ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

Τεύχος 12 • Απρίλιος 2009

THE TEST
DUCATI MONSTER 696

FIRST RIDES
APRILIA DORSODURO
HONDA CBF125

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΒΑΣΙΛΗΣ ΟΡΦΑΝΟΣ

MYTHIC BIKES ΕΚΘΕΣΗ ΚΛΑΣΣΙΚΩΝ ΜΟΤΟ • **MOTOGP** ΛΙΓΟ ΠΡΙΝ ΤΟ QATAR

ABUS

Security Tech Germany

Για το γραφείο σας

Για τη μοτοσυκλέτα σας

Detecto RS 7000, λουκέτο δισκοφρένου με ενσωματωμένο συναγερμό.

Αλεξόπουλος Motorcycle Accessories

Δημητρακοπούλου 22, 117 42 Κουκάκι, Αθήνα, Τηλ.: 210.9222776 - 210.9222768, Fax: 210.9244254

http://www.alexopoulos.gr, e-mail: info@alexopoulos.gr

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

Motogenesis A.E.
Μέλος του Δικτύου
Επίσημων Εμπόρων
Μοτοσικλετών
BMW Hellas AE

The Ultimate Riding Machine

Προικισμένο μοντέλο...

...στη Motogenesis A.E.

Κάνε τώρα δική σου την R 1200 GS ή R 1200 GS Adventure μέχρι τις 30 Απριλίου, με δώρο αξεσουάρ αναβάτη και μοτοσικλέτας αξίας €700. Για οποιοδήποτε άλλο μοντέλο BMW Motorrad επωφελήσου από τη δωρεάν ασφάλεια για ένα χρόνο ή το μοναδικό κράνος System 5.
Για τα καλύτερα, στη Motogenesis A.E.

Μιχαλακοπούλου 163 -167, 115 27, Αθήνα (Πωλήσεις/Service), Τηλ.: 210 7711101, Fax: 210 7711129
Ομηρίδου Σκυλίτση 14, 185 31, Πειραιάς (Πωλήσεις/Service), Τηλ.: 210 4117776, Fax: 210 4117962

Υπηρεσίες Χρηματοδότησης και Ασφάλισης από την BMW Financial Services.
Επωφεληθείτε από το πρόγραμμα οδικής βοήθειας BMW Motorrad Mobile Care, για 5 χρόνια δωρεάν.

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

ebike.gr

Χρόνια μας πολλά!

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

Εμπορικά Αναρχοαυτόνομοι

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr
Χρήστος Θεοδωρόπουλος,
3chris@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Γιώργος Κοροβέσης,
Σάββας Κουρίδης,
Νατάσσα Κωστάκη,
Δημήτρης Λασιθιωτάκης,
Έφη Παπαδοπούλου,
Έυη Συνοδινού,
Μιχάλης Τήλιος,
Κώστας Φωτιάδης

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

Παρατηρήσεις,
απειλές & ό,τι άλλο
Αλληλογραφία
Σχεδιαστικές παρατηρήσεις
Φωτογραφικές ανησυχίες
Εμπορικές συναλλαγές

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

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

The Front

news 12
Υβριδικά με κομπρέσορες και Ντουκάτια χωρίς ντέσμο. Ω τι κόσμος μαμά...

First Rides

Aprilia Dorsoduro 24
Ο Σπύρος πέρασε μια εβδομάδα με το Dorsoduro και το χαμόγελο ακόμα να φύγει

Honda CBF 125 36
Ο βενιαμίν των CBF έρχεται στα χέρια του πλέον μικρόσωμου της ομάδας

Cover Story

Βασίλης Ορφανός 46
Μας έκανε γνωστούς σε όλο τον κόσμο και συνεχίζει να τρέχει χωρίς ουσιαστική υποστήριξη

The Test

Ducati Monster 696 74
Σπάζοντας το καλούπι, το καινούργιο Monster φέρνει εκπλήξεις

Feature

Mythic Bikes 94
Πνοή από το παρελθόν, στην πιο απολαυστική έκθεση των τελευταίων ετών

