ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

Τεύχος 11 • Φεβρουάριος 2009

THE TEST

BUELL 1125R

FIRST RIDES

GILERA GP800

PEUGEOT SATELIS 500

RACING 31ο RALLY DAKAR 2009 • **FEATURE** ΑΘΗΝΑΪΚΟ ENDURO (ΤΟ 2)

ebike.gr

Το μέλλον δε χωράει στο χαρτί

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood,
mike@ebike.gr

iMac Ξενύχτια

Εριφύλη Πουλοπούλου,
design@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Κωνσταντίνος Δάλλας
MNP ePublications
Ελ. Βενιζέλου 48, 15562
Χολαργός,
Αθήνα
Τηλ. 6936688916
Fax: 2106084647

Επικοινωνία

Παρατηρήσεις, απειλές & ό,τι άλλο — info@ebike.gr
Αλληλογραφία — letters@ebike.gr
Σχεδιαστικές παρατηρήσεις — 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
Η συζήτηση περί Εθνικών δρυμών συνεχίζεται, μπας και καθαρίσει το νομικό τοπίο — 10

news
Η BMW βάζει το SS σε παραγωγή και η μάχη των μηδενικών ρύπων συνεχίζεται — 16

First Rides

Gilera GP 800 — 28
Ο κινητήρας πασπαρτού μετακομίζει στην καρδιά του Gilera

Peugeot Satelis 500 RS — 40
Το GT σκούτερ της Peugeot στην "κακή" έκδοση RS. Ή σχεδόν

Cover Story

Buell 1125R — 52
Η "Αμερικάνικη Μοτοσυκλέτα" απέκτησε προφορά Ιταλού μετανάστη

Long Term

KTM 690SM & 950SM — 72
Έτσι είναι τα παιδιά, μεγαλώνουν και φεύγουν από το σπίτι. Ο Μάνος αναπολεί

Feature

Civil Enduro II — 88
Η τρελή κομπανία ξαναπαίρνει τα βουνά – με μαστόδοντα και υπό διάλυση δίχρονα

Racing

Editorial — 116
Ισπανικά καρτέλ και αποχωρήσεις που κάνουν τα θεμέλια των MotoGP να τρέμουν

Dakar '09 — 118
Μόνο στο Dakar δεν είναι, αλλά συνεχίζει να σπάει κόκαλα και νεύρα

Gossip — 150
Οι τραυματίες των GP πάνε για δοκιμές στη Sepang και το αχ βαχ πάει σύννεφο

Racing Lines — 160
Ο Hayden χάνεται στη μετάφραση και ο Ezpeleta θέλει την Kawasaki στα δικαστήρια

The Back

Press — 164
Το λένε Deathwish και ακούει Rock. Αυτός είναι μοτοσυκλετισμός

eCycle — 166
Μια ιστορική αναδρομή στη μεσαία τριβή, για να ξέρετε που πατάτε

eBooks — 172
Απόσπασμα αναμνήσεων του Γιώργου Πολίτη από μια αλήτικη εποχή

eMarket — 176
Ώρα να ντυθείτε ζεστά

erebus — 178
Σχέσεις και μοτοσυκλέτες. Ο Μάνος μας ζαλίζει με άλλο ένα παρτάλι του

exodus — 180
Ο Σπύρος πήγε στην Κίνα, ήπιε κινέζικο Starbucks και την άκουσε

eIssues — 184
Τι δοκιμάσαμε τη χρονιά που πέρασε – και διάφορα άλλα κουλά

Τεύχος 11 - Φεβρουάριος 09

Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

Κωνσταντίνος Δάλλας

Ου πέσεις!

Με τα χρωστούμενα του ΕΣΥ στους προμηθευτές ιατροφαρμακευτικού υλικού να έχουν ξεπεράσει προ πολλού τα 5 δις ευρώ (άκου ποσό!), δεν αργεί η μέρα που τα νοσοκομεία της χώρας θα έχουν μόνο ασπιρίνες. Τι ξεφτίλα, Θεέ μου...

Εδώ ο κόσμος καίγεται και τα μέσα ασχολούνται με τις χολιγουντιανές αποδράσεις του Παλαιοκώστα. Δεν λέω, και αυτό ξεφτίλα είναι, αλλά δεν πέθανε και κανείς αν δεν απατώμαι. Από τα χρέη του δημοσίου όμως στα νοσοκομεία, κινδυνεύουν αμέτρητοι πολίτες που εμπλέκονται σε ατυχήματα ή απλώς νοσούν, καθώς τα νοσοκομεία ξεμένουν από φάρμακα και υλικό. Αυτές τις μέρες μάλιστα, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Προμηθευτών Εμφυτεύσιμου Ορθοπεδικού Υλικού αποσύρει τις παρακαταθήκες υλικού από τον Ευαγγελισμό, το ΚΑΤ, το Ασκληπείο Βούλας και το Γενικό Κρατικό Αθηνών.

Και σαν να μην έφταναν όλα αυτά, ο Υπουργός Υγείας γράφει στα παλαιότερα των υποδημάτων του τη νέα συλλογική σύμβαση που υπέγραψε μαζί με τους γιατρούς το Δεκέμβριο, αλλάζοντας τα ποσά των συμφωνημένων μισθών προς τα κάτω φυσικά, με αποτέλεσμα γιατροί και νοσηλευτές να κατεβαίνουν σε απεργία. Αντιλαμβάνεστε το τραγικό του όλου θέματος; Συνειδητοποιείτε ότι όποιος ατυχήσει αυτές τις μέρες και μπλέξει σε τροχαίο, για παράδειγμα, παίζει να μείνει σε ένα κρεβάτι με το σπασμένο του πόδι τυλιγμένο σε επίδεσμο; Φτιάξτε τώρα ένα ελαφρώς χειρότερο σενάριο στο μυαλό σας και εμπλουτίστε την εικόνα. Καταλαβαίνετε ότι αυτή τη στιγμή που με διαβάζετε υπάρχει κόσμος στα ελληνικά νοσοκομεία που πεθαίνει

"...όποιος ατυχήσει
αυτές τις μέρες και μπλέξει
σε τροχαίο,
παίζει να μείνει
σε ένα κρεβάτι..."

επειδή κάποιοι μαλάκες (πολύ ευγενικά) δεν φρόντισαν να πληρώσει το κράτος τα χρέη του; Μα πείτε μου, είναι δυνατόν;
Σπάνια πιάνω πολιτικά θέματα στο eBike, αλλά αυτό ξεπέρασε κάθε όριο λογικής. Μάλλον φταίει η πρόσφατη περιπέτεια της συντρόφου μου με τα νοσοκομεία, που με έκανε να θυμηθώ πως είναι ο κόσμος εκεί έξω, μακριά από τον δικό μας μικρόκοσμο. Ο Αβραμόπουλος λοιπόν, ο υπουργός υγείας που λέγαμε παραπάνω, φορτώνει την αθέτηση της συμφωνίας απλά και εύκολα στην οικονομική κρίση - και μας πετά μια καραμέλα που όμοιά της δύσκολα θα ξαναβρούμε τα χρόνια που έρχονται, προς μεγάλη λύπη αρκετών - πολιτικών και μη. Το ξέρατε ότι μέχρι και για τις σεξουαλικές επιδόσεις του γείτονα ευθύνεται η οικονομική κρίση; Δεν έχεις λεφτά στην τσέπη, λέει; Η κρίση. Δεν σου δίνει το αφεντικό σου; Μα φυσικά η κρίση. Δεν αγοράζει ο κόσμος τα προϊόντα που εμπορεύεσαι; Ξανά η κρίση. Αργείς το πρωί στη δουλειά; Η κρίση, που βγάζει τον κόσμο με τα πλακάτ στο δρόμο και δυσχεραίνει το μποτιλιάρισμα. Δεν έχει η αντιπροσωπεία να σου παραδώσει ανταλλακτικό; Η κρίση, που καθυστερεί τόσο τη μεταφορική όσο και την όλη παραγωγική διαδικασία.
Κάπως έτσι κινείται αυτές τις μέρες και ο επιχειρηματικός κόσμος στην Αθήνα. Είναι δε τόσο διογκωμένο το πρόβλημα που η λέξη "κρίση" ακούγεται περισσότερες φορές μέσα στη μέρα από τη λέξη "εγώ", πράγμα εξαιρετικά περίεργο για το ποιόν του Έλληνα... Παρόλα αυτά, η αγορά της μοτοσυκλέτας δεν δείχνει να υποφέρει προς το παρόν. Ένα μπακαλίστικο γκάλοπ σε γνωστά μαγαζιά αποκαλύπτει ότι ακόμα και τα αξεσουάρ κινούνται στα ίδια επίπεδα με πέρυσι, πράγμα τουλάχιστον ενθαρρυντικό. Ωστόσο, ακόμα δεν έχουμε φτάσει στην αρχή της μοτοσυκλετιστικής σεζόν, η οποία ξεκινά κάπου μέσα στο Μάρτιο, με τον καιρό να δείχνει καλή θέληση και τις αντιπροσωπείες να εκτελωνίζουν τα '09. Για να δούμε πως θα αντιδράσει ο κόσμος απέναντι στο μέσο που μπορεί να του προσφέρει την πιο οικονομική λύση για την καθημερινή του μετακίνηση. Η δική μου, προσωπική εκτίμηση, βλέπει πτωτικές τις μοτοσυκλέτες και αρκετά ανοδικά τα scooter και τα παπιά - και όλα αυτά μετά το πέρας του καλοκαιριού, όπου θα είμαστε σε θέση να δούμε τι "ζημιά" θα κάνει η αναμενόμενα πεσμένη προσέλευση τουρισμού.

Πίσω στα δικά μας

Εν μέσω της περιβόητης κρίσης και η δική μου απόκριση στα καλέσματα του περιοδικού δείχνει προβληματική. Τα δύσκολα όμως πέρασαν και η αισιοδοξία αρχίζει να βρίσκει ξανά τη θέση της στην καθημερινότητά μου - άλλωστε δεν μπορώ να σκεφτώ πως θα μπορούσαν να γίνουν τα πράγματα χειρότερα απ' ότι ήταν πριν από λίγο καιρό... Εν όψει μετακόμισης και πώλησης διαφόρων περιουσιακών στοιχείων -μεταξύ των οποίων και το προσωπικό μου GSX-R-, παρέλαβα τον Γενάρη το καινούργιο μέλος του στόλου μακράς διαρκείας: ένα KTM 990 Adventure που μου έχει λύσει τα χέρια, όταν δουλεύει όπως πρέπει. Τα πολύ κρύα πρωινά του Φλεβάρη έπαιρνε μπρος με καλωδιακή χορηγία ρεύματος από το οικογενειακό μας Ford Fiesta και ένα βράδυ προτού το βάλω στον φορτιστή να γεμίσει για τα καλά, με άφησε από τρόμπα βενζίνης στα σίδερα Χαλανδρίου. Χωρίσαμε φανερά εκνευρισμένοι με τη συνδρομή της οδικής βοήθειας της KTM και ξανασμίξαμε λίγες μέρες μετά με όλη την καλή διάθεση να βελτιώσουμε τη σχέση μας. Η αλήθεια είναι ότι πάμε καλύτερα τώρα - του χρωστάω ένα καλό πλύσιμο και ένα καινούργιο πίσω λάστιχο αυτές τις μέρες, μήπως με πάρει με καλύτερο μάτι.
Στο τεύχος που διαβάζετε αυτή τη στιγμή, εκτός από το Buell 1125R που οδηγεί με καμάρι ο Σπύρος στο εξώφυλλο, θα πάρετε μια πρώτη γεύση από το φετινό ράλι Dakar - δείτε το σαν προθέρμανση για το κυρίως πιάτο που θα σερβιριστεί στο επόμενο τεύχος. Ο Βασίλης Ορφανός μας παραχώρησε μια χορταστική συνέντευξη που θα διαβάσετε αυτούσια -ένας Θεός ξέρει σε πόσες σελίδες- στο 12ο τεύχος του eBike. Και μιας που αναφέρθηκα στο δωδέκατο, κάτι σας ετοιμάζουμε για τον εορτασμό του πρώτου μας έτους κυκλοφορίας. Μείνετε συντονισμένοι, εντός των ημερών θα τα λέμε και από τη "σελίδα εκστρατείας" που κατασκευάζουμε αυτό τον καιρό - ένα blog που σκοπό έχει να σας δείχνει με τι καταπιανόμαστε στο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο τευχών, αλλά και να σας δώσει τη δυνατότητα να διαμορφώσετε το ίδιο το eBike λίγες μέρες προτού κυκλοφορήσει! <<

KTM
www.ktm.gr
LC8
990
ADVANCE

the front

Η BMW έφτιαξε μια superbike που δε μοιάζει με τίποτε άλλο στη γκάμα της – αλλά μοιάζει διαολεμένα με τον ανταγωνισμό... Οι πρώτες επίσημες φωτογραφίες της έκδοσης δρόμου ήδη φέρνουν βόλτα τον πλανήτη.

Ταξιδιωτικό στην Πάρνηθα, μέρος 2ο

Καταρχάς να ζητήσω συγνώμη αν το e-mail που έστειλα στο περιοδικό ήταν σε κάπως έντονο ύφος... Ήμουν θυμωμένος για τους λόγους που έγραφα και ίσως αντέδρασα λίγο παρορμητικά... Μιας όμως και μπήκατε στη διαδικασία του διαλόγου σας τιμά ιδιαίτερα αυτή η κίνηση και συμμερίζομαι την άποψη ότι η άγνοια μπορεί να προκαλέσει πολλά προβλήματα.

Λοιπόν... Όσον αφορά τις απορίες σου Σπύρο...

Από τη στιγμή που στρίψανε αριστερά, από την άσφαλτο στο χωματόδρομο (εκεί που αράζει η πυροσβεστική), η διαδρομή είναι παράνομη... Δεν έχει σημασία αν πάτησαν μόνο σε χωματόδρομους ή έκαναν και off-road, καθώς είναι απαγορευμένη η διέλευση παντός μηχανοκίνητου οχήματος από τον πυρήνα του Εθνικού Δρυμού της Πάρνηθας. Υπάρχει και μια μπάρα του Δασαρχείου Μενιδίου στο σημείο εκείνο η οποία είναι πάντα κλειδωμένη και ο σκοπός της, καθώς και τι απαγορεύει, είναι προφανές. Γενικά (μιας και το έφερε η κουβέντα) σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος και του νόμου 996/71 απαγορεύονται στους πυρήνες των εθνικών δρυμών οι εξής δραστηριότητες :

α) Η ανόρυξις και εκμετάλλευσις μεταλλείων και λατομείων, η απόληψις οιουδήποτε ορυκτού προϊόντος και εν γένει εκτέλεσις πάσης συναφούς εργασίας ή η κατασκευή σχετικής εγκαταστάσεως.

β) Η ανασκαφή, η επιχωμάτωσις, η δειγματοληψία και πάσα άλλη ενέργεια, τείνουσα εις την φθοράν και αλλοίωσιν των γεωμορφικών σχηματισμών και φυσικών καλλονών.

γ) Η τοποθέτησις διαφημιστικών πινακίδων και αγγελιών, πλην των υπό του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας εγκρινομένων και σκοπουσών εις την ανάπτυξιν του τουρισμού, της φιλοδασικής ενημερώσεως, των επιστημονικών μελετών και την εξυπηρέτησιν γενικωτέρων συμφερόντων.

δ) Αι βιομηχανικαί δραστηριότητες εν γένει.

ε) Η εγκατάστασις οικισμών, οικιών, αγροικιών, παραπηγμάτων και η κατασκευή παντός εν γένει έργου, εξαιρέσει των απαραιτήτων δια την προστασίαν και λειτουργίαν του εθνικού δρυμού ή των διατηρητέων μνημείων της φύσεως έργων, ως η κατασκευή δασικών κτιρίων, τοιούτων δι' εγκατάστασιν δασικών επιστημονικών εργαστηρίων, οδικού δικτύου, η διάνοιξις αντιπυρικών ζωνών, η πραγματοποιίησις υλωρικών και λοιπών προστατευτικών έργων.

στ) Η υλοτομία, η κοπή, η εκρίζωσις, η καταστροφή, η συλλογή ή η μεταφορά φυτικών ειδών και δασικών προϊόντων.

ζ) Η βοσκή παντός ζώου καθ' όλην τη διάρκεια του έτους και η κατασκευή πάσης φύσεως κτηνοτροφικών έργων, ως ποτιστρών, στεγάστρων.

η) Η θήρα παντός ζώου, πλην των επιβλαβών θηραμάτων, των οποίων επιτρέπεται, κατόπιν αποφάσεως του νομάρχου, η δια δολωμάτων δίωξις ως και η προς τον σκοπόν τούτον διάβασις μετά κυνηγετικού όπλου, μετά ή άνευ κυνός, δια μέσου του εθνικού δρυμού και

θ) Η αλιεία, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εντός λιμνών και ορεινών ρεόντων υδάτων.

Ο νόμος 996/71 αναφέρει επίσης ότι οι τοπικές Δασικές υπηρεσίες είναι υπεύθυνες για τη λήψη πρόσθετων μέτρων που αφορούν την προστασία των Εθνικών Δρυμών και διατηρητέων μνημείων της φύσης. Ένα από αυτά τα μέτρα, όσον αφορά στον Εθνικό Δρυμό της Πάρνηθας, είναι η απαγόρευση διέλευσης μηχανοκίνητων οχημάτων. Γι 'αυτό έχουν τοποθετηθεί και οι σχετικές μπάρες που είναι πάντα κλειδωμένες. Δε μπόρεσα να βρω τη σχετική υπουργική απόφαση, αλλά ένα τηλέφωνο στο δασαρχείο Μενιδίου θα σας πείσει. Πριν από τη φωτιά ήταν ανοιχτή η διαδρομή από Παλαιοχώρι μέχρι Κλημέντι και από Πηγή Μονής Κλειστών μέχρι Αυλώνα, τώρα απ ' όσο έχω μάθει από το Δασαρχείο έχουν απαγορευτεί και αυτές.

Αυτά όσον αφορά τα σχετικά με το Νόμο κολλήματα ενός τέτοιου ταξιδιωτικού.

Τώρα για τους προβληματισμούς σου περί ανάδειξης του θέματος και επαναφοράς του στο προσκήνιο, μπορώ μόνο να πω ότι οι τρόποι που μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο είναι πολλοί και αν βγάλουμε απ' έξω τους "αντιοικολογικούς", μένουν και πάλι αρκετοί (στη δική μας περίπτωση όντας δικυκλιστές, μια περιήγηση με mountain bike νομίζω θα ήταν ό,τι καλύτερο). Είναι καλύτερα να μη χρησιμοποιούμε άλλοθι του τύπου "το έκανα και παλιά γιατί να μη το κάνω και τώρα", οι συνθήκες και οι καιροί αλλάζουν και μαζί τους αλλάζει και η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος που ζούμε.

Το βουνό της Πάρνηθας φιλοξενεί έναν Εθνικό Δρυμό, ο όποιος είναι ο πιο ταλαιπωρημένος στην Ελλάδα (ίσως σε ίδια μοίρα με του Σουνίου αν όχι χειρότερη) και από παλιά έχουν γίνει πολλές υποχωρήσεις στο θέμα της προστασίας του. Θα το κατάλαβες αυτό αμέσως, εάν διάβασες τις παραπάνω απαγορεύσεις που αφορούν τους Δρυμούς της Χώρας μας, καθώς πολλά πράγματα που απαγορεύονται σε άλλους Δρυμούς, στη Πάρνηθα επικρατεί μια "ελαστικότητα" με την εφαμογή του Νόμου. Είναι κρίμα λοιπόν, ακόμα και τώρα που του δώσαμε τη χαριστική βολή, να συνεχίσουμε τα ίδια σα να μη συμβαίνει τίποτα.

Και για να σου πω την αλήθεια φίλε Σπύρο, κι έμενα το εν λόγω ταξιδιωτικό μου προξένησε ένα κόμπο στο καρδιά, για διαφορετικούς λόγους όμως. Για μένα το θέμα δε μπήκε ποτέ σε δεύτερη μοίρα και ούτε για μια μέρα δε ξεχνώ εκείνο τον Ιούνη κι εκείνο το καλοκαίρι. Δε ξεχνώ γιατί μεγάλωσα εκεί πάνω. Κάθε μέρα βλέπω τις μαύρες πλαγιές του βουνού από το μπαλκόνι μου. Όταν φυσάει βοριάς, οι μυρωδιές του καμένου ξύλου φτάνουν και πάλι στα ρουθούνια μου και στο μυαλό μου έρχονται οι εικόνες της Πάρνηθας στεφανωμένης με το πύρινο στεφάνι του χαμού της. Όπως εκείνα τα βράδια που με τα μάτια υγρά παρακολουθούσα τα δάση των παιδικών μου χρόνων να γίνονται στάχτη...

Χρόνια πολλά και καλή χρονιά και πάλι.

Παναγιώτης Βαγενάς (μέσω email)
Απόφοιτος ΙΕΚ Μενιδίου,
Τμήματος Ειδικών Δασικής Προστασίας

we say...

Όπως ίσως να έχετε καταλάβει, το παραπάνω κείμενο αποτελεί συνέχεια της αλληλογραφίας μας με το φίλο Παναγιώτη Βαγενά ο οποίος μας ενημέρωσε (eMail, τεύχος 10) για τις αντιρρήσεις του σχετικά με το πρώτο μέρος του άρθρου Civil Enduro στην Πάρνηθα (τεύχος 9).

Ο φίλος μας είχε την καλοσύνη και τη γνώση να μας στείλει εμπεριστατωμένες πληροφορίες σχετικά με τα όσα αναφέρει ο Νόμος για την προστασία του Εθνικού Δρυμού, στοιχεία που ομολογουμένως δε γνωρίζαμε –και, για πολλούς από μας που έχουν κάνει τις εντουράδες τους στην Πάρνηθα, δεν απετέλεσαν ποτέ καν σημείο προβληματισμού.

Θα ήθελα λοιπόν να ευχαριστήσω τον Παναγιώτη για τη συνδρομή του. Στο παρόν τεύχος δημοσιεύουμε το δεύτερο κομμάτι Civil Enduro, το οποίο εκτιμώ πως ξεψαχνίσαμε αρκετά ώστε να βεβαιωθούμε πως οι συμμετέχοντες φίλοι δεν επανέλαβαν τα λάθη του πρώτου – εξ ‘ου και η καθυστέρηση της δημοσίευσής του.

Επιπλέον, δεσμεύομαι προσωπικά να επανέλθω στο θέμα σύντομα με μια έρευνα σε συνεργασία με όσους αρμόδιους φορείς θέλουν να συνεργαστούν, ώστε να πληροφορηθούμε όλοι πώς μπορούμε να απολαύσουμε το enduro ή το MX μας χωρίς να επιβαρύνουμε τη φυσική μας κληρονομία.

Σπύρος Τσαντήλας

e-mail

Kokomilko.net

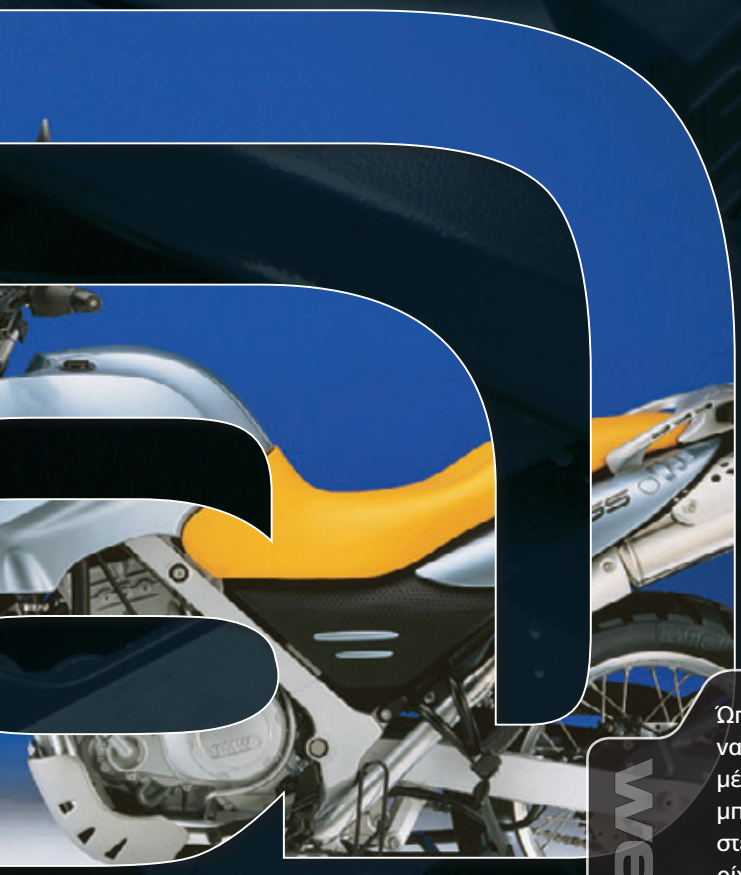
Σαν βγεις στον πηγαιμό για το Λουτράκι, να εύχεσαι να είναι βατός του πηγαιμού ο δρόμος.
Τους γιωταχήδες και τα διόδια να τα φοβάσαι. Ώρες πολλές ακίνητο στην εθνική μπορεί να σε κρατήσουν. Γι αυτό να πας από παλιά!!!
Κυριακή πρωί. Πρώτη λιακάδα του χειμώνα. Όλα τα ταλαιπωρημένα από τον εβδομαδιαίο κάματο ανθρωπάκια, παίρνουν τα "κουβαδάκια" τους, με την ελπίδα να βάλουν έστω τρίτη στο σασμάν (έτσι για αλλαγή) και να πιουν καφέ στην παραλία. Με αποτέλεσμα φυσικά να μετατρέψουν την εθνική σε Πατησίων.
Το ραντεβού είναι κανονισμένο για τις 11:00 στην "πλάστιγγα" (τώρα πια τουριστικό περίπτερο Χαϊδαρίου) αναχώρηση 11:20. έγραφε το post.
Έχεις φτάσει στην ώρα σου. Είσαι πρώτος. Παίρνεις ένα καφεδάκι και περιμένεις. Σκέφτεσαι τη διαδρομή: Αθήνα (από παλιά), Λουτράκι, Πίσια, Σχίνο, Αλεποχώρι, Μέγαρα, Αθήνα, ενώ απολαμβάνεις το χειμωνιάτικο ήλιο.
Λατρεύεις τις Αλκυονίδες μέρες. Είναι τόσο φωτεινές. Τόσο γλυκές. Τόσο ζωντανές. Όμορφες!!! Όλα είναι λαμπερά και με ζωηρά χρώματα. Κι η θερμοκρασία τόσο φιλική. Κι ενώ χάνεσαι ρεμβάζοντας κάτω απ το τρυφερό χάδι του ήλιου, αρχίζουν να καταφτάνουν οι πρώτες μηχανές. Και μόλις βγει το κράνος είτε αναγνωρίζεις ένα γνωστό πρόσωπο, είτε την απορία στο βλέμμα. Τώρα αυτός που με κοιτάει, με μάς είναι ή με τους άλλους;
Γιατί υπάρχουν κι άλλοι. Πολλοί άλλοι. Κάποιοι απ' τους οποίους θα πάνε Επίδαυρο, Ναύπλιο ή όπου αλλού. Σιγά-σιγά ξεχωρίζουν τα γκρουπ, καταλαβαίνεις ποιοί είναι οι δικοί σου. Φτιάχνετε κι εσείς το πηγαδάκι σας, συζητώντας για το αν υπάρχουν αλλαγές στη διαδρομή, που θα γίνουν στάσεις, κλπ.
Κάποιος καθυστερημένος, τηλεφωνεί. Έρχομαι. Σε 5 λεπτά έφτασα. Μη φύγετε.
Ώρα να ζεστάνουμε τις μηχανές. Αρχίζουν ήχοι από μίζες και κινητήρες να γεμίζουν τον χώρο. Χωρίζονται τα γκρουπ των αργών και των γρήγορων.

Kokomilko (μέσω email)

you say...

yourletters

Στη στήλη αυτή δημοσιεύονται γράμματα και e-mail που εσείς στέλνετε στο eBike, επιλεγμένα με κάθε άλλο πα
Για να επικοινωνήσετε μαζί μας, αν το info@ebike.gr δεν σας αρκεί, στο σαλόνι των Περιεχομένων κάθε τεύχους
επιθυμείτε. Εφόσον η επικοινωνία υπογράφεται με το όνομα του αποστολέα, αυτό θα δημοσιεύεται εκτός αν α
(παρά μόνο αν μας παρακαλέσετε πάρα, μα πάρα πολύ).Εννοείται πως ο,τιδήποτε κρίνεται ως κακόβουλο, προ
Εξυπακούεται, ακόμη, πως οι απόψεις που εκφράζονται στην αλληλογραφία δεν αντανακλούν απαραιτήτως κα



we say...

Ώπα αρχηγέ! Δε φτάνει που μας κάνεις να ζηλεύουμε που άλλοι πάνε εκδρομές κι άλλοι βγάζουν τις Αλκυονίδες μπροστά στο γυαλί γράφοντας, αλλά στέλνεις και κοντά 1,400 λέξεις; Λοιπόν, ρίχνω εδώ μια πρόγευση και όποιος επιθυμεί να ανακαλύψει τι έγινε με τους αργούς και τους γρήγορους αφότου ξεκίνησαν από το Χαϊδάρι μπορεί να κάνει τη βόλτα του στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://kokomilko.net για τα περεταίρω… (Αν έχετε αγωνία τι θα γίνει μετά, να ρίξω ένα hint… σιγά μη διατηρούσαν και γκρουπάκια… Έλληνες δεν είμαστε;)

Σπύρος Τσαντήλας

ρά δημοκρατικές διαδικασίες και με βασικότερο κριτήριο να έχουν κάτι να πουν.
θα βρείτε μια πληθώρα διευθύνσεων, ηλεκτρονικών και ταχυδρομικών, για να τα χώσετε στο ακριβές πρόσωπο ή τμήμα του eBike που
ναφέρεται ρητά πως επιθυμεί την ανωνυμία του. Το e-mail ή η ταχυδρομική διεύθυνση του αποστολέα δεν πρόκειται να δημοσιευτούν
σβλητικό, χυδαίο ή, απλά, ανούσιο προωθείται με την ταχύτητα του φωτός προς τον Κάδο Ανακύκλωσης.
ι τις απόψεις του περιοδικού.

DAINESE
INDEPENDENT IMPORTER

PAPASTAVROU Shops

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

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

MRA

MADE IN GERMANY

TÜV CERT EN ISO 9001:2000

Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΖΕΛΑΤΙΝΩΝ ΕΦΕΥΡΕΤΗΣ ΤΗΣ DOUBLE BUBBLE

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

No 1 ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

GALESPEED

MADE IN JAPAN

Ακόμη μεγαλύτερη ευελιξία
Καλύτερο φρενάρισμα
Καλύτερη επιτάχυνση

10 spoke forged alum

Επεξεργασία κράματος σε πολύ υψηλή θερμοκρασία και εξαιρετικά μεγάλη πίεση που εξασφαλίζει μεγαλύτερη ανθεκτικότητα και εντυπωσιακά μικρότερο βάρος.

GILLES TOOLING

MADE IN GERMANY

ΤΕΝΤΩΤΗΡΕΣ
ΡΥΘΜΙΣΤΕΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ
ΜΑΡΣΠΙΕ
CLIP ONS

Πρωτοποριακός σχεδιασμός
Εξαιρετική εργονομία
Κορυφαία ποιότητα

ΧΡΩΜΑΤΑ:
ΧΡΥΣΟ-ΤΙΤΑΝΙΟ-ΜΑΥΡΟ
ΜΠΛΕ-ΚΟΚΚΙΝΟ

TITAX

RACING PRODUCT

Απόλυτος έλεγχος και χειρισμός της μοτοσυκλέτας

Πλήρως ρυθμιζόμενες μανέτες

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

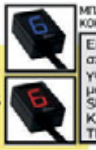
Κατασκευασμένες από το ελαφρύτερο και σκληρότερο αεροπορικό αλουμίνιο. Κατεργασία CNC

HEALTECH ELECTRONICS

Απόλυτη ακρίβεια
Εντυπωσιακές επιδόσεις

GIpro + ATRE Advanced Timing Retard Elimination

Γνώριζε πάντα τι ταχύτητα έχεις
Αυξημένη ανταπόκριση γκαζιού και επιτάχυνση χάρη στο ATRE!
Εντυπωσιακή βελτίωση στις επιδόσεις
Γραμμική λειτουργία!

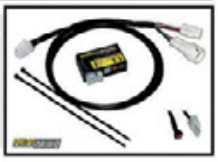


ΜΠΛΕ Ή ΚΟΚΚΙΝΟ

Ειδικά σχεδιασμένο για επιλεγμένα μοντέλα SUZUKI KAWASAKI TRIUMPH

SPEEDO HEALER V4

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



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

DAINESE
INDEPENDENT IMPORTER

PAPASTAVROU Shops

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

scramble

BMW S1000RR

Μια ανάσα πριν τη συμμετοχή της στα Superbikes την 1η Μαρτίου, η παραγωγή της πρώτης πραγματικά Supersport μοτοσυκλέτας της BMW έχει ήδη ξεκινήσει.

Σχεδιασμένη από λευκό χαρτί, χωρίς περίεργες αναρτήσεις και με αισθητική πολύ κοντινή στον Ιαπωνικό ανταγωνισμό, η S1000RR βάζει τη BMW σε αχαρτογράφητα γι' αυτή εδάφη.

Ο κινητήρας της RR είναι, φυσικά, τετρακύλινδρος εν σειρά, με τεχνολογία δανεισμένη από τη Formula 1 στην κίνηση των βαλβίδων, επιτρέποντας σύμφωνα με τη Βαυαρική εταιρεία ιδιαίτερα υψηλό ρυθμό περιστροφής του κινητήρα και υψηλή απόδοση ισχύος και ροπής – αν και γι' αυτό θα πρέπει να βασιστούμε στο λόγο τους, καθώς δεν έχουν ανακοινώσει ακόμα τα αντίστοιχα νούμερα. Αυτό που ξέρουμε είναι ότι το στεγνό βάρος της μοτοσυκλέτας είναι 183 κιλά, μέσα στα πλαίσια της κατηγορίας.

Όπως είναι φυσικό και επόμενο σε μια μοτοσυκλέτα της BMW, η RR θα είναι διαθέσιμη με διάφορα ηλεκτρονικά καλούδια. Υπάρχει η επιλογή του απλού ABS, καθώς και του sport ABS με τέσσερις διαφορετικές ρυθμίσεις, που συνδυάζεται με traction control, συστήματα που έχουν ήδη κάνει την εμφάνισή τους στην κατηγορία χάρη στις Honda και Ducati αντίστοιχα. Θα είναι διαθέσιμο σε τέσσερις χρωματισμούς, ασημί, γκρι, πράσινο και την αγωνιστική τρίχρωμία της Βαυαρικής εταιρείας, λευκό/μπλε/κόκκινο. Παρότι η διάθεση του S1000RR στη χώρα μας θα ξεκινήσει το Σεπτέμβριο, οι ντίλερ δέχονται ήδη παραγγελίες, με τη βασική χωρίς ABS έκδοση να υπολογίζεται γύρω στα 17,500€, ενώ αν θέλετε όλα τα ηλεκτρονικά καλούδια, υπολογίστε γύρω στα 2,500€ παραπάνω

BMW G650GS

Οι φημολογίες για την επιστροφή του έδιναν και έπαιρναν εδώ και καιρό, αλλά πλέον έχουμε την επίσημη ανακοίνωση από τα χείλη της μαμάς BMW.

Το παλιό καλό μονοκύλινδρο F650GS επιστρέφει. Το μόνο πρόβλημα είναι ότι πλέον υπάρχει το καινούργιο καλό δικύλινδρο F650GS, που στην πραγματικότητα είναι 800. Τι κάνουμε λοιπόν; Μια δεύτερη γύρα από βαφτίσια, χρίζοντας το μονοκύλινδρο F650... G650GS. Βέβαια, η σειρά G ήταν συνώνυμη με πιο ακραίες μοτοσυκλέτες όπως το G450X, αλλά με δεδομένο ότι πλέον όλη η σειρά F είναι δικύλινδρη, μάλλον ήταν η πιο εύκολη λύση. Ο μονοκύλινδρος καταγωγής Rotax κατασκευάζεται πλέον στο εργοστάσιο της Loncin με τα Blueprints και τις προδιαγραφές της BMW και η ουσιαστική διαφορά είναι ότι εκτός από το μαύρο πλέον χρώμα του, βοηθάει στη συμπίεση της τιμής στα 6,990€, που περιλαμβάνει στο βασικό εξοπλισμό ABS, θερμαινόμενα γκριπ και alarm. Με τιμή στα πλαίσια του Ιαπωνικού ανταγωνισμού, λέγε με XT-R, και την προπέλα στο ντεπόζιτο, δε βλέπουμε πως μπορεί να αποτύχει εμπορικά...

Σαλόνι μοτοσυκλέτας 2009

Μπορεί οι περισσότεροι να έχουν προεξοφλήσει το θάνατό του, αλλά η τύχη του σαλονιού μοτοσυκλέτας 2009 δεν έχει κριθεί ακόμα.

Η αρχική πρόταση της Lamarco προς τους αντιπροσώπους και καταστηματάρχες έπεσε ακριβώς στην εποχή της ύφεσης, και με την αβεβαιότητα που χαρακτηρίζει τους καιρούς, η διαφωνία ήταν προδιαγεγραμμένη. Αυτό δε σημαίνει όμως ότι ήρθε το τέλος. Η Lamarco βρίσκεται σε συνεχή επικοινωνία με αντιπροσωπείες και καταστηματάρχες, έχοντας δημιουργήσει δύο νέες προτάσεις, προσφέροντας εναλλακτική τιμολογιακή πολιτική και εναλλακτικούς χώρους διοργάνωσης. Οι πιθανότητες είναι ότι αν βρεθεί τελικά λύση, αύτη δεν πρόκειται να περιλαμβάνει το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού, λόγω του αυξημένου κόστους ενοικίασης του. Το τοπίο αναμένεται να ξεκαθαρίσει μέχρι το τέλος του μήνα, οπότε μείνετε συντονισμένοι.

Mission One

Τι έρχεται στο μυαλό σας όταν βλέπετε τις φωτογραφίες του Mission One; Άλλο ένα περίεργο και ανούσιο πρωτότυπο ίσως;

Καθίστε καλά και πάρτε μια βαθειά ανάσα, γιατί σύμφωνα με τη Mission Motors (πρώην Hum) το Mission One είναι η πρώτη ηλεκτρική μοτοσυκλέτα παραγωγής, με τελική 240 χιλιομέτρων την ώρα και αυτονομία 240 χιλιομέτρων. Μήπως σας άνοιξε η όρεξη; Η κινητήρια δύναμη του Mission One είναι ένα πακέτο Li-Ion υψηλής απόδοσης, με υδρόψυκτο τριφασικό κινητήρα (κοίτα τι πρέπει να συνηθίσουμε) μετάδοση με μια σχέση και αλυσίδα 525. Παρότι δεν έχει ανακοινωθεί επίσημη ισχύς, η ροπή των 13,8 kg.m στις 0 (μηδέν) στροφές κάθε άλλο παρά λιτή ακούγεται, ενώ σύμφωνα με το διάγραμμα που έδωσε η εταιρεία περιμένουμε γύρω στους 140 ίππους. Το Mission One θα συμμετάσχει στο TTXGP, το πρωτάθλημα για μοτοσυκλέτες μηδενικών ρύπων στο Isle of Man, που είναι προγραμματισμένο για τις 12 Ιουνίου 2009. Η παραγωγή του Mission One θα ξεκινήσει στις αρχές του 2010, με μια ειδική σειρά 50 μοτοσυκλετών με σπέσιαλ εξοπλισμό, ό,τι και αν σημαίνει αυτό, με άλλες 250 μονάδες να ακολουθούν αργότερα μέσα στη χρονιά. Για μια πρώτη γεύση, επισκεφτείτε το http://www.youtube.com/watch?v=TxeOWlJ-CI8.

Harley Davidson 883 Iron

Εν μέσω της οικονομικής κρίσης των Η.Π.Α. η Harley Davidson σοφά επιλέγει να εμπλουτίσει το κάτω άκρο της γκάμας της, παρουσιάζοντας την H-D 883 Iron.

Διαθέσιμη αποκλειστικά σε "Denim" μαύρο ματ ή ασημί, χωρίς βερνίκι ώστε να τρίβεται το χρώμα εκεί που ακουμπάει ο αναβάτης, η Iron είναι μια άσκηση στη λιτότητα, με μερικά προσεκτικά επιλεγμένες λεπτομέρειες ώστε να διαφοροποιείται η εικόνα της στο πιο "κακό". Μονόσελη, με τους χαρακτηριστικούς τροχούς των 13 μπράτσων και όσο περισσότερο μαύρο μπορούσε να χρησιμοποιήσει η H-D σε όλα της τα περιφερειακά αλλά και στον κινητήρα, συνδυαζόμενα φυσικά με τις νίκελ επιστρώσεις σε εξατμίσεις και καλύμματα των ωστηρίων. Το ίσιο τιμόνι, τα σχετικά πίσω τοποθετημένα μαρσπιέ, το κοντό πίσω φτερό και η βάση της πινακίδας στο πλάι ολοκληρώνουν το πακέτο Iron, δείχνοντας πως μπορείς να φτιάξεις μια χαρακτηριστικά διαφορετική μοτοσυκλέτα, χωρίς ιδιαίτερα αυξημένο κόστος –ούτε κατασκευής, ούτε και πώλησης. Αυτό αν μη τι άλλο δείχνει την προσαρμοστικότητα της Αμερικανικής εταιρείας, που ταυτόχρονα αλλάζει ριζικά τη δομή της, μεταφέροντας και ενώνοντας τις δύο εγκαταστάσεις παραγωγής κινητήρων και μεταδόσεων από το Milwaukee στο Menomonee Falls, δίνοντας παράλληλα τη διαχείριση των Branded προϊόντων σε εξωτερική εταιρεία.

L-R-G Gladius SuperMoto

Ακόμα δεν ήρθε στη χώρα μας, αλλά οι ξένοι βελτιωτές έχουν ήδη αρχίσει να πειραματίζονται με το νεότερο παιδί της Suzuki, το Gladius 650.

Βασισμένο στο SV 650 αλλά με φθηνότερα περιφερειακά, το Gladius προορίζεται για τους νεοεισερχόμενους στο χώρο της μοτοσυκλέτας. Όλοι έχουν όμως δικαίωμα στη διασκέδαση. Η μετατροπή ενός δικύλινδρου street σε motard ή on-off δεν είναι καινούργια (monster enduro κανείς;) αλλά αυτό που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι το πόσο εύκολη ήταν η μετατροπή της L-R-G. Το μπροστινό προέρχεται από το DR-Z, έχει γίνει μια μικρή μετατροπή στο ψαλίδι και τα υπόλοιπα είναι αναμενόμενα: ζάντες της Excel, φτερό on-off και μια εξάτμιση της Leo Vince. Και, εξαιρουμένων των χρωματικών επιλογών, το σύνολο δείχνει, στα μάτια μας τουλάχιστον, πολύ πιο ολοκληρωμένο από το Gladius. Με δεδομένη βέβαια την ευκολία της μετατροπής, δε θα παραξενευτούμε καθόλου αν δούμε σύντομα μια αντίστοιχη μοτοσυκλέτα από τις γραμμές παραγωγής της Suzuki...

more stuff...

Μια νέα νομοθεσία στην Αμερική απαγόρεψε μονομιάς την πώληση μοτοσυκλετών για παιδιά κάτω των 12 ετών, όπως το CRF 50F. Η αιτία, όσο περίεργο και αν ακούγεται, είναι ένα σκάνδαλο με κινέζικα παιχνίδια που περιείχαν μόλυβδο – και η μπάλα πήρε και τις παιδικές μοτοσυκλέτες. Τα πρόστιμα; Τίποτα σημαντικό. Το πολύ – πολύ να φτάσουν τα 15 εκατομμύρια δολάρια... Μια χαρά.

