια χαρά ακούγεται.

BMW K1300S

Ο νέος μεγαλύτερος κινητήρας δεν συνοδεύτηκε από σημαντικές άλλες αλλαγές που θα βοηθούσαν το S να κοιτάξει από πιο κοντά τον ανταγωνισμό – λ.χ. το Hayabusa. Η Akrapovic πάντως είναι όμορφη.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
www.vassalos.gr
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Honda CBF 125

Αυτό είναι ουσιαστικά το μόνο νέο μοντέλο της Honda στην Κολωνία, CBF 125 ή, με άλλα λόγια, CBR 125 με κοντό φορεματάκι.

Aprilia Shiver GT

Αναμενόμενη έκδοση του Shiver, με αεροδυναμική κάλυψη και τουριστικό εξοπλισμό. Λιγότερο όμορφο, πιο χρήσιμο.

BERING
momoDESIGN
Scorpion
Cameron
Master Lock
FIRSTRACING
COMPONENTS

MV Agusta 1078 Brutale RR

Οι ιταλοί κάνουν αυτό που ξέρουν καλύτερα από τον καθένα: βγάζουν άλλη μια έκδοση της Brutale που διαφέρει από τις υπόλοιπες σε ένα R στο τέλος του λογότυπου.

Vespa Hall

Πώς τα καταφέρνει αυτή η εταιρεία και έχει πάντα ένα όμορφο περίπτερο που σε προσκαλεί να το χαζέψεις, ακόμη κι όταν δεν παρουσιάζει κάποιο καινούργιο μοντέλο… είναι ένα μυστήριο.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ
www.vassalos.gr
ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Αφοί Βασσάλου & Σια Ε.Π.Ε.

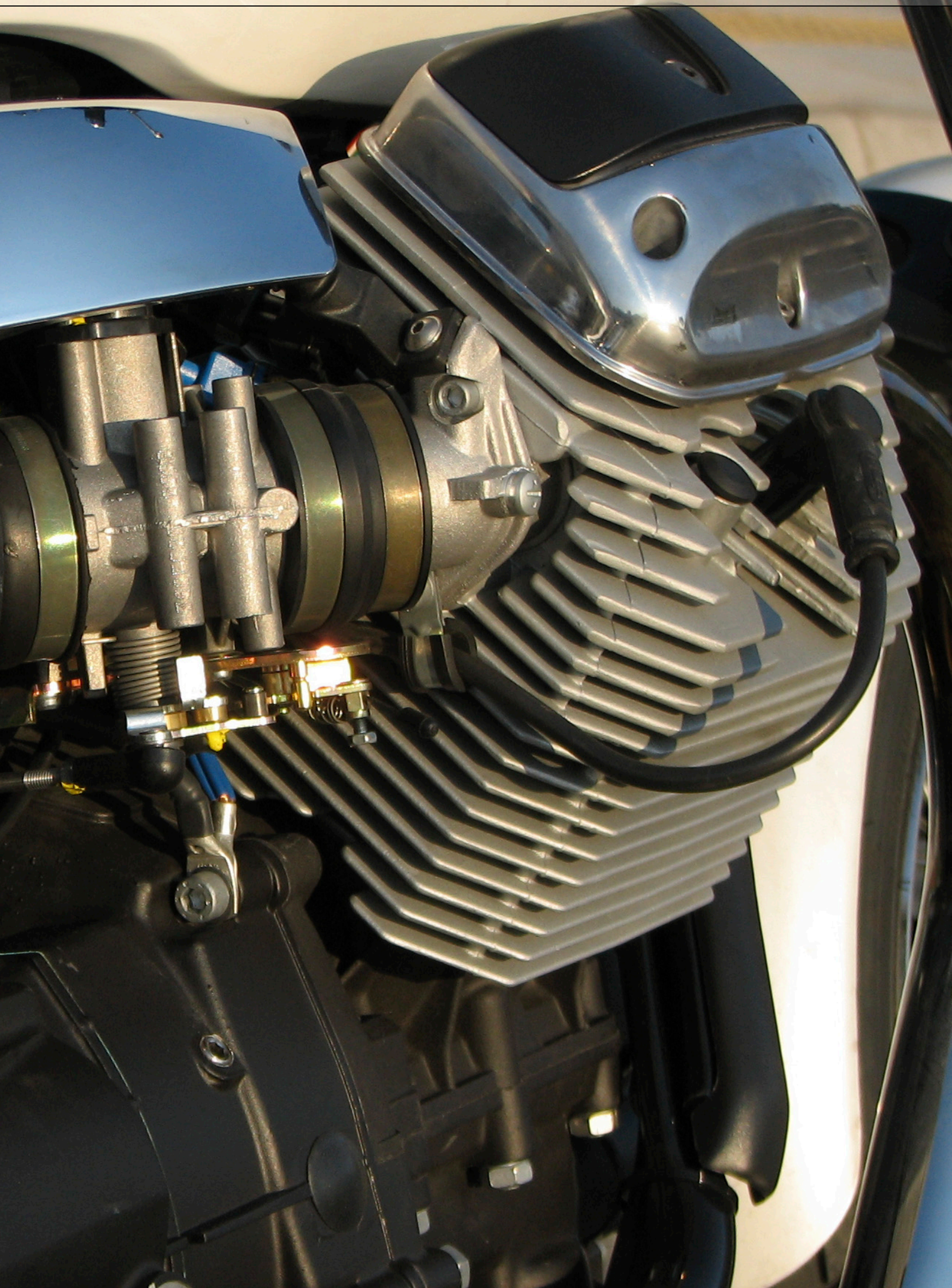
Η παρουσία των προϊόντων που εκπροσωπούνται στην Ελλάδα από την εταιρεία Αφοί Βασσάλου & Σία είχαν την τιμητική τους στην Κολωνία με ένα τεράστιο πολύπτυχο περίπτερο. Κεντρικό θέμα ήταν το νέο σύστημα αερόσακου της Bering, το οποίο συνίσταται σε ένα γιλέκο που φοριέται ανεξάρτητα από το μπουφάν – επιτέλους, μια λύση που συνδυάζει πρακτικότητα με ουσία, αφού διαφορετικά πρέπει κανείς να κουβαλά δοχεία αερίου στις τσέπες, συν τον έξτρα όγκο του διπλωμένου αερόσακου μέσα στις ειδικές θήκες του μπουφάν. Αναμένεται στην Ελλάδα εντός του 2009. Πέραν αυτών, γεμάτες νέες κολεξιόν Bering, Cameron, Momodesign, BLH, Masterlock, Print, Valter Moto, First Racing, Oshiro, Segura, Spirit of TT και Subzero υπόσχονται να καλύψουν κάθε μας ανάγκη.

BERING
momoDESIGN
Scorpion
Valter Moto
COMPONENTS
Cameron
Master Lock
FIRSTRACING

It's not just a need...
DESIGN
momo
Handmade in Italy
It's a pleasure
DEVIL
ESSENZIALE
FIGHTER
KOMPOSIT
ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΑΠΟΜΙΜΗΣΕΙΣ!
info@vassalos.gr, www.vassalos.gr
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ
ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

first rides

Δύο κλασικά ονόματα επιστρέφουν. Κι αν το Moto Guzzi V7 Classic είναι όνομα και πράγμα, το ολοκαίνουργιο XT660Z Tenere αναμιγνύει αναμνήσεις του τότε με εμφάνιση ρομποτικού μαχητή των ερήμων



MOTO GUZZI
V7 CLASSIC

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

Δεσποινίς ετών 40

Μη μου αρχίσετε με το καλημέρα τους παραλληλισμούς με τη γεροντοκόρη Γεωργία Βασιλειάδου της ομώνυμης κλασικής ταινίας. Ο τίτλος περιγράφει τον λόγο ύπαρξης αυτής της μοτοσυκλέτας, τον συμβολικό εορτασμό 40 χρόνων από την παρουσίαση του αυθεντικού V7 με ένα φρεσκότατο – ως δεσποινίδα – "νεορετρό" μοντέλο.

Πριν τέσσερις δεκαετίες το ασπρόμαυρο V7 καθόταν στο υψηλό άκρο της αγοράς από μια Moto Guzzi που ανήκε στην ελίτ των κατασκευαστών. Είπαν λοιπόν εκεί στην κοσμοπολιτική βόρεια Ιταλία να επαναφέρουν μια ρέπλικα του μύθου στα γενέθλιά του – αναμφίβολα παρακινημένοι και από την σημαντικότατη εμπορική επιτυχία του Triumph Bonneville που εξελίχθηκε σε ατμομηχανή της αγγλικής εταιρείας.

Ως βάση επιλέχθηκε το μικρό Breva (750) και ο λόγος μάλλον είναι προφανής: το απλοϊκό σχέδιο του διβάλβιδου αερόψυκτου κινητήρα εξυπηρετεί μια χαρά τον ρόλο μιας προσιτής ρέπλικας. Με βάση τον κινητήρα, το πλαίσιο και σχεδόν τα περισσότερα περιφερειακά της δότριας, οι Ιταλοί σχεδίασαν νέα κουστούμια και ανέδειξαν με μικρά χρωμιωμένα καπάκια ανυπόληπτες γωνίτσες όπως τα άκρα των αμορτισέρ, τα σώματα του ψεκασμού και τις δύο κόρνες. Στη συνέχεια έβαψαν μαύρα κάρτερ, ψαλίδι και άξονα, μπότες πιρουνιού και τέλος φόρεσαν δύο κλασικίζουσες ζάντες, αλλάζοντας τη μπροστινή από τις 17 ίντσες του Breva σε 18. Μ' αυτή την οικονομική συνταγή κατάφεραν μια μοτοσυκλέτα που όσο κι αν είναι στην ουσία ένα Breva 750, μοιάζει εντελώς διαφορετική. Φυσικά, όλες οι επιλογές έγιναν με γνώμονα την ομοιότητα με το παλιό V7 και, διά του λόγου το αληθές, δύο φορές στη διάρκεια μιας εβδομάδας εισέπραξα συγχαρητήρια για την καταπληκτική αναπαλαίωση που έκανα στο V7 από άγνωστούς μου στον δρόμο! Αποστολή εξετελέσθη κύριε Ιταλέ σχεδιαστά.

Για να χαζεύεις και να γουστάρεις όσο οδηγείς

Mamma mia

Δεν είναι δύσκολο να μαντέψει κανείς ποιος είναι ο προορισμός της. Να το πω με μια σύντομη ιστοριούλα. Την ημέρα που κανονίσαμε με τον Σάββα να φωτογραφίσουμε, ο ίδιος δεν γνώριζε ακριβώς τι θα φωτογράφιζε. Φτάνοντας στο ραντεβού βλέπει το απαστράπτον φρεσκοπλυμένο V7 και ενστικτωδώς αναφωνεί: "τι ωραίο μηχανάκι βόλτας είναι αυτό!"

Ε, αυτό είναι. Οι Ιταλοί είναι "μανούλες" στο να φτιάχνουν αίσθηση και αυτό το Guzzi σε πιάνει στα σιρόπια με το που κάθεσαι πάνω του. Χαϊδολογάς το ανάγλυφο ντεπόζιτο, κλείνεις το μάτι στα παιχνιδίσματα της πέρλας κάτω από τον ήλιο και μετά πατάς το κουμπάκι. Ακόμη κι εδώ ο Ιταλός έχει παίξει τη μικροαπάτη του. Ψεκαστό μεν, χειροκίνητο τσοκ δε – και κρύο δεν πάει πουθενά. Κάτσε δυο-τρία λεπτά να ζεσταθεί, αλλιώς θα κάνεις το πρώτο χιλιόμετρο βήχοντας και σκουντουφλώντας. Ο ήχος είναι αυτός που πρέπει, μπάσος εντός νομιμότητας και ικανοποιητικά πειστικός.

Κουμπώνεις πρώτη και ξεκινάς, το διβάλβιδο μοτέρ ανοίγει χορταστικά και ο ήχος από το φιλτροκούτι διδάσκει ταχύρρυθμα ιταλικά εν κινήσει. Mamma mia!

Ρίξτε μια ματιά στα τεχνικά χαρακτηριστικά: μέγιστη ροπή στις 3600, η χαρά της πόλης και του επαρχιακού. Πρακτικά δεν συντρέχει κανένας λόγος να αλλάζεις πάνω από τις 5000, ποτέ δεν μένεις από ροπή και η ελαστικότητα του κινητήρα είναι τόση που ξεχνάς τα κατεβάσματα. Μία πάνω είναι μια χαρά, το V7 δεν είναι μοτοσυκλέτα για να βιάζεσαι – αλλά και να βιάζεσαι, αυτό θα σε χαλαρώσει.

...ως καθημερινή μοτοσυκλέτα
το V7 διαπρέπει, εκμεταλλευόμενο έξυπνα
όλο το διαθέσιμο γκάζι του...
MOTO GUZZI
V7 CLASSIC

Είναι, άλλωστε, προφανές πως οι επιδόσεις δεν είναι το δυνατό του σημείο. Τα 48 άλογα επαρκούν για εύκολα 140, μετά θα χρειαστεί λίγη υπομονή – και καθόλου προσπάθεια – για να δεις 160, αλλά κάπου εκεί γράφονται οι τίτλοι τέλους. Αν θες να το ξεζουμίσεις θα φτάσει με αρκετό κόπο και ως τα 180, έχοντας όμως ξεστρατίσει πια από την επιθυμητή κατάσταση λειτουργίας του.

Ποδηλατάκι

Αυτά πρακτικά σημαίνουν πως ως καθημερινή μοτοσυκλέτα το V7 διαπρέπει, εκμεταλλευόμενο έξυπνα όλο το διαθέσιμο γκάζι του με εξαιρετικές επιταχύνσεις – πάντα συνοδευόμενες από ηχητική πανδαισία. Η θέση οδήγησης θυμίζει αρκετά μοτοσυκλέτες περασμένων δεκαετιών, κυρίως λόγω των μαρσπιέ που βρίσκονται λίγο πιο μπροστά απ' όσο θέλει πλέον η σύγχρονη μόδα. Η σέλα είναι ανετότατη και ευρύχωρη και το ύψος της ευπρόσιτο για όλους.

Συνολικά, δε, αυτό το Guzzi είναι λεπτό και μαζεμένο ώστε να μπορεί να χωθεί παντού σχεδόν απροβλημάτιστα. Λέω σχεδόν, διότι ο αναβάτης του θα πρέπει να έχει μια γωνιά του μυαλού αφιερωμένη στον έλεγχο των δύο εξατμίσεων, οι οποίες είναι το πιο προεξέχον σημείο της μοτοσυκλέτας στα πλάγια και απαιτούν προσοχή όταν προσπαθείς να κόψεις διαγώνια ανάμεσα σε αυτοκίνητα.

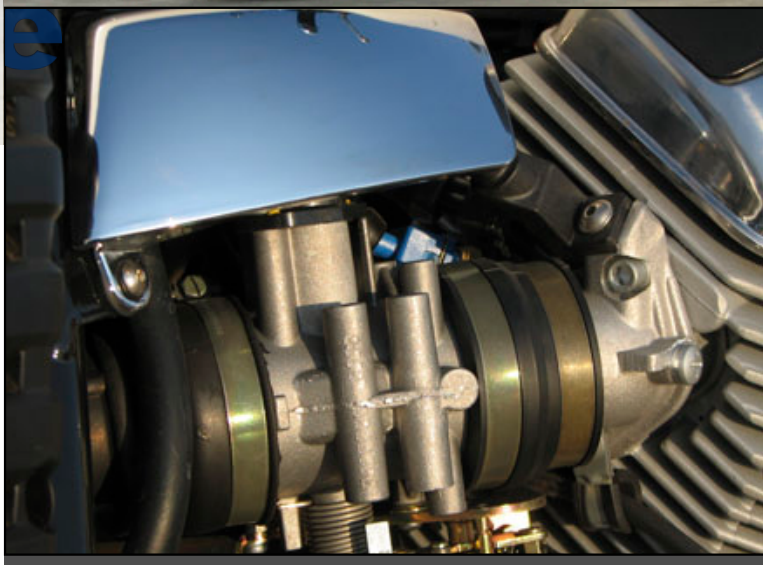
Στην ίδια διαδικασία μερικές φορές θα έρθει στο προσκήνιο και το περιορισμένο κόψιμο του τιμονιού. Δεν είναι "λίγο", αλλά υπήρξαν μερικές περιπτώσεις όπου έπρεπε να οπισθοχωρήσω με τα πόδια για να μπορέσω να το χωρέσω σε στενωπούς της καθημερινότητας. Κανένα πρόβλημα από πλευράς δυνατότητας, πάντως, καθώς τα κιλά του κρύβονται καλά με ένα σχετικά χαμηλό κέντρο βάρους και η άνετη πρόσβαση των ποδιών στο έδαφος κάνει τέτοιου είδους μανούβρες να μοιάζουν με παιχνιδάκι.

Ο αναβάτης, από τη θέση του βλέπει ένα στενόμακρο ρεζερβουάρ και δύο φαλτσοκομμένους κυλίνδρους που οριακά ξεχωρίζουν κάτω από αυτό (καμία σχέση με τον μεγάλο κινητήρα 1200cc). Για την ακρίβεια, δείχνει υπερβολικά λεπτό για δικύλινδρο 750, μοιάζει να έχει το ίδιο μέγεθος με ένα μικρό commuter, όπως λ.χ. το CBF250!

Όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα μια μοτοσυκλέτα που αβίαστα θα χαρακτήριζα "ποδήλατο" στην πόλη, πανεύκολη, φιλική και συνάμα εξόχως διασκεδαστική σε ταχύτητες μέχρι τα 130-140.

Δεν είναι μόνο αυτά, βέβαια. Στις ταχύτητες που επιθυμεί να ζήσει το V7 η αεροδυναμική του γύμνια δεν αποτελεί καθόλου πρόβλημα. Θα τολμήσω να πω πως εύκολα μπορεί κανείς να επιδοθεί σε τουρισμό μαζί του αρκεί να μην τον προβληματίζει ιδιαίτερα η νομιμοφροσύνη ως προς τα όρια ταχύτητας που του επιβάλλονται από αυτόν τον κινητήρα. Κοινώς, αν μπορείς να ταξιδεύεις όλη μέρα με 130-140 σε αυτοκινητοδρόμους, τότε με το V7 μπορείς να γυρίσεις τον πλανήτη – κι ας φτάνει μετά βίας ως το ύψος του αφαλού το τελευταίο προπύργιο αεροδυναμικής κάλυψης που σου προσφέρει η μοτοσυκλέτα.

Τα 17 λίτρα καυσίμου που κουβαλά επαρκούν για την κάλυψη περίπου 180 χιλιομέτρων πριν ανάψει το αναποφάσιστο λαμπάκι της ρεζέρβας. Το χαρακτηρίζω έτσι γιατί επέδειξε μια υπερβολική προθυμία να ανάβει πριν



Ψεκασμός στον σύγχρονο κινητήρα. Το χρωμιωμένο φιλετάκι από πάνω κρύβει την τεχνολογία και προστατεύει το εσωτερικό μπουτάκι από αθέμιτες επαφές με ζεστά μέταλλα

Η αριστερή οθόνη έχει ολικό κι ένα μερικό χιλιομετρητή, η δεξιά λέει την ώρα και τη θερμοκρασία. Κόκκινα στο στροφόμετρο δεν έχει, υπολογίστε τις 7000 rpm κι είστε μέσα – ούτως ή άλλως δύσκολα θα τις ξεπεράσει

Έχει δύο τέτοιες, μία σε κάθε πλευρά, αμφότερες κρυμμένες σε γυαλιστερές θήκες

Τα δύο κλασικής όψης τελικά – κατασκευής Lafranconi, όπως συμβαίνει αιωνίως με τη Moto Guzzi – δίνουν έναν όμορφο αέρα στη μοτοσυκλέτα, ζητώντας λίγη προσοχή στις μανούβρες ως αντάλλαγμα

"...εξαιρετική
για καθημερινή χρήση, υπέροχη
σε εξορμήσεις..."

της ώρας του, συγκεκριμένα επέμενε να κάνει σποραδικές εμφανίσεις ολίγων δευτερολέπτων από τα 110 χιλιόμετρα, αλλά σε κάθε περίπτωση περίμενε τουλάχιστον ως τα 175 πριν αποφασίσει να ανάψει οριστικά.
Από τη στιγμή που θα ανάψει η ρεζέρβα, υπολογίστε πως τα 2.5 λίτρα της θα επαρκέσουν για περίπου 15% της απόστασης που έχετε καλύψει ως τότε. Αν, για παράδειγμα, το λαμπάκι ανάψει στα 200, τότε με το υπόλοιπο καύσιμο έχεις μια τριανταριά χιλιόμετρα για να βρεις βενζινάδικο.

Το τίμημα

Κάνω τους αριθμητικούς υπολογισμούς και μου βγαίνει μια μέση κατανάλωση της τάξης των 7.4 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα (ή 13.5 km/lt), είναι κομματάκι τσιμπημένη για μια μοτοσυκλέτα 750cc και 48 ίππων. Προς υπεράσπισή της, ωστόσο, οφείλω να αποκαλυφθώ κι εγώ με τη σειρά μου.
Βόλτες ρομαντικές ονειρευόμουν, βλεφαρότσαρκες και χαλαρότητα έλεγα. Πράσινα άλογα. Ελάχιστος χρόνος χρειάστηκε πριν ανακαλύψω πως το V7 είναι εξίσου αναζωογονητικό με το γκάζι χορταστικά ανοιγμένο. Στην αρχή ανακάλυπτα τη γοητεία του να κινούμαι οληερίς με το στροφόμετρο από τις 3000 ως τις 5000 και είναι αλήθεια πως η μοτοσυκλέτα είναι εξαιρετικά ευχάριστη στην περιοχή αυτή. Αλλά μετά, όσο της έπαιρνα τον αέρα, τόσο περισσότερο άρχισα να πατώ πιο τακτικά τη γραμμή των 6000 και πολύ σύντομα βρέθηκα εξαρτημένος από τον ήχο, βουτηγμένος στη σφικτή ελαστικότητα αυτού του V2 κινητήρα. Αποτέλεσμα, μοιραία, η αύξηση της κατανάλωσης, απαραίτητο τίμημα όταν επιδιώκει κανείς αύξηση της απόλαυσης…
Κάπου εκεί θέλει την προσοχή του. Ως γνήσια ιταλίδα πλανεύτρα θα σε βάλει να χορέψεις στον ρυθμό της χωρίς καν να το καταλάβεις, αλλά μετά θα βρεθείς στην είσοδο μιας στροφής με κάμποσα παραπάνω χιλιόμετρα και τότε; Το βασικότερο εργαλείο που μπορείς να χρησιμοποιήσεις είναι το εξαιρετικό φρένο. Ένας ο μπροστινός δίσκος, αλλά ευμεγέθης και με μια δυνατή τετραπίστονη δαγκάνα. Σε αυτή την κατηγορία τιμής στην αγορά είναι σπάνιο να βρει κανείς μοτοσυκλέτες με τετραπίστονη Brembo, μα το V7 έχει άφθονη δύναμη για να φρενάρει και μάλιστα, εκτός από το μπροστινό, είναι και το πίσω φρένο που συμβάλλει ουσιαστικά. Μεγάλος δίσκος και πίσω, δυνατή δαγκάνα και προοδευτική απόδοση της δύναμής του λέγεται η συνταγή της επιτυχίας. Στα φρένα παίρνουμε δέκα με τόνο.
Το άλλο προπύργιο της ασφάλειας, οι αναρτήσεις, είναι πιο συμβατικές στις ικανότητές τους. Το πιρούνι πατάει καλά σε φυσιολογικές ταχύτητες αλλά αρχίζει να τα χάνει όταν του ζητάς να σε κρατήσει σε γρήγορο παιχνίδι και απότομες αλλαγές τροχιάς. Τα δύο αμορτισέρ πίσω χάνουν νωρίτερα την επαφή με το παιχνίδι και μάλλον αποτελούν την πρώτη προειδοποίηση πως βγαίνεις εκτός του πεδίου λειτουργίας του V7. Στο λέει το κακόμοιρο, μη με σκίζεις, κοίτα και το κλασικό λαστιχάκι από κάτω, σου φαίνεται να σηκώνει τρελές κλίσεις; Όχι, το όλο σύνολο μπορεί να ανταπεξέλθει άνετα σε ένα σβέλτο διασκεδαστικό ρυθμό, αλλά δυστροπεί όταν τη βλέπεις supersport. Αν θες τέτοιες καταστάσεις, καλύτερα να δώσεις το κάτι παραπάνω για ένα Griso, με τις αναρτήσεις του Tuono και το πρέπον

MOTO GUZZI

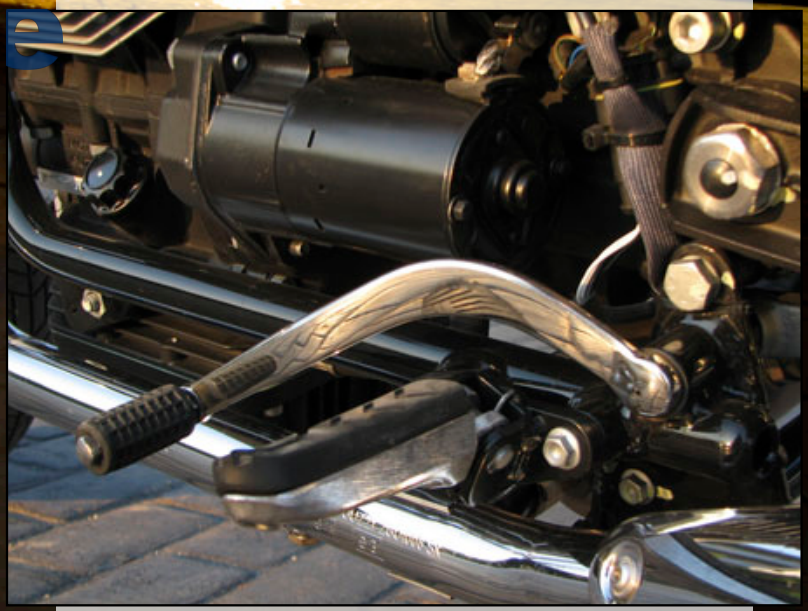
γκάζι.Τα περιθώρια παιχνιδιού με το V7 συνοψίζονται σε έναν κινητήρα που τη βρίσκει στις μεσαίες και σε κανονικές ταχύτητες, εξαίρετο ζύγισμα για μετρημένο, σβέλτο στρίψιμο και ένα άψογο σύστημα πέδησης για να σε μαζέψει όταν ξεπεράσεις αυτή τη λογική.

Περί γοητείας

Πάμε πάλι. Τι είναι το V7 Classic; Μια πανέμορφη ρέπλικα του ιστορικού V7 του 1967. Τι κάνει αυτή η ρέπλικα; Πολλά. Είναι εξαιρετική για καθημερινή χρήση, υπέροχη σε εξορμήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων, ικανή να φτάσει και πολύ μακριά εφόσον ο αναβάτης της είναι διατεθειμένος να ταξιδέψει στον ρυθμό της. Τίποτε άλλο; Φυσικά, το σύγχρονο V7 είναι μια μοτοσυκλέτα που όλοι (ΟΛΟΙ!) θα χαζεύουν στον δρόμο, ανεξαρτήτως φύλλου, ηλικίας και γούστων. Πλην ελαχίστων ακραιφνών σουπερσπορτάδων που δεν βλέπουν μοτοσυκλέτες αλλά μέγιστες ιπποδυνάμεις, το τι κολακευτικά σχόλια μάζευα κάθε μέρα στον δρόμο δεν περιγράφεται. Ξεχώρισα τη γιαγιά που θυμήθηκε το ολοκαίνουργιο V7 που είχε πάρει ο παππούς τότε, αυτούς που νόμιζαν πως πρόκειται για αναπαλαιωμένο κλασικό και φυσικά την απίστευτη απήχησή του στις ευγενές φύλλο. Νομίζω πως αυτό είναι ένα θέμα εκτιμητέο από πολλούς…

Δεν θα αποφύγω την πεζή τιμαριθμοποίηση της όλης κουβέντας. Με 8,200€ μπορεί κανείς να αγοράσει ένα σκασμό μοτοσυκλέτες της μεσαίας κατηγορίας, με τις περισσότερες εξ αυτών να προσφέρουν περισσότερο γκάζι, ανώτερες αναρτήσεις και πλουσιότερη τεχνολογία. Όσες κι αν μου έρχονται στο μυαλό όμως, καμιά τους δεν προσφέρει αυτό το ξεχωριστό συναίσθημα του V7, την αίσθηση πως καβαλάς κάτι το διαφορετικό, με μεσαία απλή και προσιτή μοτοσυκλέτα που με τον δικό της τρόπο είναι high end και αυτό αναγνωρίζεται από το 99% των ανθρώπων στον δρόμο.