Racing

Editorial 126
Αλλαγές στον τρόπο βαθμολόγησης της F1 – ετοιμαστείτε γιατί έρχονται στα MotoGP

MotoGP 128
Ανασκοπήσεις και δοκιμές, με το Qatar να φέρνει εκπλήξεις

Gossip 142
Πως τα μέτρα για τη μείωση κόστους στα GP ανεβάζουν τα έξοδα – και άλλα πολλά

Racing Lines 154
Η σεξουαλική ανωτερότητα του Biaggi και η τσέπη του Hayden

The Back

Press 158
Κλασικά και κραδασμοί, μοτοσυκλέτα και ευφυΐα

eCycle 160
Τα νέα γκάτζετ που θα σας κάνουν τη ζωή πιο εύκολη

eBooks 164
Ο Βασίλης Τσακίρογλου γράφει για Senna

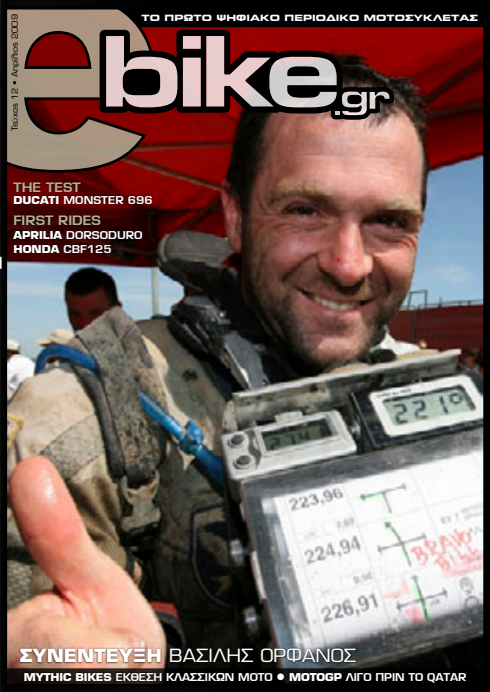
eMarket 170
Μέσα στις γκρίνιες για αναδουλειές, οι έξυπνες προσφορές δίνουν και παίρνουν

erebus 178
Έξι χρόνια μετά...

exodus 180
Μοτοσυκλέτες και ταξινομήσεις: Ο Σπύρος βγάζει το αγαπημένο του κομπιουτεράκι

eIssues 184
Τι κάναμε τον 1ο χρόνο του eBike; Μια γρήγορη ματιά για εύκολη αναδρομή

Τεύχος 12 • Απρίλιος 09



Φωτό εξωφύλλου: Maindru Photo

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

Σπύρος Ταναζήλας

Χρόνια πάθηση

Αυτό το τεύχος που –δεν κρατάτε στα χέρια σας αλλά– βλέπετε στην οθόνη σας είναι το 12ο του eBike, όπερ σημαίνει πως έρχονται γενέθλια! Στον ένα χρόνο της παρουσίας μας στο Διαδίκτυο περάσαμε όμορφα, περάσαμε και δύσκολα, αλλά φτάσαμε ως εδώ και συνεχίζουμε ακάθεκτοι

Κάναμε ήδη ένα πρώτο δωράκι στους εαυτούς μας για τα επερχόμενα γενέθλια και φυσικά πρόκειται για ένα ψηφιακό δωράκι – τι περιμένατε; Θα το βρείτε στο http://blog.ebike.gr και, προφανώς, είναι το ολοκαίνουργιο eBlog του περιοδικού. Τι ψάχνουμε να βρούμε εκεί μέσα; Δύο πράγματα: αφενός την πιο άμεση επικοινωνία μαζί σας, αφετέρου μια διέξοδο πιο καθημερινής ενημέρωσης για τεκταινόμενα που εκ των πραγμάτων ούτε χωρούν, ούτε προλαβαίνουν να μπουν σε μια μηνιαία έκδοση. Ο Δάλλας προτίμησε να το ονομάσει "ένα χώρο που μπορώ να γράφω χωρίς όριο σε λέξεις" και δυστυχώς δεν είμαι σε θέση να αντικρούσω καθότι ήδη τα στατιστικά του eBlog είναι αμείλικτα και επιβαρυντικά για μένα. Εννοείται πως δεν απαιτείται να είναι κανείς εγγεγραμμένο μέλος, όλοι είναι ευπρόσδεκτοι και εξυπακούεται πως θα βρείτε σύνδεσμο προς το eBlog στην ιστοσελίδα του περιοδικού, στην κεντρική μπάρα με τις ταμπέλες (tabs) κάτω από το λογότυπο.

