ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

bike.gr

Τεύχος 09 • Δεκέμβριος 2008

COVER STORY

TRIUMPH Street Triple R

THE FRONT
ΣΑΛΟΝΙ ΜΙΛΑΝΟΥ '08

FIRST RIDES
HONDA LEAD 110 • **SUZUKI** GSX-R600

FEATURE
ΑΘΗΝΑΪΚΟ ENDURO ΜΕ ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΜΗΧΑΝΑΚΙΑ

RACING
ΑΥΛΑΙΑ ΣΤΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ • **ΑΦΙΕΡΩΜΑ** ΣΤΟΝ TROY BAYLISS

LONG TERM TESTS ΤΟ 690 ΠΕΤΑΓΕΤΑΙ ΜΠΟΥΡΝΑΖΙ ΚΑΙ ΤΟ 950 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ebike.gr

"Από τη Γερμανία στην Ιταλία – στα ανάρια του Άξονα"

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
Το Μιλάνο πρωτοστατεί σε μοτοσυκλέτες, και το front σε γυναίκες 10

EICMA 2008
Χρωμάτων πανδαισία στο Μιλάνο, με μερικές μικρές εκπλήξεις 22

First Rides
Suzuki GSX-R 600 K8 52
Απουσίας του Κώστα,
ο Μάνος αδράζει την ευκαιρία και τα κλειδιά του GSX-R
Honda Lead 110 PGM Fi 70
Με ψεκασμό, δισκόφρενο και λευκή πέρλα,
το Lead επιστρέφει, ταπεινό και πρακτικό

Cover Story
Triumph Street Triple R 82
Ήδη ήταν το καλύτερο στην κατηγορία του -
τώρα με σωστές αναρτήσεις τι είναι;

Feature
Civil Enduro 102
Ο Δημήτρης και ο Γιώργος πάνε βουνό –
φορώντας φυσικά ψηλοτάκουνα

Long Term
KTM 690 Supermoto 128
Το 690 πάει θάλασσα και παίζει με σκυλίτσες...
KTM 950 Supermoto 136
..ενώ το 950 πετάγεται Θεσσαλονίκη και επισκέπτεται φοιτήτριες

Racing
Editorial 144
Μονομάρκας συνέχεια και απορία για το που βαδίζουν τα GP
Gossip 146
Ηλεκτρονικά, δοκιμές, διακοπές και κάτι καλά track bike προς πώληση
Π.Π. Ταχύτητας 158
Το πολυπαθές Πανελλήνιο ολοκληρώνεται στις Σέρρες, με πύρινη αυλαία
Αφιέρωμα: Troy Bayliss 176
Με το κύπελλο στο χέρι, ο Troy αποσύρεται –
και ο Σπύρος καταγράφει την πορεία
Racing Lines 184
Ο Rossi τα λέει με το Lorenzo και ο Bernie μιλάει για το τσίρκο
X-Poros 186
Το τρίαθλο ζει και βασιλεύει στα νησιά του Αργοσαρωνικού

The Back
Press 194
Μια Vespa γυρίζει τον πλανήτη
και οι καλύτερες φωτογραφίες Enduro βιβλιοδετούνται
eCycle 196
Από το Α στο Ω – ξεκινώντας από το σκελετό. Ε;
Michelin Anakee 2 200
Το Anakee αλλάζει, με μια πνοή από MotoGP πριν πεταχτεί στον Κορινθιακό
eMarket 204
Μιας και έπιασαν τα κρύα, πιάνουμε τα μπουφάν
erebus 206
Ο Μάνος συνεχίζει το σερί της μαυρίλας – τώρα και επίσημα
exodus 208
Τα σκούτερ ενάντια στην ύφεση. Διαβάζεται με ουισκάκι
eLogbook 210
Ο ψηλός του eBike επέστρεψε...

Τεύχος 09 • Δεκέμβριος 08

Φωτό εξωφύλλου: Δημήτρης Ταυλίκος

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

Σπύρος Τσαντήλος

Άλλος ένας δύσκολος μήνας πέρασε, γεμάτος μοτοσυκλέτα, επικαιρότητα, ευχάριστα και δυσάρεστα. Εν μέσω Ύφεσης και Βατοπεδίου, λοιπόν, δώσαμε το παρόν και στο Μιλάνο καλύπτοντάς το επίσης "ζωντανά" από τη διεύθυνση http://milan.ebike.gr.

Panem et Circenses*

(*Άρτος και Θεάματα)

Τι μας έμεινε από την EICMA; Μια γεύση απογοήτευσης θα έλεγα, κυρίως γιατί η συγκεκριμένη έκθεση τα τελευταία χρόνια τείνει να γίνει το μεγαλύτερο παγκόσμιο πανηγύρι της μοτοσυκλέτας – κάπου εδώ προφανώς οφείλουμε να αναγνωρίσουμε την απίστευτη ικανότητα των ιταλών σε ο,τιδήποτε άπτεται του θέματος "panem et circenses": περισσότερες γυναίκες, ομορφότερες γυναίκες, ένας τεράστιος εκθεσιακός χώρος που σε δύο μέρες ήταν πρακτικά αδύνατον να χορτάσει κανείς (και δίπλα μια έκθεση ποδηλάτου που για δεύτερη χρονιά δεν πρόλαβα να επισκεφθώ), εξαιρετικός χειρισμός του επικοινωνιακού – κι ας μην συγκρινόταν με τη γερμανική Intermot σε επίπεδο σωστής, άρτιας οργάνωσης.

Βασική αιτία που ξεχώρισε στο μυαλό μου ήταν η φαινομενική απουσία των ιαπώνων. Η Honda κράτησε για την EICMA τα ανανεωμένα, μα όχι νέα, Hornet και SH (αμφότερα best seller στην Ιταλία) καθώς κι ένα σκούτερ 400cc, η Yamaha μας κέρασε μερικές μικρές μοτοσυκλέτες όπως τα WR125 και άφθονα γνωστά μοντέλα με νέα χρώματα, η Suzuki έστησε ένα ολάκερο πανηγύρι για να ανασηκώσει το πέπλο και να αποκαλύψει ένα Bandit 650 με μικρές αισθητικές επεμβάσεις, ενώ η Kawasaki "εποίησε τη νήσσαν". Μεγάλα κεντρικά περίπτερα, δεν λέω, αλλά από ουσιαστικούς νεωτερισμούς… ένδεια.

Φυσικά ήταν οι ιταλοί που έπαιξαν μπάλα και κράτησαν τα προσχήματα. Ο όμιλος Piaggio (με Moto Guzzi, Aprilia, Vespa, Gilera, Derbi), η Ducati, ακόμη και η εκπληκτική σειρά των "σκαλισμένων" NCR, οι εντός έδρας εμφανίσεις ήταν αυτές που μας απέτρεψαν απ' το να αλλάξουμε το εισιτήριο και να γυρίσουμε στην Αθήνα μια μέρα νωρίτερα.

Αξίζει να αναφέρουμε την εξαίρετη παρουσία της Nipponia στο Μιλάνο, μιας εταιρείας που κρύβει πίσω της τους αδελφούς Γκοργκόλη, απετέλεσε το μοναδικό ελληνικό περίπτερο της EICMA, είχε ένα εντυπωσιακό πρωτότυπο και τρία σκούτερ έτοιμα για παραγωγή με την υπογραφή του φημισμένου σχεδιαστή αυτοκινήτων Σωτήρη Κωβού. Είναι, δε, σημαντικό το ότι ενόσω οργανώνεται η παραγωγή των τριών μοντέλων της για το 2009, δεν αποκλείεται αυτή να γίνει και επί ελληνικού εδάφους! Αυτό κι αν είναι μια σπουδαία είδηση.

Στα καθ' ημάς τώρα. Χαιρόμαστε πολύ που η κάλυψη της EICMA (http://milan.ebike.gr) έτυχε της ίδιας θερμής αποδοχής με την Intermot. Ίσως μάλιστα θα έπρεπε να αναφερθώ σε αυξημένη αποδοχή, τουλάχιστον κρίνοντας από όσους παραδειγματίστηκαν από την πρώτη μας προσπάθεια στην Κολωνία ένα μήνα πριν (http://live.ebike.gr) και έσπευσαν να μιμηθούν. Αυτό, αν μη τι άλλο, σημαίνει πως προσθέσαμε ένα λιθαράκι στο οικοδόμημα της καλύτερης ενημέρωσης.
Μοιάζει σα χτες, ανοιγοκλείνεις τα βλέφαρα δυο-τρεις φορές και το ebike φτάνει αισίως στο ένατο τεύχος του! Ίσως να φταίει το "εορταστικό" κλίμα που σέρνει πίσω του πάντα ο Δεκέμβρης, η αίσθηση του τέλους της χρονιάς που συνήθως συνοδεύεται με αυτοκριτικές, ανασκοπήσεις και σχεδιασμό με αισιοδοξία, πάντως η αλήθεια είναι πως βλέπουμε το μέλλον με πολύ θετικό μάτι.
Ξεχάστε την οικονομική κρίση, τα σκάνδαλα και την εν γένει κατάντια αυτού που ονομάζουμε "Κράτος", το ebike ήρθε για να υποστηρίξει πως ο Τύπος μπορεί να επιβιώσει χωρίς να πρέπει να τον χρυσοπληρώνεις! Αν νομίζετε πως απλά "την έχουμε ακούσει με την πάρτη μας", απλά σκεφτείτε πόσα νέα free press έντυπα ή ηλεκτρονικά μέσα έχετε δει φέτος στην Ελλάδα και το Διαδίκτυο. Εγώ απλά να προσθέσω πως μόλις πριν μερικές μέρες το σπουδαίο περιοδικό PC Magazine και συγκεκριμένα η κεντρική του, αμερικάνικη έκδοση ανακοίνωσε πως το γυρίζει οριστικά σε ηλεκτρονική μορφή, καταργώντας το έντυπο. Είναι προφανές πως ένας βασικός λόγος πίσω από την κίνηση αυτή δεν είναι άλλος από το κόστος παραγωγής. Η "οικολογική συνείδηση" μπορεί αν ακούγεται όμορφη και ελκυστική, μα επί της ουσίας έχει μια άκρως ρεαλιστική προσέγγιση: το χαρτί κοστίζει και τα έξοδα παραγωγής είναι απείρως λιγότερα ακολουθώντας τη λεωφόρο του αύριο, δηλαδή το Διαδίκτυο.
Αν στην πορεία σώσουμε και κανά δεντράκι από τη λαίλαπα, καλό δεν είναι; Ακόμη κι αν τα κίνητρά μας είναι εν πολλοίς οικονομικής φύσεως, δε νομίζω πως μας περισσεύουν τα δάση για να τα καταστρέφουμε. Στο κάτω-κάτω της γραφής, άλλο είναι να φτιάχνεις βιβλία με το χαρτί, βιβλία που θα μείνουν κοσμώντας μια βιβλιοθήκη και μεταφέροντας πολιτισμό από γενιά σε γενιά, κι άλλο είναι να σπαταλάς τους φυσικούς πόρους σε περιοδικά που σήμερα τα χαζεύεις κι αύριο τα πετάς στα σκουπίδια.
Το ηλεκτρονικό PC Magazine δεν θα είναι δωρεάν, φυσικά, αλλά και ο κόσμος της μοτοσυκλέτας πλέον ανακαλύπτει τα οφέλη κινήσεων όπως αυτή που αποφασίσαμε να κάνουμε πριν εννιά μήνες, συνδυάζοντας ηλεκτρονική κυκλοφορία και δωρεάν διάθεση. Το motocrossdigital.com είναι ίσως ο πρώτος διδάξας (και προσωπική μου πηγή έμπνευσης), το gpweek.com είναι μια ακόμη ανάλογη προσπάθεια. Όποιος έχει μάτια βλέπει πού πάει το πράγμα. Εδώ θα είμαστε και στο μέλλον να το ξανασχολιάσουμε – έχω την αίσθηση πως στον επόμενο χρόνο η αγορά του Τύπου θα έχει αλλάξει άρδην…

Κλείνοντας, θα ήθελα να εκφράσω την απεριόριστη χαρά μου για την ευτυχή έκβαση της περιπέτειας της υγείας της Έφης, συνεργάτιδας του ebike και συμβίας του Κωνσταντίνου. Αυτός ο μήνας πέρασε με το μισό μας μυαλό στη Θεσσαλονίκη όπου νοσηλευόταν η Έφη, στη μεγαλύτερη διάρκειά του στην εντατική, αλλά ευτυχώς την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές βρίσκεται πια εκτός νοσοκομείου και (ένα πουλάκι μου είπε) ενδεχομένως και προετοιμαζόμενη για επιστροφή στα νότια κλίματα. Τέλος καλό όλα καλά λοιπόν και μακριά από μας - ή, όπως λέει κι ένας φίλος μου σε όποιον αγοράζει νέα μοτοσυκλέτα, Πάντα Από Πάνω! <<

the front

Η EICMA στο Μιλάνο αποδείχθηκε λίγο πιο καρπερή από την Intermot, αλλά όταν η Suzuki έχει ως κεντρικό της θέμα το Bandit με νέο φανάρι... κάτι μυρίζει σαν οικονομική κρίση

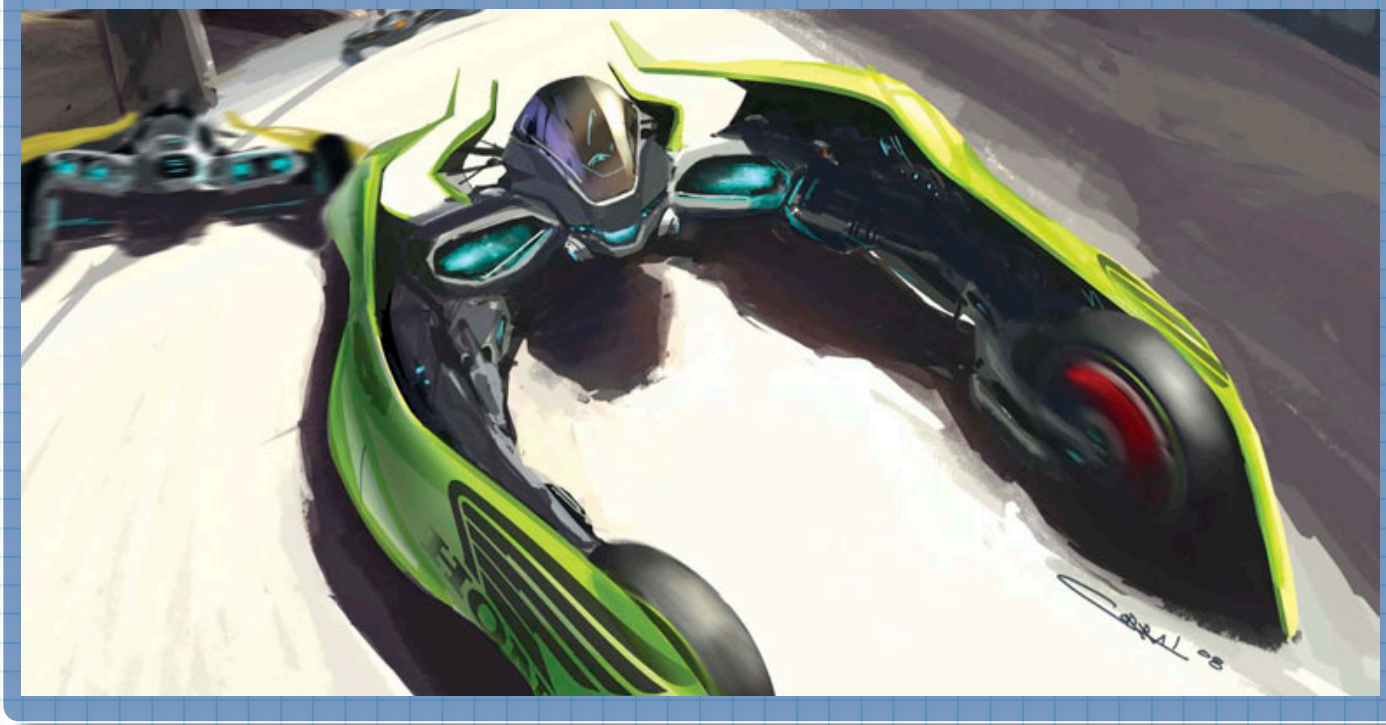
Suzuki
VanVan

Honda 2025 Racer

Θυμίζει Cylon Raider από το καινούργιο Galactica, κάτι από το αγωνιστικό του νεαρού Darth Vader στο Star Wars, και σαφώς και τίποτα που να πλησιάζει σε μοτοσυκλέτες όπως τις ξέρουμε.

Πνευματικό παιδί του Franco Corral, το 2025 Racer είναι το όραμα της Honda για το μέλλον των μοτοσυκλετών. Και το μέλλον των αυτοκινήτων. Και το μέλλον των αεροπλάνων. Και το μέλλον των σκαφών θαλάσσης – αλλά των σπορ σκαφών, όχι των γιότ.

Κάπου εδώ νομίζω ότι είναι καλύτερα να τα πάρουμε από την αρχή. Το 2025 Racer δεν είναι – ακόμα – σε παραγωγή, αλλά είναι μια σχεδιαστική μελέτη (προσοχή, ούτε καν πρωτότυπο) που παρουσιάστηκε στο σαλόνι αυτοκινήτου στο L.A. Με στόχο να λάβει μέρος στον επίσης φανταστικό αγώνα που θα λάβει χώρα τη χρονιά ανάμεσα στο 2024 και το 2026, το Racer θα χρησιμοποιεί ειδικούς αισθητήρες που θα εντοπίζουν αλλαγές στην ταχύτητα, το έδαφος και το ύψος, επιτρέποντας στο όχημα να αλλάζει κατά βούληση μορφή, από μοτοσυκλετοειδές σε αεροπλανοειδές και τέλος κρισκραφτοειδές. Σύμφωνα δε με τη Honda, η εμπειρία της σε μηχανοκίνητα, σκάφη, ρομποτικά και κινητήρες Jet της δίνουν το προβάδισμα απέναντι στους ανταγωνιστές της, για την εξέλιξη των οχημάτων του 21ου αιώνα. Κανονικά, δε θα αφιερώναμε ούτε μια αράδα σε κάτι τόσο φανταστικό. Αλλά όταν το Racer παρουσιάστηκε μετά το Μιλάνο, όπου ακούστηκε η ανεπίσημη δήλωση "οι άλλοι θα φτιάχνουν μοτοσυκλέτες και εμείς διαστημόπλοια" από τα χείλη υψηλόβαθμου στελέχους της μαμάς Honda... δε μπορείς παρά να το κοιτάς και να αναρωτιέσαι.



Ducati Transporter

Δεν πρόκειται για κάποιο καινούργιο sequel της γνωστής ταινίας με τον Jason Statham, αλλά για το καινούργιο... αξεσουάρ που μπορείτε να αγοράσετε για την Desmosedici σας.

Το πλήρες όνομά του είναι Toyota Tundra Ducati Transporter και βασίζεται στο Tundra CrewMax. Εκτός από κατακόκκινη βαφή και σήματα Ducati, η ειδική έκδοση του Tundra έρχεται εξοπλισμένη με ένα σωρό θήκες, βάσεις και σταντ, ώστε εκτός από τη μονάκριβή σας, να μεταφέρετε με άνεση και τις, αχρείαστες φυσικά, εργαλειοθήκες σας, τη φόρμα σας κλπ κλπ. Η πλατφόρμα φόρτωσης κινείται ηλεκτρικά για να μην κουράζεστε, υπάρχει κρεβάτι για την περίπτωση που κουραστείτε είτε στο φόρτωμα είτε στην πίστα, ενώ η Toyota έχει φροντίσει να εξοπλίσει το Tundra με ηλιακά πάνελ, παρέχοντας ρεύμα για τα εργαλεία και τις κουβέρτες των ελαστικών σας. Για να πατάει καλύτερα στο δρόμο, το Tundra διαθέτει αλουμινένιους τροχούς 22 ιντσών και τον πλήρη κατάλογο της TRD στις αναρτήσεις. Όλα αυτά βέβαια, προσθέτοντας και μια Desmosedici, ανεβάζουν κάπως το βάρος, οπότε η Ιαπωνική εταιρεία τοποθέτησε έξυπνα έναν V8 5.7 λίτρων με υπερτροφοδότη, ανεβάζοντας τη συνολική ισχύ στους 500 ίππους. Καθόλου μα καθόλου άσχημα... Η τιμή και η πιθανή διαθεσιμότητα στην Ελλάδα δεν έχουν ανακοινωθεί ακόμα, αλλά κάτι μας κάνει να πιστεύουμε ότι θα είναι ελαφρώς ακριβότερο από ένα τρέιλερ.

Οπλοφορούν

Μπορεί στις περισσότερες αραβικές χώρες να θεωρούν ότι οι γυναίκες πρέπει να κυκλοφορούν αποκλειστικά με φερετζέ και συνοδεία, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι δε μπορούν να κρατούν όπλο – ή να καβαλούν μοτοσυκλέτα.

Σε μια εντυπωσιακή κίνηση ενάντια στο κατεστημένο, ο Διοικητής του Τμήματος Ασφαλείας και Επειγόντων περιστατικών της αστυνομίας του Ντουμπάι, Mohammad Eid Al Mansouri, δημιούργησε την πρώτη 100% γυναικεία ομάδα ταχείας αντίδρασης στην περιοχή του κόλπου.

Ο στόχος τους; Η προστασία υψηλών προσώπων, κυρίως γένους θηλυκού, και για πρώτη φορά η αξία τους είναι ίση με τους άντρες πράκτορες. Και όχι άδικα... Με ειδική εκπαίδευση στην αντιτρομοκρατία και την καταστολή διαδηλώσεων και εξειδίκευση σε όπλα 9mm μάλλον δεν είναι καλή ιδέα να τις τσαντίσει κανείς... Η ομάδα διαθέτει GSX-R 1000 ως οχήματα περιπολίας, παράλληλα με τα ήδη υπάρχοντα Yamaha XJ, πλήρη με βαλίτσες, κόρνες και φανούς. Και μιας και πάνε δύο-δύο, η μία οδηγεί και η άλλη παρακολουθεί και.. πυροβολεί.

60 χρόνια Ape

Η Vespa είναι η όμορφη και διάσημη κόρη της οικογενείας, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι είναι η μόνη που έχει περάσει τα 60 χρόνια συνεχούς προσφοράς.

Στον αντίποδα της δημοσιότητας, αλλά στην κορυφή όσων ενδιαφέρονται για την πρακτικότητα, βρίσκεται το Piaggio Ape. Το συμπαθέστατο τρίκυκλο πρωτοκύλισε τις ρόδες του στις 28 Νοεμβρίου του 1948, δύο χρόνια μετά την πρώτη Vespa. Το Ape κατασκευάζεται πλέον σε δύο εργοστάσια, στην Pontedera της Ιταλίας και στο Baramati της Ινδίας, έχοντας μεταμορφωθεί στην πορεία από ένα προσιτό εργαλείο για τους επαγγελματίες σε Cult σύμβολο της εποχής. Στην Ινδία κάνουν ακόμα και αγώνες αντοχής με τα Ape, ενώ η Piaggio δε διστάζει ούτε στιγμή να αναγνωρίσει τη σημαντικότητα του μοντέλου, με εντυπωσιακές πωλήσεις όλα αυτά τα χρόνια, ενώ αποτέλεσε και τη βάση για το τμήμα επαγγελματικών οχημάτων της εταιρείας, με μικρά τρίτροχα και τετράτροχα οχήματα, ανοιχτά και κλειστά, στην υπηρεσία των επαγγελματιών όλου του πλανήτη. Χρόνια πολλά!

V-strom Police

Παραδεχόμενη έστω και πλαγίως ότι η Ελληνική άσφαλτος δεν είναι και ό,τι καλύτερο για Street Μοτοσυκλέτες, η Ελληνική αστυνομία φρόντισε να αυξήσει το στόλο της με κάτι σαφώς καταλληλότερο για τις συνθήκες.

Η μοτοσυκλέτα που επιλέχθηκε δεν είναι άλλη από τη Suzuki V-Strom 650 στην έκδοση με ABS. Τα λευκά V-Strom είναι πλήρως εξοπλισμένα με φάρους, σειρήνες και μικρές βαλίτσες για τα σύνεργα διατήρησης της τάξης. Οι 80 μοτοσυκλέτες παρεδόθησαν στην Αμυγδαλέζα Αττικής από τη Σφακιανάκης Α.Ε.Β.Ε και κάτι μας λέει ότι όσοι τις καβαλήσουν θα μείνουν ιδιαίτερα ευχαριστημένοι από την επιλογή.

Greenfly

Με τις προδιαγραφές ρύπων να μπαίνουν ολοένα και πιο βαρβάτα στη ζωή μας, ήταν απλά θέμα χρόνου να αρχίσουν να παρουσιάζονται μοτοσυκλέτες με εναλακτικούς τρόπους τροφοδοσίας, ακολουθώντας το παράδειγμα των αυτοκινήτων.

Φανταστείτε την έκπληξή μας λοιπόν, όταν αντί για κάποια μεγάλη εταιρεία, το πρώτο ουσιαστικό βήμα έγινε από ένα τύπο στον αχυρώνα του. Και ο κινητήρας; Βασισμένος σε ένα XT 500 των τελών του '70... Ο ήρωας της ιστορίας είναι ο Dave Akhurst που μπορεί να μην έχει τα κονδύλια των μεγάλων εταιρειών, αλλά ό,τι του λείπει το συμπληρώνει με μεράκι. Η λύση του είναι η μετατροπή του παλαίμαχου κινητήρα του XT ώστε να καίει LPG, με το ντεπόζιτο τοποθετημένο... κάτω από τον αναβάτη. Πριν αρχίσετε να σχηματίζετε εικόνες τρόμου με εκρήξεις και διαμελισμούς, μην ξεχνάτε ότι σε μικρά ατυχήματα είναι το πιο ασφαλές σημείο – και σε μεγάλα μάλλον δεν κάνει διαφορά. Μια ματιά στο παιδί του Dave όμως αρκεί για να δείξει ότι το ταλέντο του δεν τελειώνει στους κινητήρες. Το πλαίσιο του Greenfly είναι φυσικά δικής του κατασκευής, όπως και το μπροστινό μονόμπρατσο σύστημα. Ομοίως και το πίσω. Ο λόγος; Στηρίζεται πίσω από το μπροστινό τροχό και δεν είναι άλλος από τη... ρεζέρβα, που αλλάζει ξεκουμπώνοντας το στεφάνι από τα μπράτσα της ζάντας, ώστε η βόλτα σας να μη σταματήσει ποτέ.

more stuff...

Η περιορισμένη παραγωγή της Desmocedici πλησιάζει στο τέλος της και οι τυχεροί κάτοχοι χαμογελούν – τουλάχιστον μέχρι να μάθουν ότι η Ducati δήλωσε πως θα κατασκευάσει "μερικές ακόμα" για αυτούς που εκδήλωσαν ενδιαφέρον αλλά δεν πρόλαβαν να μπουν στη λίστα. Μάλιστα...

Σας αρέσει η Ducati Streetfighter; Δε σας αρέσει; Ό,τι και να απαντήσετε, έχετε την ευκαιρία σας να τη βελτιώσετε ή να την κάνετε εντελώς γύφτικη – επισκεφτείτε το http://www.motopormoto.com/2008/11/08/tunea-la-streetfighter/ και αφήστε τη φαντασία σας ελεύθερη, σε χρώματα και αξεσουάρ.

Μείωση 15 με 25% είδε η H-D στις πωλήσεις της στην Αμερική το τελευταίο δίμηνο σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Παρά την ισχυρή παρουσία της και την παράδοση, η οικονομική αβεβαιότητα δυσκολεύει τους αγοραστές να πάρουν την τελική απόφαση. Σύμφωνα με τους οικονομικούς αναλυτές, είναι η χειρότερη εποχή από το 1986 που άνοιξαν οι μετοχές της.

Με την αγορά της Ινδίας να αναπτύσσεται συνέχεια, η Suzuki εξετάζει το ενδεχόμενο να αγοράσει το μερίδιο των Ινδών συνέταιρων της, στην Suzuki Motorcycle India. Η οικογένεια Sheel, που διαχειρίζεται την εταιρεία και διαθέτει το 26% των μετοχών της, δεν έκανε σχετικές δηλώσεις, πέρα από την εξασφάλιση ότι η εταιρεία θα παρουσιάζει δύο νέα μοντέλα κάθε χρόνο.

Για να γιορτάσει τα 15 χρόνια του Speed Triple, η Triumph ετοιμάζει μια ειδική, επετειακή έκδοση, που θα φέρει την υπογραφή του ιδιοκτήτη της εταιρείας, John Bloor, μια υπενθύμιση της επιτυχίας που είχε εκεί που όλοι έχαναν τη μπάλα. Και δωράκι ένα συλλεκτικό ρολόι.

Οικογενειακή υπόθεση

Λένε ότι το μικρόβιο του συναγωνισμού τρέχει στο αίμα, και μάλλον δεν έχουν άδικο.
Έχουμε δει πολλούς αγωνιζόμενους να ξεκινούν ακολουθώντας τα αχνάρια των διάσημων γονέων τους, άλλοτε με περισσότερη και άλλοτε με μικρότερη επιτυχία. Το περίεργο όμως είναι πως ως τώρα ήταν όλοι άντρες...
Η ώρα της αλλαγής ήρθε όμως και πνέει από τα Salt Flats της Bonneville. Εκεί κατέβηκε η επίσημη ομάδα της Klock Werks, που ειδικεύεται σε, τι άλλο, Custom. Αρχηγός της ομάδας, η Laura, που σπάει τα παγκόσμια ρεκόρ της κατηγορίας της από το 2006 με μια βελτιωμένη H-D. Φέτος έγραψε 247 χιλιόμετρα και κάτι ψιλά, κάνοντας νέο παγκόσμιο ρεκόρ. Όπως έκανε και η 18άχρονη κόρη της Erika στην κατηγορία της, με 212 χιλιόμετρα. Και όπως έκανε η 14άχρονη κόρης της Karlee, με 177 χιλιόμετρα ανά ώρα. Και προς αποφυγή παρεξηγήσεων, οι κατηγορίες χωρίζονται με τα κυβικά, όχι με το γένος των αναβατών. Τρία παγκόσμια ρεκόρ, από μια οικογένεια, την ίδια χρονιά. Τουλάχιστον η Karlee είχε πάρει μόλις το δίπλωμά της, χάρη στη νομοθεσία που ισχύει στη Νότια Ντακότα. Εδώ θα περίμενε άλλα 4 χρονάκια, βλέποντας το κύπελλο να σκονίζεται στο ράφι...

Rizoma Night Rod

Μπορεί η Rizoma να έχει φτιάξει το όνομά της δημιουργώντας κομψοτεχνήματα για Supersport μοτοσυκλέτες, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι σκοπεύει να περιοριστεί εκεί.

Άλλωστε η μεγαλύτερη αγορά για Customizing είναι... τα Custom. Έχοντας ήδη μια σειρά αξεσουάρ για το Harley Davidson V-Rod, η Rizoma αποφάσισε να καταπιαστεί με το πιο κακό αδελφάκι του και το αισθητικό αποτέλεσμα είναι απλά φανταστικό. Αποφεύγοντας έντεχνα τις κραυγαλέες λύσεις, η Rizoma ακολούθησε το μινιμαλιστικό δρόμο και το αποτέλεσμα επιβραβεύει την επιλογή της 100%. Παίζοντας με το αλουμίνιο, το κιτ περιλαμβάνει ράουλα της μετάδοσης εμπρός και πίσω, καλύμματα της μετάδοσης, των αμορτισέρ, μινιμαλιστικούς καθρέπτες, εξίσου μινιμαλιστικά φλας και αεροδυναμικό κάλυμμα πίσω από το φανάρι. Όλα τα λεφτά πάντως είναι η θέα εσωτερικά της αριστερής μπότας του αναβάτη. Σε κάνει να αναρωτιέσαι γιατί δεν έβαλαν τα μαρσπιέ μπροστά.

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

Χρόνια Πολλά Karl

Με τα 100στά γενέθλια του Karl Abarth, ιδρυτή της γνωστής εταιρείας βελτιώσεων με σήμα τον σκορπιό, να έρχονται στις 15 Νοεμβρίου, η Fiat αποφάσισε να το ρίξει λίγο έξω.

Έχοντας πάρει την εταιρεία του Karl υπό τον πλήρη έλεγχό της εδώ και χρόνια, και διανύοντας την καλύτερη περίοδό της τα τελευταία χρόνια, η Fiat έβαλε σε παραγωγή μια ειδική περιορισμένη έκδοση του Abarth 500, γεμάτη ένα τσουβάλι καλούδια και με ένα ιδιαίτερα καλαίσθητο ανθρακί χρώμα. Θεωρώντας ότι αυτό δεν ήταν αρκετό, και με τη συνεργασία της με τη Yamaha στα MotoGP να έχει δρέψει πολλές δάφνες, αποφάσισε να προχωρήσει στην παρουσίαση του πρωτοτύπου FZ1 Abarth Asseto Corse, κλείνοντας ταυτόχρονα το μάτι στο μοτοσυκλετιστικό παρελθόν του Abarth. Σε αντίθεση με το σπέσιαλ 500, το FZ1 κάθε άλλο παρά διακριτικό είναι, καθώς δείχνει σα να το μαγνήτισες και να το πέρασες μέσα από ένα κατάστημα βελτιώσεων. Το μόνο σίγουρο είναι ότι δεν τσιγκουνεύτηκαν να βάλουν το χέρι στην τσέπη. Οι ζάντες είναι πλέον της Marchessini, το μπροστινό της Ohlins, οι εμπρός δαγκάνες ακτινικές Brembo (με αποστάτες γιατί τελικά μάλλον τσιγκουνεύτηκαν λιγάκι), ολόκληρη εξάτμιση από την Akrapovic και ένα τσουβάλι αξεσουαράκια και τζιβιτζιλάκια ώστε αυτό το FZ1 να ξεχωρίζει από χιλιόμετρα. Και μετά για κάποιο λόγο αποφάσισαν ότι ο σωστός τρόπος να συνεχίσουν τους εορτασμούς είναι η έκδοση ενός... υπολογιστή Abarth, σε συνεργασία με την Intel. Άβυσσος η ψυχή του Ιταλού....

Derbi Boulevard

Η Ισπανική εταιρεία ανανέωσε το γνωστό Boulevard, με μικρές αλλαγές στα σημεία, κάνοντάς το ακόμα πιο πρακτικό για την αστική χρήση.

Οι κύριες αλλαγές που τραβούν το μάτι έχουν φυσικά να κάνουν με τη νέα εμφάνιση, με το ριζικά ανανεωμένο εμπρός μέρος, ενώ το βελτιωμένο πλαίσιο συνεχίζει να κρύβεται καλά κάτω από τα πλαστικά. Το νέο Boulevard έχει εντελώς επίπεδο πάτωμα για ευκολότερη φόρτωση, ενώ ο χώρος κάτω από τη σέλα θα φιλοξενήσει ένα κράνος ή μερικές ακόμα αποσκευές.

Η τετράχρονη έκδοση των 125 κυβικών έρχεται πρώτη, ενώ στις αρχές του 2009 θα αρχίσει η παραγωγή του μικρού Boulevard, με τον αερόψυκτο δίχρονο κινητήρα των 50 κυβικών για όσους αρκούνται στο δίπλωμα των μοτοποδηλάτων. Το 125 είναι διαθέσιμο σε λευκό, μαύρο και ασημί, ενώ το 50άρι σε λευκό, μαύρο και κόκκινο.

Αυτή είναι μελέτη

Όταν στη χώρα που ζεις βρέχει σχεδόν καθημερινά, κάτι πρέπει να κάνεις για να περνάς την ώρα σου.

Κάποιοι επιστήμονες από τη Μεγάλη Βρετανία αποφάσισαν να κάνουν μια έρευνα που μπορεί να είχε ως βάση τα αυτοκίνητα, αλλά έφερε μερικά πολύ ενδιαφέροντα αποτελέσματα.

Ο ψυχολόγος David Moxon μελέτησε τις αντιδράσεις 40 ατόμων, μετρώντας τα επίπεδα τεστοστερόνης στο αίμα τους, πριν και αφού άκουσαν μερικές Ferrari, Maserati, Lamborgini και ένα.. VW Polo να μαρσάρουν. Τα επίπεδα τεστοστερόνης αυξήθηκαν σημαντικά σε όλες τις γυναίκες που άκουσαν τη Maserati, και έπεσαν μετά το Polo. Οι άντρες αντίστοιχα φάνηκε να προτιμούν τη Lamborghini, με το 60% να έχουν ανεβασμένες τιμές τεστοστερόνης.

Και τι είπε ο ποιητής; "Είδαμε σημαντικές αυξήσεις στην τεστοστερόνη, ειδικά στις γυναίκες. Το επίπεδο τεστοστερόνης στο ανθρώπινο σώμα είναι ενδεικτικό του ερεθισμού, οπότε μπορούμε να καταλήξουμε με σιγουριά στο ότι ο βρυχηθμός ενός κινητήρα ξυπνάει μια πρωτόγονη ψυχολογική αντίδραση στις γυναίκες."

Και το πιο ενδιαφέρον; Οι διαφορές ήταν αισθητές ακόμα και σε γυναίκες που δεν ενδιαφέρονταν καθόλου για αυτοκίνητα.

Από εκεί και πέρα, κάντε μόνοι σας τις ηχητικές αντιστοιχήσεις. Εμείς όπου Polo βλέπουμε σκούτερ και όπου Maserati διάφορα SS, κατά προτίμηση Ιταλικά...

TRIUMPH

Αποκτήστε την TRIUMPH σας **τώρα** σε **72 δόσεις** χωρίς προκαταβολή και πληρώστε την πρώτη δόση μέχρι **και ένα χρόνο μετά.**

*Για έως ένα χρόνο γίνεται πληρωμή μόνο των τόκων και όχι του κεφαλαίου, το οποίο αρχίζει να αποπληρώνεται έως και 12 μήνες μετά.

Επισκεφθείτε το δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών και μάθετε περισσότερα για τις δυνατότητες χρηματοδότησης της καινούργιας σας TRIUMPH.

ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ: TRIUMPH UNITED DEALERS A.E., Τηλ. 210-7770079
TRIUMPH UNITED DEALERS A.E., Τηλ. 210-9236003
ΑΛΙΜΟΣ: STOCK MOTO - Γ. ΛΟΗΣ, Τηλ. 210-9930612
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: INTERMOTO, Ν. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ, Τηλ. 210-4125116
ΒΟΛΟΣ: FAST GEAR, Ι. ΦΤΟΥΛΗΣ, Τηλ. 24210-84430
ΙΩΑΝΝΙΝΑ: 2-ΤΡΟΧΟΙ, ΕΥΑΓΓ. ΣΑΡΑΤΣΗΣ, Τηλ. 26510-49088
ΚΑΛΑΜΑΤΑ: Γ. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ, Τηλ. 27210-87954
ΚΕΡΚΥΡΑ: M&M STORE, ΣΠ. ΜΑΝΑΤΟΣ - ΣΤ. ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣ Ο.Ε., Τηλ. 26610-31456
ΚΡΗΤΗ: **ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** ΑΦΟΙ ΠΑΠΑΔΑΚΗ, Τηλ. 2810-227519
ΧΑΝΙΑ: ΜΟΤΟΜΑΝΙΑ, ΣΤ. ΠΕΤΑΚΑΚΗΣ, Τηλ. 28210-70109
ΛΑΡΙΣΑ: Κ.ΤΣΙΟΥΡΗΣ, Τηλ. 2410-612826
ΜΥΤΙΛΗΝΗ: MOTO STATION, Θ.ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ, Τηλ. 22510-46118
ΞΑΝΘΗ: MAIN STREET, Γ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Τηλ. 25410-21180
ΠΑΤΡΑ: ACTION BIKE, ΑΦΟΙ ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΙ, Τηλ. 2610-434320
ΡΟΔΟΣ: ΣΤ. ΛΥΡΙΟΥ, Τηλ. 22410-78395
ΧΙΟΣ: ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ, ΗΛ.ΓΕΜΕΛΟΣ - ΣΤ.ΤΣΕΣΜΕΛΟΓΛΟΥ, Τηλ. 22710-41541

Go your own way

Eliofil S.A. GROUP OF COMPANIES
• MOTORCYCLES
• SPARE PARTS
• ACCESSORIES

- **Κεντρικό:** Λ. Αμαρουσίου 46, **Ηράκλειο,** Τηλ: 210 2849200, Fax: 210 2842226
  www.triumphmotorcycles.com/greece, e-mail: triumph@eliofil.gr
- **Υποκατάστημα:** Κων. Καραμανλή 149, **Θεσ/νίκη,** Τηλ: 2310 308811, Fax: 2310 308431
  e-mail: triumphthess@eliofil.gr

wizart

Wakan 100

Η Γαλλική εταιρεία συνεχίζει να μεγαλώνει τη γκάμα των μοντέλων της, με το Roadster 100 – ή 1 hundred όπως γράφει και στα καπάκια.

Κινητήρια δύναμη ο γνωστός V2 των 45 μοιρών, που είναι κοινός σε όλα τα μοντέλα της εταιρείας, κάνοντάς τα να θυμίζουν με την πρώτη ματιά κάποιο σπεσιαλάκι Αμερικανού βελτιωτή. Ο δικύλινδρος των 1,640 κυβικών αποδίδει 115 ίππους στις 6,250 στροφές και 15.9 κιλά ροπής στις 4,250, ενώ σύμφωνα με την εταιρεία, οι τιμές που ανακοινώνονται αφορούν την απόδοση στον πίσω τροχό και όχι στο στρόφαλο όπως συνηθίζουν οι περισσότεροι κατασκευαστές.

Το σωληνωτό πλαίσιο μονής ραχοκοκαλιάς είναι κατασκευασμένο από χρωμιομολυβδούχο ατσάλι, ενώ μέσα του βρίσκεται και το λάδι, σε μια επιτυχημένη προσπάθεια να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο ο όγκος του συνόλου. Το εντυπωσιακό ανεστραμμένο πηρούνι των 46mm είναι φυσικά πλήρες ρυθμίσεων και έρχεται από τη Ceriani, ενώ το αμορτισέρ είναι ZF Sachs. Με αλουμινένιους τροχούς Marchesini και αλουμινένιο ψαλίδι, το 1 hundred ζυγίζει 177 κιλά και σύμφωνα με τη Wakan έχει τελική 250 km/h. Να ήταν και λίγο πιο φτηνό...

wizart

TRIUMPH

Daytona 675

Street Triple 675

Bonneville

Tiger 1050

Αποκτήστε την TRIUMPH
που ονειρεύεστε **τώρα** με
δωρεάν γνήσια αξεσουάρ,
αξίας **€1000**

*Ισχύει για πολύ περιορισμένο αριθμό μοτοσικλετών.

SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΑ • SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΑ • SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΑ • SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΑ • SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΑ

**Επισκεφθείτε το δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών TRIUMPH
και ενημερωθείτε για την απίστευτη αυτη προσφορά.**

ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ: TRIUMPH UNITED DEALERS A.E., Τηλ. 210-7770079
TRIUMPH UNITED DEALERS A.E., Τηλ. 210-9236003
ΑΛΙΜΟΣ: STOCK ΜΟΤΟ - Γ. ΛΟΗΣ, Τηλ. 210-9930612
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: INTERMOTO, Ν. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ, Τηλ. 210-4125116
ΒΟΛΟΣ: FAST GEAR, Ι. ΦΤΟΥΛΗΣ, Τηλ. 24210-84430
ΙΩΑΝΝΙΝΑ: 2-ΤΡΟΧΟΙ, ΕΥΑΓΓ. ΣΑΡΑΤΣΗΣ, Τηλ. 26510-49088
ΚΑΛΑΜΑΤΑ: Γ. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ, Τηλ. 27210-87954
ΚΕΡΚΥΡΑ: M&M STORE, ΣΠ. ΜΑΝΑΤΟΣ - ΣΤ. ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣ Ο.Ε., Τηλ. 26610-31456
ΚΡΗΤΗ: **ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** ΑΦΟΙ ΠΑΠΑΔΑΚΗ, Τηλ. 2810-227519
ΧΑΝΙΑ: ΜΟΤΟΜΑΝΙΑ, ΣΤ. ΠΕΤΑΚΑΚΗΣ, Τηλ. 28210-70109
ΛΑΡΙΣΑ: Κ.ΤΣΙΟΥΡΗΣ, Τηλ. 2410-612826
ΜΥΤΙΛΗΝΗ: ΜΟΤΟ STATION, Θ.ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ, Τηλ. 22510-46118
ΞΑΝΘΗ: MAIN STREET, Γ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Τηλ. 25410-21180
ΠΑΤΡΑ: ACTION BIKE, ΑΦΟΙ ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΙ, Τηλ. 2610-434320
ΡΟΔΟΣ: ΣΤ. ΛΥΡΙΟΥ, Τηλ. 22410-78395
ΧΙΟΣ: ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ, Η.ΛΓΕΜΕΛΟΣ - ΣΤ.ΤΣΕΣΜΕΛΟΓΛΟΥ, Τηλ. 22710-41541

Go your own way

Eliofil S.A. GROUP OF COMPANIES
• MOTORCYCLES
• SPARE PARTS
• ACCESSORIES

- **Κεντρικό:** Λ. Αμαρουσίου 46, **Ηράκλειο,** Τηλ: 210 2849200, Fax: 210 2842226
www.triumphmotorcycles.com/greece, e-mail: triumph@eliofil.gr
- **Υποκατάστημα:** Κων. Καραμανλή 149, **Θεσ/νίκη,** Τηλ: 2310 308811, Fax: 2310 308431
e-mail: triumphthess@eliofil.gr

106
aprilia
aprilia
aprilia

κείμενο & φωτό: Σπύρος Τσαντήλας

Κάντο όπως ο ιταλός

Δεν ξέρω πως το καταφέρνουν αυτοί οι γείτονές μας, πάντως μέχρι κι η BMW ένα καινούργιο μοντέλο το κράτησε για το Μιλάνο, παρόλο που ένα μήνα πριν είχε την πρώτη έκθεση στο σπίτι της. Λίγα πάντως τα πραγματικά νέα μοντέλα, εν γένει χορτάσαμε παραλλαγή της παραλλαγής με νέα χρώματα, ειδικά από τους ιάπωνες

GILERA®
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
HELLAS S.A.

Ducati Streetfighter

Πώς γίνεται τόσα χρόνια κανένας να μην έχει χρησιμοποιήσει το προφανές για όνομα μιας …streetfighter; Copyright τέλος, η Ducati το καβάτζωσε συνδέοντάς το ανεπανόρθωτα με μια γυμνή μοτοσυκλέτα που δεν μοιάζει καθόλου με Monster, αλλά με τον κινητήρα του 1098 είναι monster και φαίνεται…

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

GILERA®

MOTO GUZZI

PIAGGIO®
HELLAS S.A.

KTM RC8R

Ωραίο το RC8, αλλά είχε ένα θέμα δύναμης απέναντι στον ανταγωνισμό που είχε βάλει στο μάτι, δε συμφωνείτε; Πάρτε τώρα μια R έκδοση με 165 αλόγατα και τη δυνατότητα τοποθέτησης ενός ακόμη πιο 'ανεβαστικού' κιτ για μια βόλτα στα 180. Η εμπειρία μιας πλήρους αγωνιστικής χρονιάς στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Superstock επιτρέπει αυτού του είδους τις κινήσεις…

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

KTM 990 SM-T

SM-T, όπως λέμε Traveller, Τουρίστας. Αν κάποιος ισχυριζόταν πως 'ωραία αυτά τα μεγάλα SM, αλλά πάσχουν από πλευράς ευχρηστίας' τώρα μπορεί μεγαλοπρεπώς να το ράψει. Με σέλα που δείχνει φιλόξενη για ταξίδι, βελτιωμένη αεροδυναμική προστασία, μέχρι και με έτοιμες υποδοχές για βαλίτσες στα προστατευτικά των εξατμίσεων, το νέο SM-T μας προτείνει ένα διαφορετικό, πολεμικό τρόπο για να ταξιδεύει κανείς: ξύνοντας βαλίτσες…

GILERA®
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
HELLAS S.A.