Για να το πω πιο απλά και να κλείσω εδώ την κουβέντα, αν κοιτώντας το V7 Classic ψαχουλεύεις τις υποδιαστολές στους πίνακες τεχνικών χαρακτηριστικών και φτιάχνεις λίστες σύγκρισης με τον ανταγωνισμό… κοιτάς σε λάθος μέρος. Αν το θες πραγματικά αυτό το Guzzi σου κάνει ως έχει. <<



Ακόμα και τα λεβιεδάκια σχεδιάστηκαν σε classic look. Μπαγάσες Ιταλοί...

MOTO GUZZI V7 CLASSIC
PIAGGIO HELLAS A.E.
8,200€

V7 CLASSIC

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,185 mm
Πλάτος:	800 mm
Ύψος:	1,115 mm
Μεταξόνιο:	1,449 mm
Ύψος σέλας:	805 mm
Ρεζερβουάρ:	17 lt
Βάρος κατασκευαστή:	182 kg (198 πλήρες υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

	Τύπος: 4Τ, αερόψυκτος εγκάρσιος δικύλινδρος V 90º, 1ΕΕΚ, 4βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	80 x 74 mm
Χωρητικότητα:	744 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.6:1
Ισχύς:	48 / 6,800 hp/rpm
Ροπή:	5.6 / 3,600 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	130/40 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	118 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.50 x 18"
Ελαστικό:	Metzeler Lasertec, 100/90-18 56H
Φρένο:	Δίσκος 320 mm με δαγκάνα Brembo τεσσάρων εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	3.50 x 17"
Ελαστικό:	Metzeler Lasertec, 130/80-17 65H
Φρένο:	Δίσκος 260 mm με δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου

SUZUKI

Masterpiece

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

Βάλτο καλό στο κεφάλι σου

made in Japan

SUZUKI
Way of Life!

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

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

Εκδρομικό εντούρο

Όνομα και πράγμα. Χρειάζεται να πω τίποτε περισσότερο;

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

Οι εποχές περνούν, η ιστορία γράφει κύκλους, το Tenere επέστρεψε. Όπως και τότε η βάση δεν είναι άλλη από το, εξίσου πολυθρύλητο, XT. Αερόψυκτο μονοκύλινδρο 600 τότε, υγρόψυκτο και ψεκαστό 660 πλέον, η ίδια σύγχρονη δομή που θα βρούμε και στην καρδιά του νέου XTZ.

Εμφανισιακώς η λογική παραμένει. Αν τότε μιμείτο με επιτυχία την αισθητική των μοτοσυκλετών που θριάμβευαν στα ράλι των ερήμων, εν έτει 2008 το Tenere μας έρχεται με εμφάνιση που δεν προσπαθεί καθόλου να κρύψει τις Adventure καταβολές της. Χαρακτηριστικότερο σημείο αναμφίβολα είναι το μούτρο με την όρθια ζελατίνα, ένα ξεκάθαρο rally raid σήμα-κατατεθέν.

Κάπου εκεί θυμάμαι πως η βάση του XT-Z είναι το XT-R, δηλαδή μια πολύ καλή μοτοσυκλέτα της κατηγορίας on-off, αλλά όχι και ό,τι πιο καθαρόαιμο κυκλοφορεί στην αγορά σήμερα. Άραγε, με τις όποιες αλλαγές κουβαλάει το Tenere σε σχέση με το μοντέλο-δότη, η θεώρηση του μάρκετινγκ αντέχει χώμα και αφρικανική άμμο;

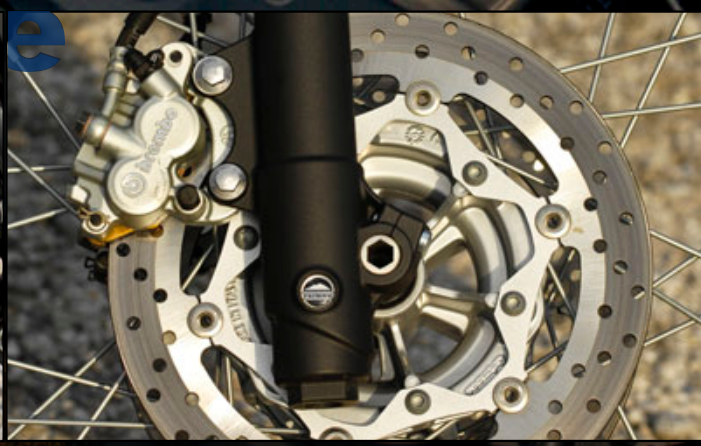
Από το R στο Z

Εκ πρώτης όψεως, όχι. Θα έλεγα "αποκλείεται" αλλά, όπως λέει και το σοφό ρητό, μηδένα προ του τέλους μακάριζε. Πάντως, ξεκινώντας με ένα XT στο οποίο μειώσαμε τη διαδρομή του πιρουνιού λιγάκι (15 mm για την ακρίβεια) και του προσθέσαμε 25 κιλά επιπλέον… ε, πώς να το κάνουμε, δεν με ψήνει και για Romaniacs, ούτε για Dakar.

Συνεχίζοντας να ψηλαφίζω την ταυτότητα του νέου Tenere φτάνω στη θέση οδήγησης, η οποία είναι ένας άλλος κόσμος συγκριτικά με το XT. Η σέλα θυμίζει περισσότερο TDM, πακτώνοντας τον αναβάτη "μέσα" σε μια ιδιαίτερα άνετη πολυθρονίτσα που μου μυρίζει τουριστικά χιλιόμετρα. Άλλο ένα σημείο που δεν θυμίζει και πολύ εντούρο, δεδομένου ότι η μετακίνηση κατά μήκος της σέλας αυτής δεν είναι μέρος του προβλεπόμενου ρεπερτορίου. Βλέπω ένα ποιοτικότατο αλουμινένιο μεταβλητής διατομής τιμόνι που πολύ θα ήθελε να είχε και το απλό XT και μπροστά του έναν τοίχο οργάνων. Αν και πρόκειται για ένα μάλλον μικρό σε μέγεθος πολυόργανο, η τοποθέτησή του σε μια μεγάλης επιφάνειας μάσκα αρκετά ψηλότερα από το

...ένα μονοκύλινδρο
που λατρεύει να ταξιδεύει...

Πανέμορφο αλουμινένιο ψαλίδι, άλλο ένα σημείο έντονης διαφοροποίησης από το XT



Λεπτομέρεια στο κάτω μέρος του πιρουνιού: και στην ούγια... Tenere

τιμόνι και κάτω από μια εξίσου ευμεγέθη ζελατίνα δίνει έναν άλλο αέρα. Όντας αρκετά μακριά από το τιμόνι δίνει την εντύπωση μιας πολύ μεγάλης μοτοσυκλέτας. Στην ουσία το Tenere έχει πολύ παραπλήσιες διαστάσεις με το XT660R, το ίδιο μεταξόνιο, σχεδόν παρόμοια γεωμετρία και ξεχωρίζει μόνο από την ψηλότερη σέλα και, φυσικά, τα πολλά περισσότερα κιλά.

Εκκινώντας τον κινητήρα, αυτό που ακούς είναι αναμφίβολα το XT. Ίδιος ήχος, ίδιο δούλεμα, ίδιος κινητήρας. Το κιβώτιο και η τελική μετάδοση δεν άλλαξαν στο παραμικρό, διατηρώντας τις πέντε μακριές σχέσεις – ειδικά οι δύο τελευταίες είναι φτιαγμένες για μέσες τουριστικές ταχύτητες. Αυτό που θεωρητικά άλλαξε στον κινητήρα είναι η ρύθμιση της μονάδας στο Tenere προς πιο γεμάτες μεσαίες, με ελάχιστη απώλεια στις μέγιστες τιμές. Ολόιδια ιπποδύναμη και 0.2 κιλά ροπής λιγότερα σε 250 στροφές ψηλότερα, αυτή είναι η διαφοροποίηση δύο εφαρμογών του ίδιου κινητήρα. Ψιλοπράγματα, θα μου πείτε και θα συμφωνήσω απολύτως. Διαφορά επί της ουσίας δεν φαίνεται, ο κινητήρας αυτός με τις πιο πρόσφατες ρυθμίσεις της Yamaha στη λειτουργία του ψεκασμού δουλεύει ούτως ή άλλως μια χαρά. Αυτό μας έλειπε, ένας μονοκύλινδρος 660 κυβικών εκατοστών να χρειάζεται τόνωση της ροπής του στις μεσαίες.

Αυτό που κάνει το Tenere και είναι λίγο ενοχλητικό είναι η ομοβροντία από σκασίματα κάθε φορά που κλείνει το γκάζι. Δεν μιλάω για κλείσιμο μετά από ξεδιάντροπες ξερογκαζιές, ακόμη και μετά το παραμικρό άνοιγμα του γκαζιού θα ακούσεις τα πατ-πατ-πατ από πίσω. Εγώ το συνήθισα μετά από μια-δυο μέρες και έπαψε να με ενοχλεί.

Ηρεμία, τάξις και (μακριά από μας) ασφάλεια

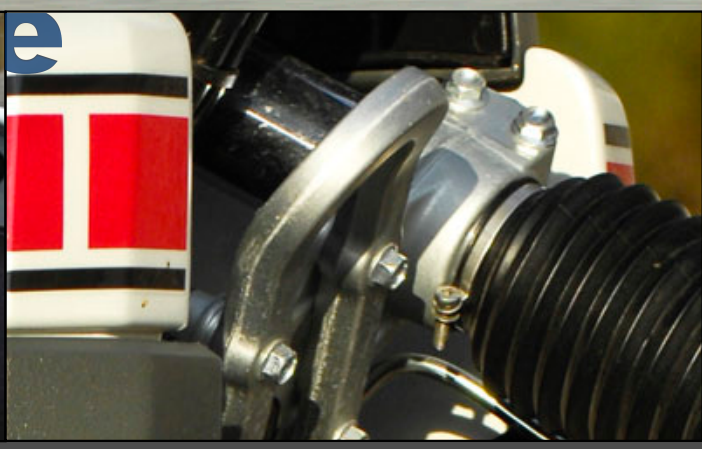
Οδηγικώς τώρα, το Tenere είναι ακριβώς αυτό που δείχνει. Είναι ένα on-off με ό,τι αυτό συνεπάγεται ως προς την ικανότητά του στη στροφή. Οι αναρτήσεις του είναι αρκετά καλές, έχουν αξιοπρεπέστατες αποσβέσεις και, παρότι οι ρυθμίσεις τους είναι αρκετά μαλακές, θα συμφωνήσουν με τις ορέξεις του αναβάτη εφόσον αυτές δεν περιλαμβάνουν ξυσίματα μαρσπιέδων. Άλλωστε, πάνω κάτω τα ίδια όρια σου δίνουν και τα λάστιχα.

Στην πρώτη βόλτα με ρυθμούς αυτής της φιλοσοφίας, ας την πούμε "στριφτερή", παρά τον σαφέστατο διπρόσωπο χαρακτήρα μιας τυπικής μοτοσυκλέτας διπλής χρήσης, αυτό που ξεχωρίζει είναι το εξαιρετικό ζύγισμα. Εδώ φανερώνεται ένα κρυμμένο ατού του XT-Z σε σχέση με τα υπόλοιπα μέλη της οικογενείας XT, καθώς το νέο πλαίσιο που του χάρισε η μαμά Yamaha σε συνδυασμό με τη "μέσα" θέση οδήγησης φαίνεται πως βγάζει τα λεφτά του με το καλημέρα. Μιλάω για μια υπέροχα ουδέτερη αίσθηση, καλό έλεγχο της μοτοσυκλέτας και συνεπώς αίσθηση ασφάλειας. Αυτά είναι τα κυρίαρχα συναισθήματα του αναβάτη όταν παίζει με το Tenere σε μια φιδίσια διαδρομή, τουλάχιστον όσο κρατά τον ρυθμό του εντός των επιθυμητών ορίων των αναρτήσεων. Το καλό, δε, μαζί τους είναι πως θα σε προειδοποιήσουν εγκαίρως όταν αρχίζεις να το παρακάνεις και αυτό συνήθως θα το κάνουν πριν φτάσεις στα όρια των on-off ελαστικών.

Θα το ομολογήσω: το μπροστινό φρένο του XT660R

Στην πραγματικότητα η εξάτμιση είναι μία και γεμίζει όλο τον χώρο κάτω από σέλα του συνεπιβάτη, απλά βγάζει δύο απολήξεις και τα πλαστικά τους καλύμματα ολοκληρώνουν την οφθαλμαπάτη

Εικόνα Dakar από τη θέση του οδηγού. Δεν φαίνεται στη φωτογραφία, αλλά το ύψος του προβολέα ρυθμίζεται με πεταλούδα με το χέρι, χωρίς εργαλεία, ακόμη και εν κινήσει



Προσέξτε κάτω από την τιμονόπλακα τη λαβή για έλξη της μοτοσυκλέτας

"...απολαμβάνεις τη διαδρομή αντί να αγχώνεσαι μη φας τα μούτρα σου"

ανέκαθεν μου φαινόταν κάπως "φτωχό" σε απόδοση. Βάλτου όμως άλλο ένα για παρέα και το πρόβλημα λύθηκε. Στο Tenere η προσθήκη του δεύτερου δίσκου μπροστά ήταν άκρως απαραίτητη, όχι τόσο γιατί η μοτοσυκλέτα έχει τρελό γκάζι αλλά γιατί μια μέρα θα κληθεί να σταματήσει διακόσα-τόσα κιλά συν επιβαίνοντες συν φορτίο με 150 στο κοντέρ κι εκεί η μια διπίστονη δαγκάνα δεν φτάνει. Οι δύο τα καταφέρνουν μια χαρά και τα παράπονά μου λαμβάνουν τέλος.

Όσα προανέφερα είναι αρκετά για να σκιαγραφήσουν την εικόνα και του αστού XT-Z. Η μοτοσυκλέτα είναι απίστευτα άνετη στην πόλη και πολύ εύκολη στον χειρισμό παρά το βάρος της. Το πλάτος της είναι κάθε άλλο παρά απαγορευτικό, απεναντίας το φαρδύτερο σημείο βρίσκεται γύρω από το ρεζερβουάρ και ουδέποτε με προβλημάτισε. Το τιμόνι κόβει αρκετά, η πρόσβαση στο έδαφος είναι αρκετά εύκολη, τι άλλο να πω…

Στο μεταξύ, δεν ξέρω αν το έχετε μυριστεί, πάντως όλα τα σημάδια είναι εκεί και τα έχω αναφέρει: άνετες αναρτήσεις, σέλα που σε κουμπώνει μέσα της, ψηλή ζελατίνα, ουδέτερη συμπεριφορά, κάμποσα κιλά, μακριές σχέσεις, τι νιαουρίζει στα κεραμίδια; Το Tenere είναι ένα μονοκύλινδρο που λατρεύει να ταξιδεύει, είναι μανούλα στον αυτοκινητόδρομο – για τα δεδομένα της κατηγορίας πάντα – και έχει την τύχη να κουβαλάει κι ένα ρεζερβουάρ 23 λίτρων που θα απομακρύνει τις στάσεις με άνεση στα τουλάχιστον 250 χιλιόμετρα μεταξύ τους. Οι κραδασμοί του κινητήρα είναι ελάχιστοι, η σέλα ανετότατη και με την πολύ μακριά πέμπτη μπορεί να κρατά τα 140-150 για πλάκα όλη μέρα.

Περί λάσπης

Το μόνο που μένει να αποκρυπτογραφήσουμε είναι το τι θα συμβεί πατώντας στα τιμημένα ελληνικά χώματα. Την πρώτη φορά που αποφάσισα να δοκιμάσω την τύχη μου, ήμουν ήδη προκατειλημμένος. Σκεφτόμουν τα 206 γεμάτα κιλά του, σκεφτόμουν πως τα 210 χιλιοστά διαδρομής στο πιρούνι είναι οριακώς επαρκή, αλλά ξέχασα πως στο βουνό δεν πάει κανείς μόνο για άλματα και πιστάκια. Το Tenere με εξέπληξε ευχάριστα, και πάλι χάρη πάλι στο άριστο ζύγισμά του το οποίο εξαφάνισε κατά τρόπο μαγικό τα κιλά. Ο χώρος ανάμεσα σε σέλα και ρεζερβουάρ δεν είναι και τόσο λεπτός, αλλά τουλάχιστον επιτρέπει να κουμπώσεις τα γόνατα και να χειριστείς από κει τη μοτοσυκλέτα οδηγώντας όρθιος, ενώ η εργονομία των χειριστηρίων αποδεικνύεται εξίσου βολική.

Αυτά χωρίς να πιέσω καθόλου τη μοτοσυκλέτα, βρισκόμαστε σε ρυθμό βόλτας. Μόλις αποφάσισα να πάω πιο γρήγορα, βρέθηκα να με πηγαίνει αυτή και όχι εγώ, οι αναρτήσεις άρχισαν να τερματίζουν πιο συχνά στις ανωμαλίες και αυτό αρκετές φορές με έβγαλε εκτός γραμμής, ενώ στα δύσκολα και αναπάντεχα το πόδι τα βρήκε σκούρα όταν ο αριθμός 206 της ζυγαριάς έκανε την επανεμφάνισή του. Χωρίς να δηλώνω ο grande endurista που γαρνίρει το σπαγγέτι του με λάσπη, την καταβρήκα βολτάροντας στο βουνό ακόμη και με αυτά τα καθαρά ασφάλτινου προσανατολισμού λάστιχα και αισθάνθηκα ασφαλής. Νομίζω ωστόσο πως πιο ακραίες καταστάσεις απαιτούν πιο εξειδικευμένα εργαλεία.

Η ψηλά τοποθετημένη ζελατίνα κάνει δουλειά, άλλωστε οι ταχύτητες σπάνια θα ξεπεράσουν τα 160. Ο προβολέας μοιάζει με του FZ1, μα δεν είναι. Φωτίζει εξαιρετικά

Ψευδά εντούρα

Εν κατακλείδι, το Tenere αποδεικνύεται μια καλά μελετημένη μοτοσυκλέτα. Θα χορτάσει όποιον αναζητά μια πραγματική πασπαρτού, να την πήζει καθημερινά στην κίνηση χωρίς να πίνει ένα σκασμό βενζίνη ούτε να νιώθει πως οδηγεί τριαξονικό, να κάνει απροβλημάτιστα την όποια βολτούλα θέλει σε άσφαλτο και χώμα, μόνος ή δικάβαλος, να κάνει ακόμη και μεγάλο ταξίδι, γιατί όχι; Δεν θα ικανοποιήσει όποιον ψωνίζει αυστηρώς κιλά ανά ίππο ή ψάχνει ένα αγωνιστικό από το Ντακάρ που να βγάζει πινακίδα.

Τελικά είναι πράγματι αυτό που αναφέρω στον τίτλο, ένα εκδρομικό εντούρο. Νομίζω πως τη σήμερον ημέρα δεν υπάρχουν και πολλά τέτοια. Η πλειοψηφία των μονοκύλινδρων on-off της αγοράς υπερθεματίζει το ένα εκ των δύο συνθετικών της κατηγορίας, καλό στο χώμα δισκοπάθεια στην άσφαλτο ή το αντίθετο. Το XT660Z προφανώς είναι καλύτερο στην άσφαλτο αλλά στο χώμα, όσο κινείσαι εντός των δυνατοτήτων του, θα σε αφήσει απολαύσεις τη διαδρομή αντί να αγχώνεσαι μη φας τα μούτρα σου. Αυτό είναι το σημείο που κάνει τη διαφορά από τα περισσότερα "ψευδοεντούρο" της εποχής μας.

Έχει δε κι ένα ακόμη σημαντικό πλεονέκτημα. Κοστίζει 500 ευρώ περισσότερα από το XT-R, ποσό που το έχει και με το παραπάνω. Μόνο ο δεύτερος δίσκος, το αλουμινένιο τιμόνι και το μεγάλο ρεζερβουάρ έχουν ήδη ξεπεράσει το απλό κόστος του να τα πρόσθετες στο XT. Από κει και μετά, μπορεί κανείς να μπει στη συζήτηση περί αισθητικής. Το λέω γιατί άκουσα διάφορα, από κουκλάρα ως πανούκλα, αλλά ξέρετε πως είναι αυτά… <<

Έξυπνα τα γκρίζα προστατευτικά στα πλάγια του ρεζερβουάρ. Σε μια χαζοπτώση σώζουν το ρεζερβουάρ και είναι σίγουρο πως θα κοστίζουν πολύ φθηνότερα

GR
XTX
08
691

YAMAHA XT660Z TENERE
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
7,490€

TENERE

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,246 mm
Πλάτος:	865 mm
Ύψος:	1,477 mm
Μεταξόνιο:	1,505 mm
Ύψος σέλας:	895 mm
Ρεζερβουάρ:	23 lt
Βάρος κατασκευαστή:	183 kg (206 πλήρες υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος, 1ΕΕΚ, 4βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	100 x 84 mm
Χωρητικότητα:	660 cc
Σχέση συμπίεσης:	10:1
Ισχύς:	48 / 6,000 hp/rpm
Ροπή:	5.92 / 5,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	210 / 45 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	200 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.15 x 21"
Ελαστικό:	Metzeler Tourance, 90/90-21
Φρένο:	Δύο δίσκοι 298 mm με δαγκάνες Brembo δύο εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.00 x 17"
Ελαστικό:	Metzeler Tourance, 130/80-17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm με δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου

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

cover story

Η Ducati επιστρέφει στα Streetfighter με το... Streetfighter, αφήνοντας το Monster σε πιο χαλαρούς ρόλους

Ο κόσμος το' χε τούμπανο...

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Ducati

..αλλά η Ducati μας το έκρυβε καλά μέχρι την τελευταία στιγμή. Το βασισμένο στο 1098 Streetfighter είναι εδώ, και παρά την έλλειψη φαντασίας από το νονό του έρχεται να λάβει τη σκυτάλη από τα ξεπερασμένα πλέον Monster S4RS

ΔΥΝΑΜΗ ΚΟΡΥΦΗΣ

Σε αντίθεση με τη συνήθη τάση, η Ducati δεν μπήκε στον κόπο να κάνει Detuning στον Testastreta evoluzione του 1098, απλά άλλαξε ελαφρώς τις ρυθμίσεις του λόγω των διαφορετικών εξατμίσεων και του συστήματος εισαγωγής. Το αποτέλεσμα είναι 155 ίπποι και 12.1 kgm ροπής, πάντα στις 9750 στροφές, δίνοντας την ευκαιρία στο Streetfighter να κοιτά τους δικύλινδρους (και τους περισσότερους τετρακύλινδρους) ανταγωνιστές του αφ' υψηλού. Άλλωστε, από τη στιγμή που υπάρχει πλέον το 1198, η διαφορά με το κορυφαίο της Superbike παραμένει... Η τροφοδοσία γίνεται από δύο ελλειπτικά σώματα ψεκασμού της Marelli, ενώ τα δύο ανοξείδωτα τελικά έχουν μετακομίσει από την ουρά στο πλάι, ακολουθώντας διάταξη 2 σε 1 σε 2, και με δύο αισθητήρες λ επειδή οι Ιταλοί σέβονται το περιβάλλον.

ΚΑΤΙ ΜΟΥ ΘΥΜΙΖΕΙ...

Μπορεί να μην παίρνει βραβείο πρωτότυπου σχεδιασμού, αλλά το Streetfighter καταφέρνει να ξεχωρίζει και να είναι σαφώς πιο όμορφο από τις διάφορες φωτοσοπιές που βόλταραν στο Internet. Η μάσκα με το καρούμπαλο των οργάνων θυμίζει περισσότερο Z750 απ' ότι θα θέλαμε σε αυτή την κατηγορία τιμής, ειδικά στο μαύρο χρώμα του S που βλέπετε στις φωτογραφίες. Τα δύο τελικά στο πλάι δίνουν φόρο τιμής στα Monster της σειράς S με σαφώς καλύτερη εκτέλεση, μειώνοντας ταυτόχρονα τον οπτικό όγκο της ουράς. Πανέξυπνη η μικρή καρίνα που κλείνει οπτικά το χώρο πίσω από το τεράστιο ψυγείο, ενώ βγάζουμε το καπέλο στους Ιταλούς για το πως κατάφεραν να εξαφανίσουν όλα τα περιφερειακά τζιβιτζιλάκια, διατηρώντας τις γραμμές του Streetfighter τόσο καθαρές.

DUCATI
brembo

MONAXIKO BIPOSTO

Μοιάζει ίδιο αλλά φυσικά δεν είναι. Ο λόγος για το πλαίσιο, που με μακρύτερο, αλλά πάντα αλουμινένιο ψαλίδι και πιο αργή γεωμετρία από το 1098, κλείνει περισσότερο το μάτι σε εκτός πίστας διαδρομές. Απαλλαγμένο από το fairing του δωρητή, το Streetfighter διατηρεί το βάρος του χαμηλά, στα 167 κιλά, που σε συνδυασμό με τους 155 ίππους του δίνουν την καλύτερη αναλογία ίππων/κιλό στην κατηγορία. Το fat bar δίνει μια σαφώς πιο όρθια θέση οδήγησης, δίνοντας καλύτερο μοχλό μαζί με κάποιες παραπάνω πιθανότητες να κρατηθεί στη μοτοσυκλέτα ο δύσμοιρος συνεπιβάτης όταν αποφασίσετε να ανοίξετε το γκάζι.

STREETFIGHTER S

Αν περιμένατε περισσότερη ιπποδύναμη από το S χάσατε, γιατί έχει τον ίδιο ακριβώς κινητήρα. Οι εμφανείς διαφορές είναι οι μπρονζέ σφυρήλατες πεντάμπρατσες ζάντες της Marchesini όταν το απλό έχει απλές αλουμινένιες 10 μπράτσων και πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις Ohlins «Superbike spec» στη θέση των Showa του απλού μοντέλου. Εκεί που το πράγμα αποκτά ενδιαφέρον όμως είναι κάτω από τα πλαστικά, και μέσα στις ηλεκτρονικές διόδους, όπου βρίσκουμε Traction Control (DTC καθώς είναι της Ducati) και το πακετάκι ανάλυσης δεδομένων (DDA για Ducati Data Analysis), ευγενικές παροχές και τα δύο από το 1098R. Το πακετάκι κλείνει με τη χρήση Carbon για το εμπρός φτερό και τα καλύμματα στους ιμάντες, και το μαύρο χρώμα που είναι διαθέσιμο αποκλειστικά στο S, αντικαθιστώντας το λευκό του απλού. Φυσικά και οι δύο εκδόσεις είναι διαθέσιμες σε κόκκινο.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	Δ/Α
Πλάτος:	Δ/Α
Ύψος:	Δ/Α
Μεταξόνιο:	1475 mm
Ύψος σέλας:	Δ/Α
Βάρος κατασκευαστή:	167 κιλά
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Δικύλινδρος υγρόψυκτος σε διάταξη L, 4 βαλβίδες ανά κύλινδρο, 2x2 εκκεντροφόροι επικεφαλής
Διάμετρος x Διαδρομή:	104 x 64.7 mm
Χωρητικότητα:	1,099 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.4:1
Ισχύς κατασκευαστή:	155hp / 9,500rpm
Ροπή κατασκευαστή:	12.1kg.m / 9,500rpm
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Χωροδικτύωμα από ατσάλι ALS 450, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	25.6^{o}
Ίχνος:	-
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό Showa (Ohlins με επίστρωση TiN στο S)
Διαδρομή / Διάμετρος:	- / 43mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Αμορτισέρ Showa με μοχλικό (Ohlins στο S)
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	Αλουμινένια 10 ακτίνων 3.50 x 17΄΄ (σφυρήλατη αλουμινένια 5 ακτίνων στο S)
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Corsa III 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο ημίπλευστοι δίσκοι 330mm, ακτινικές τετραπίστονες monobloc δαγκάνες Brembo
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	Αλουμινένια 10 ακτίνων 6.00 x 17΄΄ (σφυρήλατη αλουμινένια 5 ακτίνων στο S)
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Corsa III 180/55 ZR 17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, διπίστονη δαγκάνα

LAUNCH TIME.

Fox's legendary performance 360 Racewear and V3 Helmet are now available with this season's most exciting graphic - **Explosion.**

To see Explosion, and the rest of the New 2009 Fox MX Line, visit your local authorized Fox MX Dealer or logon to **www.foxracing.com**

COMMITTED TO TOTAL PERFORMANCE

KRD clothing & equipment **210 9249300** 20, Kallirrois Ave **www.krd.gr**

feature

Το Serow συνεχίζει να τιμωρεί το Μάνο που το ξύπνησε από το λήθαργό του, χρυσώνοντάς του το χάπι με μια βόλτα στο χώμα

Του γλιστερού κατοικιού

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Εύη Συνοδινού, Μάνος Κάττουλας

Κακών εκπλήξεων συνέχεια για το Serow, με το ένα πρόβλημα να ακολουθεί το άλλο. Ακόμα και με μεσοβέζικες λύσεις όμως, το χαμόγελο δεν απέχει πολύ...