Η Honda Motor Co. ανακοίνωσε ότι η παγκόσμια παραγωγή μοτοσυκλετών της ξεπέρασε τα 200 εκατομμύρια μονάδες μέσα στο 2008. Όχι και άσχημα για μια εταιρεία που ξεκίνησε πριν από 60 χρόνια κατασκευάζοντας το Dream D-type...

Στις 22 Φεβρουαρίου ξεκινάει το μακρύ ταξίδι της Agusta με το Brutalle on Tour, όπου οι φίλοι της γκάμας θα μπορούν να οδηγήσουν το 989R και το 1078R, καθώς θα γυρίζουν την Ευρώπη. Και πριν ρωτήσετε, όχι. Δεν θα κάνουν στάση στην Ελλάδα. Για περισσότερες πληροφορίες δείτε το http://www.mvagusta.it/_vti_g2_nwArt.aspx?rfrsh=7698437&idnews=927

Η FEMA (Federation of European Motorcyclist's Associations) έχει πλέον νέο πρόεδρο. Ο Βρετανός Gerard Livett εκλέχτηκε κατά τη διάρκεια της ετήσιας συνάντησης στις Βρυξέλλες, και αντικαθιστά το Νορβηγό Petter Strifeldt.

Η Harley Davidson θα προχωρήσει σε απολύσεις 1100 εργαζομένων μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, οι 640 από τους οποίους δουλεύουν στο Milwaukee. Η μείωση πωλήσεων και αναγκαστικά παραγωγής, αναγκάζει την H-D να μειώσει τα έξοδα της, με 800 από τους υπαλλήλους να είναι ωρομίσθιοι, εργαζόμενοι σε γραμμές παραγωγής.

Wesll prototype

Τα ATV τα ξέρετε όλοι, όπως άλλωστε και το MP3, με την ανάρτηση που του επιτρέπει να πλαγιάζει σα μοτοσυκλέτα παρά τους 2 εμπρός τροχούς του. Όπως είναι φυσικό, όλο και περισσότεροι κατασκευαστές μυρίστηκαν χρήμα και άρχισαν την εξέλιξη αντίστοιχων προϊόντων, αλλά το πιο ενδιαφέρον που έχουμε δει τελευταία δεν έρχεται από κάποια μεγάλη εταιρεία, αλλά ουσιαστικά από έναν άνθρωπο.

Ο Thomas Melcher της Wesll Corporation, ξεκίνησε να δουλεύει πάνω στην ιδέα όταν ο αδελφός του τραυματίστηκε σε ένα αυτοκινητιστικό ατύχημα. Αυτό που κάνει την ιδέα του Melcher να ξεχωρίζει, είναι η φιλοσοφία κατασκευής, με το σύστημα κλίσης να είναι τοποθετημένο όχι στο κέντρο της μοτοσυκλέτας, αλλά στους τροχούς. Το Video που έχει υπάρχει στην κεντρική σελίδα της εταιρείας ανοίγει την όρεξη για περισσότερες λεπτομέρειες, καθώς οι κλίσεις που επιτυγχάνει το πρωτότυπο είναι αν μη τι άλλο εντυπωσιακές, και σίγουρα φαίνεται να το διασκεδάζει με την ψυχή του. Το καλύτερο; Το συνολικό βάρος του πρωτοτύπου που βλέπετε, δεν ξεπερνά σύμφωνα με τον Melcher τα 140 κιλά. Καθόλου, μα καθόλου άσχημα. Ο Melcher βρίσκεται ήδη στη διαδικασία κατοχύρωσης της ιδέας του, με στόχο την κανονική παραγωγή, ενώ δηλώνει ότι δε σκοπεύει να το διαθέτει ως κιτ μετατροπής. Για περισσότερες πληροφορίες, βίντεο και φωτογραφικό υλικό, δείτε την ιστοσελίδα της εταιρείας: http://www.wesllsuspension.com/

Honda Wave 110 PGM-Fi

Ποιά είναι η σημαντικότερη μοτοσυκλέτα της Honda για το 2009; Μήπως το διαστημικό DN-01; Ίσως το πρωτότυπο του καινούργιου V4; Λυπάμαι αλλά χάσατε.

Μπορεί οι περισσότεροι να μην το θεωρούν καν μοτοσυκλέτα, αλλά το νέο παπί της Honda είναι το κύριο χαρτί της μέσα στην ύφεση, χάρη στις αναπτυσσόμενες ασιατικές αγορές. Το Wave 110i PGM-Fi έχει ως κύριο στόχο του την αγορά της Ταϊλάνδης, όπου η Ιαπωνική εταιρεία έχει το μερίδιο του λέοντος, με το 67,5% της συνολικής αγοράς με 1,703,000 μοτοσυκλέτες, ενώ παραμένει στην κορυφή των πωλήσεων τα τελευταία 20 χρόνια. Το Wave θα πωλείται έναντι 34,000 baht, ή 750 ευρώ στην τοπική αγορά, με τη Honda να υπολογίζει 400,000 μονάδες – ανά έτος. Το Wave, που χαρακτηρίζεται "οικογενειακή μοτοσυκλέτα" στην τοπική αγορά, θα διαφημιστεί από έναν πασίγνωστο –εκεί– καλλιτέχνη και θα είναι διαθέσιμο σε 3 εκδόσεις με 8 χρωματικούς συνδυασμούς. Το αν θα έρθει στην Ευρώπη είναι άγνωστο, αλλά έστω και μόνο ως εφαλτήριο για μερικές σκέψεις, το Wave είναι ιδιαίτερα σημαντικό.w

Indian Chief

Μία από τις πιο ιστορικές εταιρείες, η Indian πέρασε μια παρατεταμένη περίοδο λήθης πριν την επανίδρυσή της το 2006. Φέτος, μετά από τρία χρόνια, γίνεται η ουσιαστική της επιστροφή.

Ανάσταση λοιπόν με ένα μοντέλο, την Indian Chief, σε τέσσερις εκδόσεις, Standard, Deluxe, Roadmaster και Vintage, με πλήρες δίκτυο πώλησης – τουλάχιστον στις Η.Π.Α. Κοινή καρδιά όλων των φρέσκων Chief, είναι ο αερόψυκτος δικύλινδρος των 1720 κυβικών, που αποδίδει 13,8 κιλά ροπής, ενώ η διαφοροποίησή τους έρχεται ουσιαστικά από τους χρωματικούς συνδυασμούς και τα αξεσουάρ. Το πρόβλημα που αντιμετωπίζει όμως η αναγεννημένη Indian δεν είναι άλλη από την –ουφ– ύφεση. Το 2006 που ξεκίνησε το όλο project, η αγορά ήταν στα πάνω της και όλα έβαιναν καλώς. Σήμερα, με τη Harley Davidson να προχωρά σε απολύσεις και να αναζητά τρόπους να λύσει τα χρέη της, μάλλον δεν είναι η καλύτερη εποχή για μια σειρά μοτοσυκλετών που ξεκινούν από τα 30,999$ και φτάνουν εύκολα τα 35,499$, πριν καν ανοίξετε τον εκτενή κατάλογο των ακριβών αξεσουάρ.

Yamaha 2009

Παρότι η Yamaha Motor Co. είχε καθαρά κέρδη γύρω στα 18,000,000 ευρώ το 2008, οι προβλέψεις για το 2009 μόνο ευοίωνες δεν είναι.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, αναμένεται ζημιά της τάξεως των 350,000,000 ευρώ μέσα στο 2009, η πρώτη χρονιά μετά το 1984 που η Ιαπωνική εταιρεία δε θα παρουσιάσει κέρδη. Εκτός από την ύφεση, το πρόβλημα βρίσκεται στην ανοδική πορεία του Yen, που επηρεάζει αρνητικά τις εξαγωγές σε Ευρώπη και Αμερική. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της εταιρείας, το 2009 αναμένεται να φέρει μείωση πωλήσεων της τάξης του 22%. Ως αποτέλεσμα, η Ιαπωνική εταιρεία εξετάζει το ενδεχόμενο να αναβάλει την κατασκευή της πίστας δοκιμών και του εργοστασίου ανταλλακτικών στην Ιαπωνία που είχε προγραμματίσει, καθώς και το πάγωμα της επέκτασης του εργοστασίου της στην Ινδονησία. Σύμφωνα με τις πηγές μας, η Yamaha πρόκειται να μειώσει τους μισθούς του διοικητικού προσωπικού κατά 20% για το 2009. Και υποθέτουμε ότι δε χρειάζεται να σας θυμίσουμε ότι η Yamaha είναι μία μόνο από τις τέσσερις Ιαπωνικές εταιρείες. Εν αναμονή για κακά νέα και από τους υπόλοιπους λοιπόν;

Εν νηφτάνουσι τα λόγια

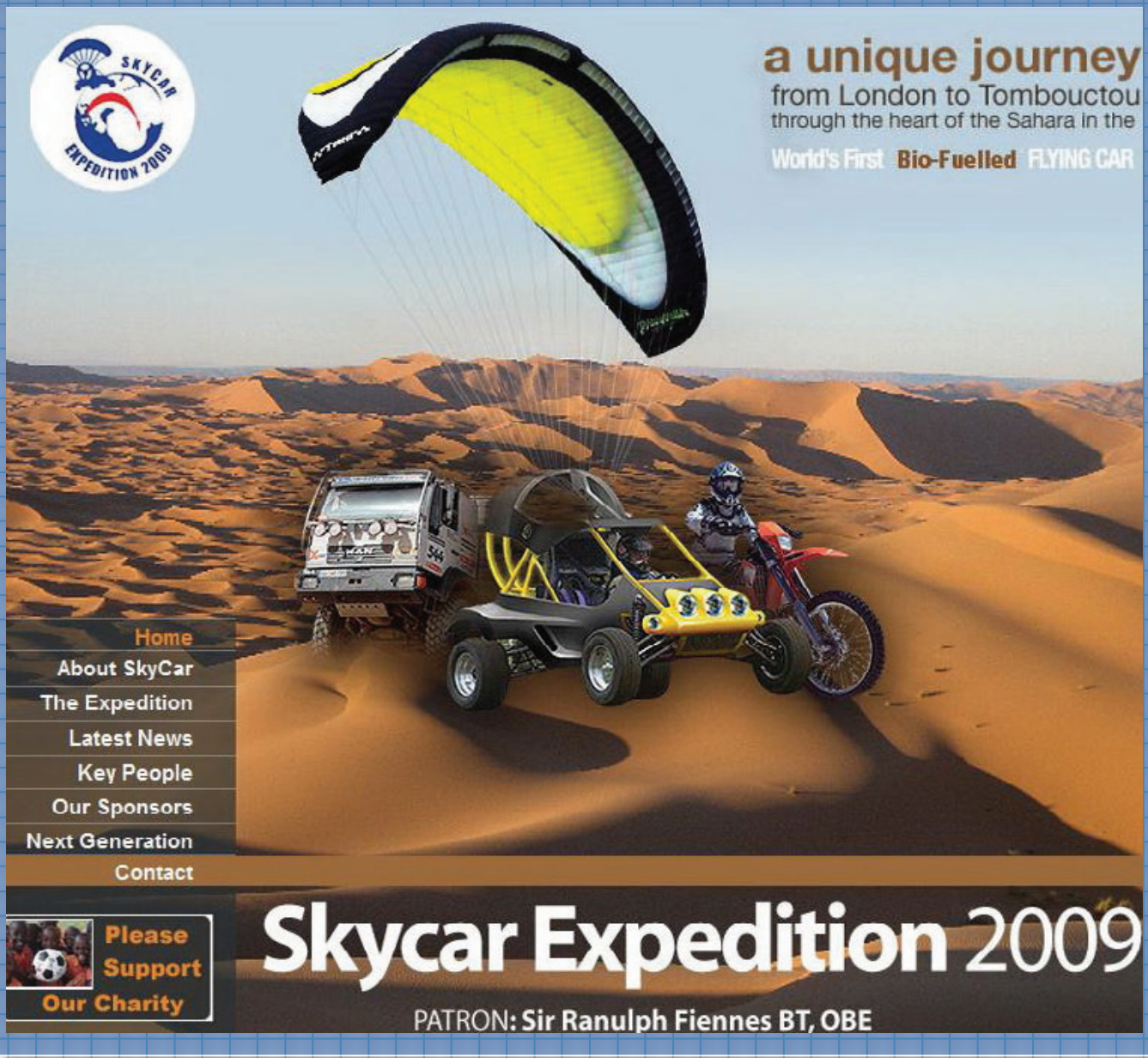
Θεωρώντας ότι τα κόμικς μπορούν να λειτουργήσουν σαν μία γέφυρα ανάμεσα σε ένα παρελθόν στο οποίο ο "προφορικός λόγος" ήταν στην ουσία το μοναδικό διαδεδομένο μέσο επικοινωνίας, και στο παρόν το οποίο διακρίνεται για την μεγάλη ποικιλία εκφραστικών και επικοινωνιακών μέσων, το bartesera και το comicart.gr (Ελληνικό webportal για τον κόσμο των κόμικς) διοργανώνουν έκθεση κόμικς αντλώντας θέματα από την προφορική παράδοση της Ικαρίας. Ο λόγος που επιλέχθηκε η 9η τέχνη για αυτή τη θεματική έκθεση δεν είναι καθόλου τυχαίος. Η δυναμική του μέσου, όσο και οι πλούσιες δυνατότητες σε εικαστικό όσο και σε αφηγηματικό επίπεδο, επιτρέπουν την μέγιστη ελευθερία κίνησης των δημιουργών στην απόδοση της ιστορίας που επιλέξανε να ασχοληθούν. **Οι έξι δημιουργοί που συμμετέχουν, περιπλανούνται στις προφορικές παραδόσεις του νησιού, "ονειρεύονται" και συνθέτουν ισάριθμες εικονογραφημένες ιστορίες. Βουρβούλακες, νεράιδες, φαντάσματα και παραμύθια θα σας περιμένουν αναρτημένα στον χώρο του bartesera.** Τα εγκαίνια της έκθεσης θα πραγματοποιηθούν την Δευτέρα 16 Φεβρουαρίου 2009 και 20.00 μ.μ. **Συμμετέχουν οι δημιουργοί:** Κώστας Κυριακάκης, Γιώργος Μπότσος, Θανάσης Πέτρου, Soloup, Στέλιος Τσιμπίδης και Θανάσης Ψαρρός. **Έρευνα:** Εύη Καλογερή, Μάρκος Θεοδωράκης. **Εγκαίνια:** Δευτέρα 16 Φεβρουαρίου 2009 – ώρα 20.00 μ.μ. **Χώρος:** bartesera, Κολοκοτρώνη 25, Στοά Πραξιτέλους, Αθήνα. **Διάρκεια:** 16 Φεβρουαρίου – 02 Απριλίου 2009. **Ιστοσελίδα Εκδήλωσης: http://www.comicart.gr/words**

Ιπτάμενο R1

Πετάει το R1; Όχι κυριολεκτικά. Εκτός αν βάλεις τον κινητήρα του σε ένα buggy και του προσθέσεις μια μεγάλη προπέλα…

Το Skycar είναι ένα beach buggy-ιδιοκατασκευή με κινητήρα από R1 που καίει βιοκαύσιμα (140 άλογα νομίζω) και στο οποίο έχει προσαρμοστεί με προπέλα διαμέτρου 1.6 μέτρων πίσω και με ένα παραπέντε μπορεί να πετάξει! Απογειώνεται με 60 χαω, χρειάζεται μόνο 200 μέτρα χώρο για να το κάνει…

Στις 14 Ιανουαρίου έκανε μια επίδειξη στο Λονδίνο και τώρα ετοιμάζεται για την The Expedition όπου θα πετάξει από το Λονδίνο ως το Τιμπουκτού της Αφρικής για να αποδείξει πως δουλεύει! Εννοείται πως πάει για παραγωγή… Δείτε το στη διεύθυνση http://www.skycarexpedition.com/



GREAT POWER • GREAT SOUND • GREAT QUALITY

Scorpion

50% ΕΚΠΤΩΣΗ
ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΓΙΑ 1 ΠΤΩΣΗ

LIFETIME GUARRANTEE

RIDE BEST BUY

YAMAHA XT 660

SUZUKI GSXR 1000

HONDA CB 1000R

BMW F800

KAWASAKI ZX 10 R

KAWASAKI Z750

KAWASAKI ZX 250 R

HONDA HORNET

ebike.gr **20% Έκπτωση**

Κάνε click στο κουπόνι και τύπωσέ το!

Scorpion

σε όλες τις Εξατμίσεις Scorpion στο επίσημο δίκτυο Αφοί Βασσάλου. Η προσφορά ισχύει μέχρι 28/2/09 με την προσκόμιση του κουπονιού

ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 9322471

Το κουπόνι να επιστραφεί από το κατάστημα στα κεντρικά της εταιρίας μέχρι 31/3/09 μαζί με την απόδειξη

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ

www.vassalos.gr

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

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ebike.gr

first rides

Η χαρά των υπερκυβισμένων σκούτερ, με το Σπύρο να απολαμβάνει το GP800 και το Μάνο να χαζεύει το ταμπλό του Satelis 500

X1000 r/min
PEUGEOT

Σκούτερ; Νομίζεις...

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

Η Gilera λέει πως αυτό εδώ είναι ένα σκούτερ και έχει δίκιο, τεχνικώς τουλάχιστον. Όταν το καβαλήσαμε όμως παρατηρήσαμε μερικά 'ανεξήγητα' φαινόμενα, ανεξήγητα για σκούτερ τουλάχιστον.

Arai
www.eblke.gr
GILERA

Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα στάνταρ. Στην κάτω θέση καλύπτει αρκετούς, στην πάνω όλους. Για το Δάλλα όρκο δεν παίρνω πάντως...

Φωτίζει εξαιρετικά και το κρύσταλλο έχει και σκαλιστό το σήμα της Gilera

Up, Down... για τη ζελατίνα μιλάμε ντε... Ο μηχανισμός της είχε δύναμη να την ανοίξει αβίαστα στα 160 km/h

Κλειδάκι που ανοίγει τη σέλα από μακριά. Προσοχή μην το πατήσεις φεύγοντας, δουλεύει και με τη μοτοσυκλέτα κλειδωμένη

Σουπερποζέ κανόνια – με σιγαστήρα

Καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας χτίζεται ένα οικοδόμημα ευρύτερα γνωστό ως 'προσέγγιση μοτοσυκλέτας και σκούτερ'. Στην ουσία πρόκειται για μια γέφυρα ανάμεσα σε δύο συγγενείς χώρους, η οποία ξεκίνησε και από τις δύο πλευρές. Κάποια πρωτοποριακά μεγάλα σκούτερ, όπως το Yamaha T-Max 500, και κάποιες αυτόματες μοτοσυκλέτες, όπως το Honda DN01, προσέθεσαν το λιθαράκι τους. Ο όμιλος Piaggio τώρα προσθέτει δύο ακόμη κομμάτια, από ένα σε κάθε πλευρά της γέφυρας, το κάνει δε με έναν κινητήρα-διπλό πράκτορα: στο Gilera GP800 έχουμε ένα σκούτερ που την έχει δει μοτοσυκλέτα, στο Aprilia Mana υπαινίσσεται το ακριβώς αντίθετο.

Αν στην περίπτωση του Aprilia, η αυτόματη μετάδοση είναι ένα κεντρικό σημείο της φιλοσοφίας του, στην περίπτωση του GP800 αυτό είναι το τελευταίο πράγμα που θα μας κάνει εντύπωση, πιστέψτε με.

Χαζεύοντάς το από την ασφάλεια μιας μικρής απόστασης από τη σέλα του, το GP800 δείχνει ως ένα συνηθισμένο μεγάλο σκούτερ. Η αρχική προσέγγιση μου θυμίζει πολύ το πρώτο T-Max, όπου η σχεδιαστική λιτότητα αφήνει στον 'μοτοσυκλετιστικό' χαρακτήρα τον πρωταγωνιστικό ρόλο που του αξίζει. Απουσιάζουν οι πολλές σχεδιαστικές εξάρσεις που θα έδιναν έναν πιο λουσάτο προφίλ στις μεγάλες επιφάνειες των πλαστικών του. Ρίχνοντας μια ματιά στην πρακτική του πλευρά, ανακαλύπτουμε μια ένδεια αποθηκευτικών χώρων: τόσα στρέμματα πλαστικών και ούτε ένα ντουλαπάκι, ένας χώρος κάτω από τη σέλα κι αυτός κουτσουρεμένος. Εδώ προφανώς συναντάμε την ανάγκη των μηχανικών να φιλοξενήσουν εκεί ένα σκασμό εξαρτήματα, όπως πχ ένα V2 90 μοιρών, την πίσω ανάρτηση, το δοχείο καυσίμου.

Μερικές φορές σκέφτομαι πως το πελατολόγιο των σκούτερ – συχνά δραπέτες από τον χώρο των αυτοκινήτων και την ανελέητη κίνηση – θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με κριτήρια αγοράς που στρέφονται γύρω από τους εξοπλισμούς, μα η Gilera δεν παίζει αυτό το παιχνίδι. Το μεγάλο της σκούτερ ήρθε για να δώσει τη Superbike διάσταση στην κατηγορία και ξεκινά με μια εντυπωσιακή πρώτη κίνηση. Καλωσορίζουμε τον δικύλινδρο V 90 μοιρών με τα 839cc και τους 75 ίππους, κάτι το πρωτοποριακό για την κατηγορία που έχει μεν ξαναδεί δικύλινδρους κινητήρες μα όχι με αυτήν την παραδοσιακά ιταλική αύρα. Να τονίσω, βέβαια, πως χωροταξικά η επιλογή του V2 έχει και τις αδυναμίες της, πρωτίστως στο θέμα του χώρου που αυτός απαιτεί για να χωρέσει στο πλαίσιο του GP, ένα θέμα που αναμφίβολα αντικατοπτρίζεται και στο προηγούμενο σχόλιό μου περί του χώρου κάτω από τη σέλα.

Το υποφαινόμενο

Πατώ το κουμπί της μίζας και τίποτα το παράξενο δε συμβαίνει. Ο δικύλινδρος έρχεται στη ζωή αθόρυβα και πολιτισμένα, δεν βροντά, δεν κελαηδά, δεν τρομάζει. Μέχρι να ανοίξει το γκάζι... Κουρδίζοντας τη γκαζιέρα ο αναβάτης λαμβάνει μια ξεκάθαρη προειδοποίηση: εδώ μιλάνε τα κυβικά και το αποτέλεσμά τους δεν κρύβεται, ονομάζεται ροπή, το 95% της οποίας είναι διαθέσιμο στο

χέρι μέχρι τις 3,500 rpm. Αυτή η επιτάχυνση σε σκούτερ δεν έχει ξαναγίνει. Ο φυγοκεντρικός μηχανισμός της μετάδοσης δεν κάνει κικ – σε αντίθεση με άλλες περιπτώσεις όπου ακούς όλα τα πλαστικά εξαρτήματα να βαρυγκωμούν υπό την πίεση πρωτόγνωρης γι' αυτά δύναμης – και εστιάζει την προσοχή του στο να κάνει την αρχική επιτάχυνση όσο πιο γλυκιά γίνεται, τόσο ώστε να μην τρομάξει ούτε ο πιο άπειρος αναβάτης. Σίγουρα εξασφαλίζει πως δεν θα έχεις απρόβλεπτες αντιδράσεις του τύπου κλωτσιές ισχύος και λοιπά μη γραμμικά φαινόμενα. Η επιτάχυνση από στάση είναι απολύτως συγκρίσιμη με μοτοσυκλέτα και, σε αρκετές περιπτώσεις, θα έλεγα καλύτερη αφού δεν χάνεις χρόνο σε υπερβολικά πατινάρισματα και αλλαγές σχέσεων. Με λίγα λόγια, μιλάμε για επιτάχυνση απολαυστική, μιλάμε για διάπλατα χαμόγελα.

Μετά από λίγο είναι σαφές πως το GP800 είναι φτιαγμένο για να καταβροχθίζει ανοικτούς δρόμους. 'Δώσε πασά μου χώρο να καλπάσω' σου φωνάζει η ιταλίς και συ άλλο που δε θες. Η επιτάχυνση είναι χορταστική και εντελώς γραμμική σε όλη τη διαδρομή του στροφόμετρου, ενώ για το τέλος σου κρατά το καλύτερο: εδώ έχουμε το πρώτο σκούτερ που βλέπει τελική άνω των 200 στο κοντέρ! Τώρα, αν θα είναι 201 ή 210 αυτό έχει να κάνει με τις εκάστοτε συνθήκες της στιγμής, πάντως η διακοσάρα την έχει νομοτελειακά και αυτό του δίνει ένα μετάλλιο που κανένα άλλο σκούτερ δεν διαθέτει. Μου έδωσε, δε, την εντύπωση πως η μετάδοσή του είναι αυτή που το σταματά πριν μαζέψει περισσότερα χιλιόμετρα, παρόλο που ο κινητήρας δείχνει να έχει ακόμη άφθονο ψωμί… Όσο για ταξιδάκι, φαντάζομαι πως μέσες ταχύτητες στη γειτονιά των 140-160 για πλάκα και αυτονομία που φτάνει κοντά στα 200 χιλιόμετρα (ανάλογα με το βάρος στο δεξί χέρι) θα σας είναι επαρκείς.

Αν κάτι με στεναχώρησε λίγο ήταν η απουσία του ιταλικού ήχου από τον κινητήρα – ή μάλλον, για να το πω σωστά, η απουσία ήχου. Όλα συμβαίνουν εντελώς αθόρυβα, με ένα ελαφρύ γουργουρητό, ως επιτάσσει εν τέλει η σκουτεράδικη φιλοσοφία. Ίσως θα είχε πλάκα να του ρίξεις ένα ζεύγος ελεύθερα εξατμισόνια, όπως αυτά που φορά το πρωτότυπο GP850 Corsa του Μιλάνου που να κροταλίζουν στα φανάρια και να πυροβολούν στο άνοιγμα του γκαζιού, αλλά κι έτσι δεν πειράζει, μόλις έρθει η ώρα να ξεκολλήσεις από την κίνηση όλοι θα το πιάσουν το υπονοούμενο.

Ποιές 45 μοίρες;

Ο αστός GP800 είναι χοντρούλης και δε ντρέπεται να το δείξει. Όταν μιλάμε για 245 στεγνά κιλά, αναπόφευκτα θα το αντιληφθείς τσουλώντας με 5 km/h ανάμεσα σε αυτοκίνητα. Αν και είναι αρκετά καλά φροντισμένο από πλευράς κατανομής βάρους, όπως και να το κάνεις, κάθε φορά που πατάς το πόδι κάτω ξέρεις πόσα κιλά κουμαντάρεις – ειδικά με γεμάτο το ρεζερβουάρ που είναι τοποθετημένο ψηλά και πίσω.

Οι μανούβρες ανάμεσα σε ουρές από μεταλλικά κουτιά είναι ολίγον τι απαιτητικές καθότι το Gilera δεν κάνει οικονομία ούτε σε μέγεθος, και μακρύ είναι και το σχετικό του φάρδος το έχει – όχι περισσότερο από τους αντιπάλους της κατηγορίας βέβαια. Ευτυχώς το τιμόνι κόβει αρκετά, ο

"...ένα αυτόματο GT που βρίσκει τον εαυτό του μόλις το εξαπολύσεις στον ανοικτό δρόμο..."

Arai
www.ebike.gr

εύκολος χειρισμός που προσφέρει η αυτόματη μετάδοση βοηθά πολύ, όπως και η σχετικά χαμηλή θέση οδήγησης που αφήνει τα πόδια να βρουν εύκολα την άσφαλτο όποτε χρειαστεί, μα ως εκεί. Στην κίνηση θα πρέπει πάντα να του δίνεις τη δέουσα προσοχή, δεν είναι μπελάς, μα ούτε και Runner.

Είναι όμως ξεκάθαρο πως το GP800 είναι ένα σκούτερ Gran Turismo, ένα αυτόματο GT που βρίσκει τον πραγματικό του εαυτό μόλις το εξαπολύσεις σε οποιασδήποτε μορφής ανοικτό δρόμο. Ο αυτοκινητόδρομος είναι το βούτυρο στο ψωμί του, ξάπλωσε στον καναπέ του, κλείδωσε το γκάζι στα 160-180 και ξέχνα πόσα χιλιόμετρα έχεις ως τον προορισμό του, όσα και να 'ναι, είναι λίγα… Εδώ τα κιλά είναι προσόν, όχι μειονέκτημα.

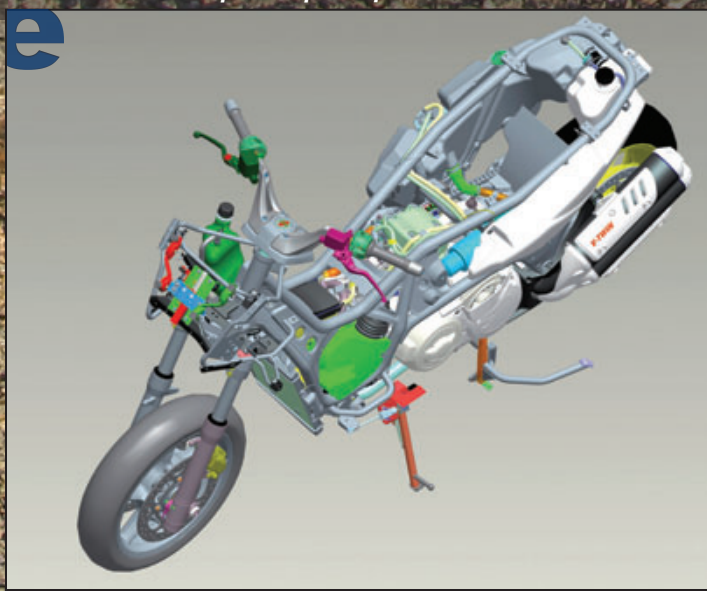
Μετά, έχεις και το στροφιλίκι και, αν μη τι άλλο, εδώ το πράγμα είναι σαφές: το GP800 στρίβει και στρίβει καλά. Ομολογώ πως πριν το καβαλήσω περίμενα την αχίλλειο φτέρνα του να βρίσκεται στο μπροστινό. Αν δείτε το πιρούνι του, καταλήγει σε μονή τιμονόπλακα και μετά ακολουθεί ένας μακρύς λαιμός ως το τιμόνι. Σε αυτό ακριβώς το σημείο κάποια άλλα σκούτερ – προεξέχοντος του Honda Silverwing – τα βρίσκουν πολύ σκούρα καθώς όταν πιεστούν να στρίψουν με μεγάλες ταχύτητες ο αναβάτης εισπράττει υπό τη μορφή παραμορφώσεων (flex) μια έντονη ασάφεια στο μπροστινό, το νιώθει να λυγίζει από την πίεση. Σκέφτηκα λοιπόν ο δικός σου πως εδώ τι έχουμε; Έχουμε πολύ περισσότερο γκάζι και κιλά, άρα θα την ακούει στερεοφωνικά άμα προσπαθήσεις να το χώσεις στην είσοδο μιας στροφής με 160. Αμ δε…

Το μπροστινό του είναι απολύτως στιβαρό, πατάει καλά στο έδαφος, διαβάζει και συνεργάζεται με τον αναβάτη, αμφότερες οι αναρτήσεις είναι αντάξιες κανονικής μοτοσυκλέτας και σου δίνουν αρκετή εμπιστοσύνη για να στρίψεις με την ψυχή σου.

Τώρα, μπορεί η Gilera στο press kit να δηλώνει πως μπορεί να στρίψει ξαπλωμένο στις 45 μοίρες κλίσης, αλλά εγώ δεν ήμουν σε καμία περίπτωση τόσο γενναίος ώστε να το καταφέρω. Ναι, το GP800 πλαγιάζει με την ψυχή του και το κάνει μεταδίδοντας ένα σαφές αίσθημα ασφάλειας χάρη στη μελετημένα ουδέτερη συμπεριφορά του και το μακρύ μεταξόνιο, αλλά πολύ αμφιβάλλω αν κατάφερα ποτέ τόσο βαθιά υπόκλιση με τα Michelin Pilot Sport που φορούσε. Άλλωστε το GP800 είναι ακόμη πολύ καινούργιο και μοναδικό για να υποστηριχθεί από μια πλούσια γκάμα υπόδησης, έτσι οι επιλογές είναι περιορισμένες και όλες παρεμφερούς φιλοσοφίας μεταξύ τους.

Στα φρένα πάντως κρύβεται η μεγαλύτερη έκπληξη που εισέπραξα από το GP800. Δύο δισκοφρένα Brembo σε 300άρηδες δίσκους προσφέρουν καλή αίσθηση και επαρκέστατη δύναμη. Η έκπληξη φυσικά δεν είναι εδώ, μα στον τρόπο. Αυτό πρέπει να είναι το πρώτο σκούτερ που έχω οδηγήσει στη ζωή μου που φρενάρει με το μπροστινό και όχι με το πίσω. Σε όλα τα σκούτερ η έντονα οπισθοβαρής κατανομή και τα συνήθως ισχνά πιρούνια αμελητέας διαδρομής κάνουν τη χρήση του μπροστινού φρένου αντικείμενου ριψοκίνδυνης σπέκουλας. Εδώ, αν και η κατανομή του βάρους εξακολουθεί να κοιτά σαφώς προς τα πίσω, για να σταματήσεις τα κιλά του με τη φόρα που έρχονται απαιτείται δυνατό μπροστινό και το σπουδαίο

Βλέποντας τον όγκο που 'τρώει' ο κινητήρας, καταλαβαίνουμε γιατί το ρεζερβουάρ βρέθηκε εκεί πίσω και κάτω από σέλα έμεινε λίγος χώρος



"...δώσε πασά μου χώρο να καλπάσω..."

Όλα τέλεια εδώ, άψογα

Χώρος για ένα κράνος και ψιλά. Πίσω η τάπα βενζίνης

Άριστα φρένα και πιρούνι, ένα πετυχημένο ζευγαράκι

Χειρόφρενο, χρησιμότατο για να παρκάρεις παντού

Fanalino posteriore που κάπου το έχω ξαναδεί... στο Breva μήπως;

είναι πως σε καμία περίπτωση δεν αισθάνεσαι ανασφαλής, πως δεν έχεις τον έλεγχο.
Αυτό είναι όντως το πρώτο σκούτερ που θυμάμαι να φρενάρει σα μοτοσυκλέτα και αυτό του δίνει ένα παράσημο προόδου. Σημαίνει επίσης πως το πιρούνι του είναι σωστά στημένο, αλλιώς αυτό θα ήταν αδύνατο να γίνει.
Θα πρέπει να τονίσω, πάντως, πως στην περίπτωση του 'σκούτερ' αυτού υπάρχει μια μικρή παγίδα. Δεν πρέπει κανείς να παραμυθιαστεί από την ευκολία της αυτόματης μετάδοσης και την άνεση του καναπέ από τον οποίο το οδηγεί. Το GP είναι ένα ικανότατο και ισχυρό μηχανάκι που όσο φιλικό και πειθήνιο μπορεί να δείχνει όταν κινείται όμορφα και χαλαρά, άλλο τόσο εύκολα διακτινίζεται μόλις κουρδίσεις λίγο παραπάνω τη γκαζιέρα. Όσο καλοστημένο κι αν είναι, στην είσοδο της στροφής με 160 καβάλα σε 250 κιλά θα πρέπει να ξέρεις καλά τι κάνεις. Το γράφω αυτό διότι ένας αναβάτης ελάχιστης εμπειρίας μάλλον θα αγοράσει πιο εύκολα το GP800 από μια μεγάλη μοτοσυκλέτα, κρυμμένος πίσω από την ευκολία του 'σκούτερ'. Απαιτείται σεβασμός στις ικανότητές του, μυαλό και σύνεση στο χειρισμό του. Σημαίνει επίσης πως ένας έμπειρος μοτοσυκλετιστής θα βρει άφθονο πεδίο διασκέδασης στη σέλα του.

Σκουτεράκι ε;

Γι' αυτό σας το είπα από την αρχή, νομίζετε πως το GP800 είναι σκούτερ. Στην πραγματικότητα είναι ό,τι πιο 'μοτοσυκλετιστικό' έχει βγάλει ποτέ αυτή η κατηγορία και, από τη στιγμή που υπάρχουν στην αγορά τα DN-01 και Mana, πλέον μόνο η θέση οδήγησης και η εμφάνιση το χαρακτηρίζουν ως σκούτερ.
Με την τιμή του, δε, είναι και απολύτως συγκρίσιμο με τον ανταγωνισμό του – πλην του αρκετά πεπαλαιωμένου Silverwing. Προφανώς η Gilera σκέφτεται πως ο μεγαλύτερος κινητήρας που έχουμε δει ως τώρα σε σκούτερ δεν χρειάζεται άφθονους εξοπλισμούς για να είναι ανταγωνιστικός και πιθανότατα έχει δίκιο. Η πρωτοπορία από μόνη της είναι ένα εμπορικό πλεονέκτημα. ≪

Πανέμορφο αλουμινένιο ψαλίδι, αλλά έχει ήδη λεκιαστεί: μάλλον έχουμε φτηνό φινίρισμα εδώ κύριε ιταλέ

Χλίδα! Τη βλέπεις τη λυχνία του ABS δίπλα στου λαδιού; Έ-έ-έρχεται...

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,237 mm
Πλάτος:	790 mm
Ύψος:	- mm
Μεταξόνιο:	1,593 mm
Ύψος σέλας:	780 mm
Ρεζερβουάρ:	18.5 l (3 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	245 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος δικύλινδρος V 90°, 1EEK, 4βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 69 mm
Χωρητικότητα:	839.3 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.5:1
Ισχύς:	75/7,250 hp/rpm
Ροπή:	7.79/5,750 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	122/41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	133 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 16"
Ελαστικό:	Michelin Pilot Sport, 120/70-16 57H
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300 mm με δαγκάνες Brembo δύο εμβόλων με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.50 x 15"
Ελαστικό:	Michelin Pilot Sport, 160/60-15 67H
Φρένο:	Δίσκος 280 mm με δαγκάνα Brembo δύο αντικριστών εμβόλων

GILERA GP800
PIAGGIO HELLAS A.E.
9,490€

Γκουντούφας
accessories

Τσάντες ταξιδίου
Tail-Bag GIVI €80
Σαμάρια Bagster €120

Πίσω φτερό
Ermax €140

Bagster
Κάλυμα τεπόζ. €120
Κάλυμα σέλας €120

Αντίβαρα Τιμονιού
Valtermoto €40

Βίδα Τιμονιού Ergal
Valtermoto €21

Βίδες Προφόρτισης Ergal
Valtermoto €36

Ζελατίνα DoubleBubble
Ermax €140
GIVI €90
Puig €95

Βάση πινακίδας
Valtermoto €54

Όργανο πίεσης & θερμοκρασίας ελαστικών
Zadi €180

Βίδες στήριξης
Valtermoto €30

Μανέτες Σπαστές Ergal
IRC €150

Εξάτμιση
Scorpion Titanium €900
Remus Titanium €1160
Arata Full Sustem €1740

Ρυθμιζόμενα Μαρσπιέ
Valtermoto €400
Arata €495

Τάπα λαδιού Ergal
Valtermoto €28

Κιτ σωληνάκια υψηλής πίεσης
Valtermoto €224

Όργανο ένδειξης ταχυτήτων
GP Crono €95

Μανιτάρια
Valtermoto €94

ΜΑΘΕΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΑΣ

ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

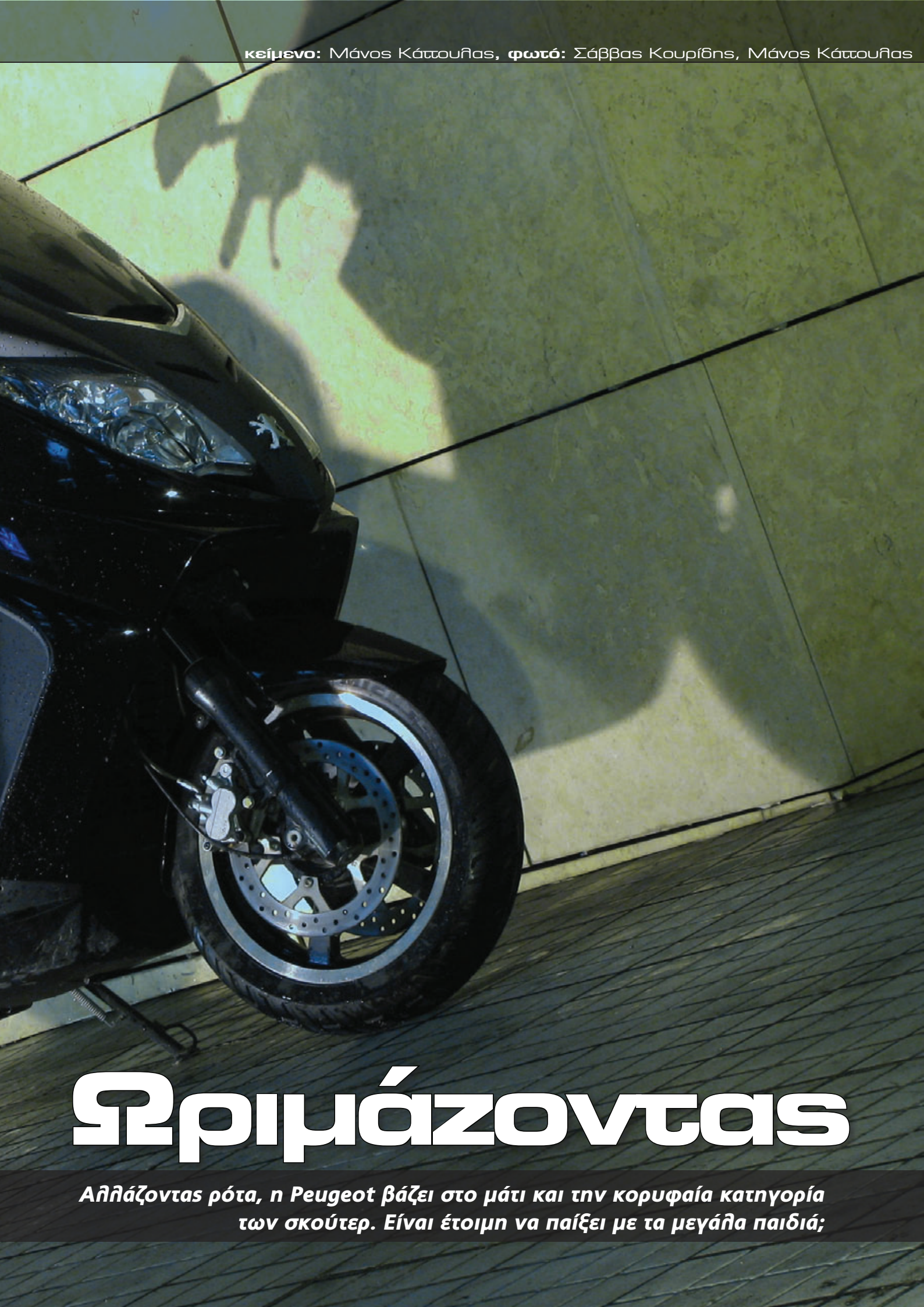
Μιχαλακοπούλου 118 | www.goudoufas.gr | info@goudoufas.gr

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

mototech

Peugeot Satelis 500 RS

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



Ωριμάζοντας

Αλλάζοντας ρότα, η Peugeot βάζει στο μάτι και την κορυφαία κατηγορία των σκούτερ. Είναι έτοιμη να παίξει με τα μεγάλα παιδιά;

500

Ντουλαπάκι για ψιλά, γυαλιά και μικροαντικείμενα στο κέντρο του τιμονιού

Πανέμορφα και πλήρη τα όργανα του Satelis, έχουν μέχρι και δείκτη εξωτερικής θερμοκρασίας.