Ένα δεύτερο δωράκι ήρθε σχεδόν ένα μήνα πριν – και αυτό δεν είναι ψηφιακό. Είναι άλλος ένας 'μηχανόβιος' (που λέει κι η μάνα μου με καημό) σαν κι εμάς, κρεμανταλάς με μούσια, τακτικότατος θαμώνας track days με το GSX-R750 του. Καλωσορίζουμε στην παρέα μας και δη στο Εμπορικό μας Τμήμα τον αξιότιμο κύριο Χρήστο Θεοδωρόπουλο, με τον οποίο τυχάνει να έχουμε καταγράψει

..καλωσορίζουμε άλλον ένα μηχανόβιο κρεμανταλά στην ομάδα μας..

http://blog.ebike.gr/

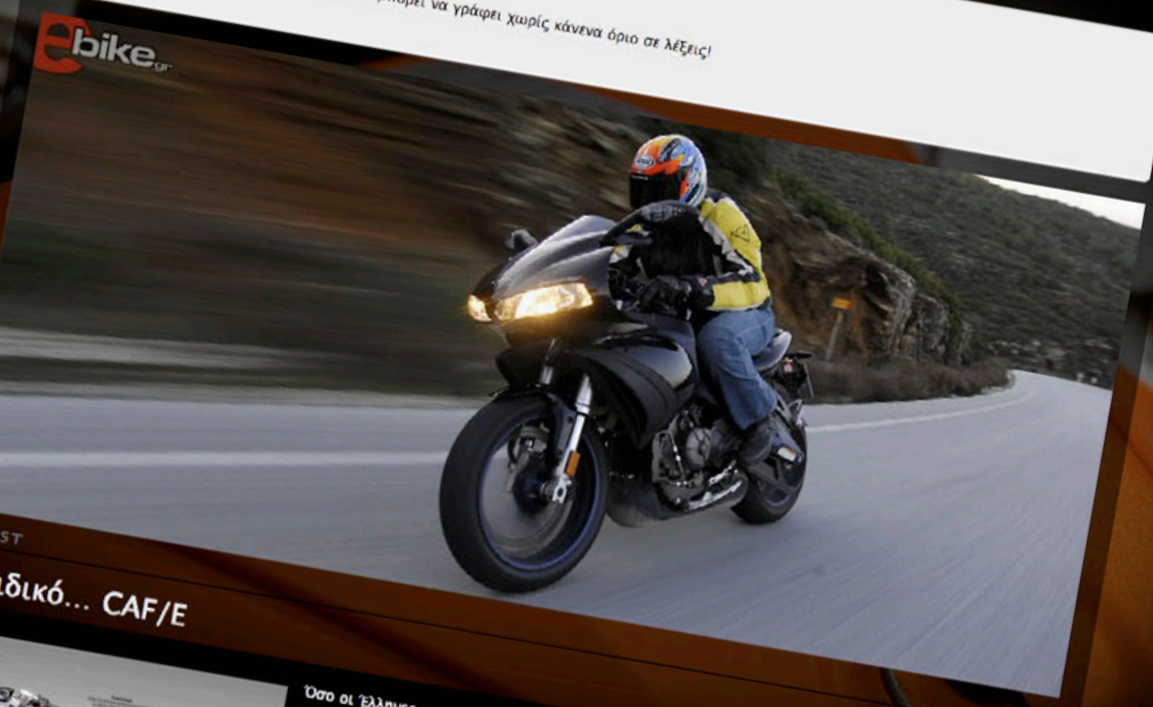
eBlog

EBLOG ebike's blog

κατηγορίες | συνδρομή | το περιοδικό | επικοινωνία

Καλώς ήρθατε στο blog του eBike

Ένα χώρο που επιτέλους ο Τσαντήλας θα μπορεί να γράφει χωρίς κάνενα όριο σε λέξεις!