YAMAHA
225

Με τα τρεξίματα του τεύχους Οκτωβρίου και του live.ebike.gr να ανήκουν στο παρελθόν, είχε έρθει η ώρα για μια δεύτερη ματιά στο Serow που περίμενε υπομονετικά να ασχοληθώ ξανά μαζί του. Εκεί που δεν τα είχαμε βρει, ήταν στο τι θα το κάναμε: Ο Κώστας πρότεινε διακριτικά όπως πάντα να σταματήσω να ασχολούμαι με τον τάφο, ο Κουρίδης να το ανακατασκευάσουμε, ο Σπύρος να ξεκινήσουμε αντίστοιχη ιστορία για το XL250S του κι εγώ πραγματικά δεν έχω αποφασίσει ακόμη.

Η ιδέα της ανακατασκευής μου αρέσει, γιατί θα ήθελα να δω το μικρό XT να αναγεννιέται ως άλλος φοίνικας από τις στάχτες και τις σκουριές του, αλλά με αυτό τον τρόπο καταργούμε παντελώς την ιδέα του προσιτού υπηρέτη. Θα μπορούσα βέβαια απλά να το αφήσω όπως είναι και να το κυκλοφορώ, αλλά έτσι δε θα υπήρχε τίποτα να γράψω. Ή τουλάχιστον έτσι νόμιζα...

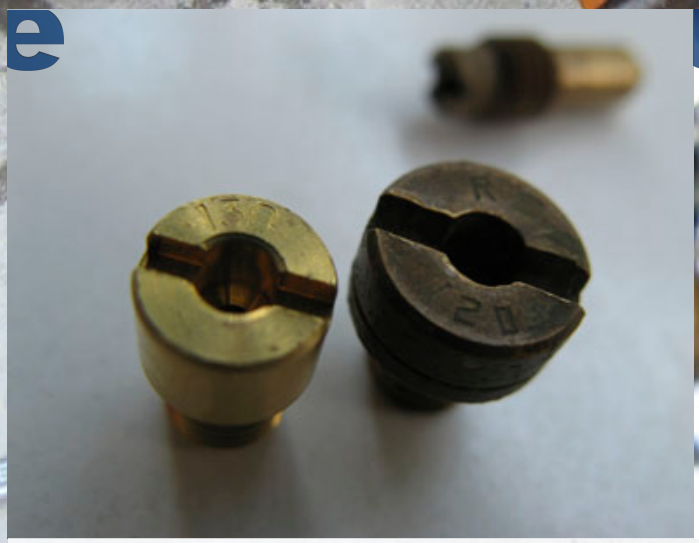
Τσαφ τσουφ το Serow περνά

Μετά την έκδοση της ασφάλειας ήρθε η ώρα για τα πρώτα χιλιόμετρα και τα αρχικά σημάδια δεν είναι πολύ ενθαρρυντικά. Ενώ χαμηλά το ασπροκόκκινο κατσικάκι δουλεύει μια χαρά, μετά τις μεσαίες αρχίζουν τα σκασίματα και δεν πάει βήμα, βγάζοντας με το ζόρι 60-70 χιλιόμετρα. Με το τσοκ τραβηγμένο η κατάσταση βελτιώνεται αισθητά, κάτι που σημαίνει ότι δουλεύει πολύ φτωχά.

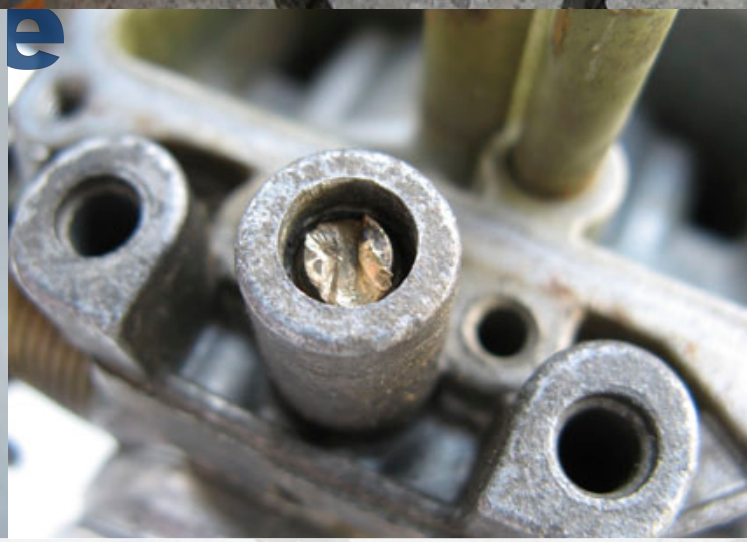
Έτερο λύσιμο λοιπόν και έλεγχος στο καρμπυρατέρ για να δούμε τι πάθαμε. Τα ζιγκλέρ εμφανίζονται ξανά βουλωμένα, με το προζιγκλέρ εντελώς κλειστό και το κεντρικό να γλιτώνει το έμφραγμα στο τσακ. Γιατί; Γιατί πάνω στη χαρά μου βαρέθηκα να καθαρίσω εντελώς το καπάκι του φλοτέρ, με αποτέλεσμα η μάκα να διαλύεται από τη βενζίνη και να ακολουθεί τον λάθος δρόμο προς τα πάνω.

Ξανά μανά καθάρισμα λοιπόν, αυτή τη φορά πιο σωστά, χρησιμοποιώντας και πεπιεσμένο αέρα στο προζιγκλέρ. Επ' ευκαιρία, πετάχτηκα και στην Technomoto να πάρω και ένα κεντρικό 130άρι ζιγκλέρ. Για να λένε στα φόρα του εξωτερικού ότι δουλεύει καλύτερα από το 120άρι, ειδικά με ανοιχτή εξάτμιση, κάτι θα ξέρουν. Όλα ωραία και καλά έως εδώ, μόνο που με περίμενε μια άσχημη έκπληξη – η φούσκα της υποπίεσης δεν άντεξε τη συγκίνηση της αναγέννησης και έκανε δύο μικρά σκισιματάκια, που σαφώς και δε βοηθούν στη σωστή απόδοση. Απουσία καλύτερης λύσης, δοκίμασα να τη στεγανοποιήσω με μαύρη σιλικόνη – σαφώς και δεν πιστεύω ότι θα δουλέψει, αλλά δεν είχα και τίποτα να χάσω. Άλλωστε, με τη βίδα του αέρα να μη θέλει να κουνήσει ρούπι, πιθανότατα από τη ζήλεια της που δεν είχα ασχοληθεί ως τότε μαζί της, οι πιθανότητες να δούλευε σωστά μετά τη δεύτερη εγχείρηση άγγιζαν το μηδέν ούτως ή άλλως.

Δέσιμο ξανά λοιπόν, υπό το βλέμμα τριών 8άχρονων που γύριζαν εκείνη την ώρα από το σχολείο, με εποικοδομητικά



Το παλιό και το καινούργιο. Μάλλον μπορείτε να μαντέψετε ποιό είναι ποιό...



Η βίδα του σατανά

σχόλια του τύπου «δίπλωμα πλοήγησης έχετε κύριε για το μηχανάκι;». Κάποια μέρα θα κάνω εκείνο το άγαλμα στον Ηρώδη που έλεγα... Το πρόγραμμα είχε βολτίτσα να δω αν δουλεύει καλύτερα ή αν το κατέστρεψα τελείως και μετά ραντεβουδάκι στον Σμπρίνη για πλύσιμο.

Εκτός από την απόλαυση του να πίνεις καφέ όταν κάποιος βγάζει τα μάτια του να σου μεταμορφώσει τη μοτοσυκλέτα, θα είχα πολλαπλά οφέλη. Το βάρος θα μειωνόταν σημαντικά αφότου οι μάζες της λάσπης και του φανταστικού μείγματος γράσου, βρώμας και σπρέι αλυσίδας θα έπαιρναν πόδι, θα είχα κι ένα καλό μπούσουλα για να δω τι άλλο χρειάζεται. Και φυσικά, δε θα γινόμουν χάλια όταν θα άλλαζα τακάκια και θα έστελνα το μπροστινό για τσιμούχες και φρέσκα λαδάκια. Το κακό με τα προγράμματα όμως είναι ότι σπανίως βγαίνουν όπως τα έχεις υπολογίσει. Κουνώντας το Serow λίγο πιο μπροστά για να καβαλήσω και να φύγω, το μικρό Yamaha αποφασίζει ότι έχει παχύνει, βλέπει και τη φωτογραφική που ήταν εύκαιρη, και αδειάζει δύο κατάμαυρα κομμάτια λάστιχο από το ύψος του ψαλιδιού. Guess what? Η γλίστρα της αλυσίδας άρχισε να δραπετεύει σιγά σιγά. Αλλαγή προορισμού λοιπόν, με στάση τη Yamaha στη Μεσογείων, όπου μπορεί να μην έχουν ετοιμοπαράδοτη τη γλίστρα, αλλά μπορούν να τη φέρουν την επόμενη. Μιας και είμαι εκεί, ρωτάω και για τη φούσκα της υποπίεσης, για να πάθω ένα μίνι εγκεφαλικό ακούγοντας ότι επειδή είναι πακέτο με το σλάιντ, στοιχίζει μόλις 100€. «Όχι, ευχαριστώ, δε θα τη χρειαστώ τώρα, δεν υπάρχει λόγος να την προσθέσουμε στην παραγγελία». Και το καλό που μου θέλω να βρω τρόπο να τη μπαλώσω σωστά...

Της εξαφανισμένης γλίστρας

Την επόμενη μέρα, με τη γλίστρα στο τσαντάκι, αρχίζουν τα τηλέφωνα μπας και βρεθεί δανεικό σταντ enduro κοντά στην περιοχή για να λύσω ψαλίδι ανθρώπινα. Οι προσπάθειες όχι μόνο δεν φέρνουν το επιθυμητό αποτέλεσμα, αλλά με πληροφορούν ότι ενώ το Serow είναι καθηλωμένο, ο Γιώργος με τον Δημήτρη έχουν ήδη πάρει τα βουνά, κάνοντας ουσιαστικά τα παρθενικά χωμάτινα χιλιόμετρα στο 640 Adventure του Δημήτρη – τον οποίο εγώ έψηνα ένα μήνα πριν να πάρει on-off για να βγαίνουμε χώμα. Ωραίο πράγμα ο συγχρονισμός...

Όταν δεν έχεις κεντρικό σταντ, αυτοσχεδιάζεις – και αρχίζεις να κοιτάς τα χαμηλά ξύλινα σκαμπό με άλλο μάτι. Χάρη στη φάση που πέρασε ο Μπαμπάς Κάττουλας με τα ξυλουργικά πριν αρκετά χρόνια, έχω το τέλειο σκαμπό. Και λίγο ψάξιμο στη ντουλάπα αποκαλύπτει τα ρούχα που είχα κάνει χάλια όταν έβαφα το σπίτι. Με τη μπλούζα πάνω στο σκαμπό για να μη με αποκληρώσει ο πατήρ, αρχίζει η εγχείρηση.

Παρά τα μικρά προβλήματα ευστάθειας που δημιουργούνται όταν λύνεις μοτοσυκλέτα σε κατηφόρα χωρίς να έχεις στερεώσει σωστά τον μπροστινό τροχό, οι βίδες του Serow λύνουν πολύ πιο εύκολα απ' ότι περίμενα. Μόνο που για να βγάλεις το ψαλίδι πρέπει να λύσεις και το μοχλικό του, κάτι που αν δεν έχεις τα σωστά εργαλεία, σημαίνει ότι πρέπει να βγει και ο πίσω τροχός. Τουλάχιστον είναι μια καλή ευκαιρία να καθαρίσω λίγο το ταμπούρο, ανακαλύπτοντας ότι τουλάχιστον οι σιαγώνες του έχουν αρκετό ψωμί ακόμα. Κάτι είναι και αυτό...

Η φούσκα έχει δει καλύτερες μέρες – και πολλά μπαλώματα

Μοιάζει με μάκα, αλλά είναι τα απομεινάρια της γλίστρας του ψαλιδιού

Δυστυχώς δεν είναι βούρτσα – η γλίστρα καθηλώνει το Serow για ένα 24άωρο

Quiz: Βρείτε τι δεν πάει καλά σε αυτή τη φωτογραφία, χωρίς να διαβάσετε το κείμενο

Με το WD40 στο χέρι και λίγη υπομονή, το μοχλικό αποχωρίζεται για λίγο από το Serow και μετά από μερικά ακροβατικά, καθώς το μικρό Yamaha παλαντζάρει πάνω στο σκαμπό, βγαίνει και το ψαλίδι. Περιέργως όλοι οι άξονες έχουν ακόμα γράσο, κάτι που σημαίνει ότι πριν το παρατήσει, ο Γιάννης πρόσεχε το Serow – και πως ο μηχανικός του δε βαριόταν να χρησιμοποιήσει τους γρασαδόρους του ψαλιδιού. Αυτό που μου χαλάει ελαφρώς τα σχέδια για τη φωτογραφία της παλιάς με τη νέα γλίστρα, είναι πως δε βρίσκω την παλιά – μέχρι που συνειδητοποιώ ότι η λευκή φλίδα πάνω στο ψαλίδι είναι ότι έχει απομείνει απ' αυτή.

Με το σπρέι καθαρισμού καρμπυρατέρ στο χέρι (ιδιαίτερα τοξικό και πρακτικό όταν θες να καθαρίσεις κάτι που δεν έχει λάστιχα ή τσιμούχες όπως το καρμπυρατέρ), καθαρίζω τη μάκα ώστε να δημιουργήσω μια ψευδαίσθηση ασφαλείας στην καινούργια γλίστρα, ανακαλύπτοντας στην πορεία ότι στα ελάχιστα σημεία που δεν είναι σκουριασμένο, το ψαλίδι έχει ένα πανέμορφο μεταλλικό χρώμα. Ίσως να μην είναι κακή ιδέα να το ξαναβάψω τελικά...

Με τη νύχτα να πέφτει σιγά – σιγά, χάρη στη συνήθεια που έχω να αρχίζω τις δουλειές αργά το απόγευμα, γρασάρω τους άξονες, συνδέω το μοχλικό, δένω το ψαλίδι, βγάζω μια ωραιότατη φωτό να δείχνει τη διαφορά του καθαρού ψαλιδιού με το υπόλοιπο μηχανάκι και.... κάτι δεν πάει καλά. Προσεκτικότερη εξέταση δείχνει ότι στη βιασύνη μου να το δέσω πριν φτάσουν τα μεσάνυχτα και μεταμορφωθεί σε κολοκύθα, έχω ξεχάσει να περάσω την αλυσίδα πάνω από το ψαλίδι. Ξανά μανά λύσιμο και δέσιμο λοιπόν, τουλάχιστον με τη χαρακτηριστική ευκολία που κάνεις μια δουλειά όταν ξέρεις το πως και δεν ψάχνεσαι.

Κατσίκια και βουνά

Το απόγευμα της επομένης, έρχεται η ώρα για την παρθενική βόλτα του ανανεωμένου Serow, που για καλό και κακό είναι στα πέριξ. Γιατί να σπρώχνω χιλιόμετρα αν έχω κάνει βλακεία και μείνω;

Πρώτες εντυπώσεις; Πολύ καλύτερη λειτουργία χαμηλά, με τον κινητήρα να αντιδρά σαφώς πιο «γεμάτα» στο γκάζι. Και ψηλά... τα γίδια και τα πρόβατα. Τουλάχιστον τώρα μπορείς να κινείσαι άνετα με το ρυθμό της κίνησης, με τα 80 χιλιόμετρα να έρχονται εύκολα και γρήγορα, αρκεί να δουλεύεις αρκετά το αριστερό πόδι για να κρατάς τον κινητήρα στην ωφέλιμη περιοχή του. Πρώτη υποψηφιότητα για το θέμα η κολλημένη βίδα του αέρα που λέγαμε πριν, δεύτερη η φούσκα της υποπίεσης. Μόνο που σε αυτά τα χρήματα, μάλλον θα προτιμήσω να πάρω άλλο καρμπυρατέρ – λιγάκι μεγαλύτερο επ' ευκαιρίας.

Ξεθαρρεύοντας, αλλάζω προορισμό κατευθυνόμενος στον Υμηττό, να πατήσω λίγο χωματάκι ακολουθώντας αυτό τον χωματόδρομο που ξεκινάει από τα ραντάρ και πηγαίνει προς θάλασσα μεριά, που ζαχάρωνα τόσα χρόνια. Η ανάβαση δεν κάνει πολλά να μου φτιάξει τη διάθεση, με το μικρό εύρος στροφών και τις φουρκέτες να περιορίζουν αισθητά τον ρυθμό.

Μετά φτάνω στο χώμα και το μικρό αγριοκάτσικο μεταμορφώνεται, φτιάχνοντας ταυτόχρονα τη διάθεσή μου. Η ελαστικότητα του μικρού κινητήρα και η απόκριση στις χαμηλές στροφές με ξελασπώνουν, καθώς οι μικρές ταχύτητες δεν απαιτούν τις άπειρες αλλαγές ταχυτήτων

225
SEROW

που φοβόμουν. Οι κροκάλες που μου είχαν βγάλει την πίστη την τελευταία φορά που τις συνάντησα με το XRL μου, ξαφνικά δείχνουν να μικραίνουν. Το μικρό βάρος του Serow αποδεικνύεται τρομερό πλεονέκτημα καθώς περνάει νεροφαγώματα και ανωμαλίες ανεμπόδιστα, κι εκεί που έλεγα να κάνω μια μικρή βόλτα και να γυρίσω, όλο και το τραβάω παραπέρα με τη δικαιολογία ότι πρέπει να βγάλω καμιά φωτογραφία της προκοπής.

Το ένα μονοπάτι διαδέχεται το άλλο, και δεν αργεί η εντύπωση ότι κάποιος σε έχει κλείσει σε ένα γιγαντιαίο λαβύρινθο. Σε αντίθεση με τη χάραξη των δρόμων που έχουμε συνηθίσει, οι περισσότερες διαδρομές στο βουνό ακολουθούν τη λογική του κουβαριού. Αλλού νομίζεις ότι πηγαίνεις και αλλού βγαίνεις, ενώ πολλές από αυτές καταλήγουν σε αδιέξοδα. Ευκαιρία να χαζέψεις τη θέα και να κάνεις άλλη μια αναστροφή λοιπόν. Το μικρό βάρος και οι χειρολαβές του Serow βοηθούν και εδώ, καθώς δεν ήταν ούτε μια ούτε δύο οι φορές που γύρισε 180 μοίρες πάνω στο στάντ του. Τα ασθενικά φρένα βοηθούν στις κατηφόρες, η ροπή με βγάζει εντυπωσιακά ασπροπρόσωπο στις ανηφόρες και τις κροκάλες, και το χαμόγελο μεγαλώνει.

Έχοντας βάλει στόχο να μη γυρίσω πίσω (στην υποθετική περίπτωση που θα έβρισκα τη σωστή διαδρομή πριν νυχτώσει), συνεχίζω να ακολουθώ μονοπάτια και χωματόδρομους, πότε ακολουθώντας τους πυλώνες, πότε κινούμενος μακριά από αυτούς, χαζεύοντας τα τοπία που αλλάζουν, χαμογελώντας για το πόσο φυσιολογικά φέρεται το Serow, έχοντας επιστρέψει στο στοιχείο του μετά από τόσα χρόνια.

Συνεχίζοντας διακριτικά δίπλα από κάτι τύπους με δίκαννα, βλέπω στο βάθος ένα μοναστήρι – και πλησιάζοντάς το συναντώ 3 παλικάρια με ισάριθμα καθαρά και πλήρη εξοπλισμό, που όταν με βλέπουν χαμογελούν. Δεν ξέρω αν είναι από λύπηση ή από χαρά, αλλά μου φτιάχνουν το κέφι και επιβεβαιώνουν ότι ο δρόμος οδηγεί στον πολιτισμό. Λίγο αργότερα, 30 χιλιόμετρα από τη στιγμή που την αποχωρίστηκαν, τα λάστιχα ξαναπατάνε άσφαλτο, κάπου στο Κορωπί, για να πάρω το δρόμο της επιστροφής.

Εθισμός

Παρά το ότι λόγω της στενοκεφαλιάς μου, ο μονοκύλινδρος απέχει αισθητά από τη σωστή του λειτουργία, το κατσικάκι αρχίζει ήδη να αλλάζει τη διάθεσή μου. Η πρώτη του εκτός δρόμου εξόρμηση κατέληξε σαφώς μεγαλύτερη απ' ότι σκόπευα – και πολύ μεγαλύτερης διαρκείας απ' ότι πίστευα ότι θα μου επέτρεπε η φυσική μου κατάσταση. Σε απόσταση αναπνοής από τη βάση μου ένιωσα λες και είχα φύγει διήμερη εκδρομή μέσα σε λιγότερο από δύο ώρες. Και δε μπορώ παρά να αναρωτηθώ πως θα είναι μια πραγματική εκδρομή, έστω και μονοήμερη, ιδανικά με παρέα. Ποιός είπε ότι χρειάζεσαι κυβικά και γκάζια για να ευχαριστηθείς; <<

long term

Το μαύρο 690 παίρνει τη θέση του πορτοκαλί που έκανε φτερά, και ετοιμάζεται να πάρει τη σκυτάλη των test ride

Η επιστροφή

κείμενο και φωτό: Μάνος Κάττουλας

Μετά από δύο μήνες απουσίας, το δίδυμο αδελφάκι του 690SM μας χτύπησε την πόρτα. Μπορεί να είναι μαύρο, αλλά σίγουρα δεν είναι πρόβατο – και υποσχόμαστε να το προσέξουμε ακόμα περισσότερο απ' το αδικοχαμένο πορτοκαλί SM. Ελπίζω να κάνετε και εσείς το ίδιο...

Για όσους δεν έχουν παρακολουθήσει το σήριαλ του KTM από την αρχή, μια μικρή περίληψη ίσως να είναι αναγκαία: Το 690SM που βλέπετε σε αυτές τις σελίδες δεν είναι το πρώτο Long Term μας, καθώς παράλληλα με την παραλαβή του μεγαλύτερου 950, η KTM Hellas μας είχε εμπιστευτεί και το μικρότερο πορτοκαλί αδελφάκι του. Τα διαδικαστικά θέματα μας πήραν λίγο παραπάνω καιρό να λυθούν απ' ότι υπολογίζαμε, καθώς το πλάνο μας ήταν λίγο διαφορετικό απ' το συνηθισμένο.

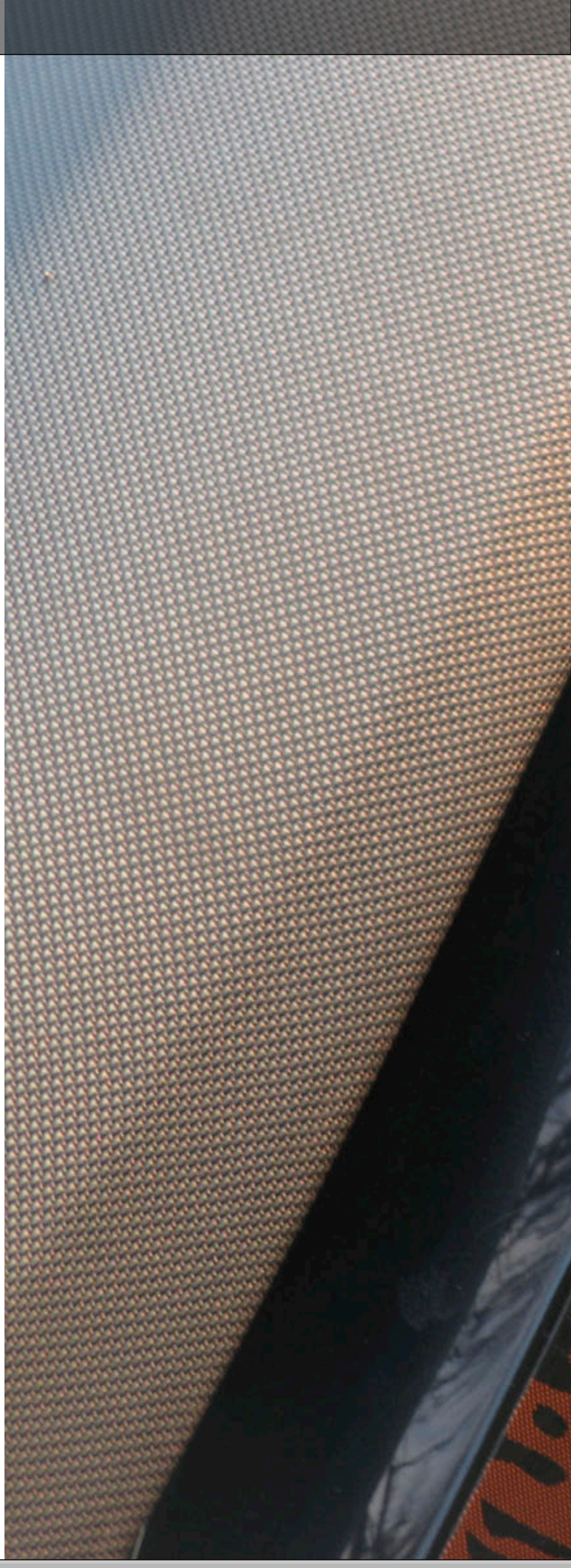
Τα Long Term εδώ στο eBike δεν είναι όπως αλλού, αποκλειστικά για δική μας χρήση, αλλά προορίζονται και για να τα οδηγούν οι αναγνώστες μας, δίνοντάς σας την ευκαιρία να πάρετε μια γεύση ακόμα και μακριά από το περιβάλλον των Track Days στα οποία τα είχαμε διαθέσιμα ως τώρα. Και με το που λύσαμε τα θέματα και το πήρε ο πρώτος αναγνώστης... μας το κλέψανε.

Σαφώς και δεν ήταν αυτή η αρχή που περιμέναμε, ή κάτι που θα θέλαμε να συμβεί, αλλά ως συνήθως το σύμπαν συνωμοτεί για να στη φέρει εκεί που δεν το περιμένεις. Πιο πλούσιοι σε εμπειρίες που δεν ευχόμαστε σε κανέναν, και μετά τα διαδικαστικά της δήλωσης κλοπής, της συμπτωματικής εύρεσης ενός κλεμμένου Τσάλυ που φροντίσαμε να επιστρέψει στον νόμιμο κάτοχό του και, κάνοντας τα αδύνατα δυνατά να πρεμήσουμε το Λεωνίδα που το είχε οδηγήσει και πίστευε ότι αυτός ήταν ο γκαντέμης της υπόθεσης, αρχίσαμε τις επαφές για την αντικατάστασή του.

Κάτι το Six Days με την έντονη εμπλοκή της KTM Hellas, κάτι το live.ebike.gr και το σαλόνι της Κολωνίας, κάτι τα λοιπά διαδικαστικά κάθε τρέχοντος τεύχους, η έλευση του νέου 690SM καθυστέρησε, κάνοντας την απουσία του ακόμα πιο αισθητή από τις σελίδες μας και από τους αναγνώστες.

Λίγες μέρες πριν κλείσει και επίσημα το δίμηνο της απουσίας του όμως, τα αστέρια ευθυγραμμίστηκαν, τα ρολόγια συγχρονίστηκαν και ξεκίνησα για τα κεντρικά της KTM Hellas στην Ελευσίνα, για να παραλάβω το νέο μας Long Term. Όπως ίσως να θυμάστε, ένα από τα παράπονά μου (ομολογουμένως το μικρότερο στη σειρά) από την κλοπή του προηγούμενου Long Term μας, ήταν ότι παρότι απέκτησε φτερά και πέταξε έξω από το δικό μου σπίτι, αυτό είχε γίνει πριν βρω την ευκαιρία να του κάνω έστω και μισό χιλιόμετρο.