BMW Lo Rider

Ένα αναπάντεχο πρωτότυπο σε μια γωνία του περιπτέρου της BMW ονομαζόταν Lo Rider. Πρόκειται για μια σχεδιαστική άσκηση των βαυαρών γύρω από ένα κλασικό boxer, με τηλεσκοπικό ανάποδο μπροστινό και ένα κεντρικό concept πίσω από την εμφάνισή του: τη δυνατότητα διαμόρφωσης της μοτοσυκλέτας κατά το δοκούν του πελάτη, εργοστασιακό customizing as το πούμε. Είναι ένα ενδιαφέρον πλάνο για το μέλλον που προφανώς οι της BMW δοκιμάζουν ως προς την αποδοχή του.

BMW F800R

Το F800R είναι ένα νέο μοντέλο που περιμέναμε αν και ουσιαστικά – από πλευράς χρηστικότητας δηλαδή – υπερκαλύπτει σε πολύ μεγάλο βαθμό το προϋπάρχον F800S. Η εμφάνιση το πάει περισσότερο προς K1300R και η κοντύτερη κλιμάκωση των πρώτων τριών σχέσεων υπόσχεται ζωντανότερη συμπεριφορά. Από κει και πέρα, ένα καινούργιο ψαλίδι και η αλλαγή του μηχανισμού της γκαζέρας δύσκολα μπορούν να χαρακτηριστούν 'επανάσταση'…

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

GILERA®
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
HELLAS S.A.

Moto Guzzi Stelvio TT

Μπορούμε να πούμε ότι αυτή είναι μια έκδοση 'Adventure' του Stelvio. Σημαντικότερη αλλαγή είναι αυτή της πίσω ζάντας σε 4.25" ώστε να παίρνει χωματερά λάστιχα. Επιπλέον, συνοδεύεται και άφθονο τουριστάδικο εξοπλισμό και τον ομορφότερο χρωματισμό σε όλη την οικογένεια Stelvio – προσωπική άποψη αυτή. Τέλος εδώ ντεμπουτάρει το ABS, από φέτος διαθέσιμο και στο απλό μοντέλο.

Moto Guzzi Griso 8V Special Edition

Τίποτε περισσότερο από μια ειδική βαφή με καφετιά σέλα και ζάντες με ακτίνες αντί για χυτές. Μην ανησυχείτε, είναι έξυπνες ακτινωτές, δηλαδή και tubeless.

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Moto Guzzi V7 Cafı Classic

Κλιπονάκια και café racer κοκοβιός για ένα από τα ομορφότερα modern classics της αγοράς.

Moto Guzzi 1200 Sport 4V

Απέκτησε πλέον και αυτό τον κινητήρα των 1200cc από το Stelvio, κέρδισε μια δεκαριά άλογα και συνεχίζει να παντρεύει τη χαλαρότητα του Breva (που αποτελεί τη βάση του) με τη σπορ εμφάνιση.

GILERA® MOTO GUZZI PIAGGIO® HELLAS S.A.

Aprilia Mana X

Να το πούμε flat track; Είναι ένα πρωτότυπο αυτής της φιλοσοφίας που βασίζεται στον κινητήρα του Mana 850 με το αυτόματο κιβώτιο. Ίσως να είχε περισσότερο νόημα με τον ισχυρότερο V2 Shiver, αλλά από την άλλη ως πρωτότυπο έχει την ευχέρεια μιας πιο high-tech πρότασης χωρίς τις δεσμεύσεις της παραγωγής. Το κατά πόσο θα μπορούσε να είναι ένα πιθανό μέλλον για το Mana, θα το δείξει η ιστορία.

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Scarabeo 300S

Η σειρά των γνωστών μας Scarabeo απέκτησε πλέον δικό της ξεχωριστό περίπτερο στο Μιλάνο, τονίζοντας περισσότερο το διάσημό όνομά τους. Για φέτος, ακολουθώντας την τακτική που διέπει ολόκληρο τον όμιλο Piaggio, το Scarabeo 300S προστίθεται στις επιλογές της μεσαίας κατηγορίας κυβισμού των σκούτερ.

GILERA®
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
HELLAS S.A.

Piaggio Zip 50 2T

Μετά από 16 χρόνια και 750,000 πωλήσεις στη διάρκειά τους, το Zip επιστρέφει με νέο δίχρονο κινητήρα 50cc. Από τη στιγμή που μπορεί να καλύπτει τις προδιαγραφές της Ε.Ε., η επιστήμη αποφαίνεται πως πάντα ένας δίχρονος πε-νηντάρης κινητήρας θα είναι πιο ζωντανός και σπιρτόζικος από έναν αντίστοιχου κυβισμού τετράχρονο.

Piaggio Carnaby Cruiser 300 i.e.

Με τον κινητήρα Quasar 300cc, πιο "μοτοσυκλετιστική" εμφάνιση και πλούσιο εξοπλισμό, το Carnaby απλά προσαρμόζεται σε έναν κόσμο που ζητά τα πάντα. Εύχρηστο κάθε μέρα, ικανό για μικρές αποδράσεις και δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, ακολουθεί το γενικότερο κύμα της εποχής που πήρε τη μεσαία κατηγορία των 200cc, τη σήκωσε στα 250 και τώρα στα 300.

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Piaggio MP3 250/400 LT

Η βασική διαφοροποίηση του LT στα τεχνικά χαρακτηριστικά εντοπίζεται στο μετατρόχιο, δηλαδή την απόσταση ανάμεσα στους δύο μπροστινούς τροχούς. Το μέγεθος αυτό αυξήθηκε όσο ήταν απαραίτητο ώστε να το χαρακτηρίσει 'αυτοκίνητο' στα μάτια του Νόμου, επιτρέποντας έτσι την οδήγησή του και μόνο με δίπλωμα αυτοκινήτου. Θα το χαρακτήριζα ως το πιο έξυπνο 'όχι νέο' μοντέλο του 2009…

Piaggio MP3 Hybrid

Όλα δείχνουν πως οι υβριδικοί κινητήρες με τον χρόνο θα μπουν για τα καλά στη ζωή μας. Η Piaggio κάνει το βήμα στο μέλλον από σήμερα χρησιμοποιώντας ως πλατφόρμα το, ούτως ή άλλως πρωτοποριακό, MP3. Η συνέργεια ενός παραδοσιακού κινητήρα εσωτερικής καύσης με έναν ηλεκτρικό έρχεται να εξασφαλίσει οικονομία καυσίμου με οικολογική συνέπεια.

GILERA® MOTO GUZZI PIAGGIO® HELLAS S.A.

Vespa GTS 300/125 Super

Μεγαλώνει και η οικογένεια Vespa στα 300cc, χρίζοντας τη νέα Super ως τη μεγαλύτερη Vespa που έχει παραχθεί ποτέ από το 1946, το έτος της Γένεσης για το αειθαλές ιταλικό δίκυκλο. Παράλληλα, η φαμίλια GTS επεκτείνεται και προς το κάτω άκρο, τα 125cc. Έτσι ο μικρότερος κυβισμός – που μεταφράζεται σε μια αχανή κατηγορία διπλωμάτων αρχαρίων στην Ε.Ε. – αποκτά πρόσβαση σε μια Vespa ολόιδια με τις 250άρες και 300άρες, πέραν της σειράς LX φυσικά.

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Vespa S 150 / 50 4V

Η μικρή σειρά της Vespa, με την κωδική ονομασία S, προσθέτει 25 κυβικά στο μεγάλο μοντέλο της, κάνοντας ουσιαστικά το S 125 λίγο πιο δυνατό – και πολύ πιο νόμιμο για χρήση σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας. Νέο κινητήρα φοράει και το S 50, ο οποίος πλέον με τετραβάλβιδη (4V) κεφαλή μπορεί να δουλεύει πιο ψηλά και να καταφέρνει πιο κοντινή συμπεριφορά στον δίχρονο ανάλογό του.

Vespa Sidecar

Ενθουσιάστηκα μόλις το πρωτοείδα, έτρεξα να ρωτήσω μα δυστυχώς πρόκειται μόνο για πρωτότυπο. Ωστόσο ο ιταλός μου απεκάλυψε πως ενδέχεται στο κοντινό μέλλον να παραχθεί, αν και φοβόταν πως θα έβγαινε πολύ ακριβό. Είναι πάντως πανέμορφο και ο συνδυασμός του με τη γαλάζια GTV 250… μμμ… μούρλια…

GILERA® MOTO GUZZI PIAGGIO® HELLAS S.A.

Honda SW-T400

Η ανανεωμένη έκδοση του γνωστού Silverwing 400 αλλάζει ελαφρώς σε εμφάνιση και κωδική ονομασία, κρατώντας τις μεγάλες διαστάσεις και τον δικύλινδρο κινητήρα των 398 κυβικών με νέες ρυθμίσεις. Πιο μοντέρνα εμφάνιση με δύο φανάρια εμπρός και βλέψεις, που αλλού; Στην κορυφή της κατηγορίας των μεσαίων σκούτερ

Honda Hornet 600

Δεν είναι ακριβώς νέο, πάντως έχει αποκτήσει ρυθμίσεις στο πιρούνι, επανασχεδιασμένα όργανα και πολλά φρέσκα χρώματα. Στις αρχές του 2009, δε, θα διατίθεται και σε έκδοση με Combined ABS.

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Yamaha WR125R & X

Όπως ακριβώς έκανε και με τα WR250 R και X φέτος, για το 2009 η Yamaha επεκτείνει την ιδέα και στα 125. Ο κινητήρας των δύο νέων μοντέλων είναι ο υγρόψυκτος του YZF-R125 και με απόδοση 15 ίππων δεν αφήνει καμιά αμφιβολία ως προς το σε ποια κατηγορία αναβατών απευθύνονται οι δύο νέες αυτές μοτοσυκλέτες…

Suzuki Bandit 650

Κι αν σας λέγαμε πως ολόκληρη η press conference της Suzuki στο Μιλάνο είχε ως κεντρικό σημείο το 'νέο' Bandit; Δεν είναι φυσικά νέο, αλλά συνεχίζει την πορεία ανανέωσης που έχει αρχίσει εδώ και μερικά χρόνια. Αφού ο κινητήρας του έγινε υγρόψυκτος, ψεκαστός και σύγχρονος, ήρθε η ώρα και για την υπόλοιπη μοτοσυκλέτα. Τα δομικά της στοιχεία είναι ίδια, αναρτήσεις και φρένα δεν αλλάζουν, μα έχει επανασχεδιασμένο στις λεπτομέρειες (λ.χ. λεπτότερη ουρά) σουλούπι, φρέσκο προβολέα, όργανα, τελικό εξάτμισης.

GILERA® MOTO GUZZI PIAGGIO® HELLAS S.A.

Gilera GP850 Corsa

Η Gilera φέτος έχει κάθε λόγο να γιορτάζει. Αφενός έχει την επέτειο ενός αιώνα ιστορίας, αφετέρου ο Marco Simoncelli της χάρισε τον πρώτο της παγκόσμιο τίτλο στα 250. Έτσι, οι ιταλοί το γιορτάζουν με ένα λαχταριστό πρωτότυπο GP850 Corsa, με τα Ohlins του μπρος πίσω, εξατμίσεις της αμαρτίας και τον centenario χρωματισμό που εξυμνεί τα 100 χρόνια της εταιρείας. Κάτω από τη μύτη του ρύγχους, πάντως, κρύβονται διακριτικά δύο προβολάκια που για μας σημαίνουν 'μην αποκλείεις να το δεις σε έκδοση παραγωγής αυτό αύριο…'

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Gilera GP800 Centenario

Τα σπέσιαλ τρικολόρε μοντέλα που γιορτάζουν τα 100 χρόνια της Gilera αφορούν το εικονιζόμενο GP800, αλλά και τα Nexus και Fuoco.

Gilera Runner SP Simoncelli

Το paddock bike του νέου παγκόσμιου πρωταθλητή GP250, Marco Simoncelli, είναι ένα Runner SP 50cc με καρμπυρατεράτο δίχρονο κινητήρα – όπως πρέπει δηλαδή. Φυσικά η ρέπλικα αυτή βγαίνει στην παραγωγή ως φόρος τιμής στο πρωτάθλημα που πήρε η εταιρεία σε μια τόσο σημαδιακή χρονιά.

GILERA®
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
HELLAS S.A.

Husqvarna SMQ

Άλλο ένα πρωτότυπο με ρίζες κάπου ανάμεσα σε scrambler και flat track εμφανίστηκε στο Μιλάνο, Ηθική αυτουργός αυτή τη φορά η Husqvarna. Φορά έναν μονοκύλινδρο 450cc και προτείνεται ως το μέλλον της πρακτικής μετακίνησης: στενό, ελαφρύ, δυνατό και ροπάτο. Ελπίζουμε τουλάχιστον όταν θα έρθει αυτό το μέλλον να έχει αποκτήσει ένα πιο εμφανίσιμο μασκάκι μπροστά.

aprilia
PIAGGIO
Vespa

GILERA®

MOTO GUZZI

PIAGGIO®
HELLAS S.A.

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Bimota DB7 Oro Nero

Ο Μαύρος Χρυσός (Oro Nero) της Bimota είναι ένα DB7 – δηλαδή ένας διαφορετικός τρόπος να πεις Ducati 1098 – ντυμένος μέσα έξω με ό,τι πιο ακριβό και εκλεκτό μπορεί να αγοράσει ένα πορτοφόλι (μα τι πορτοφόλι). Έναντι 40,000€ λοιπόν, από τον ερχόμενο Φεβρουάριο παίρνουμε εκατό κιλά ανθρακόνημα σε πλαίσιο, ψαλίδι και όλα τα κοστούμια. Ένα billet αλουμινένιο τμήμα δένει το πλαίσιο με το ψαλίδι, ενώ για να τονίσουμε λίγο ακόμη τη μοναδικότητά του, ας προσθέσουμε ένα αμορτισέρ με ελατήριο από τιτάνιο, συν φυσικά τον περιορισμένο αριθμό παραγωγής. Σπεύσατε!

GILERA®
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
HELLAS S.A.

aprilia
PIAGGIO®
Vespa®

Nipponia Renzo

Η Nipponia ήταν η μοναδική "ελληνική" παρουσία στο Μιλάνο – όπου τα εισαγωγικά σημαίνουν εταιρεία ελληνικών συμφερόντων. Για το 2009 σχεδιάζει την παραγωγή τριών σκούτερ που αναμένεται να έρθουν στη χώρα μας το ερχόμενο καλοκαίρι. Όλα είναι σχεδιασμένα από τον φημισμένο διεθνώς σχεδιαστή Σωτήρη Κωβό, γνωστό από τη θητεία του στις Toyota (με διασημότερο τέκνο του το Yaris), Lexus και Audi. Στο επίκεντρο του περιπτέρου, ωστόσο, βρισκόταν ένα πρωτότυπο μεγάλο σκούτερ με την ονομασία Renzo, το οποίο επίσης φέρει την υπογραφή Kovos Design, μα δεν είναι ακόμη γνωστό πότε θα εξελιχθεί σε μοντέλο παραγωγής. Στη μεγάλη φωτογραφία ο κύριος Κωβός ποζάρει δίπλα στο δημιούργημά του.

Nipponia Vorrei

Το Vorrei είναι τετράχρονο σε τρεις εκδόσεις, 125, 150 και 200cc και διαθέτει τροχούς 16 in.

Nipponia Arte

Το Arte ουσιαστικά αποτελεί το alter ego του Vorrei, αυτή τη φορά με μικρότερους τροχούς 13 in.

Nipponia Ezio

Ο βενιαμίν της παρέας διατίθεται με τροχούς 12 in και δύο επιλογές κινητήρων, αμφότεροι τετράχρονοι, 50 και 125cc.

GILERA®
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
HELLAS S.A.

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

SHIFT
SHIFTRACING.COM
KYLE LOZA
maxell
PowerBar
GAMES
MONSTER
verizon
DUNLOP

first rides

Κανένας δε τη βρίσκει να τον φωνάζουν «μικρό». Πόσο μάλλον όταν είσαι GSX-R και βρυχάσαι τόσο δυνατά...

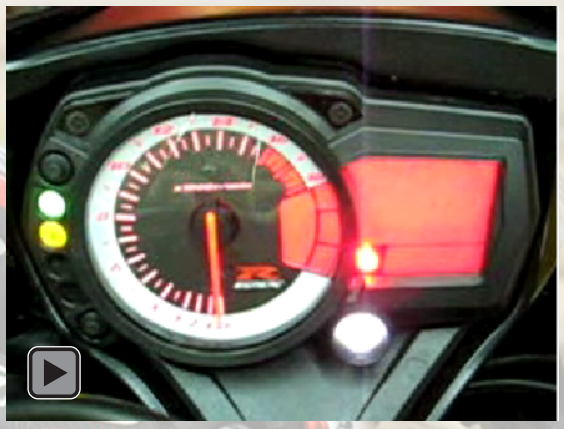
Από μικρό κι από τρελό

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

Είναι δύσκολο να ακολουθείς τα αχνάρια του μεγάλου σου αδελφού. Όλοι τον κοιτάνε πρώτοι, και ξέρεις πως ότι και να κάνεις δε θα τον περάσεις ποτέ στα μάτια των άλλων – αυτό δε σημαίνει όμως ότι δε μπορείς να κάνεις γερές πλάκες στην τάξη σου...

"το Suzuki δείχνει προσανατολισμένο περισσότερο στη σταθερότητα και όχι στις ακαριαίες αντιδράσεις"

Τυπική αισθητική GSX-R, αναμειγνύοντας κλασσική αισθητική με τεχνολογία. Κάντε κλικ να δείτε τα όργανα σε λειτουργία



Αλλάζοντας τη χαρτογράφηση του κινητήρα εν κινήσει

Με τη Suzuki να συνεχίζει να είναι η μόνη εταιρεία που προσφέρει Supersport στα 750 κυβικά είναι εύκολο να θεωρήσει κανείς το 600 "μικρό", ειδικά από τη στιγμή που μοιράζεται το ίδιο κορμί και σχεδόν τις ίδιες αναρτήσεις με το μεσαίο του αδελφό. Αυτό που παραβλέπουν όμως οι περισσότεροι είναι πως το 750 βασίζεται στο 600 – και όχι το αντίθετο. Σχεδιασμένο για να πολεμήσει στην πιο ανταγωνιστική κατηγορία, το GSX-R κάθε άλλο παρά παραπεταμένο είναι, ενσωματώνοντας την τελευταία λέξη της τεχνολογίας, αποσκοπώντας, που αλλού, στην κορυφή της. Με τη συνεχή εξέλιξη όμως και τις διαφορές μεταξύ των διεκδικητών να μετριούνται πλέον μόνο με μικρόμετρο, που βρίσκεται το καινούργιο GSX-R;

Οπτική απάτη

Παρά τη φρέσκια εμφάνιση, το K8 δεν είναι νέο μοντέλο. Κάθε άλλο. Ακολουθώντας τον γνωστό κύκλο ανανέωσης όλων των Ιαπώνων με την εξαίρεση της Kawasaki, το GSX-R αλλάζει ριζικά κάθε 4 χρόνια και βελτιώνεται στα σημεία κάθε δύο. Άλλωστε, δεν υπήρχε ιδιαίτερος λόγος για σχεδίαση από λευκό χαρτί, καθώς το K6 και το ολόιδιο K7 δεν ήταν ακριβώς τα παραπεταμένα παιδιά της κατηγορίας...

Το μπλοκ του κινητήρα παραμένει ως έχει, αλλά τα αλουμινένια πιστόνια είναι διαφορετικά, ανεβάζοντας τη συμπίεση από το 12.5 στο 12.8:1. Ταυτόχρονα, έχει επανασχεδιαστεί η κυλινδροκεφαλή που έχει πλέον λεπτότερα τοιχώματα για μείωση βάρους, ενώ επ' ευκαιρίας άλλαξαν ελαφρά και οι αυλοί εισαγωγής για καλύτερη ροή του μείγματος. Οι βαλβίδες είναι φυσικά τιτανίου, με μονό ελατήριο επαναφοράς, ενώ η περιεχόμενη γωνία τους παραμένει στις 22 μοίρες.

Λίγο πιο ψηλά, ο ψεκασμός διατηρεί τις διπλές πεταλούδες και τα δύο μπεκ ανά κύλινδρο,

αλλά τα τελευταία είναι πλέον διαφορετικά, διαθέτοντας πλέον 8 οπές (αντί για 4) για καλύτερη διάχυση του καυσίμου. Φυσικά, δε θα μπορούσε να λείπει το σύστημα επιλογής χαρτών ανάφλεξης ή S-DMS, που πρωτοείδαμε στο μεγάλο GSX-R το 2007. Το σύστημα διαχείρισης του κινητήρα είναι 40 γραμμάρια ελαφρύτερο, μια διαφορά που σίγουρα θα καταλάβετε στο δρόμο (…), ενώ εκτός από τους χάρτες και τον κινητήρα ελέγχει και τις δεύτερες πεταλούδες του ψεκασμού.

Ο μονόδρομος συμπλέκτης παραμένει, με έναν παραπάνω δίσκο και διαφορετικά υλικά τριβής για καλύτερη απόδοση.

Οι αναρτήσεις της Showa έρχονται αυτούσιες από το προηγούμενο GSX-R, με διαφορετικές όμως ρυθμίσεις. Το ανεστραμμένο τηλεσκοπικό 41mm εμπρός είναι μεν πλήρες ρυθμίσεων, αλλά συνεχίζει να μην έχει ξεχωριστή ρύθμιση αργής και γρήγορης συμπίεσης όπως το 750 και το αμορτισέρ. Για το K8, η Suzuki τοποθέτησε ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενο σταμπιλιζατέρ, ελεγχόμενο φυσικά από τον εγκέφαλο ώστε να σφίγγει περισσότερο όσο ανεβαίνει η ταχύτητα κίνησης.

Το πακέτο των αλλαγών κλείνει με τις ελαφρύτερες ζάντες και το καινούργιο σύστημα πέδησης. Οι ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες (ίδιες με του νέου Hayabusa), έχουν έμβολα μικρότερης διαμέτρου (32-30mm από 34-30mm), ενώ και η επίσης ακτινική τρόμπα έχει κατέβει ένα σκαλί από τα 19.05 στα 17.46mm. Οι πλευστοί δίσκοι διατηρούν τη διάμετρο των 310mm, αλλά είναι λεπτότεροι κατά 0.5mm, ενώ δένουν πλέον σε 12 αντί για 8 σημεία.

Απέχοντας έξυπνα από τη συνήθεια της Honda και της Yamaha να κρατούν την εμφάνιση των SS τους ουσιαστικά απαράλλακτη στις ενδιάμεσες ανανεώσεις, η Suzuki έστειλε το GSX-R στο σχεδιαστήριο, φροντίζοντας να του δώσει φρέσκο αέρα.

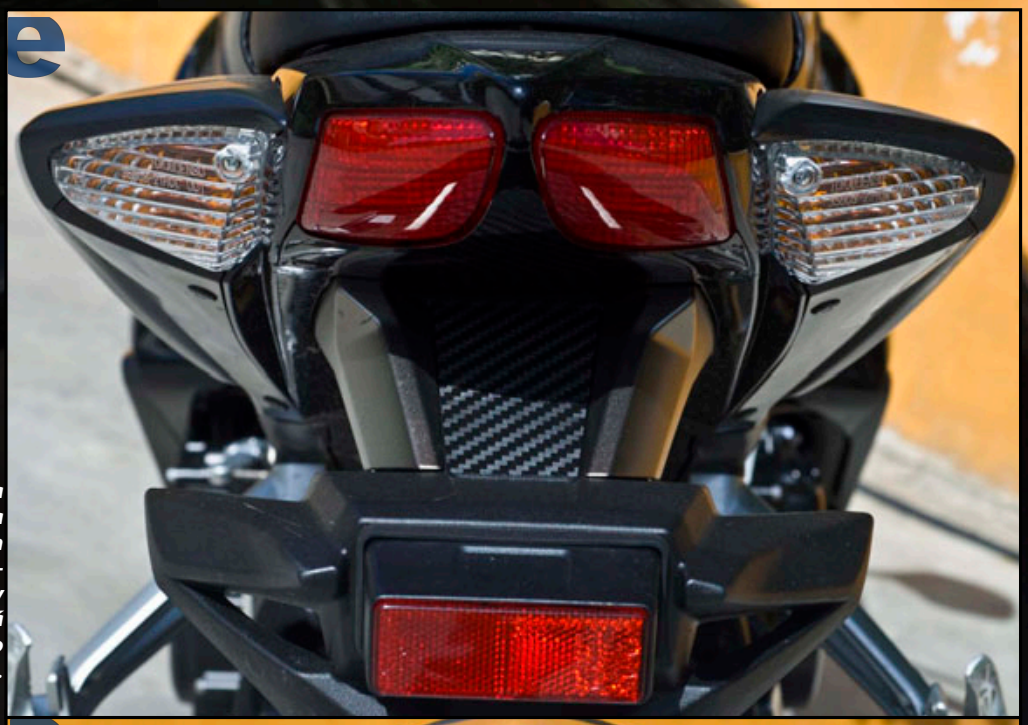
Διατηρώντας πρακτικά τις ίδιες διαστάσεις με πριν, το GSX-R είναι πλέον ντυμένο με εντελώς καινούργιο κουστούμι, διατηρώντας φυσικά την οικογενειακή ταυτότητα. Η τυπική εναλλαγή στο εμπρός φανάρι, λες και η Suzuki δεν έχει αποφασίσει για το πως θέλει ακριβώς να είναι η οικογενειακή ταυτότητα που λέγαμε πριν, έχει ως αποτέλεσμα ένα σαφώς πιο όμορφο σύνολο στην πράξη απ' ότι δείχνουν οι φωτογραφίες. Δυστυχώς δε μπορούμε να πούμε ακριβώς το ίδιο και για πίσω, με μια μίξη που θυμίζει κάτι από Agusta, κάτι από GSX-R – και κάτι από αποτυχημένη προσπάθεια home-made εικαστικής βελτίωσης με τη φλίδα του ψεύτικου ανθρακονήματος στη βάση της πινακίδας.

Αυτή η ξαφνική αγάπη της Suzuki με το "ανθρακόνημα" είναι και το πιο αμφιλεγόμενο αισθητικό στοιχείο του GSX-R, που παρότι πιο φλύαρο σχεδιαστικά, συνεχίζει να εκπέμπει μια εικόνα μεγάλης μοτοσυκλέτας – και όχι παιχνιδιού σχεδιασμένου αποκλειστικά για χρήση πίστας.

Εκπλήξεις και απορίες

Κατεβάζοντας το βλέμμα σου στο κόκπιτ, το GSX-R συνεχίζει να προσφέρει την παραδοσιακή μίξη του ρετρό με του μοντέρνου. Τα όργανα είναι πλήρη και πανέμορφα, αλλά το δέσιμο της πάνω πλάκας και η απόσταση των clip-on θυμίζουν GSX-R από τα παλιά. Η χαμηλή ζελατίνα

17 λίτρα και σωστή σχεδίαση – που τη χαλάει στην πράξη το παιχνίδι με το "ανθρακόνημα"



Σχεδίαση που θα έφερνε σε Agusta αν δεν ήταν η πρακτικότατη ενσωμάτωση των φλας στην ουρά – αν έλειπε και το "ανθρακόνημα"...

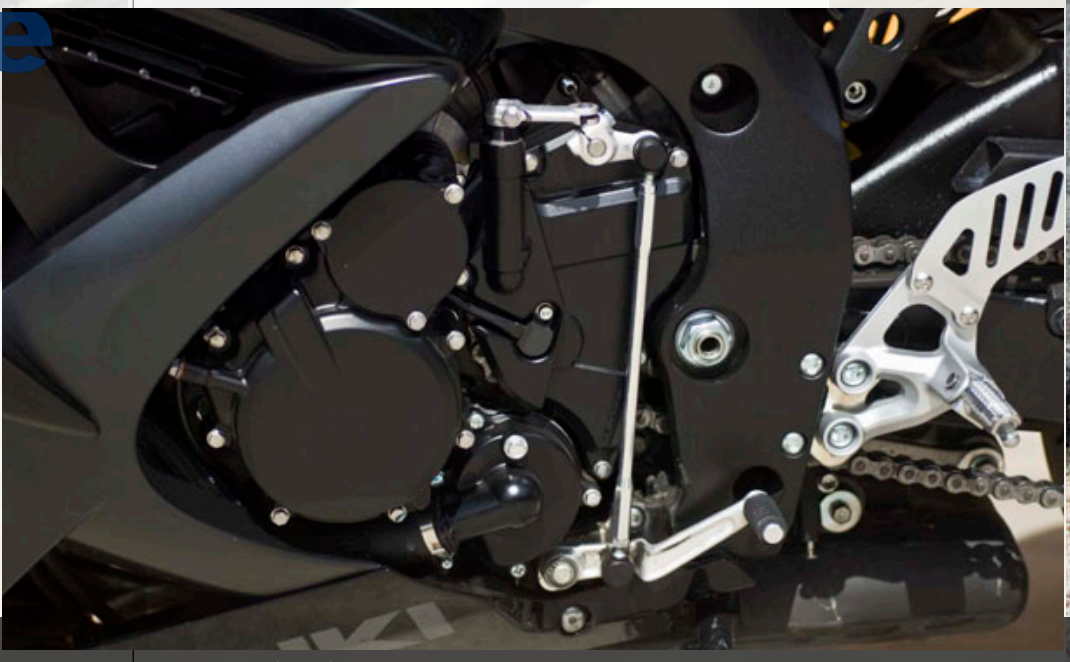
Το λιγότερο αμφιλεγόμενο αισθητικά φανάρι των GSX-R τελευταία

σε επαναφέρει στην τάξη και ο διακόπτης επιλογής του χάρτη ανάφλεξης σου δίνει μια γερή κλωτσιά και σε επαναφέρει στο σήμερα σε περίπτωση που δεν έπιασες το υπονοούμενο νωρίτερα.

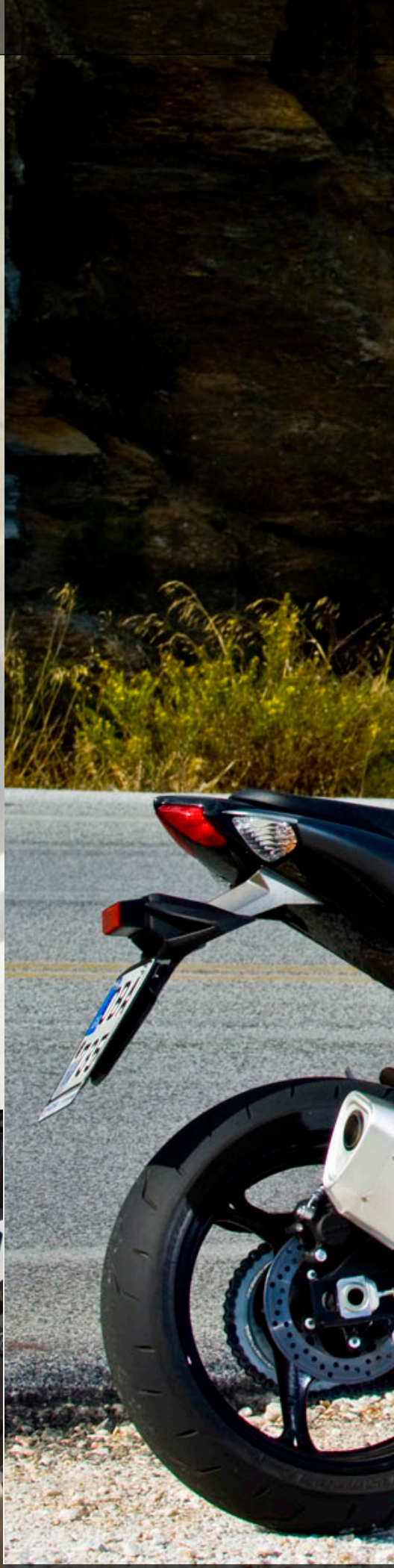
Το πρώτο πράγμα που σου κάνει εντύπωση είναι το πόσο μεγάλο είναι. Με διαφορά το μεγαλύτερο 600άρι σε χώρους, δείχνει σα να είναι σχεδιασμένο για κανονικούς ανθρώπους και όχι μόνο για Ιάπωνες. Το ρεζερβουάρ είναι μεγάλο και τα πόδια σου το πιάνουν σφιχτά, η θέση οδήγησης είναι άνετη χωρίς να προσπαθούν τα τακούνια από τις μπότες σου να αγγίξουν γλυκά τα πωπά σου, ενώ τα χέρια βολεύονται στα clip-on και κάνεις μερικά χιλιόμετρα πριν συνειδητοποιήσεις ότι δεν κάθεσαι σαν καλλιγραφικό σίγμα τελικό. Όλα τέλεια λοιπόν; Περιέργως όχι. Και λέω περιέργως, γιατί από το K4 και μετά, πάντα βολευόμουν στα "μικρά" GSX-R λες και είχαν φτιαχτεί αποκλειστικά για πάρτη μου. Δυστυχώς στο K8 τα ταπεινά 178 εκατοστά μου κάνουν τα γόνατα να προσπαθούν να κουμπώσουν ακριβώς πάνω στο συνοθύλευμα των φιλέτων ανθρακονήματος και πλαστικού, με αποτέλεσμα ή να πονάω ή να μη στηρίζομαι σωστά, τουλάχιστον με τζην. Μείον ένας πόντος λοιπόν.

Ο μηχανικός συμπλέκτης είναι ομαλός και το κιβώτιο γλυκό, όπως προβλέπεται σε μοτοσυκλέτα της Suzuki. Αυτό που δεν περιμένεις σε αυτό το βαθμό, είναι η λειτουργία στις χαμηλές στροφές. Παρά τα μικρότερα κυβικά της οικογενείας, το 600 δουλεύει γεμάτα από τις χαμηλές στροφές, δείχνοντας σαφώς πιο άγριες διαθέσεις απ' ότι θυμόμουν και περίμενα.

Ανοίγεις το γκάζι, περιμένοντας τη γνωστή ηλεκτρική λειτουργία των 600αριών και το GSX-R τρελαίνεται. Ακούς τον κινητήρα να μουγκρίζει, το φιλτροκούτι να βρυχάται, υψίσυχνοι κραδασμοί περνούν μέσα από τα μαρσπιέ και το ντεπόζιτο σειέται ανάμεσα στα πόδια σου λες και οι εισαγωγές αέρα προσπαθούν να το ρουφήξουν μέσα στον κινητήρα. Ξεχάστε την κλινική λειτουργία του CBR χαμηλά, ξεχάστε τους καλούς τρόπους – αυτό κάνει λες και του έβρισες τη μάνα ή το κοίταξες απαξιωτικά ψάχνοντας για το 750.



Μακρύ μοχλικό λόγω της τοποθέτησης του άξονα του κιβωτίου ψηλά για συγκέντρωση μαζών



SUZUKI

"...Παρά τα μικρότερα κυβικά της οικογενείας, το 600 δουλεύει γεμάτα από τις χαμηλές στροφές..."

Όλη αυτή η μανούρα που γίνεται στις χαμηλές στροφές σε προϊδεάζει για μια έκρηξη ψηλά – που δεν έρχεται ποτέ. Μετά τις πρώτες φορές που ανοίγεις το γκάζι τέρμα από χαμηλά μέχρι τον κόφτη, αρχίζεις να ψαχουλεύεις τα κουμπάκια επιλογής χαρτών, να δεις μήπως κατά λάθος έχεις ξεκινήσει με το μεσαίο χάρτη. Αλλά δεν το έχεις κάνει. Μετά αρχίζεις να σκέπτεσαι μήπως η Suzuki επέλεξε επίτηδες να μειώσει την ισχύ ψηλά, για να τονίσει τη διαφορά με το 750 – αλλά αυτό θα ισοδυναμούσε με αυτοκτονία στην κατηγορία, και είναι τόσο βλακώδες που αποκλείεται να είναι το θέμα.

Χρειάζεται να αρχίσεις να δουλεύεις συστηματικά ψηλά το "μικρό" GSX-R για να καταλάβεις ότι δεν του λείπει η δύναμη στο πάνω μέρος των στροφών – απλά σε ξεγελάει με την, τόσο ξένη τελευταία σε 600άρι, γεμάτη απόδοση από χαμηλά και την ηχητική συνέπεια, καθώς το Suzuki ουρλιάζει εξαρχής και δεν δείχνει να τρελαίνεται μόλις περάσει ένα συγκεκριμένο όριο στροφών. Παρά την ψευδαίσθηση όμως, το GSX-R είναι φτιαγμένο για να δουλεύει ψηλά, κάτι που φαίνεται και από τη διάταξη του στροφομέτρου. Μέχρι τις 3,000 τα νούμερα είναι στριμωγμένα σα να σου ζητούν να τα ξεχάσεις, ενώ στις 8,000 η βελόνα δείχνει αριστερά. Λογικό και ιδιαίτερα πρακτικό, καθώς όταν το δουλεύεις σε πίστα το κομμάτι που σε ενδιαφέρει είναι το άνω φάσμα των στροφών, που έχει και τη μεγαλύτερη ορατότητα με μια μόνο ματιά.

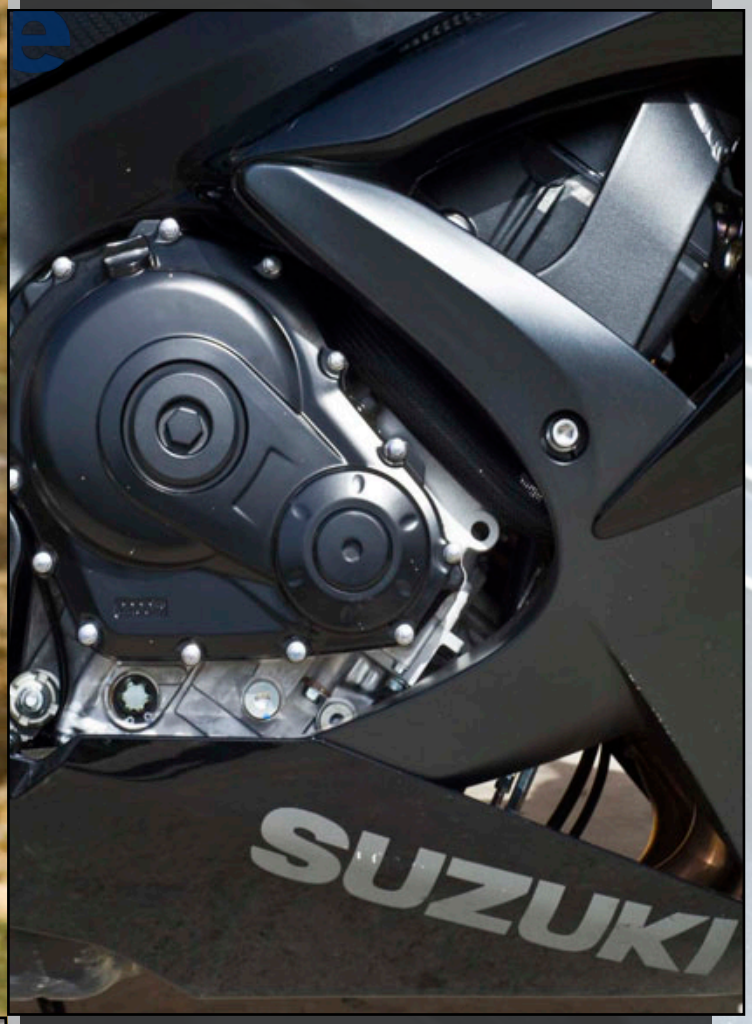
Χωρίς τη χρονική δυνατότητα όμως να το οδηγήσω σε πίστα, το μικρό GSX-R πέρασε τις μέρες του μαζί μας στο περιβάλλον που το αναμένει απ' τους περισσότερους ιδιοκτήτες του. Στο δρόμο. Οι πρώτες εντυπώσεις δεν είναι ιδιαίτερα διαφορετικές από το K6, κάτι που δεν είναι καθόλου μα καθόλου κακό. Το GSX-R κινείται με άνεση στις χαμηλές ταχύτητες, με τις αναρτήσεις να δουλεύουν πολύ πιο ενδοτικά απ' ότι περιμένεις, δείχνοντας ότι οι διαφορετικές ρυθμίσεις που έγιναν έχουν πιάσει τόπο. Η ευελιξία δεν επηρεάζεται καθόλου από την ύπαρξη του ηλεκτρονικά ελεγχόμενου σταμπιλιζατέρ και το Suzuki κινείται με ευκολία μικρότερης μοτοσυκλέτας – και ήχο μεγαλύτερης. Η θέση οδήγησης δεν φορτίζει ιδιαίτερα τους καρπούς, ούτε κλείνει σε περίεργες γωνίες τα χέρια ακόμα και σε επιτόπου ελιγμούς, δίνοντας τις καλύτερες υποσχέσεις για μια ειρηνική συμβίωση σε συνθήκες που απέχουν άρδην από τον Supersport προσανατολισμό του.

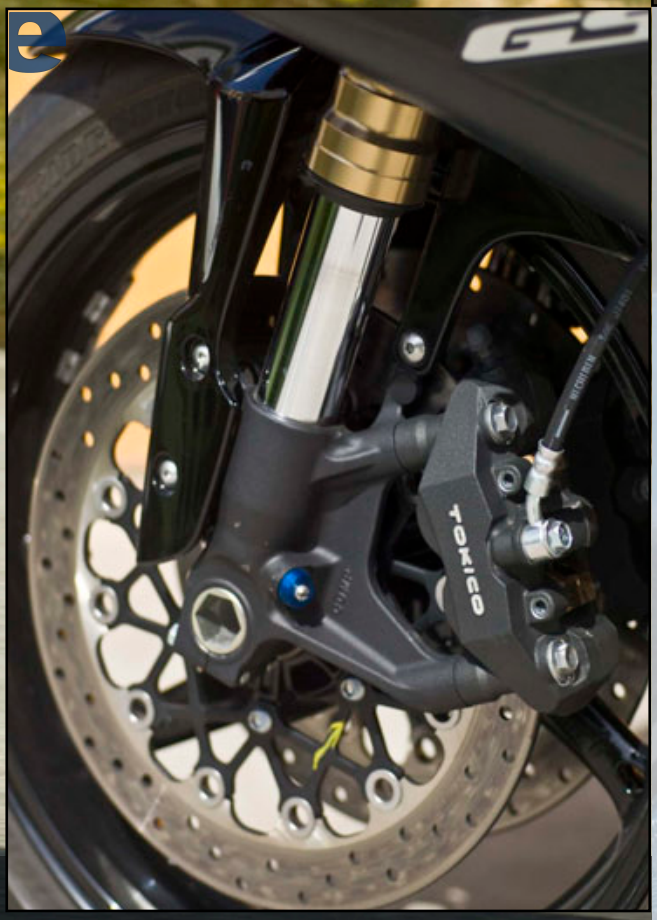
Στο στοιχείο μας

Εκεί όμως που πραγματικά ξυπνάει το GSX-R, είναι όταν ξεφύγεις από τα ασφυκτικά όρια της πόλης και κατευθυνθείς σε κάποιο δρόμο με φιδίσια χάραξη. Τότε αρχίζεις να εκτιμάς τη ροπή και την ελαστικότητα στις μεσαίες στροφές που μειώνουν την ανάγκη για εξάσκηση του αριστερού σου ποδιού, ξελασπώνοντάς σε όταν η άγνωστη στροφή που πλησιάζεις προσεκτικά ανοίγει. Και τότε είναι που αρχίζεις να εκτιμάς την έλλειψη ξεσπάσματος του κινητήρα σε ήχο και απόδοση, καθώς ανεβάζεις ρυθμό χωρίς να ασχολείσαι – ή να αγχώνεσαι αν η άσφαλτος αντανακλά τα χρώματα του κράνους σου. Ο συνδυασμός ομαλής αλλά γεμάτης απόδοσης είναι το καλό χαρτί του GSX-R, βοηθώντας σε να ανεβάσεις και

SUZUKI
GSX-R

Θεωρητικά ίδιος, έχει σωρεία αλλαγών για πιο γεμάτη απόδοση χαμηλά





Οι ακτινικές τετραπίστονες πιάνουν πλέον σε λεπτότερους δίσκους για μείωση βάρους

να βρεις το ρυθμό σου σταδιακά, έχοντας να ασχοληθείς μόνο με τις γραμμές σου και τη χάραξη του δρόμου.
Και όσο ανεβάζεις ρυθμό, τόσο εκτιμάς τις αλλαγές που έγιναν στις ήδη πολύ καλές αναρτήσεις, καθώς περνάς από ανωμαλίες και μπαλώματα ασφάλτου χωρίς απότομες αντιδράσεις ή αλλαγές τροχιάς. Το Suzuki δείχνει να χρησιμοποιεί μεγαλύτερο μέρος των διαδρομών του από τα υπόλοιπα 600άρια σε πολιτική χρήση, κάτι που μπορεί να του δίνει ένα θεωρητικό μειονέκτημα στην πίστα, αλλά δουλεύει απίστευτα υπέρ του σε χρήση δρόμου. Άλλωστε, αν είναι να επισκεφτείτε μια πίστα, δεν είναι και τόσο μεγάλος κόπος να έχετε μαζί ένα κατσαβίδι...
Όπως είναι φυσιολογικό για μια μοτοσυκλέτα που μοιράζεται τα περισσότερα δομικά της στοιχεία με το 750, το Suzuki δείχνει προσανατολισμένο περισσότερο στη σταθερότητα και όχι στις ακαριαίες αντιδράσεις. Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, δε μεταμορφώθηκε ξαφνικά σε χαλαρή, τουριστική μοτοσυκλέτα. Απλά απέχει από τις αστραπιαίες αντιδράσεις και τη νευρικότητα που αυτές φέρνουν, σύμφωνα με τη λογική του όλου πακέτου: φιλικότητα που βοηθά τον αναβάτη, και όχι νευρικότητα για τη νευρικότητα.
Στο ίδιο μήκος κύματος είναι άλλωστε και η απόδοση των φρένων. Και όσο και να θέλω να πω ότι είδα αισθητή διαφορά με το K7, φοβάμαι ότι δεν είμαι σε θέση να το κάνω χωρίς να τα οδηγήσω δίπλα – δίπλα. Αυτό που μπορώ με χαρά να διαπιστώσω, είναι η άριστη απόδοση και η γραμμικότητα στη λειτουργία. Δαγκώνουν δυνατά

GR
OBA
735
08
SUZUKI

"...Η ευελιξία δεν επηρεάζεται καθόλου από την ύπαρξη του ηλεκτρονικά ελεγχόμενου σταμπιλιζατέρ..."

αλλά όχι απότομα, αφήνοντάς σε να αυξομειώνεις την πίεση στη μανέτα νιώθοντας τα όρια της πρόσφυσης, χρησιμοποιώντας ακριβώς όση δύναμη θέλεις. Οι ρυθμίσεις της ανάρτησης βοηθάνε και εδώ, με το μπροστινό να βυθίζεται σταδιακά, δίνοντάς σου πλήρη έλεγχο ώστε να μειώσεις ταχύτητα με το ρυθμό και τη γωνία που θέλεις. Και αν προτιμάς που και που να σταματάς με τον πίσω τροχό να αερίζεται, το Suzuki σαφώς και δεν πρόκειται να σου χαλάσει το χατίρι.