Ο μονοκύλινδρος κατάγεται από την Piaggio και βγαίνει νικητής στη μάχη με τα 213 κιλά του 500

Ποιά είναι η πρώτη εικόνα που σας έρχεται στο μυαλό όταν ακούτε scooter της Peugeot; Ένα Speedfight να περνάει τάπα αφήνοντας ένα σύννεφο δίχρονου καπνού; Ίσως το πανέμορφο μινιμαλιστικό Ludix; Όποια και να είναι η απάντηση, οι πιθανότητες είναι πως δε θα περιλαμβάνει αριθμούς όπως "500 κυβικά" ή μακρινά δικάβαλα ταξίδια. Η Γαλλική εταιρεία έχει ταυτιστεί εδώ και χρόνια με τα μικρά κυβικά, αλλά τελευταία, με αργά αλλά σταθερά βήματα, απλώνει τα πλοκάμια της στους μεγαλύτερους κυβισμούς και σε ένα εντελώς διαφορετικό, σαφώς πιο ώριμο κοινό με διαφορετικές ανάγκες.

Μεταμόρφωση

Η πρώτη μου επαφή με το Satelis, ήταν μερικά χρόνια πριν, με τη βασική έκδοση των 125 κυβικών. Κοντά στους, τότε, συνήθεις κυβισμούς της Peugeot, ο μικρός τετραβάλβιδος μονοκύλινδρος έβαζε τα δυνατά του, αλλά έχανε τη μάχη με τα 170+ κιλά, αφήνοντας μονάχα υποσχέσεις και την αίσθηση του ανεκπλήρωτου δυναμικού. Όλα τα σωστά συστατικά ήταν εκεί: χώροι, ποιότητα κατασκευής και κύλισης, ξεχωριστή εμφάνιση και έξυπνες λεπτομέρειες – ο κινητήρας όμως απλά δεν αρκούσε. Με μακριά ρύθμιση στο φυγοκεντρικό, ξεκινούσε ιδιαίτερα νωχελικά, αποδίδοντας ικανοποιητικά μετά τα 60 χιλιόμετρα την ώρα. Με τετραπλάσια κυβικά στο ίδιο πλαίσιο, το Satelis 500 σαφώς και δεν έχει πρόβλημα στις εκκινήσεις – αλλά δεν πετάγεται μπροστά με τη φόρα που περίμενα. Μέρος της εξήγησης βρίσκεται στο

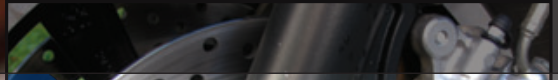
βάρος: με 213 κιλά στεγνό, το Satelis δεν ανήκει ακριβώς στην κατηγορία φτερού. Η ουσία όμως βρίσκεται αλλού, στη φιλοσοφία του και την προσέγγιση της Peugeot στην κατηγορία. Ο στόχος δεν ήταν η σπορ συμπεριφορά, αλλά η άνεση και η ευκολία στη χρήση. Και υπό αυτή τη σκοπιά, το 500 κάθε άλλο παρά απογοητεύει. Ξεκινάει σβέλτα αλλά γλυκά, χωρίς να τρομάζει ή να σπινάρει τον πίσω τροχό του σε κάθε ευκαιρία, ανεβάζοντας ρυθμό αβίαστα και χαλαρά. Όσο ανεβαίνουν τα χιλιόμετρα τόσο πιο άνετα κινείται, δείχνοντας την εστίαση της Peugeot σε εκτός πόλης χρήση. Και εκεί διαπρέπει, με τη σταθερότητα που περιμένεις από ένα δίκυκλο με μεταξόνιο 1,5 μέτρο και σφιχτές αναρτήσεις που μπορεί να μην απορροφούν εντελώς απότομες μικροανωμαλίες, αλλά κρατούν το σύνολο σε τάξη ακόμα και με τη βελόνα του κοντέρ να φλερτάρει σταθερά με υψηλά τριψήφια νούμερα.

Και αν περιμένετε να φανεί το βάρος στα φρένα, λυπάμαι αλλά χάσατε. Τα απλά, μη συνδυασμένα, χωρίς ABS φρένα της συγκεκριμένης έκδοσης είναι μια όαση απλότητας και αποτελεσματικότητας. Οι μανέτες είναι σφιχτές, με καλή αίσθηση, δίνοντάς σου μια ξεχασμένη αίσθηση ελέγχου στο φρενάρισμα, τις μέρες που οι περισσότεροι κατασκευαστές είναι απολύτως σίγουροι ότι δεν είμαστε σε θέση να φρενάρουμε μόνοι μας όπως κάναμε όλα αυτά τα χρόνια. Λόγω της οπισθόβαρης κατανομής, σκούτερ γαρ, τη μερίδα του λέοντος δεν έχει η δεξιά μανέτα που ενεργοποιεί τους δύο δίσκους των 260 mm στον εμπρός τροχό, αλλά η επιβραδυντική δύναμη μοιράζεται ουσιαστικά εξίσου με τον πίσω δίσκο. Χάρη δε στο μακρύ μεταξόνιο, μπορείς άνετα να πιέσεις παραπάνω, αναζητώντας τα όρια της πρόσφυσης, με τη σιγουριά ότι ακόμα και όταν το παρακάνεις το Satelis θα αντιδράσει γλυκά, χωρίς απότομα διπλώματα και άλλα τρομακτικά.

Από άνεση πώς πάμε;

Το RS της δοκιμής, όπως όλα τα Satelis, είναι γεμάτο με μικρές λεπτομέρειες που δείχνουν ότι κάποιος ασχολήθηκε λίγο με το να κάνει τη συμβίωση μαζί του ευχάριστη. Οι διάφορες μικρές και μεγάλες θηκούλες βρίσκονται παντού, με χώρο για τα γυαλιά στο κέντρο του τιμονιού, ένα στενό αλλά αρκετά βαθύ ντουλαπάκι για να καταπιεί τον πήχη του αριστερού χεριού σας. Η σέλα είναι διπλή, με το πίσω μέρος να ανοίγει υδραυλικά εν είδη πορτμπαγκάζ από τον κεντρικό διακόπτη, ενώ το εμπρός μέρος ξεβιδώνει για να δώσει πρόσβαση στη μπαταρία και τις ασφάλειες. Η Peugeot δίνει δε ως αξεσουάρ μπαγκαζιέρα με ειδική βάση που διπλώνει προς τα πίσω ώστε να μην εμποδίζει το άνοιγμα του πορτμπαγκάζ. Τα φώτα μένουν ανοιχτά για μερικά δευτερόλεπτα αφού κλείσει ο κεντρικός διακόπτης,

Ιδιαίτερα ποιοτική η εν μέρει ματ βαφή, κάνει το RS να ξεχωρίζει



Οι διπίστονες απαιτούν δύναμη, αλλά προσφέρουν γερή επιβράδυνση και αίσθηση στη μανέτα

Πρακτικό το προστατευτικό της εξάτμισης, με τον ήχο να μην κρύβει τη μονοκύλινδρη καρδιά του Peugeot

Εκτός από όμορφα, είναι και αποδοτικά

Στενόμακρος ο χώρος για τα πόδια του αναβάτη, περιέργως μη αναδιπλούμενα τα μαρσπιέ του συνεπιβάτη

Αρχοντική η διπλή σέλα, με ανάγλυφο το σήμα της Peugeot στην έκδοση RS

Ο χώρος κάτω από τη σέλα χωράει δύο full face – σύμφωνα με την Peugeot τουλάχιστον

"Έχουμε λοιπόν ένα άνετο, βολικό, πλήρως εξοπλισμένο Mega Scooter, ικανό να καλύψει με άνεση όλες τις ανάγκες όσο δεν περιλαμβάνουν σπορ ανησυχίες"

σύμφωνα με την παράδοση των καλών αυτοκινήτων, ενώ η θέση οδήγησης είναι άνετη και ας μην υπάρχει τεράστιος χώρος για τα πόδια του αναβάτη λόγω της κεντρικής τοποθέτησης του ρεζερβουάρ – που βοηθάει στην κατανομή βάρους και την οδική συμπεριφορά.

Η ποιότητα κατασκευής είναι ιδιαίτερα καλή, με σωστή εφαρμογή και καλή ποιότητα βαφής. Μόνο ένα ελαφρύ τρίξιμο από τη βάση της ζελατίνας στο συγκεκριμένο σκούτερ χάλαγε την εικόνα, αλλά ούτως ή άλλως ήταν συντονισμός σε συγκεκριμένο και μικρό φάσμα στροφών, που διορθώνεται με λίγο σφίξιμο στο πρώτο σέρβις.

Το συγκεκριμένο Satelis είναι το RS, που ξεχωρίζει από τα απλά μοντέλα με το συνδυασμό ματ και βερνικωμένου μαύρου, με μαύρες ζάντες (και νίκελ στεφάνια), χαμηλή σπορ ζελατίνα και σουέτ υλικό στη σέλα με κόκκινη ραφή – και ένα μικρό σκέπαστρο για να μην ποτίζει νερά όταν βρέχει. Το συγκεκριμένο RS μπορεί να μην είναι υβριδικό όπως επιτάσσουν οι καιροί – αν και ομολογουμένως όχι το όνομα – αλλά είναι ένα υβρίδιο. Όντας ένα από τα πρώτα που ήρθαν στην Ελλάδα πριν οριστικοποιηθούν οι προδιαγραφές, έχει το ήμισυ του safety pack, το οποίο όμως δεν διατίθεται στο RS. Ας εξηγηθούμε καλύτερα: το Satelis 500 είναι διαθέσιμο σε 3 εκδόσεις. Την απλή, την έκδοση Safety Pack που διαθέτει επιπλέον ABS και την κλειδαριά που βλέπετε στη φωτογραφία με τον κυρ' Σμπρίνη μας, και την έκδοση RS που επίσης βλέπετε σε όλες τις φωτογραφίες, χωρίς όμως την κλειδαριά ούτε καν προαιρετικά, καθώς η τοποθέτησή της απαιτεί εντελώς διαφορετικά πίσω πλαστικά, βάσεις κλπ.

Το ταμείο τι λέει;

Έχουμε λοιπόν ένα άνετο, βολικό, πλήρως εξοπλισμένο Mega Scooter, ικανό να καλύψει με άνεση όλες τις ανάγκες όσο δεν περιλαμβάνουν σπορ ανησυχίες. Με Ευρωπαϊκή καταγωγή και σχεδίαση, και το γνωστό και αλεξίσφαιρο κινητήρα καταγωγής Piaggio, διαθέσιμο σε διάφορες εκδόσεις ανάλογα με τις ορέξεις και το βάθος της τσέπης σας. Και κάπου εδώ συνήθως αρχίζουν τα ναι μεν αλλά, καθώς οι προηγούμενες προτάσεις προϊδεάζουν για τιμολογιακή πολιτική στο άνω άκρο της κατηγορίας. Έλα όμως που δεν είναι έτσι... Ξεκινώντας από τα 5,450€ για τη βασική έκδοση, με ένα σκαλοπάτι 100€ παραπάνω για το RS και με κορυφή τα 5,990€ για την έκδοση Safety Pack με το ABS, το Satelis 500 όχι μόνο ανήκει στις πιο προσιτές επιλογές της κατηγορίας, αλλά παραμένει αισθητά πιο οικονομικό απ' ό,τι στην εγχώρια Γαλλική αγορά – και με διαφορά πάνω από 3,300€ με το T-Max. Και παρότι έχει τους μισούς κυλίνδρους, το Satelis σίγουρα δεν απέχει τόσο από το κορυφαίο Yamaha όσο θα περίμενε κάποιος με βάση τη διαφορά τιμής… <<

Το αντικλεπτικό της Abus ανήκει στο πακέτο Safety. Το σφίχτη πρέπει να τον βρείτε μόνοι σας

PEUGEOT SATELIS 500 RS
TEOMOTO A.E.
5,550€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,152 mm
Πλάτος:	765 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,500 mm
Ύψος σέλας:	784 mm
Ρεζερβουάρ:	14.0 lt
Βάρος κατασκευαστή:	213 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υγρόψυκτος μονοκύλινδρος τετραβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	94 x 71 mm
Χωρητικότητα:	492,7 cc
Σχέση συμπίεσης:	-
Ισχύς:	37.4 hp/7,000 rpm
Ροπή:	4,4 kgm/5,250 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	40 mm/95 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	100 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων σε 4 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3 x 14΄΄
Ελαστικό:	Michelin Gold Standard 120/70-14
Φρένο:	Δύο δίσκοι 260 mm, διπίστονες δαγκάνες Nissin
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4 x 13΄΄
Ελαστικό:	Michelin Gold Standard 150/60/13
Φρένο:	Δίσκος 240 mm

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

the test

Τελικά ο Eric Buell το χώνεψε για τα καλά, με κινητήρα της Harley-Davidson δεν γίνεται μια σωστή σπορ μοτοσυκλέτα. Η αμερικάνικη εταιρεία χάνει ένα γονιδιακό χαρακτηριστικό της μα κερδίζει αλλού...

25th
NATURE EDITION

BUELL 1125R

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

Reboot*
(*Επανεκκίνηση)

Άλλη μια μοτοσυκλέτα της Buell; Κατά τα φαινόμενα ναι, μια μιζιά αργότερα όμως ανακαλύπτουμε πως το παιχνίδι έχει αλλάξει άρδην...

GR
OAN
268

Πολλά μπορεί να πει κανείς για την ταυτότητα των μοτοσυκλετών της Buell όλα τα προηγούμενα χρόνια, αλλά είναι γεγονός πως όλα τα μοντέλα της ως τώρα διακρίνονταν από μια μοναδικότητα, η οποία συχνά υπερτερούσε στα μάτια των αγοραστών από τις όποιες τεχνικές συγκρίσεις με το καθεστώς της σπορ κατηγορίας. Με απλά λόγια, ένα ξεχωριστό προϊόν αναπόφευκτα βρίσκει το κοινό του.

Πέρυσι ο Eric Buell αποφάσισε να προχωρήσει ένα βήμα παρακάτω. Ήρθε σε επαφή με τη Rotax, μια εταιρεία με έδρα στην Αυστρία γνωστή από τους V2 που προσέφερε στην Aprilia για την οικογένεια των RSV Mille, τους δικύλινδρους των BMW F650/800 GS, αλλά και τους μονοκύλινδρους των Aprilia Pegaso και BMW F650.

Σύμφωνα με τις εξαγγελίες της Buell, λοιπόν, ζητήθηκε η σχεδίαση ενός μεγάλου V2 για την πρώτη της υγρόψυκτη σπορ μοτοσυκλέτα. Το όνομά του Helicon και είναι μακράν ο ισχυρότερος κινητήρας που έχει κινήσει ποτέ Buell. Στόχος είναι μια μοτοσυκλέτα σχεδιασμένη με αφετηρία τον αναβάτη, με κινητήρα και επιδόσεις σε πλήρη αναλογία με τα σύγχρονα δεδομένα –κάτι που αναμφίβολα δεν μπορούσε με τους 'παλαιάς κοπής' αερόψυκτους της Harley-Davidson.

Το γιατί είναι απλό: δεν είναι μόνο η δύναμη που δεν επαρκούσε για τα δεδομένα του ευρωπαϊκού και ιαπωνικού ανταγωνισμού, αλλά και αυτή καθαυτή η τεμπέλικη φιλοσοφία των βαριών στροφάλων και του χαμηλού ορίου περιστροφής. Κάπου εδώ ο Eric Buell βάζει ένα δύσκολο στοίχημα, διότι πλέον αφήνει στην άκρη το πλεονέκτημα της μοναδικότητας και ακολουθεί μια πεπατημένη οδό στην οποία εκτίθεται σε απευθείας συγκρίσεις.

Πολεμικοί παιάνες

Ήρθε η ώρα να εκκινήσουμε τον κινητήρα. Είναι θορυβώδης και απειλητικός, ο ήχος του φέρνει στο μυαλό κατευθείαν τον δικύλινδρο του Aprilia Mille. Είναι τόσο έντονη η ομοιότητα που τάχιστα επέστρεψα στα κιτάπια μου αναζητώντας ομολογίες συγγένειας. Η αλήθεια είναι πως δεν βρήκα κάτι, πέραν φυσικά της κοινής αυστριακής καταγωγής. Πρόκειται για έναν ολοκαίνουργιο κινητήρα V2 με 72 μοίρες περιεχόμενη γωνία κυλίνδρων –και όχι 60 όπως στο RSV– που όποιος τον ακούσει θα ορκιστεί πως είναι Mille. Κι αυτό δεν είναι καθόλου κακό.

Με βάση τα νούμερα το 1125R είναι προφανώς ισχυρό, τσαμπουκαλεμένο. Ο ψεκασμός του επιτρέπει λίγο σκορτσάρισμα στις χαμηλές και οι αρκετά μακριές σχέσεις κάνουν απαραίτητη τη βοήθεια του συμπλέκτη αν θες να κινηθείς αργά με κούφια δευτέρα ή τρίτη. Στα διαδικαστικά της κίνησης νομοτελειακά οδηγούμουν σε πρώτη, η οποία είναι μεν πολύ κοντύτερα γραναζωμένη, αλλά δε χρειάζεται ντε και καλά να τη γλύφεις διαρκώς με το συμπλέκτη και αποδεικνύεται αρκετά μακριά ώστε να κινεί τη μοτοσυκλέτα γραμμικά με λίγο ανοικτό γκάζι. Από τις 3,000 και πάνω ο ήχος ξεκαθαρίζει, τα χέρια μακραίνουν και πλέεις σε πελάγη ροπής. Ο ήχος του, δε, είναι χαρακτηριστικότατα 'ιταλικός', εδώ η συμφωνική κινητήρας-φιλτροκούτι παίζει πολεμικούς παιάνες από τη χώρα του σπαγγέτι και δε θες να

Ο ένας κάθεται μια χαρά, ο από πίσω βρίζει

Το μικρό φέρινγκ βγαίνει τόσο μπροστά που σχεδόν υπερκαλύπτει τον τροχό!

κλείσεις το γκάζι με τίποτα. Υπάρχει άφθονη δύναμη μέχρι και τα κόκκινα για διασκέδαση, οι ταχύτητες 'αυτοφώρου' έρχονται με μια ανάσα και η τελική του ξεπερνά σημαντικά τα θεωρητικά 240 που δηλώνει η Buell. Για την ακρίβεια ξεπερνά εύκολα τα 260 κοντερίσια και έχει ακόμη ψωμί να το κυνηγήσεις.

Ο κινητήρας αυτός είναι πλέον εύστροφος, ο καθένας θα μπορούσε να το έχει μυριστεί από τις εξαιρετικά υπερτετράγωνες διαστάσεις του, μιλάμε για 103 x 67.5 mm! Δεν πλησιάζει σε ελαφρότητα τους απίστευτους LC8 που ανεβάζουν στροφές λες και είναι μονοκύλιδρα 250, αλλά αυτά που ξέρατε για τα τις προηγούμενες γενιές Buell μπορείτε πλέον να τα ξεχάσετε.

Ένα ενδιαφέρον στοιχείο που μου τράβηξε την προσοχή ήταν η θερμοκρασία. Η μέγιστη τιμή που είδα στο ψηφιακό πολυόργανο ήταν 86 βαθμοί Κελσίου, ποσό που μου φάνηκε απίστευτα χαμηλό για μια ζεστή ηλιόλουστη μέρα κολλημένος στο κέντρο της Αθήνας. Η απάντηση έρχεται από τα βεντιλατέρ που δουλεύουν από νωρίς κρατώντας το θερμόμετρο μονίμως χαμηλά. Άντε το καλοκαίρι να δεις το κατιτίς παραπάνω, αλλά τα γιαπωνέζικα τριψήφια νούμερα πολύ δύσκολα φαντάζομαι πως θα εμφανιστούν στην οθόνη του.

Καβάλα σε μια ρόδα

Μέχρι τώρα στα Buell αναγνώριζα μια διχασμένη προσωπικότητα. Από τη μια ένας κινητήρας βαρύς και αργόστροφος, από την άλλη μια υπερβολικά γρήγορη γεωμετρία που έκανε τη μοτοσυκλέτα να θέλει να βουτήξει στη στροφή πριν καν φύγει το ηλεκτρικό σήμα από τον εγκέφαλο προς το υπόλοιπο σώμα. Την ώρα που στην είσοδο της στροφής κορυφωνόταν η μονομαχία μεταξύ

Ειδική παραγγελία της Buell, τόσο εντυπωσιακή όσο και λειτουργική

"η συμφωνική κινητήρας-φιλτροκούτι παίζει πολεμικούς παιάνες από τη χώρα του σπαγγέτι"

Το μεγαλύτερο δισκόφρενο της αγοράς και οκταπίστονη δαγκάνα...

Όμορφο αλουμινένιο ψαλίδι με εξαιρετικό φινίρισμα. Πλέον δεν κουβαλά το λάδι του κινητήρα

Έξυπνο καπάκι-μανιτάρι

Ό,τι δοκίμασα να σκαλίσω στις ρυθμίσεις, το πιρούνι το 'άκουσε' άμεσα

γεωμετρίας και αδράνειας, ανακάλυπτα έναν ασυμβίβαστο συνδυασμό, μια μοτοσυκλέτα που εγώ προσωπικά δεν μπορούσα να πάω εξίσου γρήγορα με το όποιο 'καθεστωτικό' σπορ μηχανάκι εξ ανατολής. Ανέκαθεν τα Buell χρησιμοποιούσαν ποιοτικές αναρτήσεις, τα πλαίσιά τους ήταν στιβαρά, είχαν φρένα, μα όταν στο κλείσιμο του γκαζιού το επίκεντρο της μοτοσυκλέτας, κινητήρας και βολάν, ήθελε σώνει και καλά να συνεχίσει ευθεία απαιτείτο παραπάνω θάρρος και εμπιστοσύνη για να το ξαπλώσεις. Τώρα πατάμε το delete και επανεκκίνηση. Αφαιρώντας τον 'λάθος' κινητήρα από την εξίσωση πού καταλήγουμε;

Μόλις καβάλησα τη μοτοσυκλέτα έξω από το κεντρικό κατάστημα της Elmec Sport στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης η πρώτη σκέψη ήταν 'Σούνιο'. Δεν είναι και η καλύτερη άσφαλτος του πλανήτη, μα όντας καθημερινή η κίνηση θα ήταν λίγη και δε μπορούσα να φανταστώ άλλη στριφτερή διαδρομή τόσο κοντά. Ήμουν ανυπόμονος.

Σύντομα ήρθε η επιβεβαίωση: αυτό το Buell στρίβει εύκολα, αβίαστα. Η γεωμετρία του μπροστά εξακολουθεί να είναι πολύ γρήγορη, από τη σέλα νομίζεις πως καβαλάς πάνω στη ρόδα... Η δε προσθήκη των Pirelli Diablo Corsa III, πιστέψτε με, δεν κάνει το παραμικρό για να την εξημερώσει. Τουναντίον, θα έλεγα...

Για το μέσο αναβάτη, ως θεωρώ εαυτόν, η πρώτη επαφή με ασφαλτοστρωμένα φίδια δεν είναι ακριβώς αυτό που θα λέγαμε... φιλική. Κοντό μεταξόνιο, πολύ κλειστή κάστερ και, το σημαντικότερο, μικρό ίχνος μας κάνουν ένα αποτέλεσμα αρκετά νευρικό σε αίσθηση. Η μοτοσυκλέτα ακούει ακαριαία τις εντολές από το σώμα, δεν κάνει

Μίνιμαλ, μα πλήρες –μέχρι και Wisconsin γράφει όταν μπουτάρει. Τα δύο κουμπιά αριστερά πατιούνται και με το χοντρότερο γάντι

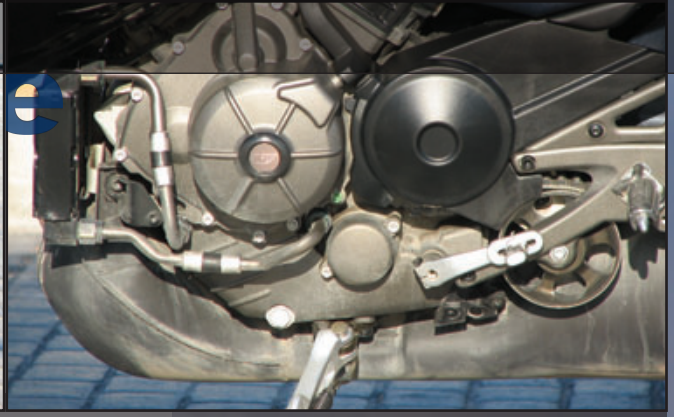
Ιμάντας, γιατί όχι;

Πολύ πλατύ ρύγχος, για να δένει οπτικά με τα πλαϊνά καπάκια

Εξαιρετικά μαζεμένες διαστάσεις: μόνο τα ψυγεία περισσεύουν στο πλάι

...ο μόνος τρόπος να απολαύσεις το 1125R είναι να το στύψεις

Φτηνοί διακόπτες, όργανο light, με μια αλουμινένια υπερκατασκευή που στηρίζει όλο το φέρινγκ. Από τους καθρέπτες ό,τι δεις με το εξωτερικό τους άκρο



Made in Austria. Μικρές χρήσιμες λεπτομέρειες: η θέση του λεβιέ ταχυτήτων ρυθμίζεται πανεύκολα (και πάμφθηνα)

Τεράστια εξάτμιση με αφινίριστη επιφάνεια που ποτέ δε θα δείξει καθαρή, όσο κι αν την πλένεις. Ακούγεται μούρλια και ζεσταίνει μια χαρά το πίσω λάστιχο διά της αγκαλίτσας

Με μια περιουσία σε λαμπτήρες, αυτό έλειπε να μη φωτίζει καλά. Μ' αρέσει επίσης που ανάβουν δύο-δύο οι λάμπες γιατί μου τη σπάνε τα μονόφθαλμα φώτα

τίποτε απρόβλεπτο αλλά, πώς να το πω, σκέφτεσαι να της κάνεις 'μπου' κι αυτή έχει ήδη τρομάξει. Σα γάτα που τσιτώνει αθόρυβα τους μύες της στην όψη του κινδύνου πριν καν αυτός την αντιληφθεί, το 1125R περνά σε όλα τα αισθητήρια του σώματος την πληροφορία πως είναι τσίτα και έτοιμο για οτιδήποτε. Πώς είναι μια μεγάλη, άνετη sport touring μοτοσυκλέτα; Καμία σχέση, το διαμετρικά αντίθετο.

Σε αυτό βοηθά πολύ η θέση οδήγησης. Την επόμενη μέρα, στο πλυντήριο του φίλτατου Σμπρίνη, βρισκόταν ένα παρκαρισμένο YZF-R1. Μόλις ξεκαβάλησα από το Buell, λοιπόν, ανέβηκα στο Yamaha και πήρα κατευθείαν την πληροφορία που ζητούσα. Στο 1125R τα κλιπόν είναι περίπου στο ίδιο ύψος, τα μαρσπιέ όμως δείχνουν λίγο ψηλότερα και το τιμόνι πιο κοντά. Είναι πιο συμπαγής, πιο μαζεμένη μοτοσυκλέτα. Είναι και πανάλαφρη, 170 στεγνά κιλά παρακαλώ. Μετά θυμήθηκα τον Eric Buell που έλεγε πως σχεδίασε τη μοτοσυκλέτα με κέντρο το σώμα του αναβάτη και η όλη εικόνα έδεσε στην εντέλεια με την πρώτη μου βόλτα μαζί της.

Φτάνοντας στην είσοδο της στροφής πέφτεις στα φρένα. Το μπροστινό θηρίο είναι εντυπωσιακό στην όψη, εντυπωσιακότερο στη δουλειά. Έχει όλη τη δύναμη που περιμένεις από 375mm διαμέτρου και μια οκταπίστονη δαγκάνα (!) με τρελή δύναμη, επαρκέστατη για το δοθέν γκάζι και ακόμη παραπάνω. Είναι και πανεύκολο στη χρήση όμως, κι αυτό είναι σημαντικότερο. Αν το παρακάνεις αυτό δεν έχει κανένα πρόβλημα να περιστρέψει το κοντό κορμί του 180 μοίρες γύρω από τον μπροστινό τροχό, κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, αλλά πάντα εκούσια. Αν ξέρεις πώς, τότε μπορείς να έχεις απόλυτο έλεγχο με δύο δάκτυλα στη μανέτα.

Arai
HELMET
www.ebike.gr

Πρόγραμμα στυψίματος

Πάμε παρακάτω. Φρέναρα όσο ήθελα και το ρίχνω στην είσοδο. Τόσες μοίρες κλίση υπολόγισα, άλλες δέκα βουτάει αυτό, ακαριαία! Ο νέος και ταιριαστός κινητήρας δεν προκαλεί κανένα πρόβλημα αδράνειας, το σύνολο είναι άκαμπτο, το πιρούνι διαβάζει καλά, εγώ έχω κατατρομάξει… Γιατί; Εντάξει, είπαμε τι γίνεται με το γρήγορο μπροστινό, βάζουμε από πάνω κι ένα εξίσου γρήγορου προφίλ λάστιχο και προφανώς έχουμε φτιάξει έναν επαγγελματία βουτηχτή, αλλά η τρομάρα έρχεται από αλλού: με αυτή τη γεωμετρία όση ώρα γράφει την καμπύλη της στροφής νοιώθω μικρές νευρικότητες που μεταδίδονται στο ακέραιο μέσα από ένα πλαίσιο αρκούντως άκαμπτο και αναρτήσεις που κάνουν σωστά τη δουλειά τους, μεταφέροντας συνέχεια πληροφορίες.

Μου πήρε μερικές ακόμη βόλτες για να καταλάβω τι έπρεπε να κάνω και να αισθανθώ ασφαλής με το 1125R ώστε να πάω ακόμη πιο γρήγορα. Ξεχνάμε τη γιαπωνέζικη φιλοσοφία των ανοικτών, σταθερών γραμμών, του σημαδεύω-μπαίνω-ξαπλώνω-μένω εκεί. Εδώ όλα γίνονται πιο εύκολα αν φρενάρεις πιο αργά, σφαλιάρα κάτω, κλίση για όσο λιγότερο χρειάζεται, σήκωμα και καρύδι το γκάζι. Ξαφνικά τώρα όλη αυτή η 'υπερβολή' στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της μοτοσυκλέτας βγάζει νόημα. Για να μπορέσεις να κρατήσεις την κλίση μέσα στη στροφή το γκάζι πρέπει να είναι ανοικτό. Έτσι το μπροστινό αποφορτίζεται και η γεωμετρία διατηρείται σε όσο νορμάλ γίνεται επίπεδα για να μη νιώθεις πως θα χάσεις το πιρούνι από κάτω σου. Το μαλακό Corsa III έχει περισσότερο ψωμί στο πλάι παρά στο κέντρο του πέλματός του, δε θα σε πουλήσει. Το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι πως σε μια στριφτερή διαδρομή ο μόνος τρόπος να απολαύσεις το 1125R είναι να το στύψεις. Σε ανοικτές στροφές τύπου 'Αττικής Οδού' για να στρίψεις χορταστικά με καλές κλίσεις πρέπει να το ανοίξεις βαρβάτα. Σε πιο κλειστές βουνίσιες διαδρομές, πάλι το ίδιο με χαμηλότερη σχέση στο κιβώτιο. Έτσι όμως μοιραία το κοντέρ φορτώνει χιλιόμετρα. Ευτυχώς ή δυστυχώς είναι πολύ δύσκολο να το ερωτευτείς οδηγώντας χαλαρά και τουριστικά. Αυτό συνεχώς θα θέλει καρύδωμα κι εσύ θα ανησυχείς γιατί δεν κάθεται κάτω.

Η μόνη άλλη μοτοσυκλέτα που μπορώ να θυμηθώ με ανάλογη συμπεριφορά ήταν ένα Ducati 996. Ήταν φτιαγμένη (καλή ώρα…) για να βλέπει τις στροφές ως γωνίες, ήμουν κι εγώ καλομαθημένος από τον ιάπωνα, ε ας πούμε ότι η μεταξύ μας ασυνεννοησία ήταν παντελής. Με την πρότερη εμπειρία και λίγη παραπάνω προσπάθεια κατάφερα εν τέλει να συνεννοηθώ με το 1125R.

Αυτό που αντιλαμβάνομαι είναι πως θα βρίσκει τον εαυτό του στην πίστα, παρόλο που δεν είχα την ευτυχία να το κάνω ο ίδιος. Είναι έτοιμο: πανάλαφρο, εξαιρετικά καλά ζυγισμένο, το σώμα κουμπώνει τέλεια, ο κινητήρας βροντάει και λυσσάει, ιδανικά λαστιχάκια έχει και ο κύριος Buell ορκίζεται πως δεν βρίσκει τίποτα κάτω μέχρι τις 50 μοίρες κλίσης. Τι άλλο θες;

Από την άλλη, η πρακτικότητα είναι ένα αμφιλεγόμενο θέμα. Ο συνεπιβάτης θα νιώσει τόσο ευπρόσδεκτος όσο και σε οποιοδήποτε άλλο supersport –καθόλου. Στην καθημερινότητα της πόλης η θέση οδήγησης απλά

Πλαίσιο-ρεζερβουάρ-αεραγωγός, 3 σε 1. Εξαίρετη σχεδίαση που κουμπώνει άριστα με τα πόδια

Εξαρτήματα αμφιλεγόμενης σχεδίασης, μα πολυσχιδή: φιλοξενούν το ψυγείο και επιτελούν έργο εισαγωγών ram air

Η Showa το φτιάχνει, η Buell το τιτλοφορεί

Πλήρως ρυθμιζόμενο και άνευ μοχλικού, Showa κι αυτό

Όχι, το μοτέρ δεν είναι υγρού κάρτερ, αλλά η λαδιέρα βρίσκεται πλέον στο κάτω αριστερά άκρο του κινητήρα, για καλύτερη συγκέντρωση μαζών

είναι κουραστική με όλο το βάρος στους καρπούς, αλλά στην ίδια καθημερινότητα βλέπω τόσο και τόσο κόσμο να συμβιώνει με χαμηλά κλιπόν που επιβεβαιώνει τα 'περί ορέξεως' λεγόμενα... Τουλάχιστον το τιμόνι του κόβει πολύ, κάτι είναι κι αυτό, μειώνει τις ποδοκίνητες όπισθεν. Τουριστικά και πάλι εμπίπτουμε στον κανόνα της ορέξεως, αλλά σίγουρα θα χρειαστεί μια άλλη ζελατίνα διότι η συγκεκριμένη φλερτάρει με τον χαρακτηρισμό 'διακοσμητική'. Στα ταξιδιωτικά συν του 1125R η ικανή αυτονομία, χάρη στην εξυπνάδα να φιλοξενηθεί το καύσιμο μέσα στο πλαίσιο. Έτσι εξοικονομείται βάρος και χώρος αφενός, χωρά και 21 λίτρα βενζίνης από την άλλη, κάτι που επιτρέπει ταξίδι χωρίς στάσεις ανά 150 χιλιόμετρα – δες ιάπωνας.

Το άλμα

Δε νομίζω πως έχει και πολύ νόημα να σχολιάσω τα 16,400 € που κοστίζει. Είναι μια τιμή στο πάνω άκρο της σπορ κατηγορίας, αλλά εντελώς αναμενόμενη για μια Buell –με το μικρό όγκο παραγωγής και τη χώρα κατασκευής του.

Το θέμα είναι κατά πόσο τα αξίζει. Ας το δούμε σχετικά: αν ένα XB12 κάνει κοντά 15,000, τότε τα αξίζει και με το παραπάνω. Μιλάμε για μια μοτοσυκλέτα που πλέον μπορεί να θεωρεί εαυτή πραγματική σπορ κατασκευή με ένα αποτελεσματικό σύνολο περιφερειακών. Θα τολμούσα να πω, δε, πως από πλευράς ζυγίσματος και βάρους αυτή η Buell καταφέρνει να κάνει αρκετές παραδοσιακές δυνάμεις να ζηλέψουν. Ένα εύσημο που αβίαστα απονέμω στον Eric Buell είναι η επίτευξη του στόχου του να νιώθεις το 1125R ως πραγματική προέκταση του κορμιού σου.

Από την άλλη, είναι γεγονός πως πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα που δεν απευθύνεται απαραιτήτως στο μέσο αναβάτη supersport. Για να πάει πραγματικά γρήγορα –στις στροφές, γιατί στις ευθείες όλα πάνε– θέλει αρκετή εμπειρία και προσαρμογή στο δικό της τρόπο οδήγησης. Κρατά τις αποστάσεις της από τα συνηθισμένα supersport που δείχνουν φιλικά και πειθήνια, αλλά και από τη νέα ιταλική σχολή που έχει απεμπολήσει πια το στριφνό χαρακτήρα της γενιάς 916. Γι' αυτό και ξεχωρίζει.

Το ερώτημα που ξέρω πως τριβελίζει στα μυαλά πολλών, αν δηλαδή η Buell έφτασε στο επίπεδο των υπολοίπων supersport, θα απαντήσω 'όχι'. Όχι γιατί όσο ψηλά κι αν πήδηξε από πλευράς ιπποδύναμης βλέπει ένα ικανό κενό μπροστά της σε μια κατηγορία που έχει τα 150 άλογα για ψωμοτύρι. Επίσης όχι, γιατί εξακολουθεί σε κάποιο βαθμό να μην απευθύνεται στο mainstream κοινό της κατηγορίας –όπως εξήγησα προηγουμένως αναφορικά με τις οδηγικές της απαιτήσεις.

Έφτασε όμως μεμιάς πολύ κοντά. Κάλυψε τόση απόσταση που για κάποιους το 1125R μπορεί πλέον να αποτελέσει μια ακόμη επιλογή στη supersport πίτα – κι αυτό είναι τουλάχιστον κατόρθωμα. <<

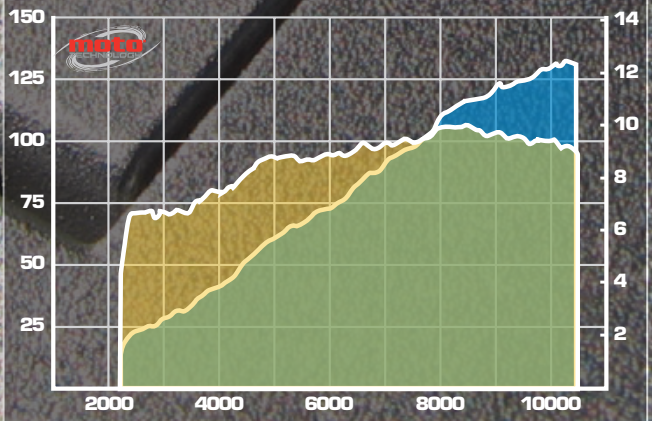
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Buell 1125R
ELMEC SPORT A.B.E.T.E.
16,400€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,996 mm
Πλάτος:	716 mm
Ύψος:	- mm
Μεταξόνιο:	1,384 mm
Ύψος σέλας:	775 mm
Βάρος κατασκευαστή:	170 kg (κενή)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος V 72° υδρόψυκτος, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	103 x 67.5 mm
Χωρητικότητα:	1,125 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.3:1
Ισχύς κατασκευαστή:	146/9,800 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.3/8,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	ελικοειδή γρανάζια / 1.838
Τελική μετάδοση / σχέση:	Ιμάντας / 2.593
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	1η 2.46 / 10 2α 1.75 / 14 3η 1.38 / 18 4η 1.17 / 22 5η 1.04 / 24 6η 1.00 / 25
Ταχύτητα στη μέγιστη ισχύ:	248 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Rake:	21°
Trail:	83.8 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 47 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Showa
Διαδρομή:	127 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Corsa III, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 375 mm, δαγκάνα ZTL2 8 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Corsa III, 180/55 ZR17
	Φρένο: Δίσκος 240 mm, δαγκάνα 2 εμβόλων
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	21 l
Μέση κατανάλωση:	8.4 l/100km
Μέση αυτονομία:	250 km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 133.2 / 10,300
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.0 / 8,000



Το 1125R, με αριθμό πλαισίου 1931 και 2,350km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 21.6C, υγρασία 19%, ατμοσφαιρική πίεση 997.27mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ ΔΕΝ ΤΟ ΑΓΓΙΖΟΥΝ.

Columbia Sportswear Company®

TITANIUM™
columbia.com

Το **Glacier to Glade™ Parka** από αδιάβροχο και αναπνέον Omni-Tech® Lazer™ Taffeta σας προστατεύει απ' ό,τι κι αν στείλει η Μητέρα Φύση πάνω σας. Με εσωτερικό τζάκετ από 100% nylon Ripstop™ με μόνωση Microtemp™ 100g για να λιώνει ...ό,τι σας αγγίζει • www.columbia.com

ΣΕ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ • ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΞΑΚΟ Α.Ε. • ΤΗΛ.: 210 8160100 • www.xaco.gr

long term

Ο Μάνος αποχαιρετά τα 690 και 950 SM και όλοι μαζί υποδεχόμαστε το διάδοχό τους, KTM 990 Adventure

End of Term KTM 690SM (x2) 950 SM Voyager

Φαίνεται σα χτες που τα δύο KTM υιοθετήθηκαν από το eBike, αλλά ο χρόνος περνάει γρήγορα όταν περνάς καλά. Πώς πέρασαν αυτοί που τα οδήγησαν όμως;

κείμενο: Μάνος Κάττουλας, **φωτο:** Αναγνώστες eBike

Πώς περνάει ο καιρός

Η φιλοσοφία μας πίσω από τα Long Term, ήταν αρκετά διαφορετική από τη συνηθισμένη. Αντί να τα χρησιμοποιούμε αποκλειστικά εμείς, χρίζοντάς τες προσωπικές μοτοσυκλέτες και καταδικάζοντάς τες στις καθημερινές διαδρομές σπίτι - γραφείο με ελάχιστες εξαιρέσεις, αποφασίσαμε να κάνουμε κάτι διαφορετικό, πιο ενδιαφέρον και σαφώς πιο άμεσο –να τα δίνουμε στους αναγνώστες μας να τα οδηγούν και να μοιράζονται τις απόψεις τους με όλους, μέσα από τις σελίδες του eBike. Η KTM καλωσόρισε την ιδέα, προσφέροντάς μας όχι ένα, αλλά δύο SM: ένα 690 και τη σπέσιαλ έκδοση του μεγαλύτερου 950, τη Voyager.

Το καλωσόρισμα είχε όλα τα προβλεπόμενα χαρακτηριστικά. Τα πλύναμε, τα φροντίσαμε, τα τσεκάραμε, τους τάξαμε ταξίδια σε μέρη μακρινά και συμπτωματικά ξεχάσαμε να τους πούμε για τις σούζες και τις περιπέτειες που τα περίμεναν. Μετά ήρθε η ώρα του χωρισμού και της κηδεμονίας. Ο Κώστας, προβλεπόμενα, ανέλαβε το 950SM που κάνει καλύτερες σούζες, ενώ ο Σπύρος πήρε υπό τη στέγη του το "μικρό" 690, αναλαμβάνοντας ο καθένας να τα προσέχει και να τα δίνει σε αναγνώστες να τα οδηγούν. Το γιατί γράφω εγώ την αναφορά αντί γι' αυτούς, είναι μια άλλη ιστορία που θα πούμε λίγο αργότερα.

690SM

Παρότι μικρότερο σε κυβικά, το 690 είχε τα περισσότερα χιλιόμετρα στην πλάτη του, με 9,450 χιλιάδες μέτρα στα χέρια δημοσιογράφων ειδικού τύπου. Ότι έπρεπε λοιπόν για να

Όλα ξεκινούν με ένα καλό πλύσιμο

Η τελευταία φωτογραφία του SM μας πριν κάνει φτερά

"Είμαστε πολύ τυχεροί που δεν είχαμε τέτοια όταν ήμασταν 20-25 χρονών"

Λεωνίδας Τσούμαρης

JOLLY CAFFE
www.ktm.gr

Το χάρηκε με την ψυχή του – το πορτοκαλί μπλουζάκι είναι "τυχαίο"

Το ψηφιακό κοντέρ περνούσε άνετα τα 180. Όχι άσχημα για μονοκύλινδρο...