Τι πιο λογικό λοιπόν απ' το να φροντίσω να είμαι εγώ αυτός που θα το παραλάβει, και θα του κάνει τα πρώτα του χιλιόμετρα πριν έρθει η ώρα να συνεχίσει τον κύκλο



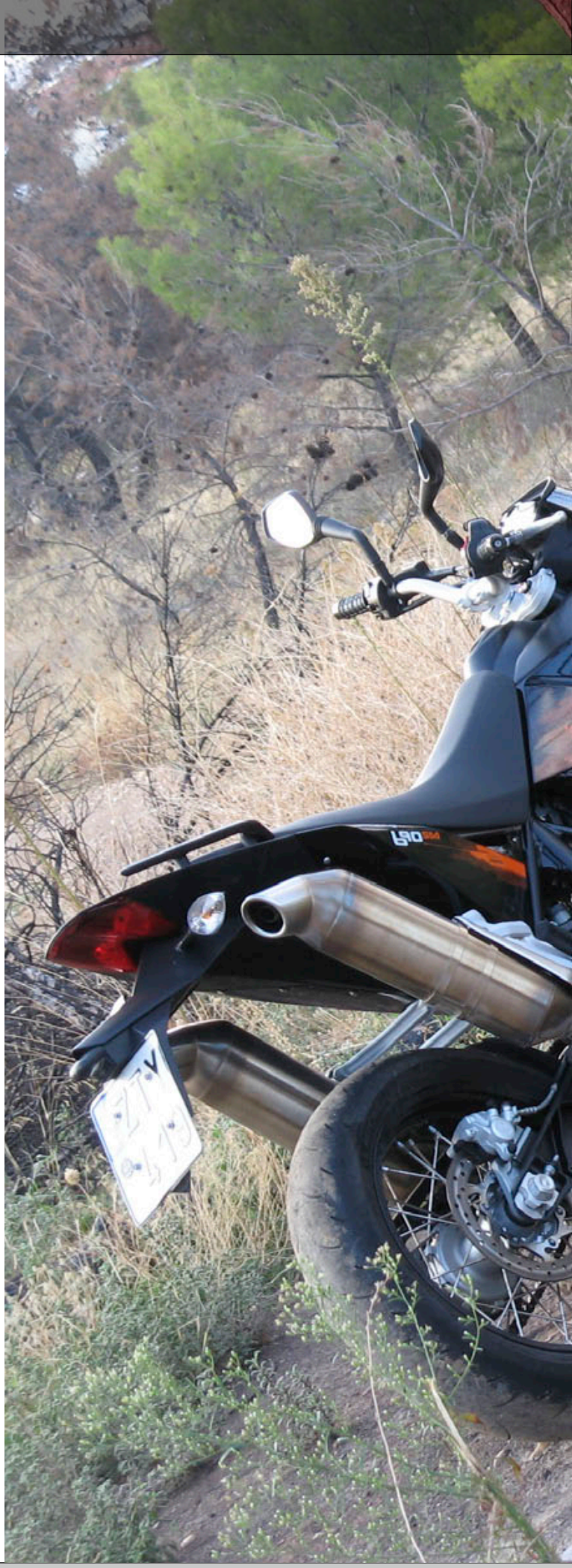
Τόσο απλό και τόσο πρακτικό...
γιατί δεν το κάνουν όλοι οι κατασκευαστές;

των test ride που έληξε τόσο άδοξα τον Αύγουστο. Η διαδικασία παραλαβής ήταν ταχύτατη όπως συνηθίζεται σε εταιρείες που ξέρουν καλά τη δουλειά τους, και το μαύρο 690 σε άριστη κατάσταση, με μοναδική εξαίρεση το υπερβολικά ταλαιπωρημένο πίσω ελαστικό και τα τακάκια που είχαν εξατμιστεί. Και τα δύο όμως θα αλλαχτούν μέσα στην ερχόμενη εβδομάδα, ώστε το «μικρό» SM να έρθει στα χέρια σας ετοιμοπόλεμο.

Οι πρώτες εντυπώσεις; Πολύ διαφορετικές απ' ότι περίμενα, καθώς ήταν η πρώτη φορά που καβάλησα τον αντικαταστάτη του LC4 – και η εμπειρία ήταν πολύ μα πολύ διαφορετική. Τα μεγάλα μονοκύλινδρα τα λένε λέει Thumper. Και τα λένε έτσι, απ' το χαρακτηριστικό ράθυμο ρυθμό που προτιμούν. Αρέσκονται να δουλεύουν στις χαμηλομεσαίες και κρεμάνε ψηλά, ενώ οδηγώντας τα με λίγες στροφές μπορείς να νιώσεις τις πιστονιές να σείουν το σκελετό. Τα LC4 ήταν αρκετά διαφορετικά, με μπόλικο γκάζι παντού, δείχνοντας μια προτίμηση στις υψηλές στροφές, αλλά ακόμα και σε αυτές, η μάζα του μεγάλου πιστονιού έκανε αισθητή την παρουσία της. Και μετά, ήρθαν τα 690. Οι προδιαγραφές σε προϊδεάζουν ελαφρώς, καθώς τέτοια ισχύς δεν βγαίνει... ράθυμα, αλλά το μόνο σίγουρο είναι πως το 690 δεν έχει ακούσει καν τον όρο Thumper. Δε δικαιολογείται αλλιώς η εντελώς διαφορετική συμπεριφορά του. Χαμηλά – και χαμηλά εννοούμε μέχρι τις 4,000 – απλά μετακινείται, αλλά χωρίς τα χαρακτηριστικά που περιμένεις. Δουλεύει σαν μονοκύλινδρο, αλλά πολύ μικρότερο σε κυβισμό, λες και η μάζα του πιστονιού είναι αμελητέα. Και μετά τρελαίνεται, σηκώνοντας τον εμπρός τροχό για πλάκα στις πρώτες σχέσεις, ή σπινιάροντας τον πίσω (κάτι αρκετά πιο συχνό με το φθαρμένο ελαστικό). Δείχνει να έχει μια δίψα για χιλιόμετρα, με τις αναρτήσεις σφιχτές να λοξοκοιτάνε αριστερά δεξιά μπας και βρούνε κανένα στροφιλίκι για να ισοπεδώσουν, ενώ το τιμόνι είναι πρακτικά ευθύ, δημιουργώντας μια καθαρά επιθετική θέση οδήγησης και... η συνέχεια στα χέρια σας. Να κρατήσουμε και κάτι να ανακαλύψετε μόνοι σας, τι λέτε;

Μέχρι τότε, ας μοιραστούμε μια μικρή λεπτομέρεια, από αυτές που όπως λέει και ο σοφός λαός κάνουν τη διαφορά: Η δυνατότητα ρύθμισης του τζόγου της ντίζας του γκαζιού ακόμα και εν κινήσει, χάρη στα υπέροχα πλαστικά...ρυθμιστήρια. Ξέρω ότι ακούγεται παιδαριώδες, αλλά το κενό του γκαζιού είναι από τα πράγματα που πραγματικά με ενοχλούν, ειδικά από τη στιγμή που το 70% των μοτοσυκλετών που παίρνουμε για δοκιμή έχουν αρκετό τζόγο για να μπουν φυλακή υπό το νόμο περί τυχερών παιγνίων.

Περισσότερα όμως από κοντά, καθώς ξαναζωντανεύουν οι επαφές μας με όσους από εσάς έχετε δηλώσει ενδιαφέρον να το οδηγήσετε και να μοιραστείτε μαζί μας τις εντυπώσεις σας και τις φωτογραφίες από τη συμβίωσή με το 690SM. Μέχρι τότε, το 690 θα παραμένει τριπλοκλειδωμένο, κάνοντας μερικά περιηγητικά χιλιόμετρα για να στρωθεί το καινούργιο του πίσω ελαστικό. <<



Με το πιο «κακό» αδελφάκι του, λίγο πριν την παραλαβή του από την KTM Hellas

racing

Τα πρωταθλήματα του 2008 ολοκληρώνονται, επιτυχία με το Παγκόσμιο SM στη Θεσσαλονίκη, ενώ στα MotoGP ως συνήθως γίνεται το έλα να δεις με τις λαστιχοϊστορίες

Airoh
axo
MO
alpina
KTM
Red Bull
WP
fuscoli
APTC
RENTHAL
adige
daytona

Λαστιχένιος πανικός

"Στο κορυφαίο πρωτάθλημα ταχύτητας του πλανήτη τρέχουν πρωτότυπες μοτοσυκλέτες με πρωτότυπα λάστιχα." Jeremy Burgess

Μετά από ένα χρόνο φημών, διαβουλεύσεων, υπογείων διαδικασιών και αρκετών αντιδράσεων, η απόφαση για επιβολή ενιαίου τύπου ελαστικών στα MotoGP έγινε πραγματικότητα. Από το σημείο αυτό και μετά χρειάστηκαν μόλις μερικές εβδομάδες για να ανακοινωθεί η ανάθεση στη Bridgestone.
Όμως οι τεχνικές λεπτομέρειες είναι όλες στον αέρα. Μακριά από κάμερες και μικρόφωνα παζαρεύεται ο αριθμός ελαστικών που θα έχει κάθε αναβάτης. Φαινομενικά, οι δύο βασικές αιτίες της μονομάρκας ήταν η ασφάλεια και το κόστος. Για την ικανοποίηση του δεύτερου λοιπόν η Dorna πρότεινε μέγιστο αριθμό ελαστικών τα 20 ανά αναβάτη και αγώνα. Αυτό που φαίνεται σίγουρο είναι πως τα qualifiers μας χαιρετούν οριστικά, καθώς δε χωρούν στο μέτρημα.
Οι περισσότεροι αναβάτες άφρισαν στο άκουσμα του αριθμού αυτού θεωρώντας τον αστείο για τις ανάγκες τριών ημερών δοκιμών και ενός αγώνα. Τα νούμερα που ακούγονται σχετικά με το κόστος των ελαστικών μιλούν για 400€ το μπροστινό και 600€ το πίσω. Υπάρχει, δε, και το θέμα της Bridgestone που ως τώρα δήλωνε πως δεν μπορούσε να καλύψει περισσότερους από 10 αναβάτες. Τι άλλαξε τώρα;
Απορώ με το σκεπτικό αυτό. Δηλαδή, αν μια ομάδα πληρώνει 20,000 ή 50,000 για λάστιχα, αυτό είναι σημαντικό ποσό; Όταν η κάθε μοτοσυκλέτα της κοστίζει μερικά εκατομμύρια ευρώ, ο αναβάτης αμείβεται με εκατοντάδες χιλιάδες ή και εκατομμύρια και μπορεί σε έναν αγώνα να διαλύσει δύο μοτοσυκλέτες; Πενήντα χιλιάρικα ήταν το πριμ για κάθε νίκη του Stoner πέρυσι, πριν γίνει παγκόσμιος πρωταθλητής. Δεν μου ακούγεται και πολύ σόι αυτή η λογική εξοικονόμησης από τα λάστιχα, για ψίχουλα μιλάμε συγκριτικά με τα μπάτζετ των MotoGP.

Πάμε παρακάτω. Μαθαίνω μερικές ανατριχιαστικές λεπτομέρειες που συζητούνται, όπως το θέμα των διαφορετικών γομών. Μία πρόταση είναι να διατίθενται δύο ή τρεις γόμες, αλλά εσχάτως έπεσε και η ιδέα να δίνεται μόνο μία, ενδιάμεση. Μου φαίνεται αστείο. Επίσης, παίζει πολύς τζόγος με τα βρόχινα, καθώς προτείνεται ένας μόνο τύπος λάστιχου βροχής σε πολύ περιορισμένο αριθμό. Αν αυτό ίσχυε φέτος θα είχαμε δει ένα άλλο πρωτάθλημα, καθώς σχεδόν οι μισοί αγώνες έγιναν σε απρόβλεπτες και αμφιλεγόμενες καιρικές συνθήκες.
Έπειτα, ήδη κάποιοι αναβάτες, όπως ο Jorge Lorenzo, διερωτώνται ποιος θα εξελίξει αυτά τα spec tyres. Η λογική του κανονισμού λέει ίδια για όλους, αλλά κι αυτά κάποιος θα πρέπει να τα εξελίξει. Δε νομίζω πως ο Shinichi Itoh γυρνά αρκετά γρήγορα ώστε να δίνει ικανοποιητικά λάστιχα στους Rossi, Stoner, Pedrosa και άλλους 5-6 τουλάχιστον από κάτω τους… Μπορεί η Dorna να διαβεβαιώνει, αλλά όλοι γνωρίζουν πως κάποιοι είναι πιο ίσοι από τους άλλους και ήδη σκέφτονται μήπως βρεθούν του χρόνου να τρέχουν όλοι με τα λάστιχα αυτού που θα πηγαίνει καλύτερα στο πρωτάθλημα…
Ειλικρινά δεν μπορώ να προβλέψω τι θα γίνει στα MotoGP του χρόνου. Το ενιαίο λάστιχο ωφέλησε τα μέγιστα τα SBK και ισχύει εδώ και χρόνια στα 125 και 250GP (Dunlop). Αλλά αυτό που με τρομάζει είναι η μυστηριώδης στάση της Dorna που μοιάζει σα να θέλει να φρενάρει τις μοτοσυκλέτες διά της πλαγίας οδού. Αν θες να ρίξεις το γυρολόγιο, κάν' τα 1200cc να γουστάρουμε κι εμείς, όπως έλεγε κι ο Stoner, όχι 800. Ούτε να τους αναγκάσεις να περικόψουν την εξέλιξη των μοτοσυκλετών επειδή δεν θα έχουν αρκετά λάστιχα για δοκιμές. Στην τελική, ο Jeremy Burgess το έχει πει εκατοντάδες φορές τα τελευταία δύο χρόνια: "Στο κορυφαίο πρωτάθλημα ταχύτητας του πλανήτη τρέχουν πρωτότυπες μοτοσυκλέτες με πρωτότυπα λάστιχα, δεν χωρούν τέτοιοι περιορισμοί."

Racing Gossip

Η ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

Valencia, 26/10, Κυριακή απόγευμα. Ο αγώνας MotoGP μόλις έχει τελειώσει, ο Nicky Hayden συγκινημένος και συνεντεύξεις, καβαλά αμίλητος του σκουτεράκι του και φεύγει. Ο συνάδελφος του superbikeplanet.com από τα πλαστικά της μοτοσυκλέτας του…

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

ς βγαίνει για τελευταία φορά από το pit box #16 όπου ένα μεγάλο πλήθος τον περιμένει για αυτόγραφα
η παρατηρεί τους μηχανικούς του HRC που έχουν ήδη αρχίσει να ξηλώνουν τα αυτοκόλλητα του Hayden

ΚΑΙ ΤΟ ΟΝΟΜΑ ΑΥΤΗΣ, BRIDGESTONE

Με συνοπτικές διαδικασίες η απόφαση για μονομάρκα στο Motegi κατέληξε σε ανάθεση στην ιαπωνική εταιρεία που ανακοινώθηκε στη Sepang.

Δεν ήταν καθόλου δύσκολο το να καταλήξει η Dorna (και κατ' επέκταση η FIM) στη Bridgestone. Η ιαπωνική εταιρεία που κατέκτησε τα δύο τελευταία πρωταθλήματα MotoGP ήταν και η μόνη που κατέθεσε επίσημη πρόταση για τη θέση, καθώς η Michelin (εύλογα;) προτίμησε να απέχει από τη διαδικασία.

Στην επίσημη ανακοίνωση της Bridgestone, λοιπόν, ελάχιστες ουσιαστικές πληροφορίες περιέχονται. Η συμφωνία με τη Dorna αφορά τα επόμενα τρία χρόνια, οι ιάπωνες ισχυρίζονται πως λυπούνται που καταργείται ο ανταγωνισμός σε αυτό το επίπεδο αλλά χαίρονται που αυτοί ανέλαβαν το δύσκολο έργο.

Στα τεχνικά ζητήματα δεν έχει δοθεί καμιά απάντηση, καθώς οι προδιαγραφές των ελαστικών είναι υπό εξέλιξη ακόμη ενώ ούτε λόγος δεν γίνεται σχετικά με τον αριθμό και το εύρος γομών στα νέα ελαστικά. Αυτό που θα πρέπει να θεωρείται βέβαιο είναι πως πρόκειται για λάστιχα συγκεκριμένων προδιαγραφών, τα οποία θα είναι ίδια για όλους. Φυσικά, στις δύο μέρες δοκιμών της Valencia αμέσως μετά τον τελευταίο αγώνα, η Bridgestone παρείχε σε όλους μια πρώιμη έκδοση του περίφημου spec tyre, η οποία ωστόσο προφανέστατα δεν είναι τίποτε περισσότερο από τα λάστιχα που φορούσαν ως το τέλος οι κορυφαίοι αναβάτες της χρονιάς. Όλοι οι αναβάτες δήλωσαν ικανοποιημένοι, αλλά δεν είναι ακόμη σαφές αν αυτά θα εξακολουθήσουν να είναι τα επίσημα λάστιχα της επόμενης χρονιάς. Σύμφωνα με πληροφορίες έγκριτων δημοσιογράφων των GP, στην τελική τους μορφή τα λάστιχα προδιαγραφών που θα χρησιμοποιηθούν του χρόνου θα είναι "περίπου σαν αυτά που φορούσαν φέτος οι Rossi, Stoner, Pedrosa, αλλά όχι ακριβώς τα ίδια." Το τι σημαίνει αυτό θα το μάθουμε στους ερχόμενους μήνες να υποθέσω…

ΑΥΛΑΙΑ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Με μια άκρως πετυχημένη διοργάνωση εκ μέρους της Iron Team, το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Supermoto ολοκληρώθηκε στην πίστα Drive Park της Θεσσαλονίκης και όλοι οι νέοι πρωταθλητές απολαμβάνουν πλέον τη δόξα τους.

Με μια τρίτη και μια πρώτη θέση στα δύο σκέλη του τελικού της S1 ο γερμανός Bernd Hiemer της KTM κατέκτησε το πρωτάθλημα αναβατών της κατηγορίας του. Η τελική διαφορά του από τον δεύτερο Thierry van den Bosch της Aprilia ήταν μόλις 32 βαθμοί, γεγονός που μεταφράζεται σε έναν αγωνιώδη τελικό δεδομένου ότι τα δύο σκέλη κάθε αγώνα προσφέρουν 50 βαθμούς. Τρίτος κατετάγη ο Ivan Lazzarini, επίσης αναβάτης της Aprilia, μόλις εννιά βαθμούς πίσω από τον "VDB". Ο τίτλος των κατασκευαστών ωστόσο της S1 πήγε στην Aprilia με διαφορά 25 βαθμών από τη δεύτερη KTM. Τρίτη κατασκευάστρια αναδείχθηκε η Husqvarna.

Στην S2 πρωταθλητής ανακηρύχθηκε ο γάλλος Adrien Chareyre της Husqvarna, 27 βαθμούς μπροστά από τον Davide Gozzini της TM. Η υπόθεση τίτλος ήταν ουσιαστικά μια μονομαχία ανάμεσα στους δύο αυτούς αναβάτες, καθώς ο τρίτος Gerard Delepine (Husqvarna) ακολουθούσε πολλούς βαθμούς πίσω. Η Husqvarna, αναμενόμενα με δύο αναβάτες στην πρώτη τριάδα του πρωταθλήματος, κατέκτησε και τον τίτλο κατασκευαστών της S2 με 18 μόλις βαθμούς διαφορά από τη δεύτερη TM. Τρίτη κατασκευάστρια αναδείχθηκε η Aprilia.

Η KTM ΧΑΙΡΕΤΑ ΤΑ 250

Από τη στιγμή που ανακοινώθηκε η αντικατάσταση των 250 από τετράχρονα 600 για το 2011 ήταν σαφές πως δύσκολα η KTM τουλάχιστον θα έμενε στο παιχνίδι. Και, ξέρετε, οι αυστριακοί είναι αυστηροί, μιλάνε τσεκουράτα…

Με ανακοίνωση της ομάδας GP της KTM, η ομάδα των 250 θα αποχωρήσει από την κατηγορία αμέσως μετά τη λήξη του φετινού πρωταθλήματος. Ήταν ήδη γνωστές οι αντιδράσεις στις σχετικές αποφάσεις της Dorna για το μέλλον των 250 και οι διευθυντής της πορτοκαλιάς ομάδας, Harald Bartol, ουδέποτε μάσησε τα λόγια του. Αφού εξήγησε λοιπόν πως βλέπει τους νέους κανονισμούς περίπου ως ταφόπλακα για το μέλλον των GP, συνέχισε αναλύοντας το απλούστατο σκεπτικό του:

"Δεν βλέπουμε κανένα λόγο να συνεχίσουμε να επενδύουμε σε μια κατηγορία που δεν έχει μέλλον. Από τη στιγμή που δεν σκοπεύουμε να μπούμε στην τετράχρονη κατηγορία από το 2011, προτιμούμε να στρέψουμε όλη μας την προσοχή στα 125, τα οποία φαίνεται πως έχουν ακόμα χρόνια μπροστά τους…"

Όσον αφορά στους αναβάτες της ομάδας, ο Mika Kallio έχει ήδη ξεκινήσει τη συνεργασία του με την Alice Team στα MotoGP, ενώ το μέλλον του Hiroshi Aoyama είναι ως τώρα άγνωστο. Επίσης άγνωστο είναι το τι μέλλει γενέσθαι με την ομάδα της Repsol που έτρεχε με κινητήρες της KTM.

Ο NAKANO ΣΤΗΝ APRILIA

Αφού οι ιστορίες διαπλοκής με τον Aspar, τους χορηγούς του και την Kawasaki δεν οδήγησαν πουθενά, ο έμπειρος ιάπωνας αναβάτης βρήκε μια εξαιρετική συνέχεια για την καριέρα του.

Κοιτώντας το ρόστερ των MotoGP πολλοί ενδεχομένως και να απορήσουν πως γίνεται να μην έχει βρει μια θέση σε αυτό ο Shinya Nakano. Η ουσία είναι πως με όλες τις θέσεις κλεισμένες και την υπόθεση Kawasaki να καταλήγει σε αδιέξοδο, η Aprilia προσέφερε μετά χαράς τη δεύτερη εργοστασιακή RSV4 στον έμπειρο αναβάτη. Το συμβόλαιο που υπεγράφη έχει μονοετή διάρκεια, με προοπτική ανανέωσης για άλλον ένα χρόνο – γεγονός που σημαίνει πως εφόσον οι δύο πλευρές το θέλουν, η ιταλική εταιρεία θα έχει τον πρώτο λόγο στην υπογραφή του Nakano για το 2010.

Έχοντας ήδη εξασφαλίσει τη τζίφρα του μεγάλου Max Biaggi, η δεύτερη μοτοσυκλέτα προεξωφλείτο για τον Alex Hofman που είχε αναλάβει την εξέλιξη κατά τη διάρκεια όλης της χρονιάς, ωστόσο ένας αρκετά σοβαρός τραυματισμός του γερμανού σήμαινε πως δύσκολα θα προλάβαινε την κρίσιμη περίοδο εξέλιξης από τώρα ως την έναρξη της νέας σεζόν. Από τη στιγμή που ο Nakano βρέθηκε "κρεμασμένος" από τα MotoGP, η Aprilia κινήθηκε ακαριαία και εξασφάλισε τις υπηρεσίες ενός αναβάτη που, αν και δεν ήταν ο πιο ανταγωνιστικός τα τελευταία χρόνια, θεωρείται εξαιρετικός στην εξέλιξη.

Η δήλωση του ιάπωνα λίγο μετά τις υπογραφές, πως "ο Biaggi είναι ο ήρωάς μου," αναμφίβολα εκτιμήθηκε δεόντως εκεί στο Noale, όσο και στη Ρώμη, την πατρίδα του Εκατόνταρχου Max.

HAGA ANTI BAYLISS

Δεν ήθελε και πολλή σκέψη. Η Ducati ήθελε ένα δυνατό χαρτί για τη θέση του σπουδαίου αυστραλού που κρέμασε πλέον τα γάντια του και ο Nitro Nori πρέπει να είναι χαλαρά ο πιο διψασμένος αναβάτης των SBK.

Είναι γνωστό εδώ και καιρό πως η Yamaha άλλαξε και τους δύο της αναβάτες στην εργοστασιακή ομάδα των SBK, φέρνοντας τους Ben Spies και Tom Sykes από Αμερική και Αγγλία αντιστοίχως. Από την άλλη, οι ιταλοί δεν έδωσαν τελικά τη θέση του Bayliss στον Biaggi – ο οποίος κατέληξε στην Aprilia – κι έτσι η επιλογή του Noriyuki Haga μύριζε ως πιο ενδεδειγμένη.

Ο 33χρονος ιάπωνας έχει τερματίσει δύο φορές δεύτερος στην κατάταξη (2000, 2007) και φέτος ετοιμάζεται για την τρίτη του "παραλίγο" χρονιά, ο ίδιος όμως διψάει για έναν τίτλο, ειδικά καθώς τα ανταγωνιστικά του χρόνια λιγοστεύουν πια επικίνδυνα. Όντας ένας από τους θεαματικότερους και πιο πεισματάρηδες αναβάτες στο παγκόσμιο στερέωμα (και αγαπημένος του υπογράφοντος!) του χρόνου θα βρεθεί στη σέλα της καλύτερης μοτοσυκλέτας των SBK, οπότε καλώς εχόντων των πραγμάτων θα έχει την καλύτερή του ευκαιρία να πάρει αυτό που του λείπει τόσα χρόνια.

Ο δεύτερος αναβάτης της εργοστασιακής Ducati θα είναι, όπως και φέτος, ο Michel Fabrizio.

CANEPA ΚΑΙ KALLIO ΕΠΙΣΗΜΩΣ

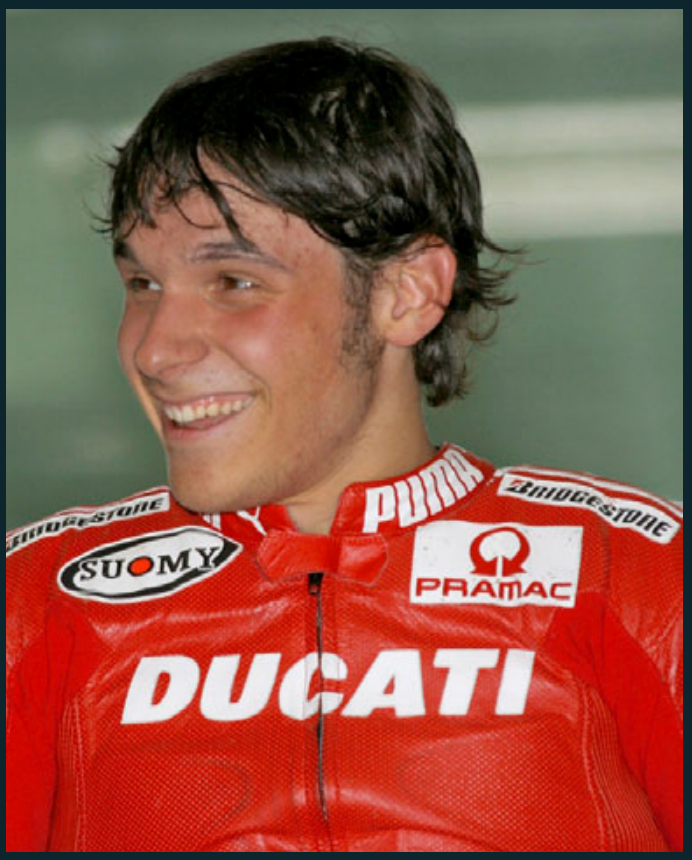
Ως αναμενόταν η δεύτερη ομάδα της Ducati, Alice Team, ανακοίνωσε τους δύο νέους της αναβάτες για το πρωτάθλημα του 2009.

Για τους ιταλούς η ομάδα αυτή στήθηκε για να αποτελέσει το φυτώριο της εργοστασιακής ομάδας και πλέον η πορεία της στρέφεται ακόμη πιο ξεκάθαρα προς εκεί. Μετά τη φυγή του Elias για την ομάδα του Gresini και τη μετεγγραφή του Guintoli στο αγγλικό πρωτάθλημα BSB, οι δύο θέσεις καλύφθηκαν από τους δύο νεαρούς αναβάτες – όπως σας είχαμε ενημερώσει ήδη από το προηγούμενο τεύχος.

Ο ιταλός Niccolo Canepa είναι ένας εκ των δύο αναβατών εξέλιξης της Ducati και, παρόλο που δεν έχει πλήρη αγωνιστική χρονιά παγκοσμίου επιπέδου στο βιογραφικό του, φέτος οδήγησε πολύ τη Desmosedici κατά την εξελικτική της διαδικασία, ενώ συμμετείχε ως wild card σε αγώνες SBK αποδίδοντας αξιοπρεπέστατα.

Όσον αφορά στον φινλανδό Mika Kallio, η πρωταγωνιστική του παρουσία τα τελευταία δύο χρόνια στα 250 με την εργοστασιακή ομάδα της KTM τον χρίζει ως ελπιδοφόρο αναβάτη για το μέλλον.

Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, το νεαρό της ηλικίας τους μέτρησε πολύ ώστε να καταλάβουν τις συγκεκριμένες θέσεις, μία εκ των οποίων κάποια στιγμή είχε προταθεί και στον αμερικανό Ben Spies.

