ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike

Τεύχος 10 • Ιανουάριος 2009

COVER STORY

YAMAHA YZF-R6

FIRST RIDES

HONDA CBF600 ABS

PEUGEOT SUM-UP 125

YAMAHA WR250R

FEATURE ΤΟ SEROW ΤΟΥ ΚΑΤΤΟΥΛΑ ΕΧΕΙ ΤΟΝ ΑΤΕΛΕΙΩΤΟ

«Καλή Χρονιά είπαμε;»

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 Μωραΐτη

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

e-mail 10
Με τη νέα χρονιά εγκαινιάζουμε και την αλληλογραφία. Η σκυτάλη στο Σπύρο

news 14
Ηλεκτρικά, ελαφριά, κολοκύθες και σκίτσα. Κανένα μηχανάκι έχει;

First Rides

Honda CBF 600 ABS 28
Ο κινητήρας του RR στην ταπεινότερη αποστολή του έως τώρα

Yamaha WR250 X 44
Ο Σπύρος αναλαμβάνει το WR και την κάνει για τα βουνά – μαζί με το WR

Peugeot Sum Up 125 58
Τι δουλειά έχει ένα δίχρωμο Γαλλικό σκούτερ στη ζούγκλα των Κινέζων;

Cover Story

Yamaha YZF-R6 70
Ο Κώστας φοράει τα κίτρινά του και πετάγεται μια βόλτα στις Σερρες

Feature

Yamaha Serow 90
Αν ο Λάζαρος ήταν τόσο πεισματάρης, ο Ιησούς θα τον είχε παρατήσει

Long Term

KTM 690SM-KTM 950SM 102
Ακόμα μελομακάρονα τρώνε. Όπου να' ναι θα χορτάσουν και θα επιστρέψουν

Racing

Editorial 106
Η ύφεση αγγίζει και τους αγώνες – ανεξαρτήτως αριθμού τροχών

Gossip 108
Μια νέα χρονιά αρχίζει και τα κουτσομπολιά δίνουν και παίρνουν

Racing Lines 118
Ο Sete επιστρέφει και ο Rossi βάζει στο μάτι τον Bayliss. Περίεργος κόσμος

The Back

Press 122
Μια φορά δε μίλησαν για VFR οι Άγγλοι,
και πετάχτηκαν οι Γάλλοι να καλύψουν το κενό

eCycle 124
Μιας και βρέχει, διπλασιάζουμε την έκταση του eCycle.
Τώρα και θα τελειώσετε το ποδήλατό σας και θα μάθετε
για τα ελαστικά. Μήπως σας κακομαθαίνουμε;

erebus 136
Αμερικάνοι, αναλύσεις και επισκόπηση της χρονιάς. Και εμάς τι μας νοιάζει;

exodus 138
Οι αναταραχές έφεραν τη χώρα στο μάτι του Κυκλώνα
– και ο Σπύρος ήταν εκεί

Ταύχος 10 • Ιανουάριος 09

Φωτό εξωφύλλου: Δημήτρης Ταυλίκος

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

Μάνος Κάτσουλας

Θα ξεμείνουμε

Δεν ξέρω για εσάς, αλλά πραγματικά έχω βαρεθεί τον κόσμο που τα βάφει μαύρα. Δεν κρύβομαι πίσω από το δάχτυλό μου – είναι ηλίου φαεινότερο ότι το γενικότερο οικονομικό κλίμα στον πλανήτη δεν είναι από τα δυνατά μας σημεία αυτό τον καιρό. Αλλά αυτό δε σημαίνει πως ήρθε η ώρα να σκάψουμε όλοι από ένα λάκκο και να περιμένουμε τον Θεριστή των ψυχών να περάσει από τη γειτονιά μας.

Η κρίση έχει χτυπήσει σε όλα τα επίπεδα και όπως είναι φυσικό από τον κανόνα δεν εξαιρούνται ούτε οι μοτοσυκλέτες. Ο κόσμος είτε δεν έχει χρήματα, είτε φοβάται ότι δε θα έχει αύριο, οπότε δεν αγοράζει, οι έμποροι ζορίζονται και μειώνουν τις παραγγελίες γιατί μένουν με στοκ, οι αντιπροσωπίες το ίδιο, και το κουδουνάκι χτυπάει πλέον τις πόρτες των εργοστασίων. Και εκεί αρχίζουν τα δύσκολα...

Η μία εταιρεία μετά την άλλη, αρχίζουν τις παύσεις λειτουργίας στα εργοστάσιά τους, μειώνοντας την παραγωγή και φυσικά τις βάρδιες των εργαζομένων, ενώ αρχίζει να πίπτει και ψαλίδι στις αγωνιστικές συμμετοχές... Η Kawasaki αποχωρεί από τα MotoGP οριστικά καθώς δεν ευδοκίμησε η Γαλλική λύση της μεταβατικής ομάδας που θα αναλάμβανε τα νηία και την ημιεργοστασιακή υποστήριξη, η Honda παραμένει στα MotoGP αλλά την κάνει

BLACKFRIAR®
DULL
BLACK
DEAD MATT FINISH
OR INTERIOR AND EXTERIOR USE ON WOOD AND

από μπογιά

με ελαφρά πηδηματάκια από το A.M.A. και τις 8 ώρες της Suzuka (κάτι που πονάει πολύ περισσότερο τους Ιάπωνες απ' ότι μπορείτε να φανταστείτε). Και όλα αυτά είναι ψήγματα μπροστά στο τι τραβάνε οι αυτοκινητάδες που βλέπουν ατελείωτα στρέμματα από ολοκαίνουργια κουτιά να λιάζονται..

Άρα πάμε χάλια. Σωστά; Πολύ λυπάμαι, αλλά λάθος. Με την οικονομική κρίση να τεντώνεται και να ετοιμάζεται να επιστρέψει δριμύτερη, αυτοί που θα την βγάλουν καθαρή είναι αυτοί που σκέπτονται έξυπνα και κοιτάνε μπροστά. Τι δηλώσεις έκανε η Honda μαζί με την ανακοίνωση της αποχώρησής της από την F1; Τη στροφή της στις μοτοσυκλέτες, γιατί αυτές είναι που τη στήριξαν στους δύσκολους καιρούς, και θα το κάνουν ξανά. Στο επίκεντρο της προσοχής είναι, τι άλλο, οι αναπτυσσόμενες χώρες, όπου το δίκυκλο είναι το κύριο μέσο μετακίνησης.

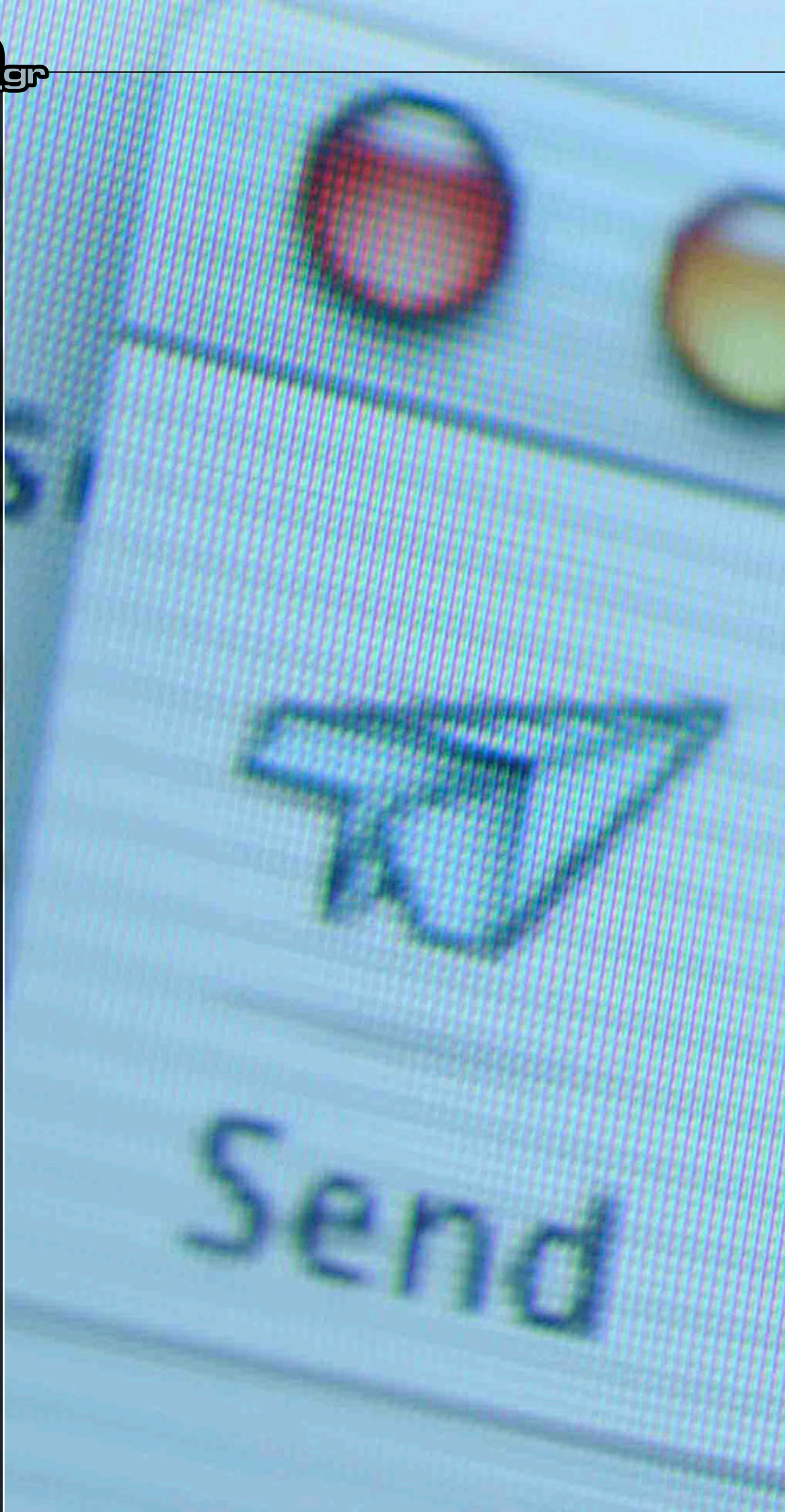
Και στον υπόλοιπο πλανήτη; Μια χαρά ευχαριστώ. Όπως μπορείτε να δείτε αναλυτικά στη στήλη του Σπύρου στο προηγούμενο τεύχος, τα απόλυτα νούμερα στην αγορά των δίκυκλων κρατούν πολύ καλά παγκοσμίως, με μια εμφανή τάση μετακίνησης στα μικρότερα κυβικά μεν, αλλά με πολλούς νεοεισερχόμενους πελάτες που βρίσκουν τα οικονομικά των αυτοκινήτων ιδιαίτερα ασύμφορα για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Στην κορυφή της λίστας εντυπωσιακής απόδοσης είναι η BMW, που σημείωσε όχι μείωση, αλλά αύξηση πωλήσεων 9% το Δεκέμβριο του '08 σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, παρουσιάζοντας συνολικές πωλήσεις μόλις 0,8% χαμηλότερες από το 2007. Και οι Βαυαροί δε μασάνε ούτε στα κυβικά, καθώς τη μερίδα του λέοντος στις πωλήσεις συνεχίζουν να έχουν τα R1200 GS και GS Adventure, με τα R 1200 RT να ακολουθούν. Προφανώς οι Boxer δεν αγγίζονται από την ύφεση.

Στον χώρο τον εκδόσεων, με το κόστος του χαρτιού να συνεχίζει την ανοδική του πορεία και μέσα στο 2008, όλο και περισσότεροι τίτλοι σε όλο τον πλανήτη ακολουθούν τον ηλεκτρονικό και οικολογικό δρόμο που χάραξε το eBike, άλλοι οριστικά και αμετάκλητα και άλλοι δειλά – δειλά παίζοντάς το, προς το παρόν, δίπορτο. Ίσως μέσα στο 2009 να αυξηθούν και όσοι συνειδητοποιούν ότι πλέον δε μπορείς να χρεώνεις για την πληροφορία.

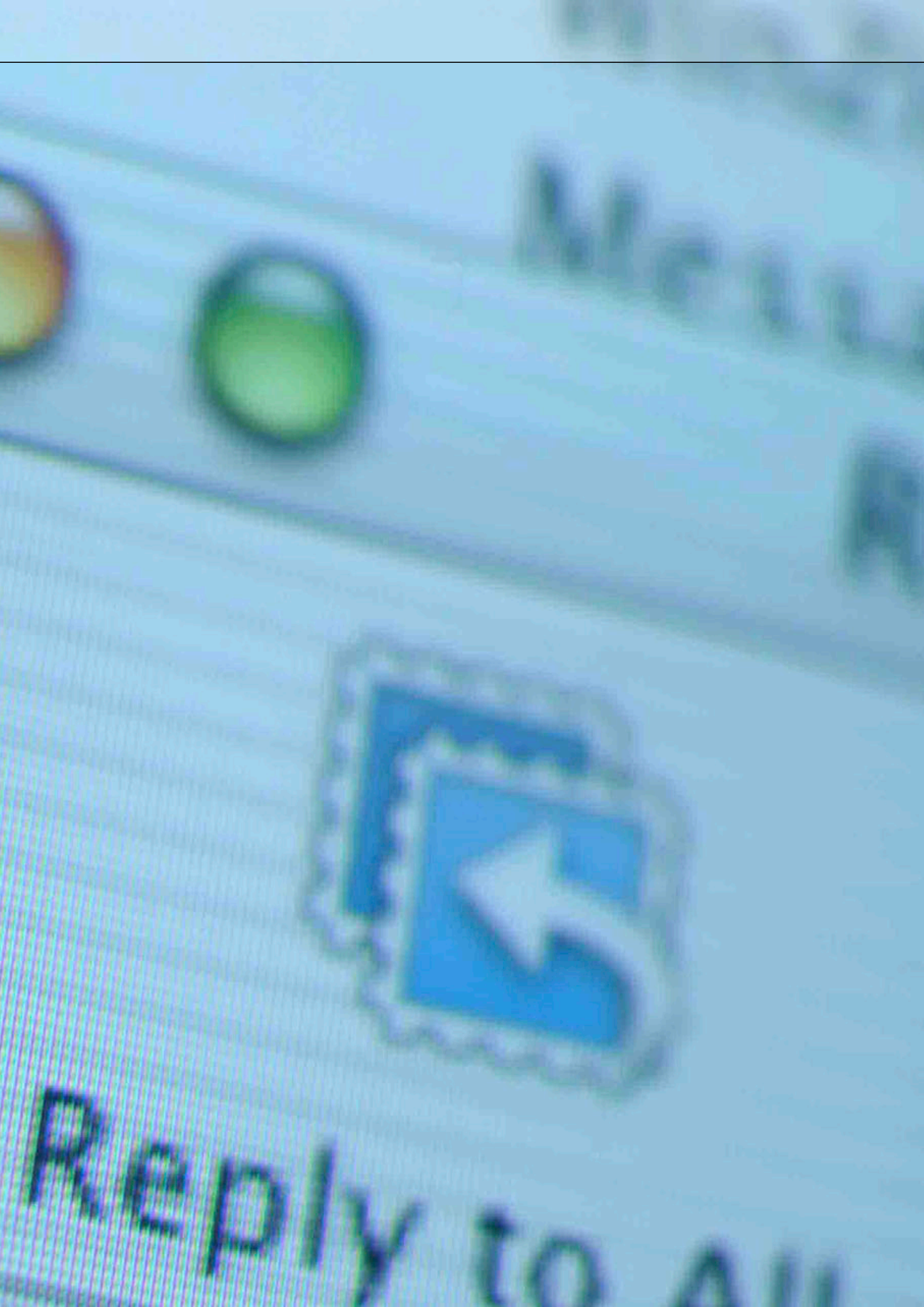
Και ως χώρα, συνεχίζουμε να τη βγάζουμε πάρα πολύ καλά. Ζόρια υπάρχουν παντού, αλλά χτυπάνε κυρίως τις χώρες που στηρίζονται στις βιομηχανίες τους, και χάρη στην πάγια τακτική όλων των Ελληνικών κυβερνήσεων, εμείς δεν συμπεριλαμβανόμαστε σε αυτές. Κοίτα που θα φτάσουμε να λέμε ότι καλά έκαναν τόσα χρόνια που έδιωχναν τους επενδυτές...

Εμείς εδώ στο eBike, εναρμονιζόμενοι με το κλίμα της εποχής, φέρνουμε μια μικρή γεύση οικονομικής αλλά όχι υποχρεωτικά ξενέρωτης λύσης μετακίνησης στη μορφή του Peugeot Sum-Up 125 και του μαγικού μπαλαντέρ της Honda που τα κάνει όλα και συμφέρει, του CBF 600 που έχει πλέον καρδιά από CBR. Ο Σπύρος ως συνήθως χαράζει το δικό του δρόμο, που γι' αυτό το τεύχος έχει ως κεντρικό θέμα τα τρία διαπασών: Παίρνει τα βουνά με ένα WR250R, και ακολουθεί τη γνωστή τακτική του «βαράτε με και ας κλαίω», δοκιμάζοντας το YZF-R6 παρέα με τον Κώστα, παρότι -όπως πάντα- δηλώνει ότι δε θα αγόραζε ποτέ μα ποτέ τέτοια μοτοσυκλέτα. Για όσους θέλουν κάτι ακόμα πιο προσιτό, τουλάχιστον σε αγορά, υπάρχει φυσικά το νεώτερο κεφάλαιο του Μπεν Χουρ, η αλλιώς του Serow, που κάνει τον Κώστα να βγάζει σπυριά με το που το ακούει...

the front



Επιτέλους! Μετά από εννέα τεύχη κατέφτασε η πρώτη άξια δημοσίευσης αλληλογραφία. Φυσικά αφορά τα αγαπημένα μας θέματα: μπινελίκια και απορίες. Ελπίζουμε να δώσει το καλό παράδειγμα...


Reply

Sorry κι όλα ρε παιδιά...

you say...

Αλλά στο τελευταίο τεύχος κάνατε μια ΠΟΛΥ μεγάλη *******... Δημοσιεύσατε χωμάτινο ταξιδιωτικό από την καμμένη Πάρνηθα...

Τόσο ωραία βουνά υπάρχουν τριγύρω, στην Πάρνηθα βρήκατε να πάτε?

Άσε που τα παιδιά που πήγανε μπορεί να διωχθούν ποινικά μιας και είναι παράνομη η διαδρομή που έκαναν, αλλά κι εσείς σαν περιοδικό δεν θα έπρεπε να προωθείτε αντιοικολογικές διαδρομές
και ειδικά σε ένα χώρο όπως το off-road που φύση και μηχανή πάνε πακέτο...

Συγνώμη για το κράξιμο αλλά με στεναχωρήσατε πολύ...

Μετά Τιμής,
Ένας εντουράς και ειδικός σε θέματα δασικής προστασίας που περίμενε πώς και πώς το dirt section του περιοδικού σας...

Παναγιώτης Βαγενάς (μέσω email)

we say...

Κατ' αρχήν σε ευχαριστούμε που δε δίστασες να μας στείλεις την άποψή σου. Δύο απορίες μου γεννήθηκαν από το e-mail σου.
Πρώτον, λες ότι είναι παράνομη η διαδρομή. Θα μπορούσες να γίνεις λίγο πιο σαφής; Καθόσον γνωρίζω τα παιδιά κινήθηκαν μόνο σε ήδη ανοιγμένους δασικούς χωματόδρομους και όχι εκτός αυτών. Θα είχε ενδιαφέρον να ξέρουμε, διότι οι δύο εν λόγω συγγραφείς του άρθρου πήγαν εκεί όχι σταλμένοι από το eBike.gr, μα με δική τους πρωτοβουλία ως ιδιώτες χομπίστες, για βόλτα. Γεγονός που σημαίνει πως πολύς άλλος κόσμος μπορεί -και μάλλον κάνει- το ίδιο πράγμα ένα οποιοδήποτε κυριακάτικο πρωινό. Αν είναι όντως παράνομο, καλό θα ήταν να ενημερωθούν όλοι οι αναγνώστες μας, κάτι που είμαστε εξαιρετικά πρόθυμοι να κάνουμε εφόσον τεκμηριώνεται.
Αλήθεια, δηλώνεις "ειδικός σε θέματα δασικής προστασίας", με ποια ιδιότητα αν επιτρέπεται; Από περιέργεια ρωτώ, γιατί θέλω να το ψάξω το θέμα της νομιμότητας ή μη για δημοσιογραφικούς λόγους, όπως προανέφερα, και η βοήθειά σου θα μπορούσε να είναι πολύτιμη για μας.

Δεύτερον, ξεπερνώντας ζητήματα νομιμότητας, διερωτώμαι για το εξής: είναι χειρότερο να δειχτεί η Πάρνηθα έτσι που την καταντήσαμε, συγκριτικά με τότε που τα καταπράσινα μονοπάτια της μποτιλιάριζαν κάθε Κυριακή; Πριν την καταστροφή υπήρχε και μια πανίδα και χλωρίδα που έπρεπε να υποστεί τα δεινά των εκατοντάδων επισκεπτών με κάθε είδους όχημα.
Θα έχεις αντιληφθεί, φαντάζομαι, πως από τη στιγμή που έσβησε η τελευταία εστία φωτιάς το όλο θέμα απλά "σκουπίστηκε κάτω από το χαλί" όσον αφορά στα ΜΜΕ. Προσωπικά, ανοίγοντας το τεύχος και φτάνοντας στην ολοσέλιδη φωτό των σελίδων 110-111 ένοιωσα έναν κόμπο στην καρδιά. Όχι επειδή "κοίτα οι κόπανοι τι δημοσίευσαν" αλλά γιατί "κοίτα πως έχουμε καταντήσει το δάσος". Σε μένα, ως Σπύρο, λειτούργησε ως υπενθύμιση ενός θέματος που ΔΕΝ πρέπει να ξεχάσουμε. Αυτό, το τελευταίο, μάλιστα το άκουσα από μερικούς γνωστούς και φίλους, σε αντίθεση με την άποψη πως είναι αντιοικολογικό και ********.

Σπύρος Τσαντήλας

Στη στήλη αυτή δημοσιεύονται γράμματα και e-mail που εσείς στέλνετε στο eBike, επιλεγμένα με κάθε άλλο παρά δημοκρατικές διαδ
Για να επικοινωνήσετε μαζί μας, αν το info@ebike.gr δεν σας αρκεί, στο σαλόνι των Περιεχομένων κάθε τεύχους θα βρείτε μια πληθώ
Εφόσον η επικοινωνία υπογράφεται με το όνομα του αποστολέα, αυτό θα δημοσιεύεται εκτός αν αναφέρεται ρητά πως επιθυμεί την α
Εννοείται πως ο,τιδήποτε κρίνεται ως κακόβουλο, προσβλητικό, χυδαίο ή, απλά, ανούσιο προωθείται με την ταχύτητα του φωτός προ
Εξυπακούεται, ακόμη, πως οι απόψεις που εκφράζονται στην αλληλογραφία δεν αντανακλούν απαραιτήτως και τις απόψεις του περιο

2fifty... or not 2fifty

you say...

Καλησπέρα παιδιά, συγχαρητήρια για τη δουλειά σας. Είμαι σχετικά καινούργιος στο e-bike. Πέρα απ' το γεγονός ότι γουστάρω μηχανές, σκοπεύω σε λίγο καιρό να πάρω δική μου μηχανή. Θα 'θελα να σας κάνω δυο ερωτήσεις. Πρώτον, έχετε ακούσει κάτι για το YZF-R250? Έχει ακουστεί σε διάφορα blogs για την έλευση του 250 της Yamaha μέσα στο '09 για να χτυπήσει το Kawasaki Ninja 250R. Ξέρετε κάτι πιο επίσημο?

Και δεύτερον είμαι σχεδόν 21 ετών, έχω δίπλωμα για 125cc που σε λίγο καιρό θα γίνει απεριορίστου κυβισμού λόγω ηλικίας. Δεν είχα ποτέ δικό μου μηχανάκι ή μηχανή. Η μόνη εμπειρία μου από μηχανές είναι κάποιες βόλτες με μηχανάκια φίλων μου. Σκεφτόμουν να κυνηγήσω το Yamaha YZF-R125. Βέβαια έχω ακούσει το κράξιμο της ζωής μου - του στυλ "θα έχεις 4χιλιαρικα και θα τα δώσεις ζεστά-ζεστά για το 125?" - και έχω αρχίσει να προβληματίζομαι… Εσείς τί μου προτείνετε? Αναμένω σύντομα την απάντησή σας. Ευχαριστώ εκ των προτέρων για το χρόνο σας.

Christos T. (μέσω email)

we say...

Το υποτιθέμενο YZF-R250 είναι ένα "λογικό" μοντέλο, αναμενόμενο αφενός λόγω της ύπαρξης του 125 και αφετέρου γιατί υπάρχει ήδη έτοιμος ένας υποψήφιος κινητήρας, αυτός των WR250R & X – κι ας μην είναι δικύλινδρος σαν του Kawasaki Ninja 250R. Αυτό το γεγονός το κάνει άξιο φημολογίας.

Ωστόσο, επισήμως αυτή η μοτοσυκλέτα απλά δεν υπάρχει. Από τη στιγμή που δεν την είδαμε στα φετινά σαλόνια στην Κολωνία και το Μιλάνο, μην περιμένεις να το δεις εντός 2009 στην παραγωγή.

Από κει και πέρα, με κριτήριο το τι θα μπορούσε να φτιάξει η Yamaha, τότε θα μπορούσαμε να το υποθέσουμε για το 2010, κάτι που θα το ξέρουμε το νωρίτερο μέσα στο καλοκαίρι του 2009 ή στα επόμενα μεγάλα σαλόνια (Παρίσι και Μιλάνο) στο ερχόμενο φθινόπωρο. Μέχρι εδώ πάντως, ό,τι και να πούμε είναι εικασίες.

Όσον αφορά στο YZF-R125, το ερώτημα "θα έχεις 4 χιλιάρικα και θα τα δώσεις ζεστά-ζεστά για το 125" απαντιέται μόνο εφόσον συνειδητοποιείς τι παίρνεις με αυτά. Το συγκεκριμένο 125 είναι μια κανονική μοτοσυκλέτα, με σωστές αναρτήσεις και φρένα, άριστο σχολείο για να μπεις στη σπορ κατηγορία. Διάβασες την πρώτη επαφή του Δάλλα με το μικρό Yamaha στην πίστα των Σερρών (τεύχος 6, Σεπτέμβριος 2008); Θα σου απαντήσει αρκετά ερωτήματα σχετικά με το αν αξίζει να τα δώσεις.

Από την άλλη, έχοντας δίπλωμα χωρίς περιορισμό θα μπορούσες να περάσεις σε πιο δυνατές λύσεις, όπως λ.χ. το Ninja 250R, που βρίσκεται σαφώς ένα σκαλί πάνω από πλευράς δύναμης και κοστίζει παραπλήσια λεφτά. Από τη στιγμή που δεν το έχουμε καβαλήσει, ωστόσο, συγκρίσεις μπορούμε να κάνουμε μόνο επί χάρτου.

Σπύρος Τσαντήλας

κασίες και με βασικότερο κριτήριο να έχουν κάτι να πουν.

ρα διευθύνσεων, ηλεκτρονικών και ταχυδρομικών, για να τα χώσετε στο ακριβές πρόσωπο ή τμήμα του eBike που επιθυμείτε.

νωνυμία του. Το e-mail ή η ταχυδρομική διεύθυνση του αποστολέα δεν πρόκειται να δημοσιευτούν (παρά μόνο αν μας παρακαλέσετε πάρα, μα πάρα πολύ).

ς τον Κάδο Ανακύκλωσης.

δικού.

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

Rayvolution... Evolution

Με την πρώτη ματιά θυμίζει Alfa Romeo που της έβαλαν υπόθετο μια μοτοσυκλέτα, αλλά το Trike της Rayvolution έχει πολλούς άσσους στο μανίκι του.

Διαθέσιμο ως Kit Car και γεννημένο στη Γαλλία, το πρωτοποριακό όχημα είχε περίπλοκη κύηση, καθώς άλλαξε τρεις εταιρείες πριν έρθει στη μορφή που βλέπετε, αλλά οι πανέξυπνες μηχανολογικές λύσεις άξιζαν την αναμονή με το παραπάνω. Τα περισσότερα Kit Car απαιτούν εκτεταμένες μηχανολογικές γνώσεις, ατελείωτες ώρες ψαξίματος για δωρητές μηχανικών μερών, για ένα σύνολο εντυπωσιακών επιδόσεων αλλά, στην καλύτερη, αμφισβητήσιμης αξιοπιστίας. Η λύση του σχεδιαστή Tony Lafaye είναι απλή. Το Evolution δεν χρησιμοποιεί μόνο τον κινητήρα μιας μοτοσυκλέτας – κάτι που έχει γίνει αμέτρητες φορές στο παρελθόν, αλλά ουσιαστικά... ολόκληρη τη μοτοσυκλέτα, μείον τα πλαστικά και το πηρούνι. Το πρωτότυπο που βλέπετε εδώ, βασίζεται σε ένα GSX-R750, αλλά οι κατασκευαστές έχουν φροντίσει ώστε να μπορείτε να «κουμπώσετε» στο kit σχεδόν οποιαδήποτε σύγχρονη μοτοσυκλέτα παραγωγής. Η νοοτροπία κατασκευής διαφημίζεται ως «Plug and Play», καθώς χρησιμοποιούνται τεχνικές από αγώνες αντοχής ώστε να «κουμπώνουν» όλες οι σωληνώσεις χωρίς να χρειάζεται να αδειάσουν πρώτα – κάτι που κάνει την επιστροφή σε δίκυκλη μορφή πανεύκολη. Η διατήρηση όλων των μηχανικών σημαίνει ότι οι μανούβρες θα είναι κάπως δύσκολες χωρίς όπισθεν και χωρίς δυνατότητα να πατήσει κανείς τα πόδια του κάτω, αλλά για κάποιο λόγο αυτό φαίνεται αρκετά μικρό μειονέκτημα μπροστά στην αίσθηση οδήγησης ενός μονοθέσιου στο δρόμο, κινούμενο από τον κινητήρα της αγαπημένης σας μοτοσυκλέτας. Χωρίς να πιάσουμε καν το γέλιο που θα έχει σε μια πίστα. Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφτείτε το επίσημο site της εταιρείας, στο http://www.rayvolutioncars.com και αναρωτηθείτε μαζί μας αν θα μπορούσε να κυκλοφορήσει νόμιμα στην Ελλάδα – άλλωστε, διατηρεί αυτούσιο το πλαίσιο του GSX-R...

Ο θάνατος της λογικής

Η Ισπανική βουλή ψήφισε ένα νέο νόμο, που φορολογεί τα οχήματα που κυκλοφορούν ανάλογα με τις εκπομπές καυσαερίων τους.

Τίποτα το καινούργιο ως εδώ, καθώς αντίστοιχα συστήματα εφαρμόζουν ή ετοιμάζονται να εφαρμόσουν οι περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες. Εκεί που μας τα χαλάει λίγο, ή μάλλον αρκετά, είναι στον τρόπο που αποφάσισε να εφαρμόσει το σύστημα. Τα οχήματα χωρίζονται σε κατηγορίες και φορολογούνται ανάλογα με τις εκπομπές CO2, με τις υψηλότερες κατηγορίες να φορολογούνται περισσότερο – έλα όμως που δεν είναι όλοι ίσοι κάτω από τον Ισπανικό Ήλιο. Για κάποιο λόγο, οι σοφοί Ισπανοί αποφάσισαν να ρίξουν τα όρια του CO2 στις μοτοσυκλέτες κατά 33 με 40%, αφήνοντας τα αντίστοιχα όρια για τα αυτοκίνητα ανέγγιχτα. Αυτό φυσικά σημαίνει ότι οι μοτοσυκλέτες εντάσσονται αυτόματα σε υψηλότερες κατηγορίες, με υψηλότερη φορολογία. Και φυσικά, κανένα ενδιαφέρον για τη λογική, που επιτάσσει ότι οι μοτοσυκλέτες περνούν σαφώς λιγότερο χρόνο μποτιλιαρισμένες σε σχέση με ένα αυτοκίνητο, άρα και ρυπαίνουν λιγότερο.

Και όλα αυτά σε μια χώρα που έχει δικές της βιομηχανίες μοτοσυκλετών και σκούτερ, με ένα τσουβάλι κόσμο να εξαρτάται από αυτές – πάνω από 25.000 άτομα σύμφωνα με υπολογισμούς του Ισπανικού ACEM. Με την υπάρχουσα πτώση των δίκυκλων πωλήσεων στο 25%, ο σύνδεσμος υπολογίζει ότι οι πωλήσεις του 2009 θα είναι γύρω στο 45% κάτω, χάρη και στα νέα μέτρα. Ωραίος τρόπος να στηρίζεις τη Βιομηχανία σου...

Αποχώρηση Tamburini

Μπορεί τα κεφάλαια της Harley Davidson να βοήθησαν στην επερχόμενη αναγέννηση της Cagiva, αλλά φαίνεται ότι τάραξαν τα νερά σε κατευθύνσεις όχι τόσο αναμενόμενες.

Με το τέλος της χρονιάς στις 31/12, σήμανε και η τελευταία μέρα του Massimo Tamburini στο μισθολόγιο της MV Agusta. Ο Tamburini, που μεταξύ άλλων έχει σχεδιάσει τις δύο πιο όμορφες μοτοσυκλέτες των τελευταίων δεκαετιών, τη Ducati 916 και την Agusta F4, ήταν με την Cagiva από το 1985, ενώ ήταν υπεύθυνος του CRC (Centro Ricerche Cagiva) για πάνω από μια δεκαετία. Ο ίδιος δήλωσε ότι η απόφασή του να παραιτηθεί ήταν δύσκολη, αλλά είναι σίγουρος ότι οι ταλαντούχοι άνθρωποι που αφήνει πίσω του θα συνεχίσουν την παράδοση της υπεροχής που είναι συνώνυμη με την Agusta, και άλλες κλασσικές δηλώσεις που συνηθίζονται σε αυτές τις περιστάσεις. Στο ίδιο κλίμα κινήθηκαν και οι δηλώσεις του Claudio Castiglioni, όπου εκθειάστηκαν, και όχι άδικα, οι ικανότητες του Massimo, συνοδευόμενες από σεβασμό για την απόφασή του να παραιτηθεί και πως το όραμά του θα συνεχιστεί από την ομάδα που αυτός δημιούργησε. Περί H-D και των όποιον λόγων που έφεραν τον Tamburini σε αυτή την απόφαση βέβαια, ούτε λόγος.