Προσπαθεί να δείξει σοβαρός, αλλά το 690 είχε άλλη γνώμη

Έτσι έσκασε μύτη το δεύτερο 690, καθυστερώντας μας μέχρι να αλλάξει το ελαστικό

κριθεί η αξιοπιστία του. Τα πρώτα χιλιόμετρα που έκανε ο Σπύρος στη σέλα του ήταν ικανά για να του δείξουν πόσο έχουν αλλάξει τα KTM τελευταία – χαρίζοντας ταυτόχρονα μερικές πολύ άσχημες εκπλήξεις σε ένα κακόμοιρο αναβάτη Supersport που είδε ένα μονοκύλινδρο να τον περνάει με 200 από την εξωτερική.

Μετά, το ανέλαβε για ένα σεβαστό διάστημα ο Σάββας ο Κουρίδης, κατόπιν διαβεβαιώσεων ότι όχι μόνο φωτογραφίζει αλλά και διαβάζει το περιοδικό ανελλιπώς, άρα και δικαιούται να χαρακτηρίζεται αναγνώστης. Τι γίνεται λοιπόν όταν δίνεις ένα Supermoto σε έναν ώριμο οικογενειάρχη; Αν νομίζατε όπως εμείς ότι το αποτέλεσμα είναι μια ώριμη προσέγγιση, λυπάμαι αλλά χάσαμε. Το αποτέλεσμα είναι το ξεπακετάρισμα των αναμνήσεων μιας άλλης, περασμένης εποχής, καθώς ο Σάββας θυμήθηκε τα νιάτα του, τις πρώτες του βόλτες με μοτοσυκλέτες και τις καγκουριές που έκανε τότε. Πάλι καλά να λέμε που θυμήθηκε να γράψει και μισή αράδα για το 690, μια ωδή στη μοτοσυκλέτα που του έδωσε πίσω τα 25 χαμένα του χρόνια όπως είπε.

Έχοντας πλέον συνειδητοποιήσει πως η λύση δε βρίσκεται σε οικογενειάρχες, ήρθε η στιγμή για τον πρώτο αναγνώστη να γράψει χιλιόμετρα πάνω στη σέλα του μικρού SM. Ο πρώτος, εντός Αθηνών, αναγνώστης στη λίστα ήταν ο Λεωνίδας Τσούμαρης. Πυροσβέστης στο επάγγελμα με 16 χρόνια μοτοσυκλετισμού στην πλάτη του, άρχισε να ευχαριστεί το Θεό όταν το καβάλησε. Όχι γιατί του το δώσαμε – αλλά επειδή δεν είχε ένα τέτοιο όταν ήταν πιτσιρικάς. "Θα είχαμε σκοτωθεί. Ή θα ήμασταν φυλακή". Με τους άδειους δρόμους και τη σαφώς ηπιότερη αστυνόμευση της εποχής, μάλλον δεν είχε άδικο. Έχοντας όμως εμπειρία από τους προγόνους του 690, το 620 και το 640, είχε και ενδιαφέρουσες συγκρίσεις να κάνει. Σαφώς πιο ήσυχο χάρη στα δύο τελικά του, και χωρίς τους κραδασμούς και τους παράξενους θορύβους του παρελθόντος, δεν ήταν μόνο πιο πολιτισμένο, αλλά εντελώς διαφορετικό σε αίσθηση, αποδίδοντας ψηλά, χωρίς τη ροπάκλα στις χαμηλές στροφές που περίμενε. Μπόλικο γκάζι, αναμενόμενη αστά-

Ο μόνος που έβαλε το 690 στο χώμα "σα να πηγαίνεις σε κακή άσφαλτο"

θεια μετά τα 170 αν δε σκύψεις, σούζες, σούζες, σούζες και ντριφτ το πιάτο της ημέρας. Υπάρχει όμως και η άλλη πλευρά του νομίσματος, που δεν είναι άλλη από την κούραση. Κάτι η σέλα, κάτι η φυσική κατάσταση, οι στάσεις δεν έλλειπαν – έστω και μόνο για τσιγάρο πριν ξεκινήσει πάλι από την αρχή. Για πρώτο ή για δεύτερο Λεωνίδα; "Όπως το βλέπω είναι είτε για κανένα ψαγμένο τριανταπεντάρη να το έχει να ξεδίνει, είτε για 20άχρονους που δεν μασάνε τίποτα – και δεν τους νοιάζει αν θα καίγονται οι συνεπιβάτες από τις εξατμίσεις". Α, και για συνεπιβάτη, ο Λεωνίδας προτείνει πιπίνι με i-pod στα αυτιά, ώστε να μη γκρινιάζει για τη σέλα.

Δυστυχώς, δεν καταφέραμε να δοκιμάσουμε την πρόταση του Λεωνίδα στην πράξη... Λίγες ώρες μετά την επιστροφή του 690 στα χέρια μου, κάποιοι επιτήδειοι αποφάσισαν ότι ήταν καλή ιδέα να του δώσουν λίγο Red Bull ώστε να κάνει φτερά, αφήνοντας στη θέση του ένα κλεμμένο Chally. Οι προσπάθειες ανεύρεσής του στέφτηκαν με απόλυτη αποτυχία, αφήνοντας ένα κενό, που ελάχιστα καλύφτηκε από τη γνώση ότι ήταν ασφαλισμένο για κλοπή.

Η KTM φρόντισε να αντικαταστήσει το πορτοκαλί 690SM μας με ένα μαύρο, που μετά από ένα σεβαστό αλλά απολύτως φυσιολογικό διάστημα γραφειοκρατικών διαδικασιών, ήρθε στα χέρια μας. Με λιγότερα χιλιόμετρα από το πορτοκαλί και ένα εντελώς καραφλό πίσω ελαστικό να κάνει παρέα στο ολοκαίνουργιο μπροστινό, πέρασε λίγο καιρό μαζί μου πριν βρεθεί χρόνος να έρθει σε ετοιμοπόλεμη κατάσταση για να αναλάβει τη σκυτάλη των Test Ride. Στο μεσοδιάστημα, μου έδωσε μια γεύση από τις ικανότητές του, καθώς δεν είχα προλάβει καν να καβαλήσω το πορτοκαλί μας, ώστε να ξέρω τι έδινα στον επόμενο αναγνώστη στη λίστα μας, το Νίκο Παρασκευόπουλο.

Στρητάς, δαγκωμένος τετρακύλινδρος και με μια συμπάθεια στις μοτοσυκλέτες που έχουν φτερά στο ρεζερβουάρ, ξεκίνησε γλυκά και συνετά την επαφή του, μέχρι που θυμήθηκε ότι ξέχασε το πορτοφόλι του στο σημείο συνάντησης. Μετά, μεταμορφώθηκε σε καρτούν απ' ό,τι λέει, με τα χέρια να μα-

Κάνουμε και δικάβαλα ταξίδια. Η συνεπιβάτης σε ρόλο φωτογράφου

"Ανοίγω το γκάζι και τα χέρια μου μακραίνουν"

Νίκος Παρασκευόπουλος

End of Term KTM 690SM (x2) 950 SM Voyager

Για κάποιο λόγο, ο Ηρακλής ντράπηκε να μας δείξει το πρόσωπό του

Ο Κώστας έκανε το γραβατωμένο κάγκουρα εντός πόλης

Το 950 στη Βόρεια Ελλάδα που τόσο αγάπησε

κραίνουν στο άνοιγμα του γκαζιού και το χαμόγελο καρφωμένο στα χείλη καθ' όλη τη διαδρομή – και για αρκετά μετά από το τέλος της. Το KTM γνώρισε το Νίκο στο θαυμαστό κόσμο των ντριφτ και των endo, ενώ τα γλιστρήματα στη γλιστερή άσφαλτο αύξαναν το χαμόγελό του αντί για την αδρεναλίνη του. Η δικάβαλη συμπεριφορά του σε ανοιχτούς δρόμους έλαβε τη σφραγίδα του στρητά, ενώ το ίδιο έγινε και για τη συμπεριφορά του σε βατούς χωματόδρομους, όντας παράλληλα ο μόνος που συνειδητοποίησε ότι ένα SM είναι και για κίνηση εκτός ασφάλτου. Δυστυχώς, δεν καταφέραμε να του το πάρουμε στα γενέθλιά του όπως μας παρακάλεσε – αν και νομίζουμε ότι η ανάμνηση από μόνη της ήταν αρκετά καλό δώρο. Ίσως στο μέλλον να καταφέρει να το οδηγήσει και στα Μέγαρα όπως έλεγε, τρίβοντας τα χέρια του...

950SM Voyager

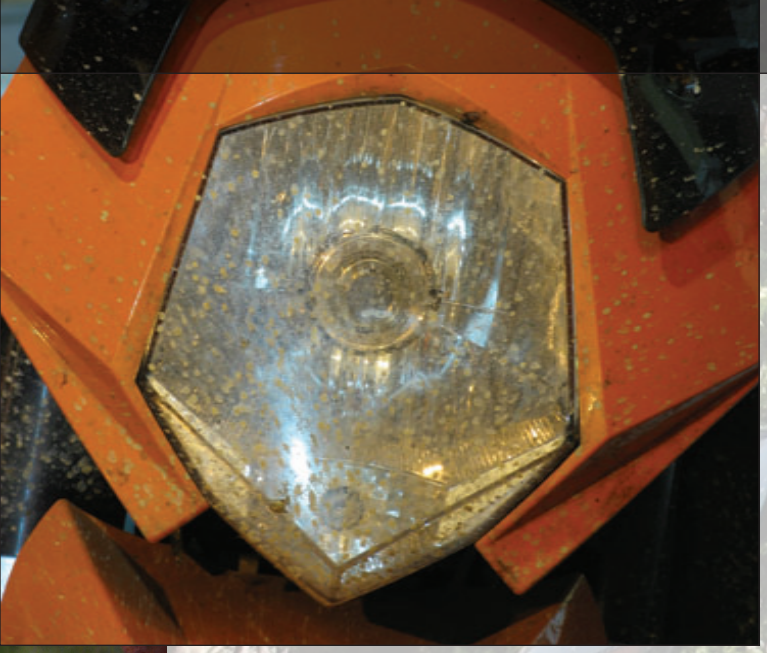
Δόξα το Θεό, το 950 δεν είχε την ατυχία του 690, διατηρώντας ένα σαφώς πιο ήρεμο βίο, ακόμα και αν αυτός ξεκίνησε στραβά, με μια στατική πτώση χάρη στους έμπειρους ελιγμούς ενός οδηγού αυτοκινήτου, που θυμήθηκε τη συγγένειά του με τον Χουντίνι και εξαφανίστηκε άμεσα χωρίς ίχνη. Μετά από τους προβλεπόμενους πειραματισμούς του Κώστα με τις τάπες των Acrapovic και την ακύρωση της επίσκεψής του στην πίστα των Σερρών στα πλαίσια του trackday που διοργάνωνε το Trackbike.gr, ήταν απλά πρέπον να κάνει την παρθενική του επαφή ταξιδεύοντας προς τη Βόρειο Ελλάδα.

Η αρχή έγινε με τους Αδελφούς Ταχτσίδη, που κατάφεραν να γράψουν ένα τσουβάλι χιλιόμετρα χωρίς να βγάλουν ούτε μια φωτογραφία της προκοπής. Προς υπεράσπισή τους, παρά τη ζελατίνα του, το 950 δεν είναι ακριβώς αυτό που θα ονομάζαμε "ιδανικό όχημα ταξιδίου", οπότε η κούραση πρέπει να έπαιξε το ρόλο της στην όλη διαδικασία.

Το ιδιόμορφο του συγκεκριμένου ταξιδιού ήταν ότι ήταν απρογραμμάτιστο, ή για την ακρίβεια δεν ήταν προγραμμα-

Λυτρωτικός παλιμπαιδισμός

Κώστας Μαρρής



Η απόδοση του φαναριού δεν άρεσε στον Κώστα. Αν το καθάριζε ίσως;

Απλά και χωρίς δείκτη βενζίνης τα όργανα, έφεραν μερικές στιγμές άγχους

Ο Θανάσης και ο Γιώργος –συνοδοιπόροι στην αμαρτία

Οι τάπες των Akrapovic έμπαιναν και έβγαιναν

τισμένο να γίνει με το SM, αλλά με τα GSX-R της οικογενείας, με στόχο την ευγενή άμυλα στην πίστα των Σερρών. Μια απρόσμενη βλάβη όμως στη μοτοσυκλέτα του μικρού αδελφού, έκανε την επιλογή του Voyager μονόδρομο. Οι έχοντες εμπειρία από δικάβαλο ταξίδι με SS θα καταλάβουν άμεσα το γιατί...

Έχοντας θητεύσει αποκλειστικά σε Street μοτοσυκλέτες και δη Ιαπωνικές, οι αφοί Ταχτσίδη ήταν ιδανική περίπτωση για το 950, βλέποντάς το με φρέσκο μάτι, αν και όχι τόσο φρέσκα μαλακά μόρια μετά από μερικές ώρες Εθνικής οδού. Τα σαμάρια της έκδοσης Voyager βόλεψαν με άνεση τα πράγματά τους, ενώ η σταθερότητα και η ευελιξία του SM ήρθαν ως ιδιαίτερα ευχάριστη έκπληξη. Κύριος οίδε πως περίμεναν να συμπεριφέρονται οι μη Supersport μοτοσυκλέτες.

Τα σχόλια δεν ήταν τόσο καλά για την προστασία από τον αέρα, όπου η εξτρά ζελατίνα όσο και να προσπαθούσε απλά δεν ήταν σε θέση να προσφέρει ικανοποιητική κάλυψη μετά τα 150, ενώ δεν έλειψαν και τα αντικρουόμενα σχόλια για την αποσβεστικότητα των αναρτήσεων. Όχι Ηρακλή, δεν πρόκειται να σου πληρώσουμε τα σφραγίσματα που υποστηρίζεις ότι έχασες. Οι παρατηρήσεις για την απόδοση του κινητήρα ήταν περιέργως περιορισμένες, όπως άλλωστε και οι φωτογραφίες που τα δύο αδέλφια επέστρεψαν.

Μετά από δύο τελειωμένους στρητάδες, ποιά είναι η φυσιολογική συνέχεια; Κάτι από το άλλο άκρο, όχι τόσο ηλικιακά, όσο από θέμα εμπειριών και φιλοσοφίας. Και εδώ άνοιξε την πόρτα ο Κώστας Μαρρής. Τα TDR και τα F650 με τα οποία έκανε πλάκες σε στρητάδες ανήκαν πλέον στο παρελθόν, καθώς η καριέρα και ένα παιδί ίσα - ίσα που είχαν αφήσει χώρο για ένα Burgman 200 ως ανάμνηση του παρελθόντος. Και, όπως και στον Κουρίδη, το πορτοκαλί KTM φρόντισε να ξυπνήσει μέσα του το παιδί, να του θυμίσει τι έχανε όλα αυτά τα χρόνια. Χρησιμοποιώντας το αποκλειστικά στην Αθήνα, και με το μάτι του εργαζόμενου, ο Κώστας σχολίασε αρνητικά την αυτονομία και την έλλειψη δείκτη βενζίνης, ενώ όπως και οι αφοί Ταχτσίδη, δε δήλωσε ξετρελαμένος από την αίσθηση των φρένων, χωρίς όμως παράπονα για την αποτελεσματικότητά τους. Τα φώτα δε του φάνηκαν αντίστοιχα των ταχυτήτων που μάζευε το SM – η μοναδική φορά που σχολιάστηκαν – αλλά το ρεζουμέ είναι ότι παρά τις μικρογκρίνιες, το 950 ξανάφερε μετά από χρόνια το χαμόγελο στο πρόσωπο του Κώστα. Και, ίσως, αν θυμόταν να ανοίγει το γκάζι λίγο πα-

"Είναι ένα ποδήλατο πόλης με κόντρα πετάλι"

Θανάσης Τσαούσης

Χορταστικά σε μέγεθος σαμάρια και Akrapovic. Ο ορισμός του καγκουροτουρίστα

Η εξτρά ζελατίνα βελτιώνει την προστασία, αλλά μην περιμένετε πολλά μετά τα 150

Σαφώς πιο άνετη από του 690, αλλά και πάλι τα μεγάλα ταξίδια θέλουν στάσεις

Το 950 σε ρόλο οχήματος φωτογράφισης

ραπάνω στις εκκινήσεις από στάση, να μην έσβηνε κιόλας τόσο συχνά.

Το πρόγραμμα που ακολουθούσε για το 950 ήταν ιδιαίτερα χορταστικό. Ανεβαίνοντας Σέρρες για το trackday του Νοεμβρίου, θα παρέμενε στη Θεσσαλονίκη για ένα μήνα, ώστε να γυρίσει από τα χέρια όσο το δυνατόν περισσότερων αναγνωστών στη Βόρεια Ελλάδα που τόσο είχε συμπαθήσει. Δυστυχώς όμως, η τύχη δεν ήταν με το μέρος μας. Μια πρόκα στις Σέρρες καθυστέρησε τις διαδικασίες μέχρι να μπει προσωρινά ένα κορδόνι, ενώ το ατύχημα της Έφης έφερε, φυσιολογικά, το όλο project σε δεύτερη μοίρα. Αυτό όμως δε σημαίνει ότι σταμάτησε εντελώς. Ο Θανάσης Τσαούσης, που είχε αναλάβει και τη φιλοξενία του Κώστα για το σεβαστό διάστημα που έμεινε στη συμπρωτεύουσα, ανέλαβε να πάρει τη σκυτάλη, δίνοντας τη χρήσιμη και ως τώρα παραμελημένη σκοπιά του κάγκουρα. Δηλωμένος τρομοκράτης, ενθουσιάστηκε με την πολεμική συμπεριφορά του KTM, γράφοντας σελίδες επί σελίδων για σούζες, κόντρες και ντριφτ, δίνοντας μπόλικη δουλειά στο ψαλίδι για να χωρέσει το κείμενο. Οι γλιστεροί δρόμοι της Θεσσαλονίκης ήταν το ιδανικό πεδίο μάχης για τέτοια συμπεριφορά, με τα αρνητικά σχόλια για την αίσθηση των φρένων να λάμπουν δια της απουσίας τους. Το ταξίδι που ακολούθησε δεν άφησε και τις καλύτερες αναμνήσεις στον συνηθισμένο σε καλύτερη προστασία Θανάση, ούτε η συμπεριφορά του KTM όταν το πίσω λάστιχο άρχισε να ξεφουσκώνει σιγά – σιγά, πνέοντας τα λοίσθια.

Δυστυχώς, αυτή ήταν και η αρχή του τέλους για το 950 στα χέρια μας. Ένας γραφειοκρατικός κυκεώνας ακολούθησε τις προσπάθειές μας να αλλάξουμε ελαστικό, που το τέλος του έφερε τα δύο KTM να επιστρέφουν στη βάση τους για τις γιορτές ενόψει του μεγάλου Bazaar που διοργάνωνε η αντιπροσωπεία. Και, παρά τις ελπίδες μας, δεν τα ξαναείδαμε ποτέ.

Τα δώσαμε σε όσους θέλαμε; Όχι. Κάναμε όλα αυτά που είχαμε προγραμματίσει; Ακολουθώντας πιστά το νόμο του Μέρφυ, σαφώς και όχι. Κάναμε τουλάχιστον την αρχή, όσο για τον πόνο μας αποζημιώθηκε γρήγορα με ένα 990 Adventure το οποίο τώρα που γράφονται αυτές οι λέξεις παίρνει τον αέρα του στο Ναύπλιο – αλλά ας αφήσω καλύτερα τον Κώστα να μας πει γι' αυτό. <<

feature

Οι τρελοί ξαναπαίρνουν τα βουνά, σέρνοντας κάτι ποταμόπλοια και κάτι δίχρονες τράτες - για καλές βουτιές

κείμενο: Δη

Τα παιδία πέφτει (δις)...

μήτρης Λασηθιωτάκης **φωτό:** Αποστόλης Δεσύλλας, Γιώργος Κοροβέσης, Δημήτρης Λασηθιωτάκης

Λένε ότι όλα πρέπει να τα δοκιμάζει κανείς. Έτσι ξεκινήσαμε τον προηγούμενο μήνα... Είπα να το προχωρήσω ένα βήμα παραπάνω μιας και ακούγεται ότι η τύχη βοηθάει τους τολμηρούς. Βεβαίως και τους βοηθάει... Περισσότερες λεπτομέρειες παρακάτω...

day 1

Ο Βαλάντης σε άσκηση ισορροπίας

Ο υπογράφων, οι πέτρες και τα δέντρα...

Η καθημερινότητα ρουφάει με το καλαμάκι την όρεξή μου... το χαμόγελό μου... την ενέργειά μου. Η μόνιμη δουλειά μου ελαχιστοποιεί τον ελεύθερο χρόνο και η διάθεση να ξεσκάσω το Σαββατοκύριακο είναι μεγαλύτερη από ποτέ. Είναι δύσκολο να βρεις παρέα να πάς στο χώμα τελικά. Λίγο πιο δύσκολο απ' όσο νόμιζα. Όλοι δυσανασχετούν στην αρχή... Είναι μέχρι να πατήσει ο ένας τροχός σε χαλίκι, πέτρα, κροκάλα, άμμο, εκτός δρόμου τέλος πάντων. Μέχρι να δουν τα δέντρα δίπλα τους... το ποτάμι να περνάει και να βρέχει τα πόδια τους... Είναι μέχρι να κολυμπήσεις σε βάλτο... Όπως λένε και οι φίλοι μας οι Άγγλοι, 'If you hit the bottom, the only way is up...'

Level 3. King Kong (Το δύο).

Κακά τα ψέματα. Όταν γλυκαθείς από κάτι θες κι άλλο. Είτε αυτό λέγεται κοπάνα απ' το σχολείο, τη δουλειά, βόλτες με το μηχανάκι, ταξίδια, σεξ ... ο,τιδήποτε... Χρειάζομαι τη μηνιαία δόση μου από φύση, σκόνη και λάσπη και κανονίζω να βρεθώ με το Βαλάντη (Tiger 855 – το μαστόδοντο) και το Γιώργο (Africa 650 – Η γιαγιά) για την καθιερωμένη μας βόλτα στα βουνά. Στην παρέα θα ήμουν κι εγώ με το KTM 640 Adventure, το οποίο για καλή μου τύχη άλλαξε τα street λάστιχα που φορούσε σε Continental TKC – 80. Καλή μου τύχη γιατί είχα σκοπό στο χώμα να τους δείξω ότι δεν είμαι κανένα πεπόνι που απλά πηγαίνει για αγροτουρισμό δήθεν όρθιος πάνω στα μαρσπιέ και δεν ξέρω 'γω τί. Είχα το σχέδιο μου...

Ο Βαλάντης αποφασίζει να φέρει ως guest star τον κουμπάρο του Στέφανο, ο οποίος έχει ένα Varadero για να μην αισθάνεται (προφανώς...) μόνο του το Tiger. Είμαστε λοιπόν μία παρέα με τελείως άσχετα μηχανάκια, το Tiger πρέπει να είναι ίσαμε 250 κιλά με λάστιχα δρόμου, το Varadero ανοίγει αυλάκια ακόμα και στην άσφαλτο (και θέλουμε να πάμε και στο βουνό). Ο φόβος έχει κατακλύσει όλο το σώμα μου αλλά δε δείχνω τίποτα (εννοείται) μιας και εγώ με το KTM είμαι στην πιο ευνοϊκή θέση απ' όλους... Έχω αναρτήσεις (καλά, και οι άλλοι έχουν, απλά εγώ έχω καλύτερες, μπου χα χα), όλα είναι λειτουργικά επάνω στην μηχανή (φλάς, καθρέπτες, κόρνα, μίζα και μανιβέλα), έχω καλύτερα λάστιχα για εκτός δρόμου διαδρομές (50 – 50 είπαμε!) και είμαι έτοιμος να δω τη διαδρομή με 'άλλο' μάτι. Το πρωί με βρίσκει στο βενζινάδικο να γεμίζω το ντεπόζιτό μου με αμόλυβδη βενζίνη αρίστης ποιότητος και να ξεκινάω την διαδρομή με έρμα 28 λίτρων. Το ίδιο κάνει και ο Γιώργος ο οποίος γεμίζει το Africa και φεύγουμε για να συναντήσουμε τους έτερους μηχανόβιους κάπου στην Εθνική.

Ο δρόμος για την Πάρνηθα γνωστός. Όχι πως ξέρω να ξαναπάω αλλά καταλαβαίνω ότι περνάμε από τα ίδια μέρη. Οι ταβέρνες μυρίζουν το ίδιο, οι λακκούβες είναι σαν τα πηγάδια και οι οδηγοί του Σαββατοκύριακου έχουν βαλθεί να μας καθυστερήσουν όσο δεν γίνεται. Βρισκόμαστε να ψάχνουμε βενζίνη για τον Βαλάντη (περιέργως γιατί ο Βαλάντης συνέχεια φωνάζει για την αυτονομία του Tiger και μπλα μπλα 300 χιλιόμετρα και μπλα βενζίνη και μπλα Ιταλία) πράγμα το οποίο καθυστερεί την ομάδα αλλά θα

κερδίσουμε το χαμένο χρόνο μόλις πατήσουμε χώμα (λέμε τώρα...). Ο Βαλάντης στο μεταξύ, όχι μόνο έβαλε βενζίνη στο Tiger αλλά αποφάσισε να σταματήσει σε παρακείμενο φούρνο να πάρει όλες τις τυρόπιτες και κρουασάν που έβγαλαν οι άνθρωποι Σαββατιάτικα. Πέρασε αρκετή ώρα για να περάσουμε τη μισή Πάρνηθα χωρίς να μπούμε σε κανέναν χωματόδρομο και το κρύο πέρναγε τα καλοκαιρινά γάντια μου για να μου θυμίσει την ηλικία μου, φέρνοντας στο μυαλό μου εικόνες από αναμμένο τζάκι, με τον υπογράφοντα να ζεσταίνει χέρια και πόδια ξαπλωμένος σε μια κίτρινη φλοκάτη… Είμαι αρκετά παγωμένος (χιόνια υπήρχαν στις άκρες του δρόμου σε πολλά μέρη προς το τέλος της διαδρομής) όταν φτάνουμε σε μία βάση του... εχμ... Ναυτικού... Πρέπει να είναι απ' αυτά που λένε 'κάποτε εδώ ήταν θάλασσα' , αλλιώς δεν βγάζει και πολύ νόημα. Τουλάχιστον όχι στο παγωμένο μυαλό μου.

Η αποτυχία είναι σχεδόν δεδομένη στο να βρούμε κάποια διαδρομή που να έχει χώμα, πράγμα το οποίο δεν το χωράει ο νους μου μιας και στο Google Earth υπάρχουν μυριάδες χωματόδρομοι στην Πάρνηθα. Ο Βαλάντης (άψογο peripheral vision και wide view) έχει δει έναν κάθετο δρόμο (λέει) που έχει χώμα (λέει)... Δρόμος ο οποίος οδηγεί σε μια όμορφη και αρκετά βατή χωμάτινη διαδρομή, αν και δε λείπουν κάποια καμμένα σημεία να σου χαλάνε τη διάθεση.

Το Tiger και το Varadero δε δείχνουν να ζορίζονται σε κανένα σημείο της διαδρομής οπότε μέχρι τώρα δεν έχει καθόλου πλάκα. Για μένα τουλάχιστον μιας και δεν ξέρω τι Γαλλικά θυμήθηκαν ο Στέφανος και ο Βαλάντης κατά την διάρκεια της διαδρομής… Το KTM γλιστράει παντού αρκετά ομαλά (ας μου επιτραπεί ο όρος) και το διασκεδάζω όσο μπορώ στα ανοιχτά κομμάτια όπου πραγματικά βρίσκεται στο στοιχείο του. Φτάνουμε σε ένα μέρος που είναι ο ορισμός αυτού που λέμε "αλάνα" . Πρασινάδα παντού, υψομετρικές διαφορές, λάσπη, λιμνούλα και πάρα πολλές (μα πάρα πολλές) πέτρες χαρακτηρίζουν το τοπίο. Τα θηρία φτάνουν κανονικά αλλά παρκάρουν μόλις μπουν στο γκαζόν πράγμα φυσιολογικό μιας και με το βάρος τους αλλάζουν την μορφολογία του εδάφους σε κάθε τους κίνηση. Το KTM γίνεται αντικείμενο πάθους και πρώτα το παίρνει ο Βαλάντης για να μας δείξει τις ικανότητές του στο χώμα. Περνάει με χαρακτηριστική ευκολία από παντού. Ανεβοκατεβαίνει τους λοφίσκους με αξιοζήλευτη άνεση. Δεν ξέρω αν φταίει ο Βαλάντης ή το μηχανάκι μου για το αποτέλεσμα (...) , πάντως το συγκεκριμένο σημείο αποτελεί την παιδική χαρά του μοτοσυκλετιστή. Μπορείς να κάτσεις να φας κάτω στην πρασινάδα (και αν είσαι αγελάδα να φας και την πρασινάδα), να βουτάς στις λιμνούλες τα κουρασμένα ποδάρια σου (βλ. Επόμενο Level) ή να πέφτεις (βλ. παρακάτω και επόμενο Level...). Σειρά έχω εγώ όπου βρίσκω διαδρομή με άλμα και δε διστάζω να απογειωθώ. Σε περίπτωση πτώσης πίεσης της καμπίνας, μάσκες σαν αυτές θα πέσουν αυτόματα πάνω από το κεφάλι σας και πάνω στο κεφάλι σας, έλεγα λοιπόν για την απογείωση ότι μαζί με το μηχανάκι έφυγαν και τα πόδια μου από τα μαρσπιέ. Το έκανα και το ξαναέκανα ενώ ο φακός ήταν στα χέρια του Γιώργου ο οποίος τράβαγε με περίσσια χάρη την

George the flying rider. Άψογη απογείωση από το φίλο Γιώργο

Άψογη προσγείωση. Βοηθούν οι αναρτήσεις του KTM (αν δεν παινέψεις το σπίτι σου, μπλα μπλα...)

Τι παθαίνει κανείς...

Και ο Δημήτρης είναι εντάξει! Στο βάθος φαίνονται οι συμπληγάδες. Εγώ εκεί μέσα δεν πήγαινα για κανένα λόγο!

Εδώ, θέλοντας να δείξω το σωστό τρόπο να σηκώσει κανείς τη μηχανή. Ατυχείς προσπάθειες ανάγκασαν τους φίλους μου να με βοηθήσουν... Είναι πολλά τα κιλά

αφεντομουτσουνάρα μου. Όλα καλά μέχρι εδώ. Υπήρχε η γνωστή πρασινάδα (απ' αυτές που αφήνουν την γλίτσα στο παντελόνι όταν πέσεις...), η λίμνη που από μέσα της παίζει να βγει κανένα θηρίο σαν το κεφάλι μου, πέτρες μεγέθους μπάλας golf (αθώες στην όψη) και κάτι πέτρες αρκετά παλιές ('ντάξει... δεν ήταν και σαν την Ακρόπολη...) και μεγάλες. Πολύ μεγάλες. Και μαζεμένες σε ένα μέρος. Ένα μέρος που σίγουρα δεν ήθελες να πας. Είχε και κάποια κλαδιά, μεγάλα σε διάμετρο πεταμένα εδώ κι εκεί τα οποία, αν και καφέ, μπορούσες ίσα – ίσα να τα διακρίνεις μέσα από τις φιμέ ζελατίνες μας. Μιλάω για τον εαυτό μου βέβαια γιατί ο μόνος που δεν τα απέφυγε ήμουν εγώ, αλλά το τι θυσίες κάνει κανείς για την τέχνη και τις φωτογραφίες δεν λέγεται... Διασκέδασα με την ψυχή μου, οι φωτογραφίες δε δείχνουν την ταχύτητα μου μιας και το πραγματικά γρήγορο χέρι του Γιώργου δε με έπιασε ούτε μία φορά σε μία καλή εναέρια φάση. Φαντάζεσαι για λίγο τον εαυτό σου το πώς φαίνεται από ψηλά… Πρέπει να είναι σαν παιχνίδι στον υπολογιστή. Ένα μηχανάκι γυρνάει σαν παλαβό στην αλάνα αποφεύγοντας τα εμπόδια… Ή περνώντας από πάνω τους, αν ο αναβάτης τύχαινε να είμαι εγώ…

Σειρά στο KTM έχει ο Γιώργος τον οποίο στέλνουμε κατ' ευθείαν στο σάλτο μορτάλε. Θα κάνει άλματα χωρίς αύριο μέχρι να τον πάρουμε μία καλή φωτογραφία. Ενώ γυρνάει σαν την άδικη κατάρα γύρω - γύρω κάνοντας το άλμα, για κάποιον παράξενο λόγο (το συνηθίζει αυτό τελευταία) αρχίζει να παίρνει όλο και πιο πολύ φορά. Έχω αρχίσει και φοβάμαι για τη σωματική του ακεραιότητα μιας και είναι ψηλός, είναι και βαρύς (κουβαλάει κάποια έξτρα κιλά διακοπών...) και θα κάνει μεγάλο μπαμ αν ξαπλώσει. Δεν ξέρω αν αγχωνόταν πάνω στη μηχανή πάντως από μακριά φαινόταν μέσα στην ηρεμία. Σειρά έχει ο μαέστρος την γλίστρας (εγώ δηλαδή) όπου συνεχίζω να βρίσκω καινοτομίες τις οποίες δε διστάζω να δείξω στους φίλους μου. Μέχρι τώρα έμαθα κάποια λίγα πράγματα για τη ζωή στο χώμα και, όπως και στην άσφαλτο, τον πρώτο λόγο έχει ο χειρισμός του γκαζιού. Απαγορεύεται να το κλείσεις. Το προσπαθώ αλλά όταν το KTM έχει βάλει ρότα για την κοτρόνα του οξ' από 'δω απλά σφίγγω το τιμόνι για να πεταχτώ στα ουράνια με τα οπίσθιά μου να κοιτάζουν τον ουρανό ενώ τα στιβαρά μπράτσα μου κρατούσαν το τιμόνι σαν να μην υπήρχε αύριο. Και για μια στιγμή νόμιζα ότι όντως, δεν υπήρχε... Τελικά έμαθα. Ανοίγεις το γκάζι, κάθεσαι όσο πιο πίσω γίνεται και εν ανάγκη περνάς τις πέτρες με σούζα. Το μόνο που ξέρω να κάνω είναι τα πρώτα δύο (το τρίτο δεν το τολμώ στο στεγνό οπότε ούτε λόγος να το προσπαθήσω στο χώμα) και τις υπόλοιπες πέτρες τις περνώ με την τακτική «του φευγάτου η μάνα δεν έκλαψε ποτέ» (όπως-όπως δηλαδή) ή τις σημαδεύω κατακέφαλα. Νούμερο ένα λάθος. Δεν πάμε ποτέ από πέτρες αν υπάρχει καλύτερη εναλλακτική. Μία λίμνη με 10 ίντσες βάθος δεν είναι καλύτερη εναλλακτική (όπως θα δούμε στο επόμενο Level...) αλλά τί να πει κανείς, αν δεν πάθεις δεν πρόκειται να μάθεις... Είμαι λοιπόν στο τσακίρ κέφι, έχω κατεβάζει στο τιμόνι όλες τις γνώσεις μου και μόλις κάνω το άλμα βλέπω μπροστά μου κλαδί γκοτζίλα υπό γωνία. Εγώ πηγαίνω κατά πάνω του και ξέρω ότι αυτά πρέπει να τα περνάμε κάθετα (αλλιώς δεν τα περνάμε καθόλου…) και όταν ο μπροστινός τροχός αρχίζει να κουνάει από την στενή επαφή με το

Έχοντας κεντράρει το καταραμένο κλαδί

γκοτζίλα, ανοίγω το γκάζι μήπως και το σώσω. Τι συμβαίνει τώρα όταν ανοίγεις το γκάζι είναι γνωστό. Πηγαίνεις πιο γρήγορα (τί είπα ο Νεύτωνας). Μπροστά μου όμως ήταν ένα λιβάδι πέτρες. "Εγώ δεν πάω εκεί μέσα με την καμία, με τίποτα!", σκέφτηκα και άρχισα να φρενάρω. Τι γίνεται όταν φρενάρεις και το μπροστινό κουνάει σαν παλαβό; Πέφτεις. Έτσι κι εγώ. Ο εξοπλισμός δεν χρειάστηκε να κάνει απολύτως τίποτα μιας και σα δεύτερος Μελισσανίδης απέφυγα όλα τα μικρά πετραδάκια. Δυστυχώς δεν έκανε το ίδιο και το KTM (δεν έχει μάθει ακόμα μου φαίνεται...). Έχω διαβάσει πολλά για το συγκεκριμένο μοντέλο στο ιντερνέτ και πάντα σε πτώσεις είναι πολύ επίφοβο να σπάσει το ρακόρ της βενζίνης. Απολογισμός; Ένα σπασμένο φτερό (20 Ευρώ), γρατζουνιές στο ντεπόζιτο (0 Ευρώ, σιγά μην το βάψω...), το ψαλίδι έγινε τύπου 'μπανάνα' (είναι της μοδός όμως οπότε το συνεχίζω άνετα... – 50 Ευρώ από e-bay) και μια σπασμένη βάση καθρέπτη (5 Ευρώ). Είμαι τίγκα στη λάσπη αλλά για κάποιον περίεργο λόγο είναι η πρώτη πτώση στην ζωή μου που δεν με νοιάζει για την μηχανή (Priceless !). Ίσως γιατί δεν έπαθε κάποια λειτουργική βλάβη, ίσως γιατί ο λόγος που αγοράστηκε ήταν να μην μείνει γυαλισμένη στην καφετέρια, ίσως γιατί μεγαλώνω...

Λέμε λοιπόν να συνεχίσουμε προς τα πίσω όπου βρίσκουμε αδιέξοδο. Με λάσπες. Και δεν το λέω σε κανέναν για να τους τραβήξω όλους μέχρι το αδιέξοδο και να δω τί θα πάθουν όταν θα κάνουν επί τόπου στις λάσπες. Δεν έπαθαν τίποτα αλλά τί πρέπει να κάνεις όταν είσαι με άλλους στο χώμα; Να μην είσαι από πίσω τους. Θα φας αρκετά πετραδάκια, λάσπη, σκόνη και όλα τα συναφή. Ο Γιώργος έκατσε ακριβώς πίσω μου. Και το KTM φοράει τακούνια (Fornarina 2009 – οι αναγνώστριες φίλες μας θα το εκτιμήσουν) πράγμα που σημαίνει ότι πετάει από πίσω ότι ξηλώσει απ' το πάτωμα... Ας πούμε λοιπόν ότι ο Γιώργος "ιδρώθηκε" λίγο. Και τσαντίστηκε επίσης. Δεν πειράζει, μικρός είναι, θα μάθει. Γυρνώντας προς τα πίσω κοντοστέκεσαι. Κοιτάς την κορυφή και βλέπεις μια βίλα... Ναι... Βίλα... Στην κορυφή του βουνού... Θα ήθελα ένα φεγγάρι να πάω να δω τί και πώς και γιατί αλλά ο δρόμος δεν διακρίνεται από μακριά. Αυτό που διακρίνεται είναι ότι κάποιος, κάποτε κουβάλησε όσο τσιμέντο χρειάστηκε για να χτίσει το 'σπίτι' του... Έμαθα ότι προχωράνε και σε τσιμεντοποίηση της Πάρνηθας μετά την καταστροφή της... Μπράβο μας...

Συνεχίζουμε τη διαδρομή μόνο που τώρα, μετά την βροχή, υπάρχουν πέτρες απ' την Γαλλία (αρχίζεις τα Γαλλικά μόλις πέσεις επάνω τους) και η μορφολογία του εδάφους θυμίζει βομβαρδισμένο τοπίο απ' αυτά που δείχνουν στις ειδήσεις των δώδεκα. Ο Στέφανος και ο Βαλάντης πηγαίνουν αργά αλλά σταθερά και περιέργως δεν έχουν πέσει ακόμα. Το Γιώργο δεν τον φοβάμαι, έχει κάτι ποδάρια που αν τα βγάλει όχι μόνο δεν πέφτει αλλά κάνει μοχλό για να σηκώσει την Αφρική ολόκληρη. Πρόβλημα με το Africa σίγουρα δε θα έχει. Λογικά διαβάζει τη διαδρομή (είναι ψηλός, εγώ φταίω;). Φτάνουμε σε ένα ποταμάκι (καλά, δε φτάσαμε και στο Δούναβη) όπου και σταματήσαμε για λίγες φωτογραφίες. Η διαδρομή τελειώνει απότομα μιας και βγαίνεις στο δρόμο για τον γυρισμό χωρίς να το

Ο Τίγρης στο στοιχείο του (μπου χα χα χα)

Κι όμως... Στην κορυφή της Πάρνηθας βρίσκεις βίλα με ελικοδρόμιο... Δεν θέλω ούτε να φαντάζομαι ποιός το έκανε. Αυτό που με οργίζει είναι ότι ξεκίνησε με την ανοχή μας...

Προσοχή. Είναι επικίνδυνοι και κυκλοφορούν κάθε Σαββατοκύριακο στην περιοχή της Πάρνηθας

περιμένεις. Βγαίνοντας απ' το βουνό, συνεχίζουμε την διαδρομή για το σπίτι χωριστά αφού ο Στέφανος βιαζόταν και ο Βαλάντης μένει σε άλλη περιοχή. Ο Γιώργος είχε φαγωθεί να πάμε για καφέ (quel προτοτύπ....). Όλα αυτά ενώ εγώ είμαι με λάσπες μέχρι το γόνατο, το ίδιο και ο Βαλάντης ενώ ο Γιώργος έχει πάθει ψύχωση ότι κι εκείνος είναι μέσα στην λάσπη. Σε ερώτησή μου "μα καλά; πού είσαι λερωμένος;" απλά κοιτάει τον εαυτό του και ψάχνει να βρει ίχνος λάσπης μήπως και τη βγάλει καθαρή ότι είναι κι εκείνος βρώμικος... Το βράδυ με βρίσκει σε τοπικό (είναι στην Αθήνα δηλαδή) μπαράκι σε εορτή φίλου όπου συζητάμε με γνωστούς και φίλους τα καμώματά μας. Η βραδιά τελειώνει με την επιστροφή του KTM στο γκαράζ και εμένα να το κοιτάω κάτω από τους προβολείς και να χαίρομαι που και το επόμενο Σαββατοκύριακο θα γίνει πάλι εξόρμηση στα βουνά...

Level 4. Χειμερινή κολύμβηση το Γενάρη έχουμε ακούσει. Αλλά στο βουνό;

Στη συγκέντρωση που ανέφερα πριν, γνωστοί και φίλοι ρωτούσαν όλοι για την υγεία μου μιας και ο Γιώργος φρόντισε να τους ενημερώσει όλους για τη νέα σχέση μου με τις πέτρες. Οι περισσότεροι γέλασαν, ενώ αυτοί που δεν γέλασαν είμαι σίγουρος ότι δεν το άκουσαν. Υπάρχουν κι άλλοι, πιο καθαρόαιμοι εντουράδες στην παρέα και κανονίστηκε να βρεθούμε όλοι μαζί για να συνεχιστεί η τρελή περιπέτεια και την επόμενη βδομάδα. Είχα μαζέψει ένα αρκετά καλό νούμερο (έξι, επτά άτομα) αλλά όπως γίνεται συνήθως μείναμε μόνο... εχμ... ένας. Εγώ. Παρασκευή βράδυ στέλνω μήνυμα (απ' το κινητό εννοείται, τους κερατάδες τί φτιάχνουνε) σε άλλους δύο φίλους όπου απαντάει ο ένας (50% επιτυχία) νυχτιάτικο και ζητάει λεπτομέρειες. Το όνομα αυτού, Αποστόλης.