ST

δικό... CAF/E

Όσο οι Έλληνες μοτοσυκλετιστές στην Αυστραλία κοιτάνε να σκοτώσουν ο ένας τον άλλο (βλέπε προηγούμενο post) οι γηγενείς κοιτάνε πως θα σώσουν τον πλανήτη, καπνίζοντας και κανένα πίσω λάστιχο ταυτόχρονα. Το CAF/E που βλέπετε στη φωτογραφία, είναι το τελευταίο παιδί του Αυστραλού σχεδιαστή Tim Cameron. Αν δεν τον ξέρετε, ρίξτε μια ματιά εδώ για να δείτε τα προηγούμενα τέκνα του V-Rex και VR-2, που έχουν ήδη μπει σε κανονική παραγωγή.

Το CAF/E όμως είναι κάτι παραπάνω από μια ακόμη σχεδιαστική μελέτη βασισμένη σε μια H-D. Αντί για αερόψυκτους V2, εδώ έχουμε ένα δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα με δύο (!) ηλεκτρικούς υπερτροφοδότες που κάνουν παρέα σε ένα ηλεκτρικό μοτέρ με μπαταρίες Li-Ion.

Το έχουμε ως εδώ; Γιατί τώρα αρχίζουν τα ωραία: Το CAF/E είναι ένα «παράλληλο» υβριδικό όχημα – κάτι που σημαίνει ότι και οι δύο κινητήρες λειτουργούν παράλληλα και όχι εναλάξ όπως συνηθίζεται. Το μυστικό κρύβεται στη μετάδοση, που βασίζεται στο Synergy Drive της Toyota, μια ηλεκτρονικά ελεγχόμενη μορφή CVT, το μέγεθος της οποίας την κάνει ιδανική για χρήση σε μοτοσυκλέτες σύμφωνα με τον Cameron, που θέτει ένα λογικότατο ερώτημα:

είναι ήδη μια οικονομική «εναλλακτική» μετακίνηση, αλλά γιατί να μην έχεις μια μοτοσυκλέτα που όχι μόνο θα είναι πιο γρήγορο απ' κλοφορεί, καταναλίσκοντας το 1/3 της βενζίνης και με πολύ λιγότερους ρύπους;».

AF/E μπορεί να ακούγεται ελαφρώς διαστημική, αλλά οι υβριδικές λύσεις είναι ήδη διαδεδομένες στο χώρο του αυτοκινήτου, με την ι τη GM να έχουν ρίξει ασύλληπτα ποσά στην εξέλιξή της. Και, όπως παραδέχεται και ο ίδιος, ο Cameron απλά έκανε τη μεταφορά ούς. Με εκτιμώμενο κόστος στα ίδια επίπεδα με μια κορυφαία Harley, η CAF/E κάθε άλλο παρά ουτοπική δείχνει.

ή συνείδηση; Θέλω ένα για Long Term...

r

09 | Categories: Uncategorized | Leave A Comment »

ως στην Αυστραλία έχει ξεσπάσει πόλεμος συμμοριών μοτοσυκλετιστών με μια 30αριά νεκρούς... εκ των οποίων κάμποσοι

ηση αρχίζω να διαβάζω διάφορα ανατριχιαστικά, όπως ο τάδε Έλληνας που τυροβόλησε τον δείνα Έλληνα από την άντε στο διάολο βρωμοφάρα πια...