Και όταν έχετε πιο ήρεμες διαθέσεις, το Suzuki μεταμορφώνεται σε ένα ιδιαίτερα εύχρηστο μέσο μεταφοράς συνεπιβατών για μικρές και μεσαίες αποστάσεις. Το σελάκι που τους αναλογεί είναι φαρδύ και παχύ, προσφέροντας άνεση που δεν περιμέναμε από SS μοτοσυκλέτα. Δυστυχώς τα πόδια έχουν μεγάλη κλίση προς τα πίσω, κάτι που δυσκολεύει αισθητά τη στήριξη από τον αναβάτη. Η ψηλή θέση δίνει καλή ορατότητα, κάτι που παίζει ανάμεσα στο καλό και το κακό ανάλογα με την ψυχοσύνθεση του συνεπιβάτη, αλλά προσφέρει και κάτι ανέλπιστο όσον αφορά την πρακτικότητα. Ο χώρος κάτω από το σελάκι είναι απρόσμενα μεγάλος, κάνοντάς με να ψάχνω να βρω το λουκέτο που χρησιμοποιώ, τη στιγμή που σε περισσότερο καθημερινές μοτοσυκλέτες τρώω τα συκώτια μου για να βρω πώς θα το χωρέσω. Και μετά έκανα μια μεγάλη βόλτα, μόνο και μόνο για να ανακαλύψω ότι το λουκέτο είχε... εξαφανιστεί. Λίγο ψάξιμο με το χέρι έδειξε ότι είχε φτάσει κάτω από τη σέλα του αναβάτη, περνώντας μέσα από την τρύπα για το πέταλο. Και δε βγήκε καθόλου μα καθόλου εύκολα.

Ξεκάθαρα πράγματα

Θέλετε το απόλυτο πακέτο πίστας, έτοιμο από την κούτα του να πρωταγωνιστήσει στα SS600; Κοιτάξτε αλλού. Το GSX-R έξυπνα επιλέγει πιο χρηστικό χαρακτήρα, χωρίς τις παρωπίδες της πίστας και τα μειονεκτήματα στην πολιτική χρήση που αυτές φέρνουν. Σαν πακέτο, είναι σαφώς πιο ολοκληρωμένο από τους ανταγωνιστές του, ικανό να παίζει σε πολλά περισσότερα ταμπλό, ικανό να προσαρμόζεται στις απαιτήσεις των αναβατών του, και όχι να ζητάει να προσαρμοστούν αυτοί για να τα πάνε καλά. Με χώρους και ήχο μεγαλύτερης μοτοσυκλέτας, μεταδίδει τον "wow factor" κάνοντάς σε να νιώθεις ότι οδηγείς κάτι ξεχωριστό και άγριο, χωρίς όμως να πληρώνεις αδρά γι' αυτό το προνόμιο. Και με τιμή κάτω από το ψυχολογικό όριο των 10,000€, δε σε βάζει σε δύσκολη θέση ούτε πριν το αγοράσεις. Τι ωραία που θα ήταν αν δε με πόναγαν ακόμα τα γόνατά μου...

Από εδώ δείχνει συμβατικό, από την άλλη είναι "μπανάνα", αφήνοντας χώρο για το καζανάκι της εξάτμισης, κλείνοντας το μάτι στη δίχρονη ιστορία της εταιρείας

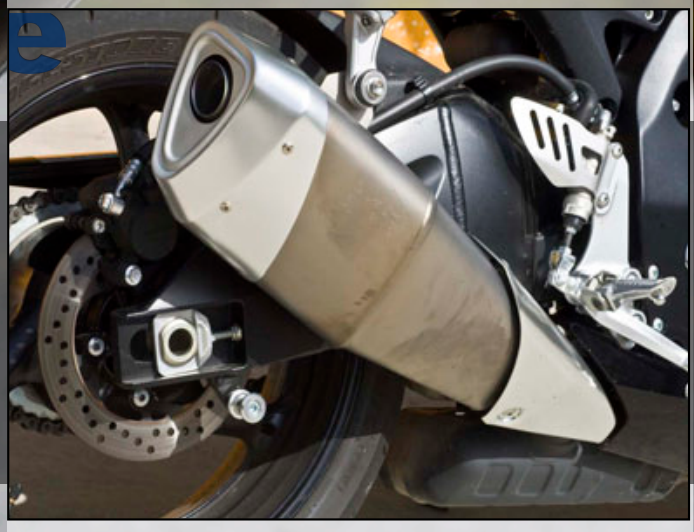
Άπλετος χώρος μετακίνησης για τον αναβάτη, εντυπωσιακά αφράτη σέλα για τον συνοδό

Trick or Treat?

Η Suzuki το ονομάζει Drive Mode Selector και οι περισσότεροι δημοσιογράφοι του πλανήτη το αποκηρύσσουν μετά βδελυγμίας ως κόλπο εντυπωσιασμού. Ομολογουμένως, στο κτηνώδες χιλιάρι έχει μια λογική – στο ταπεινό εξακοσαράκι όμως; Κατ' αρχάς τα βασικά: οι χάρτες αλλάζουν δυναμικά εν κινήσει, και δουλεύουν μια χαρά, ευχαριστώ. Όπως βλέπετε και στα διαγράμματα, η διαφορά στην απόδοση είναι αισθητή, με τη μέγιστη ισχύ να φτάνει τους 108, 90 και 68 ίππους με τους χάρτες A, B και C αντίστοιχα. Αυτό που δεν φαίνεται στα διαγράμματα, είναι η διαφορά που υπάρχει στην απόκριση του γκαζιού, που όσο κατεβαίνεις στους χάρτες τόσο πιο γλυκιά και χαλαρή γίνεται, ακόμα και κάτω από τις 4,000 στροφές που φαίνονται σαν όριο στα διαγράμματα.

Η λογική και η χρησιμότητα του μεσαίου χάρτη, δεν είναι άλλη από την χρήση πίστας όταν τα ελαστικά τελειώνουν ή

Το κρυφό μαύρο καζάνι μειώνει τον όγκο του τελικού



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,1040 mm
Πλάτος:	715 mm
Ύψος:	1,125 mm
Μεταξόνιο:	1,400 mm
Ύψος σέλας:	810 mm
Βάρος κατασκευαστή:	163 kg (κενή)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, τετρακύλινδρος υδρόψυκτος εν σειρά, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	67.0 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.8:1
Πραγματική ισχύς:	108.6 hp /13,500 rpm
Πραγματική ροπή:	6,2 kgm / 11,200 rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	ελικοειδή γρανάζια / 1.974 (77/39)
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.687 (43/16)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.785 / 18
2α	2.052/ 11
3η	1.714 / 13
4η	1.3500 / 15
5η	1.347 / 17
6η	1.208 / 19
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	250 km/h
Τελική στον κόφτη:	283 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό
Rake:	23.45°
Trail:	97 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης αργή / γρήγορη, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT016, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT016, 180/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Tokico 1 εμβόλου με γλίστρα

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

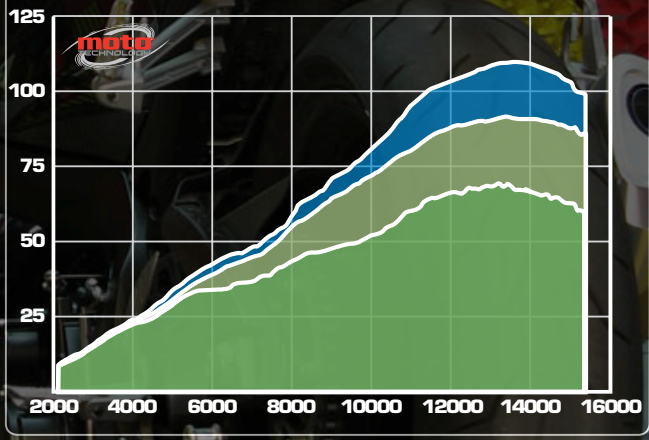
Ρεζερβουάρ:	17 lt
Μέση κατανάλωση:	7.3 lt/100km
Μέση αυτονομία:	232 km

για κάποιο λόγο βρίσκεσαι στα Μέγαρα. Άλλωστε μπορείς με μια κίνηση του αντίχειρά σου να επαναφέρεις τον «καλό» χάρτη για τις ευθείες. Χάρη στα αρκετά ταλαιπωρημένα ελαστικά του GSX-R, ο χάρτης Β άρχισε να αποκτά νόημα ακόμα και σε σβέλτη χρήση πόλης, μειώνοντας αισθητά τα άσκοπα γλιστρήματα του πίσω μέρους, ενώ η πρακτική χρησιμότητα του C μας διέφυγε – εκτός αν θέλετε να συνηθίσετε σταδιακά την πρώτη σας επαφή με Supersport μοτοσυκλέτες. <<

SUZUKI GSX-R600 K8
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€9,995

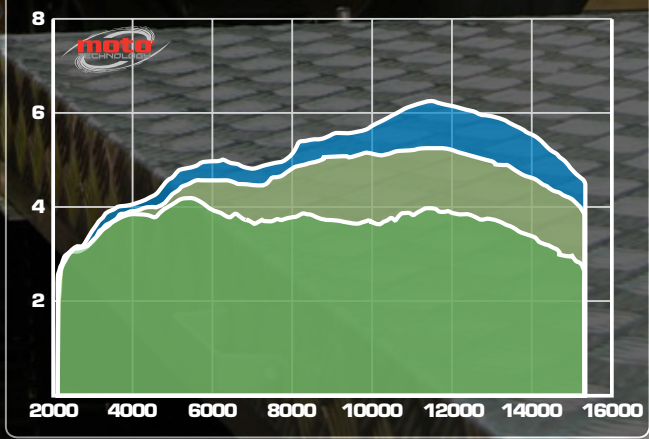
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Map 1: 108.6 / 13,500
Map 2: 90.8 / 13,400
Map 3: 68.3 / 13,200



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Map 1: 6.2 / 11,200
Map 2: 5.3 / 11,500
Map 3: 4.2 / 5,400



Το GSX-R600, με αριθμό πλαισίου 102851 και 3,710km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 30.1C, υγρασία 5%, ατμοσφαιρική πίεση 1000.9mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

3in1
3en1
HIVER • MI-SAISON • ÉTÉ

BERING

AC3 PERFORMANCE

NEWTON

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

Το Newton διαθέτει κανάλια αερισμού (AIR DYNAMIC SYSTEM) στο στήθος και τα μανίκια, μεταβλητής διαμέτρου έως 30 εκατοστά, για μέγιστη ροή αέρα στο εσωτερικό του, τους καλοκαιρινούς μήνες.

ΦΘΙΝΟΠΩΡΟ-ΑΝΟΙΞΗ

Στο Newton υπάρχει προσθαφαιρούμενο αδιάβροχο μεγάλης ανθεκτικότητας, με θερμοκολήσεις στις ραφές του για μέγιστη στεγανότητα. Φοριέται και μεμονωμένα, διαθέτοντας ανακλαστικό νυκτός στο πίσω μέρος.

ΧΕΙΜΩΝΑΣ

Η εσωτερική επένδυση του Newton, αποτελείται από Fleece υλικό φιλικό στο δέρμα σε συνδιασμό με micropore αναπνέον υλικό. Προσθαφαιρούμενο στο σύνολο προσφέρει απόλυτη προστασία από το κρύο ενώ είναι ιδιαίτερα ελαφρύ.

New collection 3 in 1
Newton&Tempo

mototech

FIBRE TECH ADS BW tech 500 KNOX 3M Scotchlite™ Reflective Material

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι & εισαγωγείς
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ Αιγαίου 19, Ν. Σμύρνη, Τηλ.: 210 9322471, Fax: 210 9318067 www.vassalos.gr
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Σκούτερ τόσης

Τη στιγμή που όλα τα σκούτερ μεγαλώνουν χάνοντας κάπου τον προσανατολισμό τους, το Lead μένει πιστό στις βασικές αρχές του – και χτυπάει διάνα.

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

Πως λέμε RC45 ένα πράγμα;

"...το απόλυτο εργαλείο πόλης, ευέλικτο και πρακτικό όσο δεν παίρνει..."

Απλά, λιτά και ευανάγνωστα, με εμφανή τη συγγένεια με το SH. Χάθηκε ένα ρολογάκι;

Δεν είναι η επιτομή της τεχνολογίας στην ασφάλεια, αλλά είναι ωραίο να κρύβεις τον αφαλό της κλειδαριάς

Τα Honda Lead, συνήθως παραεισαγωγής όταν ήταν της μόδας το άθλημα, ήταν από τα πρώτα ιαπωνικά σκούτερ που έκαναν την εμφάνισή τους στους δρόμους μας, αφήνοντας τις πρώτες εντυπώσεις από το καινούργιο τότε είδος – και μη μου πείτε για τις Vespa γιατί τότε είχαν ακόμη ταχύτητες και δε μετράνε. Τα Lead του τότε δεν ήταν ακριβώς η επιτομή της τεχνολογίας. Ήταν μεν πρακτικά, αλλά δεν είχαν ούτε μεγάλους χώρους, ούτε ιδιαίτερα καλή ποιότητα κατασκευής και η οδική τους συμπεριφορά μπορούσε να κριθεί μόνο ως... ενδιαφέρουσα.

Τα χρόνια όμως περνούν

Από τις αρχές του '80 μέχρι και σήμερα το Lead έχει ευτυχώς αλλάξει αρκετά, διατηρώντας όμως ένα πράγμα σταθερότατο: Τη φιλοσοφία της απλότητας και τον καθαρά αστικό προσανατολισμό του. Αντί να μεγαλώσει σε διαστάσεις και τροχούς ακολουθώντας τη μόδα, άφησε τα αδελφάκια του να σηκώσουν κεφάλι και να παίξουν με τους ανταγωνιστές. Χάρηκε για την επιτυχία τους, τηρώντας σταθερά τη δική του, σχετικά μοναχική πορεία, κουνώντας απλά το κεφάλι όταν έβλεπε τις τελευταίες γενιές των Mega Scooter που έχουν την ευελιξία αυτοκινήτου στην πόλη.

Αυτό παρέμεινε μικρό, αλλά ως γνήσιο Honda συνέχισε να εξελίσσεται στα σημεία. Ο τότε δίχρονος κινητήρας έγινε τετράχρονος αερόψυκτος στην πορεία, και για το 2008 απέκτησε υδρόψυξη και ψεκασμό. Με το ψυγείο καλά κρυμμένο όμως, το πρώτο πράγμα που σου κάνει εντύπωση πάνω του είναι η ποιότητα κατασκευής. Το Lead κατασκευάζεται στην Ιαπωνία και αυτό είναι κάτι που όπως και να το κάνουμε φαίνεται. Η εφαρμογή των πλαστικών είναι άριστη, δεν ακούγεται τσικ στις λακκούβες, και το χρώμα παχύ – και στο λευκό περλέ της περίπτωσής μας του πάει πολύ.

Το ταμπούρο εμπρός που ακουγόταν τόσο ωραία στους λογιστές έχει πάρει πόδι, μαζί με την ιδιόρρυθμη ανάρτηση εμπρός, δίνοντας τη θέση του σε ένα δισκοφρενάκι, πλήρες με διπίστονη δαγκάνα και τηλεσκοπικό πηρούνι 33 χιλιοστών. Και αν σας φαίνεται μικρό, να θυμίσω ότι το SH 300i έχει 35άρι...

Το ντεπόζιτο βρίσκεται κάτω από το πάτωμα, το οποίο αντίθετα στο σύνηθες ρεύμα παραμένει απολύτως επίπεδο και φαρδύ. Η εξοστράκισή του δε από το χώρο που συνήθως καταλάμβανε κάτω από τα οπίσθια του συνεπιβάτη, σε συνδυασμό με τον μόλις 10 ιντσών τροχό πίσω, σε κάνουν να μένεις με το στόμα ανοιχτό όταν σηκώσεις για πρώτη φορά τη σέλα. Δεν είναι μόνο το πόσο μεγάλος είναι ο χώρος – καταπίνοντας

με άνεση ένα full face και ένα ανοιχτό κράνος, αφήνοντας και μπόλικο αέρα ανάμεσα – αλλά και το πόσο κανονικός σε σχήμα είναι. Ξεχάστε τα συνηθισμένα καρούμπαλα και τις άχρηστες εσοχές που συναντάτε στην προσπάθεια των κατασκευαστών να εκμεταλλευτούν και το τελευταίο κυβικό εκατοστό χωρίς ουσιαστική πρακτικότητα. Ο αποθηκευτικός χώρος του Lead όχι μόνο είναι φαρδύς, πλατύς και βαθύς, αλλά είναι εντελώς επίπεδος και ντυμένος με μοκέτα. Φταίω να πω ότι ο όρος που του ταιριάζει καλύτερα είναι πορτμπαγκάζ; Ανεξαρτήτως της επιθυμητής ορολογίας πάντως, πραγματικά δεν ξέρω τι θα πρέπει να μεταφέρει κανείς καθημερινά μαζί του για να χρειαστεί τον εξτρά χώρο μιας μπαγκαζιέρας. Θα το σκεπτόμουν σε περίπτωση μετακόμισης, αλλά πέραν αυτής... μπα.

Και πως πάει παλικάρι;

Κάθεσαι χαμηλά. Πολύ χαμηλά. Τα γόνατά σου είναι πιο ψηλά από τους γοφούς σου, σε μια στάση που θυμίζει περισσότερο πολυθρόνα παρά μοτοσυκλέτα, με το τιμόνι χαμηλά και δύο καθρέπτες να πετάνε αριστερά και δεξιά σαν κεραίες εντόμου – δίνοντάς σου άριστη ορατότητα προς τα πίσω.

Το Lead είναι γεμάτο ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες, αλλά και περίεργες ελλείψεις. Μπορείς να κλείσεις την πρόσβαση στον αφαλό της κλειδαριάς με ένα διακοπτάκι που ανοίγει με το πίσω μέρος του κλειδιού, τα φλας έχουν ηχητική υπενθύμιση που για μια φορά δεν είναι εκνευριστική, αλλά από την άλλη δεν έχει διακόπτη σινιάλου – ούτε τον υποτυπώδη των SH που ενεργοποιείται πατώντας το διακόπτη της μεγάλης σκάλας προς τα κάτω. Ίσως βέβαια να είναι ο τρόπος που έχει η Honda για να υπενθυμίζει ότι δεν προορίζεται για προσπεράσεις σε εθνική... Παρότι έχει και ντουλαπάκι εμπρός πλέον, ο χώρος για τα γόνατα είναι άφθονος, με το μικρό πλάτος της ποδιάς να βολεύει απίστευτα στην κίνηση αλλά να αφήνει τη δροσιά να περνάει στα πόδια όταν ο καιρός κρυώνει.

Με 108 κυβικά, ακόμα και όταν είναι ψεκαστά πλέον, σαφώς και δεν περιμένεις να βάλεις φωτιά στην άσφαλτο, και το Lead φροντίζει να μη διαψεύσει τις προσδοκίες σου. Ξεκινάει γλυκά, χωρίς το απότομο κούμπωμα του φυγοκεντρικού που κάνει τα Ευρωπαϊκά να δείχνουν σβέλτα, κρατώντας έτσι καλή πρόσφυση ακόμα και σε γλιστερές επιφάνειες. Από τα 10 έως και τα 70 ανεβάζει με σταθερό ρυθμό, με το εύρος του φυγοκεντρικού να τελειώνει γύρω στα 65, αφήνοντας τον κινητήρα να ανεβάζει στροφές ελεύθερα από εκεί και πάνω. Τα 80 χιλιόμετρα έρχονται και διατηρούνται εύκολα ακόμα και με δύο άτομα, ενώ από εκεί και πάνω θα χρειαστεί υπομονή μέχρι τα σκάρτα 90 του κοντέρ που αντιστοιχούν και στην τελική του. Υπολογίζω ότι ένα Lead με περισσότερα χιλιόμετρα στο οδόμετρο θα πηγαίνει ελαφρώς καλύτερα, αλλά αυτό είναι πρακτικά αδιάφορο. Το ουσιώδες είναι ότι μέσα στην πόλη το Leadάκι κινείται με ευκολία πιο γρήγορα από το ρυθμό της κίνησης, ενώ το μηδαμινό πλάτος του δίνει μερικά ακόμα χαρτιά στη μάχη για την πρώτη θέση στο φανάρι.

Υποσυνείδητα, κάπου περιμένεις αυτό το λιλιπούτειο σκούτερ με τους δυσανάλογα μεγάλους χώρους να μπλέκει τα μπούτια του στις λακκούβες, αλλά τα πράγματα δεν

Λίγο ακόμα και το δισκόφρενο θα ήταν μεγαλύτερο από τη ζάντα – και διπίστονη δαγκάνα παρακαλώ

Νικελάκι για τα αναδιπλούμενα πλέον μαρσπιέ και σιτούλα για να αερίζεται ο μικρός μονοκύλινδρος

Αν δε σας φτάνει αυτός ο χώρος ίσως να πρέπει να εξετάσετε το ενδεχόμενο μιας μεταφορικής

εξελίσσονται ακριβώς έτσι. Είναι σαφώς πιο σκληρό απ' ότι τα μεγαλότροχα, καθώς οι μικροί τροχοί δε μπορούν να απορροφήσουν το ίδιο εύκολα τις ανωμαλίες, αλλά παραμένει σταθερό, δείχνοντας απλά μια αυξημένη αντιπάθεια στα μάτια της γάτας που συναντάς στην άκρη των λεωφορειολωρίδων. Σα να το εκνευρίζουν ένα πράγμα, καθώς χοροπηδάει και δείχνει ότι θέλει να τινάξει το τιμόνι του αριστερά – δεξιά, αλλά κρατιέται γιατί έχει τρόπους.

Είναι άνευ ουσιαστικών ψεγαδιών λοιπόν; Σαφώς και όχι. Οι μικροί τροχοί σε συνδυασμό με τα ανέλπιστα δυνατά φρένα απαιτούν μια παραπάνω προσοχή στο απότομο φρενάρισμα σε γλιστερή άσφαλτο, ενώ οι σφιχτές αναρτήσεις και οι μικροί τροχοί σε βοηθούν να ανακαλύψεις ανωμαλίες που δεν ήξερες ότι υπήρχαν, σε δρόμους που περνάς καθημερινά. Και, παρότι είναι εντυπωσιακά σταθερό ακόμα και στην ομολογουμένως όχι ιδιαίτερα υψηλή τελική του, οι μικροί τροχοί του δίνουν μια αυξημένη ευαισθησία στους πλευρικούς ανέμους. Για δικάβαλες εκδρομές εκτός πόλης σαφώς και δεν είναι το προτεινόμενο όχημα, αλλά κινείται άνευ άγχους ακόμα και νύχτα στις άδειες λεωφόρους της πόλης.

Απλά και ξεκάθαρα

Είναι πανεύκολο να απορρίψεις το Lead διαβάζοντας μόνο τα τεχνικά του, και ρίχνοντας μια ματιά στους μικρούς του τροχούς. Και το ξέρω πρώτο χέρι, γιατί πριν το οδηγήσω το θεωρούσα απομεινάρι μιας περασμένης και καθόλου καλύτερης εποχής. Αυτό που συνειδητοποιείς όμως όταν το καβαλήσεις, είναι το πόσο φρέσκο δείχνει σα σύλληψη, μόνο και μόνο επειδή παραμένοντας σταθερό στη φιλοσοφία του, βρίσκεται πλέον τόσο μακριά απ' ότι έχουμε συνηθίσει. Με στόχο τη μετακίνηση στην πόλη, σαφώς και δε χρειάζεται μεγάλους τροχούς – κερδίζοντας απίστευτα σε χώρους και ευελιξία. Χωρίς να αντιγράφει σιλουέτες από το παρελθόν, δε ντρέπεται να χρησιμοποιήσει τηλεσκοπικό πηρούνι, που του δίνει συμπεριφορά σαφώς καλύτερη απ' ότι περιμένεις με 12άρη τροχό εμπρός και 10άρη πίσω.

Δεν κάνει για ταξίδια, δεν κάνει για να πουλάς μούρη έξω από σικ καφετέριες. Είναι όμως το απόλυτο εργαλείο πόλης, ευέλικτο και πρακτικό όσο δεν παίρνει – και για κάποιο απροσδιόριστο λόγο, αυτή η ευθύτητα της προσέγγισής του σου φτιάχνει απίστευτα το κέφι. Εκεί που μου τα χαλάει λίγο, είναι στην τιμή. Τα 2,270€ ακούγονται από ακριβά έως τσιμπημένα, ανάλογα με το αν το έχεις δει μόνο σε φυλλάδια ή το έχεις οδηγήσει. Απ' την άλλη βέβαια, αν ξέρεις τι παίρνεις, οι πιθανότητες είναι ότι θα το κρατήσεις μια ζωή...

Ευχαριστούμε το Cafe La Poderosa, Ασκληπιού και Βαλτετσίου, για τη βοήθειά τους στη φωτογράφιση. <<

Εσάνς από SH στο φανάρι που επέστρεψε στην πατροπαράδοτή του θέση

Μικρή αλλά όμορφη η σχάρα

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

HONDA LEAD 110 PGM FI
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
2,270€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,835 mm
Πλάτος:	665 mm
Ύψος:	1,125 mm
Μεταξόνιο:	1,420 mm
Ύψος σέλας:	740 mm
Ρεζερβουάρ:	6.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	114 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος διβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	50 x 55 mm
Χωρητικότητα:	108 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	9/7,500 hp/rpm
Ροπή:	0.95/6,250 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	33/80 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ
Διαδρομή:	70 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.5 x 12΄΄
Ελαστικό:	Cheng Shin 90/90-12
Φρένο:	Δίσκος 190 mm, διπίστονη δαγκάνα, συνδυασμένο σύστημα πέδησης
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	2.5 x 10΄΄
Ελαστικό:	Cheng Shin 100/90-10
Φρένο:	Ταμπούρο 130mm, συνδυασμένο σύστημα πέδησης

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. · 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΛ.: 210 9988 156 · www.suzuki.gr

Δίκτυο Suzuki Σφακιανάκης

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

cover story

Με τις μαλακές αναρτήσεις του απλού στον κάλαθο των αχρήστων, το Street Triple R έρχεται με ένα πολύ περίεργο χαμόγελο...

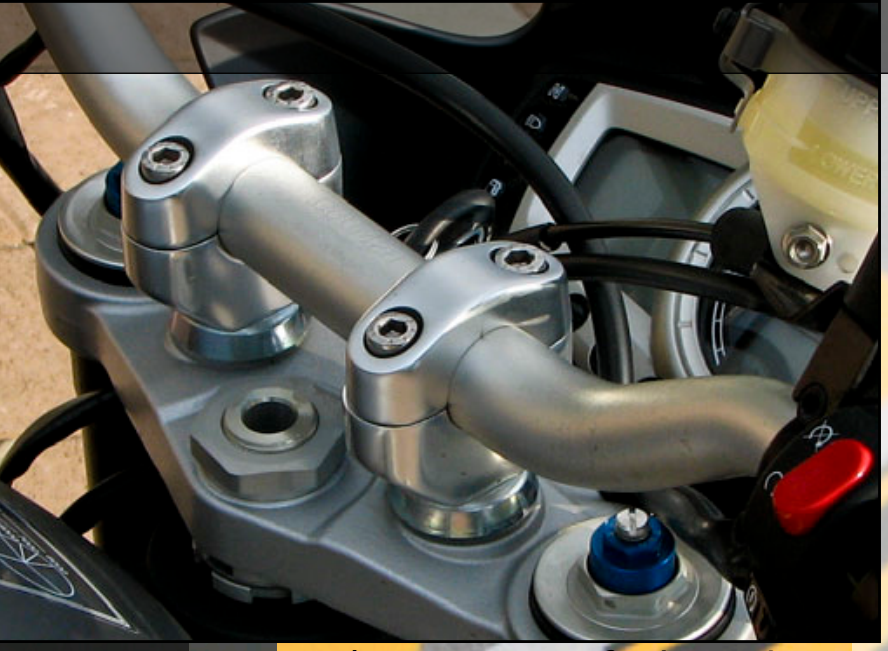
UMP

Daytona με τιμόνι

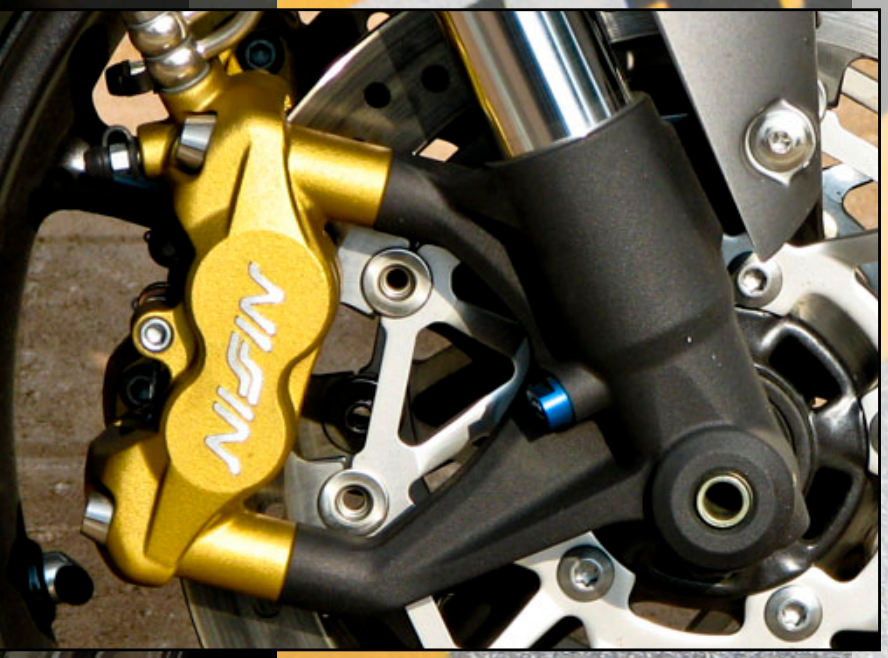
κείμενο: Κων/νος Δάλλας, **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος, Σπύρος Τσαντήλας
συνοδήγησε: Δημήτρης Λασιθιωτάκης

Αυτή δεν ήταν άλλωστε η αρχική ιδέα για το Street Triple; Τι κι αν δεν μπορούσε να γίνει εξ' αρχής λόγω κόστους; Ας είναι καλά οι ειδικές εκδόσεις, στις οποίες άλλωστε μας αφαιρείται το δικαίωμα της γκρίνιας για την αυξημένη τιμή...

TRIUMPH
HC/R
00 50R-00
E13 175
8758



Fat bar της Magura σε ματ αλουμίνιο, μακράν καλύτερο από το βουρτσισμένο του απλού Street Triple



Μαζί με το πλήρως ρυθμιζόμενο μπροστινό, το Daytona προσέφερε και τις ακτινικές δαγκάνες της Nissin. Το ευχαριστούμε θερμά

Πανέμορφη η σέλα με το διπλό υλικό και τις ραφές, ανεβάζει και το ύψος της θέσης οδήγησης κατά 5mm

Αν κάποιος δικαιούται να τιτλοφορηθεί ως ο "πατέρας των streetfighter", αυτός δεν είναι άλλος από την Triumph. Και ο λόγος είναι ότι πρώτα αυτή έβαλε σε γραμμή παραγωγής αυτό που μέχρι τότε γινόταν σε υπόγεια και γκαράζ: έγδυσε το Supersport της, του πέταξε ένα τιμόνι και δύο στρογγυλά φανάρια, και το βάπτισε Speed Triple. Από τότε μέχρι σήμερα έχουν περάσει αρκετά χρόνια - και τα streetfighter έχουν γίνει μια κατηγορία από μόνα τους, για να μην αναφερθώ στο ότι κοντεύουν να χωριστούν και σε υποκατηγορίες. Η Triumph συνεχίζει να παράγει Speed Triple και μόλις πρόσφατα επέστρεψε και στα γυμνά μεσαίου κυβισμού με το Street Triple. Όπως θα διαβάσατε στο 2ο τεύχος μας (Μάιος '08, και αν δεν το έχετε κάνει ήδη, κατεβάστε το τώρα), το Triumph είναι ό,τι καλύτερο μπορεί να πάρει κανείς αυτή τη στιγμή στην κατηγορία, καθώς συνδυάζει φιλικότητα και απίστευτη ευκολία στη χρήση με μια σαφέστατη τάση προς τον χουλιγκανισμό και τις αυξημένες κλίσεις. Streetfighter είπαμε άλλωστε, όχι CBF...

Ωστόσο, επειδή κανείς δεν είναι τέλειος -πόσο μάλλον όταν κοστίζει λίγο πάνω από 8,000€-, το Street Triple πάσχει στη γρήγορη οδήγηση λόγω μαλακών αναρτήσεων. Μη φανταστείτε τίποτε το φοβερό, απλώς δεν θα μπορέσεις να το βάλεις πίστα και να γράψεις αξιοπρεπές χρόνο χωρίς να ιδρώσεις ή/και να τρομάξεις από την ενδοτικότητα του αμορτισέρ. Τα φρένα του δεν μπορώ να πω ότι ήταν λίγα, παρότι μιλάμε για διπίστονες δαγκάνες με γλίστρα. Στο Z750 για παράδειγμα είναι αισθητά πιο αδύναμα, πράγμα που μάλλον έχει να κάνει και με τα πολλά περισσότερα κιλά που κουβαλάει στις πλάτες του το Kawasaki.

Όπως και να' χει, το Street Triple R που χαζεύετε σε αυτές τις σελίδες δεν το απασχολεί τίποτε από όλα αυτά. Αναρτήσεις και φρένα έρχονται απευθείας από το Daytona, πράγμα που σημαίνει ότι εδώ έχουμε ένα πλήρως ρυθμιζόμενο μπροστινό με ακτινικές δαγκάνες τεσσάρων εμβόλων, καθώς και ένα πλήρως ρυθμιζόμενο αμορτισέρ που και τα δύο είναι λιγότερο ενδοτικά από αυτά που φορά το απλό Street Triple. Για την ακρίβεια, ο βαθμός σκληρότητας είναι τέτοιος που παρότι δεν το οδήγησα αρκετά στην πόλη, υποψιάζομαι ότι θα γίνεται κουραστικό σε κακής ποιότητας οδόστρωμα.

Τι άλλο έχουμε εδώ;

Πρώτα απ' όλα, ένα special χρώμα που δεν κυκλοφορεί στο απλό Triple. Μετά, μια δίχρωμη σέλα, φτιαγμένη από δύο διαφορετικά υλικά, η οποία αυξάνει και το ύψος της θέσης οδήγησης - και για γαρνιτούρα, ένα χοντρό τιμόνι τύπου fat bar, χωρίς διαφορά σε σχήμα

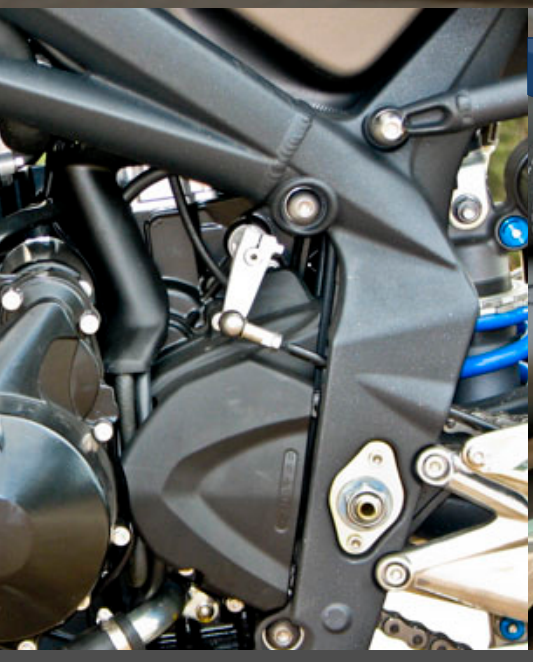
από το απλό. Όποιος από εσάς περίμενε βελτιώσεις στον κινητήρα μόνο και μόνο λόγω του γράμματος "R", λυπάμαι αλλά θα στεναχωρηθεί. Εγώ πάλι όχι ιδιαίτερα, καθώς τα περισσότερα άλογα είναι κάτι άχρηστο σε μια τέτοια μοτοσυκλέτα, μιας που αυτά που έχει ήδη -96 για την ακρίβεια, σύμφωνα με το δυναμόμετρο της Moto Technology-, φέρνουν περισσότερη ταχύτητα απ' όση μπορεί να αντέξει ο αναβάτης κρεμασμένος στο χοντρό τιμόνι του.

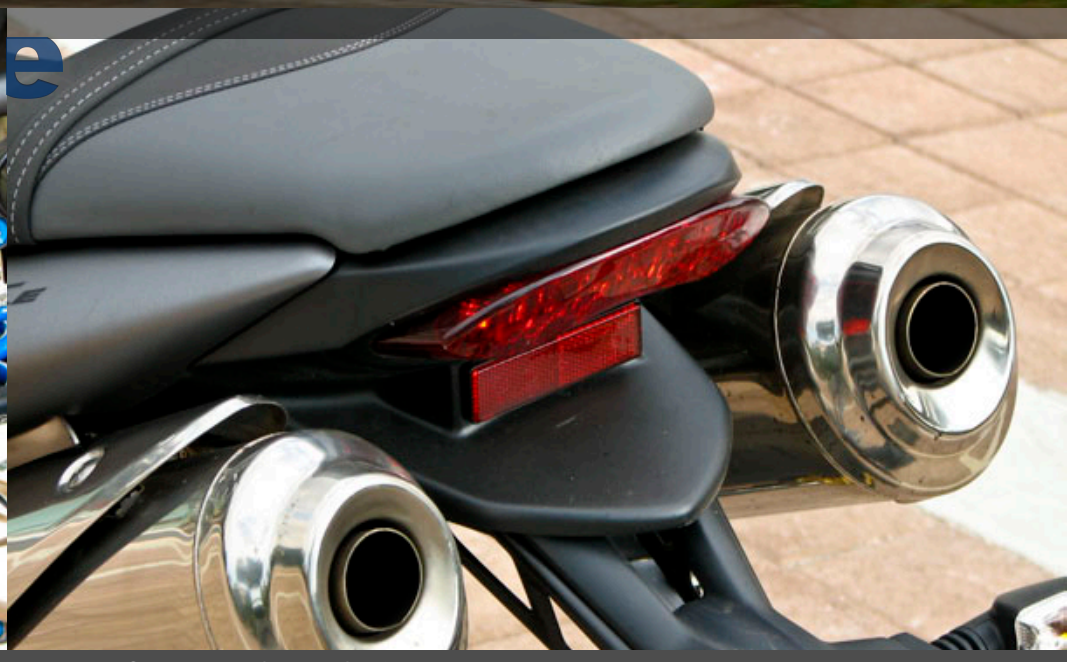
Μιας που πιάσαμε τον κινητήρα, ας μείνουμε για λίγο στον τρόπο λειτουργίας και απόδοσης. Αν δεν έχετε οδηγήσει κάποιο τρικύλινδρο της Triumph, αυτή είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να το κάνετε. Ο 675 είναι από τους πιο γλυκούς σε λειτουργία κινητήρες που βρίσκονται σήμερα σε παραγωγή, έχοντας ταυτόχρονα ένα ακόμη πιο σημαντικό πλεονέκτημα στο τσεπάκι: τη λειτουργία του συστήματος ψεκασμού - τόσο τέλεια που όμοιά της δύσκολα θα βρείτε σε ιαπωνικό 4κύλινδρο. Τι σημαίνει αυτό; Απλώς ότι δεν υπάρχει λόξιγκας, βήξιμο ή απότομο πέταγμα προς τα εμπρός στο άνοιγμα του γκαζιού - ανεξάρτητα από τον τρόπο και το ποσοστό περιστροφής αυτού. Παίρνεις πίσω όσο ζητάς - και αυτό, πιστέψτε με, στις μέρες μας είναι πραγματικό επίτευγμα.

Από την πρώτη σου επαφή με το Street Triple, δύο πράγματα εκτιμάς χωρίς δεύτερη σκέψη: τον κινητήρα και την αίσθηση βάρους. Ο πρώτος σε κερδίζει με την ακρίβεια, τη γραμμική απόδοση, τον γλυκό ήχο και τη βελούδινη λειτουργία. Η αίσθηση του βάρους είναι τόσο ανάλαφρη που πραγματικά νομίζεις ότι οδηγείς ποδήλατο. Ξέρω ότι το Street Triple είναι πολύ ελαφρύ σε απόλυτα νούμερα, αλλά αυτό δεν φτάνει για να μου εξηγήσει την αίσθηση που αποκομίζω. Υποθέτω λοιπόν ότι η περίφημη συγκέντρωση των μαζών κοντά στο κέντρο βάρους, για την οποία διαβάζουμε τα μύρια όσα κάθε φορά στα δελτία Τύπου, έχει ουσιαστική εφαρμογή σε αυτή τη μοτοσυκλέτα.

Ένα σκασμό πληροφορίες, περιτυλιγμένες σε φτηνιάρικο πλαστικό - απομίμηση αλουμινίου. Ο μπλε φωτισμός είναι όλα τα λεφτά

Χωρίς αλλαγές στην απόδοση - όχι ότι τις χρειαζόταν άλλωστε...

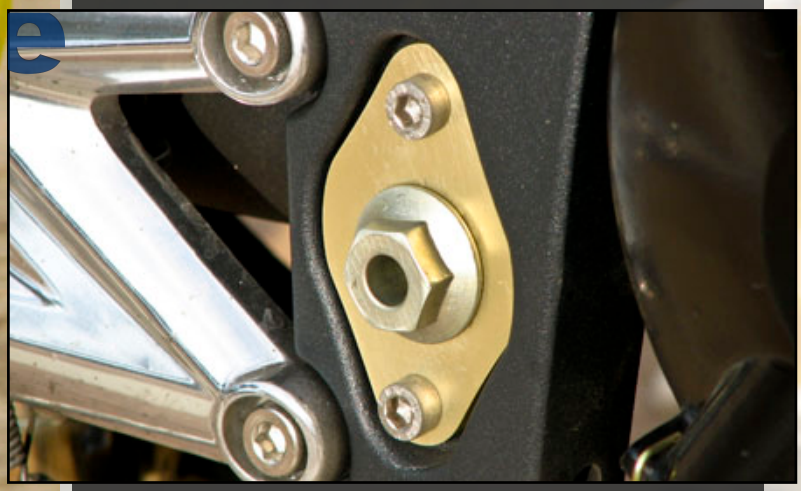




Ήσυχες, δεν καίνε πολύ και ελευθερώνουν αρκετή τρικύλινδρη μελωδία

"...βλέπω το R σαν μια "στημένη" έκδοση,
εφοδιασμένη με πανάκριβες after market αναρτήσεις..."

Το μόνο άσχημο πράγμα πάνω στο Street Triple είναι ο λεπτός λαιμός των εξατμίσεων - σύμφωνα πάντα με τη δική μου αισθητική, έτσι;



Για όποιον ενδιαφέρει, εδώ μπαίνουν διαφορετικές έδρες από το αγωνιστικό κιτ του Daytona, αλλάζοντας έτσι το ύψος έδρασης του ψαλιδιού

Βάση μαρσπιέ με προστατευτικό θερμότητας, δύο σε ένα

Δρόμο τώρα

Πίστα για την ακρίβεια, καθώς οι συνθήκες κάτω από τις οποίες έγινε η δοκιμή δεν μου επέτρεψαν να το κυκλοφορήσω όσο θα ήθελα στο δρόμο. Στις Σέρρες όμως, είχαμε πολλούς γύρους στη διάθεσή μας - που, για την ακρίβεια, ήταν πολλοί περισσότεροι από όσους χρειαζόμουν για να βγάλω τα συμπεράσματά μου. Μπαίνοντας την πρώτη φορά για ζέσταμα, το πρώτο πράγμα που αντιλαμβάνομαι πέρα από την πανάλαφρη αίσθηση και τον εξαιρετικό ψεκασμό, είναι η στιβαρότητα των αναρτήσεων. Επαναφέροντας στο μυαλό μου την αίσθηση που μου άφησε το απλό Street Triple, βλέπω το R σαν μια "στημένη" έκδοση, εφοδιασμένη με πανάκριβες after market αναρτήσεις - άσχετα αν ξέρω ότι δεν είναι έτσι. Διαβάζεις στα χέρια σου την πρόσφυση των τροχών, αν καταλαβαίνετε τι θέλω να σας περάσω με αυτές τις λέξεις. Στο απλό, καταλαβαίνεις μια απλώς καλή ανάρτηση, κάπως μαλακή για σπορ χρήση. Στο R όμως, αισθάνεσαι να έχεις τον πλήρη έλεγχο, ακριβώς όπως στο Daytona. Και με το που φτάσεις στην πρώτη στροφή, αισθάνεσαι άχρηστος. Σε μια μοτοσυκλέτα με τόσο γρήγορη γεωμετρία, θα περίμενε κανείς μια έμφυτη νευρικότητα στο σύστημα διεύθυνσης, συχνές αποσταθεροποιήσεις όσο μένεις αναποφάσιστος με το γκάζι, ελαφριά αίσθηση στο πίσω μέρος και όλα αυτά

"...δύο πράγματα
εκτιμάς χωρίς δεύτερη σκέψη: τον κινητήρα
και την αίσθηση βάρους..."