Και που θα πάει ο, κατά πολλούς, καλύτερος σχεδιαστής μοτοσυκλετών του πλανήτη; Αυτό παραμένει άγνωστο – αν και η δήλωσή του ότι θα ασχοληθεί με τα υπόλοιπα ενδιαφέροντά του πέρα από τον σχεδιασμό, δεν μπορούμε να πούμε ότι ενθουσιάζουν...

Generic Trigger 125

Θυμίζει κάτι από KTM, αλλά παρά τα φαινόμενα δεν είναι η νέα σειρά των ασιατικής κατασκευής 125αριών της Αυστριακής εταιρείας που αναμέναμε.

Αυτό που είναι, είναι το καινούργιο δημιούργημα μιας Αυστριακής εταιρίας, το οποίο κατασκευάζεται στην Ασία. Ε; Ας τα πιάσουμε από την αρχή καλύτερα: Η Generic, που δεν έχει καμία σχέση με την KTM, είναι μια Αυστριακή εταιρεία που ειδικεύεται στα σκούτερ και τα on-off, που ετοιμάζεται να κάνει την απόβασή της στην Ευρώπη, με κύριο όπλο της τα νεανικά σκούτερ. Παρότι σχεδιάζονται στην Ευρώπη, κατασκευάζονται στην Ασία, ώστε να διατηρηθεί το κόστος χαμηλά – κάτι που κάνουν αυτή τη στιγμή οι περισσότερες εταιρείες. Τα περισσότερα σκούτερ της εταιρείας έχουν κάπως ιδιόμορφη αισθητική, ειδικά όσον αφορά το εμπρός μέρος τους, αλλά τα Trigger είναι από τα ωραιότερα 125άρια που έχουμε δει τελευταία. Διαθέσιμα σε εκδόσεις enduro και supermoto, τα πανέμορφα μοτοσυκλετάκια είναι ελαφριά, μόλις 112 κιλά για το SM, ενώ ο τετράχρονος μονοκύλινδρος κινητήρας αποδίδει τους προβλεπόμενους 11 ίππους. Εκεί που δεν έχει γίνει τσιγκουνιά είναι στα περιφερειακά και στην εμφάνιση, με ανάποδο πηρούνι, σεβαστού μεγέθους δισκόφρενα εμπρός – πίσω, και τροχούς ρέπλικα Marchesini. Όχι και άσχημα για «την πρώτη μου μοτοσυκλέτα» και έτη φωτός μπροστά από τις περισσότερες σημερινές προτάσεις. Και το αναμενόμενο WR 125, η εξαίρεση στις προτάσεις που λέγαμε πριν, μάλλον θα στοιχίζει κάτι τις παραπάνω. Το μόνο που μένει, είναι να μπει στο πρόγραμμά της η Generic και να αρχίσει να εξαπλώνεται στην Ευρώπη. Αν οι τιμές είναι σωστές, το μέλλον φαίνεται ιδιαίτερα ευχάριστο. Αν δε επιθυμείτε να δείτε και τα σκούτερ της, κάντε κλικ στο http://www.genericeurope.com

Cagiva Elefant 1125

Μετά την εξαγορά του MV Agusta Group από τη Harley Davidson, όλοι περίμεναν ότι η επόμενη μοτοσυκλέτα που θα έβγαινε από τις πύλες του εργοστασίου της Schiranna θα ήταν μια καινούργια MV Agusta, πιθανότατα σχεδιασμένη από τον Tamburini πριν την αποχώρησή του.

Φαίνεται όμως δεν έχει βάλει μόνο η Ducati στο μάτι την επιτυχία της BMW R1200GS. Και δεν υπάρχει πιο ταιριαστή μοτοσυκλέτα για την επιστροφή της Cagiva, από το Elefant.

Η καρδιά παραμένει δικύλινδρη, αλλά αντί για τον ελαιόψυκτο διβάλβιδο κινητήρα της Ducati, το νέο Elefant θα κινείται από τον φρεσκότατο Rotax των 1125 κυβικών, που γνωρίσαμε με τις Buell.

Το πλαίσιο θα ακολουθεί την τελευταία υβριδική μόδα της ανάμειξης τμημάτων αλουμινίου με ατσάλινο χωροδικτύωμα, ενώ δεν αναμένεται να γίνει κανενός είδους τσιγκουνιά στις αναρτήσεις.

Το νέο Elefant θα είναι μόνο η αρχή όμως, καθώς θα ακολουθήσει ένα καινούργιο Raptor και ένα ολοκαίνουργιο Superbike, κινούμενα πάντα από τον δικύλινδρο κινητήρα της Rotax. Σύμφωνα δε με φημολογίες, η Harley Davidson βρίσκεται σε συνομιλίες με την BMW, με στόχο να χρησιμοποιήσει τον δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα των F800, για να δημιουργήσει μια σειρά από μικρότερες, αλλά πάντα τετράχρονες Cagiva.

Πηγή και σκίτσο: Oberdan Bezzi

more stuff...

Αν νομίζατε ότι τα κράνη που χρησιμοποιούν μερικοί στην Ελλάδα είναι για γέλια, τότε έχετε μείνει πίσω: Μετά από το νόμο που τα κάνει υποχρεωτικά στη Νιγηρία, οι αναβάτες άρχισαν να φορούν... αποξηραμένες κολοκύθες. Περιέργως, οι αρχές δε συμφώνησαν, προχωρώντας σε κατασχέσεις μοτοσυκλετών, αναγκάζοντας τους κολοκυθοκέφαλους να εξηγήσουν τις απόψεις τους περί ασφαλείας στο δικαστήριο.

Τις μοτοσυκλέτες της Roehr τις θυμάστε; Αν όχι, μην αγχώνεστε, γιατί σίγουρα δεν είστε οι μόνοι. Σε μια προσπάθεια διεύρυνσης του κοινού της, η Αμερικανική εταιρεία άρχισε τη διάθεση του μοντέλου 2009, μέσω του eBay. Αυτή είναι επιθετική επιχειρηματική πολιτική...

Όσο περίεργο και αν ακούγεται, για μια φορά είμαστε μπροστά από τη Μεγάλη Βρετανία σε κάτι που αφορά τα μηχανοκίνητα – και για την ακρίβεια τις μοτοσυκλέτες. Από τις 5 Ιανουαρίου και δοκιμαστικά για 18 μήνες, θα επιτρέπεται η χρήση των λεοφωρειολωρίδων στα δίκυκλα, σε μια προσπάθεια καταπολέμησης του μποτιλιαρίσματος. Άντε και εις ανώτερα!

Αναρωτιόσασταν πάντα ποιά θα ήταν η ιδανική οριστική κατοικία ενός μοτοσυκλετιστή; Οι Ισπανοί υποστηρίζουν ότι έχουν τη λύση: Από τον Ιανουάριο, το σιρκουί του Montemelo θα ανοίξει τις πύλες του για τις στάχτες 5000 μοτοσυκλετιστών. Με 1500 ευρώ αποκτάτε μια σχεδόν αιώνια θέση (για 25 χρόνια δηλαδή) στην ιστορική πίστα, δίνοντας μόλις 50€ το χρόνο για τα έξοδα συντήρησης. Ε;

Η Honda ετοιμάζεται να παρουσιάσει το νέο της Chopper στην Αμερική, ένα δικύλινδρο κτήνος με 1300 κυβικά και λιτή εμφάνιση. Αντί για μια συμβατική καμπάνια όμως, αποφάσισε να το ρίξει λίγο έξω, δημιουργώντας μια σειρά από αρκετά αντισυμβατικά teaser. Ρίξτε μια ματιά και θα καταλάβετε τι εννοούμε: http://www.youtube.com/watch?v=iGdWt5ZwFws

Honda: Το μέλλον

Το μέλλον κατά τη Honda θα είναι ηλεκτρικό, ή έστω υβριδικό.

Αυτό είναι το κεντρικό νόημα της κατεύθυνσης που θα ακολουθήσει η Ιαπωνική εταιρεία, σύμφωνα με τον απολογισμό της χρονιάς από τα χείλη του CEO. Ανάμεσα στις δηλώσεις περί περικοπών, αποχώρησης από τη Formula 1 και των γνωστών θεμάτων περί της οικονομικής ύφεσης, η Honda δήλωσε ότι θα επεκτείνει τις μοτοσυκλετιστικές της δραστηριότητες. Άλλωστε, όχι μόνο έχουν ξεκινήσει από τις μοτοσυκλέτες και έχουν επιβιώσει χάρη σε αυτές σε προηγούμενους δύσκολους καιρούς, αλλά προβλέπουν και άνοδο των πωλήσεων, κάτι που γίνεται πάντα σε οικονομικά πιεσμένες περιόδους. Με την εμμονή της εταιρείας με την τεχνολογία, δεν είναι καθόλου μα καθόλου παράξενες οι δηλώσεις που ακολούθησαν: Στόχος είναι η δημιουργία οχημάτων χαμηλής κατανάλωσης, με όπλο τα ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα, κάτι που ελπίζουν ότι θα τους βοηθήσει να ξεπεράσουν την κρίση. Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η πρώτη ηλεκτρική μοτοσυκλέτα της Ιαπωνικής εταιρείας, που θα μπει σε κανονική παραγωγή σε περίπου δύο χρόνια από τώρα.

Και επειδή η Honda δεν αρέσκεται να τρώει από τα έτοιμα, έχει έρθει ήδη σε συμφωνία με τη GS Yuasa, για τη δημιουργία την άνοιξη του 2009 μιας νέας εταιρείας έρευνας και εξέλιξης μπαταριών Li-ion, που θα είναι κατ' αυτούς το μέλλον. Η εταιρεία θα έχει ως έδρα το Kyoto, με το εργοστάσιο να βρίσκεται στις εγκαταστάσεις της Yuasa, που θα έχει και το 51% της νέας εταιρείας. Στόχος, τι άλλο, η δημιουργία μικρότερων και πιο αποδοτικών ενεργειακά συστημάτων μπαταριών, που θα βοηθήσουν στην εξέλιξη των ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων. Το μέλλον προβλέπεται καθαρό, και εκνευριστικά ήσυχο...

ElectroCat

Αν νομίζετε βέβαια ότι μόνο η Honda έχει επικεντρωθεί στα υβριδικά οχήματα και τις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες κάνετε λάθος.

Το θέμα όμως είναι ότι η μοτοσυκλέτα που παρουσιάζουμε εδώ δεν έχει κατασκευαστεί από κάποια άλλη μεγάλη και πιθανότατα ιαπωνική εταιρεία, αλλά από μια... κοπέλα στη Σουηδία. Η Eva Håkansson χρησιμοποίησε ως βάση για το δημιούργημά της ένα Cagiva Freccia C12R, του 1990. Με ηλεκτροκινητήρα και μπαταρίες Li-Pho που ζυγίζουν 50 κιλά, το ElecroCat φτάνει τα 100 χιλιόμετρα την ώρα, ενώ έχει αυτονομία γύρω στα 80 χιλιόμετρα – παραπάνω από αρκετά για καθημερινές μετακινήσεις με ένα σπορ αέρα χάρη στη γρήγορη γεωμετρία του Freccia και τη ροπή του ηλεκτροκινητήρα. Καθώς όμως η Eva δεν έχει τις πλάτες των μεγάλων εταιρειών, προσπαθεί μόνη της να νικήσει τη γραφειοκρατία της Σουηδίας, ώστε να αναγνωριστεί το ElectroCat ως οικολογικό όχημα. Χαρά στο κουράγιο της, και μπράβο για την επιμονή της...

Honda CBF 125

Η οικογένεια των CBF μεγαλώνει προς τα κάτω και στην Ελλάδα, με την έλευση του καινούργιου CBF 125.

Σχεδιασμένο με γνώμονα την απλότητα στη χρήση, το μικρό CBF παίζει με το γνωστό τρίπτυχο αξιοπιστίας-οικονομίας-φιλικότητας, που μπορεί να μην κάνουν ωραίες επικεφαλίδες αλλά έχουν αφήσει παραπάνω από ικανοποιημένους τους αγοραστές της οικογενείας.

Ο μονός προβολέας (και η διαφορά σε όγκο φυσικά) δίνουν στο 125 μια πινελιά διαφορετικότητας που λείπει από τα μεγαλύτερα CBF, ενώ η προστασία που προσφέρει το μπικίνι φαίρινγκ δε θα περάσει απαρατήρητη. Ο μονοκύλινδρος κινητήρας είναι αερόψυκτος, αλλά εφοδιασμένος με ψεκασμό, περνώντας έτσι τις προδιαγραφές Euro3, ενώ οι πιθανότητες είναι ότι θα κάνει τις επισκέψεις σας στο βενζινάδικο ιδιαίτερα αραιές.

Το CBF 125 είναι ήδη διαθέσιμο, έναντι 2,340€, σε κόκκινο, μαύρο και ασημί.

Samurai Type 9 Shogun

Μοιάζει με ένα ακόμα σπεσιαλάκι βασισμένο σε Harley με στόχο να κερδίσει κάποιο από τα αναρίθμητα καλλιστεία Chopper στα States, αλλά η μοτοσυκλέτα που βλέπετε στις φωτογραφίες κατάγεται από τη χώρα του ανατέλλοντος ηλίου.

Σχεδιασμένο από τον Shinya Kimura, το Type 9 Shogun είναι το νεώτερο μοντέλο της Ιαπωνικής εταιρείας Samurai Choppers, που δραστηριοποιείται εδώ και αρκετά χρόνια στην Ιαπωνία.

Το Type 9 είναι η πρώτη μοτοσυκλέτα της Samurai που έχει σχεδιαστεί με στόχο την Ευρωπαϊκή αγορά, και η πρώτη με... πίσω ανάρτηση, καθώς τα δημιουργήματα του Kimura φημίζονται για τον αφαιρετικό τους χαρακτήρα. Για να καλύψει τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές, το Shogun θα είναι διαθέσιμο με ψεκασμό και καταλύτη, ενώ αναγκαστικά θα τοποθετηθεί και εμπρός φτερό. Μην ανησυχείτε όμως, καθώς η Samurai έχει ένα τεράστιο κατάλογο με αξεσουάρ ώστε να φέρετε τη μοτοσυκλέτα στα μέτρα σας. Δε θα μπορούσε να είναι και διαφορετικά άλλωστε, καθώς η Ιαπωνική εταιρεία ανήκει στην PLOT, που είναι ο μεγαλύτερος διανομέας aftermarket αξεσουάρ στην Ιαπωνία. Το πιο ενδιαφέρον είναι ότι η Samurai ακολουθεί τον ακριβώς αντίθετο δρόμο από τις περισσότερες σημερινές εταιρείες, καθώς παρά τις Ιαπωνικές της ρίζες, έχει το εργοστάσιο κατασκευής στην Αμερική, με τις μοτοσυκλέτες να μεταφέρονται μετά στην Ιαπωνία – και έτσι ήταν από την αρχή, παρότι η διάθεση των μοντέλων της Samurai στις ΗΠΑ άρχισε μόλις το 2008.

Ducati... GS

Δεν θα είναι αυτό το όνομά της, αλλά αυτός είναι ξεκάθαρα ο στόχος της νέας μοτοσυκλέτας που αναμένεται από τη Ducati.

Όλα άρχισαν όταν επιλεγμένοι dealer της Ducati πληροφορήθηκαν επισήμως από τους ιταλούς ότι για το 2010 θα έχουν ένα μηχανάκι που θα έχει ως στόχο το R1200GS. Και από εκεί και πέρα οι φημολογίες άρχισαν να δίνουν και να παίρνουν. Άλλοι το θέλουν να λέγεται Stradaperta, από το strada aperta, δηλαδή ανοιχτός δρόμος, άλλοι Hyperstrada. Άλλοι θέλουν τον αερόψυκτο κινητήρα του Multistrada απαράλλαχτο, άλλοι υπερκυβισμένο στα 1200 κυβικά, ενώ άλλοι θεωρούν ως πιθανότερη λύση την τοποθέτηση του υγρόψυκτου τετραβάλβιδου από τα 1098/1198. Το μόνο σίγουρο είναι πως ο αντικαταστάτης του Multistrada θα δει λίγο πιο σοβαρά το θέμα BMW 1200GS, κάτι λογικότατο καθώς η Βαυαρική μοτοσυκλέτα συνεχίζει να σπάει τα ταμεία σε όλες τις αγορές, κάνοντας τους υπόλοιπους κατασκευαστές να ζηλεύουν. Παρά τις φήμες που ήθελαν το On-off της Ducati να δανείζεται σχεδιαστικά μοτίβα από το 1098 όσον αφορά τα φωτιστικά σώματα, κάποια πρωτότυπα που θεάθηκαν να κυκλοφορούν στους δρόμους της Ισπανίας, έφερναν κάτι από Moto Morini GranPasso στο εμπρός μέρος. Η μοναδική φωτογραφία που υπάρχει αυτή τη στιγμή είναι... βολικά τραβηγμένη από το πίσω μέρος της μοτοσυκλέτας, όπου μπορούμε να δούμε ότι το μονόμπρατσο παρότι επανασχεδιασμένο παραμένει, ενώ η επιλογή καθαρά ασφάλτινων ελαστικών δείχνει ότι το νέο Ducati, όποιο και να είναι το όνομά του, θα συνεχίσει να τηρεί την Ιταλική παράδοση της προσήλωσης στο δρόμο και όχι στο χώμα – έστω και αν αυτή τη φορά θα έχει εμφάνιση που θα φέρνει περισσότερους συνειρμούς περιπέτειας.

Φωτό: Motociclismo.es

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

Tucson BT550 Superleggera

Θυμίζει κάτι σε Lamborghini ονομαστικά, αλλά μόνο επειδή το όνομα σημαίνει «υπέρ ελαφριά».

Στα αυτοκίνητα με σήμα τον μαινόμενο ταύρο, οι διαφορές βάρους είναι ποσοστιαία μικρές σε σχέση με τις απλές εκδόσεις, αλλά εδώ η απλή έκδοση, απλά... δεν υπάρχει. Η μοτοσυκλέτα της Γαλλικής Tucson, κινείται από τον V2 των 70 ίππων της Aprilia, που έχει γεννήσει μια σειρά από χειροποίητα «RS550», τα περισσότερα, αν όχι όλα, βασισμένα στο πλαίσιο των δίχρονων RS250. Η Tucson αναγνώρισε όπως όλοι τα πλεονεκτήματα αυτού του κινητήρα για χρήση δρόμου, αλλά δεν ακολούθησε την πεπατημένη, παρά σχεδίασε μια ολόκληρη μοτοσυκλέτα από λευκό χαρτί, με ένα και μόνο στόχο: Να κρατήσει το βάρος κάτω από τα 100 κιλά. Και τα κατάφερε. Η BT550 ζυγίζει μόλις 97 κιλά χωρίς βενζίνη (πλήρης των υπολοίπων υγρών!), ένα νούμερο ρεκόρ για σύγχρονο δικύλινδρο, με ηλεκτρονικό ψεκασμό, quick shifter κλπ. Τα ωραία δε σταματούν εκεί όμως, καθώς η Tucson έχει βάλει στόχο να κάνει την αγωνιστική της σεζόν όσο πιο οικολογική γίνεται. Έχουν ήδη γίνει επαφές με το πανεπιστήμιο Marcel Callot ώστε ο δικύλινδρος να γίνει όσο πιο οικονομικός και «καθαρός» γίνεται, χωρίς κατακρήμνιση της απόδοσής του, ενώ στα σκαριά είναι και η μετατροπή του για το οικολογικό καύσιμο E85. Πως την έλεγαν εκείνη την παλιά διαφήμιση; Απόλαυση χωρίς τύψεις...

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

first rides

Ένα supersport κι ένα καθαρόαιμο εντούρο θέλουν να γίνουν καθημερινά εργαλεία, γι' αυτό τα βάζουμε να κάνουν παρέα μ' ένα σκούτερ που ουδέποτε εξεδήλωσε κάποια πρόθεση να το παίξει superbike.

WR250R

Χαμηλών τόνων

Το CBF 600 μπαίνει για τα καλά κάτω από το νυστέρι στα ανήλιαγα μπουντρούμια της Honda και επιστρέφει... ολόιδιο

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

HONDA

Παντελώς αδιάφορη σχεδίαση, μέτρια απόδοση στη μεσαία, άριστη στη μεγάλη σκάλα.

Κάτι μου θυμίζουν, κάτι μου θυμίζουν... Οι γνωστές τριπίστονες δαγκάνες κάνουν και πάλι την εμφάνισή τους, με την προβλεπόμενη απόδοση.

Γκρι γκριζίλα πλάκωσε... Παρόμοιες σχεδιαστικά με του μεγαλύτερου CBF, οι βάσεις των μαρσπιέ ακολουθούν τις χρωματικές επιλογές πλαισίου και ψαλιδιού.

Είναι πραγματικά εντυπωσιακό πόσο κόπο έχει κάνει η Honda για να κρύψει το γεγονός ότι αυτό το CBF είναι μια εντελώς διαφορετική μοτοσυκλέτα απ' τον προκάτοχό της. Αν δεν έχεις τη φιλοσοφία trainspotter, περνώντας τα βράδια σου αγκαλιά με τα manual των CBF – κάτι ομολογουμένως μάλλον σπάνιο – είναι σχεδόν αδύνατο να καταλάβεις τη διαφορά.

Γιατί τέτοια μανία απόκρυψης όμως; Σίγουρα δεν είναι τσιγκουνιά παρά το χαμηλό budget της κατηγορίας και σίγουρα δεν είναι έλλειψη φαντασίας και τόλμης, όπως περίτρανα μας έχει αποδείξει η Honda με το τελευταίο 1000RR. Ο λόγος είναι απλός, βαθιά ριζωμένος στην ιστορία όλων: συνταγή που κερδίζει δεν αλλάζει. Το CBF δεν ήταν ποτέ το γρηγορότερο, το πιο ευέλικτο ή το ομορφότερο στην κατηγορία του. Σύμφωνα με την τακτική της Honda όμως δεν είχε κανένα αντικειμενικό μειονέκτημα, κάτι που μπορεί να μην κάνει ωραίους τίτλους αλλά μιλάει στις καρδιές και τις τσέπες πολλών. Και αυτό φαινόταν στις πωλήσεις. Μπορεί η απόλυτη διατήρηση της CBF-ο ταυτότητας να κρίνεται ως υπερβολικά συντηρητική κίνηση, αλλά δεν ξέρω κατά πόσο θα ρισκάραμε και εμείς να σκοτώσουμε την κότα που κάνει τα χρυσά αυγά...

Ενός λεπτού σιγή

Εκτός από τον καθυστερημένο εναρμονισμό του μικρού CBF με το 1000 όσον αφορά την καταγωγή των κινητήρων τους, το 600 του '08 σηματοδοτεί και την οριστική αποχώρηση από την παραγωγή του παλαίμαχου κινητήρα του προηγούμενου CBF, που είχε θητεύσει και στο Hornet για αρκετά χρόνια, ξεκινώντας και τελειώνοντας την σπορ περίοδό του κάτω από τα πλαστικά των CBR από το '87 έως και το '99 με το τελευταίο F3. Έχοντας περάσει από χίλια μύρια κύματα για να εναρμονιστεί με τις διάφορες απαιτήσεις ανάλογα με το πλαίσιο στο οποίο

βρισκόταν και τις διαθέσεις όσων χειρίζονταν το γκριπ του γκαζιού, ο τετρακύλινδρος υπέκυψε τελικά στις ολοένα και πιο αυστηρές προδιαγραφές ρύπων, αφήνοντας τόπο για το τετρακύλινδρο σύνολο του 600RR.

Αν θέλουμε να είμαστε ακριβείς βέβαια, το CBF πήρε τον κινητήρα τρίτο χέρι, καθώς πρώτα είχε τοποθετηθεί στο Hornet, το οποίο όπως θα έχετε παρατηρήσει δε ντράπηκε καθόλου να κρύψει την αλλαγή της καρδιάς του. Όπως και στο προηγούμενο CBF, ο κινητήρας ήρθε πακετάκι με το πλαίσιο του Hornet, το οποίο είναι πλέον αλουμινένιο. Και για άλλη μια φορά η Honda φροντίζει να κρύψει την αλλαγή, βάφοντάς το μαύρο ώστε να μη χτυπάει στο μάτι. Με τις σπορ ανησυχίες του Hornet να μην απασχολούν τους υποψήφιους αγοραστές του CBF, ο κινητήρας δέχτηκε ένα ακόμα detuning με την ισχύ να μειώνεται από τα 102 άλογα της σφήκας στα 77.5 στις 10,500 και τη ροπή στα 5.9 kgm στις 8,250 στροφές, έναντι των 6.4 στις 10,000. Νούμερα που σαφώς και δεν εντυπωσιάζουν, ειδικά με δεδομένη την προέλευση του κινητήρα, αλλά είναι εύκολα μέσα στα πλαίσια του ανταγωνισμού, διατηρώντας ταυτόχρονα ικανή απόσταση από τους 98 ίππους του CBF 1000.

Κάπου εδώ θα σας έλεγα πόσο μειώθηκε το βάρος του CBF με το νέο κινητήρα και το αλουμινένιο πλαίσιο, αλλά η Honda φρόντισε να μου στερήσει αυτή τη χαρά. Σε αντίθεση με το κενό βάρος που δήλωνε (όπως και όλοι οι Ιάπωνες κατασκευαστές) μέχρι το '07, πλέον η Honda δίνει τιμές για μοτοσυκλέτες πλήρεις υγρών. Και όλοι ξέρουμε ότι η υπόθεση "κενό βάρος" είναι μια πονεμένη ιστορία που σηκώνει πολύ νερό και πολύ κλέψιμο στο ζύγι...

Εκεί που η Honda σαφώς και δεν έκλεψε, είναι στο σύστημα πέδησης. Με την κλασική φιλοσοφία της εταιρείας, το CBF είναι διαθέσιμο και με ABS, το οποίο συνδυάζεται αποκλειστικά με το ημι-συνδυασμένο σύστημα πέδησης, όπως το συναντάμε δηλαδή στα χαμηλού κόστους μοντέλα της εταιρείας, με το πεντάλ του φρένου να ενεργοποιεί και το ένα έμβολο της δεξιάς μπροστινής δαγκάνας, δίνοντας έτσι αξιοπρεπές φρενάρισμα σε όσους για κάποιο ανεξήγητο λόγο δεν αρέσκονται στη χρήση της μανέτας του φρένου.

Γνώριμα και φιλικά

Με την εξωτερική ομοιότητα δεδομένη και παρούσα σε βαθμό κλωνοποίησης, δεν είναι καθόλου περίεργο που η αίσθηση που έχεις καβαλώντας το CBF είναι ίδια και απαράλλακτη με το προηγούμενο μοντέλο. Τα όργανα είναι απλά, αναλογικά και ευανάγνωστα, χωρίς φυσικά δείκτη θερμοκρασίας γιατί οι ενδείξεις του HISS και του ABS είναι πιο σημαντικές – και σαφώς φθηνότερες.

Κάθεσαι χαμηλά και άνετα, το τιμόνι να έρχεται ξεκούραστα στα χέρια με ένα ελαφρύ σκύψιμο εμπρός και μόνο πατώντας τη μίζα αρχίζεις να συνειδητοποιείς ότι αυτό το CBF είναι κάπως διαφορετικό από το προηγούμενο.

Το ρελαντί του αλουμινένιου τετρακύλινδρου είναι βαρβάτο, χωρίς φυσικά ποτέ να γίνεται έντονο ή ενοχλητικό. Οι στροφές έχουν μια ελαφριά αρρυθμία μέχρι να ζεσταθεί, ενώ ο μπάσος ήχος δηλώνει ξεκάθαρα ότι ο τετρακύλινδρος θυμάται ακόμα ότι γεννήθηκε ανάμεσα σε ένα αλουμινένιο περιμετρικό πλαίσιο ενός supersport. Η ελαστικότητα στην απόκριση του γκαζιού μέχρι να έρθει

Δυστυχώς το Navigator και οι βαλίτσες απουσίαζαν – αφήνοντας μόνο τα χειριστήρια και τις βάσεις τους

Απλά και ευανάγνωστα, χωρίς ένδειξη θερμοκρασίας όπως προβλέπεται στα CBF

Η καρδιά προέρχεται από το 600RR, αλλά αυτό φαίνεται μόνο στο ρελαντί – και στους ρύπους

σε θερμοκρασία λειτουργίας ο κινητήρας είναι παρούσα και εδώ, όπως και η τάση του να κρατάει τις στροφές ψηλά ακόμα και όταν κλείσεις το γκάζι. Η λύση απλή: το βάζεις να ζεσταίνεται πριν αρχίσεις την ιεροτελεστία κράνους, γαντιών κλπ.

Ρολάροντας στην πόλη με τον κινητήρα σε θερμοκρασία λειτουργίας, συνειδητοποιείς πόσο διαφορετικό σε αίσθηση από τις δυνατότερες εκδόσεις του κινητήρα είναι το κιβώτιο. Θυμίζει, ειδικά στα κατεβάσματα, περισσότερο διακόπτη παρά μηχανικό εξάρτημα, αφήνοντας και ένα χαρακτηριστικό "κλακ" σε κάθε αλλαγή.

Η απόκριση στο γκάζι είναι – τι άλλο – άριστη, με τη λειτουργία του κινητήρα κάτω από τις 4.000 να χαρακτηρίζεται νωχελική, κάτι ουδόλως τυχαίο καθώς βοηθά στην ανενόχλητη μετακίνηση. Από εκεί και πάνω το CBF αντιδρά πάντα γραμμικά και ήρεμα, αλλά πιο γεμάτα, δίνοντας μικρές υποσχέσεις για πιο ζωντανή λειτουργία ψηλά. Με το που περνάς τις 8, ο τετρακύλινδρος θυμάται τις καταβολές του, καθαρίζοντας το λαιμό του, αλλά το ουσιαστικό ξέσπασμα απλά δεν έρχεται ποτέ, καθώς απλά περνάς σε ένα πλατό ηρεμίας, μια πεδιάδα σταθερής απόδοσης. Το CBF θα συνεχίσει να ανεβάζει γραμμικά μέχρι και τον κόφτη του, θα περάσει εύκολα τα 200 χιλιόμετρα σε τελική, αλλά ποτέ δεν πρόκειται να κάνει τις τρίχες στο σβέρκο σου να σηκωθούν – γιατί κάτι τέτοιο θεωρείται κακό σε αυτή την κατηγορία.

Οι αναρτήσεις, χωρίς να είναι τίποτα το ιδιαίτερο στα χαρτιά, έχουν αρκετά ποιοτική λειτουργία, με καλές αποσβέσεις, βρίσκοντάς τα σκούρα μονάχα σε απότομες διαμήκεις ανωμαλίες, ένα σύνηθες χαρακτηριστικό της κατηγορίας και όχι μόνον. Δεν είναι "σούπα" όπως θα περίμενε κανείς και σε συνδυασμό με την αργή γεωμετρία δίνουν στο CBF μια σταθερότητα που ταιριάζει άριστα με τη φιλοσοφία του, ενώ οι ελαφριές πλεύσεις του πίσω

Ξεκινάει βαρβάτος, αλλά προσγειώνεται απότομα – ο λόγος για τον ήχο που βγαίνει από το τελικό

HONDA

HONDA

μέρους σε καμπές με υψηλές ταχύτητες δεν ανησυχούν, παρά μόνο υπενθυμίζουν διακριτικά την ύπαρξη του μεγαλύτερου αδελφού.

Η όλη προσέγγιση στο θέμα καθημερινή μοτοσυκλέτα είναι τόσο διαφορετική, που σου είναι δύσκολο να πιστέψεις ότι το CBF είναι στην ίδια κατηγορία με το Bandit. Εκεί που το Suzuki συντονίζει, κραδάζει και βρυχάται, το CBF φέρεται λες και ένα λεπτό αλλά απορροφητικό στρώμα βελούδου βρίσκεται ανάμεσα από τα μηχανικά μέρη και τον αναβάτη, προφυλάσσοντας τον απ' οτιδήποτε θα χαλούσε τη ζαχαρένια του.

Χαλαρά και περιηγητικά

Η παντελής απουσία ξεσπάσματος από τον κινητήρα, μπορεί να ξενερώνει αυτούς που αντικειμενικά δε θα ενδιαφερθούν ποτέ για το CBF, αλλά φέρνει δύο πολύ σημαντικά θετικά χαρακτηριστικά για αυτούς στους οποίους απευθύνεται: η σταθερότητά του είναι υποδειγματική ακόμα και σε άνοιγμα-κλείσιμο γκαζιού μέσα στη στροφή, ενώ το πίσω μέρος δεν πρόκειται να χάσει ποτέ πρόσφυση, παρά μόνο σε γλίτσα, με παγωμένα λάστιχα και ιδιαίτερα νευρικές κινήσεις του δεξιού καρπού.

Το δεύτερο και σημαντικότερο πλεονέκτημα έρχεται όταν βγεις από τα στενά δεσμά της πόλης, αφήνοντας το μικρότερο τετρακύλινδρο CBF στο στοιχείο του. Η εμπειρία είναι εντυπωσιακά διαφορετική από το 1000, όπου η ροπή και η ηλεκτρική επιτάχυνση είναι το μενού της ημέρας. Με το 600 ταξιδεύεις χαλαρά, χωρίς ιδιαίτερα άγχη, ελευθερώνοντας τμήματα του εγκεφάλου που συνήθως είναι πολύ απασχολημένα για να αγχώνονται ή να διυλίζουν τον κώνωπα ψάχνοντας να βρουν την ιδανική γραμμή ανάμεσα στα αυτοκίνητα, δίνοντάς τους την ευκαιρία να παρατηρήσουν περίεργα πράγματα, όπως το περιβάλλον ή το ότι οι βελόνες στα αναλογικά όργανα κινούνται σχεδόν παράλληλα όταν έχεις 4η στο κιβώτιο.