Έχω συνεννοηθεί με τον Φωτιάδη (Κώστας στο όνομα) να πάμε δικάβαλο για εντουράδα (ναι, γίνεται και αυτό

Χαμένοι στο βουνό

Όσο γυμνασμένος και να είσαι το Tiger δεν σηκώνεται με τίποτα...

day 2

αλλά είναι για δυνατούς λύτες...) και το πρωί συναντάμε τον τρελό εφευρέτη, βλέπε 50%, στην Εθνική. Πηγαίνουμε την γνωστή διαδρομή, Εθνική – Πάρνηθα, όπου μπροστά σε όλη την διαδρομή είναι το cartoon Αποστόλης.

Το cartoon είναι ευτυχής κάτοχος ενός DT 200 (230 μετά τα ρεκτιφιέ και τις σχετικές βελτιώσεις – βλ. φυσικές φθορές). DT το οποίο προσπαθεί να μιλήσει για τα προβλήματά του μέσω της εξάτμισης ("ελευθέρας" όπως λέγανε κάποτε...). Μιλάει μία ακαταλαβίστικη δίχρονη γλώσσα και προσπαθεί να διηγηθεί ιστορίες όπου σκύλος έφαγε τη σέλα και το μπροστινό φτερό, ιστορίες όπου δέντρα έπεσαν μετωπικά επάνω του, ιστορίες όπου ο καπετάν' Αποστόλης το πέρασε μέσα από τις συμπληγάδες, με άλλα λόγια, ό,τι θα έκανε ένα πιτσιρίκι να χαίρεται ακούγοντάς τες δίπλα σε ένα αναμμένο τζάκι απ' το μηχανόβιο παππού του, βλέποντας τις αντίστοιχες φωτογραφίες... Το KTM σε όλη τη διαδρομή οδηγείται από τον Κώστα ο οποίος σαν πρώην κάτοχος LC4 έχει θυμηθεί τα νιάτα του και την καταβρίσκει. Η αίσθηση του δικάβαλου έχει δώσει άλλη χροιά στην έννοια 'πλάγιασμα με τακούνια' (που πας κυρά μου με τα τακούνια στο χωράφι;) αλλά εμπιστεύομαι τον Κώστα ως αρκετά πιο έμπειρο, τόσο στις εντουράδικες βόλτες, όσο και στο τακούνι. Γενικά υπάρχει ένα κλίμα χαλάρωσης μέσα μου όσον αφορά τις πτώσεις μιας και ο λόγος που αγοράστηκε το KTM ήταν ακριβώς αυτός. Βόλτες σε χώμα οι οποίες σίγουρα εγκυμονούν πτώσεις. Εξ άλλου τη μία τη μετρήσαμε την προηγούμενη βδομάδα. Κάνουμε μία ανασυγκρότηση για να δούμε προς τα πού θα πάμε και ο Αποστόλης προτείνει την πιο κοντινή διαδρομή. Ακριβώς απέναντί μας. Μπαίνουμε σε έναν χωματόδρομο και βλέπουμε που πάει...

Το μέρος είναι παράξενο, ένα κουφάρι αεροπλάνου στολίζει το τοπίο, μία πεσμένη ξύλινη γέφυρα, ένα τρακτέρ που οργώνει ένα χωράφι, λακκούβες με λάσπες και χασίματα που άμα πέσεις μέσα θα βγεις στο Αζερμπαϊτζάν και θα γελάνε μαζί σου και οι πέτρες (οι οποίες σε θυμούνται πολύ καλά από την προηγούμενη φορά). Είναι κυριολεκτικά ένα μέρος φάντασμα...

Η παρέα σταματάει για να βγάλει τα μπουφάν, να αφήσει τις τσάντες πλάτης κατάχαμα και να ξεκινήσει το παιχνίδι της. Τον Αποστόλη έχω να τον δω πολύ καιρό. Και είναι η πρώτη φορά που βλέπω την μηχανή του από κοντά. DT 200 λοιπόν (του εξηντατέσσερω...). Με γκάζι που για να το γυρίσεις βάζεις δύναμη και στα πόδια και τις δοντιές από το σκύλο ακόμα στη σέλα του, συμπληρώνοντας το μπασμένο από επαφή με δέντρο φανάρι. Πολλοί θα το έβλεπαν στον δρόμο και θα γύρναγαν το κεφάλι τους απ' την άλλη. Κι εγώ μαζί. Μέχρι εκείνη την μέρα τουλάχιστον...

Το DT κάνει τα πάντα για να φανεί άσχημο στα μάτια μου. Έχει από εκείνα τα φτερά που έχουν πάθει υδροκεφαλίαση, είναι δίχρονο, έχει μανιβέλα, τα όργανα είναι σε τεύχη και γενικά δεν είναι ό,τι καλύτερο έχω δει τα τελευταία χρόνια (sorry Αποστόλη). Όλα όμως αλλάζουν μόλις ο Αποστόλης αναφέρει την τιμή του. Οκτακόσια Ευρώ. Ενώ βγάζω φωτογραφίες τα παιδιά διάφορα πράγματα περνούν από το κεφάλι μου. Με οκτακόσια ευρώ παίρνεις μία μηχανή που και να σε ρίξει – ή, για να το πω σωστά, μιας και καμία μηχανή δεν μας ρίχνει – και να τη ρίξεις, την κλωτσάς, τη σηκώνεις και συνεχίζεις τη βόλτα σου. Δεν έχεις στάντ βρε

Χωρίς λόγια...

Τουλάχιστον προσπάθησα... και όχι, δεν έπεσα... (ούτε και ανέβηκα βέβαια...)

"Μαμά κοίτα, ένα αεροπλάνο!"

Burn out στο χώμα...

Ο Κώστας με το KTM. Και οι δύο στο στοιχείο τους

Στο background φαίνεται η τσιμεντούπολη. Φεύγοντας μακριά της λοιπόν. Έστω και για λίγο, ταξιδεύοντας σε άλλους κόσμους...

Ο Αποστόλης "τεστάροντας" αν μπορούμε να περάσουμε τη λιμνούλα...

Μια λασπολίμνη δίπλα στην άσφαλτο.
Φυσικά και πήγαμε εκεί...

Καρέ-καρέ η πρώτη επαφή του Κώστα με το νερό. Όλα τα υπόλοιπα είναι ιστορία...

παιδί μου, την αφήνεις κάτω. Βαρέθηκες να την κρατάς; Την αφήνεις κάτω. Είναι το παιχνίδι σου. Το κάνεις ό,τι θες και δεν έχεις να σκεφτείς ανταλλακτικά, μανέτες, μπουζί και δεν ξέρω 'γω τί. Νοιώθεις όπως όταν ήμασταν μικροί, που ανεπηρέαστοι από το οικονομικό χάλι της όποιας εποχής μας, παίρναμε τα παιχνίδια μας και τα πετάγαμε στους τοίχους χωρίς κανένα ενδοιασμό. Ένα συναίσθημα που, κακά τα ψέματα, πλέον μου λείπει. Είναι ένα μηχανάκι μόνο γι' αυτήν τη δουλειά τέλος πάντων. "Ένα τριωράκι το Σαββατοκύριακο για να φύγουν τα άλατα" είπε ο Αποστόλης. Και είχε απόλυτο δίκιο. Βρέθηκαν πιασμένοι μύες στο σώμα μου που αγνοούσα την ύπαρξή τους μέχρι τώρα και δεν θέλω να μάθω ποτέ τι συνέβη στα χέρια μου και είναι πιασμένα ακόμα. Μ' αρέσει όμως. Είναι αυτή η "γλυκιά κούραση".

Τέλος παρένθεσης. Βρισκόμαστε σε μία αλάνα που έχει ένα πολύ μικρό πιστάκι με κάποια μικρά μπερμ, έχει μία αλάνα, ένα μεγάλο οικόπεδο με ανοιχτή είσοδο που μέσα του είναι το αεροπλάνο που λέγαμε νωρίτερα, έχει μονοπάτια, πρασινάδα, πέτρες και μια πεσμένη ξύλινη γέφυρα από άλλες εποχές... Τώρα που το σκέφτομαι το μέρος σε γυρνούσε αλλού... Σε μια άλλη εποχή... Το κουφάρι του αεροπλάνου ήταν μαγευτικό, το ίδιο κι εκείνη η ταλαιπωρημένη γέφυρα. Γιατί να υπάρχει μία γέφυρα εκεί στην μέση του πουθενά; Τί να ήταν κάποτε το αεροπλάνο; Η γέφυρα υπήρχε προφανώς γιατί από κάτω της θα έρχονταν χείμαρρος τα νερά κάποτε, τα οποία ακόμα και σήμερα άφηναν τα σημάδια τους στο πέρασμά τους. Το αεροπλάνο, όπως αποφάνθηκε ο Αποστόλης, μπορεί να ήταν καφετερία (τονισμός). "Καφετερία το αεροπλάνο" θα την έλεγαν, είπε με δέος και πήρε μια τζούρα από το στραβό-στριμμένο τσιγάρο του. Και πραγματικά, έτσι ήταν... το μέρος γεμάτο κάποτε από ανθρώπους που ήταν γεμάτοι χαρά... Φωνές, γέλια, χορός, κέφι... Τώρα δεν υπάρχει τίποτα εκεί... Ένα ψόφιο πράγμα, κρύο, παγωμένο να το δέρνει κι ο καιρός συνέχεια... "Πήρες καθόλου το DT;" , με ρώτησε ο Αποστόλης διακόπτοντας τις σκέψεις μου. Απάντησα αρνητικά και αμέσως μου έδειξε πώς το βάζεις μπροστά, τι κάνει το kill switch (είναι ερώτηση παγίδα στο μηχανάκι του Αποστόλη) και το πήρα να φύγω... Αυτή ήταν και η πρώτη μου επαφή με το DT... Ανέβηκα πάνω του, το έβαλα μπροστά και δεν ήθελα να γυρίσω πίσω. Πρώτα απ' όλα κατάλαβα ότι το KTM είναι τρακτέρ. Και σε ιπποδύναμη και σε βάρος. Το DT είναι ποδήλατο. Έχει λάστιχα χωμάτινα και μπορείς να ντριφτάρεις όσο θες χωρίς να φοβάσαι ότι θα πέσεις. Πήγα την ανηφόρα, την κατηφόρα, τα μονοπάτια, το πατημένο χώμα, το χώμα που ανακάτευε το τρακτέρ και ήθελα κι άλλο... "κι αν πέσεις μη μασήσεις" μου είπε ο Αποστόλης. Αυτό το πράγμα χάρηκα και έλεγα στον Αποστόλη όταν κάποια στιγμή μείναμε οι δυο μας (σόκιν) ενώ ο Κώστας συνέχιζε την βόλτα με το KTM. Δίνεις τη μηχανή σου σε φίλους και χαίρονται. Τους δίνεις χαμόγελο και με τη σειρά τους σου δίνουν κι αυτοί... Εξάλλου εδώ δεν είμαστε για να επιβιώσουμε, αλλά για να συμβιώσουμε. Και έτσι, έχει πιο πολλή πλάκα.

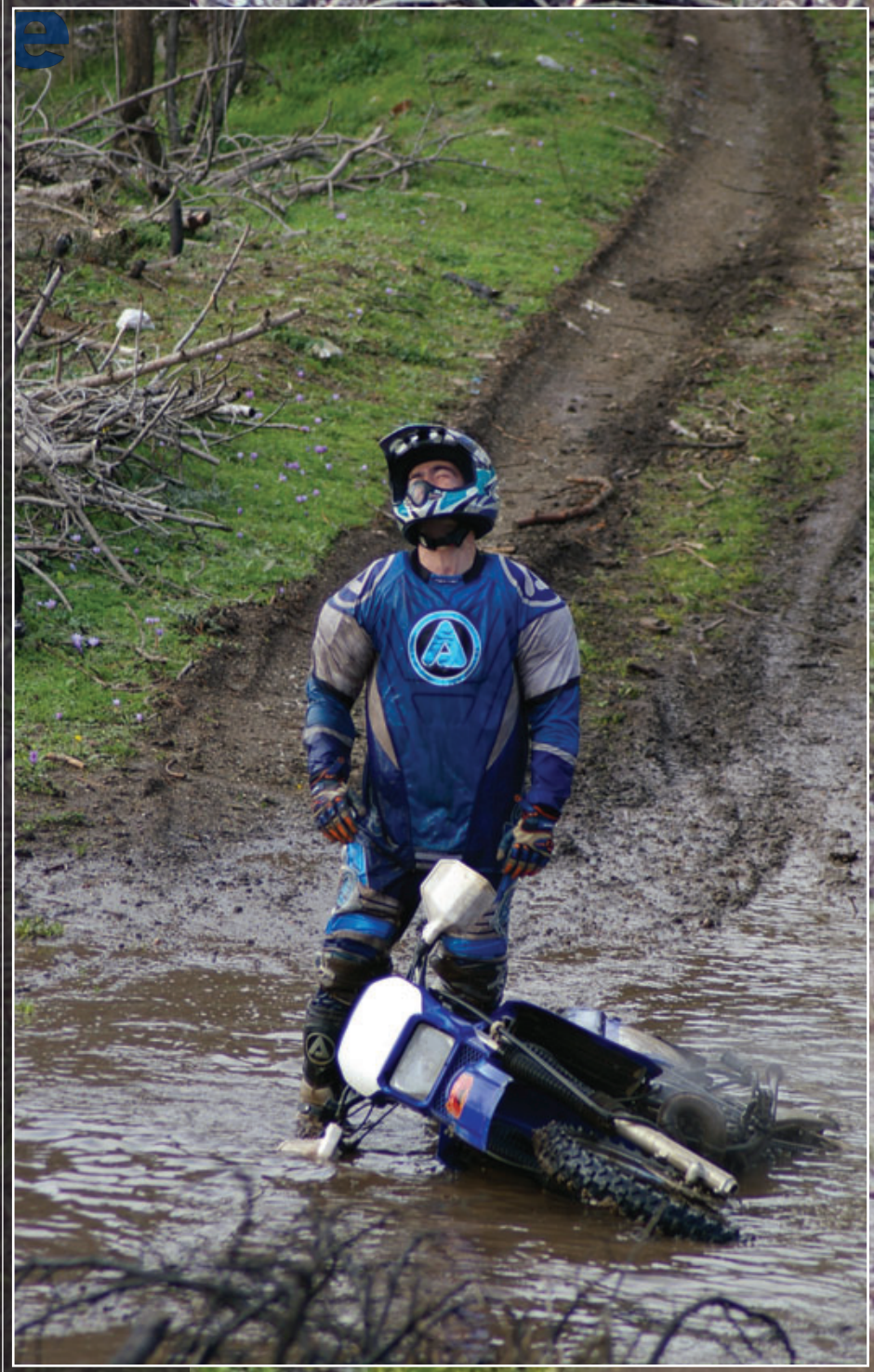
Το τοπίο ήτο ωραίο αλλά ήθελα να βρω νερό. Ένα ποταμάκι, μια λασπουριά. Κάτι, ο,τιδήποτε μα παίξω με το KTM, το DT, ό,τι είχαμε. Οπότε και συνεχίζουμε προς το Mont Parnes όπου στρίβουμε στο γνωστό "Κυκλάμινο". Δυο δρόμοι. Με άσφαλτο. Παράλληλοι. Οι οποίοι ενώνονται με έναν δρόμο χωμάτινο. Τον ίδιο δρόμο περάσαμε μία

Ο υπογράφων. Πραγματικά μούσκεμα

"Οχι πάλι..."

Υπό τις οδηγίες του Κώστα κουμαντάρω το DT (είναι πολλά τα άλογα) και περνάμε δικάβαλο τη λίμνη του Μαραθώνα

Βαθμός δυσκολίας 9. Εκτέλεση 7. Σύλληψη ιδέας 10.
Η καλύτερη βουτιά (μακράν) εκείνης της μέρας...



"Μα γιατί πάλι;!"

βδομάδα πριν και τον πέρασε και το Tiger και το Varadero χωρίς προβλήματα. Κατηφόρα, σκαμμένο χώμα από τα τζιπάκια όπου μαζεύει νερό, δεξιά ανηφορική χωρίς ορατότητα και στο καπάκι συνεχίζεις για την υπόλοιπη χωμάτινη διαδρομή που ήδη έχω μάθει καλά (και κάναμε στο Level 2). "Μισό λεπτό να το περάσω εγώ πρώτος, να κάνω έλεγχο" λέει ο Αποστόλης. Δεν κατάλαβα και πολύ τί σόι έλεγχο έκανε γιατί το πέρασε λες και ήταν στο Dakar και κυνηγούσε θέση. Τέρμα γκάζι. Και το περνάει από δεξιά (όπως το κοιτάμε, έτσι;). Ο Κώστας πηγαίνει να το περάσει και... εχμ... πέφτει (σαβούρδα νούμερο 1). Ξέρω όμως γιατί έπεσε. Διάβασα (its rare, but it happens) ότι σε λασπουριά είναι καλό να περνάς με γκάζι. Ακόμα και με σούζα αν μπορείς. Ο Κώστας ούτε το ένα έκανε, ούτε το άλλο… Το KTM έχει τον ασήκωτο κι έτσι ο Αποστόλης πάει να τον βοηθήσει ενώ εγώ τραβάω φωτογραφίες (σιγά μη βρέξω τα πόδια μου…). Αποφασίζουμε να παίξουμε με το DT όπου περνάω για πρώτη φορά με φόρα μέσα από τα νερά και κάνω το τραγικό λάθος να ξεχάσω την ζελατίνα ανοιχτή. Όπερ και σημαίνει τρώω μια μπανιέρα λάσπη στην μούρη. Τραγικό λάθος επίσης να περάσω με φόρα (παρ' όλα αυτά που διάβασα έχω τους ενδοιασμούς μου μετά την ψυχρολουσία). Όλα τα νερά επάνω μου, μούσκεμα ολόκληρος. Όλος όμως. Από την κορφή, ως τα νύχια. Ο Κώστας έπεσε άλλες είκοσι με τριάντα φορές (και δε μιλάω μεταφορικά), εγώ αγόρασα την μισή λίμνη ενώ ο Αποστόλης τη γλύτωσε και κολύμπησε μόνο μία φορά. Κάποια σημεία ήταν πραγματικά βαθιά και όντως ήταν δύσκολο να περάσεις αλλά το DT ήταν παιχνίδι. Όχι ότι το KTM ήταν άσχημο, χώρια που έχει μίζα και δεν κάθεσαι μέσα στα νερά να βαράς μανιβελιές σαν την άδικη κατάρα. Είναι όπως τα γατάκια που βρίσκουν το κουβάρι με το μαλλί και το ξετυλίγουν μέχρι να γίνουν ένα μαζί του. Έτσι κι εμείς. Για κουβάρι είχαμε αυτήν τη λιμνούλα και κάναμε πάνω-κάτω σαν τους τρελούς. Monumental γέλιο ήταν η στιγμή που ο Κώστας προσπαθεί (για μια ακόμη φορά) να περάσει τη λασπουριά. Ο μπροστινός τροχός βυθίζεται απότομα και χάνεται μέχρι τη μέση στο νερό, φρακάρει και πετάγεται ο Κώστας από το πλάι. Πέφτει με τα μούτρα στη λάσπη για να σηκωθεί πάλι έχοντας αλλάξει χρώμα. Αργότερα έμαθα ότι έβγαλε λέει την εντουράδικη μάσκα του γιατί λερώθηκε. Την επόμενη θα πάρω μάσκα και αναπνευστήρα μαζί μου...

Αφού έγιναν μούσκεμα και τα μποξεράκια μας, καθίσαμε να στεγνώσουμε. Πράγμα δύσκολο όταν έχει 10 βαθμούς. Το ποδαράκι μου είχε αλλάξει σαράντα χρώματα, αποφασίζοντας ότι τελικά του ταιριάζει το μωβ, και αυτό που δεν ήθελε να κάνει με την καμία ήταν να ξαναδεί την βρεγμένη και κοκαλωμένη απ' το κρύο κάλτσα μου. Η ώρα είχε περάσει, εγώ ήμουν έτοιμος για πνευμονία και ο Κώστας έτρεμε (στην κυριολεξία) από το κρύο.

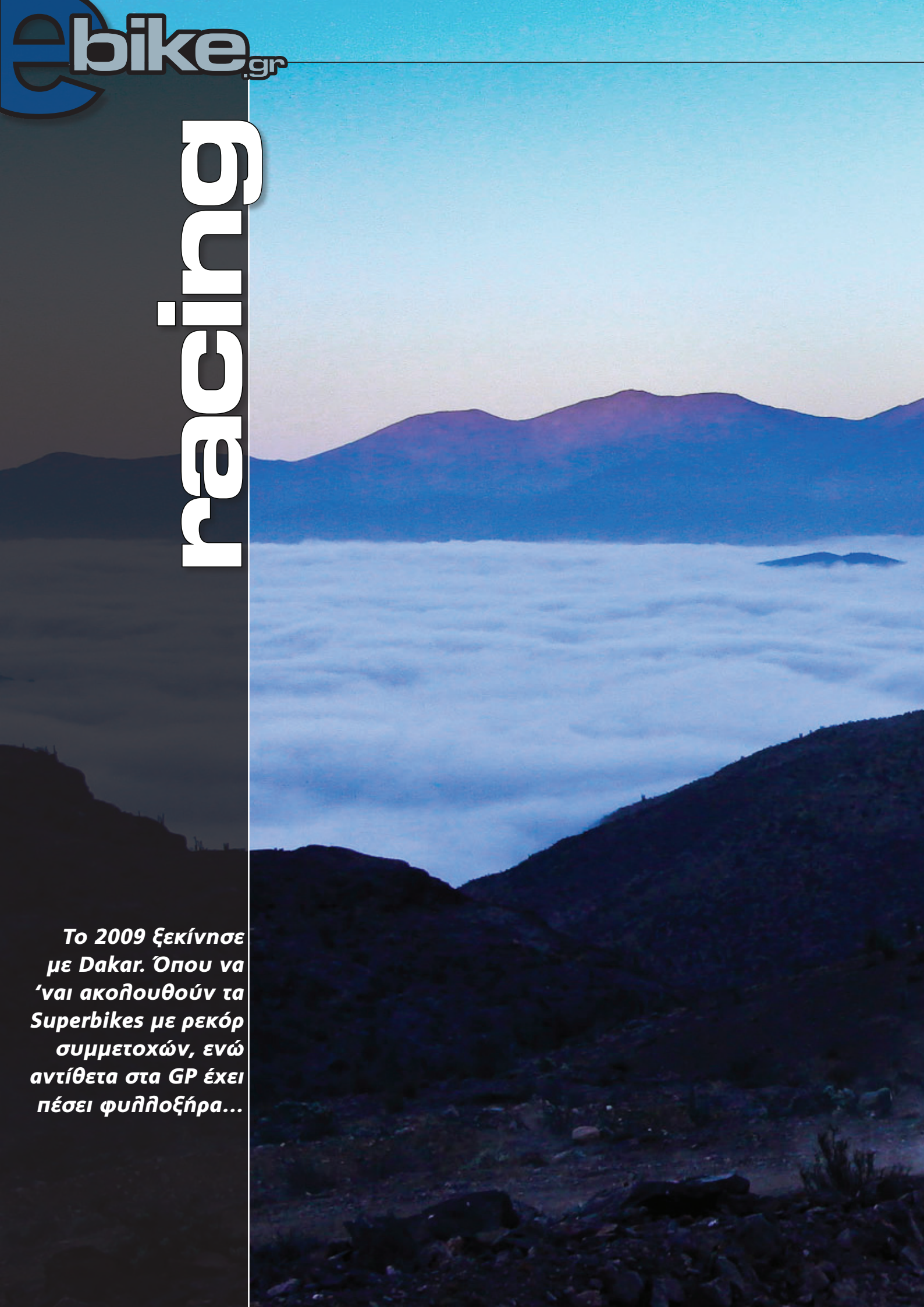
Ο γυρισμός είναι πάντα βαρετός αλλά η εξάτμιση του Αποστόλη τον κάνει λίγο πιο έντονο. Το κρύο στα χέρια μου είναι αφόρητο και δεν πήρα τα χειμερινά γάντια μαζί μου για να μη φάω κράξιμο (την επόμενη φορά θα πάρω και αλλαξιά ρούχα μαζί μου και ας λένε ό,τι θέλουν οι άλλοι, δεν θα πάθω πνευμονικό οίδημα στην Πάρνηθα εγώ για την πάρτη τους)... Φτάνω στο σπίτι και δε με ενδιαφέρει τίποτα άλλο εκτός από τον εξοπλισμό που σχεδιάζω να

Χωρίς λόγια

αγοράσω και τις αγγελίες φθηνών δίχρονων που έχω βγάλει τα μάτια μου από εκείνη την αποφράδα μέρα... WR, CRM, RMZ, KDX, EXC, DT... έχω μάθει τα πάντα για όλα, τιμές, ανταλλακτικά, αναλώσιμα... Είναι να μην την πατήσεις όπως είπαμε στην αρχή... Όταν κάτι σου αρέσει, το κυνηγάς όσο μπορείς... Στο επόμενο Level, εκτός από διαδρομές χαραγμένες από ειδικούς, ελπίζω να υπάρχει καινούργια μηχανή και εξοπλισμός μόνο γι' αυτόν τον σκοπό. Να δούμε... πόσο πραγματικά κοστίζει να κάνεις το χόμπι σου και να χαμογελάς με γνωστούς και φίλους όποτε βγαίνετε βόλτα; <<

Και ο Αποστόλης έπεσε θύμα της λίμνης

racing



Το 2009 ξεκίνησε με Dakar. Όπου να 'ναι ακολουθούν τα Superbikes με ρεκόρ συμμετοχών, ενώ αντίθετα στα GP έχει πέσει φυλλοξήρα...

9
REPSOL

Το Ισπανικό Καρτέλ

Τα GP εγκαινίασαν τη δράση στο 2009 με τις επίσημες δοκιμές της Sepang στη Μαλαισία, αλλά όλοι ασχολούνται περισσότερο με την απουσία δύο πράσινων μοτοσυκλετών παρά με τις επιδόσεις των υπολοίπων 17. Αρκετό καιρό μετά το σοκ της αποχώρησης της Kawasaki, ο κουρνιαχτός ξεδιαλύνει και αναδύονται πληροφορίες που, όσο κι αν φιμώνονται από τα Μ.Μ.Ε., αποτελούν την ουσία του προβλήματος, πολύ περισσότερο από αυτή καθαυτή την οικονομική κρίση.

Ίσως το μεγαλύτερο θύμα τελικά είναι η αξιοπιστία της 'συμφωνίας κυρίων' της Dorna με τα τέσσερα ιαπωνικά εργοστάσια και τη Ducati. Πέραν από συμβόλαια, οι εν λόγω πέντε εταιρείες είχαν υποσχεθεί στη Dorna πως θα τρέχουν στα MotoGP τουλάχιστον ως και το 2011. Για την Kawasaki και τους λόγους της τα έχουμε ξαναπεί επανειλημμένως αλλά, πέραν από κάθε οικονομική λογική, η ξαφνική της αποχώρηση προκάλεσε ένα σοβαρό ρήγμα σε αυτή τη συμφωνία.

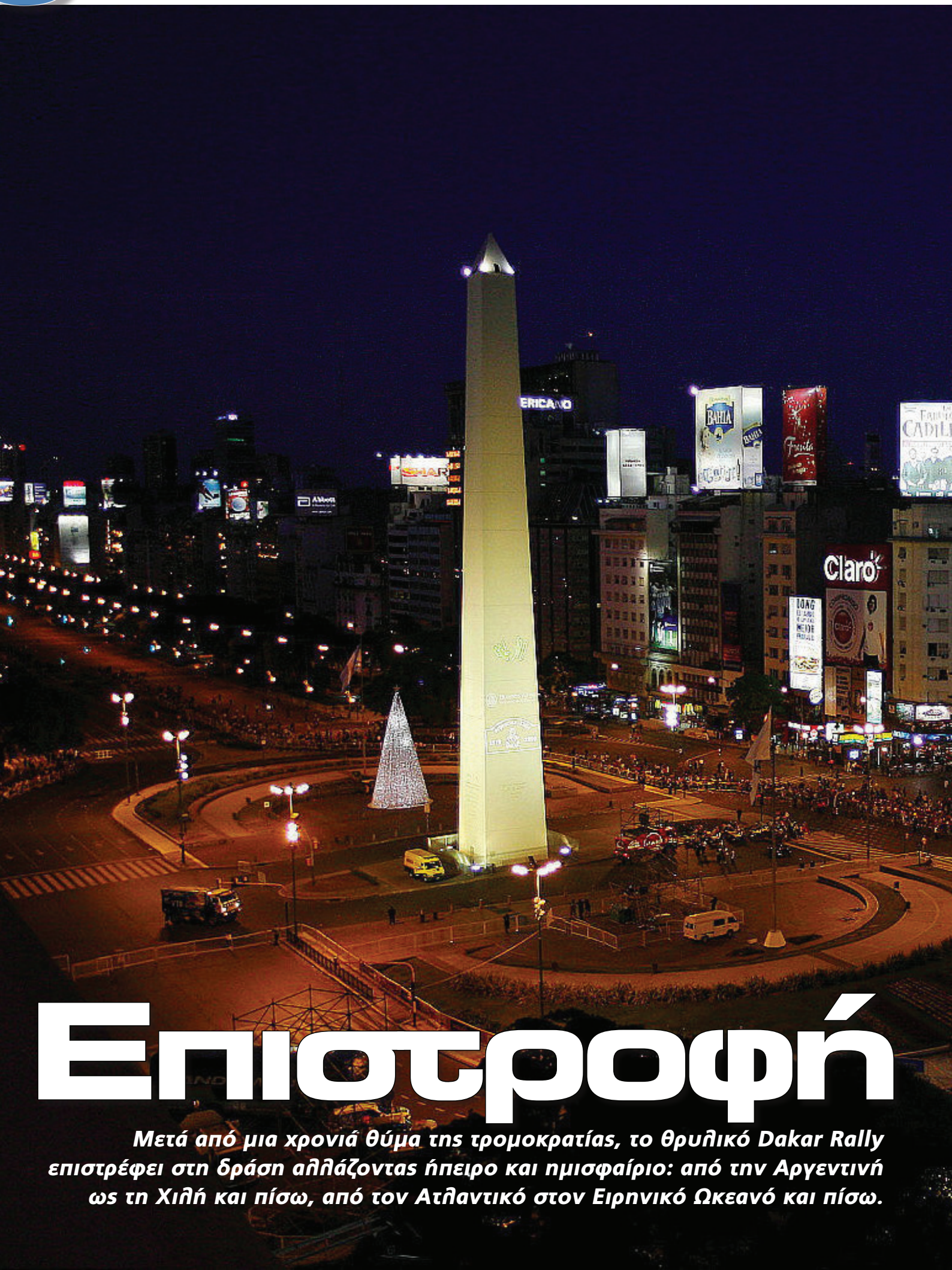
Πόσο ακόμη μπορεί κανείς να εμπιστεύεται τον κύριο Carmelo Ezpeleta; Ο πρόεδρος της Dorna, μέχρι και την Πρωτοχρονιά διατυμπάνιζε προς πάσα κατεύθυνση πως το βράδυ της 12ης Απριλίου στην εκκίνηση του πρώτου αγώνα στο Κατάρ θα βρίσκονται 'σίγουρα' 19 μοτοσυκλέτες. Αυτή τη στιγμή τα γεγονότα τον διαψεύδουν. Απείλησε με πομπώδεις δηλώσεις πως θα πάει την Kawasaki στα δικαστήρια αν κάνει πράξη την αποχώρησή της, μα ως τώρα δείχνει να τους παρακαλά και να ψάχνει μια φόρμουλα ώστε να επιστρέψουν.

Σαν να μην έφταναν αυτά, ήρθε η άνωθεν παρέμβαση της FIM που εμμέσως πλην σαφώς κάρφωσε τη Dorna για τους χειρισμούς της και πλέον ανέλαβε πρωταγωνιστικό ρόλο. Στόχος της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας δεν είναι η Kawasaki, αλλά η εξασφάλιση πως το 2010 δεν θα έχει κι άλλες διαρροές. Διότι ήδη βουίζει το σύμπαν πως και η Suzuki βρίσκεται σε ανάλογα δυσμενή θέση και, όπως η Kawasaki, δεν έχει φέρει τα αποτελέσματα που θα δικαιολογούσαν τη γιγάντια επένδυση που απαιτείται στα MotoGP. Ακόμη χειρότερα, με το άλλοθι της Kawasaki αύριο θα μπορούσαν εύκολα να την κάνουν αρκετές από τις ιδιωτικές ομάδες που αναμφίβολα είναι πολύ πιο ευάλωτες οικονομικώς και από πλευράς αποτελεσμάτων βλέπουν ένα χαμηλό ταβάνι καθορισμένο από το εργοστάσιο που τους προμηθεύει με μοτοσυκλέτες.

Μέσα σε όλα, δε, αναδύθηκε το σημαντικότερο όλων. Ο έλεγχος των MotoGP έχει περάσει – με την ευλογία της Dorna – στην Ένωση Κατασκευαστών (MSMA), οι κανονισμοί σχεδιάζονται από μηχανικούς που φυσικά εξυπηρετούν τα συμφέροντα των εργοδοτών τους. Το περασμένο καλοκαίρι η FIM διοργάνωσε ένα σεμινάριο στη Γενεύη με κεντρικό στόχο τον τρόπο που θα επανακτηθεί ο έλεγχος του αθλήματος από τους τεχνοκράτες της MSMA. Το οποίο σημαίνει σε απλά ελληνικά μια έμμεση παραδοχή της Ομοσπονδίας πως έχει χάσει τον έλεγχο. Τουλάχιστον έχει ξεκαθαρίσει την πρόθεσή της να τον επανακτήσει, γιατί το ισπανικό καρτέλ που λυμαίνεται τα GP μάλλον τα έχει κάνει σαλάτα.

Σπύρος Τσαντήλας

theraceeditorial



Επιστροφή

Μετά από μια χρονιά θύμα της τρομοκρατίας, το θρυλικό Dakar Rally επιστρέφει στη δράση αλλάζοντας ήπειρο και ημισφαίριο: από την Αργεντινή ως τη Χιλή και πίσω, από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό Ωκεανό και πίσω.

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας, φωτό: Dakar.com, KTM, Yamaha, Βασίλης Ορφανός

Σκέλος 1
3 Ιανουαρίου, Buenos Aires > Santa Rosa de la Pampa
Ειδική 371km, Απλές 362km

Ο νικητής του 2007, Cyril Despres, ξεκινά πρώτος μα ως το πρώτο Check Point (μετά από 248km) ο εικονιζόμενος ισπανός Marc Coma τον περνά κι εξαφανίζεται. Στον τερματισμό περίμενε 22 λεπτά μέχρι να εμφανιστεί ο πρώτος από τους διώκτες του, ο Jacek Czachor. Ο Despres κατάφερε να τερματίσει 41 λεπτά μετά τον πρώτο, με διαλυμένο εντελώς το πίσω του λάστιχο. Παρόμοια ατυχία είχε και ο David Casteu, ένας ακόμη αναβάτης φαβορί για νίκη, ο οποίος αναγκάστηκε να επιστρέψει στο CP2 και να δανειστεί τον πίσω τροχό του ομόσταυλού του (Emanuel Gyenes) για να μπορέσει τελικά να τερματίσει 1:01.53 πίσω από τον πρωτοπόρο. Ο Βασίλης Ορφανός τερματίζει την πρώτη μέρα στην 98η θέση της γενικής κατάταξης.

REPSOL
Red Bull
SP 2

Σκέλος 2
4 Ιανουαρίου, Santa Rosa de la Pampa > Puerto Madryn
Ειδική 237km, Απλές 600km

Ένα πρόβλημα στο ψυγείο της μοτοσυκλέτας του αναγκάζει τον πρωτοπόρο Marc Coma να χάσει αρκετό χρόνο. Την ευκαιρία άρπαξε ο Frans Verhoven (φωτό) για να κερδίσει την πρώτη ειδική της ζωής του σε Dakar – πέρυσι ήταν βοηθητικός αναβάτης για το νικητή Despres. Πίσω του τερμάτισε ο Cyril Despres και τρίτος ο αμερικανός Jonah Street, ενώ την εμφάνισή του σε σχετικά υψηλή θέση έκανε και ο γάλλος David Fretigne με Yamaha 450 σπάζοντας το 'εμπάργκο' των KTM. Παρόλα αυτά ο Coma κράτησε την πρωτοκαθεδρία της γενικής με πάνω από 13 λεπτά αέρα από τον δεύτερο Verhoven. Ο Βασίλης Ορφανός κερδίζει μια θέση στη γενική κατάταξη και βρίσκεται 40ός στην κατηγορία του (Marathon).

ACTRA
OGISTIC
sity

bring
WP
MICHELIN
NIO LUBE
elf

Σκέλος 3
5 Ιανουαρίου,
Puerto Madryn > Jacobacci
Ειδική 551km, Απλές 143km

Νέα προβλήματα με τα λάστιχά του και ο Cyril Despres αρχίζει να δείχνει πως μάλλον δεν είναι άτυχος αλλά έχει κάνει κακές επιλογές, με αποτέλεσμα να βυθίζεται κι άλλο στην κατάταξη. Στο άλλο άκρο ο Marc Coma κερδίζει άλλη μια ειδική και πλέον από πολύ νωρίς δείχνει αδιαφιλονίκητο φαβορί. Ο Pal-Anders Ullevalseter (φωτό) και ο Jordi Viladoms τερματίζουν με τον ίδιο ακριβώς χρόνο 17'49'' πίσω από τον Coma, αλλά εκεί ψηλά στην κατάταξη διατηρείται και ο Frans Verhoven. Παράλληλα, αξιοσημείωτη είναι η επιμονή του Fretigne με το μοναχικό Yamaha, διατηρώντας τη δεύτερη θέση της γενικής κατάταξης. Για τον έλληνα αναβάτη η μέρα είναι δύσκολη, όπου ένα πίσω λάστιχο κόστισε πολύτιμο χρόνο, τερματίζοντας 108ος στη γενική κατάταξη με 18 λεπτά ποινή.

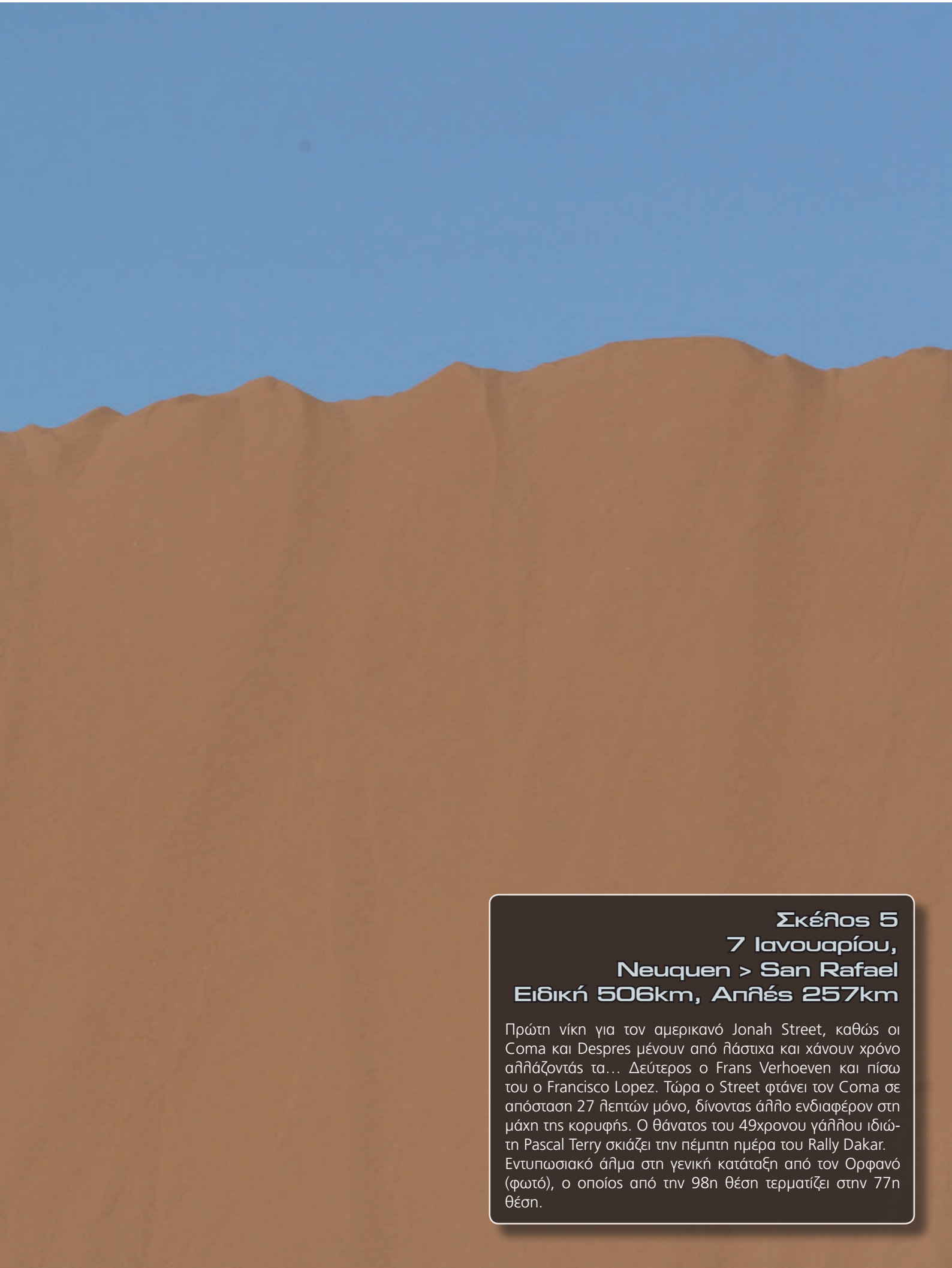
1979 2009
www.dakar.com
SP 2
REPSOL
Red Bull

Σκέλος 4
6 Ιανουαρίου,
Jacobacci > Neuquen
Ειδική 459km, Απλές 29km

Στα εδάφη της Παταγονίας ο Marc Coma (φωτό) οδηγεί σε έναν απλησίαστο ρυθμό και δηλώνει πως το πάει "χαλαρά". Πίσω του ο Cyril Despres και ο αμερικανός Jonah Street, ο οποίος πέρασε στην γενική τον Fretigne για 45" –μια μάχη για το βάθρο μυρίζει…

Ο Βασίλης Ορφανός τερμάτισε στην 104η θέση, έχοντας πρώτα αναγκαστεί να διορθώσει την τελευταία στιγμή ένα λάθος του μηχανικού του που δεν τοποθέτησε σωστά την τάπα στο φίλτρο λαδιού.

706



Σκέλος 5
7 Ιανουαρίου,
Neuquen > San Rafael
Ειδική 506km, Απλές 257km

Πρώτη νίκη για τον αμερικανό Jonah Street, καθώς οι Coma και Despres μένουν από λάστιχα και χάνουν χρόνο αλλάζοντάς τα… Δεύτερος ο Frans Verhoeven και πίσω του ο Francisco Lopez. Τώρα ο Street φτάνει τον Coma σε απόσταση 27 λεπτών μόνο, δίνοντας άλλο ενδιαφέρον στη μάχη της κορυφής. Ο θάνατος του 49χρονου γάλλου ιδιώτη Pascal Terry σκιάζει την πέμπτη ημέρα του Rally Dakar.
Εντυπωσιακό άλμα στη γενική κατάταξη από τον Ορφανό (φωτό), ο οποίος από την 98η θέση τερματίζει στην 77η θέση.