TRIUMPH

TRIUMPH
TEKNIC

που συνοδεύουν αυτές τις επιλογές σε στήσιμο. Τίποτε όμως δεν συμβαίνει - και σαν να μην έφτανε αυτό, το R εμφανίζεται τόσο δεμένο και σταθερό στο κέντρο της στροφής που πραγματικά αισθάνεσαι εντελώς άχρηστος. Σε όσους με ρώτησαν πως μου φάνηκε εκείνες τις μέρες στην πίστα, απαντούσα ότι το μόνο που μου έλλειπε ήταν ένας καφές στο αριστερό χέρι - τέτοια ήταν η άνεση και η σιγουριά που μου μετέδιδε το R σε κάθε στροφή. Βοηθάει και ο ήχος του κινητήρα, που κάνει τα πράγματα να δείχνουν πιο "αθώα" απ' ό,τι είναι στην πραγματικότητα, βάζει το χεράκι του και το κοντό κιβώτιο, που πάντα σου δίνει την αίσθηση ότι πας πολύ πιο αργά απ' ό,τι στην πραγματικότητα. Στην ουσία όμως, για όλα ευθύνονται το πλαίσιο και οι αναρτήσεις, που προέρχονται από μια μοτοσυκλέτα με αποδεδειγμένη αποτελεσματικότητα σε τέτοιο περιβάλλον. Η προσθήκη τιμονιού και η αφαίρεση των πλαστικών είναι ίσως οι μόνες ουσιαστικές διαφορές ανάμεσα στο Daytona και το Street Triple R. Τώρα γιατί να μην πάρεις το κλιπονάτο και να προτιμήσεις το γυμνό, δεν είμαι ο καταλληλότερος άνθρωπος για να πάρετε μια απάντηση της προκοπής. Θα μπορούσα να ισχυριστώ ότι το γυμνό βολεύει καλύτερα σε καθημερινή χρήση, χωρίς να υστερεί αισθητά σε οδηγική απόλαυση ακόμη και σε κλειστή διαδρομή. Από την άλλη βέβαια, δεν μπορώ να αγνοήσω το ότι ένα Supersport είναι πολύ πιο αποτελεσματικό στις στροφές (και το λιγότερο κουραστικό σε αστικό περιβάλλον, είναι η αλήθεια), αλλά ό,τι και να πω εγώ, τα πάντα είναι θέμα προσωπικών προτιμήσεων. Στη σημερινή μου κατάσταση, θα έπαιρνα το Street Triple R, γιατί αποσκοπώ περισσότερο στην οδηγική απόλαυση και λιγότερο στην επίτευξη του καλύτερου δυνατού χρόνου. Το πρώτο μπορώ να το κάνω το ίδιο καλά και με τους δύο τύπους μοτοσυκλετών - το δεύτερο όμως μόνο με το Daytona. <<

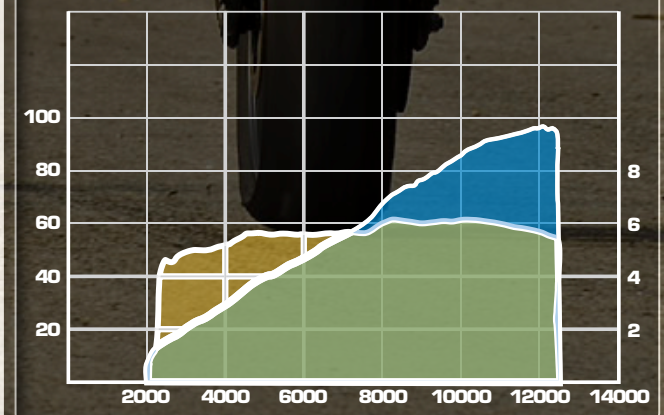
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TRIUMPH STREET TRIPLE R
ΕΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
9,490€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,030 mm
Πλάτος:	731 mm
Ύψος:	1,250 mm
Μεταξόνιο:	1,390 mm
Ύψος σέλας:	805 mm
Βάρος κατασκευαστή:	167 kg (κενή)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, τρικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	74 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	675 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.65:1
Ισχύς κατασκευαστή:	108 / 11,700 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.6 / 9,100 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος μηχανικός
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / 1,848
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2,938 (16/47)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2,615 / 8
2α	1,857 / 12
3η	1,565 / 14
4η	1,350 / 16
5η	1,238 / 18
6η	1,136 / 19
Τελική στον κόφτη:	239 km/h
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	231 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.9°
Ίχνος:	92.4 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17in
Ελαστικό:	120/70-17, Dunlop Qualifier
Φρένο:	Δύο δίσκοι 308 mm, ακτινικές δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5 x 17in
Ελαστικό:	180/55-17, Dunlop Qualifier
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	17.4 lt
Μέση κατανάλωση:	7,4 lt/100km
Μέση αυτονομία:	236 km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 96.2 / 12,000
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 6.2 / 8,200



Το Street Triple R, με αριθμό πλαισίου 41669 και 2,050km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 22.5C, υγρασία 16%, ατμοσφαιρική πίεση 1002.8mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

THE ORIGINAL

Η K&N δημιούργησε το γνήσιο και καλύτερο επαναχρησιμοποιούμενο, καθαριζόμενο φίλτρο αέρος υψηλής ροής. Κάθε φίλτρο αέρος που πωλείται είναι σχεδιασμένο να αυξάνει την ιπποδύναμη της μοτοσικλέτας σας, ενώ η ποιότητα φιλτραρίσματος παραμένει κορυφαία. Η K&N δίνει εγγύηση 1.000.000 μιλίων για κάθε φίλτρο, ενώ μπορεί να διανύσει εώς και 80.000 χιλιόμετρα πριν χρειαστεί καθαρισμό. Με 35 χρόνια εμπειρίας, η K&N προσφέρει φίλτρα για τις περισσότερες μοτοσικλέτες. ΔΟΚΙΜΑΣΤΕ ΕΝΑ K&N ΦΙΛΤΡΟ ΚΑΙ ΖΗΣΤΕ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

MAKE THE SWITCH FROM DISPOSABLE TO REUSABLE

K&N® HIGH-FLOW AIR FILTERS

WWW.KNFILTERS.COM

Αλεξοπουλος Motorcycle Accessories
Δημητρακοπούλου 22, 117 42 Κουκάκι, Αθήνα,
Τηλ.: 210.9222776 - 210.9222768, Fax: 210.9244254
http://www.alexopoulos.gr, e-mail: info@alexopoulos.gr

feature

Τι δουλειά έχουν δυο δαγκωμένοι στρητάδες στα βουνά; Ο Δημήτρης και ο Γιώργος τολμούν και περιέργως επιβιώνουν

Εκδρομικό **εντούρο**

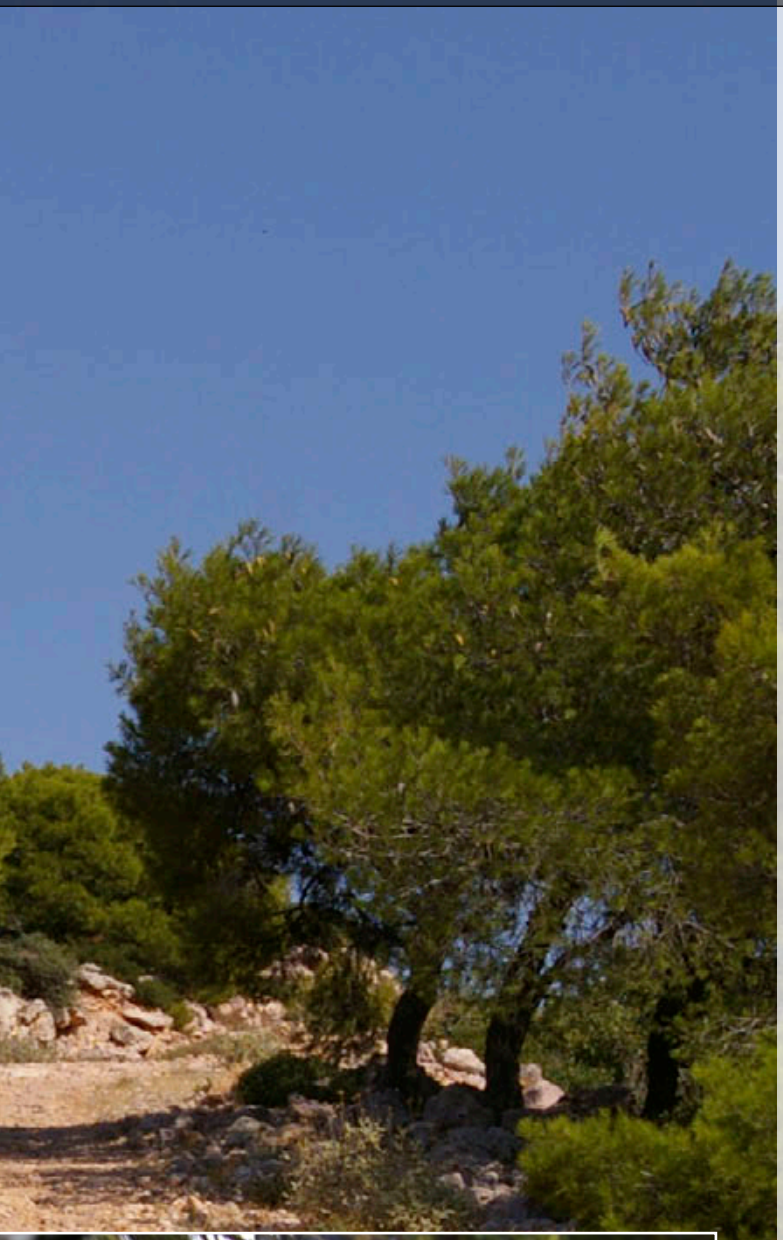
Το ημερολόγιο ενός **στρατά...**

κείμενο: Δημήτρης Λασηθιωτάκης **φωτό:** Γιώργος Κοροβέσης, Δημήτρης Λασηθιωτάκης

Λένε ότι όλα πρέπει να τα δοκιμάζει κανείς για να έχει ιδία άποψη. Στα 33 μου αποφάσισα να δω πως είναι να πηγαίνει κανείς στο χώμα σε λίγο πιο δύσβατες διαδρομές... Για να δούμε φέτος λοιπόν τι θα γίνει το χάλι μας...

Χαλάρωση πριν τη χωμάτινη βόλτα...

Οι φωτογραφικές ανησυχίες ενός στρτά



Για όλα υπάρχει μια πρώτη φορά, όπως την πρώτη χωμάτινη βόλτα ενός αναβάτη που εδώ και δεκαπέντε περίπου συναπτά έτη είναι οδηγός street μηχανών... Ξεκίνησα από το 93; 94; Κάπου εκεί και δεν οδήγησα ποτέ εντούρο εκτός από δύο καλοκαίρια. Το ένα καλοκαίρι είχα ένα δανεικό KLR 250 του αδερφού μου και το δεύτερο δανεικό ένα TT 600 του Γιώργου. Εκτός από αυτές τις σύντομες "γνωριμίες" μου με τα "εντουράκια", όπως άκουγα να τα λένε όταν ήμουν πιτσιρικάς, η σχέση μου είναι περιορισμένη σε ότι έχει τροχούς 17 ιντσών όσον αφορά τα δίτροχα. Εδώ και ένα περίπου χρόνο όμως, μπήκε ένα καινούργιο μέλος στην οικογένεια. Ένα RR '07 ήρθε να αντικαταστήσει το γερασμένο πλέον F4i και να πάρει την θέση του σιγά σιγά σε αγώνες και Trackdays. Σκεπτόμενος λογικά (πράγμα σπάνιο) καταλαβαίνω ότι δύο μηχανάκια supersport είναι πλεονασμός για την πόλη και την πίστα μιας και στην ουσία θα με άφηναν με διπλά έξοδα. Δύο ζευγάρια λάστιχα, διπλά σέρβις, λάδια κτλ. Μιλάω λοιπόν με γνωστούς για να ακούσω προτάσεις… Πολλοί φίλοι έχουν αρχίσει και το γυρνάνε στο εκδρομικό εντούρο. Ο ένας έχει Tiger, ο άλλος Africa 650, ο Μάνος έχει πλέον το Serow, ο Ναυπλιώτης έχει πάρει DR Big, ο Σαλονικιός έχει Africa 650, ο αδερφός μου Africa 750, ο δώθε KTM 990… Είμαι κοντά στα 33 λοιπόν (δεν φαίνομαι τόσο όμως) και περνάω κι εγώ την κρίση μου. Είμαστε λοιπόν σε γνωστή καφετέρια και ο Μάνος, όχι απλά με ψήνει να πάρω κάτι που να πηγαίνει σε χώμα, αλλά έχει βγάλει ό,τι επιχειρήματα έχει στο τσεπάκι του και, πραγματικά, είναι δύσκολο να τα αντικρούσω. Φτηνές εντουράδες, βόλτες σε χώμα, άλλα μέρη, κοντινές εκδρομές, φτηνή συντήρηση… Όπως ανέφερα πριν, τα δύο street μηχανάκια είναι πλεονασμός κι έτσι δεν άργησα να βάλω αγγελία το F4 – πουλήθηκε μέσα σε δύο μέρες. Σε άλλες δύο μέρες είχα βρει τη μηχανή που θα έπαιρνα. KTM 640 Adventure του 2002 (υπάρχει θεός και είναι πορτοκαλί). Τιμή άριστη και κατάσταση βιτρίνας. Τα γενέθλιά μου ήταν κοντά και φρόντισα να κάνω δώρο το καλύτερο παιχνίδι στον εαυτό μου. Λίγο ύποπτη αγορά, αλλά είμαι σίγουρος ότι θα μου κρατήσει παρέα για αρκετό καιρό (αν δεν καταφέρω να το σπάσω στα χέρια μου). Ύποπτη με την έννοια ότι πολλά ακούγονται για το συγκεκριμένο μοντέλο αλλά όλα είναι γνωστά πλέον και μπορείς να φροντίσεις να αποφύγεις το μοιραίο και να μην μείνεις σε κάνα βουνό χωρίς σήμα στο κινητό να προσεύχεσαι σε καμιά Ιαπωνική θεότητα να σε συγχωρέσει για την αγορά που έκανες… Έτσι, ολοκληρώθηκαν οι μοτοσυκλετιστές μου κινήσεις για το 2008. Πλέον το RR έχει παρέα ένα κουρδιστό πορτοκάλι δίπλα του…

Η πρώτη μας βόλτα...

Το KTM έκανε σέρβις και βγήκε για καφέ στον Λαιμό της Βουλιαγμένης ένα όμορφο και ηλιόλουστο πρωινό παρέα με το Africa 650 του Γιώργου (Γιώργος Κοροβέσης, συμμαθητής από το Γυμνάσιο, συνεργάτης ebike, Trackbike και ότι έχει σχέση με bike γενικότερα…). Για να βάλουμε τα πράγματα into perspective που λένε και οι Άγγλοι, ο Γιώργος δεν είναι ακριβώς ο Giovanni Sala. Δεν του

φέρνει στο παραμικρό για την ακρίβεια και η σχέση του με το χώμα υπάρχει μόνο στα χαρτιά και όχι στην πράξη. Αυτά μέχρι εκείνο το παράξενο μεσημέρι όπου καθισμένοι στην καφετέρια που υπάρχει στον Λαιμό της Βουλιαγμένης, κυνηγημένοι από τρείς χιλιάδες σφήκες (και δεν μιλάω μεταφορικά) φύγαμε για να ανεβούμε το Βουνό του Πανοράματος Βούλας, τον λεγόμενο «Λαγό» όπου ο Γιώργος (λέει), ήξερε μία διαδρομή (λέει) που από την Βούλα σε έβγαζε στο Κορωπί (λέει). Ντυμένοι με τον χειρότερο εξοπλισμό που μπορεί να έχει κάποιος αναβάτης που πηγαίνει σε χώμα ξεκινήσαμε την πρώτη μας εντουροβόλτα. Τουλάχιστον ήξερα ότι αν τύχει το μοιραίο θα μείνει ακέραιη η πλάτη μου, ώμοι, αγκώνες και κεφάλι (άντε και κανείς αστράγαλος)… Ο Γιώργος λοιπόν πάει μπροστά με το Africa και το τζόβενο με το καινούργιο του μηχανάκι ακολουθεί από πίσω με το KTM. Έχω να πάω σε χωματόδρομο τόσα πολλά χρόνια που με πιάνει ζαλάδα με το που βλέπω την πρώτη ανηφόρα γεμάτη πέτρες. Είμαι σίγουρος ότι αν πέσω απλά θα ακουστεί το "μπαμ" και μετά θα μείνω ακίνητος με καμιά δεκαριά πέτρες φυτεμένες σε διάφορα σημεία του σώματός μου, να κοιτάω με γουρλωμένα τα μάτια τον Γιώργο ο οποίος δείχνει (δείχνει, το τονίζω αυτό) να μην ζορίζεται και τόσο με το Africa… Και οι δύο όρθιοι στα μηχανάκια (οι αναρτήσεις όντως δουλεύουν καλύτερα έτσι) με τις γάμπες μου και τους τετρακέφαλους να δυσανασχετούν μετά από λίγο περνάμε μέσα από αυτό που λένε "βομβαρδισμένο τοπίο". Γρήγορα μαθαίνω πως για να περάσεις από γλιστερά κομμάτια πρέπει να κρατάς το γκάζι σταθερό ή να το ανοίγεις (αν σου βαστάει). Μιας και τα ελαστικά δρόμου που φοράει το KTM γλιστράνε με την πρώτη ευκαιρία, βάζω μία δευτέρα στο μοτέρ και απλά ανοιγοκλείνω το γκάζι, περνάω τον Γιώργο για να δείξω ότι δεν είμαι απ' αυτούς που "ξεκουκουτσώνουν το βερίκοκο" και ανοίγω όσο μπορώ στα ίσια κομμάτια για να δω τον φόβο ζωγραφισμένο στο πρόσωπο μου όταν φτάνει η κάθε στροφή. Ναι, ακούγεται μαζοχιστικό, ναι είναι απίστευτα απολαυστικό να κατεβάζεις μία ταχύτητα πριν την στροφή και να ντριφτάρεις, έστω και λίγο, να ανοίγεις το γκάζι και η μηχανή να καταπίνει με απίστευτο τρόπο τις ανωμαλίες. Υπάρχει ένα μόνιμο χαμόγελο στο πρόσωπο μου το οποίο μου το δίνει μία το KTM με τον τρόπο που περνάει πάνω από πραγματικά δύσκολα (για μένα) κομμάτια και μία ο Γιώργος που είμαι πίσω του με το KTM και βλέπω το Africa να χοροπηδάει σαν τρελό στα χώματα. Είμαι σίγουρος πως αν μπορούσε σίγουρα θα πέταγε τον Γιώργο από πάνω του (προσπάθησε πολλές φορές αλλά χωρίς επιτυχία) και θα έφευγε μόνο του για την επιστροφή. Η διαδρομή δεν είναι μεγάλη και κάποια κομμάτια είναι πραγματικά εύκολα, αλλά αν είσαι όρθιος στην μηχανή αρκετά μέλη τους σώματός σου την "ακούν" σχετικά γρήγορα. Εγώ δεν κουράζομαι τόσο πολύ σε σχέση με τον Γιώργο. Πράγμα το οποίο είναι φυσιολογικό μιας και τα χρόνια μου στο γυμναστήριο, τα βάρη που έχω κάνει σε διάφορες φάσεις της ζωής μου, το κολύμπι, οι εξάωροι στις Σέρρες και γενικά η υγιεινή διατροφή σε συνδυασμό με βιταμίνες, αμινοξέα και άλατα (άλατα λέει… τι είσαι; πασατέμπος;) δεν μπορούν να κρυφτούν. Το KTM μου

Ιπτάμενος και gentleman

Ο Γιώργος στο καθήκον. Αριστερά μπορείτε να δείτε την κροκάλα "εωσφόρο" καθώς και τα χαντάκια της συμφοράς

Κι άλλες φωτογραφικές ανησυχίες ενός στρητά

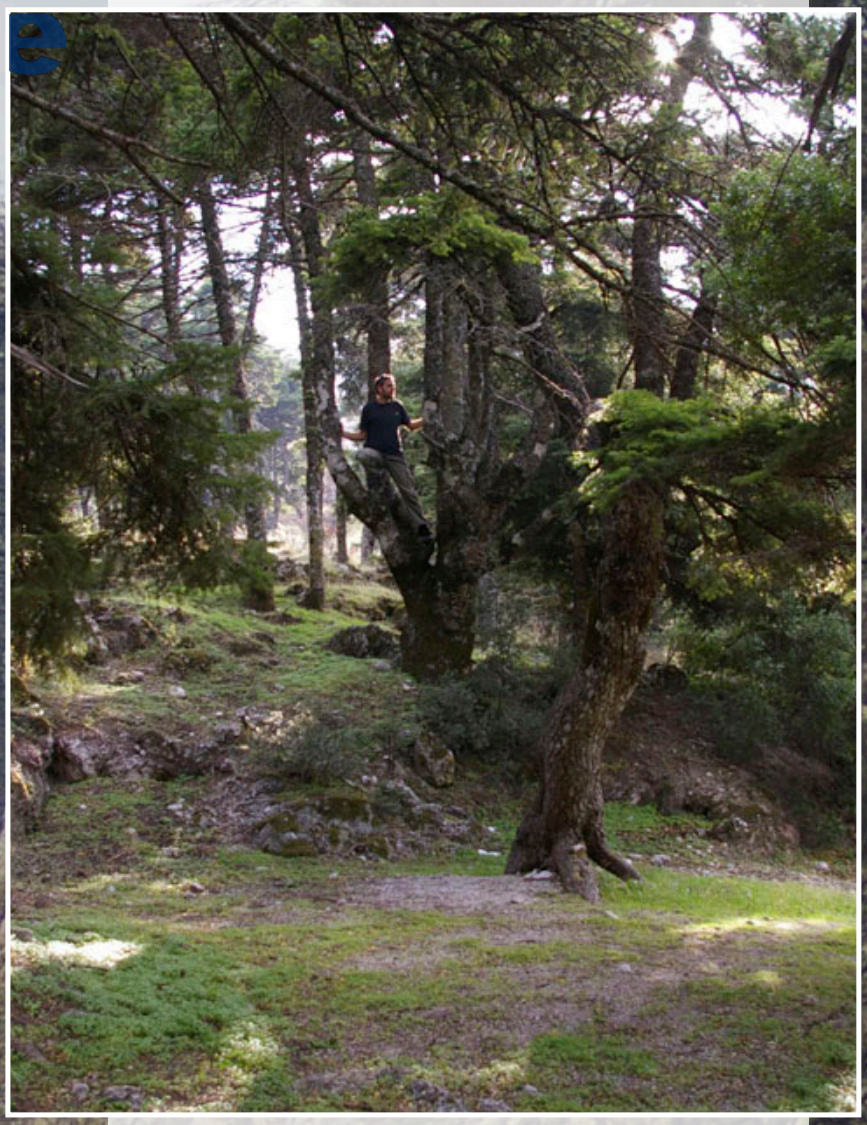
Ιπτάμενος και gentleman, επεισόδιο δεύτερο

Προσπαθώντας να εντυπωσιάσω τον Γιώργο. Αυτό που δεν φαίνεται είναι το τρομαγμένο βλέμμα μου…

προσφέρει ένα εξαιρετικό χαλαρωτικό μασάζ και μπορώ να συνεχίζω για ώρες τη συγκεκριμένη καταπόνηση (έχω και 28 λίτρα ντεπόζιτο, αυτό που το πας;), σε αντίθεση με τον Γιώργο που τον πονάει η πλάτη του και τα χέρια του. Έχουμε φτάσει στο τέρμα του δρόμου και δεν φαίνεται να συνεχίζει. Συνεχίζει δηλαδή αλλά πηγαίνει στο πουθενά. Επιπλέον, δεν έχουμε φτάσει στο Κορωπί όπως αρχικά είχε πει ο Γιώργος. Ο οποίος τώρα μου λέει ότι κάποτε ο πατέρας του είπε για τη διαδρομή αυτή που πάει Κορωπί και μπλά μπλά χωματόδρομος και μπλά μπλά αυτοκίνητο και μπλά μπλά τυρόπιτες. Γυρνάμε από τον ίδιο δρόμο μόνο που τώρα η χωμάτινη απίστευτη ανηφόρα με τις κροκάλες σαν το κεφάλι μου είναι … εχμ… κατηφόρα… Μπροστά είναι ο Γιώργος τον οποίο βλέπω να μάχεται πραγματικά με το Africa, τον χωματόδρομο, τις πέτρες και όταν βλέπω την ουρά του να χοροπηδάει σε ξέφρενο ρυθμό με πιάνει ένα νευρικό γέλιο μέσα από το κράνος που όμοιό του δεν είχα αισθανθεί ξανά. Του κορνάρω να σταματήσει και επειδή δεν μπορεί να σταματήσει άμεσα (είχε το καζίκι του ο άνθρωπος, δεν θα τον παρεξηγήσω) σταματάει μετά από καμιά τριανταριά μέτρα κι εγώ από τα γέλια μου πηγαίνω κατά τα δεντράκια, με κλάματα μέσα από το κράνος, δεν μπορώ ούτε το KTM να βάλω στο σταντ και δράττομαι της ευκαιρίας να χρησιμοποιήσω την στάση αυτή για ξεκούραση. Όχι δική μου όμως (εγώ είπαμε, Duracell!) αλλά του φίλου μου που ήταν φανερά κουρασμένος, ψυχολογικά και σωματικά. Του πρότεινα να πάρει για λίγο το KTM αλλά χαρακτηριστικά μου είπε ότι αν ήταν να πέσει με κάποιο, ας έπεφτε με το Africa. Δεν μπορούσα παρά να συμφωνήσω μαζί του και πήρε το KTM για 100 μέτρα στο χώμα και τη διαδρομή Βούλα – Ν. Σμύρνη όπου και χωρίσαμε…

Απόπειρα νούμερο δύο…

Είμαι παράξενος άνθρωπος. Αυτό το λένε οι γύρω μου (σίγουρα θα έχουν τους λόγους τους…) αλλά έχω αρχίσει πλέον να το πιστεύω κι εγώ. Απ' όταν μου έβαλε ο άλλος στο κεφάλι ότι υπάρχει δρόμος που πάει στο Κορωπί ήθελα να πάω να τον βρω. Εντάξει, μπορεί να είμαστε στο 2008 και να υπάρχει και το Google Earth αλλά είμαι άνθρωπος της περιπέτειας και δεν σκάω μύτη στα βουνά με το laptop. Όταν μπει κάτι λοιπόν στο κεφάλι μου, δύσκολα βγαίνει έξω κι έτσι προτείνω στον Γιώργο να ξαναπάμε μιας και μάλλον δεν ψάξαμε όλες τις εναλλακτικές διαδρομές στο βουνό. Πράγμα το οποίο γίνεται και μόλις φτάνουμε στον χωματόδρομο αλλάζω το KTM με το Africa (λάθος νούμερο ένα…). Είναι όχι απλά πιο βαρύ, είναι τάνκερ και είναι και φορτωμένο. Το τιμόνι δεν βολεύει καθόλου, είναι και τέρμα σηκωμένο ρίχνει το βάρος όλο στα χέρια μου, η μέση μου παίζει μπιλιάρδο, δεν μπορώ να κρατηθώ από το ντεπόζιτο και φωνάζω βοήθεια μέσα από το κράνος σε κάθε δύσκολο πέρασμα. Φτάνουμε σ' εκείνη την ανηφόρα με τις κροκάλες τύπου Αρμαγεδδών (λάθος νούμερο δύο, έπρεπε να γυρίσω πίσω) και κλείνω τα μάτια και ανοίγω το γκάζι. Η ποδιά απορώ πως είναι ακόμα στην θέση της μιας και τα γκλανγκ γκλονγκ που άκουγα μου πήραν τ' αυτιά εκείνη την ώρα. Ευτυχώς ο Γιώργος ήταν μπροστά και δεν είδε τι έκανα στο μηχανάκι του… Σε ένα άνοιγμα του κορνάρω να σταματήσει, όχι για την θέα αλλά γιατί



Ο Γιώργος σε παρθένες στιγμές φυσιολατρίας. Απόδειξη ότι οι πρόγονοί μας ανέβαιναν κι αυτοί στα δέντρα

"Πίσω και σας έφαγα!" Τα καλύτερα σημεία ήταν αυτά που σε άφηναν να παίξεις εκ του ασφαλούς, μιας και όσο κρατούσες το γκάζι ανοιχτό ήταν απίστευτα δύσκολο να πέσεις ό,τι κι αν έκανε ο πίσω τροχός

πιάστηκα. Ναι, και οι Θεοί κουράζονται (as μην το κάνουμε θέμα) και έχω φτάσει σε σημείο να μη νοιώθω τη μέση μου. Ούτε και η μέση μου πρέπει να με ένοιωθε όμως μιας και δεν άκουγε σε καμία εντολή που της έδινα. Σταματάμε, του λέω ότι είναι λίγο κουραστικό το Africa αλλά δεν το κάνω και θέμα, μη νομίζει ότι είμαι και κανένας περίεργος. Φτάνουμε επιτέλους σε μία διχάλα με τρεις δρόμους (μία τριχάλα δηλαδή), είμαι πάνω στο KTM με τη μέση μου πάλι στην θέση της και πηγαίνω προς τη μία κατεύθυνση για να δω αν βγάζει στο Κορωπί που είχε πει ο Γιώργος ότι του είπε ο πατέρας του ότι του είπαν και πήγε και βγήκε Κορωπί – τρέχα γύρευε δηλαδή. Ο ένας λοιπόν δρόμος ήταν αδιέξοδο κι έτσι δια της εις άτοπον απαγωγή διαλέξαμε τον άλλον. Ο δρόμος βατός (λέμε τώρα) δεν μας κούρασε όσο η αρχική διαδρομή και μετά από λίγο βγήκαμε επιτέλους στον πολιτισμό. Το Κορωπί αρκετά ανανεωμένο με τεράστιους παιδότοπους, γυμναστήρια με πισίνες και τζαμαρίες απ' έξω, μου έκανε εντύπωση μιας και δεν ήξερα την αναβάθμιση που έχει ξεκινήσει όπως έμαθα αργότερα από συγγενικά πρόσωπα. Η πρώτη διαδρομή (το πρώτο level που λένε) βγήκε με επιτυχία χωρίς ούτε μία πτώση, ούτε καν από το στάντ. Η μόνη πτώση ήταν το κράνος του Γιώργου από τη σέλα της μηχανής επειδή φυσούσε. Πάλι καλά που δεν πήρε την κατηφόρα γιατί ακόμα θα το κυνηγούσαμε… Σπίτι έφτασαν δύο πτώματα. Εγώ και ο Γιώργος ο οποίος για δύο μέρες είχε λίγο πιο μακριά χέρια και σίγουρα μεγάλωσε και η πλάτη του… Το level δύο είχε οργανωθεί ήδη στο μυαλό μας και as μην το ξέραμε…

Level 2 … Οι Δράκοι της Πάρνηθας.
The Revenge of κροκάλα.

Φίλος έδωσε σε φίλο τριαντάφυλλο με φύλλο. Άσχετο αλλά κάπως έτσι μάθαμε για τη συγκεκριμένη διαδρομή. Φίλος φίλου, εντουράς με τα όλα του, είπε στον Γιώργο για μία διαδρομή που είναι για αρχάριους και έχει βαθμό δυσκολίας αρκετά χαμηλό με κάποια δύσκολα κομμάτια σε κάτι κατηφόρες με πολύ πέτρα. Ο Γιώργος δηλαδή τον ρώτησε. Ήταν που δεν ήθελε να πάμε πάλι χώμα επειδή κουράστηκε. Ο μήνας έχει 28, είναι Οκτώβρης και ξεκινάμε την εκδρομή μας με δυο σάντουιτς από τα Everest στην τσάντα, μια φωτογραφική μηχανή, νερό και πάρα πολύ όρεξη για την Πάρνηθα. Δεν ξέρω πως βγήκαμε στο βουνό, πάντως υπάρχει μια δεξιά φουρκέτα κάποια στιγμή στον δρόμο της Πάρνηθας και είναι παρκαρισμένη μια Πυροσβεστική – δεν έχει μείνει τίποτα άλλο να κάψουν αλλά πάντως πήραν τα μέτρα τους. Εκεί είναι η είσοδος στον παράδεισο (όχι του Αμαρουσίου, είμαστε Πάρνηθα είπαμε). Στην αρχή ο χωματόδρομος είναι πολύ βατός, μπορείς να το βγάλεις και καθιστός το κομμάτι. Καθιστός αν έχεις βέβαια τις αναρτήσεις του KTM γιατί το Africa έχει τα χρόνια του Μάο στην πλάτη του και η ανάρτηση είναι σομιές πλέον (συγνώμη Γιώργο, πρέπει να πω την αλήθεια)… Βλέπουμε πολλούς πεζούς να κάνουν τη βόλτα τους και πάρα πολλούς ποδηλάτες. Χαιρετάμε τους ποδηλάτες και συνεχίζουμε για να χωθούμε πιο βαθιά στο βουνό. Το τοπίο στην αρχή είναι καταπράσινο. Μετά θες να βάλεις τα κλάματα. Όλα καμένα, όλα όμως, πλαγιές ολόκληρες κατακαμένες από την πύρινη λαίλαπα. Μόνο αν το δει κανείς από κοντά

Ανεβαίνοντας εκείνη την καταστροφική ανηφόρα. Πολλές φορές ακόμα την βλέπω στον ύπνο μου...

Τα παιδία παίζει. Ευτυχώς, εδώ δεν φαίνεται η τρύπα "πηγάδι" που έκανε το τζίν μου κατά το σάλτο μορτάλε

Στενόχωρο τοπίο...

Βλέποντας τον κόσμο με άλλο μάτι...

Κοιτάς το τοπίο, σκέφτεσαι πως ήταν όταν ήταν πράσινος ο κάθε λόφος και συνεχίζεις το ταξίδι σου...

Τα δέντρα πράσινα και πάλι χαρίζουν άλλη ομορφιά στο τοπίο. Πολύ όμορφη και εύκολη διαδρομή, ακόμα και για ελαφρά off μηχανάκια

καταλαβαίνει το μέγεθος. Η τηλεόραση μπορεί να είναι 42 ίντσες αλλά δεν σου "μιλάει" όπως μια πραγματική εικόνα που βλέπουν τα μάτια σου και όχι μια κάμερα. Το έδαφος εναλλάσσεται από απλό χωματόδρομο σε χώμα με πέτρες (παραλία φάση) και κάποιες φορές σε άμμο, ενώ υπάρχει για ποικιλία η γνωστή "κροκάλα εωσφόρος", αν πέσεις επάνω της σε πήρε ο διάβολος. Η διαδρομή φαίνεται πιο εύκολη από την προηγούμενη στον Λαγό και έχω πάει να φάω τα μούτρα μου χι φορές σε χώμα, άμμο και κροκάλα, το πιθανότερο επειδή όχι μόνο δεν ξέρω τι κάνω (βοήθειά μας) αλλά έχω και λάστιχα δρόμου που το μπροστινό προσπαθεί να με ρίξει σε κάθε ευκαιρία που του δίνεται… Στη διαδρομή υπάρχουν πολλές κλειστές μπάρες της πυροσβεστικής, σαν αυτές που έχουν τα παρκινγκ. Είναι κλειδωμένες και πρέπει να τις περνάμε από το πλάι, όπου βέβαια υπάρχει χώρος αλλά αν ήμουν μόνος δεν θα επιχειρούσα καν να τις περάσω. Ο Γιώργος έχει σεληνιαστεί (παράξενο γιατί δεν είχε φάει σέλινο λέει), περνάει τα πάντα και φτάνουμε σε ένα ξέφωτο, βγάζουμε τα σάντουιτς και του δίνουμε και καταλαβαίνει. Είναι τόσο ήρεμα, τόσο ήσυχα… Έχω να πάω τόσον καιρό τέτοια εκδρομή, που έχω γίνει δέκα χρόνια νεότερος με την μία – καλά, φαίνομαι και μικρότερος αλλά μην το κάνουμε θέμα. Αποφασίζουμε να βγάλουμε κάποιες action photos με τον υπογράφοντα να πηδάει από ένα μικρό λοφάκι προς τα παρκαρισμένα μηχανάκια. Μπούρδες δηλαδή για να περάσει η ώρα μας. Και συμβαίνει το μοιραίο. Όχι, δεν σκίζεται το ήδη σκισμένο τζίν μου στο καβάλο και όχι η τρύπα δεν είναι σαν το κεφάλι μου. Επιπλέον ούτε ο Γιώργος με κοροϊδεύει για τα χάλια μου και ούτε με τραβάει όσες φωτογραφίες μπορεί για να τις δημοσιεύσει στο facebook. Το προσπερνάω όμως σαν κύριος και κάνω την έκπληξη στον Γιώργο ο οποίος νομίζει ότι θα γυρίσουμε από την άσφαλτο (μπουχαχαχα). Στον γυρισμό υπάρχει ένα ωραίο κομμάτι με αμμώδες έδαφος ιδανικό για να παίξεις (και για να πέσεις). Η στροφή είναι δεξιά, με άμμο σε όλη την στροφή και στην έξοδο έχει ένα καμένο δέντρο στην μέση. Δεν ξέρω πως έγινε και νομίζω ότι είμαι σε αγώνα; Ότι φοράω τα πάντα και είμαι στο Dakar; Κάτι έπαθα τέλος πάντων κι εκεί που πηγαίνω χαλαρά βγάζω το πόδι μου, ανοίγω το γκάζι γυρνάει το μηχανάκι, κάπως το κάνει και μαζεύεται μόνο του και σταματάμε για λίγες φωτογραφίες. Όλοι ξέρουμε τι γίνεται μπροστά στον φωτογράφο, συνήθως πέφτεις. Δίνω τον καλύτερό μου εαυτό όμως, το πλαγιάζω, κατεβάζω κάτω όλες τις γνώσεις μου και σε μια στιγμή πάθους για ανάποδο ανοίγω πιο πολύ το γκάζι γλιστράει το μπροστινό, ανοίγω κι άλλο το γκάζι, το σώζω γυρνάει το μηχανάκι απ' την άλλη και πάω κατ' ευθείαν για το δέντρο που ήταν στην μέση του δρόμου, ίσα που προλαβαίνω να το στρίψω, κλείνω τα μάτια (δεν κλείνω το γκάζι όμως), κάμω μια τελευταία ευχή και σκάω πάνω στα κλαδιά του δέντρου. Είμαι με κλειστά τα μάτια, ακούω τον ήχο των κλαδιών που σπάνε, συνεχίζω να έχω κλειστά τα μάτια μου και περιμένω να πέσω. Περιέργως σταματάει ο θόρυβος και κινούμαι ακόμα με το μηχανάκι να κάνει κάτι ζογκλερικά από κάτω μου. Άρα; Άρα πρέπει να ανοίξω τα μάτια μου. Έχω περάσει μέσα από τα κλαδιά, ο Γιώργος γελάει σαν να μην υπάρχει αύριο και με πιάνει κι εμένα νευρικό γέλιο που δεν λέει να σταματήσει.

Συνεχίζουμε ακάθεκτοι από την ίδια χωμάτινη διαδρομή

και στην πρώτη διχάλα αλλάζω διαδρομή. Κατηφορική δεξιά κλειστή τίγκα στην πέτρα και παθαίνω το πρώτο μου σοκ. Η κατηφόρα είναι τύπου "κροκάλα Ε.Τ." με πέτρες από άλλον πλανήτη σε χρώμα και μέγεθος. Είμαι έτοιμος να λιποθυμήσω αλλά κρατώ σταθερό γκάζι και κοιτάω να δω που θα καταλήξω για να κουλουριαστώ σε περίπτωση πτώσης. Περνάω με κλάματα και επί τόπου σταματάω για να γυρίσω πίσω και να δω τι κάνει ο Γιώργος, τουλάχιστον να είμαι μάρτυρας της πτώσης του. Το καημένο το Africa αν είχε ψυχή να μιλήσει θα έγραφε κι αυτό σήμερα το δικό του διήγημα… Το περνάει χωρίς πολύ δυσκολία αλλά θέλει βίντεο για να δείτε την κίνηση των αναρτήσεων σε συνάρτηση με την κίνηση του Γιώργου για να καταλάβετε τι ακριβώς γίνεται και με πιάνουν τα γέλια. Συνεχίζουμε ακάθεκτοι τον Γολγοθά μας και στα δύσκολα κομμάτια είμαστε με τα πόδια κάτω (πτώση mode) και σε κάτι περίεργα βγάζω τα πόδια ενστικτωδώς μήπως και πέσω. Ο δρόμος αργότερα καθαρίζει πολύ, είναι πολύ βατός και τον βγάζουμε καθιστοί πάλι (το χρειάζεσαι ούτως ή αλλιώς) και βλέπουμε και δύο ελάφια. Μας βλέπουν κι αυτά και την κάνουν κατά το βουνό. Τα μοναδικά ζώα που είδαμε ήταν αυτά τα δύο ελάφια… Πολύ όμορφα και δεν τα προλάβαμε ούτε για μία φωτογραφία. Προσωπικά νόμιζα ότι αποκλείεται να δούμε ζωντανά σε μια τόσο κατεστραμμένη έκταση. Το πράσινο εμφανίζεται και πάλι και πραγματικά αλλάζει η διάθεσή σου! Καθόμαστε και συναντάμε κάτι πεζοπόρους που ψάχνουν μία σπηλιά η οποία ούτε που ξέραμε ότι υπάρχει και συνεχίζουμε τη διαδρομή μας προς τον πολιτισμό πλέον, αφού έχουμε μάθει από τους πεζοπόρους πως θα βγαίναμε από το βουνό. Πράγμα που δεν μου άρεσε ιδιαίτερα μιας και θα ήθελα και λίγο σκοτάδι στο βουνό, βενζίνη είχαμε, κάποτε θα βγαίναμε. Για να βγούμε πρέπει να περάσουμε την τελική αναμέτρηση (The final frontiers που λένε). Υπάρχει πάλι πυροσβεστική μπάρα. Δεξιά ανηφόρα με πλάτος λίγο μεγαλύτερο από αυτό του Africa. Μόλις ανέβει ο μπροστινός τροχός πρέπει να στρίψεις αριστερά και να περάσεις ανάμεσα από δύο σιδερένια κολωνάκια. Νομίζεις ότι τελείωσε; Κάτσε να δεις παρακάτω… Αν περάσεις τα κολωνάκια της συμφοράς και δεν φυτευτείς πάνω σ' αυτά, πρέπει να κατέβεις το σκαλοπάτι της μοίρας (ή της κακομοίρας, όπως θες το λες) το οποίο νομίζω ότι μόνο άλογο το κατεβαίνει. Εννοείται

Ο Γιώργος σε στιγμές Zen

Ο Γιώργος σε στιγμές Zen

Επιστροφή στο πράσινο, εδώ η διαδρομή γίνεται πάλι εύκολη

Στάση για φαγητό (10€), παρκάρισμα κάτω από τα δέντρα (free), νερό εμφιαλωμένο (0.5€), σκισμένο παντελόνι στο καβάλο (Priceless)...

Ο υπογράφων σε στιγμές αλλοφροσύνης. Τέσσερα πέντε περάσματα από το συγκεκριμένο σημείο ήταν ικανά να σε φτάσουν τους σφυγμούς σου σε τριψήφια νούμερα. Όχι τόσο από τον φόβο της απογείωσης, αλλά από το άγχος αν θα προλάβεις να σταματήσεις για τις επόμενες στροφές που ακολουθούσαν...

Το Africa, το KTM και ο Γιώργος

Παίζοντας με την άμμο (1). Μέχρι εδώ όλα καλά

πως δεν μπορείς να πάρεις φόρα γιατί θα φύγεις στο κενό απέναντι, οπότε μόλις κατέβεις πρέπει να στρίψεις δεξιά για να μπεις πάλι στον δρόμο. Σίγουρα κανείς δεν κατάλαβε το πώς είναι ο δρόμος, αλλά είχε βαθμό δυσκολίας χίλια διακόσια ας πούμε. Ο Γιώργος κάνει την μαγική κίνηση και το ανεβαίνει με σχετική ευκολία, περνάει μέσα από τα κολωνάκια και φτάνει στο σκαλοπάτι της μοίρας όπου το Africa βρίσκει κάτω. Το παλεύει για πολύ λίγο, κατεβαίνει, πηγαίνει μπροστά και είμαι σίγουρος ότι θα με αφήσει και θα φύγει. Έχει χαθεί κάθε ίχνος εγωισμού από μέσα μου, μας βλέπω πλέον σαν αδέρφια, φίλους αδερφικούς βρε παιδί μου και τον φωνάζω να έρθει να πάρει το KTM και να κάνει το ίδιο. Ο Γιώργος σαν πραγματικός μέντορας μου δίνει οδηγίες και με πείθει να προσπαθήσω. Είμαι σίγουρος ότι θα πέσω (έχω δει video στο youtube για το πώς πέφτεις σε παρόμοιες περιπτώσεις) και προσπαθώ να σκεφτώ πώς θα γίνει να μην γίνω σουβλάκι στα κολωνάκια. Παίρνω φόρα, ανεβαίνω, δεν κλείνω το γκάζι, στρίβω, ανεβαίνει το πίσω μέρος, γλιστράει, ανεβαίνει, έχω περάσει μέσα από τα κολωνάκια και καταλήγω στην φυλακή όπου πρέπει να τραβήξω κάρτα για να βγω μιας και δεν έχω λεφτά… συγνώμη το μπέρδεψα με monopoly, έχω τη χαρά μου τώρα, άσε με… Είμαι ο Peterhansel της Νέας Σμύρνης κι ας λέει ότι θέλει ο Γιώργος. Φτάνει η ώρα για το σκαλοπάτι της μοίρας όπου το KTM δεν βρίσκει αλλά η χαρά μου έφταιγε; Η αναμπουμπούλα από το σκαλοπάτι; Πήρε παραπάνω φόρα το KTM; Κάτι έγινε και φεύγω κατά τον γκρεμό στρίβω το τιμόνι, μου φεύγει το πόδι κρεμιέμαι από την σέλα (δεν κλείνω όμως το γκάζι το θηρίο) και συνεχίζω κανονικά ακούγοντας τα γέλια του Γιώργου από πίσω…

Ο δρόμος για τον πολιτισμό είναι κοντά. Απειλητικά κοντά και σε λίγο φτάνουμε στην άσφαλτο, όπου και κάνουμε στάση σε ένα ψηλό λοφάκι για να δούμε τη θέα. Αυτό που είναι απίστευτο σε όλη την συγκεκριμένη φάση είναι η γυφτιά μας. Όχι εμένα και του Γιώργου, αλλά των ανθρώπων που μας περιβάλλουν. Ανεβαίνουμε σε ένα βουναλάκι που δύσκολα ανέβαινες ακόμα και με τα μηχανάκια μας. Με αυτοκίνητο δεν υπήρχε το έργο και με φορτηγό το μπορούσες να το κάνεις αλλά, λογικά, δεν υπήρχε λόγος. Κάποιος συνάνθρωπος λοιπόν, πήρε το φορτηγάκι του και πήγε και άδειασε ότι μπάζα είχε στην κορυφή αυτού του λόφου. Νιπτήρες, τζάμια, πόρτες, καρέκλες, ξύλινα πατζούρια, όλα εκεί. Χωρίς κανένα νόημα να μολύνεις την κορυφή του λόφου… Τα ίδια μπάζα αντικρίσαμε και στον Λαγό και προσπαθούσα να το ξεχάσω. Βγάζουμε κάποιες φωτογραφίες υπό την σκιά των μπαζών και κατεβαίνουμε το βουνό για να φύγουμε. Μετά από 500 μέτρα κάνει κάτι μπαφ μπουφ το KTM και μου σβήνει. Μπράβο, λέω. Δυο εντουράδες και πάμε για σέρβις… Κορνάρω στον Γιώργο οποίος δεν ακούει, έχω αρχίσει και σκέφτομαι έξοδα, πώς θα γυρίσουμε σπίτι, ποιός παίρνει το KTM από την Πάρνηθα, ποιός πληρώνει για ανταλλακτικά και άλλα τέτοια ευτράπελα και ευτυχώς που ήταν κατηφόρα και μόλις φτάνω τον συνάδελφο και φίλο μοτοσυκλετιστή Γιώργο του λέω: "Για κάποιο παράξενο λόγο, μόλις έμεινα και δεν παίρνει μπροστά το ρημάδι". Αρχίζει τα γέλια, καταλαβαίνω ότι την έχει κάνει την μετζεσόλα του και κοιτάω το ρακόρ της βενζίνης όπου το έχει γυρίσει στο off. Γνήσιος Έλληνας, αρχίζω τα Γαλλικά μέσα στη μέση του

Η πεντάμορφη

Ο Γιώργος συγκρίνοντας το KTM με το Africa

Παίζοντας με την άμμο (2). Εδώ γλυτώσαμε την πτώση, αλλά πάμε κατ' ευθείαν για το δέντρο, κάτι που (ευτυχώς) δεν πήρε ο φακός.