Οι επιταχύνσεις πάνω από τα 140 χρειάζονται ελαφριά υπομονή ή μερικά κατεβάσματα στο κιβώτιο, αν και κάτι μου λέει ότι οι περισσότεροι θα προτιμήσουν την πρώτη οδό. Αντικειμενικά, το μόνο ουσιαστικό μελανό σημείο στον ταξιδιωτικό χαρακτήρα του CBF, ήταν οι ιψίσυχνοι κραδασμοί που έκαναν την εμφάνισή τους γύρω στις 7.000 στροφές, κάτι που δεν είχα παρατηρήσει στο Hornet που μοιράζεται τον ίδιο κινητήρα και πλαίσιο. Ή κάτι δεν πήγαινε καλά με τη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα, ή τα πόδια μου ήταν εντελώς μουδιασμένα όταν οδηγούσα το Hornet. Αν έχετε εμπειρία από τις συγκεκριμένες μοτοσυκλέτες, στείλτε μου ένα e-mail, γιατί πραγματικά θα ήθελα να ξέρω τι από τα δύο συμβαίνει.

Όπως και στο 1000, η προστασία από τον αέρα είναι άριστη, ειδικά αν ασχοληθείς λίγο να ρυθμίσεις τη ζελατίνα στη θέση που σε βολεύει, και λόγω των γενικά χαμηλότερων ταχυτήτων – ή, για την ακρίβεια, με το χαμηλότερο ρυθμό που επιτυγχάνονται οι ίδιες πάνω-κάτω ταχύτητες – πραγματικά δε χρειάζεται διαφορετική ζελατίνα, εκτός αν είστε πάνω από 1.90.

Ανεξαρτήτως ύψους και βάρους όμως ο συνεπιβάτης δεν πρόκειται να παραπονεθεί. Η σέλα που του αντιστοιχεί είναι παχιά και άνετη, η γωνία των ποδιών σωστή, ενώ υπάρχουν και χειρολαβές για να κρατιέται. Οι βάσεις

> "...συνταγή που κερδίζει δεν αλλάζει..."

Οπτικά αδιάφορο, προσφέρει καλό γκριπ και πολλά ξέγνοιαστα χιλιόμετρα

Προφόρτιση για το μπροστινό. Ακόμα δεν έχουμε αποφασίσει αν μπήκε επειδή θεώρησαν ότι κάποιοι θα τη χρειαστούν ή απλά τους αρέσει αυτό το μπλε

"Παραπάνω από ικανό σε όλα χωρίς να εξιτάρει σε τίποτα"

για τις βαλίτσες που διέθετε το CBF που μας έδωσε η Honda, απαιτούν φυσικά την αφαίρεσή τους, αλλά τις υποκαθιστούν, καθώς περιλαμβάνουν νέες χειρολαβές, σωληνωτές και ελαφρώς λιγότερο άνετες.

Κάτι ο νέος κινητήρας, κάτι η διαφορετική χαρτογράφηση και αρκετά ο χαλαρός τρόπος απόκρισης στο γκάζι, η κατανάλωση κυμαίνεται γύρω και συνήθως κάτω από τα 6 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Ακόμα και με σβέλτους ρυθμούς όμως, το CBF θα ξεπεράσει εύκολα τα 270 χιλιόμετρα αυτονομίας.

Είναι χαμηλή, πλατιά και άνετη, σχεδιασμένη να νικήσει τις πολυθρόνες του σπιτιού σας. Οι χειρολαβές πέφτουν λίγο πιο πίσω απ' ότι πρέπει – ας όψεται το τριβάλιτσο

Η μοναδική εμφάνιση του πλαισίου, διακριτικά τοποθετημένου πίσω από το ψυγείο. Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι σας θυμίζει Hornet...

Μαγεία και μαθηματικά

Παραπάνω από ικανό σε όλα χωρίς να εξιτάρει σε τίποτα, σχεδιασμένο με γνώμονα την άνεση και την προσαρμογή σε όλες τις συνθήκες και όλα τα στιλ οδήγησης. Μια πρόταση που καλύπτει απόλυτα τις περισσότερες μοτοσυκλέτες της Honda και το CBF προφανώς δε θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση. Μια μοτοσυκλέτα σαφώς παραπάνω από άξια, αγγιγμένη από το μαγικό ραβδάκι της Γιαπωνέζας μάγισσας που τηρεί στα μισθολόγιά της η Honda, αυτής που σε κάνει να το συμπαθείς ακόμα και αν σιχαίνεσαι την ίδια την κατηγορία.

Εκεί που τα πράγματα ξεφεύγουν ελαφρώς από το πεπατημένο μονοπάτι είναι στην τιμή. Δε με παραξενεύει καθόλου που το CBF είναι ακριβότερο από τους ανταγωνιστές του, καθώς εκτός από Honda είναι και σαφώς πιο φρέσκο τεχνολογικά. Εκεί που μου τα χαλάει είναι στη συγγένεια της τιμής του με το σαφώς ανώτερο σε περιφερειακά, δύναμη και ολόφρεσκο σχεδιαστικά Hornet, με το οποίο το χωρίζουν λιγότερα από 250€... . <<

HONDA CBF 600S ABS
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
8.300€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,160 mm
Πλάτος:	765 mm
Ύψος:	1,110 mm
Μεταξόνιο:	1,490 mm
Ύψος σέλας:	785 mm
Βάρος κατασκευαστή:	222 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, 2EEK, 4B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599.3 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.6:1
Ισχύς:	77.5/10,500 hp/rpm
Ροπή:	5.9/8,250 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΠΙΣΩ

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

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road 160/60-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου με γλίστρα, ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	20 l / 4 ρεζέρβα
Μέση κατανάλωση:	6.1 l/100 km
Μέση αυτονομία:	328 km

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

Πού ήσουν πριν 20 χρόνια;

Όταν το πρωτοείδα πέρυσι αυτό σκέφτηκα. Κοντά δυο δεκαετίες μετά τα 18 μου καβαλώ το "πολιτικό" WR250R για να δω αν μπορεί να ξανακάνει το αίμα μου να βράσει

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

Arai
YAMAHA

Αλουμινένιο πλαίσιο, ατσάλινο το μπροστινό τμήμα και το υποπλαίσιο

Παλιά αυτό το μέγεθος το βλέπαμε σε χιλιάρια superbikes

Δύο άτομα εδώ; Για λίγη ώρα και με αρκετή καλή διάθεση ο από πίσω

Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Τι ήθελε να επιτύχει η Yamaha με αυτή τη μοτοσυκλέτα; Προέβη στο αυτονόητο: πήρε την αγωνιστική επιτυχία των WR/YZ-F μετά από τόσα χρόνια στα παγκόσμια πρωταθλήματα και στη δίνει για πολιτική χρήση, δίχως τις σκοτούρες της καθημερινής συμβίωσης μ' ένα καθαρόαιμο που ξεμακραίνει από το στάβλο και το χωράφι του.

Θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για μια αγωνιστική ρέπλικα, μόνο που εδώ δεν έχουμε ούτε ένα καλοχτενισμένο WR-F, ούτε κάνα ταπεινό αερόψυκτο πενηντάρι με look WR-F. Εδώ έχουμε μια ουσιαστικά καινούργια μοτοσυκλέτα, βασισμένη σε μεγάλο βαθμό στον αγωνιστικό της συγγενή αλλά σχεδιασμένη από την αρχή για αυτό που λέμε "πολιτική χρήση", χωρίς τσιγγουνιές, με τιτάνιο στις βαλβίδες, αλουμίνιο στο πλαίσιο, λουσάτες αναρτήσεις και τη σωστή οικογενειακή εμφάνιση.

Για να δούμε σε τι διαφέρει, καβαλάμε πάραυτα κι αφήνουμε τις τεχνικές περιγραφές να μας βγουν εκ του φυσικού, μεταξύ λακκούβας και κροκάλας.

Reset

Αν υπάρχει ένα εντυπωσιακό στοιχείο σε αυτόν τον τετράχρονο κινητήρα, είναι η ανατρεπτική ρωγμή που άνοιξε στη δομική φιλοσοφία κάθε μονοκύλινδρου. Τόσο το 250 όσο και το 450, αν τα οδηγείς στις στροφές που έχεις συνηθίσει να δουλεύεις οποιοδήποτε άλλο, δείχνουν νηφάλια σε βαθμό υπνηλίας και εντελώς κοινότυπα. Άνοιξε το γκάζι από κει και πέρα και ανακαλύπτεις τι σημαίνει μονοκύλινδρο που στροφάρει. Η μέγιστη ιπποδύναμη του WR250F αποδίδεται στις 10,000 σ.α.λ. και –οποία έκπληξις– το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και με το R. Ο κινητήρας αυτός στο μεγαλύτερο μέρος του είναι παρόμοιος με αυτόν του WR-F, με σημαντικότερη διαφορά στην κεφαλή. Αυτή είναι καινούργια, τετραβάλβιδη, διατηρώντας τις βαλβίδες τιτανίου στις εισαγωγές. Δουλεύοντας σε αρκετά υψηλή συμπίεση και σε συνδυασμό με έναν σύγχρονο ψεκασμό –που πριν μιλήσει έχει ακούσει αισθητήρες στον στρόφαλο, στο TPS και στις εισαγωγές αέρα– καταφέρνει να δουλεύει αξιοθαύμαστα γραμμικά, παρά την αναπόφευκτα φτωχή ροπή ενός κινητήρα με τόσα λίγα κυβικά.

Δεν έχει στροφόμετρο να ξέρεις τι γίνεται. Απλά ξανασετάρεις το μυαλό στη λειτουργία αυτού του κινητήρα και μαστιγώνεις το γκάζι. Φτάνεις εκεί που η λογική επιτάσσει ανέβασμα σχέσης, την αγνοείς και το ανοίγεις κι άλλο. Το WR επιταχύνει, και συνεχίζει, και συνεχίζει… Ας πούμε ότι με έκτη στο κιβώτιο αρχίζεις να παρατηρείς πτώση μετά τα 140, αν επιμείνεις περνά και τα 150 – κι αυτά με τον, πλουσιοπάροχων διαστάσεων, υποφαινόμενο στη σέλα του.

Παρόλα αυτά δεν έχει σχέση με την απόδοση ψηλά του WR-F. Η δύναμη εδώ είναι εμφανώς λιγότερη

και πολύ πιο γραμμική, ένα προφανές αποτέλεσμα της νέας κεφαλής. Στόχος είναι να προσελκυθούν και νέοι αναβάτες που δεν κωλύονται νομικώς στους 30 ονομαστικούς ίππους και, φυσικά, η μοτοσυκλέτα στήθηκε με λογική (και) καθημερινής χρήσης, οπότε οι υπερβολές βγαίνουν από την εικόνα.

Γι' αυτό το εξατάχυτο κιβώτιο έχει πολύ νόημα στο WR250R. Οι σχέσεις είναι πιο κοντά μεταξύ τους κι έτσι γεμίζουν πιο εύκολα, κάτι που είναι προφανώς το ζητούμενο όταν δεν υπάρχει πλεόνασμα ροπής για να ξοδεύεις. Συνεπάγεται πως για να κινείσαι το αριστερό πόδι θα δουλέψει υπερωρίες στο κιβώτιο. Συχνά ένα κατέβασμα δεν αρκεί για δυνατή επιτάχυνση, βάρα του άλλο ένα ή, καλύτερα, ρίξτα εξαρχής απανωτά, λες και αυτός ο κινητήρας φτιάχτηκε γι' αυτό. Η διαδρομή του λεβιέ είναι κοντή και οι ταχύτητες κουμπώνουν εύκολα και σαφέστατα. Δεν κάνεις εύκολα λάθος, είναι εξαιρετικό και φέρνει αποτέλεσμα.

Χέρια και πούπουλα

Στην πόλη το WR έχει, με μια κουβέντα, πολλή-πολλή πλάκα. Δεν το λέω περιπαιχτικά, αλλά πραγματικά η διαθέσιμη δύναμη είναι διασκεδαστικότατη, χωρίς τον τρόμο της κλωτσιάς ενός λ.χ. 450. Το επίκεντρο του παιχνιδιού είναι ο απόλυτος έλεγχος, κάτι που επιτυγχάνεται μέσω εξαιρετικών εξαρτημάτων. Οι αναρτήσεις του WR, για παράδειγμα, θα αποτελούσαν ένα υγρό όνειρο για την "χρηστική" κατηγορία. Το καλό στο παιχνίδι αυτό λοιπόν είναι πως μπορείς να στρογγυλοκαθίσεις στο 46άρι ρυθμιζόμενο πιρούνι και να χορέψεις όσο τραβάει η ψυχή σου. Εμπνέει ασφάλεια γιατί στα λέει όλα, αρκεί να το ακούσεις. Το αμορτισέρ επίσης δείχνει πρόθυμο να συνεργαστεί, έχει σωστές αποσβέσεις και δεν σε στέλνει αδιάβαστο όταν εσύ κάνεις ότι μπορείς να το ντροπιάσεις.

Δεν ξέρω πως μετρούν στη Yamaha τα 126 κιλά στεγνού βάρους, αλλά με την ορθή λογική αρκούν λιγότερα από δέκα κιλά παραπάνω ως την κατάσταση λειτουργίας με όλα τα απαραίτητα ζουμιά του κινητήρα και, μαντέψτε, το WR το αισθάνεσαι πούπουλο ακόμη και βγαίνοντας από βενζινάδικο.

Προσθέτουμε 270 χιλιοστά διαδρομής σε αμφότερες τις αναρτήσεις, με σωστές αποσβέσεις (που ρύθμισες στα μέτρα σου) και έχουμε ένα εξαιρετικά αποτελεσματικό όπλο αντιμετώπισης της βαρεμάρας στο μποτιλιάρισμα. Οι περισσότεροι καθρέπτες είναι χαμηλά, το WR θεόστενο, κάθεσαι πολύ ψηλά με το ανάλογο οπτικό πεδίο και έχεις τον έλεγχο. Τι άλλο θες;

Θα ήθελα ένα δυνατότερο μπροστινό φρένο, αυτό του supermoto WR250X θα ήταν ότι πρέπει. Εδώ ο μικρότερος δίσκος δείχνει λίγο αδύναμος όταν τον αρπάζεις από τριψήφια χιλιόμετρα, όσο κι αν είναι επαρκής σε όλο το υπόλοιπο φάσμα του κοντέρ.

Στην προκείμενη περίπτωση, το καλό είναι πως έχεις μόνο 250 τετράχρονα κυβικά, γεγονός που σημαίνει πως όταν θα το παρακάνεις θα συμβεί σε γήινες ταχύτητες. Είναι, δε, δύσκολο να το παρακάνεις χωρίς να το θες, γιατί θα πρέπει πραγματικά επιμείνεις στο γκάζι, να αλλάζεις σχέσεις διαρκώς πολύ ψηλά για να κρατάς τον κινητήρα εν εξάλλω.

Εφόσον επιθυμείς να πας χαλαρά και όμορφα το WR δε

Θυμίζει λίγο R6; Όχι τυχαία... Δύο βίδες και αντίο

Όμορφο και προοδευτικό, λίγο αν μαζέψεις τρελή φόρα

Πιρούνι για φίλημα, ξαδερφάκι αγωνιζόμενου στο παγκόσμιο

...στρογγυλοκάθεσαι στο 46άρι ρυθμιζόμενο πιρούνι και χορεύεις όσο τραβάει η ψυχή σου...

δυστροπεί. Συμπαθώντας πλήρως την κατάστασή σου είναι πειθήνιο, γραμμικό και φιλικό, εντελώς απροβλημάτιστο, δουλεύοντας λες και είναι ένα παλιό καλό TT-R 250 με αναρτήσεις ονείρων, φρένα της προκοπής –και κερασάκι έκπληξη αν σου τη δώσει κι ανηφορίσεις πάνω από τις 6-7 χιλιάδες στροφές.
Θέλω να καταλήξω στο ότι προφανώς η μοτοσυκλέτα είναι εξίσου άριστη και για κάποιον που δεν έχει ιδιαίτερη εμπειρία. Δεν χρειάζεται "χέρια" για να την πας χαλαρά. Αυτά θα χρειαστούν για να πάει γρήγορα, όπως συμβαίνει με όλες τις μοτοσυκλέτες του κόσμου. Εδώ δεν έχει ακούσιες σφαλιάρες, έχει μαστίγωμα στις 8 και τις 9,000 στροφές – κι αυτό δε συμβαίνει κατά λάθος.

Όρια, δικά μου και δικά της

Όπως θέμα χεριών είναι και οι βολτούλες εκτός δρόμου. Μιλώντας για χώμα, νομίζω πως υπάρχουν δύο τρόποι να το δει κανείς. Μια οδός έρευνας είναι το τί μπορεί να κάνει αυτή η μοτοσυκλέτα στο χώμα δοθείσης της κατηγορίας στην οποία τοποθετείται. Μια άλλη είναι η μοιραία σύγκριση: τί χάνω από το WR 250F; Δεν τυγχάνει να είμαι σε θέση να απαντήσω στο δεύτερο σκέλος, καθότι με το F δεν γνωριζόμαστε πολύ καλά – όπως άλλωστε μου συμβαίνει με όλα τα μέλη της συνομοταξίας του – αλλά με μια ματιά μπορώ να μιλήσω για μια εικοσαριά κιλά. Μετά μπορώ να σας πω όμως τι έγινε όταν αποπειράθηκα να τη δω εντουράς. Ας πούμε γι' αρχή πως την επόμενη αμέσως μέρα… ξαναπήγα. Και μετά, ξαναπήγα.
Ουσιαστικά, σε οποιονδήποτε δεν έχει αρκετή εμπειρία σε οδήγηση enduro, το WR250R είναι ένα εν δυνάμει εξαιρετικό εργαλείο μάθησης. Δε χρειάζεται και πολλή σκέψη: όλη του η λογική, η γεωμετρία και τα περισσότερα μέρη προέρχονται ή συγγενεύουν στενά με το αγωνιστικό F μοντέλο, συν τη φιλικότητα με την οποία έχει μπολιαστεί η συγκεκριμένη έκδοση. Ε, ταμάμ!
Ξαναφέρνεις τις αναρτήσεις σε μια πιο χαλαρή ρύθμιση απ' ότι στην άσφαλτο, ρίχνεις λίγο τις πιέσεις στα λάστιχα και απολαμβάνεις ξέγνοιαστες εντουροβόλτες. Η άριστη για χώμα θέση οδήγησης, η πληροφόρηση που έχεις διαρκώς

Λεντάκια κι εδώ

...ξανασετάρεις το μυαλό
στη λειτουργία αυτού του κινητήρα και μαστιγώνεις
το γκάζι...

από τις αναρτήσεις και τα περιθώρια που σου δίνουν πριν την τούμπα, η φιλικότητα του μπροστινού φρένου που δεν έρχεται εις βάρος της αποτελεσματικότητας, το μικρό βάρος, όλα αυτά είναι σύμμαχοι για απροβλημάτιστες βόλτες και δάσκαλοι αν θες να μάθεις πώς πάνε λίγο πιο γρήγορα στο χώμα. Στα δικά μου δεδομένα, τουλάχιστον, η μοτοσυκλέτα μου εξήγησε από την αρχή πως, εφόσον δεν προσπαθήσω να την κερδίσω με όπλο τη βλακεία, τα όριά της είναι αρκετά μπροστά από τα δικά μου.

Λασπωμένα μπατζάκια

Καταλήγοντας στο ερώτημα που έθετα στον εαυτό μου από τον πρόλογο, το WR250R κατάφερε πολλά περισσότερα από το να μου ανάψει τα αίματα. Με ξαναέστειλε στο βουνό σε τακτική βάση, όχι επειδή είμαι ταγμένος εντουράς (κάθε άλλο), αλλά απλούστατα διότι είναι γευστικότατο και έρχεται απολύτως φυσιολογικά

Αναλώσιμο

Made in Sparta

Ρύθμισέ με πασά μου

Κομψά προστατευτικά για τις τρόμπες,
αλλά η ποδιά λάμπει δια της απουσίας της

Πού είναι μια σχαρίτσα;

με αυτή τη μοτοσυκλέτα. Η Yamaha ισχυρίζεται πως μαζί του θα μπορούσες να τρέξεις και σε αγώνα και δεν έχω την παραμικρή αντίρρηση –εφόσον τουλάχιστον δεν έχεις πρωταθληματικές βλέψεις να υποθέσω.

Αυτό που μετράει περισσότερο όμως είναι η πραγματική ικανότητα του WR να χρησιμοποιείται καθημερινά ως εργαλείο μετακίνησης. Για την πόλη είναι μάλλον προτιμότερο το SM αδελφάκι, WR250X, καθότι θα σε ξεφορτώσει από τον κραδασμό και την ασάφεια των χωματερών ελαστικών, θα σε βολέψει με πιο σφικτές αναρτήσεις (ιδίων διαδρομών ωστόσο) και θα σε εξοπλίσει με ισχυρότερο μπροστινό φρένο. Βασικό προτέρημα, τέλος, είναι η χαμηλότερη σέλα καθότι οι 93 πόντοι του υψομέτρου της στο R θα προβληματίσουν αρκετό κόσμο. Ωστόσο, αν το μενού περιλαμβάνει και χωματερές αναζητήσεις, το R είναι μονόδρομος. Νομίζω πως είναι ξεκάθαρο το πελατολόγιο του WR250R, ξεχωρίζει από τα λασπωμένα μπατζάκια.

Για το τέλος κρατάμε το ουσιώδες θέμα της τιμής. Ναι, είναι πολλά τα 6,300€, ειδικά συγκρινόμενα με τα 6,390 του XT660R. Όχι όμως απέναντι στα 9,000 του WR250F. Άλλωστε τα έχει σε άφθονη τεχνολογία και περιφερειακά που βρίσκονται πολύ πάνω από τον μέσο όρο της κατηγορίας. Μάλιστα, ακόμη και στη best seller κατηγορία των μεσαίων on-off δύσκολα θα βρείτε μοτοσυκλέτα που να μη σκάει ένα δάκρυ στη θέα της προίκας του WR. Αυτά πληρώνονται. Όπως θα όφειλε να συμβαίνει σε αυτήν την τιμή και με σχάρα, χούφτες και ποδιά, που δεν…

Στην ουσία το WR250R είναι με όλη τη σημασία της λέξης το μηχανάκι που ονειρευόμουν όταν ήμουν 18 ετών. Μάλλον δεν θα είχα λεφτά να το αγοράσω τότε, αλλά οπωσδήποτε θα είχε μπει στους μελλοντικούς στόχους ως μεταχειρισμένο και με εξασφαλισμένο ποστεράκι στο προσκέφαλο για παρηγοριά. Όσο για τους τυχερούς που μπορούν να το αγοράσουν… η διασκέδαση είναι εξασφαλισμένη. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,180 mm
Πλάτος:	810 mm
Ύψος:	1,230 mm
Μεταξόνιο:	1,420 mm
Ύψος σέλας:	930 mm
Ρεζερβουάρ:	7.6 l (1.5 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	126 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος, 2ΕΕΚ, 4βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	77 x 53.6 mm
Χωρητικότητα:	250 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.8:1
Ισχύς:	30.7/10,000 hp/rpm
Ροπή:	2.4/8,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	270/46 mm
Ρυθμίσεις:	Αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	270 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρεις και με ρύθμιση ύψους
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	21"
Ελαστικό:	Bridgestone TW-301, 80/100-21 51P
Φρένο:	Δίσκος 250 mm με δαγκάνα Nissin δύο εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	18"
Ελαστικό:	Bridgestone TW-302, 120/80-18 62P
Φρένο:	Δίσκος 230 mm με δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου

YAMAHA WR250R
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
6,300€

Γκουντούφας

accessories

Βάση πινακίδας
Valtermoto €95
LLS €85

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

Κάλυμμα Τεπόζιτου
Bagster €120

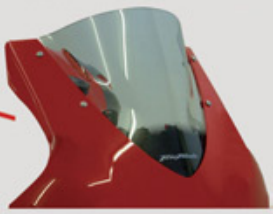
Αντίβαρα Τιμονιού
Valtermoto €40

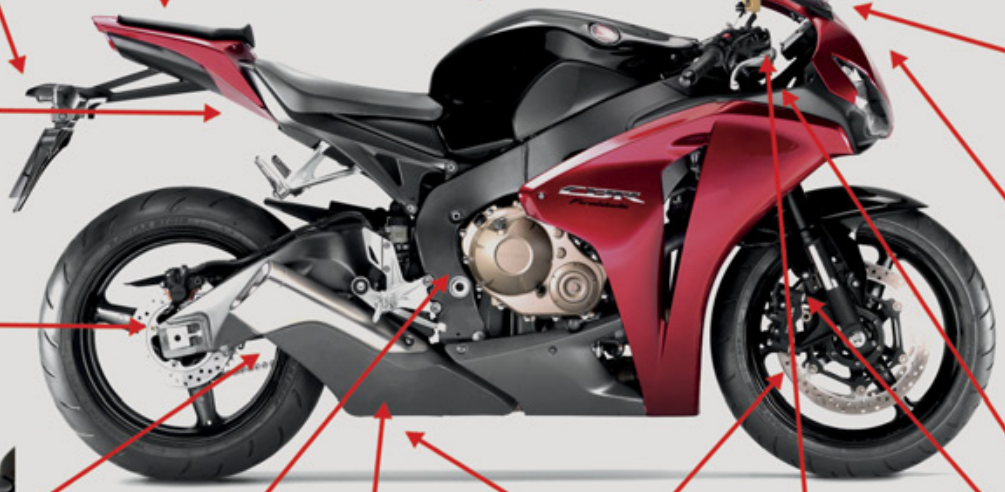
Βίδα Τιμονιού Ergal
Valtermoto €21

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

Peugeot Sum Up 125

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

Σε ξένα χωράφια

Ποιός είπε ότι πρέπει να βάλεις βαθιά το χέρι στην τσέπη για να απολαύσεις Ευρωπαϊκή φινέτσα;

Δεν είναι η τελευταία λέξη της τεχνολογίας – γιατί απλά δεν χρειάζεται

Απλά και ευανάγνωστα τα αναλογικά όργανα, με βελόνες που φωτίζουν κόκκινες το βράδυ

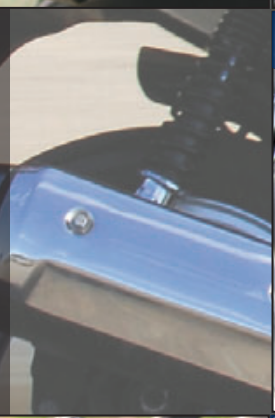
Διακόπτες παλαιάς κοπής, με αλάρμ και σινιάλο – που λείπουν από πολλά ακριβότερα σκούτερ με μοντέρνους διακόπτες

Από αυτό το ματάκι θα φαινόταν η στάθμη των υγρών – κρίμα που κάποια στιγμή άλλαξε η τρόμπα και φαίνεται πλέον μόνο η βάση του καθρέπτη

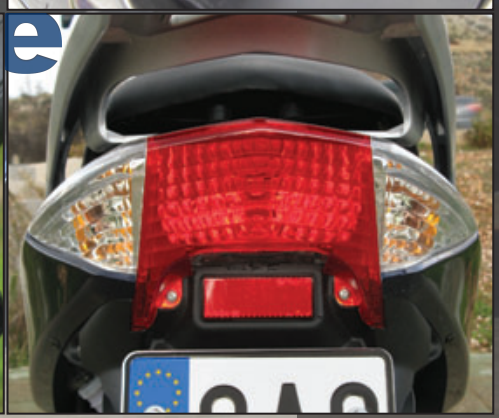
Όμορφη, αν και ογκώδης για 125 η εξάτμιση – as όψονται οι Euro 3

Αρχοντική η σέλα, αν και η σχεδίαση περιορίζει τον αναβάτη στο εμπρός μέρος της

Τα αναδιπλούμενα μαρσπιέ συνεπιβάτη κοστίζουν – και οι μικρές κόντρες κάνουν μια χαρά τη δουλειά τους



Δε θα βοηθήσει ιδιαίτερα σε μετακόμιση, αλλά για καθημερινή χρήση είναι μια χαρά – κρίμα που δεν ανοίγει από τον κεντρικό διακόπτη



Αδιάφορο σχεδιαστικά το πίσω μέρος, με το ενιαίο κρύσταλλο που κοντεύει να γίνει δεδομένο σε όλα τα σκούτερ

Με την οικονομική κρίση να χτυπάει όλο και πιο δυνατά την πόρτα και το κρύσταλλο της τηλεόρασης, οι φυσιολογικοί οικονομικοί υπολογισμοί τείνουν να δείχνουν στον τομέα της οικονομίας, που στον χώρο των δίκυκλων είναι συνυφασμένη με τα σκούτερ. Αυτό δε σημαίνει όμως ότι είναι μονόδρομος: Η αγορά των σκούτερ είναι χωρισμένη σε δύο ξεκάθαρα στρατόπεδα. Από τη μία είναι οι μεγάλοι κατασκευαστές, με επώνυμα προϊόντα υψηλού κόστους και οι γνωστοί «κινέζοι», που με όπλα τις χαμηλές τιμές, έχουν κατακλύσει την αγορά με σκούτερ μικρού χρόνου ζωής, συνήθως αμφιβόλου ποιότητας και κυρίως αισθητικής, με αντίστοιχα περίεργα ονόματα. Τι γίνεται όμως όταν ένας Ευρωπαίος κατασκευαστής αποφασίζει να συνδυάσει τη φινέτσα της γηραιάς ηπείρου με το χαμηλό κόστος;

Εμφάνιση και οικονομία;

Βλέποντας το Sum Up για πρώτη φορά, το μόνο που δε δείχνει είναι φτηνό. Είναι όμορφο, με τα χαρακτηριστικά φανάρια της Peugeot μπροστά που φέρνουν λίγο από Speedfight, ενώ ακόμα και η διχρωμία που φαίνεται περίεργη στην αρχή, συμβάλει στην upmarket αίσθηση που παίρνεις. Τα κλασικά αναλογικά όργανα είναι πανέμορφα, ειδικά το βράδυ με τον έξυπνο φωτισμό τους, με το ταχύμετρο και το δείκτη βενζίνης να συνοδεύονται από στροφόμετρο. Ομολογώ βέβαια ότι όσο και να κατανοώ το σπορ προσανατολισμό που δίνει η Peugeot στα μικρά σκούτερ της, θα προτιμούσα ένα ρολόι αντί για στροφόμετρο – κάτι που θα είχε χρησιμότητα και μετά το πέρας του στρωσίματος δηλαδή.

Οι όμορφες, αν και όχι απαραίτητα πρακτικές, λεπτομέρειες συνεχίζονται με τους σταθερούς και ακριβούς οπτικά καθρέπτες με το ρυθμιζόμενο κρύσταλλο, ένα νεύμα στην κύρια παραγωγή της Peugeot, και το κλειδί που διπλώνει στην άκρη για να μη χτυπάς το πόδι σου – κάτι που το κάνει κάπως δύσχρηστο στην πράξη. Οι διακόπτες δεν είναι η τελευταία λέξη της σχεδίασης, αλλά είναι πλήρεις, με αλάρμ και σινιάλο, χαρακτηριστικά που απουσιάζουν από πολύ ακριβότερα σκούτερ, στα ίδια ή περισσότερα κυβικά.

Που έγινε λοιπόν η εξοικονόμηση που κρατάει την τιμή του Sum Up χαμηλά; Εκεί που δε χτυπάει στο μάτι: Immobilizer δεν υπάρχει, ο κινητήρας είναι παλαιάς κοπής, αερόψυκτος, διβάλβιδος και καρμπυρατεράτος, ικανοποιώντας όμως τις προδιαγραφές Euro 3. Οι τροχοί έχουν ίδιες διαστάσεις εμπρός και πίσω, αλλά έχουν γωνιακές βαλβίδες, κλείνοντας το μάτι στην πρακτικότητα. Τα φρένα είναι ιδιαίτερα απλά, με

δαγκάνα ενός εμβόλου εμπρός και ταμπούρο πίσω, αν και η πιο εμφανής και χτυπητή έλλειψη στις καλομαθημένες μέρες μας, είναι η δυνατότητα να ανοίγεις τη σέλα με τον κεντρικό διακόπτη. Μικρό το κακό, καθώς ούτως ή άλλως για να βάλεις βενζίνη ή να φορτώσεις κάτι θα σηκωθείς ούτως ή άλλως, αλλά ευχαρίστως θα θυσίαζα τους όμορφους καθρέπτες για να μην ασχολούμαι με το βάλε – βγάλε των κλειδιών κάθε λίγο. Λίγη προσοχή χρειάζεται στο κλείδωμα, καθώς είναι ιδιαίτερα εύκολο να γυρίσεις το διακόπτη λίγο παραπάνω και να αφήσεις το Sum Up με τα φώτα θέσης ανοιχτά, ξεφτιλίζοντας τη μπαταρία – αλλά η Peugeot έχει προνοήσει να τοποθετήσει μανιβέλα, οπότε ακόμα και χωρίς μπαταρία, θα μπορέσετε να γυρίσετε σπίτι.

Η επιλογή της οικονομικής οδού από την Peugeot έχει και ένα άλλο μεγάλο πλεονέκτημα: τη διατήρηση του βάρους ιδιαίτερα χαμηλά για ένα σκούτερ αυτού του μεγέθους, στα 115 κιλά, κάτι ιδιαίτερα πρακτικό τόσο σε παρκαρίσματα, όσο και στο δίπτυχο επιδόσεων/κατανάλωσης.