Σκέλος 6
8 Ιανουαρίου,
San Rafael > Mendoza
Ειδική 395km, Απλές 230km

Η πλημμυρισμένη κοίτη ενός ποταμού στάθηκε αιτία να μικρύνει η ειδική διαδρομή της έκτης μέρας. Ο Despres (φωτό) ξεκινά όγδοος μα αντεπιτίθεται και παίρνει την πρώτη νίκη σε ειδική σε αυτό το Dakar. Δεύτερος ο Coma, μόλις 2.09 λεπτά πίσω και με αυξημένη διαφορά από τον δεύτερο γενικής Street.

Ο Ορφανός έχει μια πτώση στους αμμόλοφους με αποτέλεσμα μικροζημιές στη μοτοσυκλέτα και απώλεια χρόνου, έτσι τερματίζει 97ος.

Σκέλος 7
9 Ιανουαρίου,
Mendoza > Valparaiso
Ειδική 419km, Απλές 397km

Ο αγώνας περνάει στη Χιλή και ο ντόπιος Francisco Lopez (φωτό) παίρνει την πρώτη του νίκη στην καριέρα του σε Dakar ενθουσιάζοντας τους συμπατριώτες του. Ο Coma αυξάνει τη διαφορά του από το δεύτερο Street, ο οποίος έχει πλέον να ανησυχεί για τον επερχόμενο Fretigne, ο οποίος βρήκε την υγειά του στους αμμόλοφους… Τερματισμός της ημέρας στην ακτή του Ειρηνικού και ακολουθεί μια μέρα ξεκούρασης και ανασυγκρότησης (rest day). Ο Βασίλης Ορφανός έχει κερδίσει αρκετές θέσεις φτάνοντας στην 84η.

RedBull
COPEC
movistar
KTM Chile
COPEC
COPEC
COPEC

YAMAHA
RACING

Σκέλος 8
11 Ιανουαρίου,
Valparaiso > La Serena
Ειδική 294km, Απλές 358km

Ο Francisco Lopez εκκίνησε πρώτος μα σύντομα τον προσπέρασαν τόσο ο Coma όσο και ο Despres, με το γάλλο τελικά να τερματίζει πρώτος με μια διαφορά μόλις 1.49 λεπτών. Υποχώρηση για τον αμερικανό Street, ο οποίος έχασε την τρίτη θέση γενικής από τον Despres. Κακή μέρα και για τον Fretigne (φωτό) που βρέθηκε τέταρτος με 1 ώρα και 6 λεπτά από τον Coma… Ο Βασίλης Ορφανός σημείωσε τον 80ο καλύτερο χρόνο, τερματίζοντας στην 102η θέση της Γενικής Κατάταξης

PAI
DOUBLE DIAMOND
Athlete Club
TOP
Schampa
RIFF RAFF
KTM

Σκέλος 9
12 Ιανουαρίου,
La Serena > Copiapo
Ειδική 449km, Απλές 88km

Μπαίνοντας στην έρημο Atakama οι αναβάτες ξεκινούν με μια απώλεια. Ο Jonah Street (φωτό) τραυμάτισε τον καρπό του την προηγούμενη και, παρόλο που τερμάτισε, αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τη μάχη –ατυχία για τον αμερικανό που είχε φτάσει δεύτερος γενικής… Στην έρημο τη νίκη πήρε ο Verhoeven, αν και ξεκίνησε 33ος! Σε μια εξαιρετικά δύσκολη ειδική όλο αμμόλοφους οι Coma, Despres και Lopez ξέφυγαν αρχικά, με τον Fretigne να τους πλησιάζει απειλητικά στη συνέχεια, μα στο τέλος ο Verhoeven τους πέρασε όλους και κέρδισε μπροστά από τους Fretigne και Lopez.

Μια ακόμη εξαιρετική εμφάνιση του Βασίλη Ορφανού του έδωσε την 64η θέση, όμως μια –άδικη κατά τον ίδιο– εξαντλητική ποινή 6 ωρών και 8 λεπτών τον εκτόπισε στην 108η θέση της γενικής κατάταξης.

Σκέλος 10
13 Ιανουαρίου,
Copiapo > Copiapo
Ειδική 670km, Απλές 20km

Ο Cyril Despres έκανε την καλύτερη αρχή της μέρας πιάνοντας τους πρωτοπόρους Verhoeven, Fretigne, Coma and Lopez. Μετά από 300χλμ όμως ο γάλλος χάθηκε στην πλοήγηση, παρασύροντας και τους Coma και Lopez, έτσι ο επερχόμενος Jordi Viladoms (φωτό) πήρε την πρώτη του νίκη σε αυτό το Dakar, ακολουθούμενος από τον Alain Duclos. Τρίτος ο Helder Rodrigues από την Πορτογαλία. Όλοι οι προαναφερθέντες, πλην του Fretigne, είναι αναβάτες της KTM.

SHIRO
REPSOL
SP 9
REPSOL
REPSOL
REPSOL
REPSOL
1 for all

4.726 m.s.n.m.
PASO DE SAN FRANCISCO
LIMITE INTERNACIONAL

Σκέλος 11
14 Ιανουαρίου,
Copiapo > Fiambala
Ειδική 215km, Απλές 465km

Το πέρασμα από το Paso San Francisco είχε περιγραφεί από τους διοργανωτές ως το 'μεγαλοπρεπέστερο σημείο του αγώνα', ωστόσο η πυκνή ομίχλη που έφεραν τα ρεύματα αέρα από τον Ειρηνικό Ωκεανό ανάγκασε τους διοργανωτές να ακυρώσουν ολόκληρη τη μέρα. Η επιστροφή από τη Χιλή στην Αργεντινή έγινε χωρίς δράση…

Red Bull

Σκέλος 12
15 Ιανουαρίου,
Fiambala > La Rioja
Ειδική 253km, Απλές 265km

Ο Coma είχε τόση διαφορά στην κεφαλή της γενικής που πλέον αποφάσισε να πιέσει λιγότερο για να συντηρήσει με ασφάλεια τη διαφορά του. Έτσι ο Despres καθάρισε εύκολα την ειδική, περνώντας τον Fretigne που αντιμετώπισε ένα μικρό πρόβλημα και έχασε 10 λεπτά, μαζί με τη δεύτερη θέση γενικής από τον Despres.

Στα αυτοκίνητα είχαμε μια αναπάντεχη εξέλιξη: ο πρωτοπόρος Carlos Sainz, βούτηξε με το VW Touareg του σε μια ξεραμένη κοίτη και βρέθηκε με τις ρόδες στον αέρα, ο συνοδηγός του Michel Perin έσπασε τον ώμο του και ο αγώνας τέλειωσε γι' αυτόν τρεις μέρες πριν τον τερματισμό…

Ο Βασίλης Ορφανός είχε ένα πρόβλημα προσανατολισμού. Όπως λέει ο ίδιος στην ιστοσελίδα του, "Μετά το CP2 και αφού έβαλα βενζίνη ξεκίνησα να ανεβαίνω έναν αμμόλοφο ύψους περίπου 1.5km. Μετά τον αμμόλοφο μια πτώση μου κόστισε και πάλι το GPS αφού χάλασαν τα καλώδια του. Κάπου εκεί χάνω τον προσανατολισμό μου και χωρίς να το καταλάβω γυρνάω πίσω στο CP1. Όταν κατάλαβα τι είχε συμβεί πήρα πάλι το δρόμο για το CP2 μόνο με το road book, έβαλα πάλι βενζίνη, ανέβηκα πάλι τον αμμόλοφο και… ξαναχάθηκα στο ίδιο σημείο όπως την πρώτη φορά!".

Τελικά τα χιλιόμετρα της ειδικής μετά το CP2 καταργήθηκαν και ο Βασίλης τερμάτισε 88ος, φτάνοντας στην 101η θέση της γενικής.

Σκέλος 13
16 Ιανουαρίου,
La Rioja > Cordoba
Ειδική 545km, Απλές 208km

Ο Marc Coma συνεχίζει τον αγώνα συντήρησης αφού ξεκίνησε με με 1 ώρα και 29 λεπτά προβάδισμα. Ο Despres κάλπασε στην νίκη, με τον Coma δεύτερο και τον Fretigne (φωτό) τρίτο. Το βάθρο στη γενική κατάταξη του 31ου Dakar έχει αρχίσει να εδραιώνεται.

Στα Quad ο τσέχος Josef Machacek με Yamaha 450 (φωτό) εδραιώνει τη νίκη του στην κατηγορία. Από τους 25 συμμετέχοντες με Quad θα τερματίσουν μόνο οι 13.

Ο Ορφανός επανέρχεται με πολύ καλή επίδοση που τον επαναφέρει σε διψήφια θέση στην κατάταξη, την 97η.

II D. FRÉTIGNÉ
Argentina-Chile
1979
2009
DAKAR
www.dakar.com
SP 12
YAMAHA
TOTEM
TOUS LES TEMPOS DE LA RADIO
Agemir
MICHELIN

Σκέλος 14
17 Ιανουαρίου,
Cordoba > Buenos Aires
Ειδική 227km, Απλές 565km

Η σημερινή τελευταία μέρα περνά από την πόλη Rosario γενέτειρα του Ernesto Che Guevara. Η νίκη της ειδικής παίχτηκε ανάμεσα σε δύο αναβάτες που μάχονταν για την πέμπτη θέση γενικής. Οι Helder Rodrigues (φωτό) και Pal Anders Ullevalseter μονομάχησαν με νικητή τον πορτογάλο καθώς ο νορβηγός ξέσκισε νωρίς το πίσω λάστιχό του. Τρίτος ήρθε ο Despres.

Ο Βασίλης Ορφανός τερματίζει το τέταρτό του Dakar στην 75η θέση, ήτοι 95ος γενικής κατάταξης.

tmn
TOTAL
5
GARMIN
Lagos
TEAM

MICHELIN
AMV ASSURANCE
YAMAHA
Motor France
La Boîte à Pizza
REPSOL
TOTAL

Σκέλος 15
18 Ιανουαρίου, Buenos Aires
Απονομές επάθλων

Ο Marc Coma κερδίζει το Dakar για δεύτερη φορά στην καριέρα του (πρώτη το 2006), δεύτερος τερμάτισε ο προπέρσινος νικητής Cyril Despres, ενώ ο David Fretigne κατάφερε το απίστευτο: την τρίτη θέση του βάθρου με το 'μικρό' Yamaha 450 απέναντι στα θηρία KTM 690…

Για το Βασίλη Ορφανό ο τερματισμός είναι ένας ακόμη άθλος, ειδικά αν σκεφτούμε πως έτρεχε με μια μη ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα (XR400) και πως το αποτέλεσμά του ήρθε μετά από μια εξοντωτική ποινή χρόνου άνω των έξι ωρών.

Καλύτερη γυναίκα τερμάτισε η ολλανδή Mirjam Pol (Honda), στην 53η θέση της γενικής και ο συμπατριώτης της Rob Van Pelt (Honda), από την 33η θέση της γενικής ήταν ο πρώτος ιδιώτης.

Racing Gossip

MOTOGP SEPANG TEST

Νοσοκομείο θύμιζε το πρώτο επίσημο τεστ των MotoGP για το 2009 στην πίστα της Μαλαισίας καθώς οι τρεις επικρατέστεροι αναβάτες για τον τίτλο ήρθαν με προβλήματα υγείας. Παρόλα αυτά οι συνήθεις ύποπτοι Stoner και Rossi κράτησαν την κορυφή για πάρτη τους – πάλι. Η δε Kawasaki άφαντη…

Έχει περάσει περισσότερο από ένας μήνας από τότε που ο Casey Stoner εγχειρίστηκε στο πολύπαθο σκαφοειδές του και άλλο τόσο από την επέμβαση του Dani Pedrosa στο γόνατο, αμφότεροι ωστόσο δήλωναν πως δεν είναι ακόμη 100% και, όσο γρήγορα κι αν πήγαν, δεν μπορούσαν να κάνουν περισσότερους από 5-6 απανωτούς γύρους. Το χορό των τραυματισμών ακολούθησε και ο Valentino Rossi μετά από ένα οικιακό ατύχημα και μια ατυχή προσγείωση πάνω σε γυάλινο τραπεζάκι που τον έστειλε για κάμποσα ράμματα σε χέρι και πόδι, με αποτέλεσμα κι αυτός να μην μπορεί να πιέσει όσο θα ήθελε.

Οι χρόνοι που έγραψαν οι αναβάτες δεν είναι εντελώς αντικειμενικοί καθώς κανείς δεν ξέρει ακριβώς τι είδους δοκιμές έκανε η κάθε ομάδα και κατά πόσο αυτές "θυσίασαν" το αποτέλεσμα, πάντως μερικά γενικά συμπεράσματα μπορούμε να εξάγουμε.

Οι δύο πρώτοι είναι κατευχαριστημένοι από τα πεπραγμένα τους, θεωρώντας πως βρίσκονται στο σωστό δρόμο. Μεγαλύτερη αξία έχει, κατά τη γνώμη μου, η ικανοποίηση του Stoner δεδομένου ότι η Ducati του φέτος έχει ένα ολοκαίνουργιο πλαίσιο, άρα εντελώς διαφορετική συμπεριφορά. Ο ομόσταυλός του, Nicky Hayden, τα έχει βρει μπαστούνια με τη νέα μοτοσυκλέτα και τα νέα λάστιχα, αλλά αποκαλύπτει και μερικά προβλήματα επικοινωνίας με τους ιταλούς και τη φτωχή τους γνώση της αγγλικής…

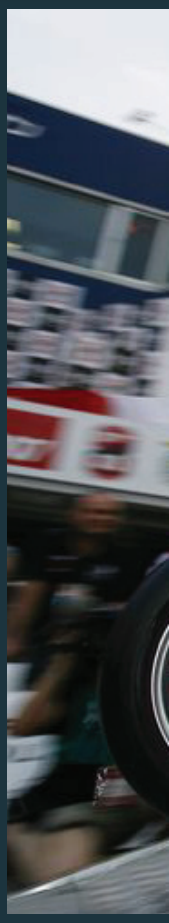
Όσο για τον Dani Pedrosa, φέτος ακολουθεί μια νέα στρατηγική. Μετά από πέντε χρόνια με ισάριθμες ολοκαίνουργιες μοτοσυκλέτες, ο ισπανός ζήτησε από τη Honda την ίδια ακριβώς μοτοσυκλέτα με την οποία έκλεισε την περσινή χρονιά, θέλοντας να συνεχίσει την εξέλιξή της αντί να πάρει (πάλι) ένα φρέσκο μηχανάκι και να αρχίσει εκ του μηδενός. Η πίεση για τίτλο φέτος θα είναι αφόρητη στους ώμους του μικρόσωμου αναβάτη και δεν θέλει να χάσει τη μισή σεζόν ψάχνοντας το σωστό setup. Την τρίτη μέρα δοκιμών δεν συμμετείχε, κατηγορώντας γι' αυτό την αργή αποθεραπεία του.

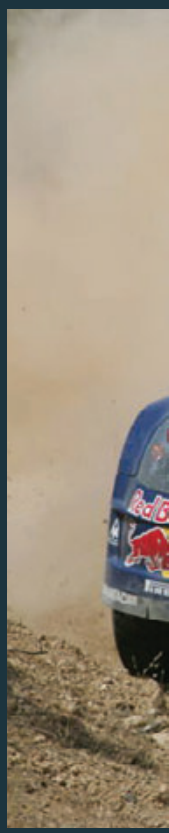
Αξιοσημείωτη είναι καλή επίδοση της Suzuki, μιας ομάδας που κατ' ομολογία της βρέθηκε ένα βήμα από την έξοδο από τα MotoGP, αλλά με την παγκόσμια ύφεση να επιμένει είναι πλέον προφανές πως μια ακόμη κακή χρονιά θα δυσκολέψει πολύ τα πράγματα για το 2010…

Να κλείσουμε με την ομολογία του Sete Gibernau, ο οποίος πλέον αναγνωρίζει στον εαυτό του τρία σημαντικά μειονεκτήματα: φυσική κατάσταση, πνευματική κατάσταση και απώλεια επαφής με την εξέλιξη των ηλεκτρονικών. Στη Sepang ο ισπανός αναγνώρισε πως άλλες μοτοσυκλέτες άφησε το 2006 και άλλες βρήκε το 2009…

SEPANG 5-7/2/2009

	Αναβάτης		Καλύτερος χρόνος
1	Casey Stoner	(Marlboro Ducati)	2:01.043
2	Valentino Rossi	(Fiat Yamaha)	2:01.137
3	Loris Capirossi	(Rizla Suzuki)	2:01.262
4	Colin Edwards	(Tech3 Yamaha)	2:01.413
5	Toni Elias	(San Carlo Honda Gresini)	2:01.560
6	Chris Vermeulen	(Rizla Suzuki)	2:01.666
7	Dani Pedrosa	(Repsol Honda)	2:01.860
8	Jorge Lorenzo	(Fiat Yamaha)	2:01.907
9	Andrea Dovizioso	(Repsol Honda)	2:01.955
10	Mika Kallio	(Alice Team)	2:02.386
11	Nicky Hayden	(Ducati Marlboro)	2:02.497
12	Alex De Angelis	(San Carlo Honda Gresini)	2:02.523
13	Sete Gibernau	(Guinea Ecuatorial)	2:02.727
14	Randy de Puniet	(LCR Honda)	2:03.418
15	Yuki Takahashi	(Scot Racing)	2:03.474
16	Niccolo Canepa	(Alice Team)	2:03.901
17	James Toseland	(Tech3 Yamaha)	2:03.953
18	Yamaha test rider	(Yamaha factory)	2:04.312
19	Yamaha test rider	(Yamaha factory)	2:04.536





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

Η HONDA ΕΚΟΨΕ ΚΑΙ ΤΗ SUZUKA

Όταν ανακοινώνεις 2.1 δις δολάρια χασούρα και έχεις ήδη διακόψει απότομα τη συμμετοχή σου στη F1, τότε είναι λογικό η φημολογία να σε θέλει σύντομα να μετακομίζεις σε μια χαρτόκουτα

Τα είχε πει ο κύριος Takeo Fukui τον περασμένο Δεκέμβρη λεπτομερώς. Ο πρόεδρος της Honda Motor Co. είχε καθησυχάσει τους πάντες πως η εταιρεία του δεν πρόκειται να αποσυρθεί από τα MotoGP. Ωστόσο με τις ραδιο-αρβύλες να σπέρνουν τον πανικό στον πλανήτη (άρα και στα Χρηματιστήρια…), ο εκπρόσωπος Τύπου της εταιρείας Akemi Ando επανήλθε με δηλώσεις του στο πρακτορείο Reuters:

"Η αγωνιστική μας συμμετοχή σε διάφορα αθλήματα είναι υπό συζήτηση. Είναι κάτι που σκεφτόμαστε εδώ και καιρό, από τότε που ανακοινώσαμε την αποχώρησή μας από τη F1. Αυτό δεν αφορά τα MotoGP."

Ήδη ξέρουμε ωστόσο πως η μπάλα πήρε το αμερικανικό πρωτάθλημα AMA/DMG Superbikes, ενώ η νέα είδηση αφορά τον οκτάωρο αγώνα αντοχής στη Suzuka – πίστα ιδιοκτησίας Honda – όπου η εταιρεία δεν θα τρέξει καμιά εργοστασιακή ομάδα! Μοτοσυκλέτες της Honda θα είναι εκεί πάντως, μέσω ιδιωτικών ομάδων που εξοπλίζονται από το εργοστάσιο, για την ακρίβεια σύμφωνα με τον κύριο Ando το 60% των συμμετοχών θα είναι με Honda. Όπως και να το κάνουμε όμως η εργοστασιακή απουσία είναι ένα σοβαρό πλήγμα σε επίπεδο αίγλης.

ACROPOLIS RALLY OF GREECE

Έρχεται τον Ιούνιο, οι διαδρομές ανακοινώθηκαν, ετοιμαστείτε!

Από τις 11 ως τις 14 Ιουνίου 2009 το Rally Acropolis θα διοργανωθεί από την Ελλάδα για 56η φορά και θα φέρει όλο το θέατρο του WRC μερικά χιλιόμετρα από το σπίτι μας. Φέτος κέντρο του αγώνα θα αποτελέσει το Club Hotel Casino Λουτράκι, όπου θα στεγαστεί το στρατηγείο της διοργάνωσης και το γραφείο Τύπου, ενώ το Service Park θα στηθεί σε μια έκταση περίπου 80 στρεμμάτων σε μικρή απόσταση από εκεί.

Την πρώτη μέρα του αγώνα, Παρασκευή 12 Ιουνίου, τα πληρώματα θα διανύσουν μια απόσταση 566 χιλιομέτρων (140 σε ειδικές διαδρομές) στην Αττική, Βοιωτία και Φωκίδα, τη δεύτερη τους περιμένουν 469 χιλιόμετρα (135 σε ειδικές) στο νομό Κορινθίας και την τελευταία μέρα 171 χιλιόμετρα στην περιοχή από το Λουτράκι ως τους Αγίους Θεοδώρους, εκ των οποίων τα 95 σε ειδικές στα Γεράνια Όρη.

Η ιστοσελίδα www.acropolisrally.gr φιλοξενεί ένα αρχείο pdf με αρκετές χρήσιμες πληροφορίες και χάρτες για όσους θέλουν να παρακολουθήσουν από κοντά τους ιπτάμενους τρελούς του WRC – κι ας έχει αποχωρήσει η Subaru, αρκετοί θα έμειναν…

Racing Gossip

SUZUKI: ΕΝΑ ΒΗΜΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ

Ήταν μια φήμη που κυκλοφορούσε εντόνως, τώρα και με επίσημη επιβεβαίωση. Ευτυχώς έμεινε στη σκέψη…

Περίπου την ίδια εποχή που η Kawasaki ανακοίνωσε την αποχώρησή της από τα MotoGP, οι φήμες ήθελαν και τη Suzuki να ακολουθεί. Αν και επισήμως η ομάδα απέρριπτε όλες τις φήμες όλο αυτό το διάστημα, ήρθε μια συνέντευξη του ηγέτη της αγωνιστικής ομάδας MotoGP, Shinichi Sahara, στο ιταλικό gpone.com να ξεκαθαρίσει τα πράγματα.

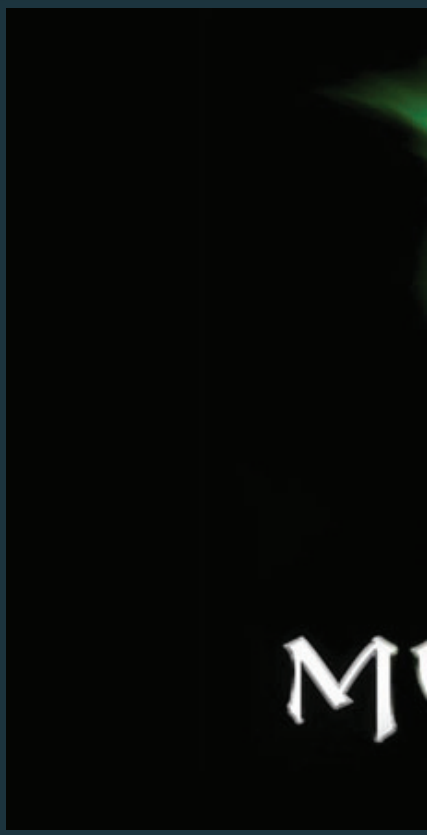
"Το σκεφτόμασταν σοβαρά περίπου την ίδια εποχή με την Kawasaki. Γιατί μείναμε; Διότι το Hamamatsu είναι πεπεισμένο πως οι αγώνες βρίσκονται στο DNA μας και είναι απαραίτητοι για την εικόνα μας. Τελικά, η οριστική απόφαση πάρθηκε από τον πρόεδρό μας, Osamu Suzuki."

Επίσης, ο ιάπωνας έριξε κι ένα έμμεσο καρφάκι στη Dorna: "Όχι, δεν είχαμε κανένα πρόβλημα συμβολαίου με τη Dorna… " Το οποίον, εμμέσως πλην σαφώς, εξηγεί πως η παραμονή της Suzuki στο πρωτάθλημα ούτε είναι έργο της διοργανώτριας εταιρείας, ούτε θα μπορούσε να τους σταθεί εμπόδιο.

Κλείνοντας, ο κύριος Sahara περιέγραψε τη μειονεκτική θέση της ομάδας του ενόψει περικοπών στα κόστη.

"Δε βλέπω περισσότερες από δύο μοτοσυκλέτες της Suzuki στο μέλλον. Μακροπρόθεσμα ίσως να είναι αλλιώς βέβαια. Αλλά σκεφτείτε το θέμα των δοκιμών. Η Δευτέρα μετά από αγώνα είναι η φτηνότερη λύση για εξέλιξη των μοτοσυκλετών, αλλά προτείνεται η κατάργησή τους. Θα προσαρμοστούμε, μα έχοντας μόνο δύο μοτοσυκλέτες στο γκρινιτ σημαίνει πως θα υποφέρουμε περισσότερο από άλλους…"

Όσον αφορά στις προτάσεις του προέδρου της FIM, Vito Ippolito, για επιστροφή στις δεκαετίες του '80 και του '90 με μοτοσυκλέτες που έβγαιναν και στην παραγωγή, "δυστυχώς αυτό ανήκει στο παρελθόν. Είναι αδύνατο να σκεφτούμε να πουλήσουμε τις σημερινές μοτοσυκλέτες MotoGP…"



Η ΠΡΩΤΗ MOTO2 ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ

Όπως σας είχαμε πει από το προηγούμενο τεύχος (#10, Ιανουάριος 2009), το ισπανικό πρωτάθλημα θα φιλοξενήσει μια κατηγορία-προπομπό αυτής που θα αντικαταστήσει τα 250GP από το 2011. Ιδού η πρώτη συμμετοχή.

Η μοτοσυκλέτα της ισπανικής ομάδας Honda BQR θα ντεμπουτάρει στο ισπανικό πρωτάθλημα ταχύτητας φέτος στη νεοσύστατη κατηγορία Moto2, αλλά από την παρουσίαση της νέας τους μοτοσυκλέτας οι ισπανοί υπονόησαν πως η ίδια ουσιαστικά μοτοσυκλέτα – με τη σχετική εξέλιξη φυσικά – θα τρέξει από το 2011 στη νέα κατηγορία του παγκοσμίου.

Βασισμένη στο CBR600RR παραγωγής, ο κινητήρας της αγωνιστικής αποδίδει 140 ίππους, η γεωμετρία του πλαισίου είναι ρυθμιζόμενη και οι αναρτήσεις προέρχονται από τη Showa, ένα 43άρι ανάποδο πιρούνι και ένα monoshock αμορτισέρ, αμφότερα πλήρως ρυθμιζόμενα. Φορά δύο ζάντες 17 ιντσών από μαγνήσιο με λάστιχα 125/80 μπροστά και 190/55 πίσω , δύο δίσκους 300mm με ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες της Galfer και το συνολικό βάρος της μοτοσυκλέτας σταματά στα 137kg σε πλήρη αγωνιστική κατάσταση.

Αρχίζει να φαίνεται πως, όταν έρθει η ώρα των Moto2 (ή MotoGP2), ενδέχεται να δούμε να ξεπηδούν κάμποσες ισπανικές ομάδες με έτοιμες και δοκιμασμένες μοτοσυκλέτες για να γεμίσουν το γκριντ – το οποίο στο μεταξύ θα έχει αδειάσει από Aprilia και KTM…

Η ΔΕΥΤΕΡΗ MOTO2 ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΕΡΑΣ

Ξέμεινε η Monster με την αποχώρηση της Kawasaki και, εκτός από μια θέση στο κράνος του Valentino Rossi, λέγεται πως ψήνεται μια σύμπραξη που θα οδηγήσει στα Moto2. Για να δούμε…

Μιλάμε για το γάλλο ιδιοκτήτη της Tech3, Herve Poncharal, ο οποίος έσπευσε να πλευρίσει τους αμερικανούς της Monster και να τους προτείνει να χτίσουν παρεούλα μια ομάδα για τα επερχόμενα τετράχρονα 600 της Moto2 – με τις ευλογίες της Yamaha βεβαίως-βεβαίως… Την είδηση έδωσε ο ίδιος, αποκαλύπτοντας πως τον έχει κουράσει το γεγονός ότι μια ιδιωτική ομάδα δεν έχει πλέον το "δικαίωμα" να κερδίσει αγώνα MotoGP – κάτι που έχει να συμβεί από το 2006 και τον Toni Elias. "Ίσως," μας λέει ο γάλλος, "αν στήσουμε μια δυνατή ομάδα με καλούς και νέους φερέλπιδες αναβάτες στη νέα κατηγορία, εκεί να έχουμε ελπίδες ακόμη και για τίτλο."

Στο μεταξύ, η Monster λέγεται πως έχει συμφωνήσει με τον Valentino Rossi για να φορά το λογότυπό της στο κράνος του, ενώ δεν αποκλείεται να τη δούμε και τα φέρινγκ των δύο μοτοσυκλετών της Tech 3. Προφανώς όλα θα ξεκαθαρίσουν ως την έναρξη του πρωταθλήματος, αφού προς το παρόν η Monster εξακολουθεί να είναι χορηγός της Kawasaki, απλά δεν ξέρουμε αν η Kawasaki εξακολουθεί να είναι ομάδα…

Racing Gossip

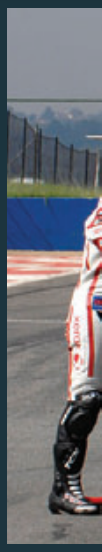
ΡΕΚΟΡ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΣΤΑ WSBK

Σε λιγότερο από ένα μήνα ξεκινά μια πολυαναμενόμενη αγωνιστική περίοδος για το Παγκόσμιο Superbike. Η αρχή γίνεται με το δεξί, με περισσότερες συμμετοχές από ποτέ – και τί συμμετοχές...

Με 32 αναβάτες από 19 ομάδες που εξοπλίζονται από 7 διαφορετικούς κατασκευαστές, ο πρόεδρος της διοργανώτριας Infront Motor Sports, Paolo Flammini, έχει κάθε λόγο να είναι πανευτυχής και να ρίχνει τις σπόντες του στην κατεύθυνση των MotoGP.

"Είναι απόδειξη της επιτυχίας μιας συνταγής που επιτρέπει στις ομάδες να αγωνίζονται σε ένα θεσμό υψηλού επιπέδου με σχετικά χαμηλό κόστος και δίνει και ελπίδες στις ιδιωτικές ομάδες να φέρουν καλά αποτελέσματα. Επιπλέον, η σταθερότητα και η αξία των τεχνικών κανονισμών μας βοήθησαν να φέρουμε νέες ομάδες, όπως τις Aprilia και BMW, σημειώνοντας ένα ακόμη απόλυτο ρεκόρ με επτά κατασκευαστές."

Από ονόματα το WSBK του '09 είναι τίγκα: Haga, Corser, Biaggi, Nakano είναι οι παλιοί. Οι νέοι όμως περιλαμβάνουν ηχηρά ονόματα, όπως τον πρωταθλητή AMA SBK Ben Spies, τον ιταλό πρωταθλητή SBK Luca Scassa, τους τρεις από την πρώτη τετράδα του αγγλικού BSB, Shane Byrne, Leon Haslam και Tom Sykes. Όπως καταλαβαίνετε, φέτος στο WSBK αναμένεται η κόλαση επί της Γης.



ΠΕΡΙΚΟΠΕΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ MX

Το GP της Νότιας Αφρικής ανήκει ήδη στο παρελθόν και πλέον οι φήμες θέλουν τον αποκεφαλισμό και του αμερικανικού αγώνα!

Δε χρειάζεται πολλή φαντασία, ούτε να ψάχνουμε για κακοήθη σενάρια υπογείων διαδρομών. Η υπόθεση είναι απλή: η οικονομική κρίση έχει χτυπήσει το Παγκόσμιο MX ήδη από πέρυσι και φέτος οι ομάδες ζητούν κάθε δυνατό μέτρο ώστε να μειωθούν τα έξοδά τους. Πρώτο θύμα ήταν ο αγώνας της Νότιας Αφρικής, ενώ τώρα λέγεται πως κατά 99% θα ακυρωθεί και το GP MX1/MX2 των Η.Π.Α. – ουσιαστικά το μόνο που απομένει είναι η επίσημη ανακοίνωση καθώς η είδηση έχει κάνει το γύρο του κόσμου. Σύμφωνα με το motocrossdigital.com η πληροφορία έγινε δεκτή με ανακούφιση από τις περισσότερες ομάδες του πρωταθλήματος, ενώ φήμες τώρα λένε πως έχει ζητηθεί και η ακύρωση του αγώνα της Βραζιλίας.

Με όλες τις ομάδες να εδρεύουν στην Ευρώπη δεν είναι καθόλου παράξενο που προτιμούν ένα Παγκόσμιο Πρωτάθλημα με μόνο ευρωπαϊκούς αγώνες.

vodacom
xerox
YAMAHA
aprilia

266
26
ESSONNE MOTOS
LES 2 ROUES
SCOTT
Kawasaki

ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ KERS

Τι σας έλεγα στο Race Editorial του τεύχους 9 (Δεκέμβριος 2008); Οι αυστριακοί έχουν έτοιμο για παραγωγή ένα εναλλακτικό σύστημα για λίγη περισσότερη –τσάμπα– δύναμη.

Η είδηση βγήκε από τον Harald Bartol, τον ιθύνοντα νου των ομάδων 125/250 GP της KTM. Πρόκειται για το σύστημα Kinetic Energy Recovery System (KERS) που αποθηκεύει ενέργεια κατά το φρενάρισμα σε ειδικούς συλλέκτες/πυκνωτές και την αποδίδει στην επιτάχυνση. Η επινόηση αυτή χρησιμοποιείται ευρέως στους ηλεκτρικούς κινητήρες τελευταίας γενιάς ώστε να διευρύνει την αυτονομία των μπαταριών τους, αλλά τώρα βρίσκει μια νέα εφαρμογή. Η ενέργεια που αποθηκεύεται μπορεί εξίσου εύκολα να χρησιμοποιηθεί για επιπλέον δύναμη στην επιτάχυνση, συνδράμοντας στον παραδοσιακό κινητήρα εσωτερικής καύσης χωρίς να καταναλώνεται επιπλέον καύσιμο.

Φέτος θα ντεμπουτάρει σε αυτοκίνητα της F1, αλλά όπως απεκάλυψε ο αγωνιστικός διευθυντής της KTM η εταιρεία ήδη το δοκίμασε υπό άκρα μυστικότητα στον αγώνα 125GP της Valencia πάνω στη μοτοσυκλέτα του Tomoyoshi Koyama. Στο συγκεκριμένο αγώνα ο ιάπωνας δεν βρήκε παραπάνω τελική ούτε κατάφερε κάτι καλύτερο από όγδοος, μα η εξέλιξη στο μεταξύ έχει προχωρήσει. Σύμφωνα με την KTM αυτή τη στιγμή μπορεί να δώσει τρία επιπλέον άλογα, ενώ προφανώς ο στόχος περιμένει ακόμη ψηλότερα. Επισήμως το KERS εξελίσσεται τόσο για αγωνιστική χρήση, όσο και για εφαρμογή σε μοτοσυκλέτες δρόμου και δεν αποκλείεται να το δούμε για πρώτη φορά παγκοσμίως σε μοτοσυκλέτα παραγωγής από το 2010.

Η MV ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΑ SUPERSTOCK

Μια χρονιά απουσίας τους ήταν δυσβάστακτη, έτσι οι της MV Agusta επιστρέφουν στον παγκόσμιο στίβο των Superstock, αυτή τη φορά με μια ιταλική κούπα και αυξημένες ορέξεις.

Το 2008 η MV έριξε όλη της την προσοχή στο Ιταλικό Πρωτάθλημα Superbike με τον αναβάτη της Luca Scassa να κατακτά τελικά πανηγυρικά τον εγχώριο τίτλο. Έτσι τώρα μέσω της ίδιας πρωταθλήτριας ομάδας Gimotorsport Unionbike, η θρυλική ιταλική εταιρεία επιστρέφει στο παγκόσμιο προσκήνιο. Μοτοσυκλέτα θα είναι η F4 312 και στόχος η κατάκτηση του τίτλου. Έχουν ήδη ανακοινωθεί δύο αναβάτες, ο ιταλός Davide Giugliano και ο βρετανός Andy Lowes. Απ' ό,τι φαίνεται η πιο εξελιγμένη έκδοση της F4 είναι πλέον ανταγωνιστική, αφού στις τελευταίες δοκιμές της ομάδας στη Valencia ο Giugliano γυρνούσε κάτω από το ρεκόρ πίστας για την κατηγορία που γράφτηκε από τον πρώην αναβάτη της MV, Ayrton Badovini, το 2007.

Στο μεταξύ η MV Agusta έχει σταματήσει την εξέλιξη της F4 και επικεντρώνει όλο το ενδιαφέρον της στην αναμενόμενη νέα F5, τη μοτοσυκλέτα με την οποία οι ιταλοί ελπίζουν να επιστρέψουν και στο Παγκόσμιο Superbikes, βλέποντας έναν ορίζοντα διετίας.

Racing Gossip

ΠΡΟΣ ΜΑΤΑΙΩΣΗ ΤΟ ΟΥΓΓΡΙΚΟ GP

Η νέα πίστα που κατασκευάζεται στις όχθες της ουγγρικής λίμνης Balaton είχε εξασφαλίσει θέση στο πρόγραμμα GP του 2009, αλλά απ' ό,τι φαίνεται όχι και τα απαραίτητα κονδύλια για να ολοκληρωθεί…

Σύμφωνα με πληροφορίες της τελευταίας στιγμής που μεταδίδει η αγγλική MCN, η νεότευκτη πίστα Balatonring που επρόκειτο φέτος να πάρει τη θέση της Shanghai στο πρόγραμμα των GP κινδυνεύει να μείνει εκτός. Αιτία εικάζεται πως θα βρούμε στο οικονομικό στένεμα των χρηματοδοτών της πίστας, φυσικά εξαιτίας της ύφεσης (βαρέθηκα πια να το γράφω αυτό). Οι πληροφορίες της αγγλικής εφημερίδας δεν ξεκαθαρίζουν ούτε το αίτιο ούτε και το αποτέλεσμα, καθώς επίσημη ανακοίνωση δεν έχει γίνει από καμιά πλευρά, ωστόσο παράγοντες της FIM φέρονται να δήλωσαν σε δημοσιογράφο της MCN πως "ο ουγγρικός αγώνας σχεδόν σίγουρα θα ακυρωθεί για φέτος". Στην περίπτωση που αυτό συμβεί δεν αποκλείεται η χρονιά να μείνει με 17 αγώνες, καθώς κάποιες φήμες που ήθελαν αντικατάσταση με την, επίσης νεότευκτη, πορτογαλική πίστα Portimao δεν φαίνεται να επαληθεύονται καθώς στο πρόγραμμα ο αγώνας στο Estoril είναι πολύ κοντά χρονικά. Από την άλλη, με τέτοια οικονομικά ντράβαλα που τραβούν οι ομάδες, δεν αποκλείεται να τους φανεί καλή ιδέα να μείνουν στην ίδια χώρα και να γλιτώσουν ένα παραπάνω πήγαινε-έλα…

KTM HELLAS ENDURO RACING TEAM 2009

Κατηγορία E1: Τσακατσώνης Δημήτρης - KTM 250 EXC-F (Πρωτα
Κατηγορία E2: Τρίγκας Ιωάννης - KTM 450 EXC (Πρωταθλητής E
Κατηγορία E3: Πράσσος Αδάμος - KTM 530 EXC (Δευτεραθλητής

Με δελτίο Τύπου της η ελληνική αντιπροσωπεία της KTM ανακ
νελλήνιο Πρωτάθλημα Enduro .

Η KTM Hellas προσφέρει την δυνατότητα σε όλους, ανεξαιρέτως, του
φωμένο, εξοπλισμένο χώρο, με τέντες, βασικά εργαλεία, στοκ ανταλλ
γνώσεις και την εμπειρία του για τις απαιτούμενες πρόχειρες επισκευ
της KTM Hellas.
Οι παροχές της KTM Hellas προς τους αγωνιζομένους με KTM, ισχύου
Hellas και το οποίο είναι αυτό της ΑΜΟΤΟΕ, το πρόγραμμα της οποίας
συνεργασία που υπάρχει με την διοίκηση της ΑΜΟΤΟΕ θα συνεχιστε
αποκτήσει περισσότερο κύρος με τον αυξημένο αριθμό συμμετεχόντω
το κοινό στο πλάι των αγωνιζομένων.
Τέλος, θέλουμε να ευχηθούμε γρήγορη και πλήρη ανάρρωση στον εν
γρήγορη επιστροφή του στους αγώνες. Καλή αγωνιστική χρονιά σε
του αθλήματος!

αθλητής E2 2008).
3 2008)
s E3 2008)

κοινώνει τη σύνθεση της αγωνιστικής της ομάδας για το Πα-

υς αγωνιζόμενους με KTM, να έχουν πρόσβαση σε ειδικά διαμορ-
λακτικών και εξειδικευμένο προσωπικό που θα δίνει οδηγίες με τις
ές στον αγώνα, και φυσικά την γνωστή φιλοξενία των ανθρώπων

υν για το πρωτάθλημα που συμμετέχει επίσημα η ομάδα της KTM
ς αποδείχθηκε το πλέον αξιόπιστο. Είμαστε δε σίγουροι ότι η καλή
ί και, παρά τους δύσκολους καιρούς, το πρωτάθλημα Enduro να
ων και ακόμα μεγαλύτερη λαμπρότητα, λαμπρότητα που θα φέρει

ντυπωσιακό αναβάτη μας για το 2008, Γιώργο Κοινωνά, και επίσης
όλους τους αθλητές, τις ομάδες, τους οργανωτές και τους φίλους

Η BIMOTA ΓΙΑ MOTOGP2

Μέσα στην όλη θλίψη για την επικείμενη απώλεια των δίχρονων 250, η νέα κατηγορία μπορεί να φέρει μερικά ιστορικά ονόματα πίσω στις πίστες των Grand Prix, όπως λ.χ. τη Bimota.

Πίσω στις αρχές της δεκαετίας του '70, η Bimota ξεκινούσε τη θρυλική της ιστορία φτιάχνοντας εξαρτήματα για λογαριασμό ομάδων GP όπως οι Honda, Suzuki και Yamaha – με την οποία πήρε το πρωτάθλημα των 350 το 1980 με τον Jon Ekerold.

Οι ιταλοί τώρα δηλώνουν πως θέλουν να ξαναδουλέψουν με ομάδες για την κατηγορία MotoGP2 (ή Moto2) αναλαμβάνοντας την εξέλιξη πλαισίων για τις αγωνιστικές μοτοσυκλέτες. Προς το παρόν δεν υπάρχει κάτι άλλο πλην των προθέσεων, αν και η εταιρεία ισχυρίζεται πως θα αποκαλύψει περισσότερα στο άμεσο μέλλον μέσω της ιστοσελίδας της, www.bimota.it.

Προφανώς μέχρι τώρα οι ιταλοί δεν έβρισκαν χώρο στα GP, αφενός γιατί δεν ενδιαφέρονταν για δίχρονα, αφετέρου γιατί στη μεγάλη κατηγορία όλες οι μοτοσυκλέτες κατασκευάζονται εξολοκλήρου από τα ίδια τα εργοστάσια. Δεδομένου όμως ότι τώρα στα 600cc ο πρώτος στόχος είναι η οικονομία και οι βάσεις θα είναι μοτέρ παραγωγής, βρίσκεται ένα παράθυρο για επανείσοδο της Bimota στο παγκόσμιο.