Το τέρας

δρόμου ενώ ο Γιώργος γελάει. Το KTM παίρνει επιτέλους μπροστά και γυρνάμε το βράδυ στο σπίτι, προσωπικά αρκετά κουρασμένος από τη διαδρομή αλλά με ένα μόνιμο χαμόγελο στη μούρη μου από τις εικόνες που πήρα. Είναι πιασμένα τα πόδια μου, οι γάμπες μου και κάτι πρέπει να έχει πάθει η πλάτη μου γιατί δεν λέει να ισιώσει με τίποτα από την κούραση, αλλά έχω μπει Google Earth, είδα που πήγαμε, βρήκα απίστευτες διαδρομές και είμαι έτοιμος για το Level 3. Γιώργο ετοιμάσου! <<

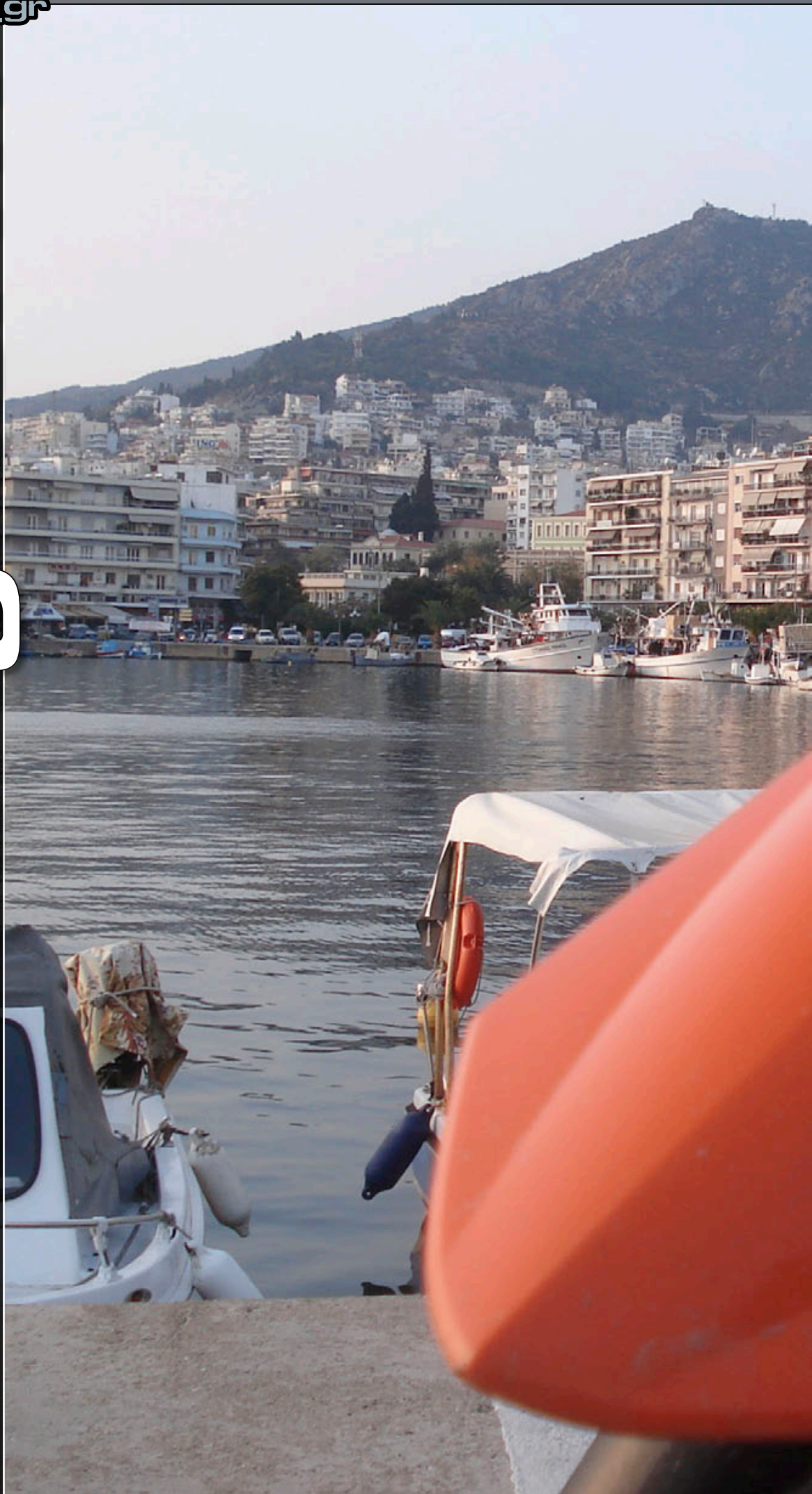
Η πρεμία είναι κάτι που δεν μπορεί να καταλάβει κανείς αν δεν πάει εκεί... Μόνο τα φαντάσματα των δέντρων είναι εκεί για να ταράξουν τη γαλήνη

Στην κορυφή του κόσμου. Τουλάχιστον έτσι αισθάνεσαι...

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
G 450 X
BMW Hellas AE
www.bmw-motorrad.gr
The Ultimate Riding Machine
BBDO ATHENS
UNSTOPPABLE
ΑΣΥΓΚΡΑΤΗΤΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ
Η νέα αγωνιστική enduro BMW G 450 X με νέο μονοκύλινδρο κινητήρα 450cc με 52 hp και βάρος 111kg, έρχεται να σου προσφέρει τον απόλυτο έλεγχο στις πιο ακραίες συνθήκες. Με σύστημα ψεκασμού καυσίμου, ηλεκτρική μίζα και πιστοποίηση EURO III (41 hp), η BMW G 450 X φέρνει το μέλλον στους αγώνες enduro.
Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών: Τηλ.: 210 9118000
Υπηρεσίες Χρηματοδότησης και Ασφάλισης από την BMW Financial Services.
Επωφεληθείτε από το πρόγραμμα οδικής βοήθειας BMW Mobile Care για 5 χρόνια δωρεάν.

long term

Το 690 πάει Ραφήνα και το 950 αλλάζει βάση, εξορμώντας πλέον από τη Θεσσαλονίκη



Δέλεαρ

Μπορεί ένα μονοκύλινδρο Αυστριακό SM να δελεάσει έναν δαγκωμένο τετρακύλινδρο στρητά, που πίνει νερό στο όνομα των Ιαπώνων; Εύκολα απ' ότι φαίνεται...

κείμενο: Νίκος Παρασκευόπουλος, **φωτο:** Φωτεινή

Κι εκεί που ζεις αμέριμνος την ζωή σου, χτυπάει το τηλέφωνο και ακούς "KTM690SM, test ride, είναι διαθέσιμο αν μπορείς..." Η πρώτη σκέψη είναι "εγώ σε πάνω σε KTM τελικά; Θα το πάρω;" αλλά από το στόμα βγαίνει η απάντηση "Πότε;"
Παρασκευή απόγευμα φτάνω στο σημείο συνάντησης και αφήνω το αγωνιστικό παπί δίπλα σε ένα μαύρο με λίγο πορτοκαλί 690... η αλήθεια είναι ότι ποτέ δεν είχα KTM, ποτέ δεν είχα μονοκύλινδρο (παρά μόνο ένα AX για λίγες μέρες που με πήγε και με έφερε στους Γαργαλιάνους, πρόπερσι το καλοκαίρι κι ακόμα πονάνε τα μαλακά μου μόρια). Είμαι συνηθισμένος σε Street μηχανές. Από τότε που ξεκίνησα να οδηγάω μηχανάκια μόνο τέτοια είχα, από το SuperFour μέχρι σήμερα με το CBR 954. Τετρακύλινδρα κι ασφάλτινα. Τα συναισθήματα λοιπόν πριν το καβαλήσω για πρώτη φορά είναι ανάμεικτα: λίγο το όνομα KTM (με τα όσα έχουμε ακούσει μεταξύ σοβαρού κι αστείου), λίγο το μονοκύλινδρο με τα 654cc και τα αρκετά άλογα που το σέρνουν. Όλα αυτά όμως τα ξεχνάς όταν ανεβαίνεις επάνω.
Η πρώτη εντύπωση; Λεπτό. Μετά αρχίζουν τα υπόλοιπα, το τιμόνι είναι μεγάλο και ίσιο, η θέση οδήγησης παράξενη. Βάζεις μπροστά και περιμένεις να εμφανιστεί η πρώτη παυλίτσα στην ένδειξη θερμοκρασίας στα πορτοκαλί ψηφιακά όργανα πριν κουμπώσεις την πρώτη και ακούς έναν ήχο από τις δύο μαμά εξατμίσεις που δεν θυμίζει KTM... τα έχεις συνηθίσει να τα βλέπεις και να τ' ακούς με Ακράποβιτς. Κουμπώνεις την πρώτη και αρχίζεις να κυλάς. Χαλαρά Νίκο, γιατί δεν ξέρεις το μηχανάκι, δεν ξέρεις και τα Brembo μπρος και πίσω φρένα του. Ξεκινάω από Χολαργό και πρέπει σε 10 λεπτά να είμαι Βύρωνα για ένα ραντεβού. Κάπου στον δρόμο όμως καταλαβαίνω ότι έχω ξεχάσει το κινητό μου στο σημείο μηδέν (0). Και ξαφνικά όλα μεταμορφώνονται... ανοίγω το γκάζι και τα χέρια μου μακραίνουν. Είμαι Κατεχάκη μπροστά στο 251 και ο μπροστά σηκώνεται. Στη Μεσογείων ο πίσω τροχός χάνει πρόσφυση με το παραμικρό άτσαλο άνοιγμα του γκαζιού... είσαι ψηλά και βλέπεις τα πάντα. Μετακινείσαι ανάμεσα στα αυτοκίνητα με χαρακτηριστική ευκολία. Τελικός χρόνος από την πλατεία Γουδή πίσω στο Χολαργό και καπάκι στο Βύρωνα; Δέκα λεπτά, χωρίς να έχω ιδρώσει και με ένα χαζοχαρούμενο χαμόγελο στο πρόσωπο. Τέτοιο χαμόγελο είχα και στην στρογγυλή πλατεία του Ιλίου όταν κατάλαβα ότι έμπαινα με πολλά και κατέβασα 2 ταχύτητες με αποτέλεσμα ένα όμορφο ντριφτ με ανάποδο... για πρώτη φορά στη ζωή μου και με τα μάτια μου να θέλουν να βγουν από τις κόχες τους, μην πιστεύοντας ότι εγώ έκανα κάτι τέτοιο με τα στρουμφ απέναντι να κοιτάνε. Αν διαβάζουν, υπόσχομαι να μην το ξανακάνω.
Με τέτοιο χαμόγελο είμαι ακόμα και τώρα που το μηχανάκι με περιμένει έξω να πάω να το δώσω πίσω. Είμαι και χαρούμενος και στεναχωρημένος. Δεν θέλω να το δώσω. Γιατί; Γιατί όσο το είχα μέσα στην Αθήνα, το 690 αποδείχτηκε αυτοκράτορας στην μετακίνηση. Χωράει παντού, ανεβαίνει παντού, έχει αστείρευτο γκάζι που ξεκινάει από το ρελαντί και βγαίνει άφθονο μέχρι τα κόκκινα. Αν δεν θες να ταπεινώσεις το μηχανάκι που βρίσκεται δίπλα σου, δεν χρειάζεται να αλλάξεις ταχύτητα. Απλά άνοιξε το γκάζι. Ανάλογα τι έχεις μέσα θα σκορτσάρει λιγότερο ή περισσότερο και ξαφνικά τα χέρια σου και πάλι θα μεγαλώσουν προσπαθώντας να κρατηθούν

στο τιμόνι. Θέλει λιγάκι προσοχή σε γλιστερούς δρόμους και κυρίως πάνω στις υπέροχες με λευκές διαγραμμίσεις γιατί ο πίσω κάνει τα δικά του. Τα φρένα του είναι απλά άριστα. Αρκετά προοδευτικά αλλά και δυνατά. Παραείναι δυνατά για την άσφαλτο των Αθηνών με αποτέλεσμα αν το παρακάνεις να γλιστράει ο πίσω ή να νοιώθεις ότι ετοιμάζεσαι να χάσεις το μπροστινό. Σε καλή άσφαλτο, τι να πει κανείς... δεν είχα ξανακάνει έντο. Δεν ήταν θεαματικό αλλά το "κλακ" του πίσω τροχού όταν έκατσε και πάλι στο δρόμο ακούστηκε όμορφα. Η βόλτα συνεχίστηκε στην ωραιότατη Αττική Οδό στο δρόμο για την Ραφήνα, δικάβαλο πλέον. Ε και; Δεν κατάλαβα ότι είχα συνεπιβάτη πίσω, το γκάζι στην Αττική ήταν πάλι πολύ κι αστείρευτο, οι προσπεράσεις αβίαστες και γρήγορες, ενώ οι κλίσεις της μηχανής οδηγώντας την στρητάδικα είναι μεγάλες.

Στη Ραφήνα έχει χωματόδρομους. Από τους απλούς βατούς πατημένους, μέχρι την κατηφόρα με κλίση πάνω από 15% με χώμα, κροκάλες και νεροφαγώματα που οδηγούν στο πάρκινγκ του σπιτιού εκεί. Με το 954 την ανεβοκατεβαίνω με 1η και με 2-3 km/h με φόβο ψυχής μην γλιστρήσει. Και εννοείται πάντα μόνος μου. Με το 690 δικάβαλος. Με 2α, με 3η, δεν έχει σημασία... το KTM δεν καταλαβαίνει τίποτα. Δεν κοπανάει το τιμόνι του, οι αναρτήσεις του χωρίς να είναι κι ιδιαίτερα μαλακές καταπίνουν τις ανωμαλίες λες και είσαι απλά σε κακή άσφαλτο. Στο χώμα ξεχνάς το πίσω φρένο γιατί ο πίσω τροχός μπλοκάρει απότομα με το παραμικρό πάτημα. Βέβαια, δεν έχω ξαναοδηγήσει μηχανή σε χώμα και δεν ξέρω πως και τι πρέπει να κάνεις εκεί. Πάντως, για κάποιον ανίδεο από κροκάλα όπως εμένα, το KTM μου επέτρεψε να κινηθώ σβέλτα σε χωμάτινους δρόμους χωρίς κανένα πρόβλημα. Το βράδυ τα φώτα του είναι υπεραρκετά σε πόλη και έκτος πόλης, επιτρέποντάς σου να κινείσαι με άνεση κι ασφάλεια.

Το καλύτερο; Το μηχανάκι σε βάζει την πρίζα. Θες η θέση οδήγησης, θες το ζύγισμά του, θες το γκάζι του, σε κάνει καμιά 20 χρόνια νεώτερο (αν κοντεύεις τα δεύτερα άντα). Είναι ο αυτοκράτορας της πόλης. Ποια SS, on-off, παπιά, σκούτερ ή άλλα μαμά SM (υποθέτω γιατί δεν τα έχω οδηγήσει, φαντάζομαι ότι τα μεγάλα δικύλινδρα της KTM το έχουνε το 690 για πλάκα αλλά πάμε αλλού). Τίποτα μα τίποτα δεν συγκρίνεται μαζί του μέσα στην πόλη (και σε πολύ σφιχτά στροφιλίκια, υποθέτω, γιατί δεν είχα τον χρόνο να το διαπιστώσω). Αν είσαι νέος που κυκλοφορείς αποκλειστικά μέσα στην πόλη ή, άντε και το πολύ, λιγάκι πιο έξω το υδρόψυκτο 690 είναι η

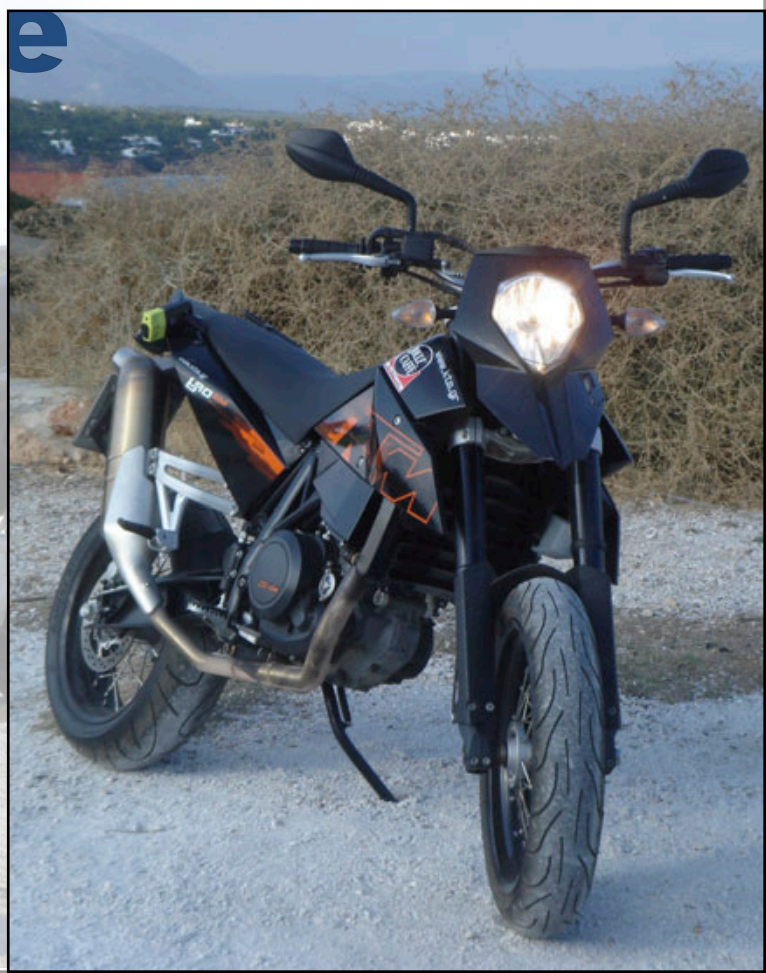
Παίζει και στην Αττική, ακόμα και δικάβαλο

Η Αμελί δεν πήγε βόλτα τελικά, αλλά γαύγιζε κατενθουσιασμένη στο KTM

τέλεια λύση. Ακόμα και στην πίστα των Μεγάρων πολλοί θα εκπλαγούν από αυτά που μπορεί να κάνει στα χέρια αυτών που ξέρουν να οδηγούν SM. Για κάποιον που θέλει παραπάνω πράγματα, έχει νόημα ως επιλογή μόνο ως δεύτερη μοτοσυκλέτα. Η τιμή του είναι λιγάκι τσουχτερή βέβαια, αλλά η ποιότητα συνολικά σε κινητήρα, όργανα, πλαστικά, φρένα, τα πολλά του άλογα κλπ σε κάνουν να καταλάβεις πως ότι δίνεις παίρνεις. Και με τα 8.900€ που έχει παίρνεις πολλά...
Αρνητικά; Χμ, το πρώτο που μου έρχεται στο μυαλό είναι ότι μου έσβησε 2-3 φορές όταν πλησίαζα σε φανάρι να σταματήσω ρολαριστός με νεκρά. Νεκρά. Να και κάτι άλλο που στη αρχή με χάλασε, στην συνέχεια με μπέρδεψε αλλά μετά από λίγο το ξέχασα αλλά as το αναφέρω: η θέση της νεκράς είναι ευαίσθητη. Είναι τόσο "μαλακό" το κιβώτιο που για να βρεις νεκρά από 1η ή 2α πρέπει απλά να ακουμπήσεις πολύ απαλά το λεβιέ των ταχυτήτων. Η σέλα δεν θα με πείραζε να ήταν λιγάκι πιο φαρδιά γιατί σε κάνει να θυμάσαι μύες που έχεις ξεχάσει και είναι λιγάκι άβολη, ενώ συνεχίζει να μου φαίνεται περίεργο να βλέπω την εκτεθειμένη φίσα πίσω από το λαιμό.
Τι παραπάνω θα ήθελα από το 690; Ευκολάκι... Δύο Ακράπες να μην ακούω τον ήχο του κινητήρα και να με ακούνε οι άλλοι τριγύρω μου. Α, ναι... και κάτι ακόμα. Κάποιος να μου το κάνει δώρο στα γενέθλιά μου τον Δεκέμβρη.

Να ευχαριστήσω την KTM και το eBike που έκαναν την ζωή μου πάνω σε μηχανή μια όμορφη εμπειρία. <<

Το παίζει σοβαρός, αλλά ο Νίκος ξανάνιωσε με το 690



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

MERRY CHRIST

ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΟ
BAZAAR

ΜΟΝΟ ΓΙΑ 10 ΗΜΕΡΕΣ 15-24 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ
από 9.00'-20.00' στο υπόγειό μας...
οι τιμές παίρνουν την κατηφόρα!!!

ΔΕΡΜΑΤΙΝΕΣ ΟΛΟΣΩΜΕΣ ΦΟΡΜΕΣ
από €399

ΣΥΝΘΕΤΙΚΑ ΣΑΚΑΚΙΑ
από €69

SPYKE FEEL THE SPEED · FREY daytona · Schuberth HEAD PROTECTION TECHNOLOGY · ROOF · HEPCO & BECKER · KBC

15-24

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΣΤΟΚ

ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΣΟΚ

ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΑΥΤΟ ΤΟ ΔΕΚΑΗΜΕΡΟ

το κορυφαίο κράνος **SCHUBERTH S1**

από €499 **ΜΟΝΟ €330**

και το ανοιγόμενο **CONCEPT**

από €399 **ΜΟΝΟ €200**

ΜΠΟΤΕΣ
από €50
ΓΑΝΤΙΑ
από €15

ΚΡΑΝΗ FULL FACE
από €50
ΚΡΑΝΗ M/X
από €50

Eliofil S.A. GROUP OF COMPANIES

• MOTORCYCLES
• SPARE PARTS
• ACCESSORIES

Κεντρική διάθεση αξεσουάρ - Έκθεση:
Καζαντζάκη 6, Αγ. Ανάργυροι, Τηλ: 210 8547681-2, Fax: 210 8547480

KTM 950 Supermoto

Love @ first Ride

Πέντε μέρες ευτυχίας! Όταν αποδεχθείς ότι είσαι streetfighter θες να καβαλήσεις σίγουρα ένα SM. Πόσο μάλλον ένα θηρίο που λέγεται KTM και φοράει LC8. Οποία ευχαρίστησις...

κείμενο: Θανάσης Τσαούσης, **φωτο:** Θανάσης Τσαούσης

Θέλω πάντα να πιστεύω ότι ανήκω στην κατηγόρια αυτών που το 90% βρίζουν στο δρόμο. Αυτών που ίσως σε τρομάξουν λίγο στα φανάρια, που η κυρά Καλλιόπη θα τραβήξει την τσάντα με δύναμη και θα την κολλήσει στους ώμους όταν θα δει την μηχανή να κατεβαίνει τις σκάλες, που τα οχήματα που ακολουθούν θα κόψουν ταχύτητα μην τυχόν και αυτό το ανώμαλο δεξιά αριστερά με στείλει πακέτο στον άθικτο προφυλακτήρα τους.

Οι συνθήκες του δανεισμού του 950 δεν ήταν οι καλύτερες. Τρίτη 11 Νοεμβρίου, η Έφη είναι άσχημα και στο σπίτι η κατάσταση είναι χαοτική. Ακόμα και οι γάτες προσπαθούν να καταλάβουν γιατί η ένταση είναι τόσο μεγάλη!
Οκ. Ήρθε η ώρα όμως να το πάρω. Βγαίνω στον δρόμο να πάω στην δουλειά μου, μεσημέρι. Στο πρώτο φανάρι να σου και ένα μικρό αδελφάκι. Το κοιτάει ο τύπος και μου κάνει ένα νόημά του στιλ "αυτό πρέπει να γαμ... . Δεν του δίνεις μια γκαζιά να χαζέψουμε κι εμείς;". Έτσι κι έγινε. Οι 2 κύλινδροι αντέδρασαν αμέσως και ο φίλος έφυγε κοιτώντας με από τους καθρέφτες. Πολλή η δύναμη. Πού να ξεκολλήσει το θηρίο όταν του κλειδώνεις το γκάζι; Θέλει σεβασμό. Εδώ που τα λέμε και τα λάστιχα του ήταν σε ψιλό άθλια κατάσταση. Αφήνοντας λίγο και δίνοντας στη συνέχεια έχασα το φως μου. Είναι να μην ξυπνήσει. Δίνει τη δύναμη από πολύ χαμηλά, γεμίζει γρήγορα και είναι πολύ εκπαιδευμένο να ακούει όλες σου τις εντολές. Χωρίς να το καταλάβω περίμενα το "φίλο" στο επόμενο και έριχνα και μια ματιά στο κινητό γιατί χτυπούσε ασταμάτητα. Βλέπεις ήταν 14.00 η ώρα και όλοι περίμεναν να ακούσουν τα νέα από την εντατική. Η βόλτα ήταν πολύ μικρή όμως. Δεν μου είπε και πολλά. Φτάνοντας στη δουλειά έκλεψα λίγο χρόνο να το ψάξω στο διαδίκτυο. Άντε να τελειώνουμε να δούμε πως ντριφτάρει. Φαίνεται πολύ απλό από το youtube! Διάλεξα λοιπόν με μεγάλη ευκολία τον δρόμο της επιστροφής για το σπίτι. Δεν είναι και δύσκολο στη Θεσσαλονίκη. Όλοι οι δρόμοι είναι γυαλί. Πρώτο ντριφτ δεξιά γιατί με κάνει να νιώθω πιο ασφαλής. Έμεινα με ανοιχτό το στόμα και ως συνήθως την ώρα της μαλακίας μου έβγαζα κραυγές νικητή. Κάγκουρας της πόλης είπαμε. Με πτυχίο.

Το έργο αυτό συνεχίστηκε για 10-15 λεπτά. Το μηχανάκι είναι φτιαγμένο για αυτό. Η ασφάλεια που σε κάνει να νιώθεις σε τραβάει να το φτάσεις στα όρια. Υπακούει άμεσα σε κάθε σου εντολή, πολύ δύσκολα θα σε προδώσει αν το σεβαστείς. Είναι ένα ποδήλατο πόλης με κόντρα πετάλι. Σταματάει και ξεκινάει όπως του πεις. Σε καμία στιγμή δεν ένιωσα φόβο. Αφήνιαζε σε όλο το πλάτος του δρόμου χωρίς να χάνει εκατοστό. Ναι όλα ωραία, αλλά δεν κάθεται κάτω. Πρώτη, δευτέρα, τρίτη, τετάρτη και ακόμα ουρανό δεν βλέπει. Είναι πολλή η δύναμη για να σηκωθεί σε τέτοιους δρόμους. Το είχα προβλέψει βέβαια. Το δεύτερο κομμάτι του γυρισμού ήταν ακριβώς ό,τι χρειαζόμουν. Να πω ότι μ' έμαθε να κάνω σούζα; Ε ναι, είναι η αλήθεια. Τέρμα η πίεση, το παίξιμο στον συμπλέκτη και η μικρές ταχύτητες. Γλυκά το γκάζι και όποτε του πεις πάλι αυτό θα ακούσει. Αυτή είναι ζωή… Ουφ. Γύρισα σπίτι και αφού έμαθα τα τελευταία νέα έπεσα σε συλλογισμούς. Το πάρτι δεν είχε τελειώσει ακόμα. Έκανα ένα δυο τηλέφωνα για να οργανωθεί η μίνι περιπλάνηση με το θηρίο.

Ο πρώτος μας δοκιμαστής, με ασορτί εορταστικό μπλουζάκι

Ο συνοδοιπόρος μας έφτασε από την Αθήνα και έστησα το σενάριο να βρούμε το ένα μηχανάκι για αυτόν. Όλα καλά και ξεκινάμε Σάββατο πρωί για Καβάλα, μια εκπαιδευτική εκδρομή με χαρακτήρα ερωτικό. Εγώ καβάλα στον έρωτα τον τελευταίων τεσσάρων ημερών και ο άλλος εκδρομή στην Καβάλα για τον διαδικτυακό του έρωτα!

Στο δρόμο με ταχύτητες 160-210 km/h άρχισα την κλάψα. Το R1 άνετο και ο Γιώργος το ένα χέρι στο ντεπόζιτο, εγώ να παλεύω με τον ταύρο (αέρα). Εκεί αρχίζεις και καταναείς λίγο ότι μηχανή δεν είναι μόνο το παιχνίδι στον πάγο. Το απόλαυσα ιδιαίτερα γιατί η σταθερότητά του ήταν στον βαθμό που και πάλι ένιωθες ασφάλεια. Στις ωραίες στροφές, αν και λίγες, έμεινα λίγο πίσω γιατί κάτι δεν μου πήγαινε καλά. Μετά από ώρες πήραμε χαμπάρι πως όλο το ταξίδι σχεδόν πήγαινα με ένα πίσω λάστιχο τρυπημένο εκτός από κατατα-λαιπωρημένο. Σκυλί όμως. Έμπαινε μια χαρά. Δεν έπεσε ο ρυθμός καθόλου.
Στον γυρισμό με λίγο πιο γρήγορο τέμπο και μια δυο φορές που "τσάκωσα" το φρένο όλα δούλευαν ρολόι εκτός του αυχένα μου (που, να 'ναι καλά ο Δημήτρης, έτριβε όλο το πρωί της Κυριακής) και το μπουφάν που είχε άπειρα μυγάκια από την κοιλιά και πάνω παρ' όλο που ήμουν όσο πιο σκυφτός μπορούσα.
Γυρίσαμε. Το κλείδωσα και ήξερα πως αν είχα την πολυτέλεια θα το είχα σίγουρα στο γκαράζ μου – αν βέβαια με άφηνε και η μαμά-συνείδηση με τη μαμά-Ducati ! <<

Είπαμε
Love at first RIDE!

Το παίρνω γιατί:
- Είμαι κάγκουρας
- Οδηγική συμπεριφορά
- Design
- Κατανάλωση
- Οδηγώ στην πόλη
- Χωράει κι η πιο χοντρή μου φίλη
- Είναι αθόρυβο

Δεν το παίρνω γιατί:
- Είναι τρομακτικά δυνατό για την πόλη
- Θέλω στροφόμετρο
- Πονάει ο αυχένας μου στα ταξίδια
- Δεν κάνει θόρυβο
- Δεν μου αρέσει η σούζα κ το ντριφτ

Γκουντούφας

accessories

Βάση πινακίδας
Valtermoto €95
LLS €85

Τσάντες ταξιδίου
Tank-bag Bagster €120
Σαμάρια Bagster €120

Κάλυμμα Τεπόζιτου
Bagster €120

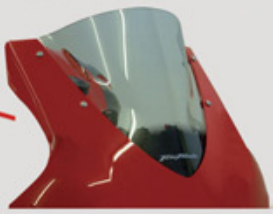
Αντίβαρα Τιμονιού
Valtermoto €40

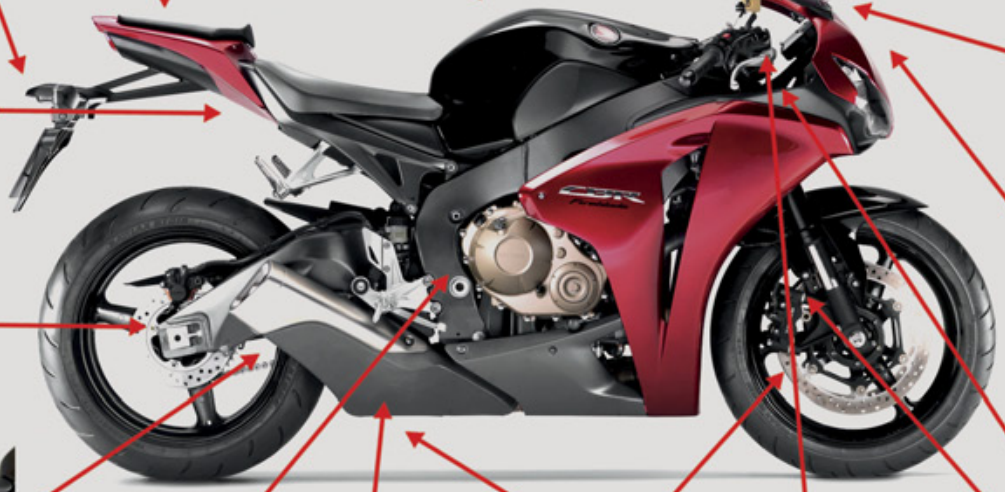
Βίδα Τιμονιού Ergal
Valtermoto €21

Βίδες Προφόρτισης Ergal
Valtermoto €36

Undertail
Ermax €144

Ζελατίνα DoubleBubble
Ermax €140
Puig €195
Valtermoto €104





Όργανο πίεσης & θερμοκρασίας ελαστικών
Zadi €180

Βίδες στήριξης
Valtermoto €30

Μανέτες Σπαστές Ergal
IRC €150

Εξατμίση
Scorpion Titanium €910
Remus Titanium €590
Arata Full Sustem €1740

Τάπα λαδιού Ergal
Valtermoto €28

Ρυθμιζόμενα Μαρσπιέ
Valtermoto €400
Arata €495

Κιτ σωληνάκια υψηλής πίεσης
Valtermoto €224

Όργανο ένδειξης ταχυτήτων
GP Crono €95

Μανιτάρια
Valtermoto €93

ΜΑΘΕΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΑΣ

ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

Μιχαλακοπούλου 118 | www.goudoufas.gr | info@goudoufas.gr

Ώρες λειτουργίας | Δε-Τε 9.00-4.00 | Τρι-Πε-Πα 9.00-8.00 | Σα 10.00-3.00

mototech

racing

Ένας τεράστιος (με κάθε έννοια πλην του σωματικού μεγέθους) αναβάτης μας αποχαιρέτησε. Ο Troy Bayliss αποχώρησε από την ενεργό δράση με έναν ακόμη Παγκόσμιο τίτλο

SUOMY
DUCATI
CORSE
ADVANCE
DATACOL
xerox
ARLEN NESS
GNUTTI

Πράσινα Άλογα

Για να μπορέσουμε να δούμε πιο μακριά στο μέλλον, πρέπει να εστιάσουμε την προσοχή μας πιο έξω από το σύνηθες οπτικό μας πεδίο. Στον χώρο της μοτοσυκλέτας, για παράδειγμα, οι εξελίξεις στην πλειοψηφία των περιπτώσεων έχουν ήδη δρομολογηθεί και αντιγραφεί από τον αυτοκινητόκοσμο. Εκεί φορέθηκαν τα πρώτα δισκόφρενα (μετά τα αεροπλάνα φυσικά), εκεί εφαρμόστηκε πρώτα το ABS, στον ίδιο χώρο εξελίχθηκαν όλα αυτά τα ηλεκτρονικά βοηθήματα όπως τα σειριακά κιβώτια, τα συστήματα ελέγχου πρόσφυσης, οι ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις. Κοιτώντας προς τα κει, λοιπόν, ίσως ρίχνουμε μια ματιά προς το μέλλον (και) της μοτοσυκλέτας.

Αυτό που παρατηρώ τα τελευταία χρόνια στις πίστες των αυτοκινήτων είναι μια σαφέστατη διάθεση για χρήση εναλλακτικών καυσίμων η οποία εκφράζεται πρωτίστως με τη χρήση ηλεκτροκινητήρων σε υβριδικές διατάξεις. Μήπως ξαφνικά οι αγωνιστικές ομάδες απέκτησαν οικολογική συνείδηση; Κάθε άλλο, φαντάζομαι πως δεν πρέπει να υπάρχουν πιο "βρώμικα" οχήματα στον κόσμο από τα αγωνιστικά – ίσως εξαιρουμένων των ελληνικών λεωφορείων και φορτηγών…

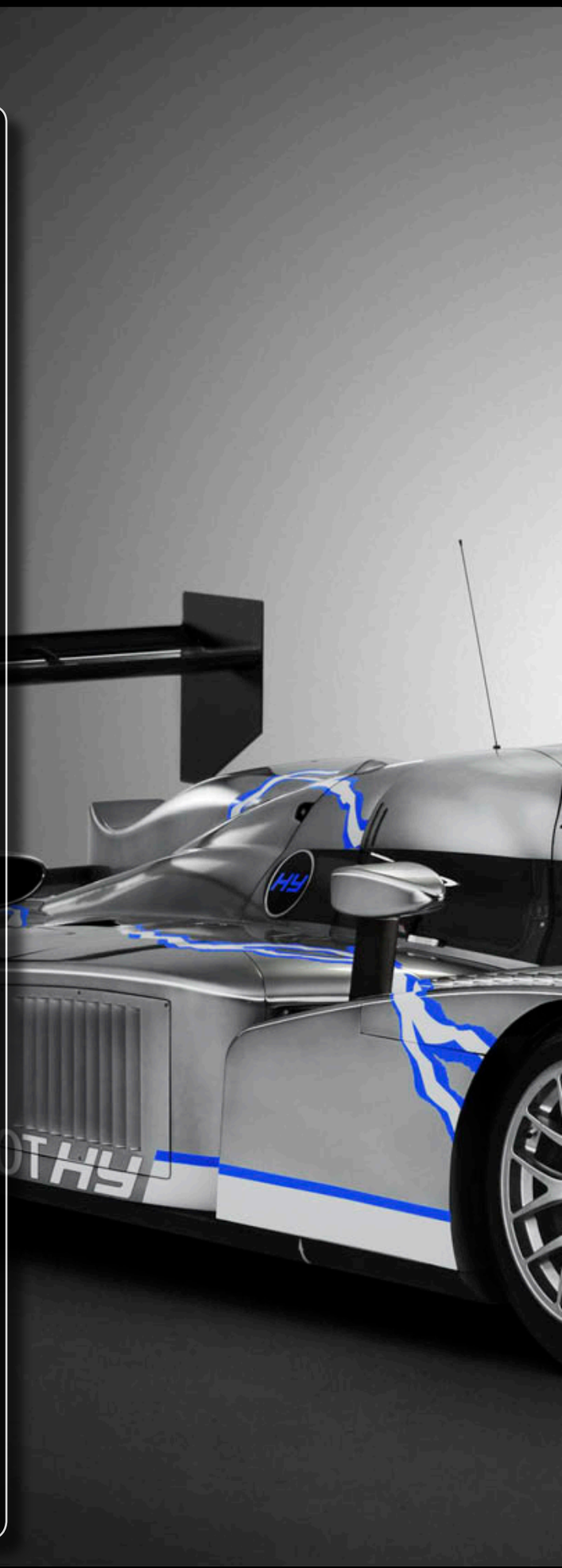
Υπάρχει ωστόσο μια απλούστατη λογική. Η σύμπραξη ενός ηλεκτρικού κινητήρα με τον παραδοσιακό εσωτερικής καύσης σημαίνει περισσότερη δύναμη χωρίς αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου, συχνά δε, επιτυγχάνοντας και μείωση. Έτσι σκεπτόμενη η Peugeot παρουσίασε πρόσφατα το 908 HY (www.peugeot-sport.com/908HY/en/index.html), ένα υβριδικό αγωνιστικό που βασίζεται στο 908 HDi FAP, το αυτοκίνητό της που κατέλαβε τις δύο χαμηλότερες θέσεις στο βάθρο του φετινού 24ωρου αγώνα αντοχής στο Le Mans. Παρέα στον 5.5 λίτρων ντιζελοκινητήρα των 700 ίππων, ήρθε να κάνει μια ηλεκτρική μονάδα 60kW που τροφοδοτείται από μια συστοιχία 600 μπαταριών ιόντων λιθίου και διαθέτει το σύστημα KERS (Kinetic Energy Recovery System), το οποίο επαναφορτίζει τη μπαταρία καθώς αυτή χρησιμοποιείται. Κανονισμών επιτρεπόντων, αυτό το υβριδικό αυτοκίνητο θα ήθελε πολύ – κατά επίσημη δήλωση της Peugeot Sport – να τρέξει του χρόνου στο Le Mans δίπλα στα συμβατικά γαλλικά αυτοκίνητα.

Αντίστοιχες σκέψεις ακούγονται κατά καιρούς και για την F1, γεγονός που σε κανένα δεν πρέπει να κάνει εντύπωση δεδομένου ότι ουδείς αρνήθηκε λίγο επιπλέον γκάζι – και το ανεπιθύμητο βάρος των μπαταριών μπορεί να αντισταθμιστεί ίσως με την απαίτηση για λιγότερο καύσιμο στο ρεζερβουάρ.

Αλήθεια, πιστεύει κανείς πως αργά η γρήγορα αυτή η τεχνολογία δεν θα έρθει και στους αγώνες μοτοσυκλέτας; Στην αγορά μπορεί ακόμα να μην υπάρχουν υβριδικές μοτοσυκλέτες, αλλά ως γνωστόν οι αγώνες αποτελούν παραδοσιακά τον προθάλαμο της παραγωγής. Στις τεχνολογικά πρωτοπόρες Η.Π.Α. υπάρχουν ήδη αρκετές κατηγορίες πρωταθλημάτων για ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα – MX, SM, dragster, ταχύτητα – με το Killacycle (www.killacycle.com) να είναι ίσως το πιο γνωστό παράδειγμα. Το ηλεκτρικό αυτό dragster έχει σαρώσει την (ειδική) κατηγορία του και διψάει να αποδείξει την ανωτερότητά του απέναντι στα θηρία που πίνουν βενζίνη και αιθανόλη. Δεν θα αργήσει αυτή η ώρα.

Οι πιο δύσπιστοι, πιστεύω, θα δουν το όνειρο με το ηλεκτρικό Zero Emission Bike που εμφάνισε η KTM στην πρόσφατη EICMA του Μιλάνου. Οι αυστριακοί ως γνωστόν ό,τι φτιάχνουν το τρέχουν, οι ίδιοι καθιέρωσαν την ατάκα 'Ready To Race'.

Αργά ή γρήγορα η υβριδική τεχνολογία θα περάσει και στους αγώνες μοτοσυκλέτας. Στην πατροπαράδοτα συντηρητική Ευρώπη μπορεί να αργήσει λίγο περισσότερο, αλλά είναι θέμα χρόνου. Πρόκειται για ένα σημαντικό στοίχημα που θα δώσει φτερά στην εμπορική εκμετάλλευση αυτής της τεχνολογίας, καθώς το αγωνιστικό παλμαρέ είναι ένα εγγυημένο ατού στην αποδοχή του κοινού. Επιπλέον, το οικολογικό προφίλ συνιστά πλέον μια "μοδάτη" επιλογή και μπορεί να βρει υποστηρικτές σε αυτούς που σήμερα στέκονται απέναντι στη ρύπανση (ατμοσφαιρική και ηχητική) των αγωνιστικών οχημάτων. Ας ετοιμαστούμε σιγά-σιγά να μπούμε στην πρίζα για πράσινα άλογα, καταπράσινα.



PEUGEOT
MICHELIN

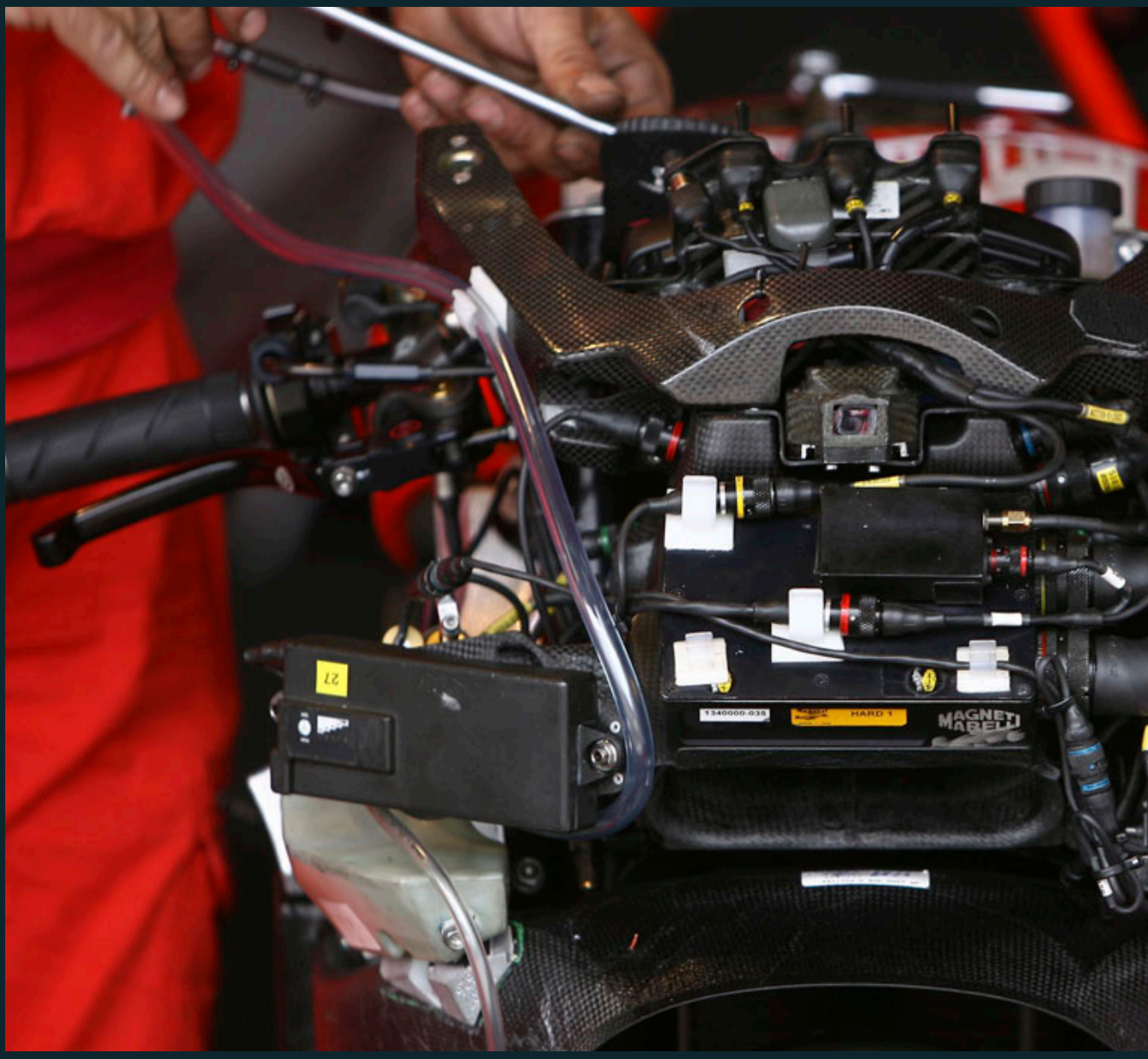
ΕΠΟΜΕΝΟΣ ΣΤΟΧΟΣ: ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ

Μάλλον οι πολλές γκρίνιες εισακούγονται – ίσως, δε, και να πρόκειται για ένα αλισβερίσι που συνδέει το δούναι του ενιαίου ελαστικού με το λαβείν του περιορισμού ηλεκτρονικών βοηθημάτων…

Σε συνέντευξή του στο ιταλικό περιοδικό Motosprint ο διευθύνων σύμβουλος της Dorna, Carmelo Ezpeleta, άφησε να εννοηθεί πως πλέον καλοβλέπει τον περιορισμό των ηλεκτρονικών βοηθημάτων στα MotoGP. Συγκεκριμένα, δεν μιλάμε για κατάργηση των εν λόγω συστημάτων αλλά για περιορισμό της επίδρασής τους στην οδήγηση της μοτοσυκλέτας. "Τώρα πρέπει να το συζητήσουμε, όπως γίνεται σε όλους τους μηχανοκίνητους αγώνες", δήλωσε ο ισπανός.

"Δεν τίθεται θέμα για το 2009, ζήτησα από τους κατασκευαστές να μας κάνουν τις προτάσεις τους και θα τις δούμε. Πάντως, το επόμενο βήμα είναι ο κανονισμός (regulating) των ηλεκτρονικών βοηθημάτων."

Είναι προφανές πως οι πολλές γκρίνιες της παλιότερης γενιάς αναβατών, καθώς και τα καυστικά σχόλια ανθρώπων με ιστορία στις πίστες – όπως οι κ.κ. Mamola, Burgess και πολλοί άλλοι – έχουν φέρει το θέμα στο προσκήνιο. Παράλληλα, η Dorna αναμφίβολα βρίσκεται με την πλάτη στον τοίχο όσον αφορά στη ποιότητα του προσφερόμενου θεάματος, καθώς με τη συνδρομή των ηλεκτρονικών στις αγωνιστικές μοτοσυκλέτες είναι πλέον πολύ δύσκολο για κάθε αναβάτη να καλύψει μια διαφορά μέσα στον αγώνα. Το αποτέλεσμα το ξέρουμε: συνήθως μετά από μερικούς γύρους η κατάταξη κάθε αγώνα έχει παγιωθεί και δύσκολα αλλάζει. Εξαιρείται η ιδιοφυία ελάχιστων αναβατών, όπως ο παγκόσμιος πρωταθλητής Valentino Rossi, που μπορεί ακόμη να περνά το μισό γκρινιάρικο μέσα σε μερικούς γύρους, αλλά είναι πλέον κοινώς αποδεκτό πως η υπερβολική συνδρομή των ηλεκτρονικών σκοτώνει το θέαμα. Άλλωστε, και στη F1 μόλις καταργήθηκαν…



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

ΔΟΚΙΜΕΣ MOTOGP

Με μια διήμερη επίσκεψη στην ισπανική πίστα (26-27/11) έκλεισε η αγωνιστική δράση των MotoGP για φέτος. Μέχρι τις 20 Ιανουαρίου 2009 απαγορεύονται οι δοκιμές για όλους, ενώ επόμενο προγραμματισμένο ραντεβού είναι στις 5 Φεβρουαρίου 2009 στη Sepang.