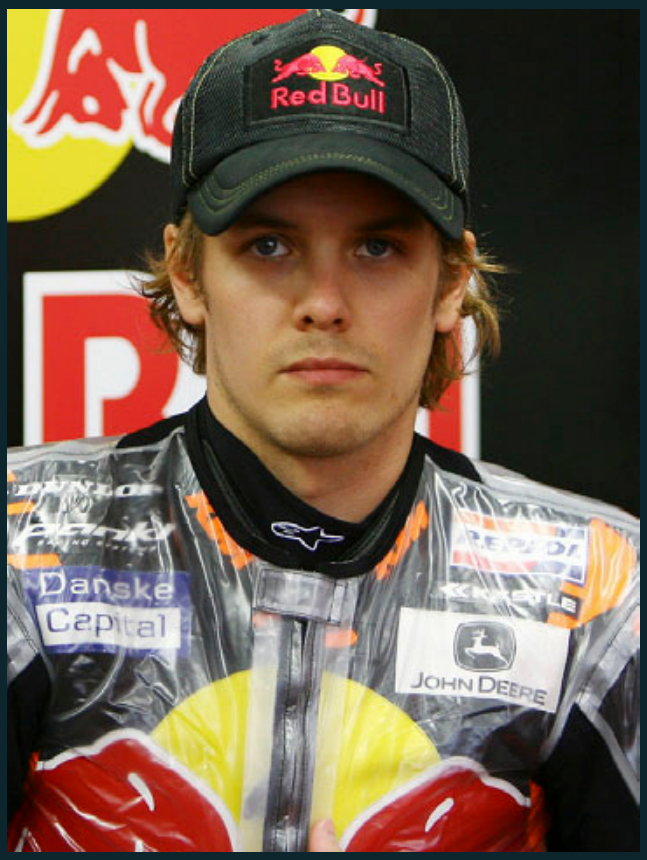


SBK 2009

Ανακοινώθηκε το πρόγραμμα του 2009 για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbikes με 14 αγώνες, μια ηχηρή απουσία, μια επιστροφή και μια τρύπα.

Ντόρος προκλήθηκε από την απουσία του Brands Hatch, παρόλο που ο αγγλικός αυτός αγώνας παραδοσιακά μαζεύει μεγάλα πλήθη και δημοσιότητα. Μια σύντομη ανταλλαγή δελτίων Τύπου ανέδειξε το πρόβλημα: η διοργανώτρια FG Sport ζήτησε πολλά περισσότερα λεφτά από τους ιδιοκτήτες της πίστας, αυτοί δεν τα έδωσαν και η συνεργασία λύθηκε.

Η Νότια Αφρική επιστρέφει στο πρόγραμμα με τη γνωστή πίστα του Kyalami, ενώ μια εκκρεμότητα μένει για τις 27 Σεπτεμβρίου. Εκεί γνωρίζουμε πως ο αγώνας θα είναι στην Ιταλία και τα τελευταία δύο χρόνια αυτή η ημερομηνία οδηγούσε στη Vallelunga, αλλά προφανώς κάτι δεν έχει οριστικοποιηθεί ακόμη. Σε εκκρεμότητα βρίσκεται και ο αγώνας της Monza, καθώς ανακοινώθηκε επισήμως μεν, με την επισήμανση πως δεν έχει υπογραφεί ακόμη το σχετικό συμβόλαιο δε – ό,τι κι αν σημαίνει αυτό. Τέλος, ο αμερικανικός αγώνας για το 2009 δεν θα γίνει στη Laguna Seca, αλλά το Salt Lake City.



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ SBK

Ημερομηνία	Χώρα	Πίστα
1/3	Αυστραλία	Phillip Island
14/3	Κατάρ	Losail*
5/4	Ισπανία	Valencia
26/4	Ολλανδία	Assen
10/5	Ιταλία	Monza **
17/5	Νότια Αφρική	Kyalami
31/5	Η.Π.Α.	Salt Lake City
21/6	Σαν Μαρίνο	Misano
28/6	Αγγλία	Donington Park
26/7	Τσεχία	Brno
6/9	Γερμανία	Nürburgring
27/9	Ιταλία	Θα ανακοινωθεί
4/10	Γαλλία	Magny-Cours
25/10	Πορτογαλία	Portimao

* Σάββατο
** Δεν έχει υπογραφεί συμβόλαιο

SBK SUPERBIKE World Championship

MOTOGP 2009

Αν και το πρόγραμμα ήταν ήδη γνωστό, η FIM έδωσε στη δημοσιότητα μια μικρή αλλαγή στην ημερομηνία του αγώνα στο Misano, μεταφέροντάς τον μια εβδομάδα νωρίτερα, και παράλληλα είπαμε να διανθίσουμε την πληροφορία και με το προβλεπόμενο πρόγραμμα δοκιμών μέχρι την έναρξη της νέας σεζόν.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

Ημερομηνία	Δραστηριότητα
26-27/11/08	Jerez (MotoGP)
1/12/08-20/1/09	Απαγόρευση δοκιμών
26-28/1/09	Jerez (125 και 250)
31/1-2/2/09	Valencia (125 και 250)
5-7/2/09	Sepang (MotoGP)
5-7/3/09	Losail (νυκτερινή δοκιμή, MotoGP)
25-27/3/09	Jerez (125 και 250 IRTA Test)
28-29/3/09	Jerez (MotoGP IRTA Test)
6-7/4/09	Losail (νυκτερινή δοκιμή, 125 και 250)

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ GP

Ημερομηνία	Χώρα	Πίστα
12/4*	Κατάρ	Losail
26/4	Ιαπωνία	Motegi
3/5	Ισπανία	Jerez
17/5	Γαλλία	Le Mans
31/5	Ιταλία	Mugello
14/6	Καταλονία	Catalunya
27/6**	Ολλανδία	Assen
5/7***	Η.Π.Α.	Laguna Seca
19/7	Γερμανία	Sachsenring
26/7	Αγγλία	Donington
16/8	Τσεχία	Brno
30/8	Η.Π.Α.	Indianapolis
6/9	Σαν Μαρίνο	Misano
20/9	Ουγγαρία	Balaton
4/10	Πορτογαλία	Estoril
18/10	Αυστραλία	Phillip Island
25/10	Μαλαισία	Sepang
8/11	Ισπανία	Valencia

* Νυκτερινός
** Σάββατο
*** Μόνο MotoGP

motogp

ΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΕΣ ΤΟΥ ENDURO

Στις 12 Οκτωβρίου ολοκληρώθηκε το φετινό Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Enduro στη Mende της Γαλλίας.

Στην E1 πρωταθλητής αναδείχθηκε ο απόλυτος κυρίαρχος της κατηγορίας, ο φινλανδός Mika Ahola με Honda. Με 29 βαθμούς διαφορά ακολούθησε ο Ivan Cervantes (KTM) και άλλους 44 βαθμούς πίσω ο ιταλός Simone Albergoni (Yamaha). Η τελική κατάταξη των κατασκευαστών στην E1 ακολούθησε την ίδια ακριβώς ιεραρχία, με τη Honda μπροστά από KTM και Yamaha.

Στην E2 η μονομαχία των Jonny Aubert (Yamaha) και Juha Salminen (KTM) έβγαλε πρωταθλητή στο τελευταίο μόλις σκέλος, με τον γάλλο της Yamaha να κερδίζει με 8 μόλις βαθμούς τον φινλανδό. Τρίτος κατετάγη ο Alessandro Belometti (KTM). Στους κατασκευαστές πάλι είχαμε έντονη μονομαχία για την κορυφή που ανέδειξε νικήτρια την KTM, 17 βαθμούς μπροστά από τη Yamaha. Τρίτη ακολούθησε η Husqvarna.

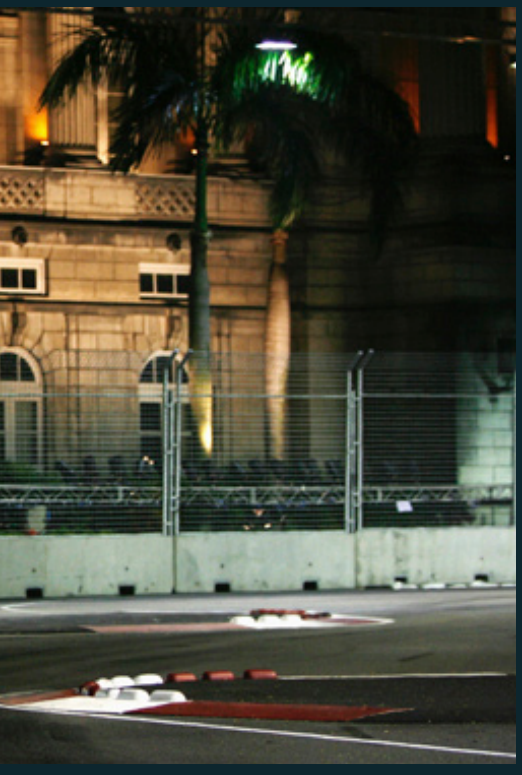
Τέλος, στην E3 η πρωτιά ήταν υπόθεση KTM, με τους δύο φινλανδούς Samuli Aro και Marko Tarkkala να καταλαμβάνουν τις δύο πρώτες θέσεις και τον Sebastien Guillaume της Husqvarna να τους ακολουθεί. Αναμενόμενα ο τίτλος κατασκευαστών πήγε στην KTM, ενώ η δεύτερη θέση κρίθηκε στον ένα βαθμό υπέρ της Husqvarva και κατά της Gas Gas.

Το έπαθλο BMW Motorrad Xtreme Test Award κέρδισε άνετα ο Juha Salminen. Πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα G450X η οποία απονέμεται για δεύτερη χρονιά από τη χορηγό του WEC, BMW, στον αναβάτη ανεξαρτήτως κατηγορίας που θα μαζέψει τους περισσότερους βαθμούς στη διάρκεια της χρονιάς στις Extreme ειδικές διαδρομές.

ΕΝΑ ΒΡΑΔΥ ΣΤΗ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Τώρα που δροσιστήκαμε με το νυκτερινό GP του Κατάρ, έρχεται η ώρα της Σιγκαπούρης. Μόνο που εκεί, λέει, δεν έχει πίστα. Ε και;

Προσέξτε, η είδηση δεν είναι μια απλή "αρβύλα" που κάπου ακούσαμε. Εδώ το πράγμα είναι σοβαρό. Η πληροφορία βγήκε από τα πιο-επίσημα-δεγίνεται χείλη του αφεντικού της Dorna, Carmelo Ezpeleta, ο οποίος δήλωσε πως έχει επιτευχθεί μια πρώτη συμφωνία με τις αρχές της Σιγκαπούρης για να τους δοθεί ένας αγώνας από το 2011 ή, το αργότερο, το 2012. Η ασάφεια στον χρονικό προσδιορισμό έγκειται στο ότι το μικρό αυτό κράτος δεν διαθέτει ακόμη πίστα, ωστόσο προτίθεται να τη φτιάξει και η Dorna έχει πέσει από κοντά ώστε να έχει τον πρώτο λόγο στις προδιαγραφές. Μάλιστα στη Σιγκαπούρη έγινε φέτος ο πρώτος νυκτερινός αγώνας στην ιστορία της F1, όχι σε πίστα βέβαια, αλλά σε δρόμους αλά Μονακό. Η ουσία όμως είναι πως η επιτυχία αυτού του αγώνα ζέστανε για τα καλά τις τοπικές αρχές, οπότε ήδη το πλάνο σχεδιάζεται με την εγγύηση πως μόλις τελειώσει η πίστα θα πέσει κι ο αγώνας MotoGP.



ΟΙ ΚΙΝΕΖΟΙ ΕΡΧΟΝΤΑΙ

Μια νέα ομάδα στα 125 GP με την ονομασία Maxtra Racing έχει οριστικοποιήσει τη συμμετοχή της στην επόμενη χρονιά και πλέον έχει σχεδόν ολοκληρώσει τη στελέχωσή της με έμπειρα μέλη.

Η Maxtra μόλις ανακοίνωσε την πρόσληψη του Howard Plumpton ως διευθυντή της αγωνιστικής ομάδας. Ο βρετανός δούλευε τα τελευταία 19 χρόνια στην ομάδα της Suzuki, κατέχοντας τη θέση του operations manager την τελευταία τετραετία στην ομάδα MotoGP. Ο Plumpton θα είναι ο νούμερο δύο στην ιεραρχία της ομάδας, κάτω από ένα γενικό διευθυντή που του είναι πολύ γνωστός. Μιλάμε για τον Garry Taylor, με τον οποίο συνεργάστηκαν για 15 χρόνια σε διάφορες ομάδες GP της Suzuki.

Λίγες μέρες πιο πριν η κινεζική ομάδα είχε ανακοινώσει την πρόσληψη του Trevor Morris, ο οποίος ήταν ο επικεφαλής της ομάδας του Nicky Hayden μέχρι τώρα.

Η Maxtra θα τρέξει μια μοτοσυκλέτα τον κινητήρα της οποίας έχει σχεδιάσει ο Jan Witteveen και το πλαίσιό της η Harris Performance. Προς το παρόν δεν έχουν ανακοινωθεί οι αναβάτες της για το 2009.

ΝΥΣΤΕΡΙ ΓΙΑ ΤΟΝ STONER

Ένα τραύμα από την "αμαρτωλή" σεζόν του 2006 με τα 18 κατεστραμμένα Honda B' κατηγορίας επιστρέφει για να στοιχειώσει το παρόν του περσινού πρωταθλητή και ο δόκτωρ Costa ισχυρίζεται πως θα μπορούσε να αποβεί μοιραίο για το μέλλον του.

Είναι γνωστό εδώ και αρκετό καιρό πως ο Casey Stoner έχει ένα πρόβλημα με τον αριστερό του καρπό. Συγκεκριμένα, πρόκειται για το σκαφοειδές του αριστερού του χεριού που είχε σπάσει το 2006 και φέτος ξαναξεκόλλησε δημιουργώντας αρκετά προβλήματα στον αυστραλό. Ο ίδιος δεν ήθελε να αφήσει τις όποιες ελπίδες του για τίτλο να χαθούν με μια επέμβαση στα μέσα της χρονιάς, έτσι επέμεινε και πράγματι κατάφερε εντυπωσιακές επιδόσεις δοθέντος του πόνου που λέγεται πως ένιωθε. Παρόλα αυτά, ακόμη κι όταν ο αντίπαλός του Valentino Rossi καπάρωσε και μαθηματικά τον τίτλο, ο νεαρός αναβάτης της Ducati απέφυγε να εγχειριστεί, καταφέρνοντας στην πορεία να πάρει άλλες δύο νίκες! Τελικώς οι γιατροί του συνέστησαν να λύσει το όλο πρόβλημα το ταχύτερο δυνατό διότι, αν το αφήσει να χρονίζει, είναι δυνατόν να τον οδηγήσει μέχρι και σε πρόωρη αποχώρηση από τις πίστες για τα καλά. Έτσι ο Stoner προγραμμάτισε την επέμβαση στις 30 Οκτωβρίου στην Ιταλία, ώστε να έχει όλο τον χρόνο να είναι καλά μετά τη λήξη της υποχρεωτικής περιόδου διακοπών στις 20 Ιανουαρίου. Αυτή τη στιγμή που διαβάζετε την είδηση ο αυστραλός αναρρώνει μετά την επιτυχή έκβαση της επέμβασης.

Ο BAUTISTA ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ

Ποια είναι η βαρβάτη χυλόπιτα που σέρβιρε ο νεαρός ισπανός; Και βέβαια, όχι, δεν τη γλιτώσατε ακόμα… και σε αυτή την ιστορία κρύβεται ένας Aspar από πίσω.

Είναι επίσημο και δεδομένο εδώ και περίπου ένα μήνα πως ο Alvaro Bautista έχει αποφασίσει να παραμείνει στα 250 για άλλον ένα χρόνο. Βασική αιτία είναι η απώλεια του τίτλου, αναπάντεχα, από τον Marco Simoncelli, κάτι που ο ταλαντούχος ισπανός θέλει διακαώς να αντιστρέψει του χρόνου. Τώρα μαθαίνουμε ωστόσο πως υπήρξε και πολύ νόστιμο παρασκήνιο.

Ως γνωστόν, μάνατζερ του Bautista (όπως και σχεδόν του μισού γκρινγ των 125 και 250…) είναι ο πανταχού παρών Jorge Aspar Martinez, ο οποίος αρχικά προόριζε το πουλέν του για τη Suzuki. Όταν αυτή η υπόθεση ναυάγησε, ο μάνατζερ στράφηκε στη Ducati, για να εισπράξει μια ηχηρή άρνηση του αναβάτη να οδηγήσει την ιταλική μοτοσυκλέτα!

Τώρα λοιπόν, μαθαίνουμε πως ο Aspar – μετά και το ναυάγιο με την Kawasaki – επέστρεψε στη Suzuki και έχει επιτύχει μια συμφωνία για το 2010. Το εργοστάσιο θα τρέξει μια τρίτη μοτοσυκλέτα που θα στηριχθεί οικονομικά από τους χορηγούς του εν λόγω κυρίου. Η όλη συμφωνία υποστηρίζεται και από τις πληροφορίες που θέλουν τη Rizla να ετοιμάζεται για μείωση του μπάτζετ της στα MotoGP, κίνηση που ξεκίνησε ήδη με εκτενείς περικοπές στα BSB και την ομάδα Crescent Suzuki, οπότε το ζεστό ισπανικό χρήμα θα αποκτήσει άλλη βαρύτητα για το ιαπωνικό εργοστάσιο.

Ίδωμεν…

WEC 2009 ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΓΩΝΑ!

Ανακοινώθηκε το πρόγραμμα του 2009 για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Enduro και, μαντέψτε, θα κάνει τη βόλτα του και από την Ελλάδα! Προφανώς η πετυχημένη διοργάνωση του ISDE στις Σέρρες μας έδωσε το δικαίωμα να μπούμε στο καλεντάρι του WEC, κάτι που δεν συνέβαινε μέχρι φέτος. Ετοιμαστείτε!

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ WEC

Ημερομηνία	Χώρα	Περιοχή
21-22/3	Πορτογαλία	Penafiel
28-29/3	Ισπανία	Igualada
18-19/4	Ιταλία	Iglesias Sardinia
13-14/5	Φινλανδία	Rihiimali
20-21/6	Σλοβακία	Puchov
18-19/7	Μεξικό	Valle de Bravo
29-30/8	ΕΛΛΑΔΑ	Σέρρες
12-13/9	Γαλλία	St. Flour

ISDE

11-17/10	Πορτογαλία	Figueira da Foz

SBK: ΑΝΤΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ

Πήρε pole, σάρωσε και τα δύο σκέλη και αποχώρησε οριστικά από την ενεργό δράση γλεντώντας το παγκόσμιο πρωτάθλημα που πήρε. Αυτό θα πει Troy Bayliss

Τα SBK έκλεισαν την αγωνιστική χρονιά με το ντεμπούτο της νεότευκτης πίστας Portimao στον πορτογαλικό νότο. Σε μια χρονιά κραταιάς κυριαρχίας του ντουέτου Bayliss-Ducati, ο πρώτος έδωσε την τελευταία παράσταση της καριέρας του όντας επιβεβαιωμένος πρωταθλητής, παίρνοντας και όλες τις πρωτιές του αγώνα παρεμπιπτόντως. Ο δεύτερος, Troy Corser, έκλεισε το πρωτάθλημα (και τον κύκλο του στη Yamaha) στη δεύτερη θέση, 118 ολόκληρους βαθμούς πίσω από τον συνονόματο συμπατριώτη του, κλέβοντάς την από τον Nori Haga για 15 βαθμούς – που έχασε ο ίδιος ο ιάπωνας με μια ποινή ride through στο τελευταίο σκέλος της χρονιάς. Ο τίτλος κατασκευαστών πήγε, εύλογα, στην ιταλική εταιρεία με 87 βαθμούς διαφορά από τη δεύτερη Yamaha, με τρίτη τη Honda μετά από στενή μάχη με τη Suzuki.

Στα Supersport πρωταθλητής αναδείχθηκε ένας ακόμη αυστραλός, ο Andrew Pitt, με τη δεύτερη θέση να καθορίζεται μέσω σκληρής μάχης προς όφελος του Jonathan Rea – ο οποίος έχασε κάθε ελπίδα για τίτλο απογοητεύοντας στους δύο τελευταίους αγώνες της σεζόν. Τρίτος στην κούρσα του πρωταθλήματος τερμάτισε ο Joshua Brooks. Ο πρωταθλητής κατασκευαστής για το 2008 ονομάζεται Honda, δεύτερη αναδείχθηκε η Yamaha και τρίτη Suzuki, ενώ αξίζει να αναφέρουμε πως η Triumph έκλεψε άνετα την επόμενη θέση από την Kawasaki. Μπράβο στους "νιούφηδες" άγγλους!

SAFETY LAB
SPIDI PROTECTION RESEARCH

SAFETY TECHNOLOGY

Xpd

MOTORSPORT CULTURE BOOTS

ΣΤΑ ΠΟΔΙΑ ΣΑΣ - ΜΕ ΝΕΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ

XP5 GP kangaroo

~~€ 280.00~~
€ 199.00

VR 5 h2out

~~€ 228.00~~
€ 159.00

VR 5

~~€ 175.00~~
€ 119.00

X - land

~~€ 195.00~~
€ 138.00

X-master Buffalo

~~€ 228.00~~
€ 148.00

X-master

~~€ 175.00~~
€ 138.00

X-casual mid

~~€ 165.00~~
€ 135.00

X-casual low

~~€ 135.00~~
€ 115.00

Οι τιμές ισχύουν για περιορισμένο αριθμό μέχρι εξαντλήσεως του stock.

9500 προϊόντα | **500+** σημεία πώλησης | **25** Moto Market

ΓΡΑΜΜΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 801 11 795 615

Αθήνα
Λ. Συγγρού 226 - 210 95 65 525
Καλλιρόης 43 - 210 92 22 349 - SPIDI Store
Μιχαλακοπούλου 199 - 210 77 10 149

Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 615

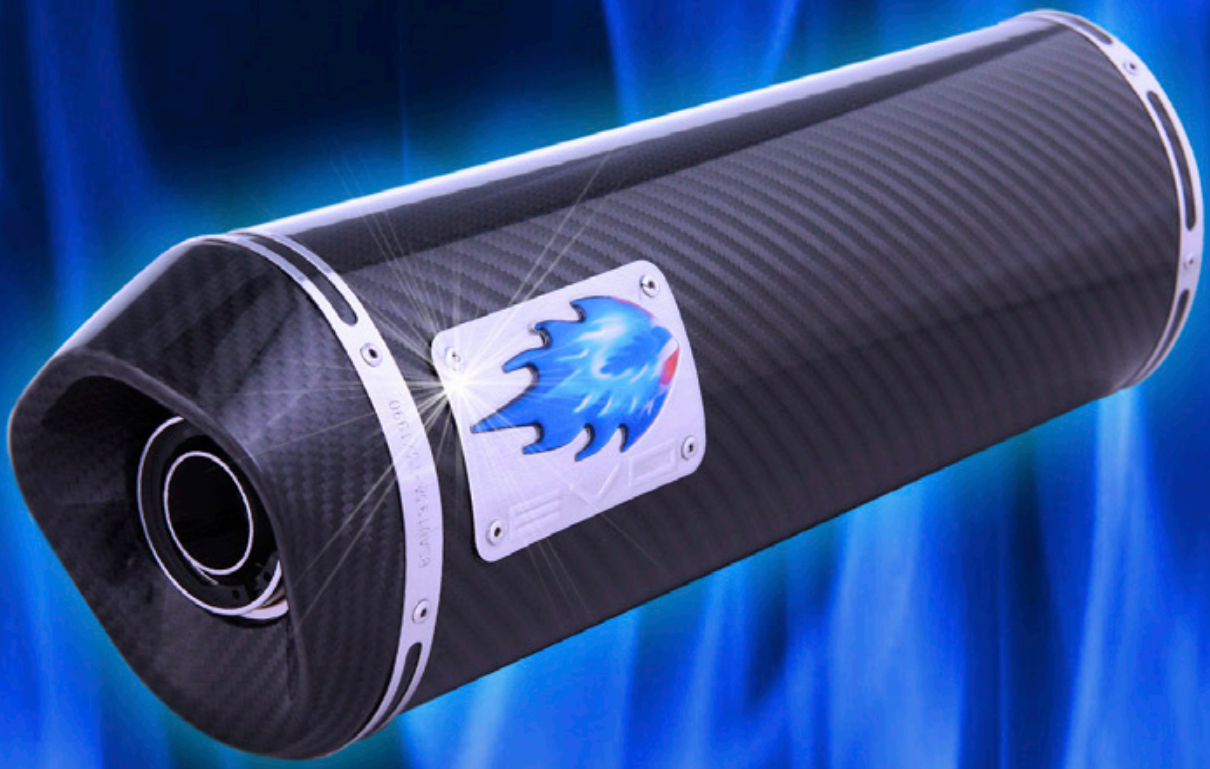
www.motomarket.gr | www.motorshop.gr
on-line outlet shop

MOTO MARKET® motorcycle accessories

25 ΧΡΟΝΙΑ

BlueFlame

Perfomance exhaust systems



www.motorcycle-art.gr

e-shop , special parts-accessories

Nasiou George

16 Tepeleniou ,Agia Paraskevi ,Athens 153 43

T+30 210 6000899 F+30 210 6000350

Τίτλοι τέλους

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

Η κατάκτηση του τίτλου από τον Valentino Rossi στην Ιαπωνία και η σχεδόν πλήρης ολοκλήρωση των ρόστερ για το 2009 μας έκαναν να ελπίζουμε σε τρεις τελευταίους αγώνες, άνευ σκοπιμοτήτων πλέον, με περισσότερο θέαμα. Ναι, καλά...

Έχοντας οκτώ νίκες και τον τίτλο ήδη καβατζωμένο, ο Rossi είχε όλη την πολυτέλεια να χαλαρώσει. Ομοίως και η Yamaha, που τσέπωσε πρώιμα τους δύο άλλους διαθέσιμους τίτλους, κατασκευαστών και ομάδων. Τι άλλο παιζόταν στους τρεις οκτωβριανούς αγώνες;

Όχι και πολλά, είναι η απάντηση. Η πρώτη τριάδα του πρωταθλήματος ήταν λίγο-πολύ γνωστή και ελάχιστες πιθανότητες θα είχε ο Dani Pedrosa να ξεπεράσει τον Casey Stoner στην κατανομή του πρωταθλητικού βάθρου. Εκκρεμούσε επίσης ο Rookie της Χρονιάς, αλλά κι εδώ οι μαθηματικές πιθανότητες ευνοούσαν τον Jorge Lorenzo καθώς ο Andrea Dovizioso θα χρειαζόταν κοσμοϊστορικές εκπλήξεις για να αλλάξει την ιστορία.

Παράλληλα η μεταγραφολογία, κατά τη μόδα των τελευταίων ετών, είχε ουσιαστικά λήξει τουλάχιστον ένα μήνα πριν οριστικοποιημένα τα ρόστερ της επόμενης χρονιάς και με τη βούλα. Ίσως οι μόνοι άνθρωποι με πραγματική αγωνία για το μέλλον τους θα πρέπει να ήταν οι Shinya Nakano και Jorge Aspar Martinez, μπλεγμένοι στην ιστορία "τρίτη μοτοσυκλέτα της Kawasaki με αναβάτη τον πρώτο και ιδιοκτήτη τον δεύτερο", τραγέλαφος που μέχρι και σήμερα δεν έχει καταλήξει πουθενά και μάλλον αυτό θα είναι και το άδοξο τέλος του, ελέω πεισμάτων με τους περίφημους ισπανούς χορηγούς του Aspar…

Στο μεταξύ, όμως, η επίσημη ανακοίνωση της Bridgestone ως μοναδικού προμηθευτή ελαστικών συγκεκριμένων προδιαγραφών στα MotoGP έχει κατακλύσει την επικαιρότητα, παρέα με τις επικείμενες αλλαγές στην κατηγορία των 250 που έχουν ήδη σημάνει την αποχώρηση της KTM και αφήνουν όλα τα υπόλοιπα στον αέρα. Με αυτά τα "εξωγηπεδικά" θέματα να εξελίσσονται, ο περιοδεύων κόσμος των GP κατέφτασε στην Αυστραλία και το Phillip Island.

>> MotoGP

Εντός έδρας

Φυσικά μιλάμε για τον Casey Stoner, ο οποίος επί πατρίου εδάφους είχε ως στόχο να σταματήσει το σερί πέντε νικών του Valentino Rossi. Ξεκινώντας από την pole ο αυστραλός έδειξε πως δεν θα δυσκολευόταν να κυριαρχήσει, με μόνο αντιρρησία τον Nicky Hayden που τον κυνήγησε για τους δέκα πρώτους γύρους.

Ο Valentino Rossi, μετά από ένα βαρβάτο ατύχημα στις δοκιμές της προηγούμενης μέρας, εκκίνησε δωδέκατος και έκανε έναν συνήθη φρενήρη αγώνα ανεβαίνοντας διαρκώς στην κατάταξη – όπως μόνο αυτός μπορεί με τέτοια συνέπεια. Ώσπου να φτάσει στην τρίτη θέση, ο Dani Pedrosa είχε πέσει θύμα ενός low side, αλλά ο ιταλός βρήκε από αλλού τον μπελά του.