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Είναι πολύ δύσκολο, δεν έχω την εμπειρία να παλε
λο. Άλλωστε υπάρχουν τρεις άλλοι αναβάτες από τους οποίο
μένουν πιο πολλά, Pedrosa, Stoner and Valent

Jorge Lorenzo, αναβάτης Fiat Yamaha

«Στο πρώτο μου τεστ με τη Ducati προσπά
νοντά, αλλά και πάλι δεν καταλαβαινόμ

Nicky Hayden, αναβάτη

«Απλά ελπίζω να μη χρειαστεί να δουλέψω

Marco Melandri, αναβ

«Η αποχώρηση της Kawasaki δεν είναι λόγος για πανι
Για μένα ο λόγος που φεύγουν δεν είναι μόνο οικονομικός..

Casey Stoner, Marlboro Ducati MotoGP

«Όπως και να 'χει, το πρόβλημα είναι της Kawasaki:
αν δεν τρέξουν, θα τους πάω στα δικαστήρια.

Carmelo Ezpeleta, CEO της Dorna Sports

πύρος Τσαντήλας

έψω για τον τίτ-
us όλοι περι-
tino...
MotoGP

Ο ισπανός δηλώνει πως δεν παίζει φέτος για τίτλο, πρώτα να μάθω, λέει, να γίνω πιο γρήγορος και μπλα μπλα μπλα... Μήπως ο μικρός Jorge πήρε ήδη ένα καλό μάθημα ανάστροφης ψυχολογίας από τον Valentino Rossi και προσπαθεί να τους φορτώσει όλους με άγχος; Μήπως από τις πολλές τούμπες του κουνήθηκε (κι άλλο) ο εγκέφαλος; Θα ξέρουμε σε μερικούς μήνες...

θησα να μιλάω πιο αργά και κατα-
αστε μερικές φορές...
s Marlboro Ducati MotoGP

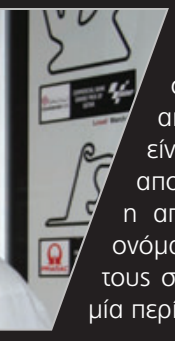
Τρομερό το μηχανάκι, θεϊκά τα λάστιχα, ερωτεύσιμοι οι ιταλοί, απίθανο το εργοστάσιο, το κόκκινο που πάει μούρλια... έλα όμως που εδώ κανένας δε με καταλαβαίνει... Ο αμερικανός ανακαλύπτει μερικά απρόσμενα προβλήματα με τη νέα του ομάδα. Αφού, λέει, μέχρι και στη Repsol Honda δυσκολευόταν να συνεννοηθεί με το νεοζηλανδό αρχιμηχανικό του, βρε μήπως φταίει η προφορά σου φίλε Nicky από το Kentucky;

σε κάνα μαγαζί στην Ιαπωνία...
βάτης Monster Kawasaki MotoGP (?)

Ο δύσμοιρος ιταλός έχει πλέον χωνέψει το χουνέρι που του σέρβιραν οι εργοδότες του χριστουγεννιάτικα και πλέον δηλώνει πως είτε θα τρέξει με την Kawasaki – εφόσον βρεθεί η φόρμουλα – ή θα κάνει κάποια άλλη δουλειά με την ιαπωνική εταιρεία εφόσον δεσμεύεται με συμβόλαιο για τουλάχιστον άλλον ένα χρόνο. Αρκεί η δουλειά αυτή να είναι... του μεγέθους του...

κό.
.
?

Αυτή η δήλωση του αυστραλού στο πρακτορείο Reuters μπορεί να σημαίνει πολλά. Μπορεί να είναι μια 'ακουσμένη' άποψη με το τουπέ ενός παγκόσμιου πρωταθλητή, αλλά το ίδιο εύκολα θα μπορούσε να κρύβει πίσω της και μια παρασκηνιακή υπόνοια πως δεν είναι όλα τόσο λαμπερά όσο φαίνονται στον κόσμο των MotoGP.



Ικανότατος στα επικοινωνιακά παιχνίδια ο ισπανός το παίζει ισχυρός όταν μιλά στα Μ.Μ.Ε., μα πίσω από τις κάμερες ξέρει καλά πως είναι στριμωγμένος στη γωνία. Η αποχώρηση ενός εργοστασίου και η απώλεια δύο αναβατών με τα ονόματα και τους χορηγούς που τους συνοδεύουν δεν είναι σε καμία περίπτωση ανώδυνη.

the back

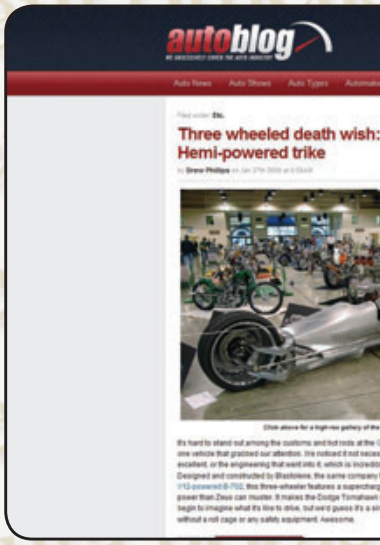
Διανθίζοντας τις συνήθεις γκρίνιες και αναπολήσεις, το Back Section φιλοξενεί μια ανάσα από Γιώργο Πολίτη – με μπόλικο μπαρούτι

Auto Blog

www.autoblog.com

Death Wish

Δεν το λέω εγώ, έτσι αποκαλούν αυτό το τερατούργημα οι συνάδελφοι του Auto Blog. Πρόκειται για το Hemi Trike κατασκευασμένο από την αμερικανική Blastolene. 'Hemi' από τον Hemi V8 (αυτοκινητάδικο) κινητήρα, στον οποίο οι αμερικανοί προσέθεσαν και έναν υπερτροφοδότη ώστε να είναι σίγουροι πως η ιπποδύναμή του δεν θα πέφτει κάτω από το εξωπραγματικό 500 ποτέ… Από κει και πέρα, αρκεί μια ματιά στη θέση οδήγησης του πράγματος για να καταλάβει κανείς πως η οδηγική εμπειρία μαζί του θα πρέπει πραγματικά να μοιάζει με death wish… Το Hemi Trike ντεμπουτάρησε στην έκθεση Grand National Roadster Show και μπορείτε να απολαύσετε μια ικανής ανάλυσης φωτογραφική πανδαισία του εν λόγω κατασκευάσματος στη διεύθυνση: http://www.autoblog.com/2009/01/27/three-wheeled-death-wish-blown-hemi-powered-trike.

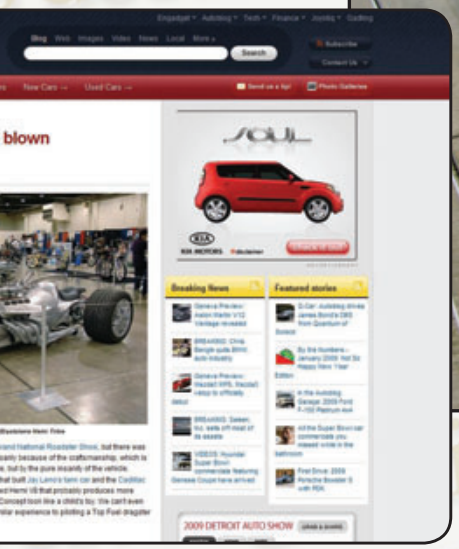


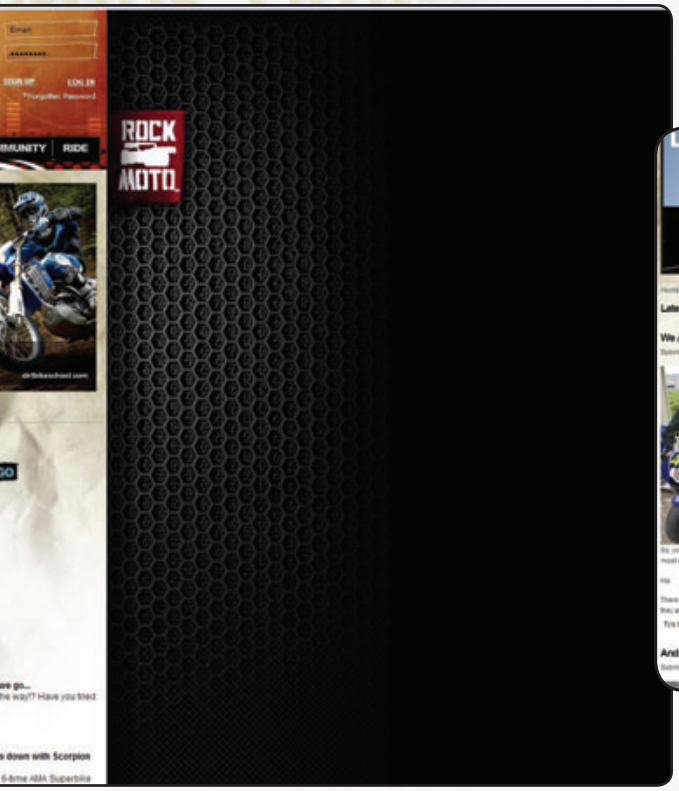
Rock Moto

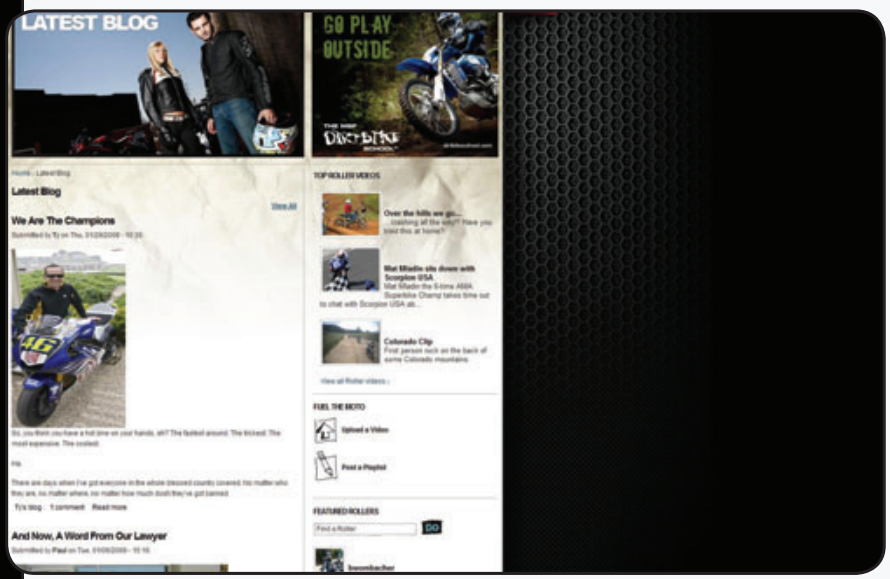
www.rockmoto.com

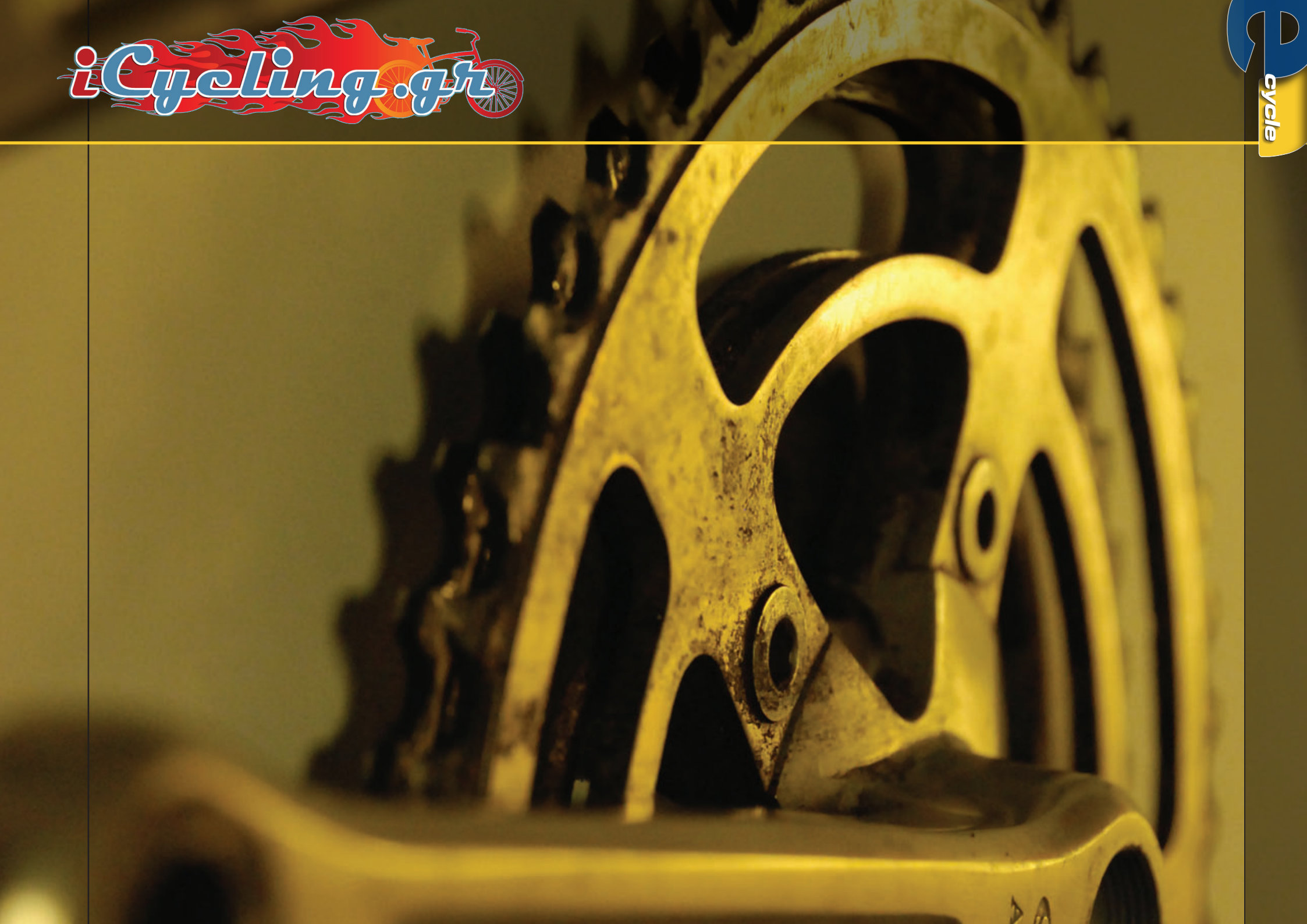
Και Rock και Moto

'Η Μοτοσυκλέτα λατρεύει τη Μουσική' δηλώνουν οι δημιουργοί του site και εκεί εστιάζουν την κεντρική τους ιδέα. Ουσιαστικά πρόκειται για μια ιστοσελίδα που η φιλοσοφία της φλερτάρει με την κοινωνική δικτύωση, τροφοδοτείται κυρίως από βίντεο που παράγουν οι ίδιοι οι συντελεστές της, αλλά και ανεβάζει ο οποιοσδήποτε χρήστης, με κοινό παρονομαστή το συνδυασμό μοτοσυκλέτας και μουσικής. Εκτός από τα βίντεο, φιλοξενείται και σχετικό blog, καθώς και μερικές κοινωνικού τύπου υπηρεσίες όπως το MotoMatch, όπου η μηχανή του site σε φέρνει σε επαφή με άτομα των οποίων το προφίλ ταιριάζει με το δικό σου. Αν μη τι άλλο θα μπορούσε κανείς να επενδύσει μουσικά το κυριακάτικο GP του στον Αη Γιάννη το Ρώσο ή τα λασπόλουτρά του στο όποιο ελληνικό βουνό και να τα ποστάρει σε ένα σαφώς πιο στοχευμένο κοινό απ' ότι αυτό του YouTube, όπου σίγουρα θα βρει ομοϊδεάτες από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού.


blown
Breaking News
Featured stories
2009 DETROIT AUTO SHOW


ROCK
MOTO


LATEST BLOG
GO PLAY OUTSIDE
Latest Blog
We Are The Champions
And Now, A Word From Our Lawyer
TOP ROLLER VIDEOS
FEATURED ROLLERS


iCycling.gr
cycle

κείμενο: Αλέξανδρος Ιωαννίδης **φωτό:** Icycling.gr

Μεσαία Τριβή

Στην αρχή ήταν η μεσαία τριβή. Όχι όπως είναι σήμερα, αλλά με την παλιά της μορφή: ένας ατσάλινος άξονας με τετράγωνο καρέ στα άκρα του, ο οποίος κυλούσε πάνω σε δύο απλά ρουλεμάν που με τη σειρά τους κάθονταν μέσα σε δύο σιδερένια ποτήρια που βίδωναν στο σκελετό. Οι διαστάσεις της μεσαίας τριβής τότε μόνο σταθερές δεν ήταν: άξονες από 107, 109, 113, μέχρι 122.5mm σε μήκος, αλλά και δύο διαφορετικά σπειρώματα ανάλογα με το σκελετό του ποδηλάτου (αγγλικό σπείρωμα, ιταλικό σπείρωμα) και βέβαια κανένας χριστιανός που έφτιαχνε σκελετούς δε μπορούσε να αποφασίσει αν το μήκος του κελύφους της μεσαίας τριβής θα πρέπει να είναι 68, 70 ή 73mm. Προσθέσετε σε όλα αυτά και τις διάφορες ποιότητες και δυνατότητες "συνδυασμών" που υπήρχαν (Cr-Mo άξονας αντί γι' ατσάλι, επώνυμος ή no name, ανοξείδωτα ρουλεμάν ή φτηνά, διαφορετικές ποιότητες ποτηριών, τί & πόσο γράσο χρησιμοποιήθηκε κατά τη συναρμογή)... Πονοκέφαλος με έπιασε, μόνο που τα θυμήθηκα! Ας πούμε απλά ότι κάποτε, ήθελε έρευνα και τύχη για να σου "πετύχει" η μεσαία τριβή!

Ξεμπλέκοντας το κουβάρι

Κάποια στιγμή, η Shimano έκανε ένα μικρό βήμα μπροστά. Με το σκεπτικό του ελέγχου της ποιότητας υλικών και συναρμολόγησης (ως ένα βαθμό), η μεγάλη Ιαπωνική εταιρία εισήγαγε στην αγορά τις "κλειστές" μεσαίες τριβές ("Cartridge Bottom Brackets"). Επιτέλους ο άξονας, τα ρουλεμάν, τα ποτήρια και δυο δαχτυλιές γράσο της προκοπής ήταν εγκλεισμένα σε μια στιβαρή μεταλλική θήκη (από αλουμίνιο ή ατσάλι, ανάλογα με την ποιότητα) η οποία παρείχε μια υποτυπώδη προστασία στα εσωτερικά της μέσω κάποιων ελαστικών τσιμουχών. Καθόλου άσχημα, ψιλοσυμμαζεύτηκε η κατάσταση και τουλάχιστον ξέραμε να ζητήσουμε "μια μεσαία τριβή XT παρακαλώ, 68x107mm με αγγλικό σπείρωμα".

Λίγο μετά το 2000 έγινε ένα μικρό "facelift" στη μεσαία τριβή, ο άξονας μεγάλωσε λίγο σε διάμετρο και το καρέ του από τετράγωνο έγινε πολύσφηνο. Η δε Shimano ονόμασε το δικό της Octalink (με 8 "δόντια" για την εφαρμογή των βραχιόνων σε κάθε άκρη του άξονα), ενώ ο ανταγωνισμός της (Race Face, FSA, Truvativ κ.α.) έβαλε δυο δόντια παραπάνω και βάφτισε το standard "ISIS Drive". Θυμάμαι όλοι τότε "μάλωναν" ποιο είναι καλύτερο, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα... Για να πω τη μαύρη αλήθεια, τα ίδια χάλια ήταν και τα δύο (μη ψαρώνετε με τα αποτελέσματα των εργαστηριακών μελετών, σπάνια καταλαβαίνει κανείς τις διαφορές αυτές στον πραγματικό κόσμο). Τουλάχιστον όμως γινόταν κάτι, το εξάρτημα εξελισσόταν. Εκείνα τα νούμερα όμως, 68x107, 68x113, 70x109, 73x118 βρε παιδί μου... στο λαιμό μου κάθονταν πάντα (φαντάζομαι και σε μερικά εκατομμύρια ποδηλάτες

i.Cycling.gr

ακόμη ανά τον κόσμο), θα γινόταν τίποτα και γι' αυτά;
Και ήρθε η ώρα που συνέβη στις μεσαίες τριβές ότι έγινε και για τα ποτήρια πιρουνιού στις αρχές της δεκαετίας του '90, που η Dia-Compe πλάσαρε την πατέντα γνωστή ως "Ahead-set" και έστειλε στον αγύριστο τους πανύβαρους λαιμούς με σφήνες μαζί με τα τεράστια παξιμάδια που έσφιγγαν τα ρουλεμάν των ποτηριών. Αντί όλων αυτών, σφίγγοντας μια βίδα ο λαιμός προφόρτιζε τα ποτήρια και έπειτα ο χρήστης έκανε "save settings" ασφαλίζοντας το λαιμό στη θέση του. Τα ποδήλατα με μιας έχασαν 300gr βάρους, έγιναν φθηνότερα αφού δε χρειαζόταν να παράγονται και να πωλούνται 10 διαφορετικά μήκη λαιμού πιρουνιού με σπείρωμα στην άκρη, πιο ευκολοσυντήρητα και έστριβαν καλύτερα αφού ο λαιμός κρατιόταν πια στιβαρά από το πιρούνι αντί να είναι απλά "σφηνωμένος" μέσα σε αυτό. Κίνηση ρουά-ματ δηλαδή, γιατί η Dia-Compe κατοχύρωσε την πατέντα και κέρδιζε χρήματα ακόμη και από τους ανταγωνιστές της, οι οποίοι ήθελαν μερίδιο της Ahead-set-όπιτας. Έτσι λοιπόν, και πάλι η Shimano χρησιμοποιώντας μια παλιά πρόταση της Bullseye από τα τέλη της δεκαετίας του '80 (η οποία κάποια στιγμή στις αρχές των 90s είχε δανείσει-πουλήσει την ιδέα στην Tioga αλλά καμία από τις δύο δεν κατάφερε να την καθιερώσει) πλάσαρε το "Hollowtech II", ή αλλιώς τις μεσαίες τριβές εξωτερικού τύπου ("External Type Bottom Brackets"). Τα περίεργα νούμερα και τα 500 διαφορετικά μήκη μεσαίας τριβής πήγαν στα τσακίδια, καθώς το νέο σύστημα χρειαζόταν μόνο 1-2 ροδελίτσες ανάμεσα στα ποτήρια της μεσαίας τριβής και το πλαίσιο για να γίνει οποιαδήποτε σχετική ρύθμιση. Ακόμη και το σπείρωμα της μεσαίας τριβής άρχισε να γίνεται ψιλο-στάνταρ, αφού όλοι πια προτιμούσαν το αγγλικό και η διάδοση του ιταλικού είχε περιοριστεί σημαντικά.
Λίγο-πολύ όλοι έχετε δει πως μοιάζει ένα σύστημα δισκοβραχίονα και μεσαίας τριβής εξωτερικού τύπου, αφού το πιθανότερο είναι ότι κάτι τέτοιο βρίσκεται πάνω στο ποδήλατο σας. Τα ρουλεμάν της μεσαίας τριβής ξεφεύγουν πια από τη στενάχωρη γκαρσονιέρα του λεγόμενου "βαρελιού" (το κέλυφος του σκελετού όπου εδράζεται η μεσαία τριβή) και βγαίνουν στο μπαλκόνι να πάρουν τον αέρα τους. Τώρα πια, το κάθε ρουλεμάν κάθεται μέσα σ' ένα (σχεδόν) στεγανό αλουμινένιο ποτήρι του οποίου η πίσω μεριά βιδώνει στο σκελετό. Αφού μάλιστα τα ρουλεμάν έχουν μεγαλώσει σημαντικά σε διάμετρο, υπάρχει μπόλικος χώρος για τον πραγματικά υπερμεγέθη -πια- άξονα της μεσαίας τριβής, ο οποίος όμως τα χάλασε μαζί της και έχει γίνει πια αχώριστος με τον δισκοβραχίονα. Ναι, η μεσαία τριβή και ο άξονας δεν είναι πια ζευγάρι, απλά διατηρούν μια φιλική σχέση συνεργασίας. Το σύστημα αυτό υιοθετήθηκε από όλους τους κατασκευαστές περιφερειακού εξοπλισμού και – κλασικά – ο καθένας το βάφτισε όπως του άρεσε: Hollowtech II, MegaExo, X-Type κ.ο.κ. Όλα ήταν τέλεια για πολλά χρόνια και πάω στοίχημα ότι ο περισσότερος κόσμος πίστευε πως φτάσαμε στο απαύγασμα της εξέλιξης για τη μεσαία τριβή και τον φίλο της το δισκοβραχίονα. Κούνια που μας κούναγε!
Μη μπορώντας να δεχτούν ότι η ανθρωπότητα δεν είναι ικανή για μεγαλύτερα πράγματα, κάποιοι ασχολήθηκαν ψάχνοντας τρόπο να βελτιώσουν το "τέλειο":
η Trek με το ποδήλατο δρόμου Madone του 2007 ξεφορτώθηκε τα ποτήρια της μεσαίας τριβής. Το κέλυφος του πλαισί-

S-WORKS

ου έφτασε σε πλάτος τα 90mm και φιλοξενεί το ίδιο τα ρουλεμάν. Η σχεδίαση αυτή ονομάζεται "Integrated Bottom Bracket", δηλαδή ενσωματωμένη μεσαία τριβή.

Η Shimano σε συνεργασία με την Pivot Cycles (του αγαπητού Chris Cocalis, πρώην ιδιοκτήτη της Titus) το 2008 επέλεξαν μια προσέγγιση η οποία θυμίζει λίγο τις συνηθισμένες μεσαίες τριβές εξωτερικού τύπου και λίγο το σκεπτικό της Trek: το "βαρέλι" έχει γίνει μακρύτερο (92mm) και δε χρειάζεται πια σπείρωμα! Όλα τα "εντόσθια" βρίσκονται μέσα σε μια ανθεκτική πλαστική θήκη η οποία τοποθετείται χωρίς εργαλεία και κρατιέται στη θέση της από έναν συνηθισμένο δισκοβραχίονα τύπου Hollowtech II. Το θαυματάκι αυτό ονομάζεται "Press-In Bottom Bracket", αλλά πολύ πιθανό να το ακούσετε και ως "Integrated".

Οι δύο παραπάνω προσεγγίσεις μειώνουν το βάρος και αυξάνουν την ακαμψία της κατασκευής, ενώ παράλληλα κάνουν ευκολότερη τη συντήρηση και προσφέρουν περισσότερο χώρο γύρω από τη μεσαία τριβή για τερατώδεις αρθρώσεις αναρτήσεων / μεγαλύτερα ψαλίδια που με τη σειρά τους προσφέρουν ακόμη περισσότερη ακαμψία στο υπόλοιπο σύνολο. Το μεγαλύτερο τους πλεονέκτημα βέβαια, είναι ότι κάνουν χρήση των ήδη υπαρχόντων και διαδεδομένων δισκοβραχιόνων για εξωτερικές μεσαίες τριβές άρα δεν απαιτούν από τον τελικό αγοραστή να επενδύσει σε νέα, ασύμβατα με την υπόλοιπη αγορά, εξαρτήματα.

Έχετε δει κάτι έργα που ο πολεμοχαρής πρωταγωνιστής κομάντο επιτίθεται στους εχθρούς του με μπαζούκας αντί του κλασικού πολυβόλου; Οι μηχανικοί της Cannondale μάλλον πρέπει να βλέπουν αρκετά τέτοια έργα, γιατί η δική τους προσέγγιση μοιάζει περισσότερο με μπαζούκας παρά με πολυβόλο...

Και εγένετο το BB30

Παίρνοντας το Si (System Integrated) πρότυπο της το οποίο λάνσαρε για πρώτη φορά το 2000 και προσφέροντας το ελεύθερα στην αγορά (χωρίς καμία κατοχύρωση) ως BB30 η Cannondale εξασφάλισε ότι αργά ή γρήγορα θα ενδιαφερθούν και άλλοι κατασκευαστές για το "τερατάκι" με άξονα διαμέτρου 30mm μέσα σε πλάτους 68mm βαρέλι, όπως και έγινε. Στην παρέα ήρθαν οι FSA, SRAM και Specialized, εταιρίες – όπως και η Cannondale – γνωστές για τη διάθεση τους να καινοτομούν. Η "συντροφιά" του BB30 έχει να επιδείξει μεσαίες τριβές που ο άξονας τους είναι μέρος του δισκοβραχίονα (π.χ. SRAM Red, Specialized S-Works) αλλά και ξεχωριστός (Hollowgram).

Τα πλεονεκτήματα της σχεδίασης BB30 είναι λίγο-πολύ τα ίδια με αυτά των Trek και Shimano, εκτός από την ακόμη μεγαλύτερη ακαμψία που προσφέρει ο 30mm (αντί 25mm) άξονας. Αν και έχω αρκετή πρακτική εμπειρία με μεσαίες τριβές και δισκοβραχίονες όλων των τεχνολογιών, δεν έχει τύχει να πιάσω στα χέρια μου κάποιο Trek Madone ή Pivot Mach4 για να δω τη διαφορά αίσθησης που δίνουν οι προσεγγίσεις τους. Έχοντας όμως περάσει ένα απόγευμα στα βουνά του Colorado πάνω σε MTB με σύστημα BB30 αλλά και ένα πρωινό στην παραλιακή (βλ. Νότια & Ανατολική Αττική) πάνω σε ένα κουρσάκι με το ίδιο σύστημα, μπορώ να πω ότι η διαφορά σε ακαμψία με τα συστήματα εξωτερικής μεσαίας τριβής είναι αντιληπτή από τις πρώτες πεταλίες! Ειδικά στην παραλιακή (όπου δεν είχα το υψόμετρο του Colorado να με καταρρακώνει) παρατήρησα ότι βρισκόμουν συνεχώς ένα γρανάζι πιο χαμηλά απ΄ ότι συνήθως. Αν θα "επένδυα" σε ένα ποδήλατο με BB30; Σίγουρα και άφοβα, ναι!

Το μέλλον

Είναι γνωστό ότι η Shimano έχει τη δύναμη να καθιερώσει το δικό της standard και πολύ πιθανό να το κάνει. Από τη στιγμή που χρησιμοποιεί τους ίδιους δισκοβραχίονες με το Hollowtech II σύστημα, δε θα της είναι και πολύ δύσκολο. Για την Trek δεν κάνω λόγο αφού δεν έχει καν ανάγκη να καθιερώσει τη δική της βερσιόν της μεσαίας τριβής και μπορεί ανενόχλητη να τη χρησιμοποιεί στα ποδήλατα της. Το BB30 έχει κερδίσει ήδη με το μέρος του μερικούς από τους σοβαρότερους παίκτες στην αρένα των κατασκευαστών και δεν πρόκειται να χαθεί. Το μέλλον προβλέπεται άκαμπτο, ελαφρύ και ενδιαφέρον...

ebike.gr
ebooks ebooks ebooks

Γιώργος Ν. Πολίτης

Ο Γιώργος Ν. Πολίτης γεννήθηκε το 1972 στην Αθήνα. Σπούδασε δημοσιογραφία και φιλοσοφία στην Ελλάδα και τη Βρετανία. Έχει συνεργασθεί με περιοδικά, εφημερίδες και τηλεοπτικές εκπομπές, ενώ από το 1996 διατηρεί τη στήλη «Αριστερή λωρίδα» στο περιοδικό DRIVE. Από το 2004 διδάσκει φιλοσοφία στο Πανεπιστήμιο Αθηνών. Το Μπαρούτι και μέλι είναι το πρώτο του μυθιστόρημα. Προηγήθηκαν οι μελέτες: Το δικαίωμα της πολιτικής ανυπακοής και η φιλοσοφία του John Locke, 2004 και Bakunin's Social Philosophy, 2006.

Μπαρούτι και μέλι

Κάτω από το μπαλκόνι μου ανάσαινε η πιο κακόφημη καφετέρια της περιοχής. Πίσω από τη τζαμαρία στέκονταν τα τραπέζια και οι καναπέδες, στο βάθος ξεχώριζαν φλίπερ και πρωτόγονα ηλεκτρονικά παιχνίδια, ουφάκια και πάκμαν. Τέλειωνα το δημοτικό, δεν υπήρχε ελπίδα να περάσω την πόρτα της. Όμως, τα βράδυα άνοιγα τη μπαλκονόπορτα, έσκυβα πάνω από τα καφετιά κάγκελα, ρούφαγα εικόνες και ήχους.

Το καλοκαίρι τα τραπέζια έβγαιναν έξω. Γέμιζαν από κοπέλες με φωτεινά πρόσωπα, κυκλωμένες από αχτένιστα αγόρια με τζην μπουφάν και τα αιώνια μάλμπορο κολλημένα στα χείλια. Ανάμεσα τους, ντουζίνες μεγάλες μοτοσυκλέτες, τα μέταλλα τους αστράφτουν, τα χρώματα τους τρυπούν το μαύρο της νύχτας. Η μουσική ανέβαινε δυνατή μέχρι απάνω. Μόνο οι γκαζιές –και οι φωνές, όταν έπεφτε ξύλο– σκέπαζαν τις ηλεκτρικές κιθάρες. Δεν καταλάβαινα ακριβώς τι γινόταν, αλλά ένοιωθα σαν να μετείχα κι εγώ σε μια αρχέγονη μυστηριακή τελετή. Κάτι συνέβαινε εκεί κάτω: σωρευμένη ένταση, μαγκιά και γοητεία κόχλαζαν μπρος στα μάτια μου. Ο θαυμασμός, η ζήλεια, ο φόβος, ήταν συναισθήματα που διαρκώς εναλλάσσονταν, καθώς τεντωνόμουν κι έσκυβα πάνω από τα κάγκελα, για να φτάσει το βλέμμα μακρύτερα, να μπορέσει να μεταφέρει στο μυαλό περισσότερες και πιο ξεκάθαρες εικόνες από όσα γίνονταν εκεί έξω, στο δρόμο.

Οι παρέες σχηματίζονταν γύρω από τους αρχηγούς, αυτοί μιλούσαν δυνατά, χειρονομούσαν. Απλωμένοι στο κέντρο κάθε τραπεζιού, άδειαζαν, πριν καθίσουν, τις τσέπες τους στο τραπέζι, δίπλα τους κάθονταν οι φίλοι τους, στο φόντο οι κομπάρσοι. Η ιεραρχία ήταν σαφής: οι αρχηγοί έκαναν διάλογο μόνο με τα πρωτοπαλλήκαρα, ποτέ με τους κομπάρσους. Αυτοί απλώς συνυπήρχαν, καταλάμβαναν λιγότερο χώρο, πάντα στην άκρη, το κορμί τους μαζεμένο –παρείσακτοι– ο αναπτήρας πάνω στα τσιγάρα, τα κλειδιά στην τσέπη, ο καφές και το νερό τους ακουμπητά, το ένα ποτήρι δίπλα στο άλλο.

Οι γυναίκες ήταν καθισμένες δύο-δύο και μουρμούριζαν, η μια χωμένη στο αυτί της άλλης, να μη τις δουν, να μη καταλάβουν ποιόν κρυφοκοίταζαν μέσα από τα –τυχαία δήθεν– ριγμένα μαλλιά τους. Κι εκείνες μόνο τους αρχηγούς κοιτούσαν, παίζοντας με τα χείλια το καλαμάκι του φραπέ, βυζαίνοντας το φίλτρο του τσιγάρου, με νάζι φυσώντας τον καπνό.

Στα πάρτυ του '60, ο ήλιος ανέτειλλε στις πρώτες νότες των τραγουδιών με το χορεύετε δεσποινίς; Τη δεκαετία του '80 ο ήλιος έπαιρνε τον ανήφορο με το πάμε μια βόλτα; Αυτό έλεγαν τ' αγόρια και τα κορίτσια τινάζονταν από τις θέσεις τους ακολουθώντας τους ήρωες τους στις ξέφρενες κατεβασιές έως τη Λεωφόρο, πάνω σε χιλιάρες μοτοσυκλέτες.

Εκείνοι, όσο κρατούσε το τραγούδι, έπρεπε να βγουν έξω, να βάλουν μπρος και να ξεχυθούν στο μεγάλο δρόμο που έβγαζε στην Κηφισίας. Εκεί έστριβαν με όση φόρα είχαν μαζέψει και πέρναγαν το φανάρι με πράσινο, κόκκινο, πορτοκαλί –διαφορά δεν έκανε. Άφηναν πίσω το βενζινάδικο με διακόσια χιλιόμετρα την ώρα, φρενάριζαν τελευταία στιγμή πριν από το τέλος της νησίδας, γύριζαν επί τόπου στο γήπεδο κι έπιαναν την κάθοδο. Διακοσάριζαν ξανά, έμεναν δεξιά στη γέφυρα, έκοβαν κάθετα το φανάρι και με τη ρόδα να σημαδεύει τ' αστέρια γυρνούσαν πίσω. Ο στόχος ήταν να μην έχει ακόμη τελείωσει το τραγούδι της εκκίνησης. Εκλεκτοί όσοι το κατόρθωναν. Το 166 απαντούσε στις κλήσεις θανάτου και συμφοράς για όσους χάνονταν προσπαθώντας.

Στα μπλουζ του '60 τα ζευγάρια μιλούσαν, προσπαθούσαν να επικοινωνήσουν με πολλές λέξεις και λίγα κρυφά, αδιόρατα χάδια. Ο καινούργιος χορός του '80 είχε κοφτά λόγια, μονοσύλλαβες

IntroBooks
ebooks ebooks ebooks

eBike.gr
Google

απαντήσεις, ο καβαλιέρος δεν χάϊδευε. Ό,τι είχε να πεί το έλεγε πριν βάλει μπρος: Δεν πιστεύω να φοβάσαι; Ο τόνος της απάντησης έδινε το σύνθημα. Ένα ψεύτικο, τρομαγμένο Όχι. Ένα διστακτικό Λίγο. Ένα βαρύ, Όχι, ποτέ δεν φοβάμαι. Κι ό,τι ζητούσαν: το ζαχαρένιο Δεν φοβάμαι μαζί σου. Από την εκφορά της απάντησης γνώριζαν τον τρόπο που θα τους αγκάλιαζαν οι ντάμες.

Η μεγάλη προσφορά της μοτοσυκλέτας στον πόλεμο των δύο φύλων: οι άντρες απαλλάχτηκαν από το βάσανο του πρώτου βήματος. Σ' αυτόν το νέο χορό, η κλιμάκωση της σωματικής επαφής περνούσε στα θηλυκά χέρια. Και τα κορίτσια, κουβαλώντας το συλλογικό ασυνείδητο της Εύας και τους αιώνες αποκλεισμού από αυτό το πρώτο σαρκικό βήμα, διαγκωνίζονταν για να παίξουν το παιχνίδι. Όλες, μα όλες, εκτός από δύο: τη Στέλλα και τη Τζένη, δεκαπέντε χρονών στα ντουζένια τους, εκείνο το Μάη. Έφτανε μια ματιά, για να αναγνωρίσεις το είδος της γυναίκας, που για χάρη τους, οι άντρες έρχονται στα χέρια, τραβούν σκανδάλες, σφίγγουν θηλιές. Η Στέλλα, ψηλή με μακρύ μαλλί, μεγάλα μάτια και στόμα τριαντάφυλλο ήταν η πιο εντυπωσιακή. Η Τζένη σγουρομάλλα, με μια ροζ τσιχλόφουσκα μονίμως στο στόμα, είχε κορμί αδράχτι και μάτια σπίρτο σε μπιτόνι βενζίνη. Ήταν η πιο αγριεμένη.

Από μικρή, η Στέλλα έδειχνε καθαρά τι θα επακολουθήσει. Όσο έσφιγγαν τα λουριά οι δικοί της, τόσο τους πήγαινε κόντρα. Μαύρο της έλεγαν, άσπρο έκανε. Δεν την άφηναν να βγαίνει τα βράδια. Μια, δυο, τρεις, ένα μεσημέρι πετάχτηκε ως το περίπτερο για σοκοφρέτα και γύρισε την άλλη μέρα το απόγευμα. Την είδε η μάνα της από το παράθυρο να κατεβαίνει από μια φλορέτα, σάντουιτς ανάμεσα σε δυο πάνκηδες με δέρματα, καρφιά και πράσινο λοφίο για μαλλί. Είχαν πάει για μπάνιο στο Αυλάκι, το βράδυ τό πέρασαν σε ένα κατειλημμένο νεοκλασικό στην Αχαρνών. Τήν άρχισε στα χαστούκια η μάνα, ο πατέρας με τη ζώνη, μάταια· ο κύβος είχε γκρεμιστεί απ' τον Όλυμπο. Έκτοτε η Στέλλα δεν μαζευότανε με τίποτα. Έφτιαχνε αντικλείδια, έμπαινε απ' το παράθυρο, δεν γύριζε καθόλου. Έκανε πάντα –και μόνο– ό,τι γούσταρε, δίχως να δίνει λογαριασμό. Είχε και τις ανησυχίες της. Στο γυμνάσιο γράφτηκε στην ΚΝΕ, κυρίως επειδή οι δικοί της ήταν καραμανλικοί. Τους μάζευε δυο φορές την εβδομάδα στο ζαχαροπλαστείο της πλατείας ο Ζήσης, ο ινστρούχτορας του κόμματος, τη Στέλλα και άλλους πέντε-έξι συμμαθητές για καθοδήγηση. Έλεγε πολλά ο Ζήσης, γιός μακρονησιώτη, με παππού στο παραπέτασμα, ανάμεσα τους ότι πρέπει να ξεχάσουν το σεξ, γιατί το όλο θέμα προβάλλεται από το μεγάλο κεφάλαιο ώστε να αποπροσανατολίσει τη λαϊκή τάξη από το στόχο της, που δεν είναι άλλος από την επανάσταση μέσω της ταξικής πάλης. Η ενασχόληση με το άλλο φύλο αποτελεί συντηρητική πρακτική. Αντίθετα, η αποχή από το σεξ είναι επαναστατική ενέργεια, καταπώς λέγανε τα κόκκινα βιβλία. Τ' άκουγε αυτα η Στέλλα, στην αρχή παραξενεύτηκε, μετά δεν έδινε σημασία, ώσπου ξεσπάθωσε:

-Φίλε, πάψε να μου τα λες εμένα αυτά. Να μοιράζω Οδηγητές, να κατέβουμε στις πορείες, μαζί σου, είμαι μέσα! Τον Λένιν, τον έχω εδώ, καρφιτσωμένο στο πέτο, αλλά το πως περνάω τα βράδυα μου, φίλε, λογαριασμός δικός μου.

Ο Ζήσης την κοίταγε, έτσι που του τα έλεγε όλα αυτά φουντωμένη με τα λουλουδάτα χείλια και τις ματάρες, στριμώχτηκε. Φεύγοντας, την πήρε παράμερα και της είπε:

-Κάνε ό, τι καταλαβαίνεις, αλλά μη μου φέρνεις το θέμα μπροστά στους άλλους.

Δεν το ξανάφερε το θέμα η Στέλλα. Το έφερε όμως σε λίγες ημέρες ο Ζήσης. Της την έπεσε κανονικότατα. Άλλο που δεν ήθελε εκείνη, ήταν όμορφος κι' αυτός, μορφωμένος, όχι σαν τους φίλους της, που ήταν ρεμάλια οι πιο πολλοί και προχώρησαν. Το αποτέλεσμα; Ο σύντροφος δάγκωσε τη λαμαρίνα μέχρι αίματος. Παράτησε τις αφίσες, τα ΚΝΑΤ και τα κουτούκια κι έτρεχε τα βράδυα στην ΑΒC και τη Ντόριαν Γκραίη με τη Στέλλα. Κι εκείνη με τη σειρά της βαρέθηκε τα κομματικά:

-Λέγε ρε Ζήση, όπως σε βλέπω και με βλέπεις: έχω εγώ δουλειά με τις χαμηλοκώλες με τ' αμπέχωνα και τα ταγάρια;

Κατόπιν αυτών η Στέλλα αποχαιρέτησε για πάντα τον Βλαντιμίρ Ίλιτς. Έμεινε μόνο ένα κοντομάνικο με τον Τσε, που ήταν κι ομορφόπαιδο, να της θυμίζει το αριστερό παρελθόν. Αυτό, καθώς και η τάση να υποκύπτει στη γοητεία των ωραίων λέξεων και των μεγάλων Ιδεών.