Categories: Uncategorized | Leave A Comment »

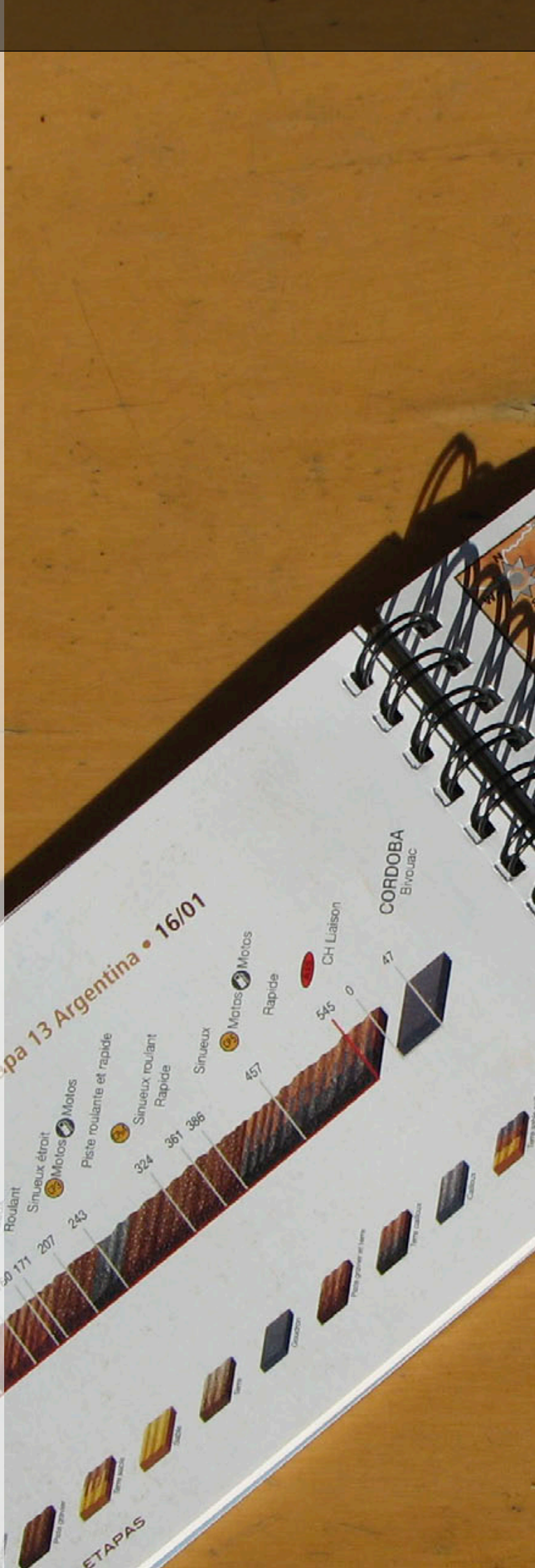
μακροχρόνια και επιτυχή συνεργασία από τα αντίστοιχα πόστα μας στο περιοδικό ΜΟΤΟ. Όσοι τον ξέρετε ήδη και του χρωστάτε τίποτε μπινελίκια από παλιά, θα βρείτε το email του στην ταυτότητα του περιοδικού – αυτή εδώ η στήλη το παίζει προστασία προσωπικών δεδομένων κι έτσι… Αν επιθυμείτε μια πιο 'προσωπικού τύπου' επαφή, μπορείτε με ασφάλεια να του τη στήσετε στην επόμενη συνάντηση του trackbike.gr στις Σέρρες, έχει ήδη ζητήσει άδεια από την εργοδοσία για εκείνες τις ημέρες του Μάη. Κοίτα θράσος οι νέοι…