Ήταν ο James Toseland αυτός που βρισκόταν τρίτος όταν έφτασε ο παγκόσμιος πρωταθλητής και ο άγγλος αποφάσισε πως δεν θα έπεφτε εύκολα. Οι δυο τους αντάλλαξαν δυο φορές θέσεις

και ο ιταλός χρειάστηκε μερικούς ακόμη γύρους μέχρι να τον "καθαρίσει". Ως τότε ο Stoner είχε πάρει μια υγιή διαφορά άνω των έξι δευτερολέπτων από τον Hayden, ο οποίος απείχε άλλα τόσα από τον Rossi. Οι 13 γύροι που απέμεναν δεν έδειχναν αρκετοί για να αλλάξει κάτι στο βάθρο, αλλά κάπου εδώ ο αμερικανός έκανε το "θαύμα" του. Για άγνωστο λόγο – πιθανότερα από πρόωρη φθορά των ελαστικών του – ο Hayden διεύρυνε τόσο πολύ τη διάρκεια του γυρολογίου του που ο Rossi τον πρόφτασε και τον υποβίβασε κατά ένα σκαλί στο βάθρο στην πρώτη στροφή του τελευταίου γύρου.

Στο μεταξύ ο Toseland, που γιόρταζε τα 28ά του γενέθλια, μάλλον δεν θα χάρηκε και πολύ το ότι εκεί που μαχόταν για το βάθρο κατέληξε να τερματίσει έκτος, πίσω από τους Jorge Lorenzo και Shinya Nakano που καραδοκούσαν.

Καύσωνας

Η συνέχεια δόθηκε δυο εβδομάδες μετά στη Sepang με το γνωστό τροπικό κλίμα στα χειρότερά του: 42 βαθμοί και 90% υγρασία!

Ο Stoner παραδόξως ήταν μακριά από τον καλό του εαυτό, γεγονός που αποδόθηκε στους πόνους που ένιωθε στο σκαφοειδές που τον ταλαιπωρεί στον αριστερό του καρπό εδώ και καιρό.

Ο Pedrosa ξεκίνησε από την pole που είχε κλέψει εντυπωσιακά στο τελευταίο δευτερόλεπτο των χρονομετρημένων από τον Rossi, αλλά ο ιταλός δεν είχε σκοπό να αφήσει τον αναβάτη της Repsol να την κάνει από την αρχή. Αν και στην πρώτη στροφή βρέθηκε τρίτος πίσω από τον Andrea Dovizioso, στο τέλος του πρώτου γύρου επανέκαμψε και βάλθηκε να κυνηγήσει τον ισπανό. Οι δυο τους οδήγησαν αρκετούς γύρους σε πολύ γρήγορο ρυθμό, ανοίγοντας διαφορά από τον Dovi που έβλεπε ένα πλήθος να τον πλησιάζει από πίσω.

Στα μέσα του αγώνα ο Rossi έκανε την κίνησή του και πέρασε μια και καλή τον Pedrosa στα φρένα. Ο ισπανός προσπάθησε να αντεπιτεθεί μα δεν το πίστεψε ούτε ο ίδιος – κατά δική του ομολογία σε δηλώσεις μετά τον αγώνα – και απλά απεδέχθη το μοιραίο. Ειδικά δε έξι γύρους πριν τον τερματισμό, όταν βγήκαν λευκές σημαίες ανακοινώνοντας βροχή, ο ρυθμός του Pedrosa έπεσε σημαντικά.

Η μόνη πηγή θεάματος προήλθε από τη μάχη της τρίτης θέσης, όπου ο Nicky Hayden είχε φτάσει στον τροχό του Dovizioso και έδειχνε πολύ πιο γρήγορος. Ο ιταλός ωστόσο παρέδωσε μαθήματα αμυντικής οδήγησης και κατάφερε να κρατήσει τη θέση του με μια σαφώς υποδεέστερη μοτοσυκλέτα μέχρι τον τερματισμό – προς μεγάλη χαρά του HRC που είδε τον επόμενο αναβάτη του να νικά στα ίσια τον νυν...

Ένας αγώνας πριν το τεστ

Στη Valencia όλοι μιλούσαν για το επερχόμενο τεστ που θα ακολουθούσε τις δύο μέρες μετά τον αγώνα. Το μεγάλο ενδιαφέρον δεν ήταν μόνο να δουν τον Hayden στα κόκκινα ή τον Melandri στα πράσινα, αλλά και το τί θα έκαναν οι μοτοσυκλέτες στην ίδια πίστα με τα νέα spec

Ο Capirossi ξαναβρήκε τη φόρμα του και καθιερώθηκε στην πρώτη δεκάδα. Στους τελευταίους τέσσερις αγώνες μάζεψε πολλούς περισσότερους βαθμούς από τον ομόσταυλό του

Μια τελευταία σούζα για τον Hayden. Η χρονιά έκλεισε καλά για τον αμερικανό, αν και θα προτιμούσε να βρίσκεται μονίμως πάνω από τον Pedrosa στους τελευταίους αγώνες

Πήγε να του κουνηθεί ο Pedrosa (2) στα πρώτα μέτρα της Valencia, όμως ο Stoner (1) καθάρισε στη δεύτερη στροφή και... άντε γειά...

Βαφή Lorenzo's Land για την M1 του ισπανού στη Valencia, με τις σημαίες όλων των χωρών που έχει "κατακτήσει". Η σημαία της Valencia δεν βρίσκεται εκεί, ούτε θα προστεθεί μετά τον φετινό αγώνα

Δεν κατάφερε να ανακηρυχθεί rookie της χρονιάς ο Dovizioso, αλλά αν σκεφτούμε πόσο "μειονεκτική" μοτοσυκλέτα οδηγούσε συγκριτικά με τον Lorenzo, ίσως και το άξιζε – αλλά, ως γνωστόν, numbers don't lie...

tyres της Bridgestone. Κάπως έτσι ο αγώνας πέρασε σε δεύτερη μοίρα και αυτός μας επιβράβευσε με μια ολοκληρωτικά βαρετή εξέλιξη.
Ο Dani Pedrosa εκτοξεύτηκε, ως συνήθως, πρώτος στην εκκίνηση και αποπειράθηκε να εξαφανιστεί, με τον Casey Stoner στην ουρά του. Ο αυστραλός έσβησε τον ενθουσιασμό 118,000 ισπανών στις εξέδρες περνώντας άνετα στη δεύτερη μόλις στροφή και απλά άρχισε να απομακρύνεται. Τρέχοντας με μια άσπρη εορταστική βαφή στη μοτοσυκλέτα του, ο Pedrosa προσπάθησε πολύ να μείνει κοντά στο γυρολόγιο του Stoner και οι δυο τους απομακρύνθηκαν σταδιακά από τον επερχόμενο Nicky Hayden, αλλά δεν μπόρεσε ποτέ να απειλήσει.
Ο Valentino Rossi εκκίνησε δέκατος και, για μια φορά ακόμη, χρειάστηκε ένα ρεσιτάλ οδήγησης μέχρι να φτάσει τρίτος στον… έκτο γύρο! Από κει και μετά το κοινό απόλαυσε μια υπέροχη μεσημεριανή σιέστα με κάθε αναβάτη να γυρνά μόνος του, σχεδόν εκτός επαφής από τους υπόλοιπους. Κανένας δεν ρίσκαρε να πιέσει περισσότερο κι έτσι οι τρεις πρώτοι τερμάτισαν με άνεση, αφήνοντας πάνω από 11 δευτερόλεπτα κενό μέχρι να καταφτάσει το τέταρτος Andrea Dovizioso πίσω από τον Rossi.
Το θέμα του αγώνα ήταν μάλλον η πλάκα της ομάδας JiR Team Scot στον Dovi. Επιστρέφοντας ο ιταλός στα πιτς βρήκε ένα απαγορευτικό στην είσοδο. Η ταμπέλα ανέγραφε "κλειστό λόγω αλλαγής αναβάτη, πληροφορίες παραπλεύρως στο HRC" και απ' έξω περίμενε ο Yuki Takahashi για να παραλάβει τη μοτοσυκλέτα που θα καβαλά του χρόνου!

Η στιγμή της αλήθειας;

Δευτέρα και Τρίτη μετά τον αγώνα (27-28/10) οι ομάδες επέστρεψαν στην ισπανική πίστα με τις μοτοσυκλέτες του 2009 για την ανεπίσημη έναρξη της επόμενης χρονιάς. Μετά από μερικές "συμφωνίες κυρίων" ο Hayden ξύπνησε το επόμενο πρωί πάνω σε μια ειδικά βαμμένη αμερικανο-Ducati, ο κόκκινος Melandri πρασίνισε ξαφνικά και ο Elias γυρνούσε πάνω σε ένα tribal μαύρο RC212V της Gresini που (λέγεται πως) είναι πλήρως εργοστασιακό. Κάποιοι άλλοι, λ.χ. οι κ.κ. Guintoli και West, πρέπει ήδη να βρίσκονταν στα σπίτια τους.
Στις νέες παρουσίες ξεχωρίζουμε τους Niccolo Canepa και Mika Kallio που πήραν τις δύο Alice Ducati, καθώς και τον Yuki Takahashi στην ασημί μοτοσυκλέτα της Team Scot (και όχι πλέον JiR) που είχε αρπάξει την προηγουμένη από τον Dovi με το γνωστό φτηνό κόλπο.
Φυσικά, πολλά φώτα έπεσαν πάνω σε μια μεγάλη επανεμφάνιση, αυτή του Sete Gibernau με την περίφημη πέμπτη Ducati της νέας ισπανικής ομάδας Onde 2000, η οποία μετακόμισε από τα 125.
Το μεγάλο ενδιαφέρον όλων εστιαζόταν στην πρώτη επαφή με τα νέα spec ελαστικά της Bridgestone που από του χρόνου θα μοιράζονται όλοι οι αναβάτες των MotoGP. Οι πληροφορίες λένε πως αναμενόμενα βασίζονται στα λάστιχα που εξελίχθηκαν φέτος για τους δύο κορυφαίους, Rossi και Stoner, αλλά "δεν είναι ακριβώς τα ίδια…"
Οι δοκιμές διήρκεσαν μιάμιση μέρα, την ηλιόλουστη Δευ-

Και τσαχπινιά Repsol, παρακαλούμε, επί ισπανικού εδάφους. Ο ίδιος χρωματισμός χαρακτήριζε όλες τις μοτοσυκλέτες της Repsol, σε όλες τις κατηγορίες στη Valencia

Ο Toseland (52) πάλεψε για έξι περίπου γύρους με τον Rossi στην Αυστραλία, μα τελικά έχασε και από αυτόν και από τους επερχόμενους Lorenzo (48) και Nakano (56)

Ο Stoner παραλαμβάνει το BMW M Award του για την καλύτερη συγκεντρωτική επίδοση της χρονιάς στην pole position, παρουσία και του αφεντικού, Carmelo Ezpeleta (δεξιά)

Από αριστερά, Wayne Gardner, Mick Doohan και Casey Stoner, τρεις αυστραλοί πρωταθλητές τιμώνται στο GP της πατρίδας τους

Θα θέλει να ξεχάσει αυτή τη χρονιά ο Hopkins. Εκτός από κάμποσους τραυματισμούς, το μόνο που έχει να θυμάται είναι μια πέμπτη θέση στο Estoril πριν πολλούς μήνες

τέρα και τη μουσκεμένη Τρίτη. Η δεύτερη μέρα, μάλιστα, εκτός από μικρότερη διάρκεια λόγω καιρού, είχε και πολύ μικρή συμμετοχή.

Από τις δηλώσεις των αναβατών κρατάμε τα θετικά σχόλια: όλοι εκφράστηκαν κολακευτικά για τα νέα λάστιχα. Ειδικά, δε, κάποιοι "μικρομεσαίοι" αναβάτες έδειξαν ενθουσιασμένοι, γεγονός που μας υποδεικνύει πως μέχρι τώρα δεν έπαιρναν όλοι τα ίδια Bridgestone – και… μήπως πως οι προερχόμενοι από Michelin είδαν το φως το αληθινό; Εικάζουμε…

Πάντως, μερικά πρώτα συμπεράσματα βγαίνουν από τους χρόνους των τριών πρώτων της κατάταξης κατά τη στεγνή Δευτέρα, που ήταν ταχύτεροι απ' ότι στον αγώνα της προηγουμένης. Παράλληλα, αρκετοί αναβάτες γύρισαν σε "αξιοπρεπείς χρόνους", με τον Marco Melandri να δείχνει αρκετά ορεξάτος πάνω στη νέα του μοτοσυκλέτα και να βρίσκεται εντός δεκάδας για πρώτη φορά μετά από πολύ-πολύ καιρό, σε κάθε είδους διαγωνισμό, είτε χρονομετρημένα ή αγώνα. Οι νέοι της κατηγορίας, φυσιολογικά, έμειναν στον πάτο της σχετικής λίστας καθώς πέρασαν την πρώτη τους μέρα σε ρυθμό εξοικείωσης, ενώ ο Sete Gibernau αναγνώρισε στον εαυτό του πως ήταν "πολύ αργός" και πως χρειάζεται επειγόντως "φρεσκάρισμα τόσο στο μυαλό όσο και στη φυσική κατάσταση."

Δεν βγάζουμε συμπεράσματα από αυτή την πρώτη επαφή, καθώς μέχρι τις επόμενες επίσημες δοκιμές πολλά θα έχουν αλλάξει καθώς αναβάτες, μοτοσυκλέτες και λάστιχα θα συνεχίσουν να εξελίσσονται.

Την Κυριακή τερμάτιζε πέμπτος με ένα Honda RC212V, τη Δευτέρα γυρνούσε γρήγορα με ένα σπέσιαλ βαμμένο Ducati Desmosedici. Ο λόγος, φυσικά, για τον Hayden που σε μια μέρα άλλαξε μοτοσυκλέτα και λάστιχα

Κόκκινος την Κυριακή, πράσινος τη Δευτέρα, ο Melandri στη σέλα της ZX-RR έδειξε πιο ανταγωνιστικός, γυρνώντας σε χρόνους που δεν θα τον κάνουν να (ξανα)κοκκινήσει – από ντροπή αυτή τη φορά

Δοκιμές MotoGP, Valencia, 27-28/10

Δευτέρα 27/10

1	Casey Stoner	Ducati	1' 32.464
2	Dani Pedrosa	Honda	1' 32.672
3	Valentino Rossi	Yamaha	1' 32.921
4	Chris Vermeulen	Suzuki	1' 33.142
5	Loris Capirossi	Suzuki	1' 33.325
6	Alex De Angelis	Honda	1' 33.375
7	Jorge Lorenzo	Yamaha	1' 33.550
8	Andrea Dovizioso	Honda	1' 33.675
9	John Hopkins	Kawasaki	1' 33.760
10	Marco Melandri	Kawasaki	1' 33.782
11	Randy De Puniet	Honda	1' 33.832
12	Nicky Hayden	Ducati	1' 33.960
13	Toni Elias	Honda	1' 34.129
14	Sete Gibernau	Ducati	1' 34.451
15	Mika Kallio	Ducati	1' 34.793
16	Olivier Jacque	Kawasaki	1' 34.925
17	Niccolo Canepa	Ducati	1' 34.995
18	Yuki Takahashi	Honda	1' 35.203

Τρίτη 28/10

1	Nicky Hayden	Ducati	1' 48.287
2	Andrea Dovizioso	Honda	1' 48.296
3	Marco Melandri	Kawasaki	1' 48.786
4	Niccolo Canepa	Ducati	1' 49.917
5	Mika Kallio	Ducati	1' 50.275
6	Toni Elias	Honda	1' 54.057
7	Loris Capirossi	Suzuki	1' 57.322

Περιχαρής ο Dovizioso πάνω στο εργοστασιακό Repsol. Την πρώτη μέρα δοκιμών ήταν ο ταχύτερος εκ των αναβατών που αλλάζουν μοτοσυκλέτα (και λάστιχα!) για το '09. Τη βροχερή Τρίτη έμεινε δεύτερος, πίσω από τον Hayden

Εκτός του GP στο Phillip Island, οι αυστραλοί είχαν κανονίσει στο ίδιο σ/κ και αγώνα του εθνικού πρωταθλήματος Superbikes ως και αγώνα κλασικών – κι όταν λέμε αγώνα, εννοούμε αγώνα, όχι παρέλαση αλά Ιταλία…

Και ο Sete επιστρέφει και επισήμως!

Ο Julian Simon (60) με το Repsol KTM του οδηγεί προσωρινά στη Valencia τους Mika Kallio (36) και τον ήρωα Roberto Locatelli (15)

Η κατηγορία που σε τρία χρόνια θα ευνουχιστεί, προσέφερε φέτος εκπληκτικό θέαμα στους περισσότερους αγώνες

>> 250GP

Ένας είναι ο SuperSic

Στην κατηγορία του θεάματος φέτος ακόμη και ο πιο χαλαρός αγώνας είχε ξύλο ως την καρό σημαία. Παράλληλα, είχε τον πρώτο παγκόσμιο πρωταθλητή στην ιστορία της Gilera στα 250, με την εξέχουσα όσο και αναπάντεχη μορφή του Marco 'SuperSic' Simoncelli. Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή.

Φτάνοντας στο Phillip Island η μεσαία κατηγορία είχε ένα φαβορί, τον Simoncelli, κι έναν διεκδικητή που θα τα έδινε όλα ως το τέλος. Όπως θα έπρεπε να γίνει λοιπόν, επί αυστραλιανού εδάφους ο αγώνας εξελίχθηκε σε μια μονομαχία των δύο, η οποία έληξε στο νήμα, με τον ιταλό να παίρνει μια πειστική νίκη με διαφορά μόλις 0.223 δευτερόλεπτα από τον ισπανό.

Με αυτή τη νίκη ο αναβάτης της Metis Gilera πήγε στη Μαλαισία με 37 βαθμούς διαφορά, άρα ακόμη κι αν ο Bautista νικούσε, του αρκούσε μια τρίτη θέση για να πανηγυρίσει τον τίτλο.

Στη Sepang ο Simoncelli φυλούσε τις δυνάμεις του παρατηρώντας περισσότερο τις κινήσεις του Bautista. Οι δύο τους, παρέα με τους Hiroshi Aoyama και Julian Simon συγκρότησαν το γκρουπ των πρωτοπόρων, το οποίο έγινε τριάδα μετά την αποχώρηση με βλάβη του τελευταίου. Αυτή η εγκατάλειψη έδωσε ανάσες στον Simoncelli, καθώς πλέον είχε εξασφαλισμένο το βάθρο, με τον τέταρτο να ακολουθεί επτά δευτερόλεπτα μακριά, άρα εκτός βολής. Από το σημείο αυτό και μετά ο ιταλός αρκέστηκε στη συντήρηση, αφήνοντας τον Bautista να πάρει τη νίκη με ευκολία, κερδίζοντας αυτός πανηγυρικά τον τίτλο στα 250 για λογαριασμό της Gilera.

Στον τελευταίο αγώνα της Valencia ο Marco Simoncelli εμφανίστηκε αεράτος ως πρωταθλητής και επέβαλε το νόμο του. Αν και στον πρώτο γύρο ήταν έκτος, στη μέση του αγώνα πήρε κεφάλι και παρέμεινε εκεί ως το τέλος. Ο μόνος που προσπάθησε να τον απειλήσει ήταν ο Mika Kallio, ο οποίος θα ήθελε να αποχαιρετήσει την κατηγορία με νίκη και μπαίνοντας στον τελευταίο γύρο οι δυο τους απείχαν μόλις δυόμισι δέκατα μεταξύ τους. Η μονομαχία έληξε άδοξα για τον Φινλανδό όταν έχασε το μπροστινό του και έπεσε, χαρίζοντας μια ανέλπιστη θέση βάθρου στον απογοητευμένο και εμφανώς αδιάφορο Alvaro Bautista. Δεύτερος τερμάτισε ο εντυπωσιακός Yuki Takahashi με την αργή Honda του σε ένα σεμινάριο οδήγησης, ενώ αξίζει να αναφερθούμε στην τέταρτη θέση του παλιόλυκου Roberto Locatelli, ενός βετεράνου που πέρυσι υπέστη έναν σοβαρό τραυματισμό στο κεφάλι στο Jerez που παρολίγον να του κοστίσει και τη ζωή.

Η ανταγωνιστική ομάδα της KTM στα 250 μας αποχαιρετά οριστικά και στρέφει όλο της το ενδιαφέρον στα 125 (και τα SBK...)

Ο Bautista πάλεψε σκληρά στο δεύτερο μισό της χρονιάς, αλλά οι ατυχίες και τα λάθη του πρώτου μισού κόστισαν. Ο ισπανός προτίμησε να μείνει άλλη μια χρονιά στα 250 για να πάρει τον τίτλο

Ο ξεκράνωτος γύρος θριάμβου στη Sepang κόστισε πρόστιμο 1,000 ευρώ στον Simoncelli, αλλά δεν του κάηκε καρφάκι

Ο 20χρονος Mike di Meglio κρατά ψηλά τη σημαία της πατρίδας του, η οποία είχε να δει πρωταθλητή από το 2000 και τον Olivier Jacque

>> 125GP

DiMeglio και θέαμα

Ο Γάλλος αναβάτης της Derbi, Mike di Meglio, ήταν το φαβορί στο φετινό πρωτάθλημα και φτάνοντας στο Phillip Island είχε την ευκαιρία να το καπαρώσει και μαθηματικά. Ο 20χρονος Γάλλος δεν την άφησε να χαθεί, απεναντίας ισοπέδωσε τον ανταγωνισμό τερματίζοντας με κάτι περισσότερο από 10 δευτερόλεπτα διαφορά από τον γερμανό Stefan Bradl. Ο πρωταθλητής του 2007, Gabor Talmacsi, συμπλήρωσε το βάθρο μετά από σκληρή μάχη με τον Andrea Iannone.

Ο ως τότε δεύτερος της κατάταξης, Simone Corsi, αν και εκτός της μάχης κορυφής, βρέθηκε εκτός πίστας μετά από αγκωνιά του πιτσιρικά Marc Marquez στην ευθεία του τερματισμού, με αποτέλεσμα να τερματίσει όγδοος και να χάσει προσωρινά τη δεύτερη θέση. Ο Marquez τιμωρήθηκε γι' αυτό με ένα δευτερόλεπτο ποινής και βρέθηκε έτσι στην ένατη θέση του αγώνα.

Στη Μαλαισία στη συνέχεια, ήταν η ώρα του πρωταθλητή Gabor Talmacsi να πάρει την τρίτη του φετινή νίκη. Από τη στιγμή που πέρασε τον κάτοχο της pole, Andrea Iannone, δεν ξανακοίταξε πίσω του, όπου δόθηκαν επικές μάχες. Ο Bradley Smith κατάφερε να βγει νικητής από αυτές και να πάρει το τέταρτό του φετινό βάθρο, ενώ πίσω του ο Simone Corsi ξαναβρέθηκε στην τριάδα με τις σαμπάνιες, τερματίζοντας μόλις 0.029 δευτερόλεπτα μπροστά από τον Sandro Cortese, ενώ ο Mike di Meglio ακολουθούσε μια ανάσα πιο μακριά.

Στη Valencia το ενδιαφέρον εστιάστηκε στη μάχη της δεύτερης θέσης της κατάταξης, την οποία κατέκτησε με ιδρώτα και αίμα ο Simone Corsi. Σε έναν κλασικό έπος των 125 οι τέσσερις πρώτοι αναβάτες παρέδωσαν σεμινάρια μαχών εκ του συστάδην, τερματίζοντας μέσα σε 0.776 δευτερόλεπτα! Για την ιστορία, το βάθρο στον τελευταίο αγώνα ολοκληρώθηκε με τους Nicolas Terol και Mike diMeglio, δέκατα του δευτερολέπτου μπροστά από τους Bradley Smith και Sandro Cortese. Στη μάχη μάλλον θα έπαιζε και ο Gabor Talmacsi, αν ένα μηχανικό πρόβλημα δεν τον έβγαζε αρχικά εκτός ρυθμού και τελικά εκτός μάχης με πτώση στον ένατο γύρο. Με αυτή την εγκατάλειψη, ο Simone Corsi εξασφάλισε τη δεύτερη θέση της κατάταξης, αλλά ο ούγγρος πρωταθλητής 125 του '07 ουδόλως πρέπει να στεναχωρήθηκε, καθώς το επόμενο πρωί τον περίμενε η νέα του μοτοσυκλέτα, η Aprilia 250 της Team Aspar.