Όσο ακριβώς χρειάζεται

Το Sum Up είναι πιο φαρδύ απ' ότι περιμένεις βλέποντάς το στις φωτογραφίες, αλλά όχι τόσο που να χάνει πόντους στην ευελιξία μέσα στην πόλη. Ίσα – ίσα για να κάθεσαι άνετα χωρίς να σταυρώνεις τα πόδια σου για να προστατευτούν από τον αέρα. Παρότι το κομμάτι της σέλας που αντιστοιχεί στον αναβάτη είναι γενναιόδωρο, το πίσω μέρος του έχει έντονη κλίση, στέλνοντάς σε προς τα μπροστά, ενώ το εμπρός μέρος της ποδιάς, στο σημείο που θες να ακουμπήσεις τα πόδια σου με άλλα λόγια, είναι καμπύλο, ομορφαίνοντας το δέσιμο με το κάθετο κομμάτι, αλλά περιορίζοντας το χώρο για τα πόδια.

Ο αερόψυκτος τετράχρονος βήχει και σβήνει εύκολα στο ρελαντί μέχρι να έρθει σε θερμοκρασία λειτουργίας, δείχνοντας τα μειονεκτήματα του καρμπυρατέρ έναντι στο εύρος του ψεκασμού ενάντια στις προδιαγραφές, αλλά είναι κάτι που ούτως ή άλλως δεν διαρκεί πολύ.

Άπαξ και ζεσταθεί, ο μικρός μονοκύλινδρος δεν εντυπωσιάζει σε καμία περίπτωση, αλλά λειτουργεί γραμμικότατα, χωρίς τετραβάλβιδα ξεσπάσματα στις υψηλές στροφές, δίνοντας μια συνεχή ροή δύναμης, περνώντας εύκολα τα 70 χιλιόμετρα χωρίς ουσιαστική μείωση στο ρυθμό της επιτάχυνσης, ενώ από εκεί και πάνω η κλίση του οδοστρώματος αρχίζει να επηρεάζει την ένδειξη του κοντέρ.

Το φυγοκεντρικό δε δαγκώνει απότομα στο ξεκίνημα, αλλά είναι πολύ σοφά ζυγισμένο, επιτρέποντας μακροσκελέστατες πιρουέτες ανάμεσα σε μποτιλιαρισμένα αυτοκίνητα, έχοντας τη σωστή απόκριση ώστε να μη χρειαστεί ποτέ να πατήσεις πόδι κάτω για να κάνεις μια μανούβρα.

Το τιμόνι είναι σχετικά βαρύ, αποτέλεσμα της κοινής διάστασης των ελαστικών εμπρός και πίσω, δίνοντας την εντύπωση ότι κάπου στην πορεία κάποιος αποφάσισε ότι χρειάζεται σταμπιλιζατέρ, και το έβαλε και στην πιο σκληρή θέση.

Το κόψιμο του τιμονιού και το μικρό βάρος του Sum Up μεταφράζονται σε εντυπωσιακή ευελιξία στην πόλη, που περιορίζεται ουσιαστικά μόνο από τους καθρέπτες, που

> "...το Sum Up είναι σαφώς καλύτερο απ' ότι περιμένεις αθροίζοντας απλά τα τμήματά του."

X-lite
SUM-UP
PEUGEOT

προσφέρουν πρακτικότητα και πολύ καλή ορατότητα, αλλά χρίζουν προσοχής καθώς δε διπλώνουν και είναι κρίμα να γρατσουνιστεί το σμάλτο τους πάνω σε λεωφορεία και φορτηγά – ή ξηλώνοντας καθρέπτες από τζιπ.
Οι αναρτήσεις είναι σφιχτές, με έντονες αναπηδήσεις στα μάτια της γάτας, αλλά παρά το όχι ιδιαίτερα άκαμπτο πλαίσιο, συνδυάζονται άριστα με τα φαρδιά ελαστικά, δίνοντας πρόσφυση και σταθερότητα. Τα μάτια της γάτας στις λεωφορειολωρίδες κάνουν αισθητή την παρουσία τους, και κοντά στην τελική των 100+ χιλιομέτρων σε δρόμους με ανωμαλίες νιώθεις το τιμόνι να μετακινείται ελαφρά εμπρός πίσω, δείχνοντας τα όρια της ακαμψίας του πλαισίου, χωρίς όμως αυτό να μεταφράζεται σε αστάθειες στις στροφές. Ας όψονται οι αναρτήσεις που κρατάνε το Sum – Up σε τάξη, χωρίς τις πλεύσεις και την ασάφεια που έρχονται πακετάκι με μαλακές αναρτήσεις «για το καλό της άνεσης»

Αθροίζοντας

Ομολογώ ότι το Sum Up και εγώ δεν κάναμε την καλύτερη αρχή, μόνο και μόνο εξ' αιτίας του ονόματός του. Σούμα; Άθροισμα; Είναι όνομα αυτό για σκούτερ;
Μετά από τη συμβίωση μαζί του, κατάλαβα τη λογική πίσω από την ονομασία και υπομείνετε λιγάκι γιατί ακολουθεί κλισέ. Ως σύνολο, το Sum Up είναι σαφώς καλύτερο απ' ότι περιμένεις αθροίζοντας απλά τα τμήματά του. Η τεχνολογία του δείχνει ξεπερασμένη σε ένα κόσμο γεμάτο με ακτινικές δαγκάνες και ηλεκτρονικά ελεγχόμενους ψεκασμούς, αλλά η πράξη αποδεικνύει ότι πολύ απλά δεν είναι. Είναι ότι χρειάζεται, χωρίς να προσπαθεί να εντυπωσιάσει (PGM Fi κανείς;) κρατώντας την τιμή στα 1549€, συνδυάζοντας την οικονομία στην αγορά με την οικονομία στη χρήση – και με μια πινελιά γαλλικής φινέτσας για να σου φτιάχνει το κέφι, και να μη νιώθεις ότι αγόρασες κάτι φτηνό. <<

Η μονοπίστονη δαγκάνα απαιτεί δύναμη στη μανέτα, αλλά φρενάρει αποτελεσματικά, χωρίς μπλοκαρίσματα

Γαντζάκι αντί για ντουλαπάκι, χώρος για τα γόνατα αλλά όχι για τις πατούσες χάρη στην κλίση της ποδιάς

X-lite
SUM-UP
PEUGEOT

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	1,960 mm
Πλάτος:	690 mm
Ύψος:	1,090 mm
Μεταξόνιο:	1,370 mm
Ύψος σέλας:	770 mm
Ρεζερβουάρ:	6.0 lt
Βάρος κατασκευαστή:	115 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Αερόψυκτος μονοκύλινδρος διβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	52,4 x 57,8 mm
Χωρητικότητα:	124 cc
Σχέση συμπίεσης:	-
Ισχύς:	-
Ροπή:	-

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	-/-
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

Δύο αμορτισέρ	
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3 x 13΄΄
Ελαστικό:	Duro 130/60-13
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	3 x 13΄΄
Ελαστικό:	Duro 130/60/13
Φρένο:	Ταμπούρο 130mm

PEUGEOT SUM UP 125
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
1,549€

moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

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

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

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

cover story

Ξέρεις τι είναι να επιστρέφεις από τις Σέρρες και η μοτοσυκλέτα σου να πέφτει σε κατάθλιψη;

Arai

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας, **ανταπόκριση από Σέρρες:** Κων/νος Δάλλας
φωτό: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος, Σπύρος Τσαντήλας

Homologation Special

Ή, ακόμα καλύτερα, "κολλημένο με την πίστα". Αυτή είναι ίσως η πιο εύστοχη σύντομη περιγραφή του ανανεωμένου R6, που μάτια για το δρόμο έχει, ματιά όμως δεν του ρίχνει...

Μεταβαλλόμενου μήκους αυλοί εισαγωγής λέει εδώ...

Καινούργιο φως θέσεως που φτάνει για να ξεχωρίζει το R6 του '08 από το πρώτο του '06

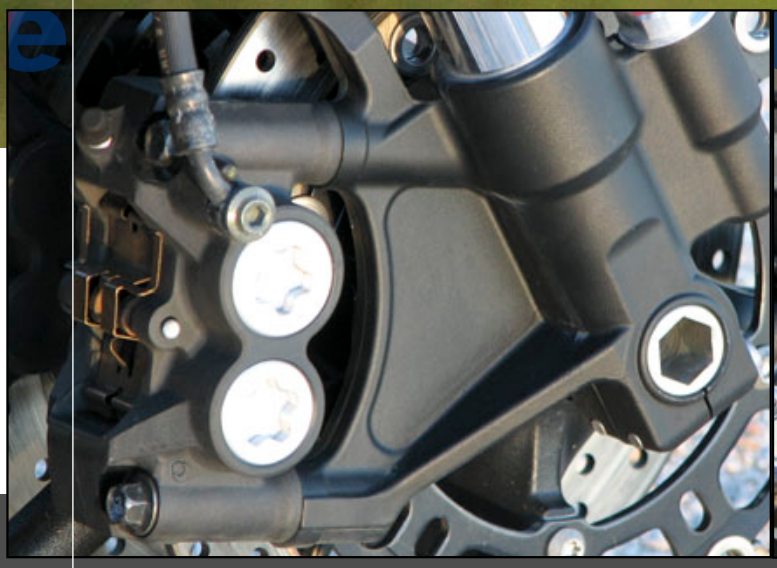
Ποια ύφεση και πράσινα άλογα, στην αιχμή της δίτροχης τεχνολογίας οι εταιρείες τα δίνουν όλα προκειμένου να είναι πρώτες και καλύτερες. Μιλώ για τα supersport, όπου σε δύο κατηγορίες κυβισμού -600 και 1000- το άνω όριο της τεχνολογίας που παράγεται για χρήση δρόμου μετακινείται όλο και ψηλότερα.

Η τελευταία γενιά R6 εμφανίστηκε το 2006, με νέο παρουσιαστικό και σαφέστατο προσανατολισμό στη σπορ χρήση. Τότε το βασικό τρικ της μοτοσυκλέτας που δεν είχε ο ανταγωνισμός ονομαζόταν YCC-T, Yamaha Chip Controlled Throttle ή κοινώς "ηλεκτρονικό γκάζι". Το 2007 η μοτοσυκλέτα δεν άλλαξε, ως αναμενόταν, αλλά ήταν το R1 αυτό που εμφανίστηκε με αυλούς μεταβλητού μήκους στην τροφοδοσία των κυλίνδρων με καύσιμο, άλλο ένα Yamaha Chip Controlled γκατζετάκι, αυτή τη φορά YCC-I από το Intake, εισαγωγή.

Το 2008 λοιπόν, με το R6 να αποζητά τη δική του σειρά στην παραδοσιακή διετή ανανέωση, οι ιάπωνες έκαναν κάτι μάλλον προβλέψιμο: YZF-R6 με YCC-T αλλά και YCC-I, καθώς και μια σειρά από αλλαγές, που δεν συνιστούν ένα νέο μοντέλο στην ουσία, αλλά ένα προσεκτικά στοχευμένο fine tuning της μοτοσυκλέτας.

Ξεκινάμε με τα κλασικά, όπως τις μικροεπεμβάσεις σε πλαίσιο και ψαλίδι, το τροποποιημένο σετάρισμα των αναρτήσεων, τις επίσης μικρές πινελιές lifting στα κοστούμια του R6 χωρίς να απομακρυνθούμε ιδιαίτερα από τη γνωστή ταυτότητα που εκδόθηκε το 2006. Η θέση οδήγησης άλλαξε, μεταφέροντας τη σέλα 5mm

"...η αίσθηση από την πρώτη στιγμή
είναι πως στα χέρια πέφτει
λιγότερο βάρος..."



Ακούραστα φρένα, με καλή αίσθηση αλλά αδύναμο αρχικό δάγκωμα. Δύναμη πολλή δεν χρειάζονται

Λυσσασμένο μοτέρ, κατασκευασμένο να δουλεύει πάνω από τις 10.000rpm - και βγάζει κι έναν ήχο...

Κοντά μας από το R1 του '04. Όμορφα δεν λέω, αλλά μάλλον ήρθε η ώρα να εμπλουτιστούν με περισσότερες λειτουργίες

Η πίσω σέλα φτάνει για διαδρομές μικρότερες της μισής ώρας. Από εκεί και ύστερα, ουδεμία ευθύνη φέρουμε

πιο μπροστά, τα κλιπόν άλλα τόσα προς τα μπροστά και προς τα κάτω. Παραδόξως, όμως, η αίσθηση από την πρώτη στιγμή είναι πως στα χέρια πέφτει λιγότερο βάρος, εικόνα που επιβεβαιώνεται και μετά από κάμποση ώρα οδήγησης. Φυσικά παραμένει supersport, δηλαδή αφιλόξενη για πόλη, ιδανική για πολεμική συμπεριφορά. Προς τιμήν της εργονομίας που σχεδίασαν οι ιάπωνες, αρκεί μόνο να αναφέρω πως στη σέλα του κατάφεραν με ευκολία να κουμπώσουν και να βρουν την άνεσή τους δύο αντιδιαμετρικά αντίθετοι σωματότυποι, ο φαρδύς και δύσκαμπτος του υπογράφοντος, αλλά και ο μακρόστενος του εικονιζόμενου κυρίου Δάλλα.

Περνώντας σε πιο ουσιώδη ζητήματα, το YCC-T ξαναρυθμίστηκε για ομαλότερη απόκριση στο γκάζι, ενώ χρησιμοποιήθηκαν νέα πιστόνια που ανεβάζουν τη συμπίεση στο 13.1:1, τιμή ρεκόρ για μοτοσυκλέτα παραγωγής από τη Yamaha. Με αυτά -και τη βοήθεια του ram air- η εταιρεία ανακοινώνει 135 άλογα στις 14,500, ποσό που στο δυναμόμετρο -χωρίς τη βοήθεια του ram air βέβαια- περιορίστηκε στα 108 άλογα στις 14,400…

Τέλος, η προσθήκη ενός υποπλαισίου από μαγνήσιο για πρώτη φορά στην παραγωγή προκαλεί μερικά ερωτήματα. Για παράδειγμα, ποιο το νόημα να ρίξεις ένα πανάκριβο εξάρτημα εκεί που δεν φαίνεται; Γιατί αυτό που πραγματικά θες είναι το όφελός του στη ζυγαριά (και ειδικά σε ένα εξάρτημα μακριά από το κέντρο βάρους), διότι ο ένας και μοναδικός στόχος δεν είναι άλλος από την πίστα. Ποιος δρόμος;

YAMAHA

"...δίχρονη λογική που σου ζητά να κρατάς τις στροφές ψηλά..."

Στη στρατόσφαιρα

Πάμε Σέρρες λοιπόν, να ρίξουμε το νέο R6 στο στίβο που αυτό προτιμά. Πριν καν ζεσταθούν τα λάστιχά του, το Yamaha έχει κερδίσει ένα πόντο με τον απίθανο ήχο του. Από το ρελαντί ως τα κόκκινα το κοντό τελικό βγάζει έναν αγριεμένο τραγανό ήχο που, αν μη τι άλλο, πωρώνει τον αναβάτη του. Υπάρχει μια ανακολουθία ως προς το αποτέλεσμα όμως: λαχταριστό-ξελαχταριστό, αν δε δει το δεκάρικο στο στροφόμετρο δόντια δε βγάζει. Μπορεί ο ανταγωνισμός, πρωτίστως στην τρικύλινδρη μορφή του Daytona 675 αλλά και στην περίπτωση του CBR600RR, να επιστρέφει στην παλιά καλή εποχή όπου οι κινητήρες λειτουργούσαν και στις 3,000 σ.α.λ., μα η Yamaha κοιτά ψηλά, πολύ ψηλά.

Το R6 σέρνεται στις χαμηλές, κινείται με στοιχειώδη αξιοπρέπεια στις μεσαίες και λίγο πάνω από τις 10,000 αρχίζει να βρυχάται πραγματικά. Δουλεύοντας καλά σε ένα σχετικά στενό φάσμα στροφών, ο τετρακύλινδρος αυτός δίνει τον καλύτερο εαυτό του από αυτό το σημείο ως τον κόφτη δείχνοντας μια απίστευτη διάθεση για λύσσα. Αυτό σημαίνει με τη σειρά του πως το κυνήγι του χρονόμετρου απαιτεί περισσότερη προσπάθεια, θέλει μια αρκετά 'δίχρονη' λογική που σου ζητά να κρατάς τις στροφές μονίμως ψηλά ώστε να μην κρεμιέσαι έξω από το υψίπεδο της καλής του απόδοσης.

Στην προσπάθεια αυτή ξεχωρίζει το μακρύ κιβώτιο. Ενδεχομένως η επιλογή αυτή να έχει γίνει για λόγους ικανοποίησης προδιαγραφών, αλλά επί της ουσίας οι μακριές σχέσεις δεν βοηθούν στο να κρατάς μονίμως τη βελόνα του στροφόμετρου σε πενταψήφιο υψόμετρο. Στην πίστα ένα δόντι μπροστά και δύο πίσω συνιστούν ένα ελάχιστο κόντεμα της τελικής μετάδοσης που θα σου επιτρέψει πολύ πιο εύκολα να λυσσάξεις -με την καλή έννοια- με την ψυχή σου. Μείνε εκεί ψηλά όμως και η εικόνα αλλάζει άρδην. Η διαθέσιμη δύναμη στις καλές 4,000 στροφές του κινητήρα είναι άφθονη, αναζωογονητική και άκρως αποτελεσματική.

Αυτή είναι η φιλοσοφία κατασκευής αυτού του κινητήρα. Η Yamaha τον έφτιαξε για να λυσσάει, σκασίλα τους αν αγνοεί επιδεικτικά τις χαμηλομεσαίες. Δείτε, για παράδειγμα, το σύστημα YCC-I: πάνω από ένα όριο στροφών και ανοίγματος γκαζιού η κεντρική ομάδα δίνει εντολή σε ένα σερβομηχανισμό να ανασηκώσει το πάνω μέρος των αυλών εισαγωγής, καθιστώντας το άχρηστο. Το ενεργό μήκος της εισαγωγής πλέον είναι μόνο το κάτω, κονταίνοντας τη διαδρομή που έχει να καλύψει το καύσιμο προς τον θάλαμο καύσης και δίνοντας πολύ καλύτερη ακρίβεια στην καύση όταν αυτή γίνεται σε απειροελάχιστο χρόνο –όπως ακριβώς συμβαίνει στις ψηλές στροφές.

Στη σκληρή χρήση της πίστας ξεχωρίζει ο θεϊκός μονόδρομος συμπλέκτης, ο οποίος δεν έχει καμία αντίρρηση στην όποια διάθεση κανιβαλισμού του αναβάτη του. Τράβα του όσα απανωτά κατεβάσματα θες, η μοτοσυκλέτα δεν πρόκειται να αποσταθεροποιηθεί από αναπηδήσεις του πίσω τροχού

με τίποτα. Αυτό είναι εμφανέστατα ένα ακόμη δυνατό εργαλείο που μας έρχεται κατευθείαν από το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Supersport.
Για το τέλος κρατώ το YCC-T. Έχοντας περάσει σχεδόν μια ολόκληρη δεκαετία σε διαφόρων ειδών μοτοσυκλέτες, αυτή η τεχνολογία έχει προοδεύσει μαζί με τα ηλεκτρονικά που την υποστηρίζουν. Από τα Aprilia RS Cube των GP που προσπαθούσαν να τσακίσουν το ηθικό του Colin Edwards κάνοντας μονίμως το ανάποδο από αυτό που ο ίδιος ζητούσε, φτάνουμε σήμερα στο ολοκαίνουργιο YZF-R6 όπου, ειλικρινά, αν σου έλεγαν ότι ο καρπός σου δεν γυρίζει τις πεταλούδες αλλά ένα ψηφιακό ποτενσιόμετρο, δεν θα τους πίστευες με τίποτα. Αυτό δε όχι μόνο στην πίστα πηγαίνοντας τέζα, αλλά και στον δρόμο, ακόμη και κινούμενος τόσο αργά ώστε να σε προσπερνούν τα μυγάκια πριν λερώσουν την ακριβή φούστα της καλής σου.

Περί ξάπλας

Η αρχική εντύπωση που είχα καβαλώντας τη μοτοσυκλέτα εντός Αθήνας ήταν πως είναι πάρα πολύ σφικτή. Στις στάνταρ ρυθμίσεις οι αναρτήσεις είναι σκληρές για χρήση πόλης, μα μόλις η μοτοσυκλέτα είδε πίστα η εικόνα άλλαξε δραστικά. Οι 'μαμίσιες' αναρτήσεις στην κατηγορία αυτή έχουν προοδεύσει πολύ -τουλάχιστον όσο είναι καινούργιες- και αυτές του R6 είναι αρκετές για να ικανοποιήσουν τη συντριπτική πλειοψηφία των αναβατών. Ούτως ή άλλως προσφέρουν αμέτρητες δυνατότητες στησίματος ώστε να μπορείς να το φέρεις στα μέτρα σου. Φυσικά ο ιάπων γέμισε τον κόσμο με ρυθμιστήρια αποσβέσεων έχοντας στο μυαλό του απαιτητική σπορ οδήγηση και όχι την άνεση της καλής σου –η οποία, ό,τι και να κάνεις, θα νιώθει λιγότερο ευπρόσδεκτη κι από μπαγκαζιέρα στη μυτερή άκρη αυτής της ουράς.
Θετικός πρωταγωνιστής στο όλο παιχνίδι 'βουτάω-ξαπλώνω-το στύβω' είναι το εξαιρετικό πιρούνι. Διαβάζει το δρόμο με ακρίβεια και προσφέρει όση εμπιστοσύνη χρειάζεται για να βουτήξεις στην είσοδο της στροφής σημαδεύοντας με ακρίβεια τη γραμμή που θες, κάτι που συνεχίζει να κάνει και όση ώρα είσαι ξαπλωμένος μέσα

Ζελατίνα "δείγμα δωρεάν", δυνατά φώτα με πολύ καλή δέσμη - αλλά τι τα θες αυτά, αφού με πολυεστερικά θα το έχεις σε σχεδόν μόνιμη βάση...

...αν σου έλεγαν
ότι ο καρπός σου δεν γυρίζει τις πεταλούδες
δεν θα τους πίστευες με τίποτα...
YAMAHA

STAFF
Arai

Η βάση φλας και πινακίδας φωνάζει από χιλιόμετρα ότι πρέπει να επιστρέψει στο κουτί της. Φαρδύ ρεζερβουάρ με καλή στήριξη για τα πόδια

στη στροφή. Με τη βοήθεια αυτού του πιρουνιού το R6 πρέπει να είναι χαλαρά το πιο σταθερό SS στα δυνατά φρένα. Αφενός η σιγουριά βράχου από το μπροστινό, αφετέρου η ανεμελιά που επιτρέπει ο άριστος μονόδρομος συμπλέκτης στα απανωτά κατεβάσματα κάνουν το supersport της Yamaha να νιώθει πραγματικά σα στο σπίτι του ενόσω προσπαθείς να του πιεις το αίμα για να βρεις μερικά δεκατάκια στην Κ-όσο φρενάροντας όλο και βαθύτερα.

Μιλώντας για φρένα, η αρχική αίσθηση που αφήνει στο χέρι η μανέτα δεν είναι τόσο πειστική. Το αρχικό δάγκωμα είναι πολύ φτωχό, μα όσο περισσότερη πίεση ασκήσεις τόσο ανακαλύπτεις πως και δύναμη υπάρχει και ελέγξιμη εύκολα είναι. Μετά από αρκετούς απανωτούς γύρους στο Αυτοκινητοδρόμιο των Σερρών, δε, έδειξε αρκετή αντοχή σε γρήγορο γυρολόγιο χωρίς κανένα σημάδι κούρασης ή πτώσης στην απόδοση.

Διά ταύτα

Αν είσαι τουρίστας ή ψάχνεις μια μοτοσυκλέτα για να κάνεις τη δουλειά σου στα πέριξ του κέντρου μιας πόλης, τότε μάλλον δεν πρέπει να κοιτάς προς R6 μεριά. Αναρτήσεις υπέρ του δέοντος σφικτές για την πόλη, σέλα συνεπιβάτη για τα προσχήματα, κλιπόν που βάζουν τα χέρια σου πιο κοντά στους αστραγάλους παρά στη μέση σου, ζελατίνα

"...ένα μεγάλο μέρος του hi-tech χαρακτήρα του παραδόξως μένει κρυμμένο..."

YAMAHA

καθαρά διακοσμητική – ε, δεν κάνει για παπί έτσι;
Από την άλλη, είναι γνωστό πως πολύς κόσμος αγοράζει supersport για όλους τους (θεωρητικώς) λάθος λόγους, απλά και μόνο γιατί γουστάρει. Από αυτή την άποψη εμείς δεν δυσκολευτήκαμε καθόλου να ανακηρύξουμε ομόφωνα αυτό το R6 ως το ομορφότερο supersport της φετινής εσοδείας. Είναι, δε, κατά κοινή αποδοχή μάλλον η πιο τεχνολογικά προηγμένη μοτοσυκλέτα της κατηγορίας. Ναι, όντως ένα μεγάλο μέρος του hi-tech χαρακτήρα του παραδόξως μένει κρυμμένο χωρίς να επιδεικνύεται ή να διαφημίζεται από τη μαμά-Yamaha, αλλά οι μύστες το γνωρίζουν έτσι κι αλλιώς. Τώρα που το καλοσκέφτομαι, μάλλον δεν είναι κακό που δεν έχει γεμίσει η μοτοσυκλέτα με αυτοκολλητάκια τύπου 'high compression pistons inside' ή 'magnesium behind' –άντε, αυτό το διακριτικό που αναγράφει YCC-I πάνω από τον αριστερό προβολέα του το συγχωρούμε…
Μ' αυτά και μ' αυτά όμως το R6 μας έρχεται και στην κορυφή των τιμολογίων της κατηγορίας, με μια τιμή που δείχνει κάπως υπερβολική. Αν εξαιρέσουμε το εξεζητημένο υποπλαίσιο και το YCC-I, η μοτοσυκλέτα είναι εν πολλοίς παρόμοια με αυτή που καβαλάμε εδώ και δύο χρόνια, μάλλον η Yamaha παίρνει ένα ρίσκο κοστολογώντας την κοντά ένα χιλιάρικο πάνω από τον κοντινότερο ανταγωνιστή.
Εν κατακλείδι, θα αγόραζα το R6 για την εμφάνισή του, τον ήχο του και τη διάθεση να βουτάει με φόρα στις εισόδους των στροφών.
Δεν θα το αγόραζα για την τσιμπημένη τιμή του, τις άχρηστες χαμηλομεσαίες που υπάρχουν μόνο και μόνο επειδή από κάπου πρέπει να περάσει η βελόνα για να φτάσει στην καλή περιοχή λειτουργίας, καθώς και για το μονοδιάστατο χαρακτήρα του - πίστα και μόνο πίστα.
Αυτά βέβαια εφόσον με ενδιαφέρει να κυκλοφορώ τη μοτοσυκλέτα μου στο δρόμο καμιά φορά, με φώτα, φλας και καθρέφτες. Γιατί… αν όχι, τότε R6 δαγκωτό. <<

Arai
HELMETS
YZF-R6

YAMAHA YZF-R6
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
11,800€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,040 mm
Πλάτος:	705 mm
Ύψος:	1,100 mm
Μεταξόνιο:	1,380 mm
Ύψος σέλας:	850 mm
Βάρος κατασκευαστή:	166 kg (κενή)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.1:1
Ισχύς κατασκευαστή:	129 / 14,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.7 / 11,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μονόδρομος μηχανικός
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / 2,073
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2,813 (16/45)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2,583 / 8
2α	2,000 / 10
3η	1,667 / 12
4η	1,444 / 14
5η	1,286 / 16
6η	1,150 / 18
Τελική στον κόφτη:	280 km/h
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	255 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	24°
Ίχνος:	97 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	115 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, διπλή απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΠΙΣΩ

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

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

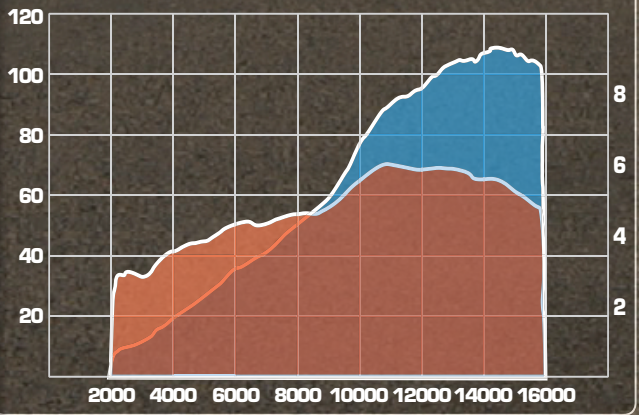
Ζάντα:	5.5 x 17in
Ελαστικό:	180/55-17
Φρένο:	Δίσκος 210 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	17.3 lt
Μέση κατανάλωση:	8,2 lt/100km
Μέση αυτονομία:	210 km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

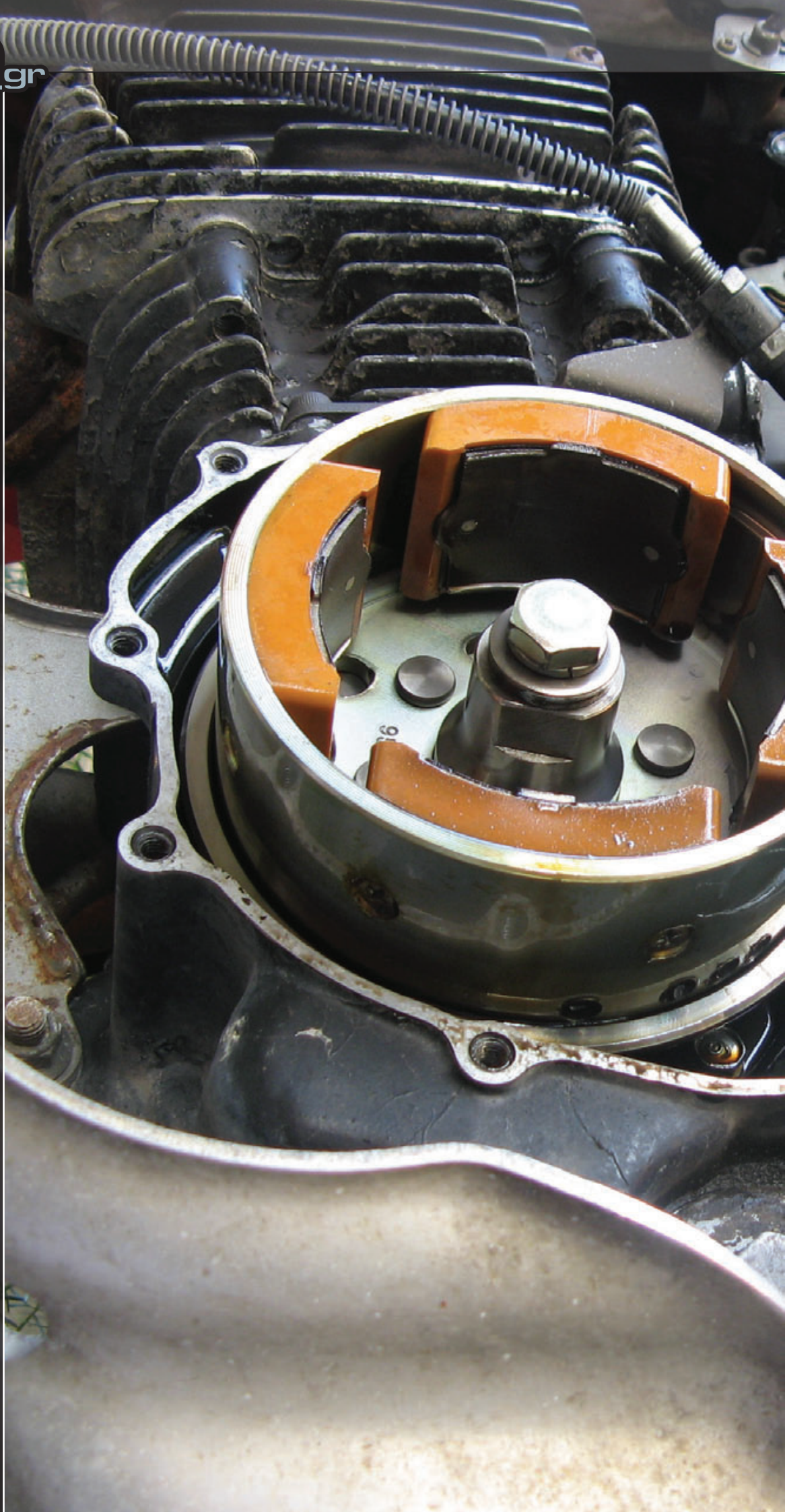
Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 108.7 / 14,400
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 5.8 / 11,000



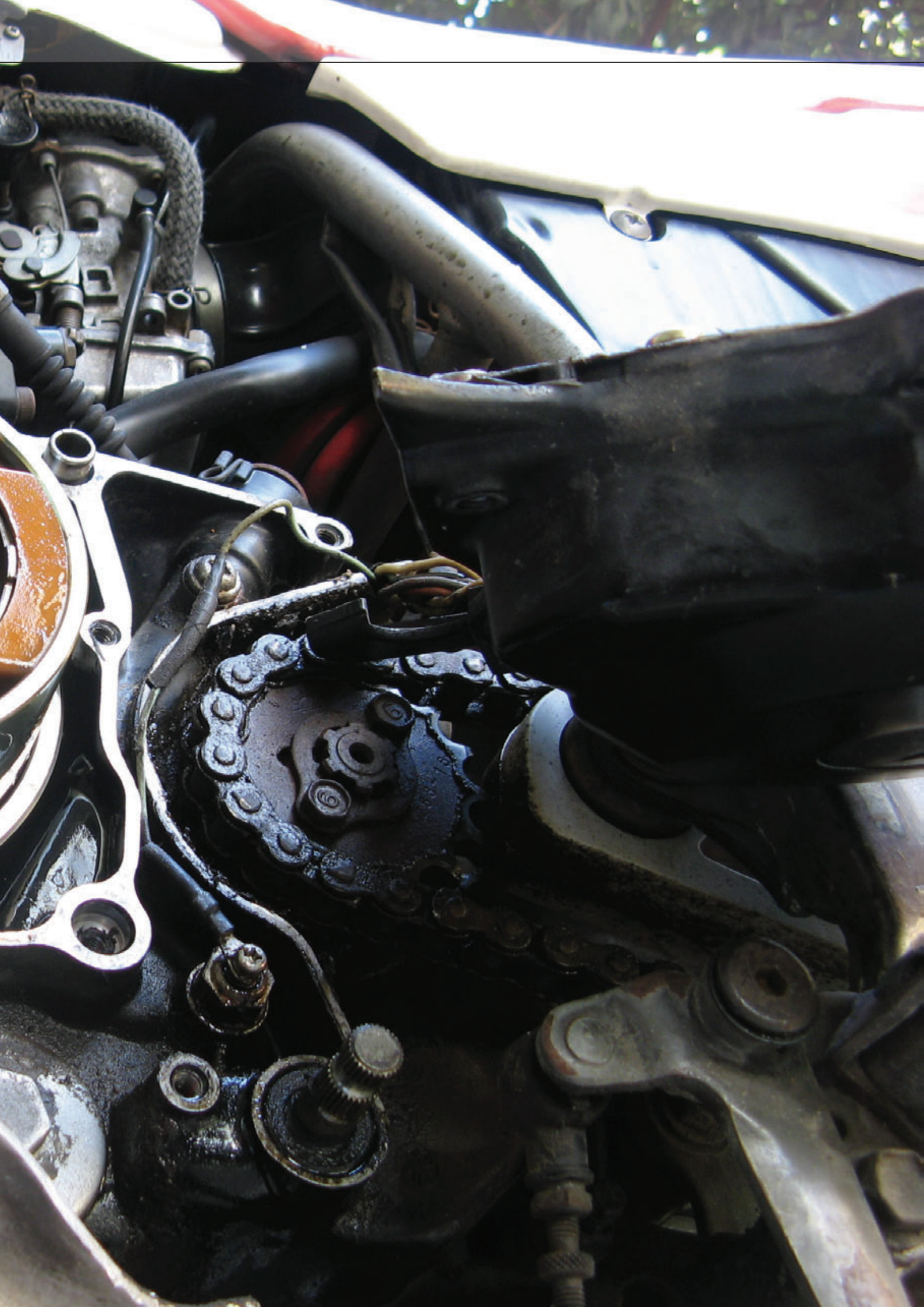
Το R6, με αριθμό πλαισίου 2352 και 7,910km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 20.9C, υγρασία 17%, ατμοσφαιρική πίεση 1003.8mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.98) και smoothing factor 4.