Η Τζένη, απ' την άλλη μεριά, δεν είχε καμιά ανάμειξη στην πολιτική. Της άρεσε μόνο να γλεντάει. Η μάνα της ήταν σκύλα:

-Να βρεις γαμπρό. Πλούσιο. Μη κάνεις την παρθένα, εγώ στην ηλικία σου σε είχα μωρό στην αγκαλιά.

Και η Τζένη από μικρή έκανε ό,τι μπορούσε. Όλοι έλεγαν πως ήταν η πιο εύκολη. Την έβλεπαν στην παιδική χαρά με τις κούνιες, στο γηπεδάκι με τις μπασκέτες, στα παγκάκια του πάρκου, στο παρατημένο αυτοκίνητο έξω από την ΕΒΓΑ. Παντού και με όλους είχε βρεθεί ως τα δεκαπέντε της η Τζένη. Έμεινε τάξη δυο φορές και η μάνα της τη σταμάτησε στο γυμνάσιο. Η Τζένη γούσταρε κι αυτή παθολογικά τους άντρες, χωρίς όμως να έχει τη μπέσα της Στέλλας. Έβριζε χοντρά, μια ζωή ήταν μπλεγμένη, κρυμμένη, κυνηγημένη, να 'χει τη Στέλλα να την προστατεύει από τους κερατωμένους.

Σε όλη τη γειτονιά δεν είχε μείνει κανείς που να μην τον δοκιμάσει. Εκτός από το Σπυροπάνο. Έναν ασχημομούρη, κοντό, με φωνή λαχαναγορίτη που αδυνατούσε να χωνέψει ότι η Τζένη δεν του καθότανε. Ηλίθιος καθώς ήταν, σκάρωσε ένα ηλίθιο σχέδιο: η Τζένη είχε μια καρδερίνα σε ένα μεγάλο κλουβί με δύο κούνιες, ροζ ποτίστρες και ταΐστρες. Τη λάτρευε την καρδερίνα, ήταν το μόνο που άφησε ο πατέρας της πριν φύγει από το σπίτι. Ούτε σημείωμα ούτε τίποτα, μόνο τα λεφτά για ένα νοίκι στο σεμαίν της ροτόντας και το κλουβί με την καρδερίνα που της είχε πάρει στα περασμένα της γενέθλια.

Αυτό το κλουβί αποφάσισε να κλέψει ο Σπυροπάνος. Ήθελε απλώς να την τιμωρήσει; Μάλλον όχι, αν ήταν έτσι θα προτιμούσε να πνίξει τη δόλια την καρδερίνα. Το πιθανότερο είναι πως ήθελε να προσφερθεί ο ίδιος, για να ανακαλύψει το δήθεν απωλεσθέν πτηνό, πιστεύοντας ίσως ότι ως αντάλλαγμα η Τζένη θα του άνοιγε τα πόδια της. Μια νύχτα φορτώθηκε καδρόνια οικοδομής κι έμπειρος ισορροπιστής καθώς ήταν –αφού το μεροκάματό του το έβγαζε ως ακροβάτης-μπουκαδόρος– σκαρφάλωσε στο δεύτερο και βούτηξε το κλουβί με την καρδερίνα.

Ξυπνάει το μεσημέρι η Τζένη, βλέπει το πουλί να λείπει και γίνεται Τούρκος. Τηλεφωνιέται με τη Στέλλα και καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι μόνο ο Σπυροπάνος μπορεί να έχει κάνει τέτοια μαλακία. Μια και δυο πάνε στην παράγκα πίσω από τα μαρμαράδικα

ebike.gr
ebooks ebooks ebooks

Μπαρούτι και μέλι (μυθιστόρημα)
Γιώργος Ν. Πολίτης
Σελ: 432
Τιμή: € 17,50
ISBN: 978-960-6680-39-7

Π Εκδοτική Α.Ε. - Introbooks
Μαρίνου Αντύπα 41-45, 14121
Νέο Ηράκλειο
Τηλ: 210 2705320, e-mail: p-info@imako.gr

http://www.ebike.gr/ebooks
eBike.gr

όπου έμενε. Η Γιαμάχα του δεν ήταν εκεί. Δίπλα ακριβώς απ' την παράγκα ήταν μια ξύλινη αποθήκη, όπου μαζί με τον αδελφό του έκρυβαν τα κάθε λογής κλοπιμαία. Τα κορίτσια στέκονται μπροστά στη μανταλωμένη πόρτα. Η Τζένη σφυρίζει δυο φορές, ένα μακρύ κι ένα κοφτό σφύριγμα, αυτό που έκανε για καλημέρα στην καρδερίνα της. Απ' το βάθος της αποθήκης ακούγεται τότε ένα σιγανό τιτίβισμα. Η Στέλλα σπάει με μια πέτρα το πλαϊνό παραθυράκι, γλυστράει μέσα η Τζένη σαν πιο μικρόσωμη, βρίσκει το κλουβί στοιβαγμένο ανάμεσα σε τηλεοράσεις, στερεοφωνικά και βίντεο. Ούτε δέκα λεπτά δεν χρειάστηκαν, για να ανατρέψουν το φιλόδοξο σχέδιο που για καιρό εκπονούσε ο Σπυροπάνος.

Το ίδιο απόγευμα, γεμάτη η καφετέρια κόσμο, ο Σπυροπάνος έχει παρκάρει πρώτη μούρη τη μηχανή του. Φρεσκοβαμμένη άσπρη πέρλα, γυαλισμένη σαν σε διαφήμιση, την καμάρωνε μέσα από τα τζάμια. Ανακάτευε τον καφέ του όταν είδε τη Τζένη να βάζει το κεφάλι της στην πόρτα και να του φωνάζει.

-Έβγα έξω, ρε πούστη, να σου πω δυο κουβέντες.

Ο Σπυροπάνος καταλαβαίνει ότι κάτι δεν πάει καλά, αλλά δυσκολεύεται να προχωρήσει σε βαθιά ανάλυση. Ελπίζει, ίσως, ότι με το «ρε πούστη», τέλειωσε ο διασυρμός του. Και πού ξέρεις; Μπορεί να του ζητήσει να της βρει το κλουβί, μπορεί να την ψήσει τώρα, εκεί, έξω.

Περνάει την πόρτα, βγαίνει και με λιγδιάρικο ύφος ρωτάει:

-Τι με θες, Τζενάκι, έγινε τίπο-

Προτού τελειώσει τη φράση, η Τζένη ορμάει, του κατεβάζει το μάγουλο με τα κόκκινα νύχια του δεξιού της χεριού και τον φτύνει στα μούτρα. Εκείνος κάνει ένα βήμα πίσω, τον παίρνουν τα αίματα, φέρνει την παλάμη του στο πρόσωπο, αισθάνεται το κάψιμο και πριν προλάβει να κοιτάξει το λερωμένο του χέρι βλέπει κάτι χειρότερο:

Η Τζένη πιάνει το μηχανάκι, κλείνει το στάντ...

-Μη, μη μωρή πουτά-

Η Τζένη αφήνει το τιμόνι, η Γιαμάχα ισορροπεί για ένα δευτερόλεπτο, ο Σπυροπάνος παρατάει τη βρισιά στη μέση, κατεβάζει το χέρι απ' το μάγουλο και πηδάει απελπισμένα προς τη μηχανή. Είναι κοντός, το απλωμένο του χέρι δεν φτάνει. Η μηχανή γέρνει προς τα δεξιά και πέφτει αργά, βασανιστικά στην άσφαλτο, ο ήχος από πλαστικά που τσακίζονται, σπάνε, μέταλλα που λυγίζουν από την πίεση και το βάρος -θα χρειαστούν λεφτά, που δεν υπάρχουν για να ξαναφτιαχτεί- ο Σπυροπάνος σωριάζεται κι αυτός από πάνω της. Με το μάγουλο σχισμένο, αίματα και φτυσιές στη μάπα, σηκώνει τη σπασμένη μηχανή και με μισό παράπονο-μισό θυμό φωνάζει:

-Τί έκανες μωρή; το μηχανάκι μου!

-Ετσι και με ξαναπειράξεις, δεν θα φωνάξω τους μπάτσους να σε πάνε μέσα, ούτε τους φίλους μου να σε κάνουν ασήκωτο! Όχι! Εγώ με τα χέρια μου θα σε σκίσω τσόγλανε, τ' ακούς; Τ' ακούς καραγκιόζη; τον τέλειωσε η Τζένη, δίπλα η Ζωή γέλαγε.

Σιγά, λοιπόν, μη παρακαλάγανε ετούτες οι γυναίκες για μια τσάρκα με μηχανή. Σιγά μη λύωνανε στο «πάμε μια βόλτα» του καθενός. Ανέβαιναν μόνο στους καλύτερους κι ύστερα γύριζαν πίσω με ένα μπλαζέ χαμόγελο, «όλα τα έχω δει, όλα τα ξέρω». Κανόνες δεν γνώριζαν, ιδίως η Τζένη, τη μια μέρα ήταν φιλική, την άλλη άρχιζε τις Παναγίες. Μόνο όποτε τη ρωτούσαν ποιό είναι το καλύτερο γκάζι, έδινε κάθε φορά την ίδια απάντηση:

-Το Καβασάκι το κόκκινο, που το λένε Καρχαρία.

Ο Καρχαρίας ήταν η ταυτότητα του Γαρέφη, του επίσημου αγαπημένου της Τζένης, μια κοντράδικη μοτοσυκλέτα χωρίς αντίπαλο σ' αυτή τη μεριά της πόλης. Το τσαμπουκαλεμένο μοτέρ της ξεχείλιζε στ' αριστερά και δεξιά του ρεζερβουάρ από κάτω η εξάτμιση, ένα κοντό, μυώδες, μαύρο μπράτσο. Όταν έβαζε μπρος και τη ζέσταινε, νόμιζες πως έσκασε ο Βεζούβιος. Μέρα δεν φαινότανε ποτέ, έβγαινε από την αυλή του Γαρέφη μόνο όταν έπεφτε ο ήλιος και κυκλοφορούσε την άλλη μέρα η Απογευματινή με οκτάστηλα για «καμικάζι που βάζουν στοιχήματα θανάτου με θορυβώδεις μοτοσυκλέτες μεγάλου κυβισμού χωρίς αριθμό κυκλοφορίας». Στις κόντρες δεν οδηγούσε αυτός –όχι πως δεν μπορούσε, αλλά ήταν βαρύς, θεόρατος, στους καυγάδες καθάριζε με μια στεγνή μπουνιά στο Δόξα Πατρί. Έδινε τον Καρχαρία σε ένα φτωχοδιάβολο, που δεν είχε καν μηχανή παρά ένα τρισάθλιο κόκκινο παπί. Τον φώναζαν Σπίνο, όνομα και πράγμα· από σκαρί τον έκανες για τζόκεϋ στον Ιππόδρομο, σκιάχτρο ή κλόουν. Τοσοδούλης, σκάρτα πενήντα κιλά, τόν βαστάγανε για να σκαρφαλώσει πάνω στον Καρχαρία. Έλεγες ότι μόλις τον άφηναν, τα ποδαράκια του θα διπλώσουν απ' το βάρος της μηχανής και θα γκρεμιστεί μαζί με τα χίλια εκατό κυβικά της στο δρόμο, εκεί ακριβώς που ξεφτίλισε η Τζένη το Σπυροπάνο, κάτω απ' το μπαλκόνι του σπιτιού μου. Μα όχι μόνο δεν έπεφτε, αλλά το έπαιζε στα δάκτυλα το θηρίο. Κανείς δεν ξεκινούσε πιο γρήγορα από αυτόν. Ώσπου να πάρει πρέφα ο αντίπαλος ότι το φανάρι πρασίνησε, ο Σπίνος είχε αμολήσει τον συμπλέκτη, κάρφωνε τη δευτέρα και διακτινιζόταν στο άπειρο. Ο Σπίνος που δεν τον έβαζε το

IntroBooks

μάτι σου, ήταν το καλύτερο τιμόνι της πιάτσας.
Όποτε στηνόταν καλή κόντρα στην Αύρα ή το Ποτάμι, στέγνωνε η καφετέρια. Φεύγανε κομβόι τα μηχανάκια, πάνω στον Καρχαρία ο Γαρέφης, η Τζένη και η Στέλλα. Στο προκαθορισμένο σημείο πέφτανε τα στοιχήματα και οι έμπιστοι απ' τις δύο παρέες κρατούσαν τα λεφτά. Στεκόντουσαν με τους αρχηγούς στη γέφυρα, που όριζε τον τερματισμό. Κόσμος πολύς, όσο που έφτανε το μάτι κόσμος, καμιά φορά χίλια και δυο χιλιάδες άτομα, αραδιασμένα στα πλαϊνά του δρόμου κράταγαν την ανάσα τους για τη Στιγμή της Αλήθειας. Ο Καρχαρίας πήδαγε μπροστά αφήνοντας μαύρες ροδιές από καμμένο λάστιχο κι απάνω του, ίσα που ξεχώριζε η φιγούρα ενός καλικάτζαρου γατζωμένου στη μηχανή σαν αράχνη. Με τα χεράκια τεντωμένα και τα δάκρυα της ταχύτητας να του παγώνουν στα μηνίγγια, ο Σπίνος πέρναγε πάντα πρώτος τη γέφυρα. Τον σήκωναν στα χέρια, η Τζένη του έδινε ένα γερό φιλί κι εκείνος κοκκίνιζε, χαμογελούσε τρισευτυχισμένος μέσα απ' τα σάπια του δόντια. Μαζεύανε τα φράγκα, γύριζαν στα μέρη μας, μια νικηφόρα εορταστική πομπή, και κυλάγανε ποτάμι οι μπύρες στην καφετέρια.
Χωρίς όμως το Σπίνο. Αυτός δεν έμπαινε ποτέ σε μαγαζί. Ντρεπόταν; Φοβόταν; Ποτέ δεν πήγαινε μαζί με τους άλλους. Όταν τέλειωνε με την κόντρα, σαν να τέλειωνε η αποστολή του. Τόν χαρτζιλίκωνε ο Γαρέφης, μετά χανόταν, κανείς δεν ήξερε πού ζει και πώς τη βγάζει. Ύστερα πάλι, όταν έφτανε η νύχτα μιας άλλης μονομαχίας, κάπως τον ξετρύπωνε ο Γαρέφης κι εμφανιζόταν σαν ξωτικό πάνω στο κόκκινο παπί, για να βγάλει τα κάστανα απ' τη φωτιά, να βγάλει τη γειτονιά ασπροπρόσωπη. Όχι λοιπόν ο Σπίνος, όχι αυτός, αλλά ο Γαρέφης, η Τζένη και η Στέλλα ήταν τα αφεντικά. Αυτοί βασίλευαν, οι τρεις τους γυρνούσαν με τον Καρχαρία, οι τρεις τους έκαναν και τις βιτρινιές. Ανέβαιναν μεσάνυχτα στην Κηφισιά, σταμάταγαν έξω από ακριβά μαγαζιά, ο Γαρέφης έσπαγε με αλυσίδα τη βιτρίνα. Η Στέλλα, που έμενε στη μηχανή έδινε μια γκαζιά για να σκεπάσει τον κρότο και η Τζένη, η πιο ευκίνητη, ξάφριζε όσα πιο πολλά μπορούσε κι έφευγαν πάλι με χίλια, οι τσέπες τους ξέχειλες απ' ό,τι είχαν προλάβει ν' αρπάξουν. Γέμιζε την άλλη μέρα η πλατεία με ρολόγια και κοσμήματα.
Ένα βράδυ ο τόπος όλος έγινε μπλε. Τίγκαρε η γειτονιά πηλίκια, λόγια ασυρμάτων και μπατσάδικα Μιτσουμπίσι Γκάλαντ. Ο Γαρέφης δεν προλάβαινε να φύγει καβάλλα. Στο λεφτό, οι πιο ψωμωμένοι σηκώσανε τον Καρχαρία στα χέρια, τρια σκαλιά είχε η καφετέρια και τον έκρυψαν -από όλα τα μέρη- στην κουζίνα. Ο Γαρέφης πήδηξε στον ακάλυπτο και ξεγλύστρησε.
Κι αν τύχαινε να τους κάνουν σήμα για έλεγχο στο δρόμο, εκεί ούτε λόγος. Και χαρτιά να είχανε -που δεν είχανε- και πινακίδα να είχανε -που δεν είχανε- και κράνος να φοράγανε -που δεν φοράγανε- δεν έστεργαν ποτέ να σταματήσουν. Έτσι από ιδεολογία. Τρικάβαλλο πέρασαν μια φορά από την πλατεία, σούζα ο Καρχαρίας όρθιος, ψηλά στο Θεό, με το αντιλάλισμα της ελεύθερης εξάτμισης που έκανε τα τζάμια να τρίζουν, εμπρός ο Γαρέφης κρατάει το τιμόνι με το ένα χέρι από πίσω τα κορίτσια μασουλάνε πουράκια Καπρίς, στο κατόπι τους δυο περιπολικά με αναμμένους φάρους. Ρε, ποιός να τους μιλήσει μετά; Ποιός να μιλήσει και τί να τους πει;
Χρόνια κράτησε η γιορτή, φαινόταν λες κι ο κόσμος όλος γύριζε γύρω απ' αυτήν την καφετέρια. Όμως οι διαμαρτυρίες των περιοίκων στην Τροχαία πύκνωσαν. Ιδίως του αντιπαθητικού γέρου που έμενε στον πρώτο. Είχε ένα άσπρο λεπτό μουστάκι εγγλέζου υπολοχαγού και μια αρχαία Κορτίνα με πινακίδα που άρχιζε από ΒΧ. «Βήτα Χι. Βασιλική Χωροφυλακή», κορδωνότανε, κοιτάζοντας το παλιό νικελένιο σήμα της ΕΛΠΑ με το στέμμα από πάνω, που είχε κολλημένο στον προφυλακτήρα.
Κάθε βράδυ αυτός φώναζε την αστυνομία να διώξει τα κωλόπαιδα. Κάποτε τους έβρισε χοντρά, εκείνοι του πέταξαν κουτάκια κοκακόλα στη βεράντα κι αυτός τους πέταξε μια γλάστρα από ψηλά, έσκασε δίπλα στα μηχανάκια. Προτού ξημερώσει, ο καταραμένος ο Σπυροπάνος έσπασε με πέτρα το φως του δρόμου, ύστερα στήριξε ένα μπουκάλι μπύρας κάτω από το ρακόρ της βενζίνης της Γιαμάχα κι άνοιξε την παροχή. Όταν το μπουκάλι γέμισε, το έκλεισε με ένα στουπί ποτισμένο κι αυτό στη βενζίνη. Έριξε τη μολότωφ στην Κορτίνα, φούντωσε αμέσως. Αυτό ήταν. Ήρθε η Ασφάλεια, η Πυροσβεστική, έγιναν ανακρίσεις. Σε τρεις μέρες μπήκε λουκέτο στο μαγαζί.
Το Σπίνο τον πιάσανε ένα βράδυ κάτι αντράκια από το Μενίδι. Ο δικός τους είχε χάσει πολλά σε στοίχημα. Ποιός να πλησιάσει το Γαρέφη που είχε τανάλιες αντί για χέρια; Ο φουκαράς ο Σπίνος όμως, ήταν ιδανικό θύμα. Τον παραφύλαξαν, ήταν τρεις. Τού έκαναν θρύψαλλα τα πλευρά χτυπώντας τον με λοστάρια, τού πάτησαν με τις αρβύλες τα δάχτυλα, σπάσανε. Κλωτσώντας τον στο πρόσωπο, τσάκισαν το σαγόνι του, κάποιοι είπαν πώς τόν βιάσανε κιόλας, του κλέψανε το παπί και τόν παράτησαν λιπόθυμο σε μια μάντρα οικοδομών στον Κόκκινο Μύλο.
Ο Γαρέφης σε ένα κυνηγητό με ζητάδες βρόντηξε τον Καρχαρία στους γκρεμούς κάτω από τα Λιμανάκια της Βουλιαγμένης. Οι μπάτσοι που τον είδαν να πέφτει ήταν σίγουροι ότι έφτασε μέχρι τη θάλασσα. Μα τόν φύλαξαν οι ευχές όσων τον είχαν καμαρώσει να ξεφτιλίζει παραδειγματικά και κατ' εξακολούθηση τα Σώματα Ασφαλείας. Σκύβοντας πάνω από τη σπασμένη μπαριέρα με τους φακούς αναμμένους, οι αστυφύλακες αντίκρυσαν τον Καρχαρία σμπαραλιασμένο στα βράχια. Ο Γαρέφης ήταν γραπωμένος στον ένα και μοναδικό θάμνο που υπήρχε σε ακτίνα εκατό μέτρων. Καθάρισε με κατάγματα, το πιο βαρύ στο αριστερό πόδι, που του άφησε από τότε ένα κούτσαμα, το έσερνε λίγο καθώς περπάταγε.
Ένα μήνα μετά η Τζένη τον παράτησε. Τί να τον κάνει; σακατεμένο, χωρίς Καρχαρία; χωρίς μαγκιά; με τους γύψους; Πάντα μαζί με τη Στέλλα, αχώριστες, σαν δίδυμες, μπλέχτηκαν από 'δω κι από 'κει, στο τέλος τα έφτιαξαν με τους αδερφούς Καραλίβανους. Κομμένα τα φλερτάκια, κομμένα τα πολλά χάχανα, εδώ τα πράγματα ήταν πιο ζόρικα. Αυτοί ήταν επαγγελματίες, πουλούσαν προστασία, είχαν μαύρες κρητικές γενειάδες. Για κάθε ζήτημα μιλούσαν μόνο μια φορά, τη δεύτερη μιλούσαν τα Τοκάρεφ.
Όμως τότε, όλα αυτά ήταν πολύ μακρυνά για μένα. Δεν μπορούσα να τα ξέρω. Εγώ είχα για συντροφιά μόνο το ποδήλατο μου και τη θέα από το μπαλκόνι. Κι όταν έκλεισε η καφετέρια, έχασα την παραμικρή πρόσβαση σε αυτόν τον αλλιώτικο κόσμο, παρέμενα εγκλωβισμένος στον κανονικό. Εκεί όπου τα πάντα είναι τακτικά, προδιαγεγραμμένα κι ακίνδυνα. Δεν μπορούσα λοιπόν να ξέρω τι γινόταν. Για ένα πράγμα όμως ήμουν σίγουρος. Καταλάβαινα, ότι το γαλάζιο και το ροζ των «καλών σχολείων» του Ψυχικού και της Φιλοθέης, οι ξένες γλώσσες, οι πολλές στρογγυλάδες δεν μου έλεγαν τίποτα. Μονάχα το μαύρο και το κόκκινο με τραβούσαν.

κείμενο: Μάνου Κάττουλα **φωτό:** Αρχείο eBike

Κύριε πιλότε μας

Με την επιτυχία του Momo Fighter, ήταν απλά ζήτημα χρόνου να αποφασίσει η Ιταλική εταιρεία να.. επεκτείνει τη γκάμα της, ώστε να περιλαμβάνει και όσους αρέσκονται στα ελικόπτερα και όχι μόνο στα μαχητικά αεροπλάνα. Το νέο της κράνος, το Essenziale, βασίζεται στο προαναφερθέν Fighter, με μικρές στιλιστικές αλλαγές ώστε να ευχαριστεί όσους έχουν όνειρο ζωής να πιλοτάρουν ένα Super Puma. Το Essenziale είναι κατασκευασμένο από θερμοπλαστικό, με εσωτερική επένδυση καταγωγής Du Pont, που είναι αντι-ιδρωτική και αντιαλλεργική. Το κόλπο του Essenziale είναι η προσοχή στη λεπτομέρεια, όπως στο μεταλλικό πλαίσιο της αντιχαρακτικής ζελατίνας, που έχει χαραγμένο το λογότυπο της Momo με Laser. Είναι διαθέσιμο σε όλο το δίκτυο συνεργατών της Αφοί Βασσάλου έναντι 243€, σε τρία χρώματα: Μαύρο, μεταλλικό μπλε και πορτοκαλί. Αν και μεταξύ μας, έχουμε κάποιες αμφιβολίες για τον αριθμό των πιλότων που θα επέλεγαν το τελευταίο...

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

Τριπλή ευχαρίστηση

Μπορεί το νέο μπουφάν της Bering να μη γίνεται το επίκεντρο των συζητήσεων όπως η δουλειά του συνονόματου φωτογράφου, αλλά μάλλον είναι πολύ πιο πρακτικό πάνω σε μια μοτοσυκλέτα από το Helmut. Με κατασκευή από ανθεκτικό Fibertech και επενδύσεις Knox σε αγκώνες, ώμους και πλάτη, το 3/4ων Newton δε μασάει από θέμα προστασίας. Αλλά το καλό του χαρτί δεν κρύβεται εκεί. Με δύο αφαιρούμενες επενδύσεις, μία 100% αδιάβροχη και μία Micro-polar fleece για το κρύο, το Newton με την 3 σε 1 φιλοσοφία του, είναι πραγματικά ένα μπουφάν παντός καιρού. Και όταν πιάσουν οι ζέστες και σταματήσουν οι βροχές, εκτός από την απομάκρυνση των επενδύσεων μπορείτε πάντα να ανοίξετε τους αεραγωγούς που υπάρχουν σε χέρια, στήθος και πλάτη, προσφέροντας ροή αέρα, ιδανική για το καλοκαίρι. Προσθέστε τις ρυθμίσεις σε χέρια και μέση για σωστή εφαρμογή και έχετε ένα πακέτο που τα κάνει όλα, έναντι 296€.

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

AMIGATHERING X

JOIN THE DARK SIDE

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Βόλος 14-15 Μαρτίου

www.amigathering.gr

AMIGA ελλάς

www.amigahellas.gr

ebike.gr

XR

Μάνος Κάτσουλας

Ώρες ώρες, οι σχέσεις των ανθρώπων με τις μοτοσυκλέτες αρχίζουν να παραέχουν κοινά με τις σχέσεις μεταξύ ανθρώπων. Άλλες είναι παθιασμένες, άλλες αδιάφορες και άλλες ξεκινούν με υποσχέσεις, που παρά το δυναμικό που υπάρχει, δεν εκπληρώνονται ποτέ. Στην τελευταία κατηγορία ανήκει η σχέση μου με το XR μου...

XR Story

Όλα ξεκίνησαν το 2002, όταν αναζητούσα αντικαταστάτη για το DT, που τόσο με είχε βολέψει μέχρι τη στιγμή που κάποιος από το απέναντι ρεύμα αποφάσισε να κοιμηθεί μέσα σε ένα παράπλευρο χαντάκι, μέσα στη ζεστασιά και θαλπωρή του αυτοκινήτου του. Αυτό που ήξερα, ήταν ότι για τη χρήση που ήθελα, όσο και να λάτρευα τη λειτουργία του δίχρονου κινητήρα, δεν ήμουν ιδιαίτερα χαρούμενος με τον απαραίτητο προγραμματισμό πριν από κάθε ταξίδι, ούτε όταν έμενα από λάδι μείξης στη μέση του πουθενά απλά επειδή η βόλτα βγήκε αρκετά μεγαλύτερη απ' ότι υπολόγιζα. Ήξερα λοιπόν ότι ήθελα κάτι τετράχρονο και σίγουρα όχι τα ξενέρωτα XT της εποχής. Μετά από συζητήσεις επί συζητήσεων, και με την παρότρυνση του Τζακ, άρχισε η μακρόχρονη αναζήτηση ενός XR650L. Βασισμένο στο πλαίσιο του 600 αλλά με περισσότερη ροπή, εκνευριστική αξιοπιστία χάρη στην απλότητά του και μίζα, έδειχνε ως η κατάλληλη επιλογή. Άλλωστε, με το πόδι εκνευριστικά αδύναμο ακόμα, καθώς μόλις είχα βγάλει τη λάμα που με συνόδευε από την εξαΰλωση του DT εκείνο το πρωινό στην Ελευσίνα, η μανιβέλα απλά δεν έπαιζε ως πιθανότητα.

Το θέμα είναι ότι τα XR-L ήταν εξαιρετικά σπάνια, καθότι δεν είχαν γίνει ποτέ κανονική εισαγωγή, και όσοι τα είχαν δεν έδειχναν ιδιαίτερη διάθεση να τα αποχωριστούν. Λίγο καιρό μετά εμφανίστηκε ο Μάνος, που ήθελε να παραμείνει στη Honda μεν, αλλά να προχωρήσει σε κάτι πιο τετρακύλινδρο, πιο CB βρε αδελφέ. Πέρα από τις αισθητικές παρεμβάσεις που δεν ήταν ακριβώς του γούστου μου, ήταν εμφανές ότι ο συνονόματος είχε επενδύσει στο XR, με αμερικάνικό κιτ 660 κυβικών, σκληρά ελατήρια συμπλέκτη και άλλους δίσκους, διαφορετικούς και αρκετά σπάνιους λαιμούς εξατμίσεων, ψυγείο λαδιού, κλπ κλπ κλπ. Η συμφωνία έκλεισε άμεσα και εκεί άρχισε σιγά-σιγά ο γολγοθάς μου.

Στην αρχή ήταν ψιλοπράγματα. Όπως το (μεταλλικό) σωληνάκι των φρένων, που μου έσκαγε στο σαγόνι του κράνους όταν φρέναρα επειδή ήταν κομμένο μισό μέτρο πιο μακρύ απ' ότι έπρεπε. Μετά το υποπλαίσιο που έλειπε. Και κάποια μέρα, απλά αρνήθηκε να κουνηθεί, έχοντας κουρέψει τα δόντια από τον άξονα της μετάδοσης, επειδή κάποιος από τους προηγούμενους κατόχους είχε την τάση να παρασφίγγει την αλυσίδα. Κατέβασμα μοτέρ, αλλαγή άξονα, ανέβασμα μοτέρ. Ταυτόχρονα βγήκε και το ψυγείο λαδιού, γιατί εκτός του ότι είχε μπει ανάποδα, είχαν κοπεί και οι βάσεις του.

Όλα καλά όταν με το καλό το ξαναπήρα, μέχρι που άρχισε να καίει λάδια. Διάγνωση; Κακό στρώσιμο ή/και ρεκτιφιέ, που είχε κάνει τον κύλινδρο οβάλ. Καινούργιο χιτώνιο, μιας και τα ελατήρια του πιστονιού ήταν σύμφωνα με το μηχανικό μια χαρά, μαζί με διάφορα ψιλοπράγματα. Και ξανά στρώσιμο, που το έκανα στη Νάξο μπας και αναθερμάνουμε λίγο τη σχέση μας. Και ξανά λάδια από την εξάτμιση, και ξανά χιτώνιο παρεούλα με πιστονάκι, επαναφέροντάς το πλέον στα 644 κυβικά της μαμάς του, μαζί με φρέσκιες βαλβίδες. Και ξανά στρώσιμο. Και, μια μέρα πριν φύγω διακοπές, απλά σταμάτησε να παίρνει μπροστά. Ηλεκτρονική.

Η ουσία; Στα 6 χρόνια που είναι στην κατοχή μου, εκτός του ότι μου έχει κοστίσει σχεδόν 10.000 ευρώ, το XR δεν το ευχαριστήθηκα ποτέ. Το δε γελοίο της υπόθεσης, είναι πως όταν δεν ήταν στα χέρια μου, λειτουργούσε άψογα – μάρτυρας και ο Ηρακλής που το είχε σχεδόν ένα χρόνο όταν του είχαν κλέψει το R1 του.

Για πάρα πολύ καιρό προσπαθούσα να κάνω αυτή τη σχέση να δουλέψει, αλλά το οριστικό λιθαράκι ήρθε όταν μετά το τελευταίο συνολικό ρετούς, κάποιος αποφάσισε ότι το είχα παραφορτώσει – και με ελάφρωσε από μάσκα, εξάτμιση, όργανα, φίλτρο αέρα κλπ κλπ. Αυτή τη στιγμή, το XR-L βρίσκεται στα στοργικά χέρια του Μόνου, όπου επανέρχεται στη ζωή σε ολοκληρωμένη μορφή, έτοιμο να αναζητήσει τον επόμενο ιδιοκτήτη του.

Και για κάποιο λόγο είμαι σίγουρος ότι σε αυτόν δε θα βγάλει κανένα απολύτως πρόβλημα...

麦当劳
McDonald's
人人有责
净化市容

Η φτώχεια θέλει καλοπέραση

Σπύρος Τσαντήλας

Ο αναδασμός του πλούτου αναπόφευκτα θα έρθει με δυνατούς κραδασμούς, σαν αγωνιστικό KTM 620

Πριν δύο χρόνια επισκέφτηκα την Κίνα. Δεν περίμενα αυτό που θα έβλεπα. Η χώρα του Μάο, το μεγαλύτερο κομουνιστικό κράτος του πλανήτη, έχει βουτήξει με τα μούτρα στον καπιταλισμό. Πανάκριβα εμπορικά κέντρα με δυτικοευρωπαϊκά προϊόντα, Starbucks σε κάθε γωνία, McDonalds παντού, τιμές ευρωπαϊκές, απλησίαστες για το μέσο Κινέζο. Ο οποίος ονειρεύεται πλέον ό,τι κι ο μέσος Ευρωπαίος ή Αμερικάνος και η ραγδαία αναπτυσσόμενη οικονομία της χώρας του δίνει κάθε λόγο να το κάνει. Απ' όσα διαβάζω, από κοντά ακολουθεί και η Ινδία. Κίνα και Ινδία, μιλάμε για το μισό πληθυσμό του πλανήτη Γη…

Οι δυτικές οικονομίες τσίμπησαν το δόλωμα με το στόμα διάπλατα ανοικτό. Όλες οι μεγάλες βιομηχανίες ανοίγουν γραμμές παραγωγής στην Ασία, μέχρι και η BMW διατυμπανίζει το νέο της εργοστάσιο στο Chennai της Ινδίας. Είναι να μας κάνει εντύπωση που ο δυτικός κόσμος έχει βουτήξει σε βαθιά ύφεση;

Γιατί δηλαδή να εξακολουθήσει κανείς να φτιάχνει μηχανάκια επί ευρωπαϊκού εδάφους – πληρώνοντας ευρωπαίους εργάτες με ευρωπαϊκά μισθολόγια και ασφάλιση, ευρωπαϊκούς φόρους και ευρωπαϊκά πάγια κόστη – όταν μπορεί εξίσου εύκολα να το κάνει στην Κίνα, προμηθευόμενος επί τόπου φθηνότερα τις πρώτες ύλες και έχοντας πρακτικά τσάμπα εργατικά χέρια; Και το ίδιο ισχύει για τα ηλεκτρονικά, τα ρούχα, τα αγροτικά προϊόντα. Μετά, λέει, περιμένουμε από τις κυβερνήσεις να βρουν λύση στην ανεργία…

Αν θέλουμε να είμαστε ρεαλιστές θα πρέπει, νομίζω, να αρχίσουμε να καταλαβαίνουμε τι συμβαίνει και έξω από το σαλόνι μας. Θα πρέπει να δούμε πως η εποχή των παχιών αγελάδων που στηρίχθηκε στις πλάτες των χωρών του λεγόμενου 'αναπτυσσόμενου κόσμου' έχει λάβει τέλος εδώ και χρόνια, καθώς αυτές οι χώρες αναπτύχθηκαν αρκετά ώστε να ζητούν επί ίσοις όροις μερίδιο στην πίτα. Όταν ο μισός πληθυσμός του πλανήτη αρχίζει να αποκτά όσα εμείς θεωρούσαμε επί αιώνες κεκτημένα δικαιώματα, ο αναδασμός του πλούτου αναπόφευκτα θα έρθει με δυνατούς κραδασμούς, σαν αγωνιστικό KTM 620 της δεκαετίας του '90.

Εμείς τι κάνουμε γι' αυτό; Αφού φάγαμε και αρχίζουμε να χωνεύουμε το 'σοκ' της ύφεσης, απαιτούμε από τις κυβερνήσεις να μας δώσουν μια λύση. Και ποια είναι αυτή; Δείτε τις ειδήσεις: η μόνη υπαρκτή απάντηση είναι παροχές δις στις τράπεζες (απ' τους φόρους μας!) για να απελευθερώσουν χρήμα υπό τη μορφή χαμηλότοκων δανείων. Δηλαδή, αυτοί όλοι που πνίγονται σήμερα σε δάνεια και κάρτες έχουν να ελπίζουν μόνο σε νέα δάνεια… Σας φαίνεται υγιές; Αποτελεσματικό;

Έχοντας ως δεδομένα τα προαναφερθ-

STARBUCKS
COFFEE
即将开幕
Brewing Soon

έντα, δε νομίζω πως υπάρχει εφικτή έξοδος από αυτή την κρίση. Τουλάχιστον όχι στη λογική που ξέραμε ως σήμερα. Μας προσφέρεται όμως μια χρυσή ευκαιρία να αναθεωρήσουμε το σύστημα αξιών της κοινωνίας μας, να αποκαθηλώσουμε το καταναλωτικό αγαθό ως δείκτη αξίας, ως υπέρτατο στόχο της ύπαρξής μας – έστω και διά της βίας. Σίγουρα αυτή η διαδικασία δεν θα έρθει στρωμένη σε βελούδο, αλλά αυτό που ξέρω είναι πως μέσα στο Γενάρη τρεις φίλοι μου απολύθηκαν και άλλοι δύο εξαναγκάστηκαν σε συναινετική απεμπόληση βασικών παροχών, όπως δώρα Χριστουγέννων και Πάσχα, επιδόματα αδείας, ως και μείωση αποδοχών. Πολλοί περισσότεροι το βλέπουν να έρχεται στο επόμενο δίμηνο-τρίμηνο. Η αλλαγή της ζωής μας είναι ένα γεγονός που έρχεται χωρίς φρένα και πολύ αμφιβάλλω αν υπάρχει πολιτικός ή διαδήλωση που μπορεί να τη σταματήσει.

Είναι όμως απαραιτήτως καταστροφική; Είναι κακό να μάθουμε να ζούμε χωρίς καταναλωτικές εμμονές; Ίσως τώρα να δούμε επιτέλους την αντιστροφή της αστυφιλίας, να βρούμε περισσότερο χρόνο για να παίξουμε με τα παιδιά μας, να δούμε τους φίλους μας. Να ανακαλύψουμε νέα ενδιαφέροντα πέραν από επώνυμα ρούχα, γιγάντιες οθόνες και τρίλιτρους βενζινοκινητήρες που απαιτούν 12 ώρες δουλειά τη μέρα ώστε να εγκριθεί το απαραίτητο δάνειο και μετά 15 ώρες τη μέρα για να τα ξεπληρώσουμε.

Ενδεχομένως οι άρχοντές μας να εξαναγκαστούν να χαράξουν επιτέλους μια πολιτική Παιδείας με επαγγελματικό προσανατολισμό αντί για τις ψηφοθηρικές λογικές που μοιράζουν πτυχία στο λαό. Το '89 που έδωσα Πανελλήνιες έμπαινε ο ένας στους πέντε, τώρα οι δύο στους τρεις, ένα σύστημα που παρήγαγε ανέργους τότε, πόσο μάλλον τώρα. Ας παράξουμε επιτέλους όσους επαγγελματίες χρειαζόμαστε, σε τομείς που θα στηρίξουν την ανάπτυξη της χώρας και όχι ό,τι να 'ναι ψάχνοντας μετά να χτίσουμε παραπαιδείες για να μη μένουν άνεργοι οι στρατοί καθηγητών που αδυνατεί να απορροφήσει το σύστημα. Ίσως, εν τέλει, να αναβιώσει η τοπική παραγωγή, ξαναβάζοντας την Ελλάδα στο χάρτη των χωρών που παράγουν χειροπιαστά πράγματα, αντί να σπαταλάμε ολόκληρο το εθνικό μας δυναμικό για να προσφέρουμε υπηρεσίες σε πολυεθνικές.

Είναι σε κάποιο βαθμό λογικό να φοβόμαστε μη χάσουμε τη χρυσή εποχή της κατανάλωσης κάτω από τα πόδια μας, αλλά τα παιδιά μας μπορεί αύριο να μας ευχαριστούν γι' αυτό. Κάτι τέτοια δε μας έλεγαν τον περασμένο Δεκέμβρη; Αφού πλέον αποδεικνύεται πανηγυρικά πως η γενιές μας δεν είναι ικανές να αντισταθούν στη συντήρηση ενός αδιέξοδου καταναλωτικού συστήματος, ενδεχομένως η επερχόμενη κατάρρευσή του να είναι η αναγκαστική απαρχή μιας λογικότερα δομημένης κοινωνίας. Αν μη τι άλλο, η Ιστορία δείχνει πως κάθε 'τέλος' προλογίζει μια νέα 'αρχή'. Αυτήν τουλάχιστον ας την κάνουμε σωστά.

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C)
RSV4 Factory	7(Π)
BMW	
F650 GS	4(T)
F800 GS	7(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
Ducati	
848	1(F)
1098R	1(C)
Hypermotard	3(Σ)
Streetfighter	8(Π)
Gilera	
Runner ST200	4(F)
Honda	
CB 1000R	7(T)
CBF 600	10(F)
CBF 1000	5(F)
CBR 600 RR	7(Π)
CBR 1000 RR	7(Π)
Hornet 600	4(F)
SH 300i	6(F)
Lead 110	9(F)
Transalp 700	3(T)
Kawasaki	
Versys 650	1(F)
Z 750	2(Σ)
ZX6R	7(Π)
ZX10R	5(T)
KTM	
990 SM	3(Σ)
Duke 690	2(T)
RC8	1(C)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(T)
V7 Classic	8(F)
Peugeot	
Geopolis 400	1(F)
Sum Up 125	10(F)
Piaggio	
X7 250ie	5(F)
Suzuki	
Bandit 650 SA	7(F)
Bandit 1250 SA	3(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 1000 K9	7(Π)
V-Strom 650 Desert	2(F)

we have issues...

Ψάχνετε για μια συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα; Αναρωτιέστε που είναι τα προηγούμενα μέρη ενός αφιερώματος που δημοσιεύεται ακανόνιστα και έχει τον ατελείωτο, σαν το στοιχειωμένο Serow καλή ώρα; Αν ναι, τότε ο πίνακας που ακολουθεί δημιουργήθηκε αποκλειστικά για εσάς.

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Triumph	
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(T)
Vespa	
GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha	
FZ1 Fazer ABS	3(F)
T-Max 500	6(F)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
XT660Z Tenere	8(F)
YZF-R 125	6(F)
YZF-R6	10(T)
YZF-R1	7(Π)
Σαλόνια	
Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08	2
Intermot '08	8
EICMA '08	9
Long Term	
KTM 690 SuperMoto	4,5,6,8,9
KTM 950 SuperMoto Voyager	4,5,6,7,9
eCycle	
Αγοράζοντας MTB	5
Ενυδάτωση	7
Βασικές γνώσεις	8
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α΄)	9
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β')	10
Αγοράζοντας ελαστικά ποδηλάτου (ά)	10
Feature	
Civil Enduro	9
Motorcycle Design	1
Πλέξιμο	2
Trackday στις Σέρρες	6
Yamaha Serow	6,8,10
Racing Feature	
Bikenet Karting	4
MotoGP '08 Preview	1
Troy Bayliss	9
WSBK: Στα Paddock	5
X-Poros '08	9
Ελαστικά	
Michelin Anakee 2	9

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

C: Cover Story
F: First Ride
Π: Παρουσίαση
Σ: Συγκριτικό
T: The Test