Επισήμως το 2008 έκλεισε με τον Valentino Rossi στην κορυφή, γράφοντας οριακά καλύτερο χρόνο από τον Dani Pedrosa στην Ισπανία. Όλοι δηλώνουν απολύτως ικανοποιημένοι από τις προσπάθειές τους, όλοι ελπίζουν σε ένα καλύτερο αύριο και προσβλέπουν στις διακοπές τους, που ο καθένας θα αξιοποιήσει όπως θέλει. Ο Casey Stoner, λ.χ., απείχε από τη Jerez καθώς αναρρώνει από την επέμβαση στο χέρι του – αυτός ξέρουμε τι θα κάνει τα Χριστούγεννα. Ο Rossi, από την άλλη, ετοιμάζεται να τρέξει στο Βρετανικό Rally ενώ οραματίζεται κι άλλες δοκιμές με τη Ferrari στη F1. Τέλος, κάποιοι θα βρουν την ευκαιρία να επισκεφθούν τους γιατρούς τους, όπως οι κ.κ. Gibernau, Elias και Hopkins που έχουν προγραμματίσει να αφαιρέσουν διάφορες μεταλλικές πλάκες που είχαν αποκτήσει σε παλαιότερους τραυματισμούς.

Από τη Jerez απουσίαζαν οι Suzuki και Kawasaki, οι οποίες προτίμησαν να κάνουν το δικό τους διήμερο στην νοτιοδυτική Phillip Island (27-18/11). Εκεί πρώτευσε ο Loris Capirossi, ενώ εντύπωση προκάλεσε την πρώτη μέρα δοκιμών η άρνηση της Suzuki να ανακοινώσει τους χρόνους των αναβατών της. Το έκανε τελικά τη δεύτερη μέρα, χωρίς να διευκρινίζει ποιας μέρας χρόνους έδωσε.

Jerez

Αναβάτης	Καλύτερος χρόνος
Valentino Rossi (Fiat Yamaha)	1:39.429
Dani Pedrosa (Repsol Honda)	1:39.447
Jorge Lorenzo (Fiat Yamaha)	1:40.426
Toni Elias (San Carlo Honda Gresini)	1:40.448
Alex De Angelis (San Carlo Honda Gresini)	1:40.486
Nicky Hayden (Ducati Marlboro)	1:40.486
Mika Kallio (Alice Team)	1:40.564
Colin Edwards (Tech3 Yamaha)	1:40.604
Sete Gibernau (ONDE 2000 Ducati)	1:40.856
Andrea Dovizioso (Repsol Honda)	1:40.966
Niccolo Canepa (Alice Team)	1:41.077
James Toseland (Tech3 Yamaha)	1:41.539
Vittoriano Guareschi (Ducati Marlboro)	1:42.906
Yuki Takahashi (Scot Racing)	1:44.360

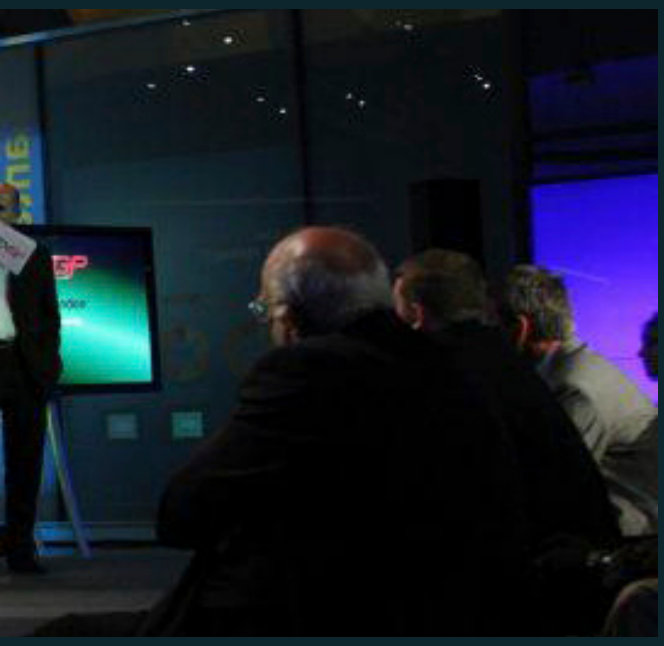
Phillip Island

Αναβάτης	Καλύτερος χρόνος
Loris Capirossi (Rizla Suzuki)	1:30.9
Chris Vermeulen (Rizla Suzuki)	1:31.1
Marco Melandri (Kawasaki Racing)	1:31.8
John Hopkins (Kawasaki Racing)	1:32.1
Olivier Jacque (Kawasaki Test Rider)	1:32.3

ΠΟΙΟΣ ΘΕΛΕΙ ΕΝΑ APRILIA RSW500;

Πωλούνται τρία, όποιος πρόλαβε τον κύριο οίδε…

Μάλιστα, αυτή είναι είδηση. Μιλάμε για το απόλυτο track bike, ένα πραγματικό δίχρονο όπλο με ιστορία και πιστοποιητικά γνησιότητας. Τρεις αυθεντικές μοτοσυκλέτες RSW500 V2 που έτρεξαν στα GP500 τις σεζόν 1999 και 2000 με τους κ.κ. Tetsuya Harada και Jeremy McWilliams διατίθενται προς πώληση "ως έχουν" και άνευ εγγυήσεων από την Aprilia. Πρόκειται για τις δεύτερες μοτοσυκλέτες των προαναφερθέντων αναβατών και, πιο συγκεκριμένα, αυτή του Harada από το πρωτάθλημα του 1999, καθώς και τις δύο δεύτερες μοτοσυκλέτες των Harada και McWilliams από τη σεζόν του 2000. Η Aprilia Racing ξεκαθαρίζει πως οι μοτοσυκλέτες πωλούνται σε λειτουργική κατάσταση αλλά δεν εγγυάται ούτε τη διάρκεια ζωής τους, ούτε την παροχή ανταλλακτικών. Τιμή δεν αναφέρει, αλλά όσοι αναστατωθήκατε με αυτή την είδηση πηγαίνετε μια βόλτα στη διεύθυνση http://www.combattiva.it/rsw/default.asp?presente=home&lin=2 και συμπληρώστε τη φόρμα επικοινωνίας.



TTXGP: ΜΙΑ ΠΡΑΣΙΝΗ ΙΔΕΑ

Η ονομασία βγαίνει από τα αρχικά των λέξεων Time Trials eXtreme Grand Prix και ο εναλλακτικός της τίτλος είναι "ένα GP χωρίς εκπομπές καυσαερίων".

Το Isle of Man βάζει τη διαδρομή και η επιστήμη τις μοτοσυκλέτες. Στο θρυλικό Mountain Circuit το επόμενο ΤΤ θα φιλοξενήσει για πρώτη φορά το TTXGP, έναν αγώνα εναλλακτικών τεχνολογιών που θα δοθεί στην "πίστα" με τη βαρύτερη ιστορία για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Σκοπός, φυσικά, είναι η προώθηση των νέων τεχνολογιών που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον, θέλοντας να αποδείξει πως οικολογικό δεν σημαίνει απαραιτήτως και αργό.

Θα υπάρξει μάλιστα και μια κατηγορία Open, στην οποία μπορούν να συμμετάσχουν ερασιτεχνικές ομάδες υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις: ο προϋπολογισμός θα είναι περιορισμένος, οι πηγές ενέργειας που θα χρησιμοποιήσουν πρέπει να μην εκπέμπουν καυσαέρια και να είναι ευρέως διαθέσιμες στο εμπόριο.

Οι δηλώσεις συμμετοχής για το TTXGP λήγουν στις 31 Μαρτίου 2009, περισσότερες πληροφορίες στην ιστοσελίδα www.ttxgp.com.

Η NORTON ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΟ ΝΗΣΙ

Ο βρετανός Stuart Garner επανέφερε τα δικαιώματα της Norton στην Αγγλία, ετοιμάζει ένα νέο Commando για το 2009, αλλά πρώτα ανακοίνωσε πως η ιστορική εταιρεία θα συμμετάσχει ξανά στο Isle of Man TT του 2009.

Η είδηση είναι σύντομη, απλή και ξέχειλη από συμβολισμό. Η αναγεννημένη Norton σχεδιάζει να τρέξει στο Isle of Man του χρόνου με αναβάτη τον 20χρονο Michael Dunlop, γιο του Robert Dunlop και ανιψιό του αείμνηστου Joey Dunlop, με μια NRV588, την τελευταία αγωνιστική Norton με τον περιστροφικό κινητήρα από τις αρχές της δεκαετίας του 1990! Με μια τέτοια μοτοσυκλέτα ο Steve Hislop είχε κερδίσει το Senior TT το 1992, ενώ η συγκεκριμένη είναι μια εξέλιξή της από τον γκουρού των κλασικών μοτοσυκλετών, Brian Crighton και την ομάδα Spondon.

Είναι προφανές πως ο Garner δεν πάει στο Νησί για να κερδίσει (όχι πως θα τον χαλούσε…), αλλά έχει στο μυαλό του να επαναφέρει το ιστορικό λογότυπο στην επικαιρότητα δημιουργώντας θόρυβο γύρω από την επικείμενη εμφάνιση μιας ομάδας με Norton και Dunlop στον θρυλικό αγώνα του 2009. Πολύ καλή ιδέα.

ΕΝΑ ΚΡΑΝΟΣ ΓΙΑ ΣΙΓΟΥΡΙΑ

Καμπάνια για τη χρήση κράνους και την ασφαλή οδήγηση λανσάρει η Vemar και ο διασημότερος αναβάτης της, ο Andrea Dovizioso.

Η κεντρική ιδέα της καμπάνιας εστιάζει σε ένα διαγωνισμό, όπου οι συμμετέχοντες καλούνται να δημιουργήσουν ένα σλόγκαν που να προωθεί τη χρήση κράνους και ο νικητής θα κερδίσει ένα κράνος της Vemar. Περισσότερες πληροφορίες (στα ιταλικά) στην προσωπική ιστοσελίδα του νέου αναβάτη της Repsol Honda MotoGP, www.andreadovizioso.com.

Ο STEFAN MERRIMAN ΠΑΕΙ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥ

Μετά από 10 χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο, ο αυστραλός αποφάσισε να επιστρέψει στην πατρίδα του. Η Aprilia πλέον κοιτάει σε μια νέα σελίδα…

Γεννημένος στο Tauranga της Νέας Ζηλανδίας το 1973, ο αυστραλός Merriman εμφανίστηκε στο παγκόσμιο προσκήνιο το 1998, μετά από μια οκταετία κυριαρχίας στις διοργανώσεις της πατρίδας του. Μια δεκαετία αργότερα ανακοινώνει την απόφασή του να αποσυρθεί από το World Enduro Championship (WEC) έχοντας κατακτήσει τέσσερις τίτλους (2000, 2001, 2003, 2004) με τρεις διαφορετικούς κατασκευαστές (Husqvarna x2, Honda, Yamaha). Τα τελευταία δύο χρόνια ο Merriman αγωνιζόταν με την Aprilia, κλείνοντας τη χρονιά του φέτος με μια νίκη.

Ο ίδιος δεν επιθυμεί να σταματήσει την αγωνιστική του καριέρα, καθώς έχει συμφωνήσει να τρέξει στο αυστραλιανό πρωτάθλημα με Yamaha του χρόνου, ενώ μας κλείνει από τώρα ραντεβού για το επόμενο ISDE όπου θέλει να εκπροσωπήσει την πατρίδα του.

Η αποχώρησή του γέννησε φημολογίες σχετικά με απόσυρση της Aprilia από το WEC, κάτι που διαψεύστηκε. Οι ιταλοί ανακοίνωσαν πως η ομάδα τους γυρνά σελίδα, καθώς η φετινή "εργοστασιακή" ομάδα θα αντικατασταθεί από μια άλλη, στην οποία θα παρέχεται εργοστασιακή υποστήριξη άνευ εισαγωγικών. Προς το παρόν δεν έχουν καθοριστεί όλες οι λεπτομέρειες, πάντως ο αγωνιστικός διευθυντής της Aprilia Off Road Enduro Team, Davide Borghesi, επιβεβαιώνει πως η εταιρεία θα συμμετάσχει επισήμως στο WEC του 2009.

INDOOR ENDURO WORLD CHAMPIONSHIP

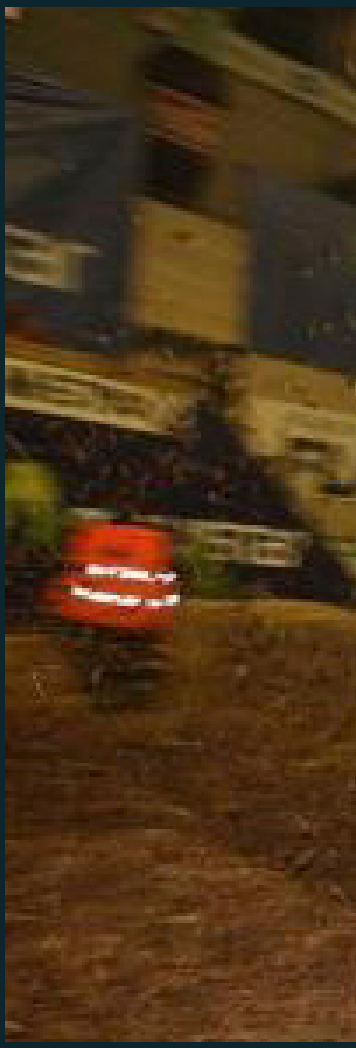
Ως τώρα ονομαζόταν Παγκόσμιο Κύπελλο (World Cup), αλλά φέτος η FIM θέλει να το αναβαθμίσει σε Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Υπάρχουν όμως μερικά προβλήματα.

Η ανάδειξη ενός θεσμού σε Παγκόσμιο Πρωτάθλημα είναι συνταγή (οικονομικής) επιτυχίας. Προσελκύεις πλουσιότερες και ισχυρότερες ομάδες, κορυφαίους αναβάτες και τα τηλεοπτικά δικαιώματα αποκτούν περισσότερη αξία. Αυτό ήταν και το πλάνο της FIM για το IEWC, αλλάζοντας το νόημα του τελευταίου γράμματος από Cup σε Championship. Δεν είναι όμως όλα τόσο εύκολα.

Ως τώρα ο θεσμός παραδοσιακά λειτουργούσε στη νεκρή περίοδο μεταξύ δύο WEC, φέρνοντας αρκετούς κορυφαίους αναβάτες σε κλειστά στάδια για ένα θέαμα που βολεύει τηλεοπτικά και δεν νοιάζεται για καιρικές συνθήκες. Έλα όμως που οι ομάδες αντιδρούν…

Είναι λογικό να χρειάζονται μια περίοδο ανασυγκρότησης μεταξύ του τέλους μιας σεζόν και την αρχή της επόμενης και οι μεγάλες ομάδες δεν είναι διατεθειμένες να εμπλακούν σε ένα άλλο παγκόσμιο πρωτάθλημα στην ενδιάμεση αυτή περίοδο. Από την άλλη, δεν είναι και τόσο εύκολο να βρεθεί ένα νέο σύνολο αναβατών, ομάδων και χορηγών που θα στήσει ένα άλλο πρωτάθλημα Enduro για τη χειμερινή περίοδο.

Προς το παρόν η έναρξη του νέου πρωταθλήματος τοποθετείται στον ερχόμενο Φεβρουάριο στη Γένοβα. Παράλληλα, ως τότε δύο ήδη ανακοινωμένοι αγώνες σε Βαρκελώνη και Λος Άντζελες εκκρεμούν ανάμεσα στο φετινό Κύπελλο και το πρωτάθλημα της νέας σεζόν. Να αναφέρουμε δε, πως τα τηλεοπτικά δικαιώματα του θεσμού έχουν ήδη πουληθεί στην ισπανική RPM Racing. Αναμένουμε να δούμε πού θα οδηγήσουν όλα αυτά…



ΟΜΑΔΑ RALLY KTM

Ανακοινώθηκαν οι εργοστασιακοί αναβάτες της αυστριακής εταιρείας για τα Rally Raid του 2009.

Πρώτο όνομα, φυσικά, είναι ο γάλλος πρώην νικητής στο Dakar, Cyril Despres (#1), ο οποίος θα τρέχει με την ομάδα KTM Red Bull. Στο πλάι του η δεύτερη εργοστασιακή ομάδα, KTM Repsol, θα μετέχει με δύο αναβάτες, τους ισπανούς Marc Coma (#2) και Jordi Viladoms (#9). Τέλος, μια τρίτη ομάδα ενός αναβάτη θα τύχει εργοστασιακής υποστήριξης στο φετινό Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Πρόκειται για την ομάδα KTM Kastle και το γάλλο Alain Duclos (#14) ο οποίος κέρδισε την υποστήριξή του μετά από αρκετές πετυχημένες χρονιές ως ιδιώτης με KTM.

Racing Gossip

YAMAHA ΚΑΙ FIAT ΓΙΑ ΑΛΛΑ ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ

Με τους τσιγαράδες διωγμένους κακήν κακώς από τις πίστες των μηχανοκίνητων, τέτοια κελεπούρια δεν τα αφήνουν να φύγουν έτσι εύκολα.

Με πολύ μεγάλη τους χαρά οι Yamaha και FIAT έδωσαν τα χέρια για μιαν ακόμη φορά, υπογράφοντας τη συμφωνία συνεργασίας τους που προσφέρει τη θέση κεντρικού χορηγού στις δύο εργοστασιακές M1 στην ιταλική αυτοκινητοβιομηχανία ως και τη σεζόν του 2010.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ CROSS COUNTRY 2009

Ανακοινώθηκε ένα προσωρινό πρόγραμμα, αρκετά μπορεί να αλλάξουν στην πορεία ωστόσο…

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα θα μπορούσε να είναι και το τελικό, αλλά επικρατεί ένας αναβρασμός στους ιθύνοντες του πρωταθλήματος Cross Country καθώς κάμποσοι άλλοι αγώνες ψάχνουν να βρουν μια θέση στο επίσημο καλεντάρι της FIM. Το "νέο" Ντακάρ, για παράδειγμα, είναι ένας αγώνας που μετακόμισε στη Νότια Αμερική από την Αφρική, έχει μαζέψει αρκετές συμμετοχές και ψάχνει να ξαναβρεί την χαμένη του αίγλη. Μια άλλη υποψηφιότητα είναι το Rally Transoriental, το οποίο πάντως δείχνει να σνομπάρεται από τη FIM. Τέλος, αρκετοί είναι αυτοί που θα ήθελαν να ξεφορτωθούν το Ντουμπάι από το πρόγραμμα. Αλήθεια, πόσο δύσκολο θα ήταν να στηθεί ένας ελληνικός αγώνας Cross Country; Με τις περισσότερες ομάδες να εδρεύουν στην Ευρώπη και τους προϋπολογισμούς σε στενό κορσέ, μια χαρά θα τους καθόταν…

Αγώνας	Ημερομηνία
Τυνησία	23/4-2/5
Σαρδηνία (Ιταλία)	26/5-1/6
Βραζιλία	23/6-3/7
Αίγυπτος	26/9-4/10
Ντουμπάι	24/10-31/10

FASTWEB
YAMAHA
YAMAHA
FIAT
brembo
YAMAHA

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

DAINESE
INDEPENDENT IMPORTER

ΤΩΡΑ και HEAL TECH στα PAPASTAVROU Shops

PAPASTAVROU Shops

Όλος ο εξοπλισμός των κορυφαίων στα μέτρα σας!

MRA

Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΖΕΛΑΤΙΝΩΝ ΕΦΕΥΡΕΤΗΣ ΤΗΣ DOUBLE BUBBLE

No 1 ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Τέλεια προστασία του αναβάτη Βελτίωση της αεροδυναμικής και της εμφάνισης της μοτοσικλέτας

Οι ζελατίνες MRA κατασκευάζονται από ένα μοναδικό και τεχνολογικά εξελιγμένο υλικό που κανένας άλλος κατασκευαστής ζελατινών δε διαθέτει, με αποτέλεσμα:

- Μεγαλύτερη αντοχή στα χτυπήματα και στις γρατζουνιές
- Ελαχιστοποίηση πιθανότητας θραύσης
- Διατήρηση του σχήματος κάτω από υψηλές πιέσεις αέρος και εξαιρετικά υψηλές θερμοκρασίες
- Αντοχή στα περισσότερα χημικά
- UV προστασία

ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

Εξαιρετική εφαρμογή

Vario Sport Screens

Vario Touring Screen

Racing Screens

Vario Naked Bike Screens

TÜV CERT EN ISO 9001:2000

MADE IN GERMANY

Οι ζελατίνες MRA εξοπλίζουν ομάδες που αγωνίζονται στο MOTO GP και στα Παγκόσμια Πρωταθλήματα μοτοσικλέτας

PAPASTAVROU SHOPS 01 _ ΑΞΕΣΟΥΑΡ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 92 49 350
PAPASTAVROU SHOPS 02 _ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30 & ΝΑΚΟΥ 2, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 92 49 349

MRA – GILLES.TOOLING – GALESPEED – TITAX – HEAL TECH

scramble

HEALTECH ELECTRONICS

Απόλυτη ακρίβεια
Εντυπωσιακές επιδόσεις
ΝΕΑ!

GIpro + ATRE
Advanced Timing
Retard Elimination

ΜΠΛΕ ή ΚΟΚΚΙΝΟ

Γνώριζε πάντα τι ταχύτητα έχεις
Αυξημένη ανταπόκριση γκαζιού και επιτάχυνση χάρη στο ATRE!
Εντυπωσιακή βελτίωση στις επιδόσεις
Γραμμική λειτουργία!
Εντυπωσιακά αποτελέσματα σε δρόμο και πίστα
Εγγύηση 2 χρόνια

Ειδικά σχεδιασμένο για επιλεγμένα μοντέλα
SUZUKI
KAWASAKI
TRIUMPH

SPEEDO HEALER V4

100% ακριβείς ενδείξεις σε ταχύμετρο και χιλιομετρητή
Μνήμη μέγιστης πραγματικής ταχύτητας με το πάτημα ενός κουμπιού
Μετατροπή μιλίων σε χλμ και αντίστροφα

Απαραίτητο σε αλλαγές γραναζιών για ένδειξη πραγματικής ταχύτητας, σωστό υπολογισμό αποστάσεων και μείωση εξόδων από άσκοπα σέρβις

GALESPEED

Ακόμη μεγαλύτερη ευελιξία
Καλύτερο φρενάρισμα
Καλύτερη επιτάχυνση

Επεξεργασία κράματος σε πολύ υψηλή θερμοκρασία και εξαιρετικά μεγάλη πίεση που εξασφαλίζει μεγαλύτερη ανθεκτικότητα και εντυπωσιακά μικρότερο βάρος.
Συγκέντρωση της κύριας μάζας στο κέντρο του τροχού και δραματική μείωση του γυροσκοπικού φαινομένου με αποτέλεσμα μεγαλύτερη επιτάχυνση, καλύτερο φρενάρισμα και μεγαλύτερη ευελιξία.

GILLES TOOLING

Πρωτοποριακός σχεδιασμός
Εξαιρετική εργονομία
Κορυφαία ποιότητα

MADE IN GERMANY

- Σκληρό κράμα αλουμινίου με κατεργασία CNC
- Σκληρή ανοδίωση υψηλής αντοχής
- Διεθνή Βραβεία πρωτοποριακού σχεδιασμού
- Γερμανική κατασκευή
- Λεπτομερείς, ακριβείς ρυθμίσεις

- ΤΕΝΤΩΤΗΡΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΕΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ
- ΜΑΡΣΠΙΕ
- CLIP ONS

ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ GILLES ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

ΧΡΩΜΑΤΑ:
ΧΡΥΣΟ-TITANIO-ΜΑΥΡΟ
ΜΠΛΕ-ΚΟΚΚΙΝΟ

TITAX

RACING PRODUCT

Απόλυτος έλεγχος και χειρισμός της μοτοσυκλέτας

Πλήρως ρυθμιζόμενες μανέτες

Οι μανέτες που χρησιμοποιούνται από μεγάλους Stunt riders σε όλο τον κόσμο και από ομάδες του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος SuperBike

CLICK to ADJUST!

Κατασκευασμένες από το ελαφρύτερο και σκληρότερο αεροπορικό αλουμίνιο. Κατεργασία CNC

Διατίθενται σε 7 χρώματα: μαύρο, χρυσό, ασημί, μπλε, πράσινο, κόκκινο, τιτάνιο

PAPASTAVROU SHOPS 03 _ ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE. ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 108, ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ. ΤΗΛ.: 210 56 24 440
PAPASTAVROU SHOPS 04 _ ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE. ΑΧΑΡΝΩΝ 421, ΠΑΤΗΣΙΑ. ΤΗΛ.: 210 25 30 933

Επίλογος

Έμοιαζε να θέλει να δώσει ένα πρόωρο τέλος στην τελευταία αγωνιστική μέρα της χρονιάς η μεσημεριανή βροχή. Με ουσιαστικό ενδιαφέρον μόνο στην κατηγορία των 600 κυβικών και με λιγοστές συμμετοχές, το φετινό πρωτάθλημα έλαβε τέλος και έμειναν στο τέλος οι ευχές για μια καλή – επόμενη – αγωνιστική χρονιά.

>> Νέοι Αγωνιζόμενοι

Περιπετειώδης ήταν ο αγώνας των νέων αγωνιζομένων, δυστυχώς όμως για λόγους που δεν είχαν να κάνουν με συναγωνισμό αλλά με ατυχήματα. Η κακή αρχή έγινε στα δοκιμαστικά του Σαββάτου με τη σοβαρή πτώση του Γεώργιου Κύρκου, που τον έφερε για αρκετές μέρες στην εντατική, ξεπερνώντας ευτυχώς τον κίνδυνο. Όλα έδειχναν να βαίνουν καλώς στον αγώνα της Κυριακής, μέχρι τον 9ο γύρο όπου έγινε διακοπή λόγω... φωτιάς από την πτώση του Ivan Kitanov. Η πυροσβεστική κινήθηκε άμεσα αλλά οι διαμαρτυρίες ήταν πολλές καθώς δεν έγινε επανεκκίνηση του αγώνα όπως, απ' ότι φαίνεται, απλά... προτείνουν οι κανονισμοί.

Ούτως ή άλλως, το βαθμολογικό ενδιαφέρον είχε σταματήσει αρκετά νωρίτερα. Από τον προτελευταίο αγώνα εξασφάλισε τον τίτλο ο Νίκος Γλυνάτσης οδηγώντας, για ακόμη μια φορά γρήγορα και αποφασιστικά, δίνοντας στον τελευταίο αγώνα διαδικαστικό χαρακτήρα. Με τέσσερις νίκες σε έξι αγώνες δεν άφησε κανένα περιθώριο στον ανταγωνισμό και έβαλε την προσωπική του σφραγίδα στο φετινό πρωτάθλημα των Νέων Αγωνιζόμενων.

Ο Ηλίας Σταματάκης τερματίζει με 10 δευτερόλεπτα διαφορά από τον Χρονόπουλο

Οι άλλοι δύο κορυφαίοι της χρονιάς, Σπύρος Νικολούζος και Νίκος Γρηγοριάδης, συμπλήρωσαν την κορυφαία τριάδα της χρονιάς καθώς και τα βάθρα των δύο τελευταίων αγώνων.

Ο Γιάννης Μπούρος παρά την όχι και τόσο καλή εμφάνιση στον προτελευταίο αγώνα, αλλά και τη μη συμμετοχή του στο τελευταίο, εξασφάλισε τελικά την 4η θέση στο πρωτάθλημα. Στην 5η θέση της τελικής βαθμολογίας ο Νίκος Κάτσουλας ο οποίος με δύο συνεχόμενες 4ες θέσεις στου δύο τελευταίους αγώνες άφησε οριακά πίσω του τους Παναγιωτόπουλο και Μακρυπούλια, οι οποίοι επίσης δεν έδωσαν το παρόν στον τελευταίο αγώνα.

Το τέλος της χρονιάς για τους πρωτοπόρους, αλλά όλους όσους συμμετείχαν φέτος στην κατηγορία (34 συμμετοχές συνολικά), άφησε ελπιδοφόρα μηνύματα για τις χρονιές που θα ακολουθήσουν, με το επίπεδο όλων σχεδόν να βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα. Δική μας ευχή τα νέα, σε εμπειρίες, ταλέντα του πρωταθλήματος να πρωταγωνιστήσουν την επόμενη κιόλας χρονιά ανάμεσα στις κατηγορίες των μεγάλων ονομάτων του πανελλήνιου πρωταθλήματος.

Παρά τον πολύ καλό αγώνα που τον έφερε στη 2η θέση της κατάταξης, ο Στράτος Χρονόπουλος έμεινε μια ανάσα πριν τη συνολική βαθμολογική τριάδα

Παρά την 3η του νίκη και τις 2 δεύτερες θέσεις, ο Ηλίας Σταματάκης δεν κατάφερε να πάρει το πρωτάθλημα

>> 125 Racing

Παρά την φτωχή εικόνα της σχάρας εκκίνησης σε κάθε αγώνα για την κατηγορία των 125 κυβικών, το δίδυμο "φωτιά" του φετινού πρωταθλήματος, Λευτέρης Πίππος και Ηλίας Σταματάκης, έφτασαν πόντο-πόντο μέχρι τον τελευταίο αγώνα για να διεκδικήσουν το πρωτάθλημα. Με επικές μάχες σε όλη τη χρονιά οι δύο νεαροί ήταν μια όαση στην ερημιά της πίστας σε κάθε αγώνα.

Με 3 νίκες και δύο 2ες θέσεις σε έξι αγώνες ο Ηλίας Σταματάκης κατάφερε να... χάσει το πρωτάθλημα από τον Λευτέρη Πίππο (2 νίκες, δύο 2ες θέσεις) και, αν έχει τις αντιρρήσεις του, εμείς μάλλον συμφωνούμε μιας και η επαφή τους στον 4ο αγώνα, αν μη τι άλλο, είναι καθημερινότητα σε όλους τους αγώνες μοτοσυκλέτας παγκοσμίως.

Μετά από επικές μάχες με τον Ηλία Σταματάκη, ο Λευτέρης Πίππος στέφθηκε πρωταθλητής

Οι περισσότερες συμμετοχές και ο μεγαλύτερος συναγωνισμός, όπως πάντα στους νέους

Ο Σπύρος Νικολούζος επικράτησε του Γλυνάτση, αλλά η μη βαθμολόγησή του σε δύο αγώνες του στέρησε τις βλέψεις για τίτλο

Στο τσακ δεν ανέβηκε στο πρώτο σκαλί του βάθρου ο Νίκος Γλυνάτσης, αλλά αυτό δεν τον εμπόδισε να πάρει με άνεση το πρωτάθλημα

Σε ένα πολύ σφιχτό αγώνα, ο Νίκος Γρηγοριάδης (19) επικράτησε του Νίκου Κατσούλα (72)

Το τέλος του αγώνα για τον Kitanov, αλλά και όλο το γκρινιάρικο καθώς δεν έγινε ποτέ επανεκκίνηση

Για άλλη μια φορά, ο Νίκος Κατσούλας έκανε μια πολύ καλή εμφάνιση, μαχόμενος μέχρι την πρόωρη λήξη του αγώνα με τον Γρηγοριάδη

Η χαρά των νικητών σφραγίζει και το τέλος του φετινού πρωταθλήματος

Σε καμία φυσικά περίπτωση η μάχη για τη νίκη δεν κρίνεται ικανή να αμφισβητήσει την πορεία του, επίσης εντυπωσιακού φέτος, Λευτέρη Πίππου ο οποίος βρίσκεται πολύ άξια στην στήλη με τους πρωταθλητές στα 125 Racing.

Τα παραπάνω αποτελούν απλά μια αντίδραση στις επιπόλαιες και εντελώς εν θερμώ αποφάσεις της οργάνωσης για ένα συμβάν το οποίο κρίθηκε με συνοπτικές διαδικασίες από ανθρώπους οι οποίοι εξαιρετικά αμφιβάλω αν είχαν προσωπική άποψη. Η κρίση ενός αποτελέσματος δε μπορεί να γίνεται βάσει των λεγομένων ή των παραπόνων ενός αναβάτη. Η οργάνωση όφειλε να έχει τους σωστούς ανθρώπους, που να γνωρίζουν από αγωνιστικά "πρέπει" και "δεν πρέπει" στην πίστα (ναι καλά!), στα καίρια σημεία για να μην αμφισβητηθεί ποτέ μια απόφασή τους αλλά και για να μην πέσει ούτε σταγόνα από μελανό χρώμα στην τόσο μεγάλη προσπάθεια και στον τόσο όμορφο συναγωνισμό των δύο πρωταγωνιστών τις χρονιάς. Στην τελική, το αποτέλεσμα της κατηγορίας κρίθηκε στο τραπέζι των ενστάσεων και των κόντρα ενστάσεων, με τη σύγκρουση των δύο αθλητών στον τέταρτο αγώνα της χρονιάς να φέρνει ένα διαδικαστικό μπαράζ που έληξε με την απονομή 11 βαθμών στο Λευτέρη Πίππο, οι οποίοι και του έδωσαν το βαθμολογικό προβάδισμα.

>> 250 Racing

Σαρωτικός ο Ανδρέας Παργινός φέτος, κατάφερε να στεφθεί πρωταθλητής αρκετά νωρίτερα από τον τελευταίο αγώνα αφήνοντας τον περσινό πρωταθλητή Γιώργο Κίτσο να παλεύει για τη 2η θέση του πρωταθλήματος με τον αναγεννημένο στους τελευταίους αγώνες Μάκη Σιφναίο.

Όλα, εκτός του τίτλου φυσικά, κρίθηκαν στο τελευταίο γύρο του τελευταίου αγώνα όπου ο Γιώργος Κίτσος από την 3η θέση έκανε ίσως και τον γύρο της καριέρας του στην πίστα των Σερρών, μαζεύοντας μέσα σε σκάρτο ένα γύρο 1,5 δευτερόλεπτο από τους πρωτοπόρους, που γύριζαν στο 1'23''. Δυστυχώς δε θα μάθουμε ποτέ την έκβαση που θα είχε η μάχη τους υπό κανονικές συνθήκες, καθώς στην έξοδο της K16 που ο Κίτσος ετοιμαζόταν να επιτεθεί στους Παργινό και Σιφναίο το μηχανάκι του πρώτου παρουσίασε μηχανική βλάβη.

Με τους τρεις τους σε απόσταση αναπνοής ο επερχόμενος Κίτσος δε πρόλαβε να αντιδράσει και έπεσε πάνω στον, φρεναριστό από κινητήρα, Παργινό με αποτέλεσμα να βρεθεί εκτός πίστας και στην 3η θέση του πρωταθλήματος πλέον.

Ο Μάκης Σιφναίος πήρε τη νίκη το τελευταίου αγώνα αλλά και τη 2η θέση στο πρωτάθλημα, μετά από μια χρονιά οπού αρκετά προβλήματα τον εμπόδισαν να οδηγήσει εξ αρχής στο επίπεδο όπου αποδεδειγμένα μπορεί.

Την εμφάνισή του στον τελευταίο αγώνα έκανε για μια συμμετοχή φέτος και ο Λάμπρος Τσώκος ο οποίος θα είναι παρών την επόμενη χρονιά, ενώ οι χρόνοι του από τον ένα μόλις αγώνα έδειξαν ότι με λίγη προπόνηση θα είναι ανάμεσα στους πρωταγωνιστές.

>> SuperSport 600

Τρεις νίκες και μια δεύτερη θέση σε έξι αγώνες δε φτάνουν, όπως αποδείχθηκε, για να κατακτήσει έναν αναβάτης το πρωτάθλημα στην κατηγορία SuperSport 600. Αυτό το έμαθε κα-

Παρά τον άριστο αγώνα, ο Λάμπρος Τσώκος δεν κατάφερε να πάρει την 3η θέση από τον Ανδρέα Λεφέβρ

Με εμφάνιση αστραπή, ο Ανδρέας Λεφέβρ ανέβηκε στο τελευταίο σκαλί του βάθρου

Η βαθμολογική διαφορά του Παργινού από το Σιφναίο, τον έφερε στην 1η θέση της βαθμολογίας παρά τη 2η θέση στον τελευταίο αγώνα

Παρότι τερμάτισε με απόσταση αναπνοής πίσω από τον Κίτσο, ο Αλέξης Γλυνιαδάκης αρκέστηκε στην 4η θέση της συνολικής βαθμολογίας

Ο Μάκης Σιφναίος στην εκκίνηση του αγώνα που θα τον φέρει στο πρώτο σκαλί του βάθρου, και δεύτερο στη συνολική βαθμολογία

λύτερα από όλους φέτος ο Κώστας Πολίτης.
Δύο εγκαταλείψεις στάθηκαν αρκετές για να πάνε περίπατο όλοι οι ταχύτεροι γύροι στις δοκιμές και στους αγώνες και να χαθεί ένα πρωτάθλημα σε μια κατηγορία που φέτος χάρισε σε όσους την παρακολούθησαν μοναδικές συγκινήσεις σε κάθε έναν αγώνα ξεχωριστά.
Στους δύο τελευταίους αγώνες έγιναν πραγματικά απίστευτα πράγματα, μονομαχίες και κορυφαίο θέαμα από μια πλειάδα αναβατών οι οποίοι, αν και δεν κατέβηκαν εξαιρετικά χαμηλά σε χρόνους, κατάφεραν σε κάθε αγώνα να δίνουν μοναδικό ενδιαφέρον και για τον αγώνα αλλά και για τη συνέχεια.
Είκοσι τέσσερις βαθμοί χώρισαν τον φετινό πρωταθλητή Μιχάλη Κουτσουμπό από τον 5ο στην βαθμολογία Μάριο Ταγκλή και εκεί ανάμεσα έγινε ο κακός χαμός στους τελευταίους αγώνες με την κατάταξη να αλλάζει κυριολεκτικά γύρο με το γύρο.
Η πτώση του Πολίτη στον πρώτο γύρο του προτελευταίου αγώνα έδωσε τέλος στις ελπίδες του για τίτλο, ενώ η νίκη του στον τελευταίο αγώνα μάλλον ήταν καθαρά θέμα γοήτρου και είχε ως μόνο θετικό το ότι τον κράτησε στην 3η θέση της τελικής κατάταξης, πίσω από τον Βαγγέλη Καρακατσάνη ο οποίος έδωσε ό,τι είχε και δεν είχε και με δύο 2ες θέσεις στο τέλος του πρωταθλήματος αναρριχήθηκε στη βαθμολογία φτάνοντας μια ανάσα από το πρωτάθλημα.
Οι δύο τελευταίοι αγώνες είδαν τον 4ο και 5ο της τελικής κατάταξης να μάχονται – και στους δύο αγώνες – για την 4η και 5η θέση. Νικητής και στις τρεις περιπτώσεις ο Αλέξης Παπαγεωργίου επικρατώντας τελικά του πάντα πολύ μαχητικού Μάριου Ταγκλή, αφήνοντας τις εντυπωσιακές τους μάχες χαραγμένες για καιρό στη μνήμη μας.

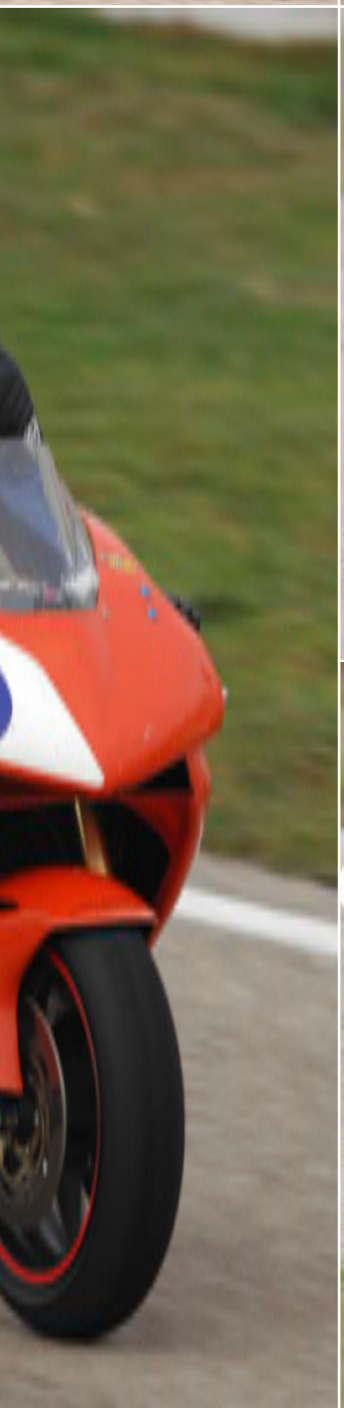
Η πτώση του Πολίτη στον 5ο αγώνα έβαλε τέλος στις βλέψεις του για τον τίτλο, αλλά όχι και για βάθρο

>> Formula Extreme

Αν αντί για το μικρό κείμενο που ακολουθεί βάζαμε απλά τη λέξη "μονόλογος" κάτω από την κατηγορία Formula Extreme δε θα ήταν και ιδιαίτερα δύσκολο να καταλάβει ο καθένας τι έγινε στους τελευταίους δύο αγώνες – και όλη την υπόλοιπη χρονιά φυσικά – στη μεγάλη κατηγορία.
"Ο Μπούστας και οι άλλοι" θα ήταν ένας επίσης επεξηγηματικός τίτλος. Ή κάτι ανάλογο τέλος πάντων μιας και ο άνθρωπος αυτός είναι δυο-τρία επίπεδα πάνω από τον επόμενο στη χώρα μας.
Την ώρα που ο συναγωνισμός κάνει "20άρια" στις Σέρρες και έχει το 1'21'' σχεδόν ως τυπικό γυρολόγιο... ο Μπούστας φλερτάρει με το 18'' στις δοκιμές και κερδίζει όλους τους αγώνες με κάνα δυο χιλιόμετρα διαφορά από τον 2ο. Η έλλειψη ενδιαφέροντος φάνηκε και από τις συμμετοχές του τελευταίου αγώνα, που μόλις έφτασαν τις 10 – όχι ιδιαίτερα καλά για την κορυφαία κατηγορία.
Ακόμα και η βροχή που ξεκίνησε στον 4ο γύρο του τελευταίου αγώνα δεν ήταν αρκετή για να δώσει ενδιαφέρον στα γενόμενα της πίστας, πέρα από τις αμφιβολίες για το πότε θα σταματούσε ο αγώνας, καθώς οι συνθήκες ήταν απλά ακατάλληλες για σλικ ελαστικά. Η απάντηση δόθηκε τελικά 7 γύρους αργότερα, με τη λήξη του αγώνα και όχι φυσικά με διακοπή του νωρίτερα που θα υποχρέωνε επανεκκίνηση ώστε να συμπλη-

Σε απόσταση αναπνοής από τον Παπαγεωργίου, ο Καρακατσάνης ανέβηκε στο δεύτερο σκαλί του βάθρου

Οι μάχες του Παπαγεωργίου με τον Ταγκλή θα μείνουν για καιρό χαραγμένες στη μνήμη μας



Δυναμικά κινήθηκε ο Μαρίνος Κούλης, δίνοντας τελικά το προβάδισμα στον team-mate του

Σταθερότατος στις εμφανίσεις του ο Σταύρος Τριντής, παίρνοντας την 6η θέση στη συνολική βαθμολογία

ρωθούν οι απαιτούμενοι γύροι.
Συνολικά, έξι αγώνες και έξι πανεύκολες νίκες για τον απίθανο Γιάννη Μπούστα ο οποίος με το πέρασμα του χρόνου ανοίγει όλο και περισσότερο το γκάζι. 150 βαθμοί για τον πολυπρωταθλητή με τον επόμενο ή μάλλον…τους επόμενους – Ανδρέα Τσουκαλά και Μπάμπη Παρασκευόπουλο – να ακολουθούν με συγκομιδή 83 βαθμών έκαστος (τρεις 2ες θέσεις ο Παρασκευόπουλος έναντι δύο, αν και με ένα τερματισμό λιγότερο).