YAMAHA

feature

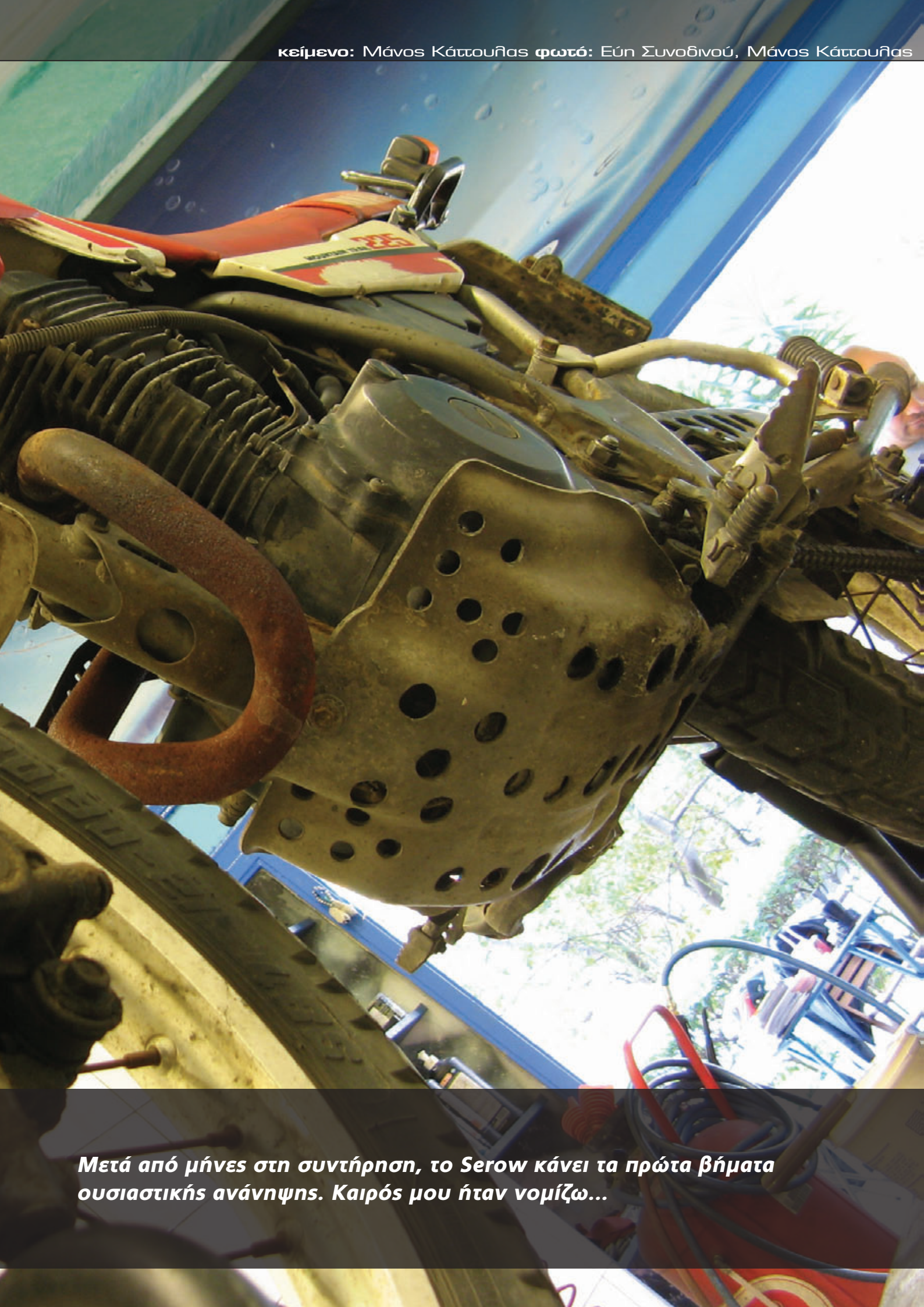


Εκπλήξεις και αλλαγή προσανατολισμού για το Serow, που αργά αλλά σταθερά ξεφορτώνεται τα προβλήματά του



Επιτέλους ζωή

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



Μετά από μήνες στη συντήρηση, το Serow κάνει τα πρώτα βήματα ουσιαστικής ανάνηψης. Καιρός μου ήταν νομίζω...

Ο άνθρωπος αστραπή, παίζει με τα ταπεινά 12 βολτ του Serow

Έτοιμο για την εγχείρηση ανοιχτού καπακιού

Από την τελευταία φορά που έκανε την εμφάνισή του το Serow σε αυτές τις σελίδες, η αλήθεια είναι ότι δεν έχει γράψει και πάρα πολλά χιλιόμετρα. Οι λόγοι διάφοροι, και οι δικαιολογίες ακόμα περισσότερες και πάντα εύκαιρες. Αλλά η ουσία είναι ότι με είχε πάρει λίγο από κάτω το όλο θέμα, κυρίως με την άρνησή του να ανεβάσει στροφές με ανθρώπινο ρυθμό. «Ένα καρμπυρατέρ μόνο ξέρει να σου πει» θα μπορούσε να λέει το τραγούδι, αλλά για καλή μου τύχη κάτι είχα υπολογίσει λάθος. Βλέπετε, έχοντας λύσει και δέσει το καρμπυρατέρ περισσότερες φορές απ' ότι θα ήθελα να μετρήσω, το αποτέλεσμα ήταν πάντα το ίδιο. Πότε έσκαγε περισσότερο στις ψηλές στροφές, πότε λιγότερο, αλλά πάντα μα πάντα ανέβαζε σαν ασθματική χελώνα, και λιποθυμούσε όταν το πλησίαζε δεύτερο άτομο.

Ηλεκτρικά πρόβατα

Τα ανταλλακτικά για το καρμπυρατέρ είναι ιδιαίτερα τσιμπημένα (100 ευρώ η φούσκα της υποπίεσης επειδή πάει μαζί με το σλάιντ, συν κάτι βίδες αέρα, συν συν συν) και η διαδικασία της παράδοσής του στα χέρια κάποιου έμπιστου συνεργειά θα μου έλυνε το πρόβλημα από τη μία, αλλά θα με ανάγκαζε να παραιτηθώ απ' το «φτιάξτο μόνος σου, μπορείς» κόνσεπτ. Και το πιο εκνευριστικό απ' όλα, ήταν ότι δεν έβρισκα κάτι που είχα κάνει λάθος. Τα κοίταζα ξανά και ξανά, μέχρι που αποφάσισα να κάνω ένα διάλλειμα να χαλαρώσει το κεφάλι μου.

Και κάπου εκεί είχε μείνει το θέμα, μέχρι που έτυχε να μιλήσω επ' αυτού με το Γιάννη, τον προηγούμενο κάτοχο του Serow. Μεταξύ καφέ και στριφτών τσιγάρων, άρχισε να μου λέει κάτι ιστορίες τρόμου για καμένα πηνία, από αυτές που λένε στις κατασκηνώσεις για να τρομάζουν τα παιδιά και να μένουν μέσα στη σκηνή τους το βράδυ. Όπως έμαθα, στην προηγούμενη ζωή του το 225 μας είχε μείνει από πηνίο υψηλής, και ο τότε μηχανικός, ίσως επειδή δεν έβρισκε το μαμά, ίσως επειδή ήθελε να κρατήσει το κόστος χαμηλά, τοποθέτησε κάποιο άλλο που «ταίριαζε». Όλα ωραία, όλα καλά, μόνο που μετά τη μεταμόσχευση το Serow είχε χάσει γύρω στα 30 χιλιόμετρα τελικής. Τον σκοτώνεις κύριε πρόεδρε μετά ή δεν τον σκοτώνεις;

Μπορεί να απέχω σημαντικά απ' το να αυτοανακηρυχτώ ειδικός ηλεκτρολόγος μοτοσυκλετών, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν ξέρω που να απευθυνθώ. Καλώς ορίστε λοιπόν τον Άκη Μικαελιάν, παλαβό εντουρά και τον καλύτερο ηλεκτρολόγο που έχω γνωρίσει. Προς τιμήν του, δεν έκλεισε τα ρολά με το που είδε το Serow, ενώ με το που ανέφερα τη λέξη πηνία, κατάλαβε τι είχε συμβεί. Απ' ότι με πληροφόρησε, τα Serow έχουν αλλάξει τεσσάρων ειδών πηνία, δύο μπομπινάτα και δύο αστεροειδή. Τα μπομπινάτα μοιάζουν με αυτά του XT 200, και κουμπώνουν σωστά, αλλά καθώς έχουν δύο απολήξεις και όχι 3, δε δίνουν το σωστό σήμα αβάνς, με αποτέλεσμα να ψοφάει το μοτέρ μετά τα 80 χιλιόμετρα. Σαν κάτι να μου θυμίζει αυτό...

Βουρ στη Yamaha λοιπόν, για να δούμε τι ψωνίσαμε. Μετά τη λύση μιας μικρής παρεξήγησης που είχε να κάνει με τον αριθμό πλαισίου, τα νέα είναι πολύ καλά. Τα πηνία δίνονται χωριστά, το πηνίο υψηλής που είναι και αυτό που

μας ενδιαφέρει έχει μόλις 35 ευρώ, και έρχονται σε μια εβδομάδα. Σαφώς καλύτερα απ' το αρχικό πλάνο που έλεγε ότι ναι μεν υπήρχαν, αλλά μόνο σε πακέτο έναντι 135 ευρώ... Με το ηθικό αναπτερωμένο, παραγγέλνω μιας και είμαι εκεί και τη φλάντζα του καπακιού και ένα φίλτρο λαδιού. Άλλωστε, για να βγει το καπάκι πρέπει να αδειάσεις τα λάδια, και ούτως ή άλλως η ώρα τους όχι μόνο έχει έρθει, αλλά έχει καθυστερήσει και κανένα-δυο χρόνια.

Κάμπιες και πεταλούδες

Με μια εβδομάδα για σκότωμα όμως, ήρθε η ώρα να κάνω κάτι που είχα υποσχεθεί στον εαυτό μου και το Serow – να το πάω για πλύσιμο. Καθώς ο Κώστας είχε ήδη δει το Serow και ήξερε τι τον περίμενε, το ραντεβού κλείστηκε για τις 9 το πρωί, να μπει πρώτο – πρώτο και να έχει χρόνο να ασχοληθεί. Με ένα fredo ανά χείρας και μετά τα προβλεπόμενα δουλέματα για το χρέπι με το οποίο ασχολούμαι, κάτι που απ' ότι φαίνεται είναι κοινό χαρακτηριστικό των Κωνσταντίνων αυτού του πλανήτη καθώς τα ίδια λέει και ο Δάλλας, ο κυρ' Σμπρίνης έπιασε τα πετρέλαια και τα χημικά του και ξεκίνησε δουλειά.
Όσο βέβαια και να προσπάθησα να το κρύψω, δε μπορώ να αρνηθώ πως αισθάνθηκα ιδιαίτερα όμορφα βλέποντας κάποιον άλλο να κοπιάζει και να παιδεύεται για να μεταμορφώσει το ταπεινό μου κατσικάκι – ακόμα και έτσι όμως, η εικόνα του Σμπρίνη να καθαρίζει τις σκουριασμένες ακτίνες με οδοντόβουρτσα, άγγιζε τα όρια του γελοίου. Αλλά παρά τις επίμονες διαμαρτυρίες μου, αυτός εκεί... Ίσως να είμαι ο μόνος, αλλά ομολογώ ότι διέκρινα μια μικρή τάση μαζοχισμού στην όλη διαδικασία. Και μετά έκανε κάτι που μου έφερε τα σχέδια τούμπα, κάνοντάς με να σουφρώσω τα φρύδια εκεί που περίμενε να χαρώ. Ας εξηγηθώ όμως: Τα πλαστικά του Serow ήταν φυσικά κατακίτρινα πλέον, με λευκά τμήματα τόπους – τόπους, εκεί που υπήρχαν αυτοκόλλητα που θα μπορούσαν πλέον να ψηφίζουν. Το πρόγραμμά μου έλεγε ότι θα αφιέρωνα λίγο χρόνο χρησιμοποιώντας τη μυστικιστική τεχνική Scotch Bright, τρίβοντάς τα για να φύγει το καμένο στρώμα και να έρθουν σε μια σαφώς πιο ευπαρουσίαστη κατάσταση. Αλλά υπολόγιζα χωρίς τα μαγικά χημικά του Σμπρίνη, που κατάφεραν να ξυπνήσουν ακόμα και τα χρώματα στα αυτοκόλλητα. Και πραγματικά αμφιβάλω αν θα μπορούσα να έχω το ίδιο αποτέλεσμα τρίβοντάς τα...
Περισσότερα περί της διαδικασίας δε θα πω, καθώς

Η πηγή του κακού: Το συρματάκι κάτω αριστερά σφήνωνε κάτω από τη βάση του φλοτέρ.

Με τα σωθικά ανοιχτά

Προσοχή στις παλιές κολλήσεις, και το καλώδιο που έγινε γείωση

Αριστερά το πηνίο της ντροπής, περιμετρικά η πρωική φλάτζα

Ανανεωμένο, παρεούλα με ένα από τα τελευταία Serow

υπάρχουν οι φωτογραφίες που το εξηγούν σαφώς καλύτερα. Το μόνο σίγουρο είναι πως ένιωσα σα να έκλεψα εκκλησία φεύγοντας.

Αυτό όμως δεν ήταν το μόνο συναίσθημα που είχα στην επιστροφή. Και για την ακρίβεια, ήταν η πρώτη φορά που άρχισα να εκνευρίζομαι με το Serow. Και πριν αρχίσουν τα χασκόγελα, όχι, δε διέλυσε κάτω από την πίεση του νερού. Απλά άλλαξε τόσο η όψη του, που άλλαξαν και οι προσδοκίες μου. Πριν, έδειχνε απολύτως περτάλι, όχι μόνο δεν έκρυβε αλλά φώναζε ότι είχε περάσει τα τελευταία χρόνια της ζωής του παρατημένο σε μια γωνία, κάνοντας παρέα μόνο με αράχνες και τα θηράματά τους. Και το ότι δεν πήγαινε βήμα ήταν απολύτως φυσιολογικό. Τώρα όμως γυαλίζει. Δεν είναι σε κατάσταση βιτρίνας, αλλά δείχνει προσεγμένο, φρέσκο, ζωντανό. Και δεν είναι. Συνεχίζει να μην πηγαίνει βήμα. Πάλι καλά που η Yamaha δεν άργησε να φέρει τα πηνία...

Πόνοι και ρεύματα

Η επίσκεψη στον Άκη εμφάνισε άλλο ένα μικρό πρόβλημα – γιατί σιγά μην πήγαινε τίποτα σωστά. Μια πτώση την προηγούμενη μέρα με το αγαπημένο του Zephyr τον είχε αφήσει άνευ μεγάλης κινητικότητας, κάτι που σήμαινε ότι δούλευε πιο αργά, και φυσικά ότι θα έπρεπε να αναβάλω την επισκευή. Κάτι η παλιά φιλία, κάτι τα παρακαλετά, βρέθηκε συμβιβαστική λύση: Εγώ ανέλαβα λύσιμο και δέσιμο, ο Άκης την ουσιαστική δουλειά της αλλαγής και των κολλήσεων, πάνω στον πάγκο του. Αδειάζουμε λοιπόν τα λάδια, και... τι εννοείς δεν αλλάζουμε λάδια; Έχοντας βαρεθεί να ακούει γκρίνιες πελατών για το ότι ήταν συναισθηματικά δεμένοι με τα λάδια τους και δεν ήθελαν να τα αλλάξουν, ο Άκης άρχισε να εφαρμόζει μια διαφορετική τεχνική. Γέρνουμε το μηχανάκι στη δεξιά του πλευρά, και λύνουμε το καπάκι, αφήνοντας τα λάδια μέσα στον κινητήρα. Τσάμπα κουβάλαγα το φίλτρο δηλαδή, και όπως αποδείχτηκε, τσάμπα πήρα και τη φλάντζα, καθώς η δική του ήταν περιέργως σε άριστη κατάσταση. Με το καπάκι, πάνω στο οποίο βρίσκονται τα πηνία, στο χέρι, έρχεται η ώρα να δω τον Άκη εν δράση. Οι κολλήσεις που ανακαλύπτει είναι περίεργες, ένα από τα καλώδια έχει χρησιμοποιηθεί σα γείωση για κάποιο λόγο, και δεν υπάρχει κανένας απολύτως τρόπος να ξεχωρίσεις ποιό πάει που – εκτός αν σε λένε Μικαελιάν φυσικά. Με τις κολλήσεις έτοιμες, το καπάκι επιστρέφει και βιδώνεται, οι φίσες κουμπώνονται και... τίποτα. Το Serow δε θέλει να σκάσει με τίποτα. Έχοντας ως δεδομένο ότι αποκλείεται να κάνει λάθος ο Άκης ακόμα και όταν μαντεύει, η προσοχή στρέφεται στις φίσες και η εξήγηση έρχεται. Ο μηχανικός που είχε αλλάξει τα πηνία, είχε προσθέσει μια παράκαμψη ώστε να παίρνει γείωση από κάπου. Με το σωστό πηνίο η γείωση όχι μόνο δεν χρειαζόταν, αλλά δεν άφηνε το κύκλωμα να δουλέψει σωστά. Επαναφορά στη φυσιολογική συνδεσμολογία και ο μικρός μονοκύλινδρος έρχεται στη ζωή, δείχνοντας το ανεβασμένο ηθικό του ακόμα και στις ξερογκαζιές εν στάση. Αποστολή εξετελέσθη.

Φρένο στον αέρα

Φεύγοντας από τον Άκη, συνειδητοποιώ ότι καβαλάω ένα άλλο μηχανάκι. Ανεβάζει γεμάτα από χαμηλά, δουλεύει

σωστά στις μεσαίες και... σκάει ψηλά. Αφήνοντας ελαφρά το γκάζι, το Serow ξανάνιωνε, ανεβάζοντας στροφές χωρίς σκασίματα και άλλες διαμαρτυρίες. Πόρισμα; Υπερβολικά πλούσιο μείγμα. Μάλλον το 130άρι ζιγκλέρ του έπεσε μεγάλο. Με τη διαφορά στην απόκριση στις χαμηλές στροφές εμφανέστατη, αποφάσισα να ψάξω για άλλη λύση απ' την επιστροφή στο 120άρι. Κατέβασμα μια θέση στη βελόνα του καρμπυρατέρ, παρέα με εντυπωσιασμό που η μεμβράνη της υποπίεσης άντεχε ακόμα παρά την επιδιόρθωση με μαύρη σιλικόνη που της είχα κάνει, και κατάργηση της ιδιαίτερα στενής εισαγωγής του αέρα κάτω από τη σέλα, για air jetting. Αποτέλεσμα; Όχι τέλειο, καθώς τελικά μάλλον η ιδανική λύση είναι ένα 125άρι ζιγκλέρ, αλλά καθόλου, μα καθόλου άσχημα: Για πρώτη φορά εδώ και κύριος οίδε πόσα χρόνια, το μικρό κατσικάκι άρχισε να δουλεύει σωστά. Η βελόνα του κοντέρ θυμήθηκε πως είναι το φλερτ με τις τριψήφιες ενδείξεις χωρίς την ανάγκη γκρεμού και.... δεν ήθελε με τίποτα, ακόμα και με διακριτικές παροτρύνσεις από τη μανέτα του φρένου να τους αφήσει στην ησυχία τους. Λογικό και ακόλουθο, αφού τα τακάκια πρέπει να είχαν θητεύσει παρέα με τον Κολοκοτρώνη και τα υγρά ήθελαν όπως και να το κάνεις μια αλλαγή. Το αρχικό πρόγραμμα έλεγε φυσικά ότι θα αλλαζόντουσαν μαζί, αλλά επειδή ήθελα να κάνω Χριστούγεννα όρθιος, αποφάσισα να αλλάξω τα τακάκια άμεσα και να μεταφέρω τα υγρά για κάποια στιγμή που θα είχα χρόνο. Οι βίδες έλυσαν απρόσμενα εύκολα, αλλά η μεγάλη έκπληξη ήταν ότι το Serow κατάφερνε να επιβραδύνει έστω και ελάχιστα, από τη στιγμή που ουσιαστικά δεν είχε καθόλου τακάκια. Καθάρισμα και γρασάρισμα στα αξονάκια της μονοπίστονης πλευστής δαγκάνας, δέσιμο και ένα τσιγάρο απολαμβάνοντας την ολοκληρωτική μεταμόρφωση του Serow.

Το μοτεράκι του δουλεύει σωστά, και τα φρένα ακόμα και μετά από ελάχιστο στρώσιμο όχι μόνο επιβράδυναν, αλλά ήταν πλέον σε θέση να μπλοκάρουν και τον μπροστινό τροχό κατά βούληση, μια μικρή διαφορά απ' το να ακουμπάς τη μανέτα στο γκριπ και απλά να βουτάει το μπροστινό χωρίς ίχνος ουσιαστικής επιβράδυνσης. Με το ηθικό αναπτερωμένο, αποφάσισα να αντιμετωπίσω επιτέλους ένα προβληματάκι που είχε σκάσει χοροπηδητό και χαμογελαστό από τη στιγμή που πήρα το Serow στα χέρια μου. Το όνομα αυτού, υπερχείλιση. Στην αρχή, ως ήταν φυσικό και επόμενο, δεν έδωσα ιδιαίτερη σημασία – άλλωστε δε δούλευε τίποτα σωστά και αυτό ήταν το τελευταίο από τα προβλήματά μου. Κάθε φορά που έλυνα καρμπυρατέρ – και πιστέψτε με, ήταν πολλές – τσέκαρα να δω τι και γιατί. Η λογική λέει ότι κόλλαγε το φλοτέρ, και συνέχιζε να γεμίζει βενζίνη το καρμπυρατέρ. Έλα όμως που κάθε φορά που το έλυνα ανεβοκατέβαινε φυσέκι.. Λύσε δέσε, λύσε δέσε, αυτό εκεί. Και κάθε φορά καθάρισμα και ξανά μανά τα ίδια. Άλλες φορές πιο συχνά, άλλες πιο αραιά, αλλά αρκετά για να μην έχω ποτέ το κεφάλι μου ήσυχο. Βάλτε και δύο φορές που έμεινα στο δρόμο από βενζίνη και έσπρωχνα μέσα στη νύχτα (ενώ είχα τσεκάρει ότι είχα όταν ξεκίνησα) και καταλαβαίνετε γιατί το Serow είχε παροπλιστεί μέχρι και το κλείσιμο του προηγούμενου τεύχους.

Λύσιμο ξανά λοιπόν και καθάρισμα. Και τρίψιμο. Και ξανά

Όλως περιέργως, η δαγκάνα έλυσε εύκολα

Λύσιμο και γρασάρισμα στα αξονάκια της δαγκάνας, που ήθελε το χρόνο της για να συνέλθει

Βλέπετε καμιά διαφορά; Θα ντρεπόμουν αν κυκλοφορούσα έτσι – πάλι καλά που έτρεχα με άλλα...

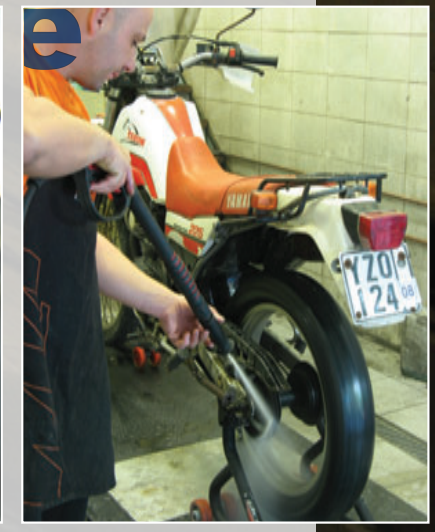
...και το μετά. Το μαγικό ραβδί του Σμπρίνη μεταμόρφωσε τη λάσπη σε μοτοσυκλέτα

και ξανά και ξανά. Τα σημεία που είχα βάλει στο μάτι ήταν το αξονάκι του φλοτέρ και η βελόνα του, το πρώτο γιατί υποπτευόμουν ότι κάπου κολλούσε, αφήνοντας το φλοτέρ στην κάτω, ανοιχτή θέση, η δεύτερη γιατί αν είχε έστω και λίγη μάκα δε θα έκλεινε σωστά, αφήνοντας βενζίνη να περνάει ακόμα και με το φλοτέρ στην άνω θέση. Αλλά τίποτα. Δοκιμές με το καρμπυρατέρ πάνω στο Serow, δοκιμές στατικές στο μάρμαρο της κουζίνας με την κατοχυρωμένη επιστημονική τεχνική «ανεβοκατεβάζω το φλοτέρ να δω που κολλάει», αλλά απάντηση καμία. Μέχρι που κάποια στιγμή βάζω λίγη πίεση στο πλάι και το φλοτέρ ισορροπεί. Eureka! Το πρόβλημα; Κοντά εκεί που έψαχνα, αλλά λίγο πιο πέρα απ' ότι περίμενα. Η βελόνα ενώνεται με το φλοτέρ με μια μικρή, συρμάτινη ασφάλεια. Έλα όμως που αυτή είχε ανοίξει λίγο παραπάνω απ' ότι έπρεπε, με αποτέλεσμα να φρακάρει κάτω από το φλοτέρ όταν της ερχόταν η όρεξη για σκανδαλιές. Και φυσικά, ποτέ μα ποτέ δεν το έκανε μπροστά μου. Τόσο παίδεμα, για κάτι τόσο απλό, που λύθηκε σε 5΄΄ με ένα τσιμπιδάκι. Επιτέλους ανάσταση, έστω και Χριστουγεννιάτικα. Τι κ' αν έκαψε μια πίσω λάμπα από τη χαρά του; Τι κ' αν οι καταρρακτώδεις βροχές των επόμενων ημερών σήμαιναν ότι δεν πάτησε ούτε ίχνος χώματος αλλά έγραφε χιλιόμετρα μόνο στην άσφαλτο, σε ταπεινές εντός πόλεως μετακινήσεις; Το Serow αναστήθηκε επιτέλους, έτοιμο να υποδεχτεί με τις καλύτερες προϋποθέσεις το 2009. <<

Το πριν....

Μπανάκι μανάκι!

Σφουγγάρι και οδοντόβουρτσα για τις ακτίνες – και όμως δε με έβρισε



Δε θα ήθελα να δω το λογαριασμό της ΕΥΔΑΠ μετά την επίσκεψη του Serow...

long term

Τα KTM μας ενηλικιώθηκαν και αποφάσισαν να αναζητήσουν νέους συντρόφους ζωής. Περισσότερα από τον επόμενο μήνα, με αναφορά της πολυτάραχης σχέσης μας και παρουσίαση του διαδόχου τους.

690
SM
KTM

racing

Σχεδόν πλήρης αγωνιστική αγρανάπαυση, με μόνο ενδιαφέρον μεταξύ αγιοβασίλη-δων και ρεβεγιόν το ράλι Dakar 2009 – που από φέτος δεν φιλο-ξενείται ούτε καν στο ίδιο ημισφαίριο με το... Dakar

REPSOL
REPSOL

No money no honey

Στις αρχές του Δεκέμβρη η προγραμματισμένη συνέντευξη Τύπου του προέδρου της Honda Motor Co., Takeo Fukui, για τον απολογισμό της χρονιάς που πέρασε και τις ανακοινώσεις γι' αυτήν που έρχεται αναμενόταν με μεγάλη αγωνία. Αιτία ήταν η έντονη φημολογία για έντονες περικοπές στα αγωνιστικά προγράμματα της Honda, δοθείσης της παγκόσμιας ύφεσης και του πλήγματος που επέφερε στην αυτοκινητοβιομηχανία.

"Η Honda Motor Co. έλαβε την απόφαση να αποσυρθεί από όλες τις δραστηριότητες της Formula One, χρίζοντας το 2008 ως την τελευταία χρονιά συμμετοχής της. Αυτή η δύσκολη απόφαση πάρθηκε εν όψει του ταχέως επιδεινούμενου περιβάλλοντος που αντιμετωπίζει ολόκληρη η αγορά αυτοκινήτου, καθώς και την απότομη συστολή των παγκόσμιων οικονομιών."

Με αυτές τις λέξεις ο κύριος Fukui έριξε τη βόμβα. Πίσω από το ωστικό κύμα πέρασε σε δεύτερη μοίρα η αποχώρησή της από το νεότευκτο πρωτάθλημα Superbikes AMA/DMG των Η.Π.Α. Η φημολογούμενη αποχώρηση και από τα MotoGP δε συνέβη, ευτυχώς.

Είναι απολύτως λογικό η Honda να περικόπτει μια δραστηριότητα που της κόστιζε πανάκριβα – υπολογίζεται πως η ομάδα δύο μονοθεσίων F1 απαίτησε το 2008 περίπου 300 εκατομμύρια στερλίνες. Η παροχή κινητήρων στην ιδιωτική Super Aguri διεκόπη το 2007 όταν η δεύτερη αποχώρησε λόγω οικονομικών δυσχερειών. Το γεγονός, δε, πως φέτος η Honda τερμάτισε ένατη στην κατάταξη (των δέκα ομάδων) σίγουρα διευκόλυνε την απάντηση στο ερώτημα "από πού να αρχίσει το κόψιμο;"

Στην αγορά τα πράγματα είναι έτσι κι αλλιώς σκούρα. Οι πωλήσεις αυτοκινήτων της παγκοσμίως σημείωσαν 41% μείωση στο τρίτο τρίμηνο του 2008 και ελάχιστοι πιστεύουν πως το τελευταίο τρίμηνο της χρονιάς θα έχει καλύτερα αποτελέσματα. Πριν από ένα μόλις μήνα η εταιρεία εξέδωσε (για τρίτη φορά φέτος!) έκτακτη προειδοποίηση σχετικά με τις προβλέψεις της για την κερδοφορία του επόμενου έτους: μειωμένη κατά 67% πλέον από τους αρχικούς στόχους…

Η Honda δεν είναι η μόνη όμως. Η Ιαπωνία αισθάνεται για τα καλά την οικονομική κρίση και το νόμισμα της χώρας έχει βρεθεί στην ψηλότερη ισοτιμία του ως προς το ευρώ από το 2003, γεγονός που σαφώς επιβαρύνει τις εξαγωγές της χώρας. Όλες οι αυτοκινητοβιομηχανίες της χώρας ανακοινώνουν μείωση παραγωγής, απολύσεις και περιοδικό κλείσιμο εργοστασίων για μικρά διαστήματα σε όλο τον κόσμο.

Πρόσφατα άλλες δύο μεγάλες ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες, Suzuki και Subaru, ανακοίνωσαν την αποχώρησή τους από το WRC. Μια κίνηση που, επίσης, δεν πέρασε ούτε απαρατήρητη, ούτε ελαφρά τη καρδία.

Για να επιστρέψουμε στον δικό μας κόσμο, τον δίτροχο, η Kawasaki επιβεβαίωσε την αποχώρησή της από τα MotoGP – είναι μια υπόθεση που μοιάζει πολύ με αυτή της Honda-F1. Η πράσινη ομάδα δεν έχει φέρει αποτελέσματα, τα MotoGP κοστίζουν αρκετά εκατομμύρια και η Kawasaki ως κατασκευάστρια μοτοσυκλετών είναι η μικρότερη σε μέγεθος από τις τέσσερις της Ιαπωνίας.