Τουλάχιστον αυτό το θέαμα δεν αναμένεται να το χάσουμε σύντομα, όπως θα γίνει με τα 250

Ο γερμανός Stefan Bradl (17) ήταν μια από τις ευχάριστες εκπλήξεις της χρονιάς. Ανταμοίφθηκε με νίκη στο GP της πατρίδας του και την τέταρτη θέση της κατάταξης

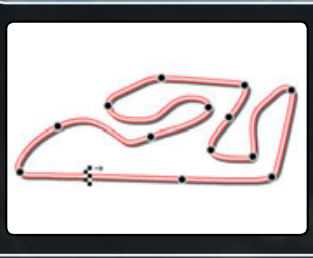
SBK
Pro Shop

SMPRINIS

KATSIKOGIANNI 20 HALKIS Τηλ./fax.: 2221025984

Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo
www.circuitvalencia.com

Έτος κατασκευής: 1999
Μήκος: 4,005m
Στροφές: 13
Δεξιές: 4
Αριστερές: 9



MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 26ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 34ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:01
Απόσταση αγώνα: 30 γύροι / 120.150 km
Ρεκόρ πίστας: Casey Stoner (νέο)
1'32.582 155.732 km/h
Pole position: Casey Stoner
1'31.502 157.570 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Casey Stoner (5ος γύρος)
1'32.582 155.732 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 25ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 31ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:16
Απόσταση αγώνα: 27 γύροι / 108.135 km
Ρεκόρ πίστας: Hiroshi Aoyama (2006)
1'35.109 151.594 km/h
Pole position: Marco Simoncelli
1'35.408 151.119 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Mika Kallio (24ος γύρος)
1'35.890 150.359 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 21ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 26ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:02
Απόσταση αγώνα: 24 γύροι / 96.120 km
Ρεκόρ πίστας: Gabor Talmacsi (2007)
1'39.029 145.593 km/h
Pole position: Gabor Talmacsi
1'41.451 142.117 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Mike di Meglio (4ος γύρος)
1'40.901 142.892 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Χώρα	Ομάδα	Moto	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	154.141	46'46.114
2	2	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	153.956	+3.390
3	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	153.475	+12.194
4	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot MotoGP	Honda	152.826	+24.159
5	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	Honda	152.714	+26.232
6	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	152.392	+32.209
7	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	152.266	+34.571
8	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	152.207	+35.661
9	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	152.070	+38.228
10	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	151.571	+47.583
11	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	151.331	+52.107
12	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducati	151.319	+52.350
13	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	151.293	+52.833
14	21	John Hopkins	USA	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	151.272	+53.227
15	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	151.262	+53.411
16	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro Team	Ducati	150.474	+1'08.387
17	13	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	150.328	+1'11.181
18	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	148.988	+1'37.055

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	20	25	16	**373**
2	Stoner C.	25	5	10	16	-	20	16	25	25	25	20	-	-	13	20	25	10	25	**280**
3	Pedrosa D.	16	25	20	20	13	16	25	16	20	-	-	1	13	8	16	-	20	20	**249**
4	Lorenzo J.	20	16	25	13	20	-	-	10	10	-	-	6	20	16	13	13	-	8	**190**
5	Dovizioso A.	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13	7	8	11	7	9	16	13	**174**
6	Hayden N.	6	13	-	10	8	3	8	9	13	3	11	-	-	20	11	16	13	11	**155**
7	Edwards C.	9	-	13	9	16	11	11	13	16	-	2	2	6	1	9	8	8	10	**144**
8	Vermeulen C.	-	6	8	-	11	6	9	8	9	16	16	10	11	7	-	1	7	3	**128**
9	Nakano S.	3	7	6	6	6	7	7	7	8	7	6	13	4	-	8	11	11	9	**126**
10	Capirossi L.	8	11	7	7	9	9	-	-	-	9	1	16	9	-	10	6	9	7	**118**
11	Toseland J.	10	10	9	4	-	10	10	-	7	5	7	3	10	-	5	10	-	5	**105**
12	Elias T.	2	1	4	8	5	4	-	5	4	4	9	20	16	4	-	5	1	-	**92**
13	Guintoli S.	1	-	2	1	3	5	3	3	6	10	4	4	5	9	2	2	3	4	**67**
14	De Angelis A.	-	2	5	-	4	13	-	1	-	13	3	8	-	6	-	-	2	6	**63**
15	De Puniet R.	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10	-	-	3	4	7	6	1	**61**
16	Hopkins J.	4	9	11	2	-	-	6	-	-	-	-	5	2	2	6	3	5	2	**57**
17	Melandri M.	5	4	3	11	1	-	5	-	3	-	-	9	7	-	3	-	-	-	**51**
18	West A.	-	3	-	-	2	1	4	6	-	6	-	11	3	5	1	4	4	-	**50**
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	20	25	16	**402**
2	Ducati	25	5	10	16	5	20	16	25	25	25	20	20	16	13	20	25	10	25	**321**
3	Honda	16	25	20	20	13	16	25	16	20	13	13	13	13	20	16	16	20	20	**315**
4	Suzuki	8	11	8	7	11	9	9	8	9	16	16	16	11	10	10	6	9	7	**181**
5	Kawasaki	4	9	11	2	2	1	6	6	-	6	5	11	3	5	6	4	5	2	**88**

Ομάδες

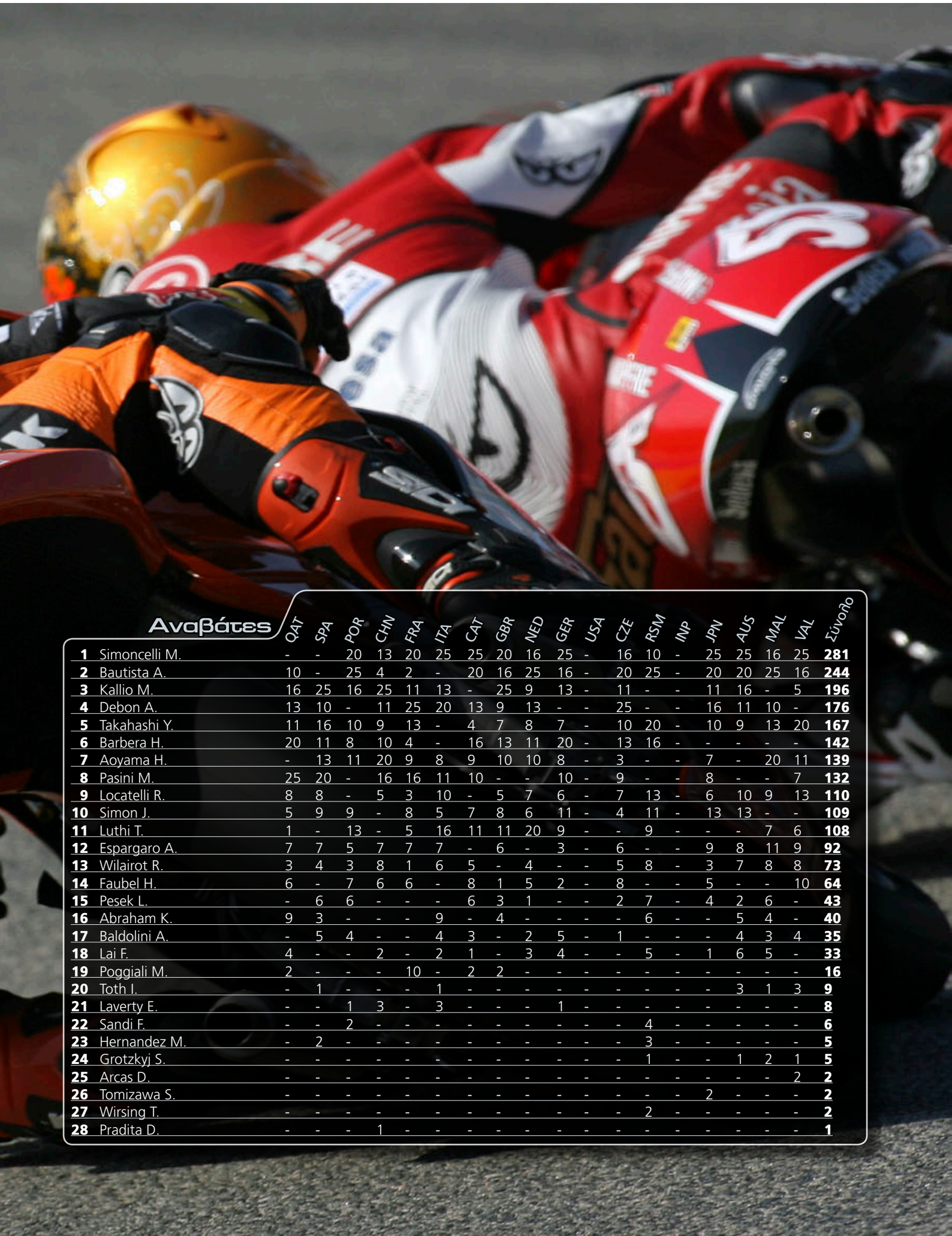
		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	31	36	41	38	45	25	20	30	15	20	25	31	45	41	38	33	25	24	**583**
2	Repsol Honda	22	38	20	30	21	19	33	25	33	3	11	1	13	28	27	16	33	31	**404**
3	Ducati Marlboro	30	9	13	27	1	20	21	25	28	25	20	9	7	13	23	25	10	25	**331**
4	Tech3 Yamaha	19	10	22	13	16	21	21	13	23	5	9	5	16	1	14	18	8	15	**249**
5	Rizla Suzuki	8	17	15	7	20	15	9	10	9	25	17	26	20	7	10	7	16	10	**248**
6	San Carlo Honda Gresini	3	9	11	6	10	20	7	8	8	20	9	21	4	6	8	11	16	15	**189**
7	JiR Team Scot	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13	7	8	11	7	9	16	13	**174**
8	Alice Team	3	1	6	9	8	9	3	8	10	14	13	24	21	13	2	7	4	4	**159**
9	Kawasaki Racing	4	12	11	2	2	1	10	6	-	6	5	16	5	7	7	7	9	2	**112**
10	LCR Honda	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10	-	-	3	4	7	6	1	**61**

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Χώρα	Ομάδα	Μοτο	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	149.208	43'29.003
2	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot 250	Honda	148.913	+5.164
3	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	148.715	+8.648
4	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	148.321	+15.605
5	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM 250	KTM	148.017	+20.991
6	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	147.949	+22.212
7	41	Aleix Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	147.893	+23.199
8	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	147.886	+23.321
9	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	147.098	+37.424
10	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	147.017	+38.887
11	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM 250	KTM	146.730	+44.065
12	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	145.255	+1'10.999
13	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	144.129	+1'31.950
14	92	Daniel Arcas	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	143.748	+1'39.110
15	35	Simone Grotzkyj	ITA	Campetella Racing	Gilera	143.636	+1'41.209
16	43	Manuel Hernandez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	143.601	+1 γύρος
17	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	142.717	+1 γύρος
18	90	Federico Sandi	ITA	Zongshen AOS Racing	Aprilia	142.017	+1 γύρος
19	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	141.813	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	93	Alen Gyorfi	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	141.803	3 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	147.875	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM 250	KTM	148.390	8 γύροι
Δεν τερμάτισε	32	Fabrizio Lai	ITA	Campetella Racing	Gilera	145.155	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	146.989	16 γύροι
Δεν τερμάτισε	94	Toni Wirsing	GER	Racing Team Germany	Honda	138.015	16 γύροι

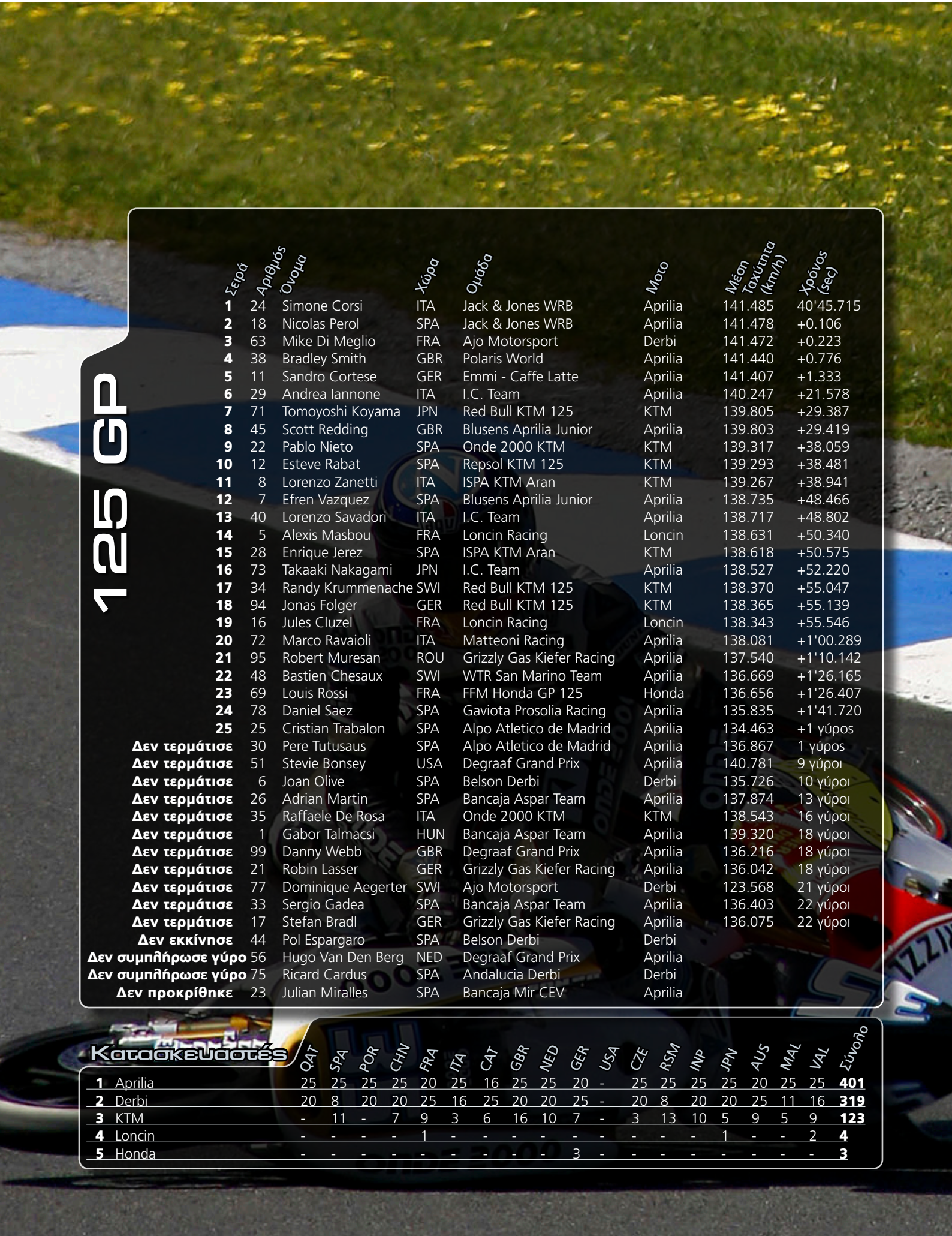
Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25	20	25	16	25	20	20	16	25	20	-	25	25	-	20	20	25	16	**343**
2	Gilera	8	8	20	13	20	25	25	20	16	25	-	16	13	-	25	25	16	25	**300**
3	KTM	16	25	16	25	11	13	9	25	10	13	-	11	11	-	13	16	20	11	**245**
4	Honda	11	16	10	9	13	6	5	7	8	7	-	10	20	-	10	9	13	20	**174**
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	25	16	25	**281**
2	Bautista A.	10	-	25	4	2	-	20	16	25	16	-	20	25	-	20	20	25	16	**244**
3	Kallio M.	16	25	16	25	11	13	-	25	9	13	-	11	-	-	11	16	-	5	**196**
4	Debon A.	13	10	-	11	25	20	13	9	13	-	-	25	-	-	16	11	10	-	**176**
5	Takahashi Y.	11	16	10	9	13	-	4	7	8	7	-	10	20	-	10	9	13	20	**167**
6	Barbera H.	20	11	8	10	4	-	16	13	11	20	-	13	16	-	-	-	-	-	**142**
7	Aoyama H.	-	13	11	20	9	8	9	10	10	8	-	3	-	-	7	-	20	11	**139**
8	Pasini M.	25	20	-	16	16	11	10	-	-	10	-	9	-	-	8	-	-	7	**132**
9	Locatelli R.	8	8	-	5	3	10	-	5	7	6	-	7	13	-	6	10	9	13	**110**
10	Simon J.	5	9	9	-	8	5	7	8	6	11	-	4	11	-	13	13	-	-	**109**
11	Luthi T.	1	-	13	-	5	16	11	11	20	9	-	-	9	-	-	-	7	6	**108**
12	Espargaro A.	7	7	5	7	7	7	-	6	-	3	-	6	-	-	9	8	11	9	**92**
13	Wilairot R.	3	4	3	8	1	6	5	-	4	-	-	5	8	-	3	7	8	8	**73**
14	Faubel H.	6	-	7	6	6	-	8	1	5	2	-	8	-	-	5	-	-	10	**64**
15	Pesek L.	-	6	6	-	-	-	6	3	1	-	-	2	7	-	4	2	6	-	**43**
16	Abraham K.	9	3	-	-	-	9	-	4	-	-	-	-	6	-	-	5	4	-	**40**
17	Baldolini A.	-	5	4	-	-	4	3	-	2	5	-	1	-	-	-	4	3	4	**35**
18	Lai F.	4	-	-	2	-	2	1	-	3	4	-	-	5	-	1	6	5	-	**33**
19	Poggiali M.	2	-	-	-	10	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**16**
20	Toth I.	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	3	**9**
21	Laverty E.	-	-	1	3	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**
22	Sandi F.	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	**6**
23	Hernandez M.	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	**5**
24	Grotzkyj S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2	1	**5**
25	Arcas D.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	**2**
26	Tomizawa S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	**2**
27	Wirsing T.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	**2**
28	Pradita D.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**



125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Χώρα	Ομάδα	Μοτο	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	141.485	40'45.715
2	18	Nicolas Perol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	141.478	+0.106
3	63	Mike Di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	141.472	+0.223
4	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	141.440	+0.776
5	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	141.407	+1.333
6	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia	140.247	+21.578
7	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	Red Bull KTM 125	KTM	139.805	+29.387
8	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	139.803	+29.419
9	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	139.317	+38.059
10	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM 125	KTM	139.293	+38.481
11	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	139.267	+38.941
12	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	138.735	+48.466
13	40	Lorenzo Savadori	ITA	I.C. Team	Aprilia	138.717	+48.802
14	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	138.631	+50.340
15	28	Enrique Jerez	SPA	ISPA KTM Aran	KTM	138.618	+50.575
16	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	138.527	+52.220
17	34	Randy Krummenache	SWI	Red Bull KTM 125	KTM	138.370	+55.047
18	94	Jonas Folger	GER	Red Bull KTM 125	KTM	138.365	+55.139
19	16	Jules Cluzel	FRA	Loncin Racing	Loncin	138.343	+55.546
20	72	Marco Ravaioli	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	138.081	+1'00.289
21	95	Robert Muresan	ROU	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	137.540	+1'10.142
22	48	Bastien Chesaux	SWI	WTR San Marino Team	Aprilia	136.669	+1'26.165
23	69	Louis Rossi	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	136.656	+1'26.407
24	78	Daniel Saez	SPA	Gaviota Prosolia Racing	Aprilia	135.835	+1'41.720
25	25	Cristian Trabalon	SPA	Alpo Atletico de Madrid	Aprilia	134.463	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	30	Pere Tutusaus	SPA	Alpo Atletico de Madrid	Aprilia	136.867	1 γύρος
Δεν τερμάτισε	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	140.781	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	135.726	10 γύροι
Δεν τερμάτισε	26	Adrian Martin	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	137.874	13 γύροι
Δεν τερμάτισε	35	Raffaele De Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	138.543	16 γύροι
Δεν τερμάτισε	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar Team	Aprilia	139.320	18 γύροι
Δεν τερμάτισε	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	136.216	18 γύροι
Δεν τερμάτισε	21	Robin Lasser	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	136.042	18 γύροι
Δεν τερμάτισε	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	123.568	21 γύροι
Δεν τερμάτισε	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	136.403	22 γύροι
Δεν τερμάτισε	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	136.075	22 γύροι
Δεν εκκίνησε	44	Pol Espargaro	SPA	Belson Derbi	Derbi		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	56	Hugo Van Den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	75	Ricard Cardus	SPA	Andalucia Derbi	Derbi		
Δεν προκρίθηκε	23	Julian Miralles	SPA	Bancaja Mir CEV	Aprilia		

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	20	25	25	**401**
2	Derbi	20	8	20	20	25	16	25	20	20	25	-	20	8	20	20	25	11	16	**319**
3	KTM	-	11	-	7	9	3	6	16	10	7	-	3	13	10	5	9	5	9	**123**
4	Loncin	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	**4**
5	Honda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	**3**

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	25	11	16	**264**
2	Corsi S.	9	25	25	-	3	25	11	11	16	11	-	6	16	9	9	8	16	25	**225**
3	Talmasci G.	4	-	10	16	2	20	16	-	25	16	-	13	25	2	16	16	25	-	**206**
4	Bradl S.	16	13	8	11	10	3	13	-	4	20	-	25	-	16	25	20	-	-	**187**
5	Terol N.	6	20	16	8	16	9	-	-	7	9	-	11	11	25	11	-	7	20	**176**
6	Smith B.	-	16	-	-	20	11	2	6	11	13	-	10	20	8	-	-	20	13	**150**
7	Olive J.	20	-	20	10	8	7	-	9	20	-	-	16	4	4	13	2	9	-	**142**
8	Cortese S.	5	6	6	-	5	8	8	7	13	10	-	9	9	11	10	10	13	11	**141**
9	Espargaro P.	8	2	3	13	13	16	20	-	-	-	-	8	-	20	-	11	10	-	**124**
10	Iannone A.	2	-	5	25	11	4	-	-	8	4	-	7	10	-	-	13	6	10	**106**
11	Redding S.	11	9	-	-	-	2	10	25	-	8	-	5	-	13	8	6	-	8	**105**
12	Gadea S.	25	-	7	-	-	10	7	13	-	-	-	4	6	-	7	-	4	-	**83**
13	Marquez M.	-	-	-	4	-	-	6	16	-	6	-	-	13	10	-	7	-	-	**63**
14	Rabat E.	-	4	-	5	-	-	-	5	10	7	-	3	7	-	-	9	-	6	**49**
15	Bonsey S.	-	10	13	2	-	5	9	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	**46**
16	Aegerter D.	-	8	4	-	-	-	4	-	-	5	-	2	8	5	-	-	8	-	**45**
17	Koyama T.	-	3	-	3	-	-	3	10	3	-	-	-	-	-	5	-	5	9	**41**
18	De Rosa R.	-	5	-	7	7	3	-	2	6	-	-	-	-	3	4	-	-	-	**37**
19	Webb D.	10	-	11	-	-	-	5	-	-	-	-	-	2	1	6	-	-	-	**35**
20	Vasquez E.	7	-	1	6	-	-	-	-	-	1	-	-	5	-	2	5	-	4	**31**
21	Nieto P.	-	11	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	2	7	**25**
22	Zanetti L.	-	-	-	-	9	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	3	5	**22**
23	Ranseder M.	1	-	2	9	-	1	-	4	2	-	-	-	3	-	-	-	-	-	**22**
24	Nakagami T.	-	1	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	**12**
25	Krummenacher R.	-	-	-	-	6	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**10**
26	Tutusaus P.	-	-	-	1	4	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	**9**
27	Bianco S.	3	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**
28	Masbou A.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	**4**
29	Savadori L.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	**3**
30	Schrotter M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	**3**
31	Lasser R.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	**2**
32	Jerez E.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	**1**
33	Martin A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	**1**
34	Folger J.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	**1**
35	Van den Berg H.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Αυτοί οι κανονισμοί είναι σα να
ο Karl M

Hara

αγωνιστικός διευθυντής KTM Racing 125 κα

«Ναι, όντως δεν έβλεπα τίποτα από
Αυτός όμως [Pedrosa] έβλεπε τα data όλω

πρώην αναβάτης

«Πω

δημοσιογράφος κα

«Δεν θα είχα πρόβλημα να αλλάξω θέση μαζί του για λίγ
Είμαι έτοιμος να αναλάβω τα έξι παιδιά του και να μείνω με την Angelina
για μερικές μέρες...

Valentino Rossi, αναβάτης Fiat Yamaha MotoGP

«Ήμουν ο κανένας και ξαφνικά είμαι
ο παγκόσμιος πρωταθλητής...

Marco Simoncelli,

αναβάτης Metis Gilera στα 250GP

τους έγραψε
Marx...
ld Bartol,
ι 250GP

Ο άνθρωπος στη δουλειά του για δεκαετίες ανέπνεε διχρονίλα και ξαφνικά άρχισε να ακούει για φιμωμένα τετράχρονα 600 παραγωγής, για κοινά λάστιχα, ηλεκτρονικά και κινητήρες για όλους… ε, τα 'παιξε. Είναι μετά να μην βλέπει εφιάλτες με την Κουμουνιστική Διακήρυξη; Μετά από αυτό, η KTM αποσύρθηκε από τα 250…

την άλλη πλευρά του γκαράζ.
ν των άλλων...
Nicky Hayden,
Repsol Honda MotoGP

Πέταξε δύο μπηχτές το παλικάρι και ο Alberto Puig του απάντησε με έναν οχετό από το επίσημο motogp.com – και το ξεκατίνιασμα άρχισε. Ο Αμερικανός δεν μασάει τα λόγια του, δεν έχει τίποτε να χάσει και έχει και το φαινομενικό δίκιο με το μέρος του. Σε ένα μήνα, δε, που δεν θα δουλεύει πια για το HRC θα έχει κι άλλα να πει…

s το HRC έγινε... PRC;
Julian Ryder,
υ σχολιαστής Eurosport στα GP

Όπου PRC ίσον Puig Racing Corp – φυσικά Alberto Puig, ο μάνατζερ του Pedrosa. Οι Άγγλοι και το καυστικό τους χιούμορ, λέει, μόνο που εδώ δεν είναι χιούμορ. Το καλύτερο, δε, το κρατάει για το τέλος ο Ryder στη στήλη του στο superbikeplanet.com.Αν τα χώνει έτσι ο Hayden όντας ακόμη αναβάτης της Honda, τι θα λέει μετά που δεν θα δουλεύει πια εκεί;

ο.
α

Ο Brad Pitt ζηλεύει, λέει, την αυτοκυριαρχία του Ιταλού και θα ήθελε πολύ να ήταν στη θέση του. Ο Ιταλός που δεν χάνει ευκαιρία για λίγη πλάκα φυσικά δεν άφησε τη φιλοφρόνηση να πέσει. Έξι παιδιά και η Angelina Jolie μητέρα; Ο μπαμπάκας έρχεται! Μήπως να αλλάζαμε και εισοδήματα; Μια ταινία σου, το ετήσιο εισόδημά μου…

Πώς αισθάνεσαι τώρα που είσαι πρωταθλητής; Ε, κοίτα δεις, ρώτα με ξανά σε κάνα μήνα που θα έχω συνέλθει, ξεμεθύσει και συνειδητοποιήσει πως δεν ονειρεύομαι. Τουλάχιστον ο Ιταλός έχει αυτογνωσία, γιατί πριν επτά μήνες όντως ήταν ο Κανένας.

gas
motosport culture

Alpinestars
Arai
Clover
Dainese
Fox
IXS
Nolan

Για τον αναβάτη και τη μοτοσυκλέτα

RS Taichi
Shoei
Sidi
Sinisalo
Smith
Uvex
X-Lite

Κισσάμου 98, Χανιά 731 31 • Τηλ./Fax: 2821 0 74730 • e-mail: info@gasmoto.gr

motoroda
Πριν την... "Πατήσετε"*
*επισκεφτείτε το πιο εξειδικευμένο κατάστημα ελαστικών.
SW-MOTECH
engineering for motorbikes
Κάγκελα προστασίας-Δίπλά Stands
Συστήματα μεταφοράς
Ermax
Ζελατίνες - Φτερά - Καρίνες
Καλύματα ποδιών - Ένδυση
BAGS-CONNECTION
Tank Bags - Είδη Ταξιδίου
NISIN
Συστήματα πέδησης - Τακάκια
Corbin
Σέλλες
Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ, ΑΘΗΝΑ 156, ΤΗΛ.: 210-6437593, 210-6431760 - FAX: 210-6465239
www.motoroda.gr / info@motoroda.gr

cyclist.gr

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

Back to the basics

Πολλές φορές περνάω από το Φάληρο και βλέπω αυτά τα κατασκευαστικά αριστουργήματα που φτιάχτηκαν για τους Ολυμπιακούς αγώνες. Όλοι τα χαρήκαμε κατά τη διάρκεια των αγώνων, όλοι αισθανθήκαμε περήφανοι για την υπέροχη φιλοξενία των επισκεπτών μας σε αυτά τα υπέροχα αθλητικά σπίτια που δημιουργήσαμε.

Βέβαια, μας κόστισαν μια περιουσία για την οποία θα πληρώνουν και τα δισέγγονά μας, αλλά δε νομίζω να μας πείραζε κάτι τέτοιο αν τα αθλητικά κέντρα αυτά ασφυκτιούσαν από νέες και νέους, χρησιμοποιώντας μια από τις ακριβότερες σε χρήμα κληρονομιές που μας έχει αφεθεί για να διαχειριστούμε. Μας πειράζει όμως, επειδή εγκαταλείφθηκαν και η επένδυση στο μέλλον του αθλητισμού μας γερνάει μαζί με τα ντουβάρια των κτιρίων. Πολλοί εξέφρασαν τις φοβίες τους ότι πληρώνουμε πολλά λεφτά για κάτι που δεν έχουμε ούτε την διαχειριστική υποδομή, αλλά ούτε και την παιδεία να τα γεμίσουμε με κόσμο. Είμαστε άλλωστε μια χώρα που τις περισσότερες φορές φωνάζει για νίκη σε κάθε Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα αλλά ποτέ δε φωνάζει για τις υποδομές και το τι πρέπει να κάνουμε με τα ανύπαρκτα φυτώρια των αυριανών πρωταθλητών.

Κι αν κάνουμε ποδηλατοδρόμους; Ποιός θα τους χρησιμοποιήσει; Μπορεί μερικοί να το κάνουν, είναι όμως αρκετοί για να «πείσουν» τον κάθε πολιτικό να πάρει την απόφαση;

Από τη μία φωνάζουμε για έργα, αλλά από την άλλη, ο περισσότερος, απλός, «εξωποδηλατικός» κόσμος δεν γνωρίζει και πάρα πολλά γύρω από τα ποδήλατα και πως αυτά χρησιμοποιούνται.

Μετά το τέλος της ανάγνωσης ελπίζω τα πράγματα να είναι πολύ πιο ξεκάθαρα και ο απλός αναγνώστης να πάρει μια πολύ καλύτερη ιδέα για το πως έχουν αλλάξει τα ποδήλατα και πως αυτά, με τη σειρά τους, μπορούν να αλλάξουν τη ζωή μας. Και όταν θα έρθουν και τα μεγάλα έργα (ποδηλατόδρομοι), τότε θα είμαστε και πολύ πιο έτοιμοι να τους χρησιμοποιήσουμε.

Τα ποδήλατα έχουν εξελιχθεί τόσο ώστε να υπάρχει ένα για ξεχωριστές ανάγκες, έτσι όπως αυτές έχουν δημιουργηθεί στη σύγχρονη ζωή μας.

Μερικά βασικά για τα ποδήλατα

Ταχύτητες

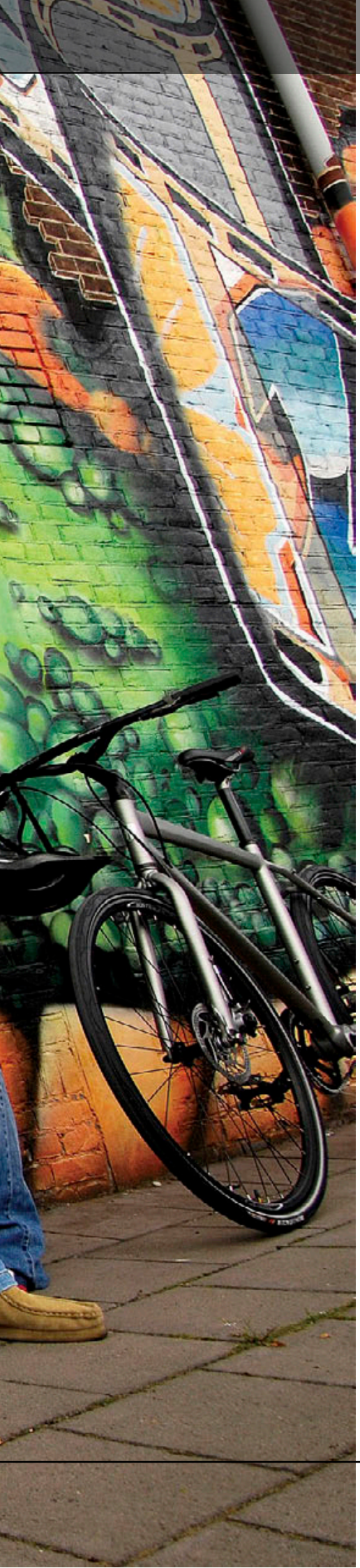
Τα ποδήλατα έχουν ταχύτητες πλέον, τα περισσότερα τουλάχιστον, και τα πιο κοινά ποδήλατα πόλης, βουνού και δρόμου έχουν από 21 έως και 30 ταχύτητες. Οπότε η δικαιολογία ότι η Αθήνα, ή η οποιαδήποτε πόλη, είναι ανηφορική και το ποδήλατο δεν βολεύει, δεν ισχύει. Τα νέα ποδήλατα ανεβαίνουν παντού κι εύκολα!