Από αριστερά: Στρατάς, Μπούστας (μετά παιδικής χαράς) και Παρασκευόπουλος

Μοναχικά τερμάτισε ο Χριστόδουλος Μπαλτζής, με τη βροχή να ρίχνει το ρυθμό του

Οι πολύ καλές εμφανίσεις του Χάρη Παρασκευόπουλου του έδωσαν την κοινή δεύτερη θέση

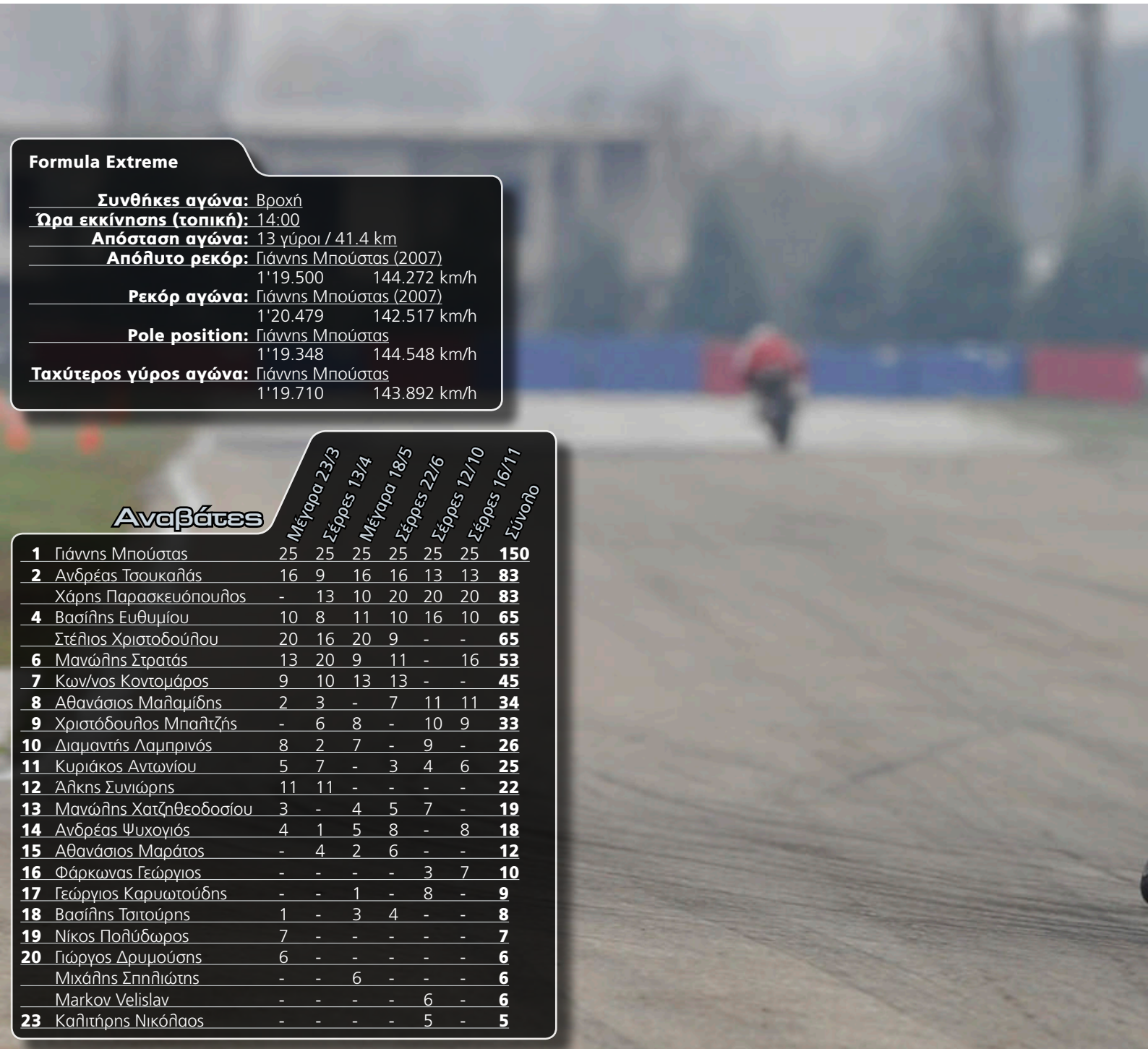
Ούτε ήλιος ούτε βροχή δείχνουν να πτοούν το Γιάννη Μπούστα που συνεχίζει τους μοναχικούς του αγώνες

Ο Σάκης Μαλαμίδης βρίσκει τα κουμπιά της 1098R και αποκτά σταθερότητα

Επιθετικός όπως πάντα, ο Μανώλης Στρατάς ανέβηκε στο τρίτο σκαλί του βάθρου

Ο Αντρέας Ψυχογιός δείχνει να βρίσκει το ρυθμό του πάνω στο Kawasaki

Λιγοστές ο συμμετοχές στη μεγάλη κατηγορία, ο αγώνας της οποίας διακόπηκε νωρίς



Formula Extreme

Συνθήκες αγώνα: Βροχή
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:00
Απόσταση αγώνα: 13 γύροι / 41.4 km
Απόλυτο ρεκόρ: Γιάννης Μπούστας (2007)
1'19.500 144.272 km/h
Ρεκόρ αγώνα: Γιάννης Μπούστας (2007)
1'20.479 142.517 km/h
Pole position: Γιάννης Μπούστας
1'19.348 144.548 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Γιάννης Μπούστας
1'19.710 143.892 km/h

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Σέρρες 12/10	Σέρρες 16/11	Σύνολο
1	Γιάννης Μπούστας	25	25	25	25	25	25	**150**
2	Ανδρέας Τσουκαλάς	16	9	16	16	13	13	**83**
	Χάρης Παρασκευόπουλος	-	13	10	20	20	20	**83**
4	Βασίλης Ευθυμίου	10	8	11	10	16	10	**65**
	Στέλιος Χριστοδούλου	20	16	20	9	-	-	**65**
6	Μανώλης Στρατάς	13	20	9	11	-	16	**53**
7	Κων/νος Κοντομάρος	9	10	13	13	-	-	**45**
8	Αθανάσιος Μαλαμίδης	2	3	-	7	11	11	**34**
9	Χριστόδουλος Μπαλτζής	-	6	8	-	10	9	**33**
10	Διαμαντής Λαμπρινός	8	2	7	-	9	-	**26**
11	Κυριάκος Αντωνίου	5	7	-	3	4	6	**25**
12	Άλκης Συνιώρης	11	11	-	-	-	-	**22**
13	Μανώλης Χατζηθεοδοσίου	3	-	4	5	7	-	**19**
14	Ανδρέας Ψυχογιός	4	1	5	8	-	8	**18**
15	Αθανάσιος Μαράτος	-	4	2	6	-	-	**12**
16	Φάρκωνας Γεώργιος	-	-	-	-	3	7	**10**
17	Γεώργιος Καρυωτούδης	-	-	1	-	8	-	**9**
18	Βασίλης Τσιτούρης	1	-	3	4	-	-	**8**
19	Νίκος Πολύδωρος	7	-	-	-	-	-	**7**
20	Γιώργος Δρυμούσης	6	-	-	-	-	-	**6**
	Μιχάλης Σπηλιώτης	-	-	6	-	-	-	**6**
	Markov Velislav	-	-	-	-	6	-	**6**
23	Καλιτήρης Νικόλαος	-	-	-	-	5	-	**5**

Formula Extreme

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	1	Γιάννης Μπούστας	Ducati-Colori-Pirelli-Boustas Team	Ducati 1098S	17"59.283
2	21	Χάρης Παρασκευόπουλος	Μοτοδυναμική Α.Ε.Ε.-Τσεσμελής-Michelin	Yamaha YZF-R1	+8,757
3	65	Μανώλης Στρατάς	Ψυχογιός Tires-Γρίβας Αντ/κα-MRC Κ.Μάντης	Suzuki GSX-R1000	+35.904
4	2	Ανδρέας Τσουκαλάς	Honda Καρακώστας-Arata-Extreme TrackDays	Honda CBR1000RR	+35.920
5	98	Αθανάσιος Μαλαμίδης	ARAL Καρυοφύλλης-Χρ.Ιγνάτιος-Πόππης	Ducati 1098R	+39.651
6	55	Βασίλης Ευθυμίου	Paranoid Racing-Bridgestone-MV Agusta	MV Agusta F4R312	+43.780
7	48	Χριστόδουλος Μπαλτζής	Μπαλτζής Racing-intramoto	Suzuki GSX-R1000	+1:17.420
8	6	Ανδρέας Ψυχογιός	Ψυχογιός Tires-TEOMOTO-Λέρτας	Kawasaki ZX-10R	+1γύρος
9	24	Γεώργιος Φάρκωνας	ON OFF Κατσάφαρος-Bergmann Kord	Kawasaki ZX-10R	+1γύρος
10	13	Κυριάκος Αντωνίου	Κουτσουμπός-Κύκλος Travel-G4S	Honda CBR1000RR	+2γύροι

Σέρρες, Ελλάδα
www.serrescircuit.gr

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

Supersport

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	5	Κων/νος Πολίτης	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	22:13.289
2	6	Ευάγγελος Καρακατσάνης	Κατζηλέρης-Bardahl-Michelin-Καλοσακάς	Honda CBR600RR	+21.517
3	3	Αλέξης Παπαγεωργίου	EKO Kinitron-Παπαγεωργίου Μοτοσυκλέτες	Yamaha YZF-R6	+21.703
4	15	Μάριος Ταγκλής	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	+22.086
5	44	Σταύρος Τριντής	Sipsis Racing-Sport Life Gym	Honda CBR600RR	+22.984
6	9	Μιχάλης Κουτσουμπός	Honda Σαρακάκης-Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	+31.499
7	11	Μαρίνος Κούλης	Honda Κουτσουμπός-Agip-0300	Honda CBR600RR	+33.425
8	48	Πομάκης Ιωάννης	M-place – Ήλεκτρον	Yamaha YZF-R6	+35.460
9	33	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	Shoei-Sidi-IXS	Honda CBR600RR	+35.735
10	37	Γεώργιος Καρακώστας	Honda Καρακώστας	Honda CBR600RR	+56.129
11	74	Γιώργος Πολυδάκης	Honda Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	+1:15.852
12	18	Χρήστος Πατεράκης	Περιοδικό MOTO-Continental-Fuchs	Triumph Daytona 675	+1:16.061
13	88	Δημήτρης Οικονόμου	Moto Γαρατσίδης Racing Team North Greece	Triumph Daytona 675	+1γύρος
14	22	Ζαφείρης Πολίτης	Sipsis Racing-Lucas-Galpoil	Honda CBR600RR	+1γύρος
15	36	Γεώργιος Χάλαρης	Spectro Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Kawasaki ZX-6R	+1γύρος
Δεν τερμάτισε	111	Γκιζινός Αριστείδης	Τσεσμεντής	Yamaha YZF-R6	
Δεν τερμάτισε	500	Μάρτης Διονύσιος	Moto Service Νικολόπουλος – Bikers & Bikes	Yamaha YZF-R6	

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Σέρρες 12/10	Σέρρες 16/11	Σύνολο
1	Μιχάλης Κουτσουμπός	8	20	16	25	25	10	**104**
2	Ευάγγελος Καρακατσάνης	20	16	11	10	20	20	**97**
3	Κων/νος Πολίτης	25	-	25	20	-	25	**95**
4	Αλέξης Παπαγεωργίου	11	13	20	13	16	16	**89**
5	Μάριος Ταγκλής	13	25	-	16	13	13	**80**
6	Σταύρος Τριντής	10	-	10	11	11	11	**53**
7	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	4	8	9	9	8	7	**45**
8	Μαρίνος Κούλης	6	9	8	2	7	9	**41**
9	Κων/νος Καρανίκας	9	11	13	-	-	-	**33**
10	Γεώργιος Πολυδάκης	3	2	5	7	6	5	**28**
11	Νικόλαος Περιστεράς	2	6	7	-	10	-	**25**
	Γεώργιος Καρακώστας	5	-	6	8	-	6	**25**
13	Χρήστος Πατεράκης	1	-	4	5	5	4	**19**
14	Χάρης Παρασκευόπουλος	16	-	-	-	-	-	**16**
	Δημήτρης Οικονόμου	-	4	-	6	3	3	**16**
16	Διονύσιος Μάρτης	-	5	-	-	9	-	**14**
17	Δημήτρης Κοντίνος	-	3	3	4	-	-	**10**
	Ζαφείρης Πολίτης	-	1	-	3	4	2	**10**
19	Πομάκης Ιωάννης					1	8	**9**
20	Νικόλαος Καράπαπας	7	-	-	-	-	-	**7**
	Σταύρος Κρεμάλας	-	7	-	-	-	-	**7**
22	Γιώργος Χάλαρης	-	-	1	1	-	1	**3**
23	Μάριος Σερλιδάκης	-	-	2	-	-	-	**2**
	Κύριος Μιχάλης	-	-	-	-	2	-	**2**

Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 13:15
Απόσταση αγώνα: 16 γύροι / 50.9 km
Ρεκόρ αγώνα: Γιάννης Μπούστας (2006)
1'21.802 140.212 km/h
Pole position: Κων/νος Πολίτης
1'22.972 138.235 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Κων/νος Πολίτης
1'21.836 140.153 km/h

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Σέρρες 12/10	Σέρρες 16/11	Σύνολο
1	Νικόλαος Γλυνάτσης	25	25	25	16	25	20	**136**
2	Σπύρος Νικολούζος	20	-	-	20	20	25	**85**
3	Νικόλαος Γρηγοριάδης	4	20	-	25	16	16	**81**
4	Ιωάννης Μπούρος	-	13	16	11	9	-	**49**
5	Νικόλαος Κατσούλας	11	11	-	-	13	13	**48**
6	Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος	13	9	20	-	4	-	**46**
7	Γιώργος Μακρυπούλιας	16	16	-	13	-	-	**45**
8	Θεόδωρος Καλαμαράς	8	-	7	9	8	11	**43**
9	Βαγγέλης Κόλλιας	10	-	8	8	-	6	**32**
10	Αλέκος Παυλής	-	-	-	10	11	10	**31**
11	Στράτος Σκαραμαγκάς	9	6	13	-	-	-	**28**
12	Michail Ivanov	-	-	-	-	10	8	**18**
13	Γεώργιος Αγαθός	6	-	11	-	-		**17**
14	Petar Kovachev	-	-	-	-	7	9	**16**
	Σπύρος Λευκοφρύδης	-	-	9	7	-	-	**16**
16	Νικόλαος Λαφογιάννης	-	5	5	4	-	-	**14**
	Θεόδωρος Κωνσταντόπουλος	1	-	3	6	-	4	**14**
18	Assen Lilov	-	-	-	-	6	7	**13**
19	Σπύρος Μούτογλης	-	-	10	-	-	-	**10**
20	Σωκράτης Παπανικολόπουλος	-	8	-	-	-	-	**8**
	Βασίλειος Γερακίτης	-	-	-	-	3	5	**8**
22	Σπύρος Βόσσος	7	-	-	-	-	-	**7**
	Νικόλαος Μπακαυγάς	3	-	4	-	-	-	**7**
24	Χρήστος Διγενόπουλος	-	-	6	-	-	-	**6**
25	Zdravko Koitchev	-	-	-	-	5	-	**5**
	Κωνσταντίνος Μαγουλιώτης	-	-	-	5	-	-	**5**
	Ζαφείρης Πολίτης	5	-	-	-	-	-	**5**
28	Στέφανος Σκλαβενίτης	-	-	-	-	-	3	**3**
29	Dimitar Dimitrov	-	-	-	-	2	-	**2**
	Μάριος Νάτσης	2	-	-	-	-	-	**2**
	Ivan Kitanov	-	-	-	-	-	2	**2**
	Νικόλαος Ντούτσης	-	2	-	-	-	-	**2**
33	Νικόλαος Ζυγούρης	-	-	-	-	1	-	**1**
	Ivaylo Lekov	-	-	-	-	-	1	**1**

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:00
Απόσταση αγώνα: 8 γύροι / 25.5 km
Ρεκόρ αγώνα: Νικόλαος Γρηγοριάδης (2007)
1'24.475 135.775 km/h
Pole position: Νικόλαος Γρηγοριάδης
1'24.292 136.070 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Γλυνάτσης Νικόλαος
1'24.183 136.246 km/h

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	96	Σπύρος Νικολούζος	Σταθόπουλος Service-Trolley Cafe	Suzuki GSX-R1000	11:49.384
2	4	Νικόλαος Γλυνάτσης	Castrol-Koveos Dyno Racing	Suzuki GSX-R600	+0.596
3	19	Νικόλαος Γρηγοριάδης	Moto Βούλγαρος-"Θρακολιπαντική AGIP"	Suzuki GSX-R1000	+4.721
4	72	Νικόλαος Κατσούλας	Moto Run-Καρακώστας	Honda CBR1000RR	+5.702
5	17	Θοδωρής Καλαμαράς	Clevermedia-Extreme Trackdays-Καφεδίοδος	Suzuki GSX-R1000	+10.821
6	22	Αλέκος Παυλής	Ανυψωτική Δωδεκανήσου- Ταβέρνα Φουντούκα	Honda CBR1000RR	+11.751
7	73	Petar Kovachev			+13.370
8	90	Michail Ivanov		Suzuki GSX-R600	+13.410
9	38	Assen Lilov		Yamaha YZF-R6	+13.871
10	48	Βαγγέλης Κόλλιας	Μερεμέτης-TiForce-PVM-Metzeler	Triumph Daytona 675	+17.321
11	99	Βασίλης Γερακίτης		Ducati 999	+24.268
12	49	Θεόδωρος Κωνσταντόπουλος	Μερεμέτης-TiForce-PVM-Metzeler	Suzuki GSX-R600	+30.545
13	78	Στέφανος Σκλαβενίτης		Suzuki GSX-R600	+42.507
14	79	Ivan Kitanov		Yamaha YZF-R6	+48.632
15	14	Ivaylo Lekov			+1:05.878
Δεν εκκίνησε	27	Κύρκος Γεώργιος			

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Σέρρες 12/10	Σέρρες 16/11	Σύνολο
1	Ανδρέας Παργινός	25	25	25	25	25	20	**145**
2	Μάκης Σιφναίος	16	16	20	16	20	25	**113**
3	Γεώργιος Κίτσος	20	20	16	20	16	11	**103**
4	Αλέξιος Γλυνιαδάκης	13	11	13	11	11	10	**69**
5	Μάριος Πέτρου	11	13	11	10	9	-	**54**
6	Όμηρος Πεβλάντζος	10	-	10	8	7	8	**43**
7	Θεοχάρης Κεχαΐδης	-	-	-	13	13	7	**33**
8	Ιωάννης Μπερικάκης	-	10	9	-	6	-	**25**
9	Αντρέας Λεφέβρ	-	-	-	-	8	16	**24**
10	Γεώργιος Αδαμόπουλος	-	-	-	-	10	9	**19**
11	Λάμπρος Τσώκος	-	-	-	-	-	13	**13**
12	Παναγιώτης Κουζής	-	-	-	9	-	-	**9**

250 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:30
Απόσταση αγώνα: 16 γύροι / 50.9 km
Ρεκόρ αγώνα: Ανδρέας Παργινός (νέο)
1'22.719 138.657 km/h
Pole position: Μάκης Σιφναίος
1'24.299 136.346
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Ανδρέας Παργινός
1'22.951 138.270 km/h

250 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	2	Μάκης Σιφναίος	Σιφναίος Yamaha-Shoei-Sidi-IXS-GPT	Yamaha TZ250	22:37.855
2	4	Ανδρέας Παργινός	Masterlease	Honda RS250	+33.442
3	42	Ανδρέας Λεφέβρ	-	Yamaha TZ250	+34.233
4	84	Λάμπρος Τσώκος	Tsokos Racing-Caramela Live Music-Shoei-IXS	Honda RS250	+45.785
5	1	Γεώργιος Κίτσος	Jet Oil-Golden Gym-Clover-Nolan-ARC	Honda RS250	+1:23.717
6	7	Αλέξιος Γλυνιαδάκης	Masterlease-Colori	Honda RS250	+1:25.929
7	5	Γεώργιος Αδαμόπουλος		Yamaha TZ250	+1γύρος
8	69	Όμηρος Πεβλάντζος	Xtreme Stores Πέτρου-Explose Cafe	Honda RS250	+2γύροι
8	71	Θεοχάρης Κεχαΐδης	Skoda Κεχαΐδης	Honda RS250	+3γύροι

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Σέρρες 12/10	Σέρρες 16/11	Σύνολο
1	Λευτέρης Πίππος	25	25	20	11	20	16	**117**
2	Ηλίας Σταματάκης	20	20	25	-	25	25	**115**
3	Τζεμ Καραοσμάν	13	13	13	20	13	13	**85**
4	Στράτος Χρονόπουλος	16	-	-	25	16	20	**77**
5	Παναγιώτης Καλοπίτας	-	-	16	16	-	-	**32**
6	Κών/νος Μπίμπας	11	16	-	-	-	-	**27**
7	Γιώργος Σταματάκης	10	-	-	-	11	-	**21**
8	Παντελής Κοξίδης	9	-	11	-	-	-	**20**
9	Γρηγόρης Ελευθεριάδης	8	-	-	-	10	-	**18**
10	Κωνσταντίνος Σεφέρογλου	-	-	-	13	-	-	**13**

125 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:45
Απόσταση αγώνα: 14 γύροι / 44.6 km
Ρεκόρ αγώνα: Λευτέρης Πίππος (νέο)
1'24.973 134.979 km/h
Pole position: Λευτέρης Πίππος
1'26.568 132.492 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Χρονόπουλος Στράτος
1'26.787 132.158 km/h

125 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	1	Ηλίας Σταματάκης	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	20:41.920
2	8	Στράτος Χρονόπουλος	Athens Racing Center-KREEM	Honda RS125	+10.701
3	46	Λευτέρης Πίππος	Γούλας Honda Racing-Καρακώστας-Colori-Jolly Cafe	Honda RS125	+32.567
4	4	Τζεμ Καραοσμάν	Spectro-Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Honda RS125	+52.470
Δεν τερμάτισε	3	Γεώργιος Σταματάκης	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	
Δεν τερμάτισε	53	Παντελεήμων Κοξίδης	Νικολόπουλος		
Δεν εκκίνησε	25	Genoveva Kaneva			

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

Αγώνας από την κορυφή

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Ducati Corse, Troybayliss.com, αρχείο eBike, Σάββας Κουρίδης

Ο Troy Bayliss, όπως είχε προαναγγείλει από την αρχή της σεζόν, κρέμασε τα γάντια του σαρώνοντας τα πάντα στον τελευταίο του αγώνα στο Magny-Cours: pole position, δύο σκέλη, παγκόσμιο πρωτάθλημα WSBK. Επιχειρούμε μια σύντομη αναδρομή στην αγωνιστική του καριέρα, η οποία απλώνεται σε 16 χρόνια, τρεις ηπείρους και δύο παγκόσμια πρωταθλήματα.

Ο Troy γεννήθηκε στις 30 Μαρτίου του 1969 στο Taree, στην επαρχία New South Wales της Αυστραλίας. Η πρώτη του επαφή με μηχανοκίνητο δίτροχο έγινε στα έξι του χρόνια όταν ο πατέρας του, Warren, του αγόρασε ένα Honda Z50 Monkey. Μαθαίνοντας να το οδηγεί εντός της οικογενειακής φάρμας στο Taree, ο μικρός Troy χρειάστηκε μόλις τέσσερα χρόνια πριν αποφασίσει πως πρέπει να μπει σε αγώνες. Από τα δέκα του ως τα 14, παρέα με τον πατέρα του γυρνάει τις πίστες MX και dirt track της πατρίδας του. Περνώντας όλο του τον ελεύθερο χρόνο με κάποιας μορφής άθληση – κυρίως surfing και ποδήλατο, ο Bayliss αρχίζει στα 18 του να ασχολείται σοβαρά με τους αγώνες ποδηλάτου κάθε είδους, mountain, ταχύτητα, τρίαθλο.

Το 1992, σε ηλικία 23 ετών αποφασίζει να δοκιμάσει ξανά την τύχη του στη μοτοσυκλέτα. Ξεκινά με το προσωπικό του ZXR750, αλλά γρήγορα αποφασίζει να τρέξει με μια καθαρά αγωνιστική μοτοσυκλέτα και, σε επίπεδο club racing πλέον, αρχίζει την καριέρα του με ένα Kawasaki KR1 στην κατηγορία 250 Sports Production. Αφού έχει κερδίσει κάμποσους αγώνες σε αυτό το επίπεδο, κάνει τις πρώτες του wild card εμφανίσεις στο εθνικό πρωτάθλημα της χώρας του και κερδίζει!

Τον επόμενο χρόνο παντρεύεται τη σύντροφό του, Kim, και το 1994 συμμετάσχει κανονικά στο Πρωτάθλημα Australian National 600 τερματίζοντας έκτος στην κατάταξη. Το 1995 τερματίζει δεύτερος και τότε τραβά την προσοχή της Team Kawasaki Australia, με την οποία ντεμπουτάρει έναν χρόνο αργότερα στο εθνικό πρωτάθλημα Superbike και καταφέρνει να βρεθεί τρίτος στην τελική κατάταξη.

Το 1997 μετακομίζει στη Suzuki και κατατάσσεται δεύτερος στο πρωτάθλημα της χώρας του, αλλά το σπουδαίο γι' αυτόν είναι πως για πρώτη φορά ο υπόλοιπος κόσμος γνωρίζει το φαινόμενο Troy. Δύο wild card συμμετοχές με τη βοήθεια της Suzuki στους αγώνες WSBK και GP250 που έγιναν στο Phillip Island εκείνη τη χρονιά αρκούσαν για να δείξει τα προσόντα του: πέμπτη θέση και στα δύο σκέλη των SBK, έκτος σε χρονομετρημένα και αγώνα των GP!

Επόμενος σταθμός στην καριέρα του ήταν η Αγγλία και η Team GSE Ducati στο British Superbike Championship. Ένας χρόνος προσαρμογής και το 1999 ο τίτλος έγινε δικός του. Το 2000 ο Bayliss θα ξανάλλαζε ήπειρο. Αυτή τη φορά ήταν οι Η.Π.Α. και η ομάδα Vance & Hines Ducati στο AMA Superbike Championship. Πρόλαβε να τρέξει σε μόλις δύο αγώνες πριν έρθει εκείνο το μοιραίο τηλεφώνημα από την Ιταλία…

Το τελευταίο του βάθρο, ανάμεσα στον συμπατριώτη του Troy Corser (δεξιά) και τον αντικαταστάτη του στη Ducati, Nori Haga (αριστερά)

Το πλήθος περιμένει έξω από το motor home για αυτόγραφα – παντού

Το ποδήλατο είναι ένα αγαπημένο χόμπι του Bayliss και, για μια τριετία, και πεδίο αγωνιστικής δράσης

Το Παγκόσμιο βήμα

Ο τραυματισμός του Carl Fogarty στον αγώνα του Phillip Island το 2000 ήταν σοβαρός και θα σήμαινε το τέλος της καριέρας του σπουδαίου αυτού πρωταθλητή, ωστόσο στη Bologna καίγονταν να βρουν έναν αντικαταστάτη νωρίς-νωρίς στη σεζόν. Όπως δηλώνει σήμερα ο Troy Bayliss, "σηκώνω το τηλέφωνο και με ρωτούν αν θέλω να πάρω τη θέση του. Δε χρειαζόταν να ρωτήσουν δεύτερη φορά!"

Ως αναβάτης της εργοστασιακής Ducati Infostrada πήρε σύντομα την πρώτη του 'παγκόσμια' νίκη στο Hockenheim και το επανέλαβε στο Brands Hatch. Η έκτη θέση που πήρε εκείνη το χρονιά ήταν απλά προπομπός της σπουδαίας του εμφάνισης το 2001, όταν κατάφερε να πάρει το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbikes μετά από μεγάλη μάχη με τον Colin Edwards της Honda. Οι δύο αναβάτες αντάλλαξαν θέσεις το 2002, ωστόσο χάρη στον Bayliss η Ducati σήκωσε τον 11ο τίτλο Κατασκευαστών.

Σε αναγνώριση αυτού, το 2003 ο Troy βρέθηκε στη σέλα πάλι μιας κόκκινης μοτοσυκλέτας, με V4 κινητήρα αυτή τη φορά, στα MotoGP. Η έκτη θέση που πήρε εκείνη τη χρονιά ήταν μια απόδειξη του μεγάλου του ταλέντου. Ατυχώς η επόμενη σεζόν δεν θα ήταν εξίσου καλή για τον αυστραλό. Δίπλα στον Loris Capirossi τα αποτελέσματά του δεν αποδείχθηκαν τόσο καλά (14ος) όσο θα περίμεναν όλοι με βάση την προηγούμενη σεζόν κι έτσι οι δρόμοι του Bayliss και της Ducati χώρισαν.

Το 2005 βρέθηκε στην Camel Honda, παρέα με τον Alex Barros. Για μια ακόμη φορά τα MotoGP δεν φάνηκαν τόσο φιλόξενα γι' αυτόν και από τη δωδέκατη θέση της τελικής κατάταξης αποχαιρέτησε τα MotoGP. Όπως λέει ο ίδιος, "η αλλαγή από Ducati σε Honda ήταν μεγαλύτερη για μένα απ' ότι η μετάβασή μου από τα Superbikes στα MotoGP…"

Το 2006, λοιπόν, ο Bayliss ξαναβρέθηκε στη σέλα μιας Ducati Superbike και άμεσα καθάρισε έναν ακόμη παγκόσμιο τίτλο με χαρακτηριστική άνεση. Την ίδια χρονιά, μάλιστα, τρέχοντας ως wild card στον τελευταίο αγώνα MotoGP της Valencia, ο αυστραλός καταφέρνει το αδιανόητο κερδίζοντας! Είναι η χρονιά που ο Nicky Hayden παίρνει το πρωτάθλημα μετά την πτώση του Valentino Rossi τερματίζοντας τρίτος πίσω από τον Bayliss και τον Loris Capirossi.

Το 2007 ήταν μια δύσκολη χρονιά για τον 38χρονο πλέον Bayliss, όπως ήταν δύσκολη και για τη Ducati 999R του απέναντι στον ιαπωνικό ανταγωνισμό. Ο τίτλος πήγε στον James Toseland και τη CBR1000RR του, αλλά ο αυστραλός δεν είχε πει την τελευταία του λέξη. Η εμφάνιση της νέας Superbike από τη Ducati, του έδωσε την ευκαιρία να πραγματοποιήσει αυτό που είχε υποσχεθεί: "έναν τίτλο ακόμη και φεύγω…"

Είπαμε, αντίο από την κορυφή

Αυτό σημαίνει "εθνικός ήρωας" στην Ιταλία

Με την Kim, λίγο πριν τον τελευταίο του αγώνα

Μόλις έχει τερματίσει ένα σκέλος, έναν αγώνα, μια καριέρα

Troy Bayliss

Troy Bayliss

www.troybayliss.com

Ημερομηνία γέννησης:	30 Μαρτίου 1969
Τόπος:	Taree, New South Wales, Αυστραλία
Ύψος:	1.74 m
Βάρος:	68 Kg
Οικογενειακή κατάσταση:	Παντρεμένος με την Kim, τρία παιδιά: Mitch, Abbey και Ollie
Χόμπι:	Ποδήλατο, Γυμναστική

Αγωνιστικό βιογραφικό

1992:	Πρώτος αγώνας ταχύτητας		
1994:	Australian 600 Championship	(Kawasaki)	**6ος**
1995:	Australian 600 Championship	(Kawasaki)	**2ος**
1996:	Australian 600 Championship	(Kawasaki)	**3ος**
1997:	Australian 600 Championship	(Suzuki)	**2ος**
1998:	British Superbike Championship	(Ducati)	**6ος**
1999:	British Superbike Championship	(Ducati)	**1ος**
2000:	World Superbike Championship	(Ducati)	**6ος**
2001:	World Superbike Championship	(Ducati)	**1ος**
2002:	World Superbike Championship	(Ducati)	**2ος**
2003:	MotoGP	(Ducati)	**6ος**
2004:	MotoGP	(Ducati)	**14ος**
2005:	MotoGP	(Honda)	**12ος**
2006:	World Superbike Championship	(Ducati)	**1ος**
2007:	World Superbike Championship	(Ducati)	**4ος**
2008:	World Superbike Championship	(Ducati)	**1ος**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Ο κανονισμός για το
είναι ένα μεγάλο λά

Jeremy Burgess, αρχιμηχανικός FIAT Yamah

«Η στάση του Ros
6 τίτλους MotoGP, εγώ κανέναν. Δεν το

Jorge Lorenzo, αναβ

«Είμαστε δύο αναβάτες που θέλουν το παγ
αρμονία στην ομάδα και φέτος δούλεψ

Valentino Ros

«Αν ο πρόεδρος της Ferrari πιστεύει πως ο αγώνας στη Σιγκαπούρη ή
ένα τσίρκο, τότε του οφείλουμε ευγνωμοσύνη που μας παρείχε τους κλόουν..

Bernie Ecclestone, πρόεδρος και CEO των F1 Management και F1 Administration

«Θέλουμε κι οι δύο το ίδιο, αλλά στο τέλος
μπορεί να υπάρξει μόνο ένας νικητής.

Danny Pedrosa, αναβάτης Repsol Honda MotoGP

πύρος Τσαντήλας

*ο ενιαίο λάστιχο
άθος."*
a MotoGP

Σε συνέντευξή του στο autosport.com ο αυστραλός επαναλαμβάνει την πάγια άποψή του, αυτή τη φορά κοφτά, με περισσότερο στόμφο. Μετά πετάει και τη σπόντα του, λέγοντας πως ο πρόεδρος της Dorna, Carmelo Ezpeleta, 'καταφέρνει να βάλει στο μυαλό πολλών ανθρώπων, μεταξύ αυτών και του Rossi, ιδέες με τις οποίες εγώ διαφωνώ'.

*ssi δείχνει αδυναμία, μα αυτός έχει
καταλαβαίνω."*
άτης FIAT Yamaha MotoGP

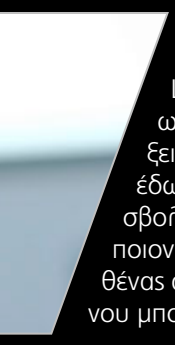
Τώρα που αμφότεροι θα έχουν κοινά λάστιχα ο ισπανός ζήτησε να πέσει ο τοίχος που χώριζε τα δύο γκαράζ, όμως ο Rossi αρνήθηκε. Όταν βρέθηκαν και οι δύο μαζί στο Μιλάνο για την EICMA, ερωτηθείς σχετικά ο Lorenzo από το GPone.com δεν έχασε την ευκαιρία να καρφώσει δημοσίως τον παγκόσμιο πρωταθλητή.

*κόσμιο πρωτάθλημα. Ο τοίχος βελτιώνει την
ε καλά. Γιατί να* ***αλλάξουμε;***
ssi, αναβάτης FIAT Yamaha MotoGP

Και τα προσωπεία πέφτουν. Πέρυσι πολλά ελέχθησαν για την αποδοχή του Lorenzo από τον Rossi, αλλά τελικά κανένα πρόβλημα δεν παρατηρήθηκε μεταξύ τους (προς απογοήτευση του ιταλικού Τύπου). Τώρα που εξέλειψε η πρόφαση (βλέπε ενιαίο λάστιχο), ο ιταλός μας λέει στα ίσια πως προτιμά να μην πολυβλέπει τη φάτσα του (εσωτερικού) αντιπάλου του.

*ταν
.*

Στον αγώνα της Σιγκαπούρης ο Felipe Massa βγήκε από το pit stop του με μερικά μέτρα σωλήνα βενζίνης να κρέμονται από το μονοθέσιό του, ένα γελοίο ατύχημα που τον έφερε 13ο και έδωσε στον Lewis Hamilton αέρα ζωτικής σημασίας για τον τίτλο. Ο Luca di Montezemolo κατηγόρησε την κακή διοργάνωση για αυτό και εκνευρισμένος τη χαρακτήρισε 'τσίρκο'. Το αφεντικό όμως δεν το άφησε να πέσει έτσι…



Ο ισπανικός Τύπος τον κυνηγά ανελέητα για μια εμπρηστική δήλωση εναντίον του Jorge Lorenzo, αλλά αυτός εκεί, ανένδοτος στη σιωπή του. Τελικά, όταν αποφάσισε να το ανοίξει το στοματάκι του, ως άλλος Highlander έδωσε μια απάντηση κυρίου, χωρίς προσβολές ή προκλήσεις. Είναι σαφές, πάντως, ποιον έχει στο κέντρο του στόχου του ο καθένας από τους δύο ισπανούς – και του χρόνου μπορεί να είναι η χρονιά τους.

Εφ' όλης της ύλης

κείμενο: x-poros.gr φωτό: Βασίλης Νομικός

Στις αρχές Οκτώβρη ο Πόρος γέμισε από ποδηλατικά σορτσάκια, βρεγμένα μαγιό και πολύ ιδρώτα. Όχι στο συνηθισμένο βωμό του ματιού, αλλά του συναγωνισμού και της προσωπικής βελτίωσης

Για όσους δε γνωρίζουν περισσότερα για τη διοργάνωση ας αρχίσουμε με τα βασικά. Το X-Poros ξεκίνησε το 2004 δίνοντας τη δυνατότητα σε αθλητές απ' όλη την Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό να δοκιμάσουν τις δυνάμεις τους σε ένα σύγχρονο τρίαθλο στον πανέμορφο Πόρο. Ξεκινάει με κολύμπι, συνεχίζει με τρέξιμο και ολοκληρώνει με την ποδηλασία. Για όσους δεν είναι τόσο σίγουροι για τις δυνάμεις τους ή απλά δεν ενδιαφέρονται για τα άλλα αθλήματα, υπήρχε η επιλογή της "μικρής" έκδοσης, όπου αντί για το πλήρες τρίαθλο είχαν να ακολουθήσουν μόνο μια ποδηλατική διαδρομή, με διαφορετική χάραξη. Ας τα πάρουμε όμως από την αρχή.

Το Σαββατοκύριακο της 5ης Οκτωβρίου η ατμόσφαιρα στον Πόρο ήταν ηλεκτρισμένη. Από τη μια οι διαμαρτυρίες διαδηλωτών στη σύνοδο των Περιφερειαρχών, από την άλλη οι αγχωμένοι συμμετέχοντες του 4ου X-Poros που προσπαθούσαν από κοινού να κατανοήσουν την πολύπλοκη νέα χάραξη της φετινής διαδρομής. Για λόγους ποικιλίας, αύξησης ενδιαφέροντος και αισθητικής απόλαυσης, η διαδρομή της κολύμβησης και του τρεξίματος ήταν φέτος τελείως νέες, όπως και η σχεδίαση της ποδηλατικής διαδρομής. Ο υπεύθυνος χάραξης μετέφερε τους 65 αθλητές που εμφανίστηκαν στην γραμμή εκκίνησης, στη νοτιοανατολική πλευρά του νησιού.

Η εκκίνηση δόθηκε στις 10:10 με μικρή καθυστέρηση και οι 41 αθλητές κολύμβησης ξεκίνησαν με ενθουσιασμό για να καλύψουν την απόσταση των 1,250 περίπου μέτρων μέχρι την γραφική παράλια του Μοναστηρίου. Ο άνεμος ήταν με το μέρος τους και η όμορφη θαλάσσια διαδρομή κάτω από τα βράχια και το ξενοδοχείο Σειρήνα διανύθηκε γρήγορα. Πρώτος βγήκε στην προβλήτα ο Μηνάς Βασιλειάδης από την Καβάλα σε 15:54" με τη Sarah Paterson στο κατόπι του. Οι πρώτοι είχαν ήδη αρχίσει να ανηφορίζουν προς το μοναστήρι όσο οι υπόλοιποι αθλητές σκαρφάλωναν τη σκάλα που τοποθετήθηκε στην προβλήτα προς διευκόλυνση τους.

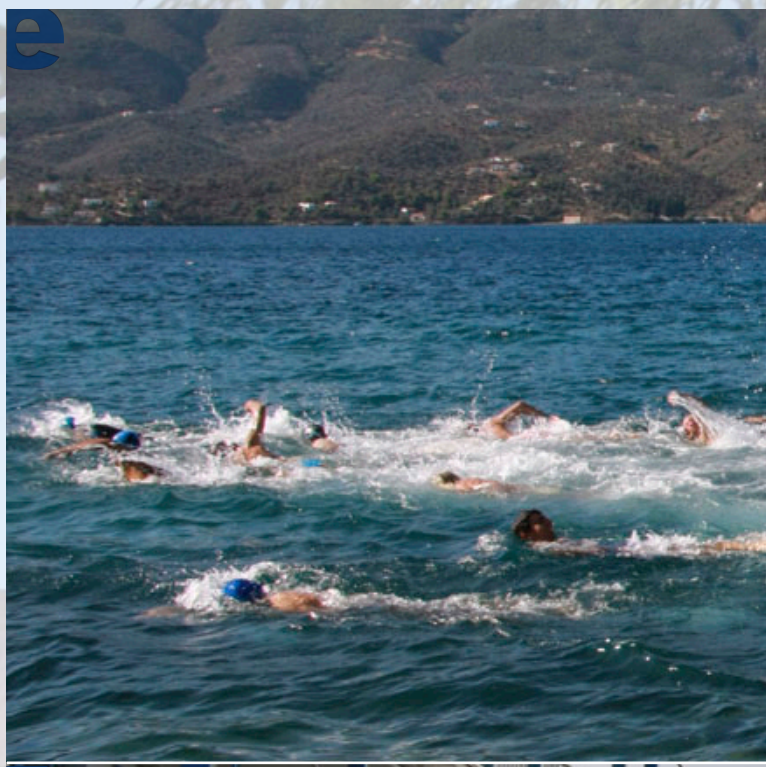
Ο εξοπλισμός των αθλητών είχε ήδη μεταφερθεί από την εκκίνηση στον τερματισμό της κολύμβησης και από εκεί ξεκίνησε το τρέξιμο, το οποίο μπορεί να ήταν μόλις δέκα χιλιόμετρα, αλλά με πολλά υψομετρικά αλλά και ιδιαίτερα κακοτράχαλη πορεία. Η θέα της θάλασσας, της Ύδρας και του μικρού νησιού Μόδι ήταν πανέμορφη, όσοι είχαν ανάσα σίγουρα τη θαύμασαν.

Οι έμπειροι του ορεινού τρεξίματος επωφελήθηκαν και απόλαυ-

σαν την διαδρομή ενώ οι απλοί δρομείς καταπονήθηκαν αρκετά. Οι αρχάριοι δεινοπάθησαν, ειδικά στην εξοντωτική ανάβαση της αντιπυρικής ζώνης. Η κατάβαση είχε λίγη άσφαλτο και πολύ μονοπάτι που μετά θα διανυόταν και με το ποδήλατο, επιτρέποντας έτσι στους αθλητές να μην έχουν μια τελείως άγνωστη διαδρομή.
Πρώτος στο τρέξιμο τερμάτισε ο Δήμου με πολύ κοντά τον Λιόντο και τον Παπακωνσταντίνου. Ο Καμπουρόπουλος έχασε πολύτιμο χρόνο στο κολύμπι και ακολουθούσε την πρώτη τριάδα από απόσταση. Ο τελευταίος δρομέας τερμάτισε μια ώρα μετά...

Μετά τη 2η ζώνη αλλαγής άρχισε το ποδηλατικό σκέλος, που από πολλούς θεωρείται η "πραγματική ουσία" του X-Poros. Και φέτος υπήρχαν δυο διαδρομές, μια μεγάλη των 50km και μια μικρή με τα μισά χιλιόμετρα. Η μικρή διαδρομή, αν και απαιτούσε τεχνική, ήταν σχετικά εύκολη αποσκοπώντας στο να παρακινήσει τους συμμετέχοντες να τολμήσουν την επόμενη φορά τη μεγάλη διαδρομή. Τα 50km κάλυπταν σχεδόν κάθε γνωστή και προσβάσιμη χωμάτινη γωνία του νησιού. Επίσης, περιλαμβάνονταν και μερικά νέα τμήματα, αλλά κυρίως τα ήδη γνωστά από άλλες χρονιές μονοπάτια που αποτελούν χαρακτηριστικά και αναπόσπαστα κομμάτια του σκέλους αυτού.
Η διαδρομή ήταν περίπλοκη και "φιδογυριστή", με πάνω από 5 διασταυρώσεις όπου όλοι συναντιόταν. Ευτυχώς οι ενημερωμένοι εθελοντές, η διανομή χαρτών και αρχείων GPS, καθώς και η άρτια σήμανση κατάφεραν να επιτευχθεί ο στόχος και να μη δημιουργηθεί το μνημειώδες χάος που είχε στιγματίσει την πρώτη διοργάνωση.

Πρώτος και φέτος στο μεγάλο X-Poros τερμάτισε ο Μιχάλης Λιόντας από τα Ιωάννινα σε 4:52. Με 5:03 ακολούθησε ο Αλέξανδρος Καμπουρόπουλος και 5 λεπτά αργότερα ο Αρίωνας Τσούργιαννης. "Ήρωας" της φετινής διοργάνωσης ήταν ο Αχιλλέας Πετρόπουλος με 7:41.
Στη μικρή έκδοση πρώτος ο Παπανικολάου Κωνσταντίνος (3:19) με τον Γάλλο Πιερ Κερνεβάλ 5 λεπτά πίσω του. Τρίτος ο Γιώργος Τσουκαλάς. Αξιοσημείωτη η επίδοση του νεαρού δεκατετράχρονου αθλητή Παναγιώτη Δραγώνα από τη Σαλαμίνα που τερμάτισε στη μικρή ποδηλατική διαδρομή με χρόνο 2:15, με τον αμέσως επόμενο 45 λεπτά αργότερα.
Δεν υπήρξαν σοβαρά ατυχήματα. Έτσι, οι 2 γιατροί, το ασθενοφόρο καθώς και οι 5 διασώστες Σαμαρείτες του Ερυθρού Σταυρού Ναυπλίου που ήταν παρόντες για την περίπτωση τραυματισμού μπόρεσαν να απολαύσουν τον καλό καιρό και το όμορφο τοπίο.
Ακολούθησε η απονομή με μετάλλια σε σχήμα πατούσας σκύλου που προμήθευσε ο φιλοζωικός σύλλογος Πόρου (PAWS), αξιοποιώντας έτσι έξυπνα τα χρήματα που η διοργάνωση θα χρησιμοποιούσε έτσι και αλλιώς για κοινά μετάλλια.
Το X-Poros έχει καθιερωθεί ως ένας ιδιαίτερα απαιτητικός αγώνας περιπέτειας, μοναδικός στο είδος του για την Ελλάδα, που καταφέρνει να συγκεντρώνει φανατικούς των εκδηλώσεων του είδους, αλλά και προπονημένους αθλητές από τα τρία αθλήματα που περιλαμβάνει. Κατορθώνει να τους ικανοποιεί όλους γεμίζοντας τους με συγκινήσεις



Ο Κώστας Σαπουνάκης, εμπνευστής της διοργάνωσης, δίνει οδηγίες και επεξηγήσεις στους συμμετέχοντες το βράδυ πριν τον αγώνα

Ο φακός μας εντόπισε εκτός των άλλων και.. μοτοσυκλετίστριες!

Το τρέξιμο ακολουθεί αμέσως μετά την κολύμβηση, από το σημείο του τερματισμού της έως την αφετηρία του ποδηλατικού μέρους

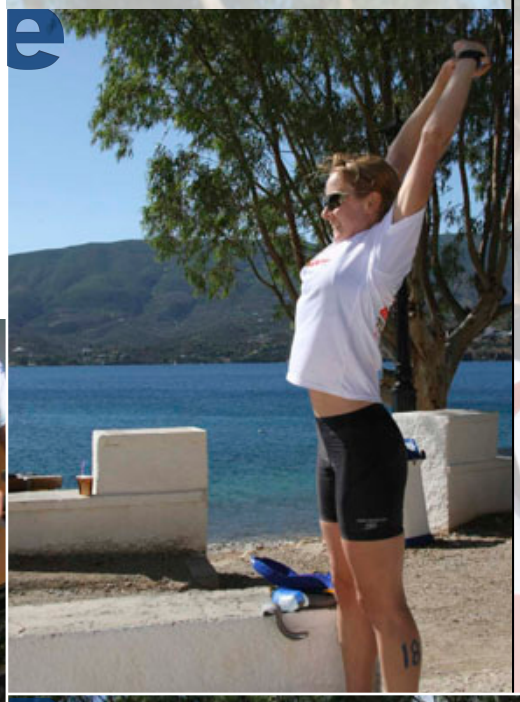
Ο σχεδιαστής του δραστήριου ποδηλατικού portal www.icycling.gr, Αλέξανδρος Ιωαννίδης, και μέλος της διοργάνωσης X-Poros

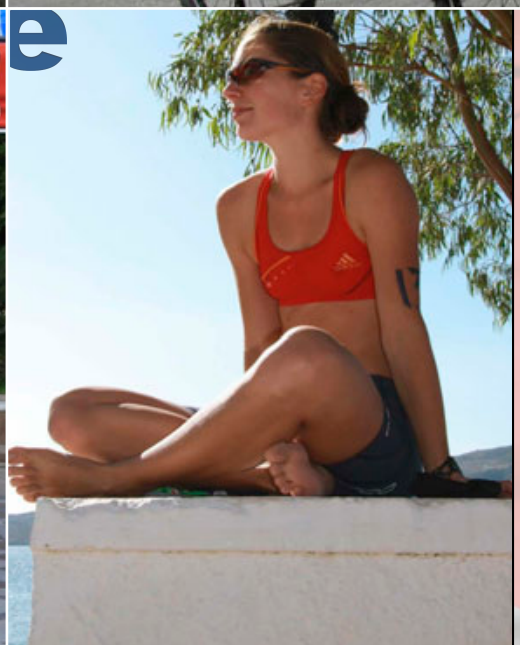
και εικόνες από σπάνια τοπία του όμορφου Πόρου που μόνο σε λίγους εκλεκτούς έχουν αποκαλυφθεί!
Κληρώθηκαν πλούσια δώρα Specialized και Castelli από την εταιρία Κασιμάτη, διαμονές στο ξενοδοχείο Golden View και καταδυτικά πακέτα Poros Diving Academy. Όλοι έφυγαν με μπλουζάκια X-Poros, άλλα με τυπωμένο το σαδιστικό υψομετρικό της διαδρομής και άλλα με τα νέα λογότυπα των σκελών του αγώνα...