Είναι πραγματικά θλιβερό να βλέπουμε ένα εργοστάσιο με τόση αγωνιστική ιστορία να ανακοινώνει την αποχώρησή του από τα MotoGP, με τον εκπρόσωπο να ξεκαθαρίζει πως "αν δεν βελτιωθεί η γενικότερη οικονομική κατάσταση, είναι πολύ δύσκολο να πούμε αν θα επιστρέψουμε…" Το προσέξατε; Δεν είπε 'πότε', μα 'αν'…

theraceeditorial

Racing Gossip

Η KAWASAKI ΕΚΤΟΣ MOTOGP

Η είδηση έσκασε σα βόμβα. Ή μήπως σαν εκρηκτικός μηχανισμός με βραδυφλεγές φυτίλι;

Στις 9 Ιανουαρίου η Kawasaki με μια λιτή ανακοίνωση επιβεβαίωσε την είδηση που γυρνούσε τον πλανήτη από τις 30 Δεκεμβρίου: αποχώρηση από τα MotoGP, άμεσα. Η απόφαση πιθανότατα λήφθηκε λίγες μέρες πριν τα Χριστούγεννα, ενώ σύμφωνα με τις φήμες οι δύο αναβάτες ενημερώθηκαν με προσωπικές επιστολές στις 24/12 – μαζί με τις ευχές για καλές γιορτές…

Η Kawasaki δεσμεύεται με συμβόλαιο με τη Dorna ως και το 2011, άρα το να αποχωρήσει πρόωρα σημαίνει μια παχυλή ρήτρα. Επιπλέον, τα ίδια ισχύουν και με τους εργαζόμενους στην ομάδα, ήτοι αναβάτες, μηχανικούς κλπ. Κάποιοι εδώ επίσης έχουν μεγάλα συμβόλαια να λαμβάνουν. Μεταδίδεται σε διεθνή Μ.Μ.Ε. μάλιστα πως μέχρι τώρα η προετοιμασία του 2009, που κυλούσε κανονικά, έχει ήδη κοστίσει άνω των έξι εκατομμυρίων δολαρίων. Γεγονός που σημαίνει πως, εφόσον οι πράσινοι επιθυμούν πράγματι να σκάσουν τόσα εκατομμύρια μαζεμμένα, θα πρέπει να βρίσκονται πράγματι σε πολύ δύσκολη θέση.

Η θέση της Dorna είναι κρίσιμη. Αφενός χάνει μια εργοστασιακή συμμετοχή, την ώρα που το Παγκόσμιο SBK έχει ήδη δύο φρέσκιες συμμετοχές (Aprilia, BMW) για το 2009 και την KTM στον προθάλαμο (Superstock). Αφετέρου πληροφορίες θέλουν την Παγκόσμια Ομοσπονδία (FIM) δυσαρεστημένη με λιγότερους από 18 αναβάτες. Προφανώς οι ισπανοί της Dorna πιέζουν την Kawasaki να αναθεωρήσει τις απόψεις της, αναζητώντας τρόπους να τη στηρίξουν οικονομικά. Προφανώς, όταν το μέσο ετήσιο κόστος μιας ομάδας δύο αναβατών ξεπερνά τα 30 εκατομμύρια δολάρια και η χορηγία της Monster δεν ξεπερνά τα τρία, μένει μια υπολογίσιμη τρύπα.

Ένα σενάριο φέρνει το πανταχού παρόντα Jorge 'Aspar' Martinez να συζητά να αναλάβει αυτός την ομάδα της Kawasaki σε μια ημι-εργοστασιακή μορφή. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να ξεχάσει για λίγο τις εμμονές των χορηγών του για ισπανό αναβάτη – άλλωστε, το τρέχον δίδυμο της Kawasaki δεσμεύεται με συμβόλαια και, φυσικά, είναι κάθε άλλο παρά αμελητέο.

Προς το παρόν η Dorna και η FIM διαδίδουν πως τουλάχιστον η μια πράσινη μοτοσυκλέτα, πιθανότατα δε και οι δύο, θα βρίσκονται στην εκκίνηση του πρώτου αγώνα της σεζόν, βαμμένες πράσινες, με πάνω-κάτω τις ίδιες συνθέσεις και μια μικρή αλλαγή στο όνομα που θα αποκαλύπτει πως δεν πρόκειται για μια πλήρως εργοστασιακή ομάδα με έδρα το Akashi της Ιαπωνίας. Μένει να αποδειχθούν αληθινές. Η Kawasaki πάλι τους διαψεύδει: "Μόλις βελτιωθεί η οικονομική κατάσταση οπωσδήποτε θα επιστρέψουμε στα MotoGP, αλλά το 2009 δεν θα υπάρξουν μοτοσυκλέτες της Kawasaki. Συνεπώς δεν αληθεύουν οι φήμες πως ο Martinez θα τρέξει τις μοτοσυκλέτες μας."

Στο μεταξύ, για πολλούς αυτή η αποχώρηση δεν αποτέλεσε έκπληξη. Στην ιστορία αυτή οφείλουμε να προσθέσουμε την έντονη φιλολογία που ήθελε και τη Honda να αποχωρεί (όπως τελικά έκανε στη F1), αλλά και τις τρέχουσες φήμες πως κάτι τρέχει και με τη Suzuki…

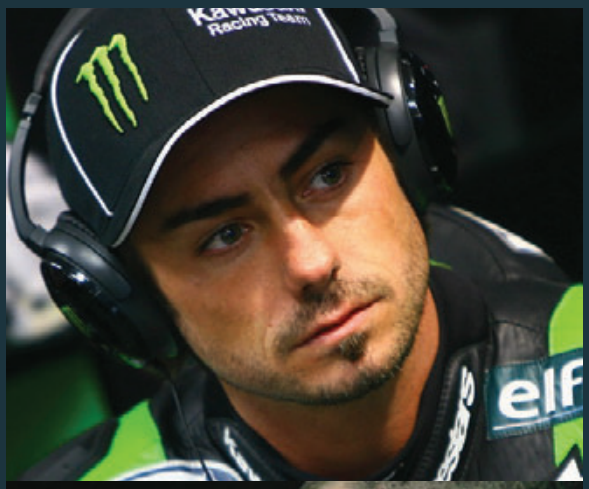
κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας, **φωτό:** eBike

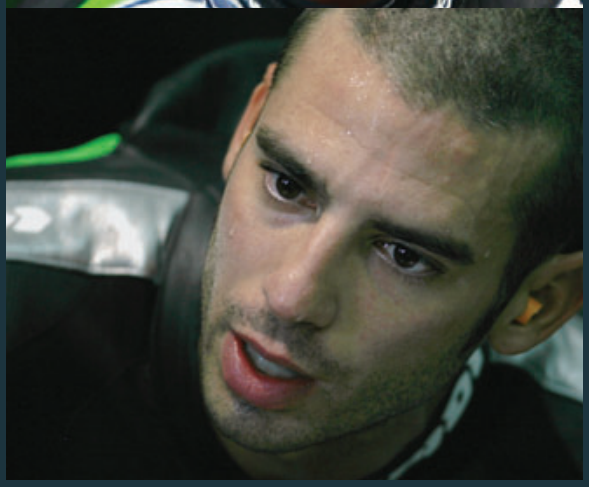
ΤΙ ΞΗΜΕΡΩΝΕΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ HOPKINS ΚΑΙ MELANDRI;

Μετά από μια καταστροφική χρονιά και για τους δύο, το 2009 περίμεναν επιτέλους τη δικαίωση. Αν βέβαια βρουν μοτοσυκλέτα να τρέξουν…

Για τον John Hopkins τα πράγματα δείχνουν κάπως καλύτερα. Έχοντας την προσωπική χορηγία του ενεργειακού ποτού Monster, γίνεται αυτομάτως περιζήτητος στους χαλεπούς αυτούς καιρούς. Παρόλα αυτά, χάρη και στη δική του διακριτικότητα, ελάχιστες φήμες έχουν ακουστεί εν αναμονή επίσημης αποχώρησης της ομάδας. Μια φήμη για επαφή με την Tech 3 διαψεύστηκε ακαριαία από τον Herve Poncharal. Στις Η.Π.Α. λέγεται έντονα πάντως πως η Kawasaki USA τον πιέζει να πάρει τη θέση του Jamie Hacking στο εγχώριο πρωτάθλημα SBK – το οποίο έχει τεράστια ανάγκη από μια ένεση ηθικού μετά τις εσωτερικές διαμάχες που οδήγησαν στη διάσπαση του AMA SBK και την αναχώρηση πολλών αναβατών προς ευρωπαϊκά πρωταθλήματα, αλλά και την αποχώρηση των Honda και Suzuki ελέω ύφεσης.

Ο Marco Melandri, από την άλλη, ελπίζει "να ξυπνήσει και να είναι όλα ένας εφιάλτης…" Στο μεταξύ, οι φήμες διαψεύδονται από τους ίδιους τους εμπλεκόμενους, όπως τον Fausto Gresini που ελέχθη πως θα του έβρισκε μια τρίτη μοτοσυκλέτα στην ομάδα του: "του έκανα πρόταση πριν υπογράψει στην Kawasaki και την απέρριψε, τώρα έχει τελειώσει το θέμα." Ακούγεται ακόμη πως παίζει μια πρόταση της Team Scot να του βρει μια ακόμη μοτοσυκλέτα για να τρέξει το 2009, ανεπιβεβαίωτη ωστόσο. Όσο για τον ίδιο, απορρίπτει κάθε φήμη περί φυγής στα SBK και δηλώνει πως το μέλλον του βρίσκεται στα χέρια της Dorna, η οποία ελπίζει να πως θα φροντίσει να του βρει μια σέλα για του χρόνου. Και κλείνει με νόημα, "σας θυμίζω πως ο Dani Pedrosa έχει έξι νίκες στην καριέρα του κι εγώ πέντε, έχουμε τερματίσει και οι δύο δεύτεροι στο πρωτάθλημα, η θέση μου είναι στα MotoGP…"





Ο ANTONIO BANDERAS ΣΤΑ GP!

Ε, ισπανός είναι κι αυτός, σιγά μην έμενε απ' έξω…

Ο κινηματογραφικός αστέρας που ακούει το όνομα Antonio Banderas επιθυμεί να στήσει μια αγωνιστική ομάδα για τα συμμετάσχει στα GP 125 και 250. Όχι, δεν θα τρέξει ο ίδιος, απλά θέλει να είναι ιδιοκτήτης μιας ομάδας και μάλιστα θα ήθελε, λέει, να συμμετάσχει και στο ισπανικό αλλά και το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα.

Το δεξί του χέρι, δηλαδή αυτός που θα τρέχει στην ουσία την ομάδα, θα είναι ο φίλος του Manuel Morente, στο οποίο πιστώνεται η ανακάλυψη και εξέλιξη του Alvaro Bautista στην Ισπανία. Όπως μαθαίνουμε, το κόστος για μια πλήρη χρονιά στα δίχρονα GP εκτιμάται γύρω στα έξι εκατομμύρια ευρώ, ποσό που ο ηθοποιός σκοπεύει να καλύψει εν πολλοίς από χορηγίες, με βασικότερη όλων αυτή της αυστριακής εταιρείας on line στοιχημάτων Interwetten.com. Αν δεν καταφέρει να μαζέψει όλο το ποσό, θα κάνει το ξεκίνημά του από το εθνικό πρωτάθλημα της χώρας του και βλέπουμε…

Εμείς ελπίζουμε να δώσει το καλό παράδειγμα και σε άλλους συναδέλφους του που αγαπούν τη μοτοσυκλέτα, όπως λ.χ. τους αξιότιμους κ.κ. Brad Pitt, Tom Cruise, Matt LeBlanc και – γιατί όχι; - ακόμη και τον Arnold Schwarzenegger…

Racing Gossip

KTM X-BOW RACE

Πέραν των πρώτων εντυπώσεων που άφησε το X-Bow, το πορτοκαλί αυτοκίνητο σάρωσε και στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα GT4 Sports Light – να μας λοιπόν και η αγωνιστική έκδοση

Όπως μας ενημερώνει η KTM, μετά την επιτυχή συμμετοχή του X-Bow στην κατηγορία GT4 Sports Light όπου καπάρωσε τις τρεις πρώτες θέσεις και την απονομή του βραβείου "Vehicle Development of the Year", βγάζει στην παραγωγή την αγωνιστική έκδοσή του.

Βασισμένο στον δίλιτρο τούρμπο κινητήρα της Audi TFSI με απόδοση 240 ίππων, το X-Bow 'Race' έχει αλλάξει σε 30 σημεία συγκριτικά με το μοντέλο δρόμου και κοστίζει 82,900€ (συν φόρους). Τα πρώτα κομμάτια άρχισαν να παραδίδονται στους αγοραστές τους αυτόν το μήνα. Οι επεμβάσεις αφορούν κυρίως σε ρυθμίσεις αναρτήσεων, πλαϊνά πάνελ από κέβλαρ, ειδικές υποδοχές για εγκατάσταση τηλεμετρίας, σύστημα ταχείας πλήρωσης καυσίμου και μεγαλύτερο πίσω προφυλακτήρα. Εκτός αυτών, η λίστα των Power Parts διαθέτει κι άλλα καλούδια για όσους έχουν τη δυνατότητα να διευρύνουν το συνολικό κόστος του αγωνιστικού αυτοκινήτου.

Φέτος η KTM σκοπεύει να στήσει και μια κατηγορία ενιαίου KTM X-Bow Super Sport Cup, μια ειδική ευρωπαϊκή κατηγορία για τους ιδιοκτήτες του αυτοκινήτου, η οποία μάλιστα θα υποστηριχθεί και από το KTM Customer Racing Service, όπου όλοι οι κάτοχοι του X-Bow Race θα τύχουν της φροντίδας μιας εξειδικευμένης ομάδας εργοστασιακών μηχανικών. Περισσότερα στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://www.ktm-x-bow.com.

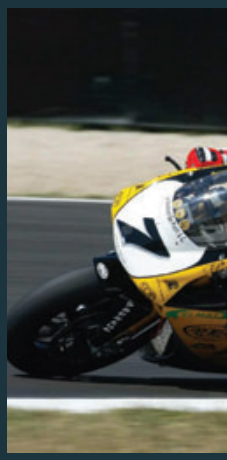
DAKAR 2009

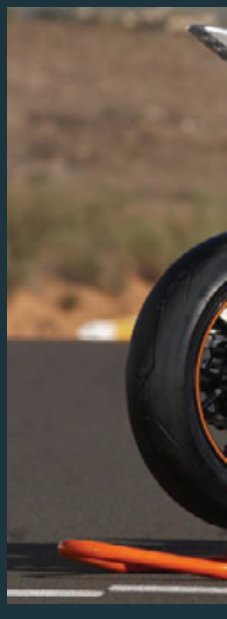
Σε εξέλιξη βρίσκεται το θρυλικό ράλι Dakar που φέτος, για πρώτη φορά, φιλοξενείται μακριά από την αφρικανική ήπειρο, στην Αργεντινή και τη Χιλή

Έχοντας γεμίσει το μέγιστο αριθμό συμμετοχών του αγώνα μήνες πριν την εκκίνηση, η μετακόμιση του ιστορικού αγώνα εκτός Αφρικής για πρώτη φορά από το 1977 έδειξε πως θα συνεχίσει να έχει την ίδια επιτυχία με πριν.

Αφήνουμε τις λεπτομέρειες της περιγραφής για το επόμενο τεύχος μας, όπου και θα υπάρχει ένα εκτενές αφιέρωμα στα πεπραγμένα του Dakar 2009 με όλα τα αποτελέσματα και πλήρη φωτογραφική κάλυψη.

Ως τότε, ας θυμηθούμε πως και σε αυτό το Dakar η λίστα συμμετοχών στις μοτοσυκλέτες κοσμείται από μία και μόνη ελληνική συμμετοχή, το γνωστό και μη εξαιρετέο Βασίλη Ορφανό, ο οποίος συμμετέχει με την ομάδα Challenge 75 πάνω σε ένα Honda XR 400 SPR.





Ο FRANKIE CHILI ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ!

Όχι ως αγωνιζόμενος ετών 45, αλλά ως team manager της Guandalini Ducati Racing

Ένας από τους πιο αγαπητούς αναβάτες όλων των εποχών στα WSBK, με καριέρα στα GP 250 και 500 αλλά και 276 αγώνες στα SBK – εκ των οποίων 17 στο ψηλότερο σκαλί του βάθρου – επιστρέφει στον χώρο που δοξάστηκε, αυτή τη φορά ως team manager της ομάδας Guandalini Ducati Racing. Η ομάδα της οποίας θα ηγηθεί έχει δύο αναβάτες, τον 'παλιό' Jacob Smrz και τον πρωταθλητή Superstock του 2008 Brendan Roberts.

Ο ιταλός αποσύρθηκε από την ενεργό δράση το 2006 και πέρυσι εργάστηκε ως σχολιαστής της ιταλικής τηλεόρασης, μια δουλειά που όπως παραδέχεται δεν τον ικανοποιούσε, προτιμώντας κάτι που να τον φέρνει στην καρδιά της αγωνιστικής δράσης, έτσι όταν ήρθε η πρόταση από τον Mirco Guandalini δεν μπορούσε να αρνηθεί. Ο ιδιοκτήτης της ομάδας, που εκτελούσε ως τώρα χρέη διευθυντή, παραδέχτηκε πως ο ίδιος δεν έκανε για τη δουλειά αυτή και χρειαζόταν κάποιον που να ξέρει πως στήνεται η ομάδα και τί ανάγκες έχει. Προφανώς… κύλησε ο τέντζερης και βρήκε το καπάκι.

ΤΟ RC8 ΣΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ SBK

Μπήκαν στα Superstock, μάζεψαν μια καλή πρώτη δόση εμπειρίας και τώρα πάνε λίγο πιο κάτω, στο πολύ δυνατό γερμανικό πρωτάθλημα Superbike, γνωστό ως IDM

Με την υποστήριξη της KTM Γερμανίας, η εργοστασιακή συμμετοχή θα γίνει με μια ομάδα δύο αναβατών, του γερμανού Stefan Nebel (τρις πρωταθλητής IDM) και του βέλγου Didier Van Keymeulen (πρωταθλητής FIM Superstock 2005).

Με απευθείας υποστήριξη από την ομάδα εξέλιξης της μοτοσυκλέτας από το εργοστάσιο της KTM, οι αυστριακοί σκοπεύουν να δοκιμάσουν τη μοτοσυκλέτα τους σε ένα από τα πιο δυνατά εθνικά πρωταθλήματα Superbikes, μια κίνηση που ουσιαστικά βολιδοσκοπεί τις προθέσεις τους για μελλοντική μετακίνηση στο Παγκόσμιο SBK.

ARRIVEDERCI VALLELUNGA

Arrivederci (στο επανειδείν) είπαμε, όχι addio (αντίο)

Η ιστορική πίστα της Imola, ανανεωμένη μετά από εκτεταμένες εργασίες, επέστρεψε στο πρόγραμμα των WSBK για το 2009 παίρνοντας τη θέση της Vallelunga (εικονιζόμενη). Ωστόσο, κατά την ανακοίνωση της διακοπής συνεργασίας μεταξύ της FG Sport και της ACI Vallelunga Spa οι διοργανωτές των WSBK ξεκαθάρισαν πως ελπίζουν σύντομα να έχουν πίσω και την πίστα της Ρώμης στο πρόγραμμα.

Είναι προφανές πως η παρουσία του 'ρωμάνου' Max Biaggi στην εκκίνηση των WSBK είναι εχέγγυο για sold out στην πίστα της ιδιαίτερης πατρίδας του, γι' αυτό και άφησαν ανοικτό το ενδεχόμενο να επιστρέψουν σύντομα εκεί. Ποιάς χώρας αγώνα θα φάνε για το καταφέρουν αυτό δεν μας είπαν…

Η FIM ΠΑΤΗΣΕ ΠΟΔΙ

Αρκετά φαίνεται πως άκουσε η Παγκόσμια Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (FIM), έτσι ο πρόεδρός της αποφάσισε να τα χώσει δημοσίως.

Ο πρόεδρος της FIM, Vito Ippolito, σε συνέντευξή του στην ιταλική εφημερίδα Corriere dello Sport αποφάσισε να κάνει κάτι που δεν συνηθίζει, τοποθετήθηκε δημοσίως απέναντι στα γεγονότα που αφορούν τον κορυφαίο θεσμό της ομοσπονδίας του και έδωσε ένα δείγμα της σκέψης που μάλλον θα χαράξει και την αυριανή πορεία του αθλήματος.

"Το πρόβλημα δεν είναι το 2009, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο θα καταφέρουμε να έχουμε γεμάτη τη γραμμή εκκίνησης – είναι το 2010. Είναι ο κίνδυνος να έχουμε κι άλλες απώλειες, ειδικά από τις ιδιωτικές ομάδες, με αποτέλεσμα να μείνουμε μόνο με 14 μοτοσυκλέτες. Γι' αυτό επαναλαμβάνω στους ιάπωνες κατασκευαστές την απόλυτη ανάγκη να επιστρέψουμε πίσω. Αυτό σημαίνει επιστροφή στην κατασκευή και πώληση 'πρωτοτύπων για το δρόμο', όπως αυτά που έτρεχαν στη δεκαετία του '80."

Η FIM έκανε αισθητή την παρουσία της στην υπόθεση Kawasaki, κάτι μάλλον ασυνήθιστο καθώς τα διαδικαστικά των MotoGP έχουν παραχωρηθεί στη Dorna, έτσι η παρέμβαση της ομοσπονδίας – και δη του ίδιου του προέδρου – δείχνει αφενός πόσο σοβαρό είναι το πρόβλημα και αφετέρου υπονοεί και μια σαφή δυσαρέσκεια απέναντι στο έργο της Dorna. Δεν είναι πια μυστικό, το αποκάλυψε τρόπον τινά ο ίδιος ο Ippolito:

"Το άθλημα χρειάζεται τη FIM, ο μοτοσυκλετισμός δεν μπορεί να είναι μόνο μπίζνα. Γι' αυτό και είμαι ξεκάθαρα ενάντιος στον διαχωρισμό των paddock που έχει επιβάλλει η Dorna: το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα δεν είναι μόνο τα MotoGP, υπάρχουν και οι άλλες κατηγορίες."

Εδώ ο πρόεδρος τα χώνει κανονικότατα στον Ezpeleta, ο οποίος πριν δύο χρόνια περιόρισε ένα μεγάλο μέρος των paddock στα MotoGP και απαγόρευσε σε αυτά την είσοδο των στελεχών των ομάδων των 125 και 250, φτιάχνοντας ουσιαστικά μια ζώνη VIP…

Ο Ippolito έκλεισε τη συνέντευξή του με μια σαφή προτροπή: "Καλή η τεχνολογική πρωτοπορία, αλλά πρέπει να σκεφτούμε πιο μακροπρόθεσμα και να μειώσουμε τα κόστη."

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ AOKI

Αν και παράλυτος μετά από ένα ατύχημα με ένα δίχρονο NSR500, ο Takuma Aoki συμμετέχει στο Dakar και μας δίνει ένα μάθημα θέλησης.

Ο ιάπωνας πρώην αναβάτης της Honda ζει περιορισμένος σε καροτσάκι από το 1998 μετά από ένα ατύχημα σε δοκιμές με το δικύλινδρο NSR500. Έκτοτε ο Aoki συνεργάζεται με τη Honda και άλλες ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες στην εξέλιξη οχημάτων για άτομα με κινητικές δυσκολίες.

Παράλληλα, επέστρεψε στην αγωνιστική δράση τρέχοντας με ειδικά τροποποιημένα αυτοκίνητα σε αγώνες Rally και Cross Country, με σημαντικότερη και πιο επίκαιρη τη συμμετοχή του φέτος στο Dakar 2009 της Νότιας Αμερικής στο τιμόνι ενός κατάλληλα τροποποιημένου Isuzu.

Ο Takuma Aoki μας είναι γνωστός από τη συμμετοχή του στα GP 250 και 500 με τη Honda από το 1993 ως το 1997, συλλέγοντας 169 βαθμούς και τέσσερα βάθρα σε 18 αγώνες. Η οικογένεια Aoki έχει άλλα δύο τέκνα στον κόσμο των GP, τον μεγαλύτερο Nobuatsu (αναβάτης εξέλιξης της Suzuki, συμμετείχε φέτος στο Μαλαισιανό GP ως wild card) και τον βενιαμίν Haruchika (αποσύρθηκε το 2003).

MOTOGP: ΟΔΗΓΟΣ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ

Καθώς η οικονομική κρίση επιμένει και ομάδες βρίσκονται ένα βήμα προ της εξόδου, καθώς οι χορηγοί αναζητούνται με το δίκαννο και τα κόστη εκτινάχθηκαν με το πέρασμα στα 800cc, πληθαίνουν οι φωνές που ζητούν περικοπές εξόδων

Τελευταίος που φώναξε για μείωση του κόστους των MotoGP πριν προκύψει το θέμα Kawasaki ήταν ο Fausto Gresini, ιδιοκτήτης της ομώνυμης δορυφορικής ομάδας της Honda. Ζήτησε τη μείωση του κόστους τουλάχιστον κατά 30% διαβλέποντας πως το στένεμα στις τσέπες των ομάδων θα έπληττε το πρωτάθλημα. Αυτά σε συνέντευξή του στις 23 Δεκεμβρίου, μια εβδομάδα πριν βουήξει ο κόσμος στα πράσινα.

"Είναι αδιανόητο να πιστεύουμε πως η κρίση δεν θα μας ακουμπήσει. Πρέπει να πάρουμε μέτρα τώρα, όταν οι μοτοσυκλέτες θα είναι έτοιμες να βγουν από το pit box θα είναι πια αργά."

Τώρα, με δεδομένη την όλη ιστορία, ο πρόεδρος της Dorna δηλώνει πως έχει έτοιμη μια δέσμη μέτρων που θα προτείνει στους κατασκευαστές. Μεταξύ άλλων, επεξεργάζεται κατάργηση των ανθρακονημάτινων δισκόφρενων, περιορισμό στον αριθμό των μοτοσυκλετών ανά αναβάτη σε… 1.5 (τρεις μοτοσυκλέτες ανά ομάδα δύο αναβατών), περιορισμό στη χρήση ηλεκτρονικών βοηθημάτων, ενιαία κεντρική μονάδα διαχείρισης (ECU), ανώτατο όριο στροφών στις 17,000 σ.α.λ., μέχρι και κατάργηση των δοκιμών της Παρασκευής. Φυσικά, δεν ξεχνάμε ότι και το ενιαίο ελαστικό προτάθηκε με γνώμονα (εν μέρει) και την οικονομία.

Racing Gossip

ROSSI VS BAYLISS TO ΜΑΡΤΙΟ;

Αν και αρχικά θεωρήθηκε ως αστείο, μετά από ενάμιση μήνα πλάκας το σενάριο αναθερμαίνεται. Βρε λέτε;

Όλα ξεκίνησαν από μια ατάκα του Valentino Rossi. Δηλώνοντας φανατικός θαυμαστής των WSBK ("δεν χάνω αγώνα, είναι πολύ πιο συναρπαστικά από τα GP"), δήλωσε πως είναι ένα όνειρό του να τρέξει μια φορά σε έναν αγώνα και θα ήθελε πολύ να αντιπαρατεθεί με τον Troy Bayliss. Ε, όπως καταλαβαίνετε, τα αιμοδιψή ΜΜΕ έπιασαν την ατάκα και την έκαναν κορδέλα που φτάνει από δω ως το φεγγάρι. Την απάντηση του Bayliss θα τη διαβάσετε και στη στήλη Racing Lines, όπου ουσιαστικά απορρίπτει την όλη ιδέα εκτός αν του έδιναν ένα εκατομμύριο για να σηκωθεί από τον καναπέ.

Αφού πέρασε αρκετός καιρός και γράφτηκαν ουκ ολίγα στο Διαδίκτυο, ήρθε ο team manager της Yamaha MotoGP, Davide Brivio, να βάλει φωτιά στο σύμπαν: "εμείς είμαστε διαθέσιμοι να του στήσουμε ένα R1 στα μέτρα του, μας αρέσει η ιδέα και είμαστε διατεθειμένοι να την υποστηρίξουμε!" Δεδομένου ότι έχει ήδη προηγηθεί η δήλωση από τη Ducati Corse πως "είμαστε έτοιμοι", καταλαβαίνετε πως μάλλον έχουν ήδη αρχίσει να πέφτουν στοιχήματα.

Η τελευταία φήμη θέλει το ραντεβού να στήνεται το Μάρτιο στο Κατάρ, στο δεύτερο αγώνα του πρωταθλήματος WSBK. Το διαβάσαμε στο www.bikesportnews.com, όπου επικαλούνται πληροφορίες από τη Yamaha Motor Italia.

Η αλήθεια πάντως είναι πως πολύ δύσκολα θα συμβεί κάτι τέτοιο, όσο κι αν ακούγεται θαυμάσιο. Υποθέτω πως κάποιος κύριος Carmelo Ezpeleta θα ήταν ο πρώτος που θα εξέθετε τις αντιρρήσεις του στην εμφάνιση του σημαντικότερου αναβάτη του στο αντίπαλο πρωτάθλημα.

SUPER SIC – SUPER BIKES!

Όχι, δεν πρόκειται για μεταγραφή, απλά είναι πολύ πιθανό να δούμε τον παγκόσμιο πρωταθλητή GP250 στη σέλα ενός RSV4 στους δύο πρώτους αγώνες WSBK

Αυτός δεν θα πάει για να κοντραριστεί με κάποιον. Ο Marco Simoncelli έχει ήδη κληθεί να περάσει μια βόλτα από τη σέλα του RSV4 στη Valencia πριν τα Χριστούγεννα, απλούστατα διότι η Aprilia θέλει όση περισσότερη εμπειρία μπορεί να έχει στο στήσιμο της μοτοσυκλέτας της και ένας Παγκόσμιος Πρωταθλητής πάντα έχει κάτι να πει.

Όπως αποκάλυψε ο ίδιος ο Super Sic, λοιπόν, η Aprilia του πρότεινε να τρέξει ως wild card στους δύο πρώτους αγώνες WSBK τον ερχόμενο Μάρτιο, αφού το πρωτάθλημα GP δεν θα έχει ακόμη ξεκινήσει. Ο ίδιος βρίσκει την ιδέα υπέροχη, η μοτοσυκλέτα του άρεσε στην πρώτη τους επαφή και τα SBK είναι ένας ελκυστικός θεσμός, οπότε δεν αποκλείεται να δούμε μια μαλλιαρή και ψηλή έκπληξη σε λίγο καιρό στις οθόνες μας.

MOTOGP SPEC TIRES: ΟΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ

Δόθηκαν στη δημοσιότητα από τη FIM οι φετινές αλλαγές που θα ισχύσουν στους κανονισμούς του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας. Πρωταγωνιστικό θέμα, εννοείται, το ενιαίο λάστιχο

Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς, λοιπόν, κάθε αναβάτης θα δικαιούται 20 λάστιχα ανά αγώνα. Ο προμηθευτής των ελαστικών (δηλαδή η Bridgestone εν προκειμένω) θα προσφέρει δύο διαφορετικές γόμες, Α και Β. Η κατανομή θα γίνεται ως εξής: 4 μπροστινά και 6 πίσω από τον Α τύπο και ίσος αριθμός από τον Β. Τα λάστιχα θα είναι απολύτως ίδια για όλους και θα μοιράζονται από τον Τεχνικό Διευθυντή του κάθε αγώνα στην τύχη, ώστε να μην υπάρχει περίπτωση συγκεκαλυμμένης εύνοιας προς οποιονδήποτε αναβάτη.

Όσον αφορά στα βρόχινα, θα υπάρξει ένας και μόνο τύπος ελαστικού και κάθε αναβάτης θα λαμβάνει 4 μπροστινά και 4 πίσω. Εφόσον όλες οι ημέρες ενός αγώνα είναι υπό βροχή, τότε για τον αγώνα θα προσφέρεται ένα επιπλέον ζευγάρι λάστιχα ανά αναβάτη. Εδώ να σημειώσουμε πως απαγορεύεται οποιαδήποτε ομάδα να επέμβει στα λάστιχα, λ.χ. χαράζοντας ένα σλικ, και εφόσον κάποιοι ζητήσουν μια τέτοια 'intermediate' λύση τότε θα τα φτιάξει και θα τα προσφέρει η Bridgestone σε όλους. Εννοείται, όπως είναι προφανές, πως τα σούπερ-μαλακά qualifiers μπήκαν οριστικά στο χρονοντούλαπο της ιστορίας.

Εκτός από τις προδιαγραφές των ελαστικών, οι νέοι κανονισμοί περιορίζουν τις δοκιμές για τις ομάδες MotoGP σε πέντε (επίσημες στο πρόγραμμα των IRTA/Dorna) καθώς και συνολικά 12 ημέρες το πολύ για τις ιδιωτικές δοκιμές κάθε ομάδας.

Λεπτομερώς μπορείτε να βρείτε τις αλλαγές στους κανονισμούς όλων των κατηγοριών GP στη διεύθυνση http://www.fim.ch/sec/documents/f_6141.pdf.

Racing Gossip

MOTOGP2 ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ

Επειδή τα Grand Prix είναι πλέον μια μεγάλη χαρούμενη (ισπανική) οικογένεια, οι Ίβηρες ανακοινώνουν όλως τυχαίως μια κατηγορία Moto2 στο εθνικό τους πρωτάθλημα

Δεν πρόλαβε να ανακοινωθεί η κατηγορία MotoGP2 και η ισπανική ομοσπονδία μοτοσυκλέτας RFME έσπευσε να εκδηλώσει το ενδιαφέρον της να φιλοξενήσει μια ανάλογη κατηγορία στο εθνικό πρωτάθλημα της χώρας. Δεν πέρασε καλά-καλά μια εβδομάδα από την ανακοίνωση της ομοσπονδίας και να'σου και η επίσημη εξαγγελία: Moto2, λέει, και καλούμε τους ενδιαφερόμενους να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους.