Αναρτήσεις

Υπάρχουν ποδήλατα που έχουν αναρτήσεις (ή μπουκάλες όπως λέγαμε πιτσιρικάδες). Χρησιμοποιούνται σε κάποια ποδήλατα μόνο στο εμπρόσθιο μέρος και προσδίδουν μια επιπλέον απορροφητικότητα στους ώμους και τα χέρια μας όταν το ποδήλατο περνάει πάνω από λακκούβες ή κακοτράχαλο έδαφος γενικότερα. Ορισμένα ποδήλατα έχουν και αναρτήσεις στο πίσω μέρος τους για να προσφέρουν ακόμα μεγαλύτερη άνεση στη μέση μας όταν τα χρησιμοποιούμε στο βουνό.

Ελαστικά

Όπως και στις μοτοσυκλέτες, υπάρχουν διαφορετικοί τύποι ελαστικών. Τα ποδήλατα βουνού έχουν συνήθως πιο χοντρά λάστιχα με μεγάλα τακούνια για να γαντζώνουν καλύτερα στο χώμα. Τα ποδήλατα πόλης έχουν λεπτότερα λάστιχα και μικρά, ή καθόλου τακούνια ώστε να κινούνται με περισσότερη άνεση στους ασφάλτινους δρόμους, αλλά να μπορούν να μπουν και σε ένα ήπιο χωματόδρομο. Τα ποδήλατα δρόμου, έχουν τα πολύ λεπτά λάστιχα που έχουν τη μικρότερη δυνατή τριβή με το δρόμο. Είναι κι ένας λόγος από τους οποίους τα ποδήλατα αυτά είναι πολύ πιο γρήγορα από όλα τα υπόλοιπα.



Φρένα

Υπάρχουν συμβατά φρένα και λέγονται V-Brakes ενώ υπάρχουν και τα δισκόφρενα τα οποία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: σε μηχανικά, τα οποία λειτουργούν με συρματόσχοινο και υδραυλικά που λειτουργούν όπως και στις μηχανές, με υγρά. Τα δισκόφρενα κοστίζουν λίγο παραπάνω αλλά εξασφαλίζουν λίγο καλύτερο φρενάρισμα. Η μεγαλύτερη προσφορά των δισκόφρενων έρχεται στα ποδήλατα βουνού όταν αυτά "κυλιούνται" μέσα στις λάσπες. Ενώ οι δαγκάνες των συμβατών φρένων v-brakes "μπουκώνουν" από τη λάσπη και μειώνεται η απόδοσή τους, τα δισκόφρενα συνεχίζουν ακάθεκτα.

Μεγέθη

Δεν έχουν όλα τα ποδήλατα το ίδιο μέγεθος. Ανάλογα το ύψος τους αναβάτη υπάρχει και το κατάλληλο μέγεθος. Στο ποδήλατό σας, όσα χρόνια κι αν το έχετε αφήσει, η θέση οδήγησης θα πρέπει να είναι άνετη. Δεν θα πρέπει ούτε να καμπουριάζετε, ούτε να τεντώνεστε πάρα πολύ για να φτάσετε τα πετάλια ή το τιμόνι σας. Θα ακούσετε διάφορα νούμερα, 18", 16", 22", 48, 52 κ.λ.π. Αυτά είναι τα νούμερα τα οποία καθορίζουν το ύψος του κάθετου σωλήνα του ποδηλάτου σας. Άλλες εταιρίες το μετράνε σε ίντσες και άλλες σε εκατοστά. Για παράδειγμα, ένας ποδηλάτης με ύψος 1,75 χρειάζεται ένα ποδήλατο 18 ιντσών.

Ποδήλατα πόλης

Τα ποδήλατα πόλης έρχονται σε διάφορους τύπους, ενώ έχουν αρχίσει να γίνονται πολύ διαδεδομένα και στη χώρα μας. Στις ευρωπαϊκές χώρες τα ποδήλατα πόλης χρησιμοποιούνται κατά κόρον εδώ και πολλά χρόνια. Ο κόσμος σιγά - σιγά αρχίζει και κινείται όλο και περισσότερο και στους δρόμους, δημιουργώντας έτσι την ανάγκη για ένα ποδήλατο άνετο (όπως αυτό του βουνού) αλλά με λεπτότερες ρόδες για γρηγορότερη και πιο άνετη μετακίνηση. Τα ποδήλατα πόλης απευθύνονται στον κόσμο που θέλει να ξεκινήσει το ποδήλατο για την εξάσκησή του, να κάνει μερικές κοντινές βόλτες για αρχή, αλλά και πιο μακρινές όταν αρχίζει και γυμνάζεται όλο και περισσότερο. Επίσης, τα ποδήλατα πόλης θα κινηθούν άνετα σε όλες τις μετακινήσεις σας στην πόλη αλλά και σε κάποιους ήπιους χωματόδρομους.

Ποδήλατα βουνού

Τα ποδήλατα με τα πιο τρακτερωτά λάστιχα και τις αναρτήσεις. Ποδήλατα που χρησιμοποιούνται για το βουνό κυρίως, αλλά ακόμα χρησιμοποιούνται από πολλούς και για τους δρόμους της πόλης. Το ποδήλατο πόλης είναι κάτι νέο στην Ελληνική αγορά, έτσι το ποδήλατο βουνού είναι το ποδήλατο για όλες τις χρήσεις. Δεν είναι όμως πάντα η σωστή απόφαση να πάρεις ένα ποδήλατο βουνού για την πόλη. Γίνεται συχνά και πολλοί ποδηλάτες όταν αρχίσουν να εξελίσσονται και θέλουν να κάνουν να κάνουν μακρινές αποστάσεις στο δρόμο με το ποδήλατο βουνού τους, αλλάζουν τα τρακτερωτά τους λάστιχα και βάζουν "καραφλά". Είναι τα ποδήλατα τα οποία χρησιμοποιούνται κατά κόρον από τον αρχάριο ποδηλάτη που κάνει την εισαγωγή του στην ποδηλασία.

Ποδήλατα δρόμου

Τα "αγωνιστικά" ποδήλατα. Κάποτε ήταν ο "φόβος και ο τρόμος του χομπίστα". Σήμερα γίνονται σιγά - σιγά από τους καλύτερους φίλους αυτών που δοκίμασαν τα ποδήλατα πόλης, ανέβηκαν τα βουνά και θέλουν τώρα να ανοίξουν τα φτερά τους και να πάνε μακρύτερα και γρηγορότερα, να νοιώσουν την καρδιά τους να δουλεύει σε υψηλότερους παλμούς και τα πόδια τους να γυμνάζονται περισσότερο χωρίς το "κοπάνημα" του βουνού. Μετά την εξοικείωση με το ποδήλατο, μετά τη μετακίνηση και τη βόλτα στην πόλη και το βουνό, τα ποδήλατα δρόμου ή οι "κούρσες", όπως ονομάζονται, έρχονται σα φυσική συνέχεια στην αναζήτηση για καλυτέρευση της φυσικής κατάστασης ενός ποδηλάτη.

Τώρα, αν βαριέστε να διαβάζετε τις λεπτομέρειες των παραπάνω άρθρων, είστε οπτικός τύπος, ή σας αρέσει η κοινωνικότητα που πηγάζει μέσα από μια συζήτηση περί ποδηλάτων από μια ομάδα ανθρώπων που ζουν και αναπνέουν το ποδήλατο καθημερινά, περάστε από το www.cyclist-friends.gr και ελάτε να σας κάνουμε expert μέσα σε 20 λεπτά. Όποιος κι αν είναι στο Cyclist απλά πείτε, "μου είπε ο Admin να μου εξηγήσετε τα πάντα για τα ποδήλατα και πιο είναι το πιο κατάλληλο για μένα" :-), ξέρουν τα παιδιά, θα το έκαναν έτσι κι αλλιώς.

Το πιο πιθανό είναι να είμαι κι εγώ εκεί οπότε τα λέμε και από κοντά.

Καλές πεταλιές!

ebike.gr

the back

Ο Σπύρος τα βάζει με την κοινωνία, ο Μάνος το παίζει βρικόλακας και ο Κώστας τρέχει και δε φτάνει - γι' αυτό και απουσιάζει η στήλη του αυτό το μήνα...

CYCLE TORQUE (ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ)

www.cycletorque.com.au

Δεν είναι όλες οι Ducati κόκκινες

Η μοτοσυκλέτα του Ron, αυτή η ασημί κουκλάρα 750SS έχει ένα περίεργο, αντιφατικό χαρακτηριστικό. Απαίτησε εκατοντάδες ώρες προσωπικής και δύσκολης δουλειάς για να φτάσει στο επίπεδο που βλέπουμε σήμερα, αλλά από την άλλη πέρασε σχεδόν δύο δεκαετίες παραμελημένη σε ένα γκαράζ, κουκουλωμένη και τιμωρημένη να βλέπει τον αφεντικό της να τραβιέται με άλλες – και μάλιστα της ίδιας οικογενείας από το Borgo Panigale. Όταν ήρθε η ώρα της όμως, ήρθε για να τα καλά. Με αφθονία γνήσιων εξαρτημάτων πάνω της, από τα τελικά Imola ως τα πυρίμαχα φύλλα που τυλίγουν τους λαιμούς για να προστατεύσουν τις μπότες του αναβάτη από το πυρ το εξώτερον, πλέον απαντάται στο δημοφιλές πρωτάθλημα κλασικών μοτοσυκλετών της Αυστραλίας και, όπως λέει ο συνάδελφος του Cycle Torque, "πριν την δεις είναι σίγουρο πως θα την έχεις ακούσει…" Γνωριμίες από κοντά στο http://www.cycletorque.com.au/index.php?id=210102100B7374D18DDCE61DACA2574E2000A1979.

2WHEEL TUNER (Η.Π.Α.)

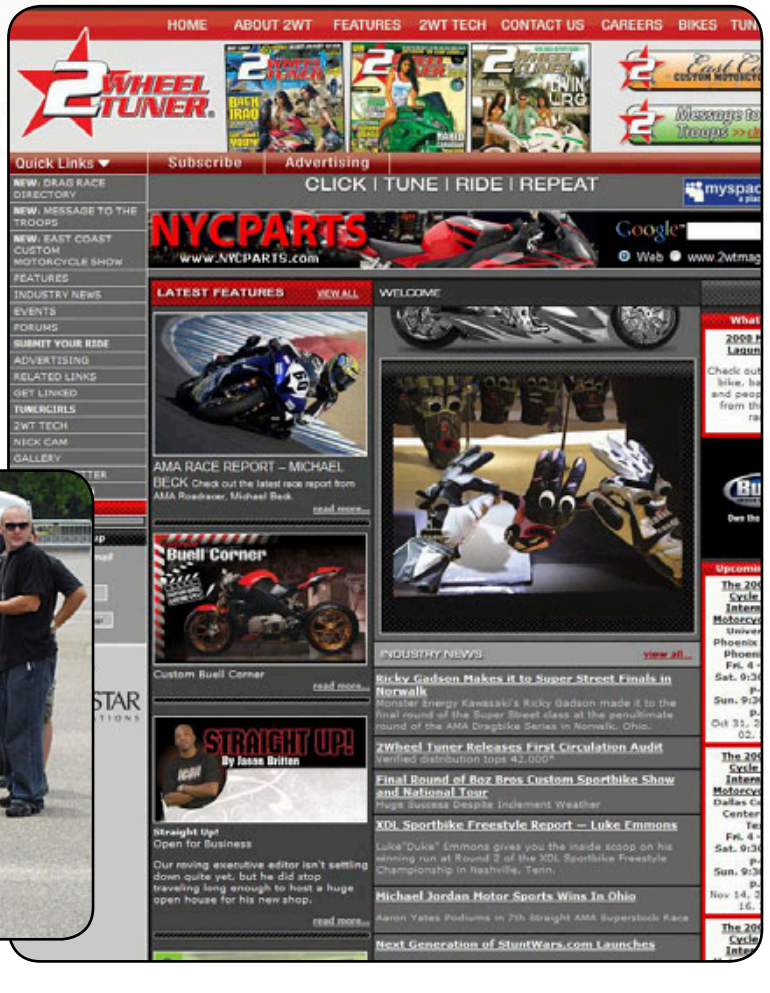
www.2wtmag.com

Custom Sportbike Show... Ωx!

Εμείς εδώ οι Ευρωπαίοι έχουμε μια "άλφα" εικόνα για τη μοτοσυκλέτα. Όταν κάποιος μιλήσει για custom μοτοσυκλέτα, το μυαλό πάει καρφωτό σε αερόψυκτους V2 με στροφάλους νταλίκας, ωστήρια ατμομηχανής, γεωμετρία παχύσαρκης χελώνας με κάργα χρώμια και τίγκα στα δερμάτινα κρόσσια. Άντε και καμιά φλόγα στο ρεζερβουάρ για το γούστο. Αν μιλήσει για καστομαρισμένες σπορ μοτοσυκλέτες, το μυαλό πάει αυτόματα σε κουστούμια από εκλεπτυσμένο κάρβουνο, ζάντες από υπερευαίσθητο μαγνήσιο, εξατμισόνια από λαθραίο ρώσικο τιτάνιο, ένα Bill Gates σε προγράμματα κι ένα-δυο υπερσυμπιεστές για να κάνουμε χάζι τις σκάστρες στην καφετέρια. Αυτά εδώ. Γιατί εκεί… εκεί είναι Αμερική φίλε. Μπες και δες τι κάνουν στα δύσμοιρα τα Hayabusa οι "εναλλακτικοί", αυτοί που αντί σκαλίζουν τσοπέρια διακορεύουν γιαπωνέζες. Πάτε μια βόλτα, λοιπόν, από ένα σχετικό τμήμα του περιοδικού, όπως το http://www.2wtmag.com/mag/eccms.php και χορταίνουμε γκαλερί με φωτογραφίες και βίντεο κατασκευών που –ελπίζω ποτέ– δεν θα δούμε στους ευρωπαϊκούς δρόμους.

DUCATI

cycletorque
AUSTRALIA'S MOTORCYCLE NEWSPAPER
AUSTRALIA'S BIGGEST
FREE MOTORCYCLE MAGAZINE
LATEST ISSUE
LATEST NEWS
RACING
BIKE TESTS
BIKE PRODUCTS
STOCKISTS
SUBSCRIBE
TORQUING BACK
MINE JOBS INFORMATION
0448 445566
LATEST NEWS
SPECIAL FEATURE
Get to the UK
30th Pukekohe Classic Festival.
Blood Challenge on again
Rocket Man
Read More
Draggin Jeans
WRITE TO CYCLE TORQUE,
WIN
A PAIR OF DRAGGIN JEANS!


HOME
ABOUT 2WT
FEATURES
2WT TECH
CONTACT US
CAREERS
BIKES
2WHEEL TUNER
Quick Links
Subscribe
Advertising
CLICK | TUNE | RIDE | REPEAT
NYCPARTS
www.NYCPARTS.com
LATEST FEATURES
VIEW ALL
WELCOME
AMA RACE REPORT – MICHAEL BECK
Buell Corner
Custom Buell Corner
INDUSTRY NEWS
Ricky Gadson Makes it to Super Street Finals in Norwalk
2Wheel Tuner Releases First Circulation Audit
Final Round of Boz Bros Custom Sportbike Show and National Tour
XDL Sportbike Freestyle Report – Luke Emmons
Michael Jordan Motor Sports Wins In Ohio
Next Generation of StuntWars.com Launches
STRAIGHT UP!
By Jason Britten
Straight Up!
Open for Business

Νυχτο περπατήματα

Μάνος Κάτσουλας

Και γιατί γύρναγα σαν το χαζό; Γιατί αυτή την ώρα γέμιζα μπαταρίες, θυμόμουν έναν ακόμα από τους λόγους που αγαπάω τις μοτοσυκλέτες

Η νύχτα και η μοτοσυκλέτα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες στη συνείδησή μου. Και όταν λέω νύχτα εννοώ νύχτα, όχι αυτή την κάλπικη σκοτεινιά που μετά την αλλαγή της ώρας έρχεται και πέφτει στις 6 το απόγευμα. Τότε οι δρόμοι είναι ακόμα πηγμένοι, γεμάτοι οδηγούς και αναβάτες που ονειρεύονται το κρεβάτι τους ή βρίζουν που για άλλη μια φορά δούλευαν μέχρι το βράδυ. Με άλλα λόγια, μακράν χειρότερα από την ημέρα...

Η πραγματική νύχτα έρχεται αρκετά μετά από την ώρα που τα ταξί μεταμορφώνονται σε κολοκύθες και οι (ιπ-)πότες των μπαρ ψάχνουν κάποια συνοδό με γυάλινα ή έστω αρκούντως γυαλιστερά γοβάκια για να ζεσταθούν παρέα. Είναι η ώρα που οι δρόμοι αδειάζουν, πριν η νυχτερινή βάρδια δώσει οριστικά τη θέση της στα αγουροξυπνημένα βλέμματα αυτών που ξεκινάνε για την πολύ πρωινή τους δουλειά. Η ώρα που η ψύχρα τρυπάει κόκαλο και όλοι οι συνετοί άνθρωποι στριφογυρίζουν κάτω από τα παπλώματά τους, στη ζεστασιά και στη θαλπωρή του σπιτιού τους.

Και χτυπάω το κεφάλι μου στον τοίχο, συνειδητοποιώντας ότι κόντευα να ξεχάσω πόσο αναζωογονητική μπορεί να είναι η ψύχρα, πόσο απολαυστική η Αθήνα το βράδυ. Μπορεί να το βίωσα μετά από καιρό επειδή χρειάστηκε ένα ξενύχτι μακριά από τη βάση μου για μισοφιλικούς, μισοεπαγγελματικούς λόγους, αλλά δεν ήταν πάντα έτσι. Κάποτε, όντας φοιτητής, μην έχοντας εργασιακές υποχρεώσεις που να επιβάλλουν το ξύπνημα σε δεδομένη και ενίοτε βάρβαρη ώρα, είχα την ευκαιρία του ξενυχτιού, και ακόμα κυριότερα του χαζοξενυχτιού. Ήταν οι εποχές που σηκωνόμουν και έφευγα από το σπίτι στις 3 και τις 4 το πρωί, να βγω μια βόλτα για τη βόλτα, να γυρίζω στους άδειους δρόμους της Αθήνας χωρίς προορισμό ή προγραμματισμένη επιστροφή.

Κάποιες φορές οι δρόμοι με έφερναν σε κάποια παραλία, με μια μικρή στάση για τσιγάρο με θέα την απόλυτη ηρεμία της θάλασσας, αλλά τις περισσότερες δεν κατέβαινα καν από τη μοτοσυκλέτα. Απλά γύριζα και γύριζα, εντός των τειχών της πόλης, άλλοτε στο κέντρο – που τη μέρα και με κίνηση απλά το σιχαίνομαι – άλλοτε σε διάφορα και συνήθως διαφορετικά μεταξύ τους προάστια.

Και γιατί γύρναγα σαν το χαζό; Γιατί αυτή την ώρα γέμιζα μπαταρίες, θυμόμουν έναν ακόμα από τους λόγους που αγαπάω τις μοτοσυκλέτες. Όχι την ευκολία μετακίνησης, όχι την αναζήτηση ορίων (δικών μου ή της μοτοσυκλέτας), αλλά την απόλυτη αίσθηση ελευθερίας, τη μαγική ικανότητα που έχουν στις σωστές συνθήκες να σε κάνουν να ξεχνάς τα όποια προβλήματά σου και να ελευθερώνουν τον εγκέφαλό σου να ρουφήξει διψασμένα όλα τα ερεθίσματα του περιβάλλοντος.

Πάντα μόνος, χωρίς συνεπιβάτη και το βάρος που αυτός φέρνει, όχι τόσο σε θέμα κιλών όσο σε θέμα προσοχής, ο δρόμος αλλάζει. Η ψύχρα με την υγρασία να σου τρυπάει το κόκαλο δεν αποτελούν θέμα συζήτησης, αλλά είναι μέρος της διαδρομής, σε κρατάνε ξύπνιο, σε υπερδιέγερση, με τις αισθήσεις σου να δουλεύουν υπερωρίες. Και ο ρυθμός μετακίνησης απολύτως ελεύθερος. Χωρίς άγχος για τις όποιες αντιδράσεις πίσω από την πλάτη σου, κινείσαι όπως θες, άσχετα αν αυτή η ελευθερία σπανίως μεταφράζεται σε κλείδωμα του γκαζιού – απλούστατα γιατί δεν υπάρχει κανένας απολύτως λόγος για κάτι τέτοιο. Δεν έχεις να αποδείξεις τίποτα σε κανέναν, ούτε καν στον εαυτό σου.

Αυτό που μπορείς – και κάνεις – είναι να απολαμβάνεις. Την ηρεμία της νύχτας, τη διαύγεια που φέρνει η παγωνιά, δίνοντάς σου όλα τα εφόδια να προσέχεις, να προφυλάσσεσαι και φυσικά να γελάς με τα χάλια των υπολοίπων που θα πετύχεις στο δρόμο, που συνήθως προσπαθούν να θυμηθούν το δρόμο για το σπίτι τους ή να ξεχωρίσουν μέσα στις αναθυμιάσεις του αλκοόλ την άσφαλτο από το πεζοδρόμιο. Για διάλειμμα δε, κάτι ευγενέστατοι άνθρωποι με μπλε ρούχα σε γεμίζουν ευχαρίστηση με την απορία που διαγράφεται στο πρόσωπό τους, όταν κοιτάνε τη μηδενική ένδειξη του «ειδικού οργάνου», τη στιγμή που όλοι γύρω σου είναι ένα σπίρτο μακριά απ' το να γίνουν ζωντανά φλογοβόλα. Υποθέτω πως περιττεύει να πω ότι αυτές οι βόλτες δε συνδυάζονται με αλκοόλ ε;

Souvent réclamé par les nombreux lecteurs de "La Jeunesse de Picso
Riri, Fifi, Loulou... Pour ceux qui ne connaissent pas encore cette fabu

Απληστία

Σπύρος Τσαντήλας

Το σύστημα φρακάρει και οι "μάγιστροι" των οικονομικών θεωρούν πως η λύση είναι να πάρουν τους φόρους μας και να τους προσφέρουν στις τράπεζες για να μην βαρέσουν κανόνι

Ζούμε, λέει, στην εποχή μας τον θάνατο καπιταλισμού. Το διάβασα σε στήλη επιφανούς σχολιαστού σε πολιτική εφημερίδα και με έβαλε σε σκέψεις.

Ως σύγχρονος Έλληνας αντιλαμβάνομαι ως λογικό και αποδεκτό το να εργάζομαι σε μια χώρα όπου ο μέσος μισθός δεν ξεπερνά τα 900 ευρώ, την ώρα που τα επίσημα στατιστικά της Ε.Ε. ορίζουν το όριο της φτώχειας στη μέση τιμή των 1100 ευρώ. Αφού δεν έχω ούτε φωνή, ούτε γροθιά, καλά να πάθω.

Και τώρα βρίσκομαι μπλεγμένος στη δίνη μιας παγκόσμιας ύφεσης. Λαμπρά!

Η καπιταλιστική οικονομία – νεοφιλελεύθερη, όπως την έχουν βαφτίσει οι εκλεγμένοι επαγγελματίες ψεύτες – είναι ένας ζωντανός οργανισμός με την ίδια γενική αρχή λειτουργίας με κάθε βιολογικό οργανισμό. Υπάρχει ένα σώμα, μέλη του οποίου είμαστε όλοι μας, το οποίο ζει όσο υπάρχει μια καρδιά να κυκλοφορεί το αίμα τριγύρω. Όπου αίμα, δες λεφτά. Η καρδιά προφανώς είναι οι τράπεζες, εκεί μαζεύεται το χρήμα, μέσω αυτών κυκλοφορεί. Θεσπέσια.

Όπως ορίζει η (άγραφη) εταιρική βίβλος, σκοπός κάθε εταιρείας είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους. Προσέξτε, όχι το κέρδος, η μεγιστοποίησή του. Κάθε χρόνο πρέπει να βγάζει περισσότερα. Αν μείνει στάσιμη πεθαίνει, σύμφωνα με τις σύγχρονες οικονομικές αρχές. Και κάπου εδώ κάθε έννοια ισορροπίας πάει βόλτα.

Κάθε χρόνο, κάθε εταιρεία στήνει ένα πλάνο πάνω στο οποίο μαστιγώνονται όλοι της οι υπάλληλοι για να επιτύχουν έναν κεντρικό στόχο: το +10, το +15%. Αν τα καταφέρουν θα πάρουν μπόνους, προαγωγή. Αν όχι, ζόρια.

Με βάση αυτό μοντέλο, τις τελευταίες δεκαετίες το χρήμα συγκεντρώνεται σε ολοένα και λιγότερες τσέπες, αυτές με τις πολιτικές προσβάσεις. Την ώρα που η οικονομία της Ελλάδας πάσχει από στηθάγχη, οι τράπεζες δήλωναν ρεκόρ κερδοφορίας – για να μπορούμε όλοι εμείς με δανεικό χρήμα να αγοράσουμε πράγματα που δεν χρειαζόμαστε.

Οι εταιρείες που τα πουλούν όλα αυτά θέλουν να μεγιστοποιήσουν το κέρδος τους, γι' αυτό διαφημίζουν, ακριβαίνουν τα προϊόντα τους και, παράλληλα, προσπαθούν να μειώσουν τα έξοδά τους, μεταξύ αυτών και τις μισθοδοσίες των υπαλλήλων τους. Ξεχνούν όμως πως όλοι αυτοί είναι και πελάτες τους. Είναι προφανές πως το όλο σχέδιο βλέπει στο βάθος τοίχο. Ονομάζεται απληστία.

Το ίδιο πράγμα έκαναν και οι τράπεζες παγκοσμίως. Η ανάγκη να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους τις ώθησε στο να δημιουργήσουν τραπεζικά προϊόντα βασισμένα σε απίθανες προβλέψεις και κάποια στιγμή όλα αυτά άρχισαν να σκάνε.

Ακούω στην τηλεόραση μυθικές βλακείες, του στυλ "χάθηκαν τόσα δις ευρώ" κλπ. Τα λεφτά δεν χάνονται, αλλάζουν τσέπες. Κάθε κραχ δικό μου είναι μια ευκαιρία για κάποιον άλλο. Τώρα λοιπόν, το πολύ χρήμα έχει συγκεντρωθεί σε λίγους πόλους, οι οποίοι δεν βλέπουν ελκυστικές ευκαιρίες στον κορεσμένο δυτικό κόσμο για να το διανείμουν.

Το σύστημα φρακάρει και οι "μάγιστροι" των οικονομικών θεωρούν πως η λύση είναι να πάρουν τους φόρους μας και να τους προσφέρουν στις τράπεζες για να μην βαρέσουν κανόνι. Τις ίδιες τράπεζες που κερδοσκοπούσαν στο σβέρκο μας επί δεκαετίες. Αξιοθαύμαστη ευφυΐα!

Κάποια στιγμή θα πρέπει να καταλάβουμε δυο τρία πράγματα. Θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε πως η λύση βρίσκεται στην εξάλειψη της αιτίας και όχι στον καλλωπισμό του αποτελέσματος.

Θα πρέπει να χωνέψουμε πως αν η κοινωνία δεν μας κάνει, θα πρέπει εμείς να την αλλάξουμε, γιατί εμείς είμαστε η κοινωνία.

Τέλος, οφείλουμε κάποια στιγμή να αντιληφθούμε πως το μεγαλύτερο πρόβλημά μας ως χώρα δεν είναι η οικονομία, η ανεργία, η διαφθορά.

Είναι η Παιδεία. Ή μάλλον, η έλλειψή της.

ΕΙΣ

από τις 4 Μ

ζωντανά από

http://mila

με την ευγενικ

PIAGGIO

PIA

HEL

MA

Νοεμβρίου
ό την έκθεση

n.ebike.gr

κή χορηγία tns

AGGIO®
LAS S.A.