Το ποδηλατικό μέρος του αγώνα κρίνεται από τους περισσότερους σαν το σκληρότερο των τριών

Οι εκπρόσωποι του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού ήταν εκεί, βεβαιώνοντας την ασφάλεια αθλητών και θεατών

Ένας από τους κύριους χορηγούς της διοργάνωσης, το κατάστημα Kassimatis Cycling, αντιπρόσωπος των www.specialized.gr





Studio.22

ΤΕΤΑΡΤΗ - ΠΕΜΠΤΗ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΣΑΒΒΑΤΟ

MUSIC: 80΄s - 90΄s - 00΄s

Αγαθάρχου 3 - Ψυρρή

210 3317649 - 646

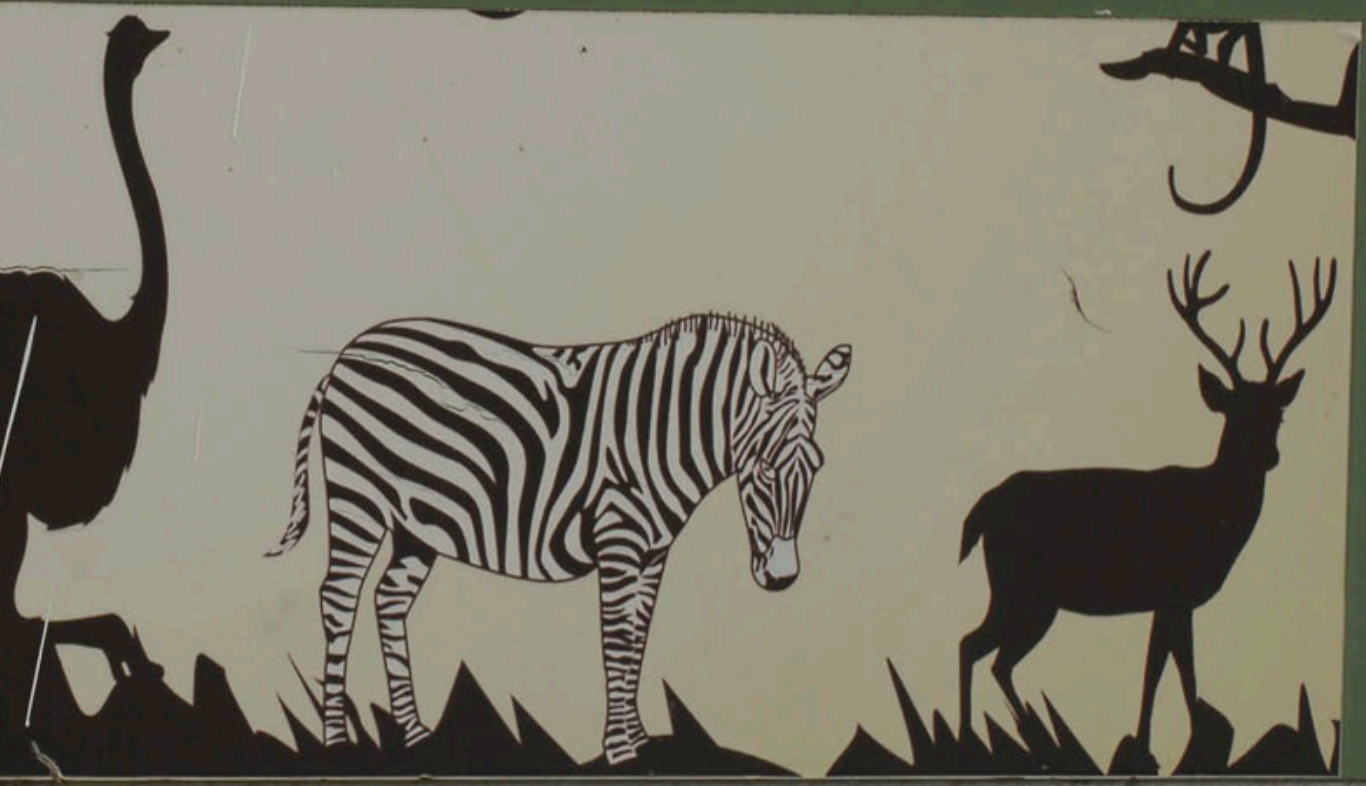
ebike.gr

the back

Ποδηλασία, εκδρομές, οικονομική ύφεση και γκρίνια. Απ' όλα τα καλά έχουμε

A FARM

ESTAURANT



VESPA WORLD CLUB

http://www.vespaworldclub.com

Με λένε Sib και είμαι καλά

Για την ακρίβεια, με λένε Sib Andela, έχω μια Vespa GTS 250 και αποφάσισα να την οδηγήσω από το Cape Town (Νότια Αφρική είναι αυτό) ως το Nordkapp (το οποίο μας κάνει Βόρειο Ακρωτήρι, Νορβηγία) μέσα σε 100 μέρες!
Ο 68 Μαΐων νοτιοαφρικανός θέλησε να πραγματώσει ένα εφηβικό του όνειρο, φροντίζοντας ώστε το ταξίδι να καταλήξει στον προορισμό του στις 22 Ιουνίου, την επέτειο του γάμου του, ένας συμβολισμός στη μνήμη της εκλιπούσης συζύγου του. Αν και το blog του (http://www.vespaworldclub.com/Community/BLOG/tabid/213/BlogID/8/Default.aspx) έμεινε μάλλον στεγνό από ενημέρωση, αξίζει να τονίσουμε πως ο Sib τα κατάφερε και στις 27 Ιουνίου – η τελευταία του καταχώρηση σε σχόλιο επισκέπτη στη σελίδα του – δηλώνει πως είναι βαθιά στον βορά της Φινλανδίας και βλέπει τερματισμό. Μπράβο του και μπράβο στη Vespa που άντεξε πάνω από 17,000 km κακουχίας.
Πολλές φωτογραφίες μικρής ανάλυσης θα βρείτε και στη διεύθυνση http://www.flickr.com/photos/26744942@N07/sets/72157605845174335/.

ENDURO ILLUSTRATED

www.enduro-illustrated.com

Νέο περιοδικό; Όχι.

Πρόκειται για μια σπέσιαλ ετήσια έντυπη έκδοση που συνοψίζει το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Enduro του 2008. Στις 112 σελίδες του θα βρείτε μόνο φωτογραφίες με την υπογραφή ενός εκ των κορυφαίων επαγγελματιών που καλύπτουν το WEC, του Jonty Edmunds. Αυτό είναι το πρώτο τεύχος και μοναδικό για φέτος. Η επόμενη έκδοσή του, το τεύχος νούμερο δύο, θα βγει όταν με το καλό τελειώσει και το επόμενο WEC '09.
Στο μεταξύ η τιμή του, 10.50€, είναι αρκετή για να ντροπιάσει την πλειοψηφία των έντυπων που κυκλοφορούν στη χώρα μας – και είναι κι εύκολο, αρκούν μερικά κλικ μέσω Paypal…

RUSSIA
KAZAKHSTAN
CHINA
ASIA
TURKEY
IRAN
INDIA
Bay of Bengal
Arabian Sea
ETHIOPIA
INDIAN OCEAN
1/2
Cape South

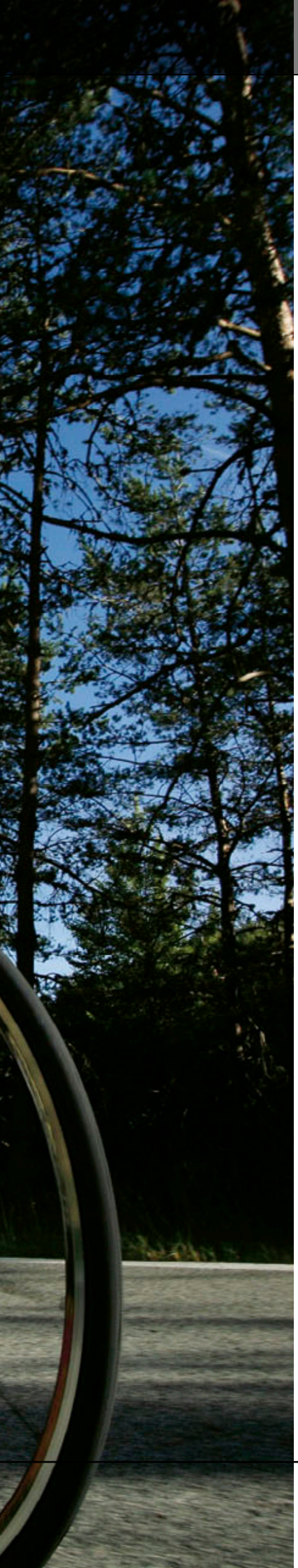
كلم
375
Km

enduro
01
The pain & the glory
AUBERT | CERVANTES | ARO | SALMINEN | AHOLA | TARKKALA
Europe €10.50
INSIDE
BUY NOW
WALLPAPERS

DHL
KTM
AMV ARO
95
enduro
01
www.enduro-illustrated.com
PHOTO: JONTY EDMUNDS

ORBEA

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



Αγοράζοντας καινούριο ποδήλατο δρόμου Μέρος α'

Δεν υπάρχει καλύτερη περίοδος για να αποφασίσετε την αγορά ενός καινούριου ποδηλάτου. Σήμερα οι κατασκευαστές ποδηλάτων προσφέρουν μια μεγάλη σειρά από μοντέλα σε διάφορες τιμές οι οποίες μπορούν να ικανοποιήσουν όλες τις τσέπες. Επίσης, οι εταιρίες ανταλλακτικών κατασκευάζουν και προσφέρουν μια τεράστια γκάμα τροχών, φρένων και συστημάτων ταχυτήτων που λειτουργούν καλύτερα από ποτέ. Οι επιλογές είναι τόσες πολλές και η ποιότητα τόσο καλή που εγγυούνται μια ευχάριστη ποδηλατική εμπειρία. Για να σας βοηθήσουμε στην επιλογή σας, ετοιμάσαμε για σας έναν όσο το δυνατό πιο περιεκτικό οδηγό ώστε να μπορέσετε να βρείτε το ποδήλατο δρόμου που ταιριάζει απόλυτα στις ανάγκες σας. Εξηγούμε τις αποφάσεις τις οποίες θα πρέπει να πάρετε και προσφέρουμε συμβουλές για τα πάντα, από τα διάφορα υλικά που είναι φτιαγμένος ο σκελετός του ποδηλάτου, τις ρόδες, τις ταχύτητες και τις επιλογές που έχετε όσον αφορά τις σειρές ανταλλακτικών. Πριν όμως ξεκινήσετε, θα πρέπει να απαντήσετε πρώτα κάποιες δικές σας προσωπικές ερωτήσεις.

Απαντήστε στις ερωτήσεις

Πριν επισκεφτείτε οποιοδήποτε κατάστημα ποδηλάτων σκεφτείτε λίγο για το πως θα χρησιμοποιήσετε το ποδήλατο αφού το αγοράσετε. Ρωτήστε τον εαυτό σας ορισμένες ερωτήσεις για να βρείτε πιο είναι το σωστό ποδήλατο για σας. Είστε νέος ποδηλάτης; Θέλετε να βελτιώσετε τη φυσική σας κατάσταση; Σας ενδιαφέρουν τα ποδηλατικά tour; Προπονήστε για έναν συγκεκριμένο αγώνα ή γεγονός; Ξεκινάτε την αγωνιστική ποδηλασία ή το τρίαθλο; Σκέφτεστε το ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς (σπίτι-δουλειά); Σκεφτείτε πόσες φορές την εβδομάδα θα γυμνάζεστε και πόσα χιλιόμετρα θα καλύπτετε. Επίσης συνυπολογίστε άλλες τάσεις που έχετε σαν άτομο και τις προσωπικές σας αγοραστικές συνήθειες. Για παράδειγμα, είστε άνθρωποι που πάντα αναζητάτε την υψηλότερη ποιότητα, ή είστε από αυτούς που ψάχνουν για κάτι ενδιάμεσο, όπως μια καλή σχετικά ποιότητα σε μια λογική προς χαμηλή τιμή; Σας ενθουσιάζουν οι τελευταίες τεχνολογίες και όλα τα νέα "μικροεξαρτήματά" τους ή είστε ευχαριστημένοι και με τα πιο απλά και δοκιμασμένα; Επιπλέον είναι πολύ σημαντικό να ξέρετε πόσα χρήματα θέλετε να διαθέσετε για το νέο σας ποδήλατο. Αυτό θα σας βοηθήσει να συγκεντρωθείτε στα κατάλληλα μοντέλα γύρω από το οικονομικό σας budget. Απαντώντας σε αυτές τις ερωτήσεις θα βοηθηθείτε ώστε όταν θα πάτε στο κατάστημα ποδηλάτων της γειτονιά σας να κάνετε τη σωστότερη επιλογή.

Μεταβλητές της σημερινής αγοράς του ποδηλάτου δρόμου

Υπάρχουν πολλές μεταβλητές στην απόφαση σας να αγοράσετε ένα ποδήλατο δρόμου. Στη συνέχεια αυτού του άρθρου θα εξηγήσουμε μερικές από αυτές έτσι ώστε να κάνουμε ευκολότερη την διαδικασία επιλογής του ποδηλάτου των ονείρων σας!

Σκελετός ποδηλάτου & υλικό κατασκευής

Παρ' όλα τα "παράξενα" υλικά, όπως πλαστικό και μπαμπού, από τα οποία έχουν κατασκευαστεί σκελετοί ποδηλάτων με το πέρασμα των χρόνων, σήμερα κατασκευάζονται από ένα ή από το μίγμα των παρακάτω τεσσάρων υλικών: ατσάλι, αλουμίνιο, τιτάνιο και νήματα άνθρακα.

Πρώτα από όλα είναι χρήσιμο να γνωρίζετε ότι τα καλά ποδήλατα είναι κατασκευασμένα από όλα τα παραπάνω υλικά. Επίσης, δύο ποδήλατα τα οποία είναι φτιαγμένα από τα ίδια ακριβώς υλικά μπορεί να έχουν δύο εντελώς διαφορετικές συμπεριφορές κατά την οδήγησή τους ανάλογα με τη γεωμετρία, το "δέσιμο", το σχήμα των σωλήνων και τη διαφορετική επεξεργασία αυτών, όπως για παράδειγμα την ενίσχυση τους με διαφορετικούς τρόπους. Γι' αυτόν άλλωστε το λόγο είναι σημαντικό να δοκιμάζετε πρώτα το ποδήλατο που σκέφτεστε να αγοράσετε.

Μια χρήσιμη συμβουλή όσον αφορά τον έλεγχο του σκελετού: κοιτάξτε για ένα αυτοκόλλητο στον κάθετο σωλήνα του ποδηλάτου προς το πάνω, κοντά στη σέλα, ή προς τα κάτω κοντά στους δίσκους. Πολλές φορές οι κατασκευαστές χρησιμοποιούν τέτοια αυτοκόλλητα γιατί εξηγούν τη μάρκα και το υλικό από το οποίο κατασκευάστηκε ο σκελετός.

Σκελετός ποδηλάτου - Ατσάλι

Το πιο παραδοσιακό υλικό για την κατασκευή ποδηλατικών σκελετών εδώ και 100 περίπου χρόνια είναι το ατσάλι. Πολλοί τύποι ατσάλινων σκελετών είναι σήμερα διαθέσιμοι στην αγορά. Το ατσάλι είναι εύκολο να λυγίσει και

Cyclist.gr

να σχηματιστεί ανάλογα με τις ανάγκες. Επίσης, έχει πολύ καλή συμπεριφορά στο δρόμο, είναι ανθεκτικό, επισκευάζεται εύκολα και είναι οικονομικό. Από την άλλη, το ατσάλι είναι ευαίσθητο στη σκουριά αν δεν προσεχθεί (συνήθως όταν φύγει το χρώμα που το προστατεύει από αυτή). Ποδήλατα αρχαρίων με ατσάλινο σκελετό είναι συνήθως λιγότερο εκλεπτυσμένα από αυτά που προτιμούν και χρησιμοποιούν οι πιο προχωρημένοι ποδηλάτες ή λάτρες του ατσαλιού. Συνεπώς είναι και πιο φτηνά. Η οικονομικότερη όμως λύση που προσφέρουν οι συγκεκριμένοι ατσάλινοι σκελετοί δίνουν τη δυνατότητα για την αγορά ενός καλύτερου σετ ανταλλακτικών που μπορούν να συνδυαστούν με έναν χαμηλής ποιότητας ατσάλινο σκελετό. Υψηλότερης ποιότητας ατσάλινοι σκελετοί ενσωματώνουν πολύ καλό σχεδιασμό, υψηλών προδιαγραφών "δεσίματα" και πολύ καλύτερα κράματα στους σωλήνες. Ένα πολύ διαδομένο και υψηλής ποιότητας ατσάλι για σκελετούς ποδηλάτων είναι το αμερικάνικο ατσάλι SAE 4130, γνωστότερο ως "χρωμομόλυβδος" ή "chromoly". Υπάρχουν βέβαια και άλλα κράματα τα οποία προσφέρουν οι προμηθευτές σωλήνων στην αγορά όπως οι Columbus, Reynolds, κ.α. Σκελετοί φτιαγμένοι από αυτά τα υλικά είναι γνωστοί για την καλή ανταπόκριση και την άνεσή τους κατά την οδήγηση. Το ατσάλι είναι εξαιρετικό υλικό για την κατασκευή πιρουνιών (ποδηλατικών πάντα). Μπορεί να πάρει εύκολα διάφορα σχήματα, ακόμη και αεροδυναμικά. Είναι πολύ ανεκτικό και απορροφά τους κραδασμούς σε ανώμαλο δρόμο κάνοντας την οδήγηση πιο ξεκούραστη στα χέρια. Τα ατσάλινα πιρούνια είναι πιο βαριά από αυτά που είναι φτιαγμένα από ελαφρύτερα υλικά όπως το αλουμίνιο και τα ανθρακονήματα.

Σκελετός ποδηλάτου – Αλουμίνιο

Το αλουμίνιο χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στην κατασκευή ποδηλατικού σκελετού το 1895. Όμως, δεν χρησιμοποιήθηκε ευρέως μέχρι και το 1980 όταν άρχισε να διαδίδεται η ιδέα για την κατασκευή σκελετών με σωλήνες μεγάλης διαμέτρου. Σήμερα το αλουμίνιο είναι το πιο διαδομένο υλικό σκελετών ποδηλάτου. Όπως συμβαίνει και με το ατσάλι, όσο περισσότερα κανείς διαθέτει, τόσο καλύτερη η ποιότητα και κατασκευή των σωλήνων του σκελετού. Όταν πρωτοεμφανίστηκε το αλουμίνιο στην αγορά, η κοινή παραδοχή ήταν ότι προκαλούσε πολλούς κραδασμούς και ήταν περισσότερο ενοχλητικό στην οδήγηση. Σήμερα αυτό πλέον δεν ισχύει εξαιτίας των νέων κραμάτων αλουμινίου όπως επίσης και τις βελτιωμένες τεχνικές κατασκευής των σωλήνων. Σήμερα το αλουμίνιο είναι το πιο ελαφρύ από όλα τα άλλα υλικά, πιο ελαφρύ ακόμη και από τον άνθρακα και το τιτάνιο. Αυτό το κάνει εξαιρετική επιλογή για αγώνες. Ένα άλλο πλεονέκτημα του αλουμινίου είναι ότι δεν σκουριάζει. Υπάρχουν διάφοροι τύποι σκελετών αλουμινίου που χρησιμοποιούνται από τους κατασκευαστές. Μερικοί από τους πιο γνωστούς είναι οι 6061 και 7005, αριθμοί που αναφέρονται στα κράματα του αλουμινίου με στοιχεία όπως το μαγνήσιο, τη σιλικόνη και τον ψευδάργυρο (καθαρό αλουμίνιο δεν είναι αρκετά δυνατό για χρήση ποδηλάτου).Τα αλουμινένια πιρούνια είναι συνήθως σκληρά και ελαφριά και μπορούν να πάρουν διάφορα αεροδυναμικά σχήματα.

Σκελετός ποδηλάτου – Τιτάνιο

Το τιτάνιο είναι ένα από το πιο ανθεκτικά αλλά και πιο ακριβά υλικά. Πολλοί ποδηλάτες και ειδικοί πιστεύουν ότι το τιτάνιο συνδυάζει τα καλύτερα χαρακτηριστικά όλων των άλλων υλικών. Συναγωνίζεται το αλουμίνιο στο βάρος και είναι εξίσου "άνετο" στην οδήγηση με το ατσάλι. Κατά πολλούς χρήστες του τιτανίου, ο σκελετός από τιτάνιο είναι "ζωντανός" και σε "σπρώχνει", δίνοντας περισσότερη δύναμη σε κάθε πεταλιά σου. Οι δύο πιο γνωστοί τύποι τιτανίου είναι οι 3Al/2.5V και 6Al/4V. Αυτοί αναφέρονται στο ποσοστό κράματος αλουμινίου (Al) και βαναδίου (V) που χρησιμοποιείται στο τιτάνιο. Το 6Al/4V είναι ακριβότερο, ελαφρύτερο και σκληρότερο. Παρ' όλα αυτά, και τα δύο αυτά κράματα τιτανίου είναι πάρα πολύ καλά και μπορούν μάλιστα να χρησιμοποιηθούν συνδυαστικά σε ένα σκελετό αλουμινίου. Μόνο ορισμένες εταιρίες κατασκευάζουν πιρούνια τιτανίου εξαιτίας του υψηλού κόστους κατασκευής τους. Επίσης, αυτά χρειάζονται κάποια επιπλέον ενίσχυση στο πάνω μέρος τους και αυτό τα καθιστά πιο βαριά από άλλους ανταγωνιστές τους. Αυτοί οι δύο λοιπόν παράγοντες, κόστος και βάρος είναι και οι λόγοι για τους οποίους θα δείτε σκελετούς τιτανίου να πωλούνται με πιρούνια από ανθρακονήματα.

Σκελετός ποδηλάτου – Ανθρακονήματα

Το ανθρακόνημα (ονομάζεται επίσης και "άνθρακας" ή "γραφίτης") είναι ένα σχετικά νέο υλικό και πολύ μοναδικό μια και δεν είναι μέταλλο, το οποίο εμποτίζεται με μια ειδική κόλλα, η οποία επιτρέπει το σχηματισμό και τη συγκόλληση (ένωση) των ανθρακονημάτων. Σκελετοί από ανθρακονήματα είναι υπερβολικά ελαφροί, σκληροί και ανθεκτικοί. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημά τους είναι ότι μπορούν να επεξεργαστούν, τροποποιηθούν και σχηματιστούν με αμέτρητους τρόπους, το οποίο σημαίνει ότι μπορούν να προσαρμοστούν από τους κατασκευαστές τους ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύψουν. Όπως και το τιτάνιο, η κατασκευή τους είναι λίγο περίπλοκη και επειδή υλικά σαν τα ανθρακονήματα είναι ακριβά, οι σκελετοί από ανθρακονήματα είναι από τις ακριβότερες επιλογές. Είναι πολύ διαδομένο υλικό για πιρούνια εξαιτίας της φυσικής τους δυνατότητας να απορροφούν τους κραδασμούς ενώ προσφέρουν άνεση στο χειρισμό κατά την οδήγηση. Παρ' όλα αυτά, δεν είναι και η καλύτερη επιλογή για πιο βαρείς ή επιθετικούς στην οδήγηση ποδηλάτες. Είναι όμως εξαιρετική επιλογή εάν κάποιος θέλει ένα πάρα πολύ ελαφρύ ποδήλατο μιας και υπάρχουν πιρούνια εξολοκλήρου κατασκευασμένα από ανθρακονήματα τα οποία ζυγίζουν περίπου 250 γραμμάρια. Η συνέχεια στο επόμενο τεύχος, όπου και θα καταπιαστούμε με τα περιφερειακά που θα μεταμορφώσουν το σκελετό σας σε ένα πλήρες ποδήλατο. Μείνετε συντονισμένοι για να δείτε πως θα επιλέξετε σωστά ταχύτητες, τροχούς και ελαστικά, μαζί με βασικές αλλά πολύ χρήσιμες συμβουλές.

Της Βρεγμένης Αχαΐας

Η δεύτερη γενιά του Michelin Anakee έρχεται στη χώρα μας και οι υποσχέσεις του press kit δοκιμάζονται στην πράξη

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

Στάση στην πανέμορφη Τσιβλού

Ο Ντίνος Πετρής της Michelin

Η διαδρομή περιλάμβανε και βατό χωματόδρομο

Αν υπάρχει ένα On-Off ελαστικό που δεν χρειάζεται συστάσεις, δεν είναι άλλο από το Michelin Anakee. Προσανατολισμένο στη χρήση δρόμου που καλύπτει άλλωστε το 90% της χρήσης των μεγάλων On-Off, έδινε από την πρώτη στιγμή μια πνοή σιγουριάς στους αναβάτες των μεγάλων μαστόδοντων, χωρίς να περιορίζει τις πολιτικές εκτός δρόμου εξορμήσεις τους.

Πως ανανεώνεις όμως ένα ελαστικό που ήδη θεωρείται από τα καλύτερα στην κατηγορία του; Με πολλή προσοχή – και ακόμα περισσότερη τεχνολογία. Για τη δεύτερη γενιά του Anakee, η Michelin έβαλε ως στόχο να συνδυάσει τα ασυνδύαστα. Την καλή πρόσφυση, ειδικά στο βρεγμένο, που όπως όλοι γνωρίζουμε έρχεται με τη χρήση μαλακής γόμας, και τη μακροζωία, που έρχεται με τη χρήση σκληρής γόμας.

Καθώς δεν είναι ιδιαίτερα πρακτικό να αλλάζεις λάστιχα εν κινήσει με το που αρχίζουν οι πρώτες ψιχάλες, η λύση έπρεπε να βρεθεί κάπου αλλού – και δεν υπάρχει καλύτερη πηγή από τους αγώνες.

Η Michelin μπορεί να απεχώρησε λόγω μονομάρκας από τα MotoGP για το 2009, αλλά όχι πριν προλάβει να εξελίξει το μείγμα C-RAO (Compounds Racing Optimization), που αποτελείται από 100% συνθετικά ελαστομερή (τα Michelin Racing Synthetic Elastomers αν χρειάζεστε την πλήρη ονομασία) εξελιγμένα για τα βρόχινα ελαστικά των MotoGP και 100% συνθετικές ρητίνες, τις HTSC. Μεταφέροντας αυτή την τεχνολογία στα Anakee 2, με διαφορετικές γόμες εμπρός και πίσω για καλύτερη ακρίβεια εμπρός και μεγαλύτερη αντοχή στη διαχείριση της ροπής πίσω, τα νέα ελαστικά ήταν έτοιμα.

Για να επισημοποιήσει δε την ανωτερότητα των νέων Anakee, η Michelin ανέθεσε στο CERM (Centre d'Essais Routiers Mécaniques), το ανεξάρτητο κέντρο ερευνών και μελετών για τις βιομηχανίες αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας, να συγκρίνει το Anakee 2 με δύο από τους κυριότερους ανταγωνιστές του, τα ονόματα των οποίων φυσικά δεν δίνονται στη δημοσιότητα για νομικούς λόγους.

Σύμφωνα με το CERM, τα νέα On-Off ελαστικά της Michelin προσφέρουν τουλάχιστον 29% μεγαλύτερη μακροζωία από τους δύο ανταγωνιστές τους, παρέχοντας ταυτόχρονα τα ίδια επίπεδα πρόσφυσης σε δύσκολες συνθήκες – όπως σε βρεγμένο οδόστρωμα.

Η Michelin διοργάνωσε ένα διήμερο Trail Ride για την παρουσίαση των νέων της On-Off ελαστικών, που άκουγε στην κωδική ονομασία "Γύρος Κορινθιακού".

Όσο για τον καιρό, ούτε κατά παραγγελία να ήταν. Μπορεί βλέπετε η διαδρομή να μην ήταν αρκετή για να φανεί η αυξημένη μακροζωία του Anakee 2, αλλά οι ουρανοί άνοιξαν για να δώσουν μια πολύ καλή εικόνα της πρόσφυσης που προσφέρει η νέα γόμα.

Οι μοτοσυκλέτες που φορούσαν το καινούργιο Anakee κατά τη διάρκεια της παρουσίασης ήταν οι BMW R1200GS, Honda XLV 1000 Varadero και η Suzuki DL650 V-Strom. Τα Anakee 2 θα είναι διαθέσιμα από τον Ιανουάριο, σε διαστάσεις 110/80 R 19 και 150/70 R 17 για εμπρός και πίσω αντίστοιχα, με δείκτες ταχύτητας H και V.

Μακριά από τα οικογενειακά δεσμά

Με τον 20αβάλβιδο κινητήρα του προηγούμενου R1, το ημίγυμνο (ή γυμνό αν σας αρέσει να προκαλείτε) FZ1 σαφώς και δεν υπολείπεται δύναμης έναντι στους ανταγωνιστές του. Αυτό δε σημαίνει ότι οφείλετε να καθίσετε στα αυγά σας και στην εξάτμιση της μαμάς Yamaha, τη στιγμή που μπορείτε να αυξήσετε την ιπποδύναμη, να μειώσετε το βάρος, να ενισχύσετε (κατά βούληση με τον αφαιρούμενο σιγαστήρα) τον ήχο και να δώσετε ένα προσωπικό χαρακτήρα στο δικό σας FZ1.

Με κόστος από 398 έως 495€ ανάλογα με το υλικό κατασκευής της αρεσκείας σας (με επιλογές από ανοξείδωτο ατσάλι, Carbon και Τιτάνιο σε δύο γεύσεις, Satin και Flame) τα τελικά της Scorpion δεν απαιτούν να υποθηκεύσετε το σπίτι σας, ενώ περιλαμβάνονται κάτω από την ομπρέλα της προσφοράς αντικατάστασης στο 50% της αξίας τους, σε περίπτωση που αποφασίσετε για κάποιο λόγο να ξαπλώσετε το Yamaha σας στην άσφαλτο.

Διάθεση: Αφοί Βασσάλου & Σια Ε.Π.Ε. 210-9322471

MyLady

Με τις υψηλές θερμοκρασίες να υπάρχουν πλέον μόνο στις καλοκαιρινές μας αναμνήσεις, ήρθε η ώρα για τα κοντά γυναικεία μπλουζάκια και τα διάτρητα μπουφάν να πάρουν τη θέση τους στη ντουλάπα, και να αντικατασταθούν με κάτι πιο ζεστό. Και αν ήρθε η ώρα να ανανεώσετε τη γκαρνταρόμπα σας, η Bering προτείνει το καινούργιο Lady Nacre.

Φυσικά αδιάβροχο, με αφαιρούμενη θερμική επένδυση, ενισχύσεις CE σε ώμους, αγκώνες και με μαλακή πλάτη, η διακριτική παρουσία του Nacre δεν φείδεται προστασίας.

Διαθέσιμο αποκλειστικά σε μαύρο χρώμα, με λευκά, χρυσά ή φούξια σήματα και (διακριτικά) λουλουδάκια, το Lady Nacre μπορεί να σας τυλίξει θερμά έναντι 141€

Διάθεση: Αφοί Βασσάλου & Σια Ε.Π.Ε. 210-9322471

κείμενο: Μάνοε Κάττουλαε **φωτό:** Αρχείο eBike

Μοιράσου τη χαρά

Το GSX-R 600 K8 βρυχάται σα δαιμονισμένο όπως ανακαλύπτουμε στα " first rides " αυτού του τεύχους, αλλά οι προδιαγραφές Euro 3 φροντίζουν ώστε αυτή η ηχητική πανδαισία να είναι περισσότερο εσωτερική υπόθεση, με τον ήχο της εξάτμισης να ωχριά μπροστά στη συναυλία που βγαίνει από το φιλτροκούτι. Αυτό όμως μπορεί να αλλάξει εύκολα με ένα τελικό Scorpion, που ταυτόχρονα θα αφήσει τον κινητήρα να αναπνεύσει ακόμα καλύτερα στις υψηλές στροφές.
Με εγγύηση υλικών εφ' όρου ζωής, αφαιρούμενο σιγαστήρα και έκπτωση 50% σε περίπτωση αντικατάστασης λόγω 1ης πτώσης, τα τελικά της Scorpion έχουν αρκετούς άσσους στο μανίκι τους. Διαθέσιμα σε ανοξείδωτο ατσάλι, Carbon,Τιτάνιο Satin και Τιτάνιο Flame, τα οβάλ τελικά κοστίζουν από 512 έως 607€, ανάλογα με το υλικό της αρεσκείας σας. Και με 101 ευρώ, αποκτάτε απόληξη Carbon.
Διάθεση: Αφοί Βασσάλου & Σια Ε.Π.Ε. 210-9322471

Μα φυσικά...

Αν βαρεθήκατε τα συνθετικά μπουφάν που μοιάζουν με τσουβάλια, και δεν είστε από αυτούς που τη βρίσκουν με τα δερμάτινα, τότε δεν έχετε απολύτως τίποτα να χάσετε ρίχνοντας μια ματιά στο νέο Fizik της Bering. Με στόχο να συνδυάσει σπορ εμφάνιση και άνεση/πρακτικότητα συνθετικού μπουφάν, διαθέτει αφαιρούμενη θερμική επένδυση, προστασίες CE σε ώμους και αγκώνες, ανακλαστικό υλικό για να μην ακούσετε το γνωστό «συγνώμη φιλαράκι δε σε είδα», ενώ παρ' ότι είναι αδιάβροχο, διαθέτει και θυρίδες αερισμού σε περίπτωση που ο καιρός τρελαθεί πάλι και σας πιάσουν οι ζέστες εν το μέσω της διαδρομής σας.
Αν δε σκοπεύετε να αποκτήσετε σώμα Κούρου, θα εκτιμήσετε αφάνταστα το ρυθμιζόμενο δέσιμο στα μανίκια για σωστή εφαρμογή πριν και μετά το γυμναστήριο. Διαθέσιμο σε μαύρο-κόκκινο-λευκό και μαύρο-γκρι-λευκό για την περίπτωση που προτιμάτε περισσότερο διακριτική παρουσία, το Fizik μπορεί να γίνει δικό σας με 225€, ανεξαρτήτως χρώματος.
Διάθεση: Αφοί Βασσάλου & Σια Ε.Π.Ε. 210-9322471

Μάνος Κάτσουλας

Έρεβος: Ζόφος, τρισκόταδο, τίτλος του sequel μιας ταινίας που δεν ολοκληρώσαμε ποτέ.

Μαυρίλες και καλιακούδες

Η φυσιολογική κατάσταση του σύμπαντος είναι λέει η εντροπία. Κοινώς όλα πάνε κατά διαόλου. Τρομερή αρχή. Φαντάζομαι τι ωραία που θα ήταν να σου έδιναν οι γιατροί και μια μπροσούρα για το τι να περιμένεις, καπάκι μετά την πρώτη εμφάνισή σου στον κόσμο και το πατροπαράδοτο χαστούκι στα πισινά. «Καλώς ήρθατε στη ζωή. Παραιτηθείτε τώρα. Τίποτα δεν πρόκειται να πάει σωστά». Ακούγεται γελοίο, και υπάρχει ένας πολύ καλός λόγος: Είναι.

Έλα όμως που έτσι ξεκινούν τη ζωή τους οι περισσότεροι άνθρωποι – ή κάπως έτσι καταλήγουν στην πορεία. Η αλήθεια πάντως είναι ότι όταν το βλέπεις απ' έξω, αρχίζει να έχει πολύ πλάκα. Όλοι τρώνε τα λυσσακά τους, γκρινιάζουν και ωρύονται για τα κακώς κείμενα, και ως ένα βαθμό καλά κάνουν. Οι ίδιοι άνθρωποι όμως όταν τα πράγματα βελτιωθούν, απλά αρχίζουν να διαμαρτύρονται για κάτι άλλο – θετική κουβέντα; Τι είναι τούτο; Δεν έχει περάσει τόσος καιρός από τη στιγμή που η τιμή της αμόλυβδης σε ορισμένα πρατήρια πλησίαζε – και κατά πάσα πιθανότητα ξεπέρασε – το 1.5 ευρώ. Σε μια τελευταία βόλτα που έκανα πέτυχα αρκετά βενζινάδικα στα 0,808€ το λίτρο της αμόλυβδης. Και το μόνο που άκουσα ήταν γκρίνια, ότι θα έπρεπε να ήταν πολύ χαμηλότερα, επειδή το βαρέλι τότε είχε τόσο, και τώρα έχει λιγότερο από το μισό, οπότε μπλα μπλα μπλα. Και κάπου εδώ είχα σκοπό να κολλήσω την οικονομική ύφεση, αλλά δυστυχώς με πρόλαβε ο Σπύρος. Βλέπετε, ένα από τα κακά του να αργείς να παραδώσεις είναι ότι κάποιος άλλος μπορεί να σε προλάβει και να σου φάει την ιδέα – και ταυτόχρονα είναι άλλο ένα εξαιρετικό παράδειγμα της γκρίνιας για τη γκρίνια, γιατί ούτε εγώ δικαιούμαι να βγάζω την ουρά μου απ' έξω.

Αν η εντροπία είναι η φυσιολογική κατάσταση του σύμπαντος, τότε η γκρίνια και το παράπονο είναι η φυσιολογική στάση των ανθρώπων. Όταν έχουμε προβλήματα ασχολούμαστε με αυτά – και πολύ καλά κάνουμε άλλωστε – και όταν δεν έχουμε... ε, δημιουργούμε βρε αδερφέ. Να έχουμε κάτι να ασχολούμαστε, που επ' ευκαιρίας το κάνουμε από τόσο ΤΟΣΟ, γιατί δε μπορούμε να ασχολούμαστε με τρίχες. Ως ένα βαθμό, αυτό είναι πέρα από λογικό και απόλυτα υγιές. Αυτή η μόνιμη έλλειψη ικανοποίησης με αυτά που έχουμε είναι η αιτία που, παρέα με τον αντίχειρα, μας έκανε να ξεχωρίσουμε από τα υπόλοιπα ζώα του πλανήτη, και να εξελιχτούμε, να προχωρήσουμε μπροστά. Μια μικρή λεπτομέρεια χρίζει προσοχής όμως: Ο λόγος που δε μένουμε πια σε σπηλιές αλλά σε σπίτια με ρεύμα, ίντερνετ και τη μοτοσυκλέτα μας να περιμένει απ' έξω μπας και την πάμε καμιά βόλτα να ξεσκάσει, δεν είναι η γκρίνια.

Το σύμπαν δεν πρόκειται να συνωμοτήσει για να σου δώσει αυτά που θες μόνο και μόνο επειδή βαρέθηκε να σε ακούει να παραπονιέσαι. Αυτό δυστυχώς είναι κάτι που το κάνουμε μόνοι μας. Με φαντασία, κόπο, υπομονή, επιμονή και πάνω απ' όλα θετική ενέργεια. Και αυτοί που δεν ασπάζονται τα τόσο ελκυστικά μίζερα χαρακτηριστικά, αλλά διατηρούν τη θετική τους ενέργεια ακόμα και ειδικά όταν έρχονται αντιμέτωποι με πραγματικά προβλήματα, είναι οι σημαντικότεροι άνθρωποι που πρόκειται να γνωρίσετε ποτέ. Είναι οι άνθρωποι που ξυπνούν με το χαμόγελο και σου μεταδίδουν αυτή τους την ενέργεια. Δεν είναι υποχρεωτικό ότι θα δώσουν αυτοί τη λύση – σπανίως τα πράγματα είναι τόσο απλά. Είναι όμως αυτοί που θα σου δώσουν τη δύναμη, την αντοχή να βρεις τη λύση και την άκρη.

Αφιερωμένο σε αυτούς που αντιμετωπίζουν τη ζωή με χαμόγελο και θετική ενέργεια ακόμα και στις αναποδιές, αλλά και σε αυτούς που το κάνουν μόνο στα πραγματικά ζόρια.

ECONOMY TRANSPORT AND LOCAL GOVERNMENT

Ύφεση;

Σπύρος Τσαντήλας

'...μάστορα το μηχανάκι έχει κάποιο πρόβλημα, αφού στρίψω, το φλας δε σβήνει αυτόματα...'

Πριν λίγο καιρό συζητούσα με έναν γνωστό κεντρικό ντίλερ της Piaggio στην Αθήνα. Έλεγε πως τον τελευταίο καιρό έχει πάρα πολλούς αυτοκινητάδες πελάτες, νέους στη μοτοσυκλέτα. Τους καταλαβαίνει γιατί πολλοί έρχονται λίγο αφότου αγοράσουν το σκούτερ ή τη μοτοσυκλέτα τους και του λένε: 'μάστορα έχει κάποιο πρόβλημα, αφού στρίψω, το φλας δε σβήνει αυτόματα...' Ούτως ή άλλως το κυκλοφοριακό είναι από μόνο του αρκετό πρόβλημα για να στρέψει στη μοτοσυκλέτα έναν αστό που πρέπει να καλύπτει αρκετά χιλιόμετρα καθημερινά. Προσθέστε τώρα και την 'οικονομική κρίση' και το ρεύμα αυτό ενισχύεται με λογικά επιχειρήματα περί πραγματικών αναγκών.

Όλα είναι σχετικά σ' αυτόν τον κόσμο, κάθε κρίση έχει και τους ωφελημένους της. Η μοτοσυκλέτα ανακαλύπτει μιαν ευκαιρία, προσφέρει άφθονες επιλογές που κοστίζουν πολύ λιγότερο από αυτοκίνητο, καίνε λιγότερο, έχουν απείρως φτηνότερα τέλη κυκλοφορίας και ασφάλιστρα, τα σέρβις τους είναι επίσης πολύ πιο φιλικά στην τσέπη. Δεν μιλάω προφανώς για χιλιάρια superbikes, αλλά ένα παπί, σκούτερ ή μικρό μονοκύλινδρο μοστράρει συντριπτικά υπέρ του επιχειρήματα σε όποιον έχει ανάγκη φτηνή και αποτελεσματική μετακίνηση.

Στην Ελλάδα το πρώτο δεκάμηνο του 2008 σημειώνει αύξηση 1.5%. Μάλιστα, οι πωλήσεις του τελευταίου τριμήνου, όπου η λέξη κραχ ρίζωσε στην καθημερινότητά μας, εμφανίζουν μικρή απόκλιση από τις αντίστοιχες περσινές. Συμφωνώ πως η μεγάλη πλειοψηφία αφορά σε σκούτερ και μικρές μοτοσυκλέτες, αλλά όπως και να το κάνουμε είναι μια αύξηση, η οποία κάνει καλό σε όλη την αγορά. Έχει, δε, και μια εξαιρετικά στερεή λογική βάση.

Σε πολλές μεγάλες αγορές του εξωτερικού, η εικόνα της δίτροχης αγοράς είναι παρεμφερής. Στις Η.Π.Α., τον πυρήνα της ύφεσης, οι πωλήσεις του πρώτου εννιαμήνου δείχνουν μείωση 10.7%, αλλά μέσα σε αυτές βλέπουμε ένα +50.6% (!) στα σκούτερ και +29.4% στα on-off. Οι street μοτοσυκλέτες κρατούν τη φόρα τους, χάνοντας μόνο 2.1%. Και ποιος πληρώνει το μάρμαρο; Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες, οι μεγάλες βενζινοβόρες τουρίστριες, τα δίλιτρα τσόπερ, τα ATV και τα καθαρόαιμα (αμφότερα από -25%!). Αμφιβάλλει κανείς πως αυτό που βλέπουμε είναι μια στροφή στα ήθη της μετακίνησης του μέσου αμερικανού;

Στην Αγγλία το πρώτο δεκάμηνο έκλεισε με μικρή μείωση 1.5%, την ώρα που τα αυτοκίνητα έπεσαν 8.8%. Μόνο τον Οκτώβριο όμως, οι πωλήσεις μοτοσυκλετών ήταν 4.4% περισσότερες από πέρυσι, ενώ τετράτροχα βούτηξαν 23% κάτω! Και η λίστα των best sellers του περασμένου μήνα είναι τόσο ενδεικτική όσο και ενδιαφέρουσα: Suzuki GSX-R1000 στην κορυφή με 181 κομμάτια, μπροστά από το Yamaha YBR125 με 177...

Μπορεί οι τράπεζες να ανεβάζουν επιτόκια δανεισμού, ο κόσμος να περικόπτει σε καθαριστικά και να ξεχνάει τα ψώνια, οι ειδήσεις να λυσσομανούν στο επερχόμενο οικονομικό τσουνάμι, αλλά η αγορά της μοτοσυκλέτας δείχνει να στέκεται μια χαρά, ευχαριστούμε.

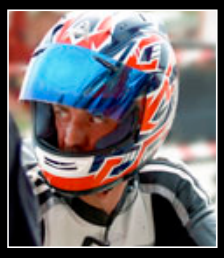
Υ.Γ.

Μαντέψτε, ποια άλλη αγορά πάει καλά το τελευταίο τρίμηνο; Τα ξύδια φίλοι μου. Γνωστό ουίσκι μέτρησε +7% στο τελευταίο τρίμηνο στην Ελλάδα. Και δεν είναι ακόμη Χριστούγεννα, η περίοδος ακμής τους. Πίνω και ξεχνώ...

SPIDI

Μέχρι τον Άρη και πίσω

Κωνσταντίνος Δάλλας



"Όλα αυτά μας θύμισαν πόσο λεπτή είναι η γραμμή της ζωής - οπότε φροντίστε να τη χαρείτε με τους ανθρώπους που αγαπάτε όσο πιο έντονα γίνεται..."

Πήγα και ήρθα. Περισσότερες από μια φορές. Άλλες από τη χαρά μου, άλλες πάλι επειδή ήθελα κάπου να κρυφτώ, να μη με βρίσκει κανείς. Το θέμα είναι ότι αυτή την ώρα που τα γράφω όλα αυτά, είμαι ξανά εδώ και δεν σκοπεύω να πάω πουθενά.

Κυριακή 9 Νοεμβρίου, η δεύτερη μέρα του trackday μας ως trackbike.gr και σίγουρα η πιο μαύρη της ζωής μου. Η Έφη, το άλλο μου μισό, πέφτει πριν την Κ1 και χτυπάει άσχημα στο κεφάλι. Κρανιοεγκεφαλική κάκωση διέγνωσε το νοσοκομείο Σερρών και διέταξε μεταφορά στη Θεσσαλονίκη. Μονάδα εντατικής θεραπείας... Στο άκουσμά της και μόνο, μου κόβονται τα πόδια. Δυο βασανιστικές βδομάδες που άλλοτε περνούσαν χωρίς να το καταλαβαίνω και άλλες φορές τόσο αργά που το μόνο που ήθελα να κάνω ήταν να κοιμηθώ μέχρι την ώρα της επόμενης ενημέρωσης από τους γιατρούς. Πέρασαν όμως, και ακολούθησε άλλη μια βδομάδα κανονικής νοσηλείας. Και από εκείνο το σημείο και ύστερα, κάθε μέρα που περνούσε μας έφερνε λίγο πιο κοντά στην πραγματικότητά μας - όπως τουλάχιστον την είχαμε αφήσει πριν την Κυριακή 9 Νοεμβρίου.

Για να φτάσω στο πρωινό του Σαββάτου 13 Δεκεμβρίου, όπου κάθομαι στον υπολογιστή του σπιτιού μας και γράφω αυτό το κείμενο, την ώρα που η Έφη κοιμάται στο διπλανό δωμάτιο. Δεν θέλω να σας χαλάσω τη διάθεση μέρες που είναι, περιγράφοντας τι έγινε και πως. Όλα αυτά είναι πια πίσω μας, και αν μας έμαθαν ένα πράγμα, αυτό είναι να κοιτάμε μπροστά. Μας θύμισαν επίσης πόσο λεπτή είναι η γραμμή της ζωής - οπότε φροντίστε να τη χαρείτε με τους ανθρώπους που αγαπάτε όσο πιο έντονα γίνεται.

Έτσι φάγαμε και τον μισό Δεκέμβρη...

Μέσα σε όλα, η μπάλα πήρε φυσικά και το eBike, που έφτασε σχεδόν Χριστούγεννα για να κυκλοφορήσει το τεύχος του Δεκέμβρη. Μικρό το κακό μπροστά σε όλα αυτά, θα μου πείτε - και θα συμφωνήσω. Ωστόσο, πρέπει να ευχαριστήσω ένα-ένα τα μέλη της ομάδας του eBike για τη δουλειά που έριξαν τις μέρες που βρισκόμουν στη Θεσσαλονίκη. Σπύρος, Μάνος, Μάικ, Βασίλης, Σάββας, οι Δημήτρηδες, ο Γιώργος, ο ψηλός... Το λιγότερο που πέτυχαν αυτές τις μέρες ήταν να καλύψουν το κενό που άφηνε η δική μου απουσία. Το περισσότερο ήταν να μου θυμίσουν για μια ακόμη φορά ότι έχω γύρω μου αξιόλογους ανθρώπους που δεν είναι εκεί μόνο για τα ευχάριστα και ανάλαφρα. Χρωστάω ένα καλό κέρασμα παιδιά...

Το επόμενο eBike ΔΕΝ θα αργήσει τόσο να κρεμαστεί στο ηλεκτρονικό μας περίπτερο. Το σίγουρο είναι πάντως ότι θα το δείτε μετά τις γιορτές - οπότε σε αυτό το σημείο πρέπει να σας ευχηθώ καλά Χριστούγεννα και καλή χρονιά. Για όλους εμάς εδώ στο eBike, το 2009 προδιαγράφεται απείρως καλύτερο από το μουτζωμένο 2008, τη χρονιά που από τη μια πήγε πολύ καλά λόγω του ότι ξεκίνησαμε τόσα καινούργια πράγματα, και από την άλλη τόσο χάλια καθώς δεν ήταν λίγες οι φορές που παραλίγο να τα χάσουμε όλα. Εύχομαι λοιπόν το 2009 να σας φέρει ό,τι επιθυμείτε και να μην σας πάρει τίποτε απολύτως. Εμείς, τα ξαναλέμε του χρόνου!