Ακόμη δεν έχουν γίνει γνωστές οι τεχνικές λεπτομέρειες, αλλά είναι σαφές πως αυτές θα βασίζονται εν πολλοίς στις προδιαγραφές που θα θέσει η FIM για τα MotoGP2 – οι οποίες επίσης βρίσκονται ακόμη σε ένα αρκετά γενικό στάδιο. Πίσω από αυτή την κίνηση, λοιπόν, βλέπουμε μια ξεκάθαρη συνέργεια που αποσκοπεί στο να δώσει ένα χώρο δοκιμών για όσους κατασκευαστές ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν στην κατηγορία που θα αντικαταστήσει τα δίχρονα GP250 από το 2011 και παράλληλα να μετρηθούν οι ικανότητες της κατηγορίας αυτής απέναντι στην SS600. Προφανώς εδώ θα γίνει και το 'fine tuning' των κανονισμών του παγκοσμίου.

Ήδη μαθαίνουμε πως έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον η ιαπωνική Moriwaki (η οποία έχει κατασκευάσει ένα πρωτότυπο βασισμένο στο CBR600RR) και μέχρι τις αρχές Απριλίου – όταν και θα εξαντληθούν όλα τα χρονικά περιθώρια για το στήσιμο της νέας αυτής σειράς – θα έχουμε μια πλήρη εικόνα για τους συμμετέχοντες κατασκευαστές.

Η BMW ΣΤΟ WEC 2009

Ανακοινώθηκε η σύνθεση της εργοστασιακής ομάδας με την οποία η BMW θα τρέξει από φέτος στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Enduro (WEC)

Με τρία δυνατά ονόματα στην σύνθεσή της η γερμανική εταιρεία θέλει να πατήσει γερά στα πόδια της από την πρώτη χρονιά συμμετοχής στο WEC. Ο βρετανός David Knight και οι δύο Φινλανδοί Juha Salminen και Marko Tarkkala θα είναι οι τρεις αναβάτες που θα αγωνιστούν υπό τη διεύθυνση του Berti Hauser για την επίσημη ομάδα BMW Motorrad Motorsports.

Οι Knight και Salminen είναι αμφότεροι Παγκόσμιοι Πρωταθλητές Enduro και δύο φορές νικητές του Μεγάλου Αμερικανικού Πρωταθλήματος Cross Country (GNCC), ενώ ο Tarkkala θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα ταλέντα της Φινλανδίας, έχοντας ήδη τερματίσει τρεις φορές δεύτερος στην κατηγορία Enduro 3 του WEC. Αναμφίβολα η BMW μπαίνει στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα με βλέψεις για την κορυφή.

Παράλληλα, η ομάδα θα πλαισιωθεί με έναν εκ των Anders Eriksson, Simo Kirssi και Jeff Goblet (αναβάτες της BMW στο πρωτάθλημα Cross Country όπου δοκιμάστηκε καθ' όλη τη διάρκεια του 2008 το G450X), ενώ άλλοι δύο αναβάτες, οι Andreas Lettenbichler και Gerhard Forster, θα τρέξουν τη μοτοσυκλέτα της BMW σε αγώνες Extreme Enduro. Τέλος, η BMW ανακοίνωσε πως και φέτος θα συμμετάσχει στο αμερικανικό πρωτάθλημα GNCC.

SILVERSTONE ANTI DONINGTON

Φέτος είναι η τελευταία χρονιά του Donington στο καλεντάρι των GP – και γι' αυτό τα χώνει κανονικότατα στη Dorna

Ανάμεσα στις δύο βρετανικές πίστες υπάρχει μια άτυπη 'κόντρα' η οποία ξεκίνησε όταν ανακοινώθηκε πως η F1 δεν θα τρέχει πια στην πίστα του Silvestone (εικονιζόμενη). Αμέσως οι υπεύθυνοι του Donington Park έσπευσαν να αναζητήσουν χρήματα ώστε να αναβαθμίζουν τη δική τους πίστα και να 'κλέψουν' το βρετανικό αγώνα. Οι υπεύθυνοι του Silverstone πάντως έχουν ήδη ρεφάρει παίρνοντας αυτοί τη βρετανική θέση στο καλεντάρι των GP, από τη σεζόν του 2010 και με συμβόλαιο για πέντε χρόνια. Και οι 'χαμένοι' της υπόθεσης τα χώνουν στη Dorna γιατί "δεν μας έδωσαν ευκαιρία να ανανεώσουμε τη μεταξύ μας συμφωνία, απλά πήγαν και υπέγραψαν με το Silverstone…"

Στο μεταξύ η πίστα του Donington προβλέπεται να αλλάξει αρκετά παίρνοντας μια στροφή προς τη F1 – συγκεκριμένα θα μεγαλώσει σε μήκος και να αυξήσει κατά πολύ την ευθεία της. Υπάρχει μόνο ένα πρόβλημα: επένδυση 100 εκατομμυρίων ευρώ εν μέσω οικονομικής κρίσης;

Στο μεταξύ, η ανακοίνωση του Donington Park υπενθυμίζει σε όλους τους βρετανούς τους αγώνες WSBK και BSB που φιλοξενεί, για να μην ξεχνιόμαστε.

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Δεν επέστρεψα για να κερδίσω, αλλά για να απολαύσω την οδήγη
η αυτοπεποίθηση και μερικά μικρά πράγματα που σε κάνουν πιο γρ

Sete Gibernau, αναβάτης Onde 200

«Είμαστε αντίπαλοι πολύ καιρό και πάντα με
πακέτο από μένα. Φέτος έχουμε ίδιες μοτοσυκλέτες και λάστ

Andrea Dovizioso, αναβά

«Μου αρέσουν αρέσουν τα SBK, τα παρακολουθώ σαν τρε
ξω έναν αγώνα εκεί, αλλά θα ήθελα πολύ να προκ

Valentino Ros

«Μας αρέσει πολύ αυτή η ιδέα, ο Bayliss είναι έτοιμος

Davide Tardozzi, διευθυντής Ducati Xerox WSB

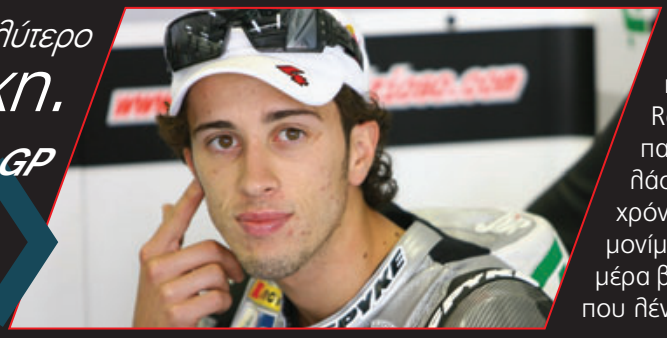
«Έχω σταματήσει να προπονούμαι και θα ήθε-
λα ένα εκατομμύριο ευρώ ως κίνητρο.
Γι' αυτό και δε νομίζω πως θα γίνει..."

Troy Bayliss, παγκόσμιος πρωταθλητής SBK 2008

ση. Μου λείπει
ήγορο.
0 MotoGP

Συνειδητοποίηση μετά τις τελευταίες δοκιμές των GP; Ή απλά ένας Sete ωριμότερος, συνετότερος και δη σοφότερος; Όπως και να έχει, ο ισπανός σπεύδει να δηλώσει πως υπολείπεται πολύ της κατάστασης στην οποία αποχώρησε το 2006 και συμπληρώνει πως θέλει πολλή δουλειά για να ξαναφτάσει εκεί – αν ξαναφτάσει… Στο μεταξύ και τότε δεν κέρδιζε…

κέρδιζε, μα πάντοτε είχε καλύτερο
τιχα, θα είναι ωραία ***μάχη.***
τής Repsol Honda MotoGP



Οι μανατζαραίοι να θέλουν να κρατήσουν τις θερμοκρασίες υπό έλεγχο, στόχος εφικτός καθώς αμφότεροι οι αναβάτες της Repsol Honda είναι λογικά και ψύχραιμα παιδιά. Αναμφίβολα όμως, όταν τρως τη λάσπη ενός συγκεκριμένου ανθρώπου επί χρόνια, σε όλες τις κατηγορίες, έχοντας μονίμως υποδεέστερο εξοπλισμό και μια μέρα βρίσκεσαι δίπλα του, ε τότε είναι αυτό που λένε οι αμερικάνοι: payback time…

λός. Δεν ξέρω αν θα μπορέσω ποτέ να τρέ-
αλέσω τον Bayliss στην ***πίστα…***
ssi, αναβάτης FIAT Yamaha MotoGP

Η δήλωση που άναψε τη φωτιά. Είπε κι αυτός μια κουβέντα (που πιθανότατα την εννοεί) και όρμηξαν όλοι να βγάλουν τις αποδόσεις στο στοίχημα. Μερικές φορές έχω την εντύπωση πως δίχως αυτόν τον μαρκετινίστικο χαμό των ΜΜΕ, ίσως να ήταν πιο απλό να βρεθούν αυτοί οι δύο τεράστιοι πρωταθλητές σε μια πίστα με R1 και 1098 να το γλεντούν.

"
.
K

Ορίστε, σιγά μην έχανε ο ιταλός την ευκαιρία για μια γερή δόση δημοσιότητας. Εννοείται πως η Ducati είναι έτοιμη για μια μονομαχία στο δικό της χωράφι, με τον αναβάτη που μόλις σήκωσε την κούπα των SBK, απέναντι στον μεγαλύτερο αναβάτη όλων των εποχών που πριν μερικά χρόνια προσέφερε μια ξεκάθαρη χυλόπιτα στη Ducati. Πλημμύρισε ο κόσμος συμβολισμό…

Ναι φιλαράκι, για ένα μύριο θα δεχόμουν να τρέξω με τα πόδια εναντίον του και μάλιστα θα στοιχημάτιζα και υπέρ μου… Τώρα, αυτό εκτιμάται ως μια ατάκα-ταφόπλακα στην ιδέα ή μήπως ο αυστραλός βλέπει πως εύκολα θα μπορούσε να βγει αυτό το χρήμα από την (τρελή) δημοσιότητα που θα είχε μια τέτοια μονομαχία;

ebike.gr

the back

Απολογισμοί, βία, ορθογραφία και πολύ ποδήλατο. Και ξεδίνεις και κρατιέσαι σε φόρμα

BIKES IN THE FAST LANE

http://news.motorbiker.org/

Επιβίβαση στη Νορμανδία

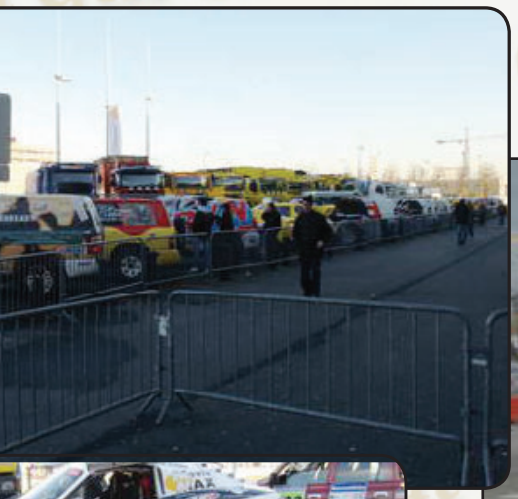
Καλωσορίσατε στη Χάβρη, γαλλιστί Le Havre, ένα λιμάνι στη Νορμανδική ακτή όπου το τεράστιο καραβάνι του ράλι Dakar 2009 συγκεντρώθηκε από όλη την Ευρώπη για να επιβιβαστεί στα πλοία που θα το μεταφέρουν στη Νότια Αμερική και συγκεκριμένα την Αργεντινή, όπου θα πάρει εκκίνηση στη νέα μορφή του – εξοστρακισμένου πια από την Αφρική – πιο διάσημου αγώνα Rally Raid.
Εκεί βρισκόταν και ο Mike Werner για να μας χαρίσει 44 φωτογραφίες από τα χεράκια του με όλον τον καλό κόσμο του Dakar κατά τις δύο μέρες τεχνικού ελέγχου που προηγήθηκε του απόπλου. Δείτε τις στη διεύθυνση http://news.motorbiker.org/blogs.nsf/dx/dakar-2009-photos-from-the-scrutineering.htm, για μια γεύση άμμου και περιπέτειας πριν αυτή αρχίσει στην άλλη άκρη του πλανήτη.

T.W.O (Αγγλία)

http://www.visordown.com/

Ναι, πάλι... VFR!

Σιγά μην ηρεμούσαμε... Κάτι τα υπονοούμενα που τεχνηέντως σκόρπισαν άνθρωποι της Honda στο Μιλάνο περί μιας νέας γκάμας V4 μετά το 2010, κάτι ο διακαής πόθος των αγγλικών περιοδικών μοτοσυκλέτας να ξεγεννήσουν ένα νέο VFR κι ας είναι ό,τι θέλει – V4, V5, V18 βρε αδερφέ – να που τσίμπησαν και οι γάλλοι τώρα και το έριξαν κι αυτοί στις φωτοσοπιές – ευκαιρία για εξώφυλλο.
Μετά από μια πενταετία φανταστικών αποκλειστικών πληροφοριών εξ Αγγλίας, το νέο σχεδιαστικό πόνημα ανήκει στους γραφίστες του Moto Revue, οι οποίοι απλά πήραν το κούφιο πρωτότυπο που φέτος περιέφερε η Honda ανά τα σαλόνια και προσπάθησαν να το κάνουν να μοιάζει με αληθινή μοτοσυκλέτα. Έχουν και τεχνικές πληροφορίες, αλλά ποιος ασχολείται με λεπτομέρειες τώρα; Η είδηση πήρε επιπλέον δημοσιότητα όταν έφτασε στα χέρια των συναδέλφων του T.W.O., οι οποίοι μέχρι τώρα είχαν την MCN να γελούν, μέχρι που βρήκαν νέο υλικό, από Γαλλία μεριά αυτή τη φορά. Θα κλείσουμε την "είδηση" λοιπόν με το γλαφυρότατο σχόλιο του άγγλου στην αναφορά της είδησης (http://www.visordown.com/motorcyclenews/view/new_honda_vfr_by_2010/6051.html\):
"Sorry French design blokes..."



AL.BER.TI

53

Cyclist.gr

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

Αγοράζοντας καινούριο ποδήλατο δρόμου Μέρος β'

Στο προηγούμενο τεύχος αναλύσαμε τους βασικούς παράγοντες της αγοράς ποδηλάτου δρόμου, καθώς και τα διάφορα υλικά κατασκευής σκελετών με τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του κάθε ενός. Συνεχίζουμε με τα υπόλοιπα, γιατί με ένα σκελετό μονάχα κανείς δεν πήγε μακριά.

Οι ταχύτητες του ποδηλάτου

Όποια και να είναι η επιλογή σας όσον αφορά το σκελετό του ποδηλάτου, η εμπειρία σας δεν θα είναι το ίδιο απολαυστική αν το σετ των ταχυτήτων το οποίο θα έχει το ποδήλατό σας δεν είναι το κατάλληλο. Ευτυχώς, υπάρχουν αρκετές επιλογές στο εμπόριο οι οποίες είναι κατάλληλες και για τις δικές σας ανάγκες.

Δίσκοι και Γρανάζια

Στο πίσω και στο μπροστά μέρος του ποδηλάτου υπάρχουν οδοντωτοί δίσκοι. Οι οδοντωτοί δίσκοι στο μπροστά μέρος ονομάζονται "δίσκοι" και βρίσκονται μπροστά στο δισκοβραχίονα, το μέρος του ποδηλάτου όπου εφάπτονται τα πετάλια. Οι δισκοβραχίονες έχουν δύο "δίσκους" και καμιά φορά και τρείς. Ο τρίτος και πιο μικρός εσωτερικός "δίσκος" χρησιμεύει σε πολύ ανηφορικές διαδρομές.

Οι οδοντωτοί δίσκοι στο πίσω μέρος του ποδηλάτου ονομάζονται "γρανάζια" ή, εάν αναφερόμαστε σε ολόκληρο το σετ των γραναζιών, ονομάζεται "κασέτα" ή "ελεύθερο". Η "κασέτα" εφάπτεται στην πίσω ρόδα του ποδηλάτου και, ανάλογα με το σετ των ανταλλακτικών που έχει το ποδήλατο, η κάθε "κασέτα" μπορεί να έχει από οχτώ έως δέκα γρανάζια.

Πόσες ταχύτητες έχει το ποδήλατο;

Για να βρούμε πόσες ταχύτητες έχει το ποδήλατό μας, αρκεί να πολλαπλασιάσουμε των αριθμό των μπροστινών δίσκων με τον αριθμό των γραναζιών που έχει η κασέτα μας στο πίσω μέρος του ποδηλάτου. Για παράδειγμα ένα μοντέλο με τρείς δίσκους μπροστά και μια "δεκαγράναζη" (δέκα γρανάζια) κασέτα πίσω σημαίνει ότι το ποδήλατο έχει 30 ταχύτητες, μια διαφορά στον αριθμό των ταχυτήτων αρκετά αισθητή αν σκεφτούμε ότι πριν από λίγα χρόνια τα ποδήλατα δρόμου είχαν μόνο 10 ταχύτητες!

Πόσες ταχύτητες είναι απαραίτητες εξαρτάται από το πώς και πού θα χρησιμοποιηθεί το ποδήλατο. Αν κάποιος είναι σε μια σχετικά καλή φυσική κατάσταση και ποδηλατεί σε δρόμους με ευθείες, ο διπλός δίσκος μπροστά και τα 8-10 γρανάζια πίσω είναι μια καλή επιλογή. Εάν όμως από την άλλη οι διαδρομές είναι αρκετά ορεινές, τότε ίσως ένας τρίτος δίσκος μπροστά να εξυπηρετήσει καλύτερα.

Οι ταχύτητες

Για να μάθετε περισσότερα για τις ταχύτητες και το πενταλάρισμα τους, πρέπει να γνωρίζετε λίγα πράγματα για τους δίσκους και τα γρανάζια. Σε αυτά αναφερόμαστε με τον αριθμό των δοντιών που έχει πάνω του κάθε ένα από αυτά. Έτσι, ορισμένες φορές θα διαβάσετε στα τεχνικά χαρακτηριστικά ενός ποδηλάτου για 39/53 δίσκους και 12-23 κασέτες. Αυτό σημαίνει ότι ο μπροστινός μικρός δίσκος έχει 39 δόντια και ο μεγάλος 53, ενώ η κασέτα πίσω έχει το μικρότερο γρανάζι με 12 δόντια και το μεγαλύτερο με 23. Για να βρείτε πόσα δόντια έχει κάθε γρανάζι και κάθε δίσκος θα πρέπει να τα μετρήσετε ένα-ένα. Συνήθως ο αριθμός των δοντιών αναγράφεται πάνω στα γρανάζια και τους δίσκους αλλά είναι δύσκολο να διαβαστούν λόγω της θέσης τους.

Οι αριθμοί

Μην αφήσετε τους αριθμούς να σας μπερδέψουν. Το μυστικό στην περίπτωση των ταχυτήτων είναι να θυμάστε ότι για τους μπροστά δίσκους, όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των δοντιών τόσο πιο δύσκολα θα κάνετε πετάλι. Όσο μικρότερος ο αριθμός των δοντιών τόσο πιο εύκολο θα είναι. Το ακριβώς αντίθετο ισχύει για τα πίσω γρανάζια. Όσο μεγαλύτερος ο αριθμός τόσο πιο εύκολο το πετάλι και αντίθετα. Γνωρίζοντας αυτούς τους κανόνες μπορείτε να καταλάβετε ότι το 39/23 (39 για τον δίσκο μπροστά και 23 για το γρανάζι πίσω) προσφέρει πολύ πιο εύκολο πενταλάρισμα από το 53/19 (53 για τον δίσκο μπροστά και 19 για το γρανάζι πίσω) σε μια ανηφορική διαδρομή.

Κασέτες

Θα πρέπει επίσης να αποφασίσετε ποια κασέτα είναι η καταλληλότερη για τις ανάγκες σας. Στον παρακάτω πίνακα θα βρείτε ορισμένες πληροφορίες που θα σας βοηθήσουν στην επιλογή σας.

Κασέτα	Για τί είναι καλή;
11 - 21	Δυνατούς, αθλητές, διαδρομές με ισιώματα
12 - 23	Δυνατούς, αθλητές, μικτές διαδρομές
12 -25	Συνδυασμός για διαδρομές με πολλές ανηφόρες
12 - 27	Ευκολότερο πετάλι σε ανηφορικές διαδρομές

Τροχοί και Ελαστικά

Πριν όχι πολλά χρόνια όταν κάποιος αγόραζε ένα καινούριο ποδήλατο δρόμου έπαιρνε ένα σχετικά καλό σετ τροχών με κάπως καλά στεφάνια, ακτίνες και κέντρα. Οι τροχοί αυτοί ήταν καλοί, αξιόπιστοι και δούλευαν σωστά. Δεν ήταν όμως κάτι το ιδιαίτερο που θα έκαναν το νέο σας ποδήλατο πιο... φανταχτερό.

Όλα αυτά έχουν αλλάξει. Σήμερα τα περισσότερα ποδήλατα έχουν τροχούς οι οποίοι είναι τεχνολογικά θαύματα. Πολύ πιο όμορφοι, πιο αεροδυναμικοί, ανθεκτικοί και πολύ πιο ελαφριοί. Ίσως αναρωτιέστε γιατί όλα αυτά έχουν σημασία.

Έχουν σημασία διότι όταν ένας τροχός είναι ελαφρύτερος, αυτομάτως βελτιώνεται η απόδοση του ποδηλάτου στην ανηφόρα, η επιτάχυνση του και ο χειρισμός του κατά την οδήγηση. Αυτό συμβαίνει διότι οι τροχοί είναι περιστρεφόμενο βάρος και αυτό το

cyclist.gr

αισθάνεται πιο πολύ ο ποδηλάτης. Στην πραγματικότητα, μερικά γραμμάρια λιγότερα σε ένα τροχό, μοιάζουν σαν μερικά κιλά λιγότερα στον ποδηλάτη. Επίσης, στο δρόμο είναι ένα πανέμορφο συναίσθημα, σαν να χάνεις ξαφνικά πέντε κιλά από το βάρος σου!

Στεφάνια

Τετράγωνα (Κανονικά) ή Αεροδυναμικά Στεφάνια;
Μια διαφορά ανάμεσα στους σημερινούς τροχούς είναι ο τύπος του στεφανιού. Υπάρχουν δύο βασική σχεδιασμοί στεφανιών. Το παραδοσιακό (τετράγωνο κόψιμο) στεφάνι και το αεροδυναμικό (τρίγωνο κόψιμο) στεφάνι.
Τα παραδοσιακά στεφάνια είναι ελαφριά, έχουν γρήγορη επιτάχυνση και είναι άνετα. Τα αεροδυναμικά στεφάνια είναι πιο σκληρά, έχουν μικρότερη αντίσταση στον αέρα και είναι λίγο πιο άκαμπτα (λιγότερο άνετα). Είναι πολύ σημαντικό να δοκιμάσετε και να "αισθανθείτε" τους τροχούς του ποδηλάτου σας πριν αποφασίσετε να τους αγοράσετε.
Όταν επιλέγετε στεφάνι ή έναν τύπο τροχού είναι σημαντικό να σκεφτείτε πού και πώς θα τους χρησιμοποιήσετε, όπως επίσης να λάβετε υπόψη σας και το βάρος σας. Για παράδειγμα, ένας ποδηλάτης 70 κιλών που κάνει κυρίως ποδηλασία αναψυχής σε πιο άγριες επιφάνειες θα προτιμούσε τα παραδοσιακά στεφάνια που παρέχουν μεγαλύτερη άνεση. Από την άλλη, ένας αθλητής 90 κιλών σε επίπεδες επιφάνειες δρόμου ίσως θα προτιμούσε καλύτερα την ακαμψία και ταχύτητα των αεροδυναμικών στεφανιών.
Σήμερα στην αγορά υπάρχουν πολλά σετ τροχών σχεδιασμένα για γενικές αλλά και ειδικές περιστάσεις και ανάγκες. Οι περισσότεροι χρησιμοποιούν τον ελάχιστο αριθμό ακτίνων (παραδοσιακοί τροχοί έχουν 32 ακτίνες), με συνέπεια να ελαττώνεται η αντίσταση του αέρα και να μειώνεται το βάρος του τροχού. Οι ελαφριοί αυτοί τροχοί είναι ιδανικοί για αναβάσεις. Οι αεροδυναμικοί τροχοί είναι λίγο βαρύτεροι και έχουν σχεδιαστεί για μικρότερη αντίσταση στον αέρα το οποίο προσφέρει μεγάλο πλεονέκτημα σε μεγάλες διαδρομές ή σε αγωνίσματα ατομικής χρονομέτρησης.

Ελαστικά

Οι εταιρίες ποδηλάτων χρησιμοποιούν μια ποικιλία από διαφορετικά ελαστικά στα ποδήλατα δρόμου και συνήθως τα λάστιχα αυτά είναι καλά για 1,500 μέχρι 3,500 χιλιόμετρα. Η διαφορά αυτή στα χιλιόμετρα εξαρτάται από το βάρος του ποδηλάτη, το στυλ ποδηλασίας του και το κατά πόσο το λάστιχο είναι το μπροστινό ή το πισινό. Γι' αυτό το λόγο είναι πολύ πιθανόν ότι δε θα έχετε κανένα πρόβλημα με τα λάστιχα που έρχονται μαζί με το ποδήλατο κατά την αγορά του.

Μπορείτε φυσικά να αναβαθμίσετε τα ελαστικά σας ανάλογα με τις ανάγκες σας. Μια σημαντική διαφορά ανάμεσα στους τύπους ελαστικών είναι ο τύπος του "χείλους" του ελαστικού. Τα "χείλη" βρίσκονται στις δύο άκρες του ελαστικού. Είναι αυτά τα μέρη που μπαίνουν μέσα, "γαντζώνουν" το στεφάνι και κρατάνε το λάστιχο πάνω σε αυτό. Τα πιο φτηνά λάστιχα χρησιμοποιούν συρμάτινα "χείλη", τα οποία φυσικά είναι και πιο βαριά (θυμηθείτε ότι το περιστρεφόμενο βάρος είναι πολύ σημαντικό). Καλύτερα μοντέλα ελαστικών χρησιμοποιούν "χείλη" από κέβλαρ.
Τα λάστιχα με κέβλαρ "χείλη" μπορούν επίσης να αναδιπλωθούν και είναι μια πάρα πολύ καλή αναβάθμιση αν αποφασίσετε να την κάνετε. Τα λάστιχα αυτά είναι πιο ακριβά, γι' αυτό να είστε προετοιμασμένοι να πληρώσετε και περισσότερα. Όμως το επιπλέον αυτό κόστος αξίζει αν επιθυμείτε την καλύτερη δυνατή απόδοση.
Ένας άλλος λόγος να αλλάξετε λάστιχα είναι το πλάτος τους. Το πλάτος των ελαστικών καθορίζει πόσο αέρα (πίεση) χρειάζεται ένα λάστιχο, το οποίο με τη σειρά του καθορίζει την "μαλακότητα" αυτών. Επίσης, το πλάτος επηρεάζει το χειρισμό του ποδηλάτου κατά την οδήγηση, την αντίσταση του δρόμου και την ανθεκτικότητα.
Θα βρείτε το μέγεθος των ελαστικών γραμμένο στα πλάγια του κάθε ελαστικού όπως «700 x XX», όπου XX υποδεικνύει το πλάτος του ελαστικού σε χιλιοστά (το 700 αναφέρεται στην εξωτερική διάμετρο του ελαστικού σε χιλιοστά, το οποίο είναι ευρωπαϊκό standard και ονομάζεται 700c). Στον παρακάτω πίνακα θα βρείτε κάποια συγκριτικά στοιχεία μεταξύ των διαφόρων μεγεθών των ελαστικών και για τι είναι κατάλληλο το κάθε ένα από αυτά:

Μέγεθος	Για τί είναι καλό;
700 x 20	Λεπτό, κυρίως για αγωνίσματα ατομικής χρονομέτρησης και ελαφρούς ποδηλάτες
700 x 23	Κανονικό, για τις περισσότερες περιπτώσεις, άσκηση αναψυχής και αγώνες
700 x 25	Πιο παχύ, πιο ανθεκτικό, μεγαλύτερη απορρόφηση κραδασμών
700 x 28	Παχύ, πολύ ανθεκτικό, ιδανικό για tour, μετακίνηση, πιο σωματώδης ποδηλάτης

Σετ ανταλλακτικών

Οι τρεις εταιρίες που κατασκευάζουν ανταλλακτικά για ποδήλατα δρόμου είναι η Shimano, η SRAM και η Campagnolo. Η κάθε μια από αυτές τις εταιρίες προσφέρουν διαφορετικές σειρές ανταλλακτικών. Κάθε σειρά (σετ) αποτελείται από:

- φρένα
- κέντρα τροχών
- αλυσίδα
- κασέτα (πίσω γραναζιών)
- μεσαία τριβή
- δίσκους
- πετάλια
- οπίσθιο ντεραγιέρ
- εμπρόσθιο ντεραγιέρ
- μανέτες και λεβιέδες ταχυτήτων
- ποτήρια πιρουνιού (δεν συμπεριλαμβάνονται πάντα)
- λαιμός σέλας (δεν συμπεριλαμβάνεται πάντα)

Όσα περισσότερα λεφτά διαθέσετε, τα ανταλλακτικά γίνονται ελαφρύτερα και, στην περίπτωση των κέντρων, ποτηριών, πεταλιών και δισκοβαχιόνων, με πολύ λιγότερες τριβές. Οι καλύτερες σειρές φρένων και ταχυτήτων είναι επίσης πιο λειτουργικές από τις υπόλοιπες, αν και εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι με τις σημερινές τεχνολογίες ακόμα και τα ανταλλακτικά για τους αρχάριους (entry level) είναι πάρα πολύ καλής ποιότητας και λειτουργούν χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα.
Η ερώτηση είναι λοιπόν, πώς κάποιος αποφασίζει ποιά σειρά είναι η καταλληλότερη; Κατά τη γνώμη μας είναι όλα θέμα τιμής,

Cyclist.gr

χαρακτηριστικών που προσφέρει κάθε σειρά, και κατά πόσο οι ανάγκες μας καλύπτονται από αυτά τα χαρακτηριστικά (για παράδειγμα, βάρος, αριθμός ταχυτήτων, εμφάνιση, ποιότητα). Συνήθως μπορούμε να επικεντρωθούμε σε μια-δύο σειρές και σε αυτό το σημείο ο καλύτερος τρόπος επιλογής είναι να δοκιμάσουμε και να συγκρίνουμε ποια είναι η καταλληλότερη σειρά για εμάς.
Εμείς για να σας βοηθήσουμε με το "τι είναι τι" όσον αφορά τις καινούριες σειρές ανταλλακτικών σας παρουσιάζουμε τον παρακάτω πίνακα:

Επίπεδο ποδηλάτη	**Σειρά**	**Σχέσεις ταχυτήτων**	**Παρατηρήσεις**
CAMPAGNOLO			
Αρχάριος	Mirage	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια: 9	Καλή λειτουργία, μερικά ανταλλακτικά είναι από ατσάλι.
Λάτρης ποδηλάτου	Veloce	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια: 9	Καλή λειτουργία, λιγότερα ανταλλακτικά από ατσάλι, καλύτερο φινίρισμα.
Σοβαρότερη ενασχόληση	Daytona	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια:9-10	Λογική τιμή για κασέτα 10 γραναζιών
Αγωνιστικό	Chorus	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια:9-10	Ποιότητα και φινίρισμα σχεδόν ίδια με τη Record
Επαγγελματικό	Record	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια:9-10	Η πιο ελαφριά σειρά στον κόσμο
SHIMANO			
Αρχάριος	Sora	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια: 8	Μερικά ανταλλακτικά από ατσάλι, πολύ καλά φρένα και αλλαγές ταχυτήτων.
Λάτρης ποδηλάτου	Tiagra	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια: 9	Λιγότερα ατσάλινα ανταλλακτικά
Σοβαρότερη ενασχόληση	105	Δίσκοι: 2 ή 3 Γρανάζια: 10	Πολύ καλή τιμή, "κούφια" (και πιο ελαφριά) μεσαία τριβή
Αγωνιστικό	Ultegra	Δίκοι: 2 ή 3 Γρανάζια: 10	Ποιότητα σχεδόν σαν τη Dura-Ace με "κούφιους" και τους δισκοβραχίονες
Επαγγελματικό	Dura-Ace	Δίκοι: 2 ή 3 Γρανάζια: 10	Υπέρ ελαφριά, σειρά των επαγγελματιών
SRAM			
Αγωνιστικό	Rival	Δίκοι: 2 Γρανάζια: 10	Πανάλαφρη σειρά για αγωνιστική ή επαγγελματική χρήση
Επαγγελματικό	Force	Δίκοι: 2 Γρανάζια: 10	Εξαιρετικά χαμηλό βάρος μέσω εκτεταμένης χρήσης ανθρακονημάτων

Χρήσιμες συμβουλές

Τώρα που έχετε μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για το πώς να αποφασίσετε ποιο ποδήλατο είναι το καταλληλότερο για σας, το μόνο που απομένει είναι να επισκεφτείτε το κοντινότερο κατάστημα ποδηλάτων και να κάνετε το όνειρό σας πραγματικότητα. Λίγο πριν πάτε στο κατάστημα όμως σας παρέχουμε κάποιες τελευταίες χρήσιμες συμβουλές για την αγορά του ποδηλάτου σας.

Αγοράστε μια φορά. Θα σας στοιχίσει φθηνότερα αν αγοράσετε τώρα το ποδήλατο που σας αρέσει με τα ανταλλακτικά που σας αρέσουν από το να αγοράσετε κάτι που θα πρέπει να το αναβαθμίσετε αργότερα.
Αγοράστε ένα ποδήλατο που είναι στα μέτρα σας και όχι ένα ποδήλατο που έχει απλώς μια καλή τιμή.
Αναρωτηθείτε αν η τιμή του ποδηλάτου που αγοράζετε είναι "πολύ καλή για να είναι αληθινή". Οι κατασκευαστές προσπαθούν όσο μπορούν να προσφέρουν καλή ποιότητα σε λογικές τιμές, αλλά ας μη ξεχνάμε ότι κάνουν και εμπόριο που σημαίνει ότι πρέπει να πουλήσουν. Μερικές φορές ανταλλακτικά ή σκελετοί χαμηλότερης ποιότητας συνδυάζονται έτσι ώστε ένα ποδήλατο να μπορεί να πουληθεί σε χαμηλή τιμή. Αν ένα ποδήλατο σας φαίνεται ότι είναι πολύ ακριβότερο από ότι λέει η τιμή του μη διστάσετε να εκφράσετε την απορία σας για το θέμα και να ρωτήσετε το κατάστημα στο οποίο απευθύνεστε.
Διαλέξτε πρώτα τα χαρακτηριστικά και τα ανταλλακτικά που θέλετε να έχει το ποδήλατό σας και στη συνέχεια κοστολογήστε το. Έτσι θα δείτε αν η απόδοση και η ποιότητα που ζητάτε έρχεται σε συμφωνία με την τσέπη σας.
Ετοιμαστείτε να ξοδέψετε λίγα παραπάνω από όσα μπορεί να υπολογίζετε. Ο λόγος είναι ότι μαζί με το καινούριο σας ποδήλατο θα χρειαστείτε και κάποια απαραίτητα αξεσουάρ όπως ένα παγούρι νερού, μια τρόμπα, ένα κομπιουτεράκι (για το χιλιόμετρα) και, φυσικά, ένα κράνος για την ασφάλειά σας.

Speedbisc
SECURITY

κείμενο: Γιάννης Αβούρης **φωτό:** Icycling.gr

Όσα θέλατε να μάθετε για τα ελαστικά MTB

Μέρος α'

Ολόγος για τα ελαστικά (σώτρα), τα παπούτσια του ποδηλάτου μας. Ένα από τα αναλώσιμα που θα αλλάξουν αρκετές φορές (αντίθετα π.χ. με ένα λαιμό τιμονιού). Έτσι θα έχουμε τη δυνατότητα να δοκιμάσουμε διαφορετικές επιλογές μέχρι να βρούμε την χρυσή τομή ανάμεσα σε ένα σωρό παράγοντες. Όπως και τα παπούτσια της γκαρνταρόμπας υπάρχουν διαφορετικά λάστιχα για κάθε χρήση. Τριβή κύλισης, ανθεκτικότητα, κράτημα φρενάρισμα και πολλά ακόμα συνθέτουν μια εικόνα σημαντική, με μεγάλες ευκαιρίες και πιθανές πατάτες. Κάποιοι από μας πελαγώνουν τόσο με τις επιλογές που αναδιπλώνονται σε μία χωρίς να έχουν ανακαλύψει όλες τις δυνατότητες που τους δίνει ένα λάστιχο στα μέτρα τους.

Διαστάσεις προφίλ

Αυτή είναι η πρώτη κατηγοριοποίηση των ελαστικών. Αναφέρεται σε ίντσες ύψους του πλαϊνού τοιχώματος. Η συνηθέστερη επιλογή για XC είναι η 2.1", (2.1 ίντσες πλάτος. 1 ίντσα = 2.54cm) Αν μικρύνουμε το προφίλ θα έχουμε και μικρότερη επιφάνεια ελαστικού να πατάει στην άσφαλτο. Αυτά σημαίνουν καλύτερη κύλιση, λιγότερο βάρος, μικρότερη συλλογή λάσπης και περισσότερος χώρο περιστροφής, μεγαλύτερες πιέσεις και λιγότερη άνεση. Σίγουρα αυτή η επιλογή προορίζεται για πιο "στρωτά" τερέν. Αντίθετα, μεγαλύτερα προφίλ θα έχουν μεγαλύτερη αδράνεια και τριβή στο έδαφος προσφέροντας από την άλλη περισσότερη πρόσφυση, καλύτερη απόσβεση, προστασία από snake bites αλλά και επιλογή να παίξεις με μικρότερη πίεση.

Βλέποντας διάφορα ελαστικά 2,1 θα παρατηρήσουμε πως η εμφανισιακή διάσταση διαφέρει. Αυτό οφείλεται κυρίως στα τακούνια που έχει επιλέξει ο κάθε κατασκευαστής για να ντύσει το ελαστικό. Έτσι θα μπορούσα να επιλέξω ένα Continental Explorer 2.2" για πίσω στο hard tail μου ώστε να προσφέρει λίγη άνεση στη μέση μου χωρίς να ανεβάζει συνολικά την τριβή αφού έχει ρολαριστή χάραξη και μικρά τακούνια. Το εμπρός θα μπορούσε να αλλάξει σε ένα Kenda Nevegal που έχει μεγάλα τακούνια για 2.1 (συν την ανάρτηση) αλλά δίνει περισσότερη πρόσφυση, όρθιο ή σε κλίση, προσθέτοντας τριβή εκεί που βαραίνει λιγότερο: μπροστά.

TPI

Αυτός ο δείκτης αναφέρεται στις αρχικές ίνες ανά ίντσα (Threads Per Inch) του υφάσματος πάνω στο οποίο "φοριέται" το πέλμα. Όσες περισσότερες οι ίνες, τόσο πιο γρήγορο στην κύλιση, ελαφρύ και καλό στο κράτημα είναι το ελαστικό. Όσο λιγότερες, τόσο πιο άκαμπτο και ανθεκτικό το ελαστικό (αλλά και φθηνότερη η κατασκευή του). Όχι σπάνια, εταιρείες βγάζουν το ελαστικό τους σε διαφορετικά tpi για να επιλέξει ο "ψαγμένος" αναβάτης τα χαρακτηριστικά που επιθυμεί.

Tubeless και ζουμιά

Τεχνολογία με μικρότερο βάρος και μεγαλύτερη ελαστικότητα στο πέλμα. Αρκετά διαφημίζονται ως "αυτοεπισκευαζόμενα" καθώς το ζουμί που χύνεται (ερχόμενο σε επαφή με τον αέρα) στερεοποιείται και κλείνει την τρύπα. Αν η τρύπα όμως δεν κλείσει τότε η τύχη σας τελειώνει και η τοποθέτηση σαμπρέλας θα εξελιχθεί σε βρώμικη και χρονοβόρα διαδικασία.

Πιέσεις-βάρος-διαστάσεις-πέλμα-τερέν

Εδώ ψάχνουμε για την ισορροπία ανάμεσα σε ταχύτητα και πρόσφυση. Ανάμεσα σε απόσβεση και σκασίματα. Κερδίζεις το ένα -> χάνεις το άλλο. Η πίεση που θα βάλουμε σε ένα νέο ελαστικό δεν είναι απαραίτητα αυτή που είχαμε και στο προηγούμενο. Εδώ δεν υπάρχει κανόνας για να λύσει την περίπλοκη συνάρτηση και θα πρέπει να καταφύγουμε στην δοκιμή επί πραγματικών συνθηκών. Ξεκινάμε τη βόλτα με μεγάλη πίεση (αφού έχουμε και ανηφόρα μπροστά μας) και κατεβάζουμε ανά 2/3 psi τη φορά για να βρούμε την καλύτερη πίεση για εμάς στο συγκεκριμένο τερέν. Όταν αρχίζει να χαλάει η συνταγή τότε ξέρουμε πως περάσαμε το όριό μας. Όσο πιο στρωτό είναι το έδαφος και με κάθετη πρόσφυση (μπερμ) τόσο περισσότερη πίεση βάζουμε για να μειώσουμε τις τριβές. Δοκιμάζοντας πιέσεις στο πεζοδρόμιο δεν θα μου δώσει σωστή εικόνα για την ανεκτικότητα σε ρίζες υπό στροφή πχ. Μια κατευθυντική χάραξη σε πέλμα θέλει περισσότερη πίεση από ένα "griparιστό" λάστιχο για να αναδείξουν και τα δύο τις αρετές τους.

Χάραξη-τερέν-τρόπος οδήγησης

Οι μαλακές γόμες γαντζώνουν σε στροφή δίνοντάς σου περισσότερο περιθώριο για ταχύτητα εκεί. Αυξάνουν όμως τις τριβές κουράζοντας πόδια και καρδιά γρηγορότερα. Θα έχεις αρκετή δύναμη να πας γρήγορα ώστε να αξιοποιήσεις την παραπάνω πρόσφυση; Πιο συγκεκριμένα στους αγώνες σιρκουί της Σαλαμίνας (http://mtb.opencup.gr/) , ο Α. Μαρτίνος έχει συνθέσει μια απαιτητική χάραξη που ζητά τεχνικές ικανότητες. Ο "Bezas44" με αρκετή δύναμη στα πόδια θα μπορούσε να αξιοποιήσει την πρόσφυση των Kenda Nevegal για να βελτιώσει το χρόνο του. Εγώ δεν θα τα επέλεγα γιατί με κουράζουν και όταν φτάνω στα τεχνικά δεν έχω πια αρκετή ταχύτητα. Ακόμα κι αν ευχαριστηθώ την πρόσφυσή τους δεν θα καλύψω το κενό του χρόνου. Άλλα πάλι ελαστικά επιστρατεύουν διαφορετικές γόμες με σκληρό κέντρο και μαλακό πλαϊνό. Έτσι κερδίζουν και σε ρολάρισμα και σε διάρκεια ζωής θυσιάζοντας λίγο από την κάθετη πρόσφυσή τους για τεχνική ανηφόρα, φρενάρισμα με τα δόντια, καταβάσεις κλπ.

Πάχος τακουνιών και ελαστικού

Και τα δύο θα δώσουν βάρος. Τι έχουν να αντιπροτείνουν; Τα παχιά αραιά τακούνια διεισδύουν στο έδαφος για πρόσφυση. Σε μια λασπώδη κατωφέρεια είναι βασιλιάδες αλλά τι γίνεται στην υπόλοιπη διαδρομή; Επίσης παρόλο που έχουμε περισσότερο υλικό για φάγωμα όταν φαγωθούν στο μισό δημιουργούν μια μεγάλη επιφάνεια επαφής με το έδαφος αυξάνοντας κατακόρυφα την τριβή. Ακόμα τα μεγάλα τακούνια είναι πιο ανθεκτικά σε "βραχόκηπους" τύπου Υμηττού (rock gardens) και φουίτ.

Σχεδίαση χάραξης

Απλοποιώντας τα άπειρα σχέδια μπορούμε να τα βάλουμε στην παρακάτω κλίμακα:

- Ελαστικά αγωνιστικά: Κεντρικά τακούνια σε ευθεία με μικρές ή καθόλου αποστάσεις μεταξύ τους. Πλαϊνά λίγο πιο μεγάλα και εξέχοντα. Σοφή επιλογή για πατημένο χώμα.
- Ελαστικά βόλτας: Τακούνια μεσαίου μεγέθους σχετικά αραιά.
- Ελαστικά κρατήματος: Αραιά τακούνια μεγάλου μεγέθους. Εδώ έχουμε και την καλύτερη αποβολή λάσπης.

Όταν φορεθεί το λάστιχο σε τροχό και περιστραφεί τότε μπορούμε να δούμε την κατευθυντικότητα που δημιουργούν τα τακούνια. Εικόνα που δεν είναι πάντα ορατή με το λάστιχο στατικό. Γενικά στο μπροστινό είναι σημαντικό το κράτημα στις στροφές και το φρενάρισμα ενώ για πίσω ζητάμε φρενάρισμα στην ευθεία και καλό ρολάρισμα. Αυτός είναι ο λόγος που κάποιες εταιρείες ή κάποιοι αναβάτες καταλήγουν σε διαφορετική χάραξη εμπρός και πίσω. Στο ίδιο σκεπτικό μερικά μοντέλα φορτώνονται με διαφορετική φορά εμπρός και με διαφορετική πίσω δείχνοντας τις αντίστροφες απαιτήσεις εμπρός και πίσω.

Διπλωτά και συρμάτινα

Αναφερόμαστε στην ενίσχυση που έχει το ελαστικό για να μένει μέσα στην ζάντα. Τα διπλωτά φέρουν κορδόνια από Kevlar ενώ τα συρμάτινα έχουν… σύρμα. Γενικά έχουν επικρατήσει τα Kevlar καθώς παρά την ακριβότερη τιμή τους προσθέτουν λιγότερο βάρος στο πιο σημαντικό -από πλευράς βάρους- σημείο του ποδηλάτου: την περίμετρο των τροχών. Μόνο σε DH θα δούμε την συρμάτινη έκδοση να αποκτά θαυμαστές καθώς εκεί αλλάζει το τερέν και η ασφάλεια.

Προστασία από τρυπήματα

Κανείς δεν θέλει να πάθει λάστιχο. Αλλά ένα ατρύπητο ελαστικό θα ήταν τόσο άκαμπτο και βαρύ που κανείς δεν θα ήθελε να το καβαλήσει. Στην αγορά βρούμε διάφορες τεχνολογίες για αυτό το θέμα που ακολουθούν οι εταιρείες για να ανταπεξέλθουν σε αυτό το αίτημα. Εσωτερικό ελαστικού snake skin, λεπτό στρώμα από Kevlar στο εσωτερικό του κελύφους, διαφορετική γόμα στην μέση είναι μερικές από αυτές. Εδώ συγκαταλέγεται και η φακαρόλα. Κωμική λέξη για τον γραμμαριοφάγο. Μια λωρίδα χοντρού ελαστικού παρεμβάλλεται ανάμεσα σε ελαστικό και σαμπρέλα για να ενισχύσει την αντοχή σε τρυπήματα. Δεν είναι πανάκεια αλλά το κοντινότερο μέρος εξάσκησης είναι ναρκοπέδιο από αγκάθια τότε η φακαρόλα θα μπορούσε να φέρει τη λύση.

Οδηγώ φυλάγοντας τα λάστιχά μου

Αν βλέπω πως πάω να χτυπήσω snake bite (=το στεφάνι του τροχού χτυπά σε κάποια πέτρα / ρίζα / γωνία τρυπώντας τη σαμπρέλα) τότε: α) Κοιτάζω τη γραμμή διαφυγής, β) Πιέζω και τραβάω τον κάθε τροχό για να περάσει από πάνω, γ) Κάνω bunny hop, δ) Πατάω φρένο, ε) Προσεύχομαι.

Ο ήλιος και οι ρίζες

Τα ελαστικά μας δεν τα πάνε καλά με τον ήλιο. Θα πρέπει να τα φυλάω μακριά από αυτόν για να μην τα καταστρέφει. Λίγες καλοκαιρινές μέρες είναι αρκετές! Με την ηλιακή ακτινοβολία επιταχύνεται η γήρανση του ελαστικού. Χημικά αυτό σημαίνει πως θείο προστίθεται στις ενώσεις άνθρακα. Σαν αποτέλεσμα το ελαστικό χάνει την ελαστικότητά του. Πρακτικά μπορώ να αναγνωρίσω ένα πολυμερισμένο ελαστικό από τα μικρά σκισίματα σε μέγεθος τρίχας που γραμμώνουν περιμετρικά τα τακούνια ή στο προφίλ του ελαστικού. Τότε λέμε πως το λάστιχο έχει "ριζιάσει" και είναι πρακτικά τελειωμένο. Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τα "ζόμπι" μας για καμιά προπόνηση σε περίοδο ισχνών αγελάδων αλλά καλό θα είναι να ψάξουμε για τα επόμενα ελαστικά μας.

Σαμπρέλες-βάρος-πάχος-υλικό-ταλκ-μπαλώματα

Μεγάλη γκάμα για να διαλέξεις. Από τις απλές με τα €3 μέχρι τις ενισχυμένες σε πολλαπλάσια τιμή. Οι βελτιωμένες έχουν μικρότερο βάρος και καλύτερη απόσβεση χάρη στα υλικά κατασκευής τους (πχ latex). Εκτός από εφεδρική σαμπρέλα συνιστάμε να έχετε και μπαλώματα. Τα περισσότερα τρυπήματα επισκευάζονται με μπαλώματα αλλά δεν νομίζω να κουβαλάτε πρόθυμα 5 σαμπρέλες σε κάθε βόλτα για προληπτικούς λόγους. Στην αγορά θα βρείτε αυτοκόλλητα μπαλώματα. Είναι πιο γρήγορα αλλά έχουν μικρότερη διάρκεια ζωής και αν ακουμπήσει δάχτυλο επάνω στην κόλλα τότε χάνουν την ικανότητά τους εντελώς! Μερικοί αναβάτες επιλέγουν μεγαλύτερων διαστάσεων σαμπρέλες (2.1 - 2.35 αντί της 1.9 - 2.1) για να έχουν πιο χοντρή σαμπρέλα. Προφανώς αφού δεν τεντώνει προκειμένου να γεμίσει το ελαστικό, παραμένει με τα τοιχώματά της πιο χοντρά. Τέλος, προτείνουμε να βάζετε λίγο ταλκ στο εσωτερικό του ελαστικού σας για να μην κολλάει η σαμπρέλα και να παίρνει καλύτερα τη θέση της. Θεωρητικά μειώνεται και η αντίσταση κύλισης έτσι, αφού σε κάθε πεταλιά μας επί ανωμάλου τερέν δεν έχουμε να υπερνικήσουμε -συν τοις άλλοις- την τριβή μεταξύ ελαστικού και σαμπρέλας...

Ανακύκλωση παλιών ελαστικών

Έχετε δει κάτι μπλε κάδους; Ε! μην τα πετάτε λοιπόν στις χωματερές αλλά δώστε τα για ανακύκλωση. Αλλιώς σε κάποιο βουλκανιζατέρ.

Τελικό τεστ στην πράξη

Όλα όσα είπαμε είναι θεωρητικά και εκρέουν από την εμπειρία του γράφοντα. Σκοπός ήταν να δοθεί καλύτερη εικόνα του τι κάνει τι και να σας προετοιμάσει να "δείτε" περισσότερα πράγματα την επόμενη φορά που θα αλλάξετε τα ελαστικά σας. Μη τα λυπάστε, είναι αναλώσιμα. Φάτε τα – λιώστε τα και πάρτε άλλα.

Μάνος Κάτσουλας

Εσείς τί κάνατε τη χρονιά που πέρασε; Και τί σκοπεύετε να κάνετε μέσα στο 2009; Ο Μάνος κάνει έναν προσωπικό απολογισμό, γκρινιάζοντας λιγάκι για να δικαιολογήσει και τον τίτλο της στήλης

Με το βλέμμα μπροστά

Οι αμερικάνοι, ανάμεσα στα πολλά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, έχουν ένα έθιμο που το ονομάζουν "New Year's Resolutions". Περιέργως, δεν έχει να κάνει με τις νέες μεγαλύτερες αναλύσεις που θα έχουν οι TFT οθόνες που θα αγοράσουν τη χρονιά που έρχεται, αλλά με τις αλλαγές που θέλουν να κάνουν μέσα στην επόμενη χρονιά. Οι πρώτες θέσεις για τις επιλογές είναι, αν μη τι άλλο, προβλέψιμες. Χάσιμο βάρους, νέα δουλειά, περισσότερος χρόνος με φίλους και οικογένεια, κόψιμο αλκοόλ και τσιγάρου, κλπ κλπ κλπ.

Σαν ιδέα δεν είναι καθόλου κακή, αλλά για να δουλέψει στην πράξη πρέπει να ρίξεις μια καλή ματιά στη χρονιά που πέρασε και, πάνω απ' όλα, να είσαι αντικειμενικός. Πώς πήγε λοιπόν το 2008; Θα ήταν εύκολο να το απορρίψω με δεδομένες τις φασαρίες εντός της χώρας και τη γενικότερη οικονομική ύφεση, αλλά αυτό θα σήμαινε ότι θα παράβλεπα κάτι που απλά δεν παραβλέπεται:

Τον Απρίλιο του 2008 καταφέραμε να κάνουμε πράξη μια ιδέα που τριβόλιζε στο μυαλό μας αρκετά χρόνια, το PDF της οποίας διαβάζετε αυτή τη στιγμή. Και αυτό, παρ' όλες τις δυσκολίες, τις αναποδιές και τις καθυστερήσεις δε θα το άλλαζα με τίποτα, οπότε πάμε παρακάτω.

Στη διάρκεια του έτους, αποχωρίστηκα το πολυαγαπημένο μου R6, βλέποντάς το μάλιστα να ταλαιπωρείται – και φυσικά να ταλαιπωρεί καθότι πιστεύει στην ισότητα, τον εμπορικό διευθυντή του eBike και τον Αθηναϊκό μας φωτογράφο. Για να λέμε του στραβού το δίκιο, ο κύριος Νομικός παραδέχθηκε προς τιμήν του ότι το R6 ήταν εξίσου, αν όχι περισσότερο, άνετο με το F4 που είχε μόλις πουλήσει, και φυσικά ο Άγγελος της Honda που είναι πανταχού παρών τον άκουσε και τον καταράστηκε να οδηγεί ένα Innova από τα τελευταία τα ψεκαστά, που δε σφυρίζει και το ταμπούρο πίσω.

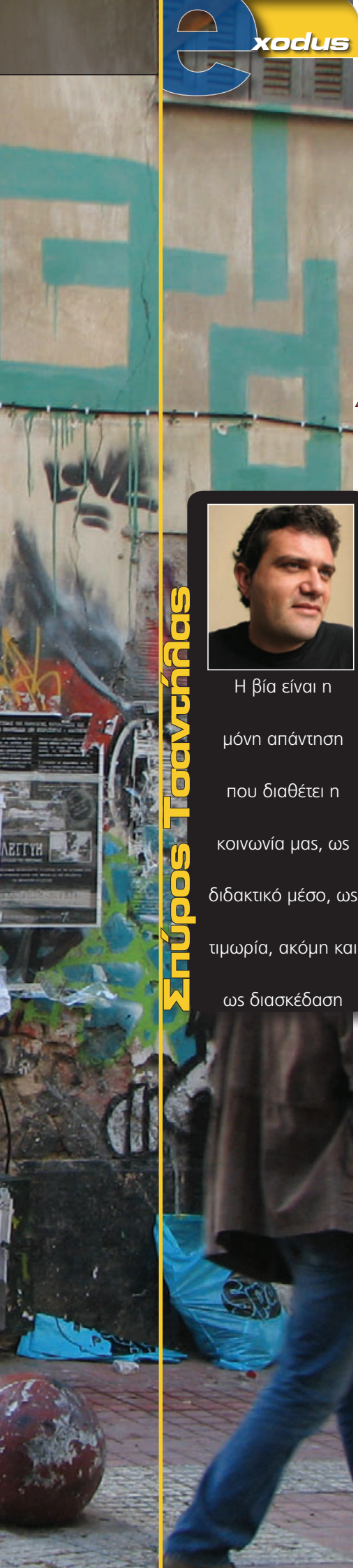
Μέσα στην ίδια χρονιά μου ήρθε η φαεινή ιδέα να αναστηλώσω ένα Serow, ξεχασμένο από Θεό και ανθρώπους, το οποίο προς μεγάλη χαρά του Κώστα που κοίταζε με το γνωστό ύφος "σου τα έλεγα εγώ", φρόντισε να μου προσφέρει σωρεία προβλημάτων και δυσκολιών, ακόμα και στα πιο απλά φαινομενικά πράγματα, φροντίζοντας ώστε ενώ έχω τρεις μοτοσυκλέτες στο όνομά μου, να χρειάζεται να δανείζομαι για να μετακινούμαι όταν έμενα χωρίς μοτοσυκλέτα δοκιμής. Κάτι που τώρα που το διαβάζω δε δείχνει να με τιμά ιδιαίτερα, αλλά ας είναι...

Λένε ότι πριν τα πράγματα καλυτερέψουν, χειροτερεύουν και αυτό ακριβώς έγινε και εδώ, με μια ομοβροντία ατυχημάτων σε κοντινούς μας ανθρώπους, με σημαντικότερο αυτό της Έφης, που μας είχε να τρώμε τα νύχια μας επί 17 ημέρες – για να κάνει την εντυπωσιακή της επιστροφή όπως αποδείχτηκε, σηματοδοτώντας την αλλαγή πνεύματος προς το κλείσιμο του '08. Ακόμα και το Serow αποφάσισε να χαρίσει λίγη χαρά όπως θα διαβάσετε στο τελευταίο κεφάλαιο του Μπεν Χουρ, ξανανιώνοντας, δίνοντας ένα ακόμα λιθαράκι στο να δούμε το 2009 με θετικότερο μάτι. Και μέσα σε όλα αυτά, το R6 αποφάσισε ότι είχε έρθει η ώρα να γυρίσει στο σπίτι του, γεμάτο πλέον με περισσότερες εμπειρίες και αρκετά χιλιόμετρα κάτω από τις ρόδες του.

Και κάπου τώρα έρχεται η ώρα του resolution, αλλά πραγματικά δεν ξέρω τί να σκεφτώ. Θέλω και πρέπει να δίνω περισσότερο χρόνο στους ανθρώπους που με ανέχτηκαν και μου στάθηκαν όλο αυτό το διάστημα μέσα σε όλες τις αναποδιές, αλλά πέραν τούτου, που μεταξύ μας είναι αυτονόητο, ουδέν.

Το βασικότερο θετικό; Τα παιδικά μας προβλήματα με το eBike, που εξανεμίζονται σιγά – σιγά, δίνοντάς μας τη δυνατότητα να συγκεντρωθούμε στο να το κάνουμε όπως το είχαμε φανταστεί. Γιατί μην απατάστε, απέχουμε πολύ ακόμα. Μείνετε συντονισμένοι λοιπόν, γιατί τώρα αρχίζουν τα όμορφα. Καλή Χρονιά σε όλους!

ΟΔΟΣ
ΤΖΑΒΕΛΛΑ
TZAVELLA
ΟΔΟΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΥ
ΟΔΟΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΥ
HOOLIGANS
BLOCK



Ο νόμος Δράσης-Αντίδρασης

(Τρίτος νόμος του Νεύτωνα)

Σπύρος Τσαντήλας

Η βία είναι η μόνη απάντηση που διαθέτει η κοινωνία μας, ως διδακτικό μέσο, ως τιμωρία, ακόμη και ως διασκέδαση

"Στην Αθήνα γίνονται τα χειρότερα επεισόδια από την εποχή του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ξεπερνούν και τις φοιτητικές διαδηλώσεις κατά της χούντας."

Εφημερίδα Financial Times (Αγγλία)

"Η Ελλάδα δίνει μάθημα δημοκρατίας στην Ιταλία."

Francesco Carouso, ιταλός πολιτικός

"Η πρώτη βίαιη αντίδραση που βιώνει η Δύση εξαιτίας της οικονομικής κρίσης."

Εφημερίδα La Repubblica (Ιταλία)

"Η συμφωνική μας ορχήστρα έχει παγιδευτεί σε μια Αθήνα όπου γίνονται οδομαχίες και επικρατεί χάος."

Αυστριακή τηλεόραση

"Ήταν ένα μεμονωμένο περιστατικό…
"Η Αστυνομία και ο κρατικός μηχανισμός λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του ανθρώπου, της περιουσίας του και πολύ περισσότερο του επιπέδου της Δημοκρατίας το οποίο έχουμε διαμορφώσει. Θα κάνουμε αυτό που πρέπει."

Προκόπης Παυλόπουλος, υπουργός Εσωτερικών

"Η φετινή σχολική χρονιά είναι καλύτερη από πότε."

Ανδρέας Λυκουρέντζος, υφυπουργός Παιδείας

"Αυτές τις μέρες είδα πάρα πολλή τηλεόραση."

Κωνσταντίνος Καραμανλής, πρωθυπουργός

"Αν θα έπρεπε να χαθεί αυτό το παιδί και ποιό αδίκημα θα αποδοθεί στον αστυνομικό, θα το κρίνει η Δικαιοσύνη."

Αλέξης Κούγιας, συνήγορος Επαμεινώνδα Κορκονέα

"Με συγκίνησε πολύ ένα γεγονός που είδα αυτές τις μέρες. Σε σπασμένο σούπερ μάρκετ παππούδες και γιαγιάδες να κλέβουν μακαρόνια. Αυτό δεν είναι κρίση;"

Ανώνυμος εικονολήπτης τηλεοπτικού σταθμού (πηγή: BHMagazino)

"Απ' τη μια μεριά ο νόμος και η τάξη και απ' την άλλη η επανάσταση της σπασμένης βιτρίνας. Κάνανε τις αμερικανιές τους, μαθητευόμενοι μάγοι εγκληματικού κυνισμού και ανικανότητας, σίγουροι πάντα πως όταν χρειαστεί, θα παίξουν ξανά το ίδιο παλιό παιχνίδι. Οι πιέσεις θα εκτονωθούν, οι νοικοκυραίοι θα φοβηθούν, ο χειρισμός της κοινής γνώμης θα γίνει κέντημα στα τηλεοπτικά παράθυρα."

Φώτης Γεωργελές, εκδότης Athens Voice

Σταχυολογώντας από τις αμέτρητες δηλώσεις των ημερών, αυτές με τις οποίες συστρατευτήκαμε ή αυτές που μας έβγαλαν από τα ρούχα μας, θα ήθελα απλά να συμπληρώσω μερικές σκέψεις.

Θέλω να στείλω από αυτήν εδώ τη μικρή και μάλλον κακοφωτισμένη γωνιά ένα μήνυμα στη γενιά μου, των σημερινών 35άρηδων που προετοιμάζονται να πάρουν στα χέρια την εξουσία. Θέλω επίσης να απευθυνθώ και στη γενιά που κρατά ακόμη τα νιάτα, αυτή των γονιών μου, της λεγόμενης "γενιάς του Πολυτεχνείου".

Θέλω να τους πω πως ό,τι βλέπουμε σήμερα από τη νέα γενιά, τους αυριανούς 30άρηδες και μεθαυριανούς 60άρηδες, είναι ό,τι ακριβώς τους διδάξαμε.
Η κοινωνία μας διδάσκει βία. Έκανες σκανταλιά, θα φας ξύλο. Είσαι άτακτος στην τάξη, αποβάλλεσαι. Πήγες σε πορεία, ελέω προβοκατόρων σε περιμένουν ξύλο και χημικά (παγκοσμίως απαγορευμένα από τη Συνθήκη της Γενεύης). Δεν πλήρωσες την τράπεζα, κατάσχεση από δικαστικό και αστυνομικό. Δεν υπάκουσες στο κράτος, φυλακή. Η βία είναι η μόνη απάντηση που έχει η κοινωνία μας, ως διδακτικό μέσο, ως τιμωρία, ακόμη και ως διασκέδαση.

Ο σημερινός 15χρονος έχει να επιλέξει ανάμεσα στα παντός είδους "φρούτα", γραβατωμένα ή μη, που συνιστούν το προτεινόμενο κοινωνικό μοντέλο επιτυχίας. Καθημερινά από τις πολεμίστρες των μέσων μαζικής ενημέρωσης τον βομβαρδίζουν με σκατά: χρηματιστηριακές απάτες, κουμπάροι, απαγωγές αλλοδαπών, ομόλογα, υποκλοπές, δάση που καίγονται για να γίνουν ξενοδοχεία και δρόμοι, ανεξέλεγκτες βιομηχανίες που δηλητηριάζουν ποτάμια και θάλασσες, Siemens, κομιστές DVD, τα 5.5 μύρια του εκδότη και τα 5.5 του υπουργού, θύματα ζαρντινιέρων, γκετοποίηση της κεντρικής Αθήνας, παπάδες παραδικαστικοί και ηγούμενοι μεγαλομεσίτες, ο Πειραιάς που πωλείται στους Κινέζους, γνωστοί-αγνώστοι ασύλληπτοι επί 30 χρόνια που καίνε το αμάξι της μαμάς, δοσίλογοι δημόσιοι λειτουργοί πάσης φύσεως, σκάνδαλα κι αρπαχτές παντού, αν έχεις λεφτά μπορείς να τη βγάλεις καθαρή από τα πάντα.
Βλέπει όμως και όλον τον κόσμο να κάνει τα στραβά μάτια ως το τέλος της οικουμενικά χωνεμένης ατιμωρησίας, όλα στο όνομα της ειρήνης και της σταθερότητας, στο όνομα της συντήρησης. Βλέπει πως πέρα από αυτά τίποτε άλλο δε συμβαίνει. Πρόοδος που να μπορεί να αντιληφθεί στην καθημερινότητά του δεν συντελείται. Αντιθέτως, η ζωή του υποβαθμίζεται καθημερινά.
Το αίμα του ανεβαίνει στο κεφάλι, έχει πειστεί πως, αν είναι τυχερός και βρει δουλειά, σύνταξη δεν θα πάρει ποτέ. Εφόσον βέβαια επιζήσει της σημερινής ύφεσης. Και τότε θα αντιδράσει, μια σφαίρα αρκεί, κάνοντας ό,τι ακριβώς του διδάσκουμε. Βία του μάθαμε στην κοινωνία, βία τον ποτίζουμε καθημερινά στην τηλεόραση. Ο πιτσιρικάς που στα 15 του έχει παρακολουθήσει χιλιάδες ευφυώς σκηνοθετημένους φόνους με πλήρη νομική κάλυψη και κοινωνική αναγνώριση στις ταινίες που παρακολουθεί για "διασκέδαση", απολύτως φυσιολογικά, θα γίνει Τσακ Νόρις και, ακούγοντας Rage Against the Machine, θα βγει να τους σαπίσει όλους στο ξύλο.
Να χαιρόμαστε που εδώ δεν είναι Αμερική και δεν έχει εύκολη πρόσβαση σε πυροβόλα όπλα. Να μην ανησυχείτε, δεν είναι αυτός που καίει τα μαγαζιά σας. Οι καταστροφές είναι η –σκηνοθετημένη– αφορμή να κατεβάσουμε τ' άρματα στους δρόμους και να απαγορεύσουμε την ελεύθερη διαμαρτυρία.

Υ.Γ. Προς τηλε-αγράμματους και λοιπούς βλαμμένους:
Επιτέλους, το Βατοπέδιο γράφεται με έψιλον. Δεν είναι το παιδί του βάτου (Βατοπαίδι), είναι το πεδίο με τα βάτα. Ούτε Βατοπέδι γράφεται, εκτός αν στο χωριό σας έχει κοντά κανένα οροπέδι. Ήμαρτον, ανίκανοι ρημ…