Τα νούμερα κι εμείς

Συνοψίζοντας το κλείσιμο μιας χρονιάς, νομίζω πως η συγκυρία πλέον αποδεικνύεται εξαιρετικά ευνοϊκή για το eBike, καθώς η διείσδυση του Διαδικτύου στην Ελλάδα αυξάνεται ραγδαία και σχεδόν αποκλειστικά σε ευρυζωνική κατεύθυνση. Πληθυσμιακή διείσδυση Internet(*) στην Ελλάδα 46% το 2008, με αύξηση 293.2% από το 2000. Τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά νούμερα είναι 48.5% και 271.2%, άρα έχουμε προσεγγίσει πλέον τον μέσο όρο. Μπορεί το 71% της Αγγλίας, το 86% της Νορβηγίας ή το 90% της Ισλανδίας να ακούγονται σε μας εξωπραγματικά, αλλά είμαστε σε καλό δρόμο και εξακολουθούμε να διατηρούμε δυνατά ετήσια ποσοστά αύξησης. Στο 2008 ο αριθμός ευρυζωνικών συνδέσεων στην Ελλάδα ξεπέρασε το 1,000,000 και συνεχίζει δυναμικά. Θα τολμούσα να μαντέψω πως μπαίνουμε πια σε φάση ωρίμανσης, με χαρά διαπιστώνω πως οι δουλειές που μπορώ να κάνω online με το κράτος – πληροφορία, φορολογικά, πιστοποιητικά – καλύπτουν πλέον μεγάλο μερίδιο των αναγκών μου. Σε αυτά τα πλαίσια ένα ακόμη σημείο που μας ενδιαφέρει άμεσα στο eBike, αυτό της online διαφημιστικής δαπάνης που μας επιτρέπει να προσφέρουμε το περιοδικό δωρεάν, σημειώνει εξίσου σημαντική ετήσια αύξηση με ένα ρυθμό που ξεπερνά το 30%.

Αυτά μπορούμε σε κάποιο βαθμό να τα δούμε και στα στατιστικά του eBike. Ο ρυθμός εγγραφής νέων μελών διαρκώς μεγαλώνει και πλέον το παρατηρούμε και στο φόρτο του server. Στα πρώτα τεύχη η κίνηση ήκμαζε την ημέρα που ανεβάζαμε το τεύχος, έφθινε απότομα τις επόμενες 4-5 και μετά έπεφτε σε ένα σχεδόν σταθερό ελάχιστο. Τους τελευταίους μήνες ωστόσο υπάρχει ένας μονίμως υψηλός ρυθμός μεταφοράς πληροφορίας της τάξης των μερικών GB, πράγμα που σημαίνει πολύ απλά πως εξακολουθείτε να κατεβάζετε τεύχη όλες τις μέρες. Κανένα μυστήριο εδώ, κάποιος φίλος που μας ανακάλυψε χτες, έχει ήδη 12 τεύχη να κατεβάσει. Άλλωστε το site-περίπτερο του eBike είναι ουσιαστικά στατικό κατά τη διάρκεια του μήνα, έτσι η συντριπτική πλειοψηφία της κίνησης έρχεται από τη διανομή τευχών.

Επιπλέον, η αγορά Τύπου παρουσιάζει σημάδια έντονης σήψης, κατακόρυφη πτώση των κυκλοφοριών η οποία εκτιμώ πως μόνο συγκυριακά οφείλεται στη διεθνή οικονομική κατάσταση. Η πτώση των περιοδικών, και δη των λεγόμενων 'ανδρικών', είχε πάρει την άγουσα εδώ και μερικά χρόνια, για λόγους που εν πολλοίς προκύπτουν από το συνδυασμό ποιότητας/τιμής. Με απλά λόγια, πόσα ζητάς γι' αυτό που



προσφέρεις. Δυστυχώς, η συντριπτική πλειοψηφία των εντύπων γενικώς ζητούν δυσανάλογα χρήματα συγκριτικά με την ποιότητα του προσφέρουν. Η κατάσταση επιδεινώνεται από την υπερβολικά πολλούς παρόμοιους τίτλους σε μια αγορά που δύσκολα μπορεί να τους σηκώσει, φαινόμενο που συχνά οδήγησε τους εκδότες σε λανθασμένο δρόμο: πώς να παραγεμίσω το τεύχος μου με όσα περισσότερα μπορώ για να ξεχωρίσω. Δυστυχώς αγαπητοί, αυτός δεν είναι ο τρόπος να ξεχωρίσει κανείς.

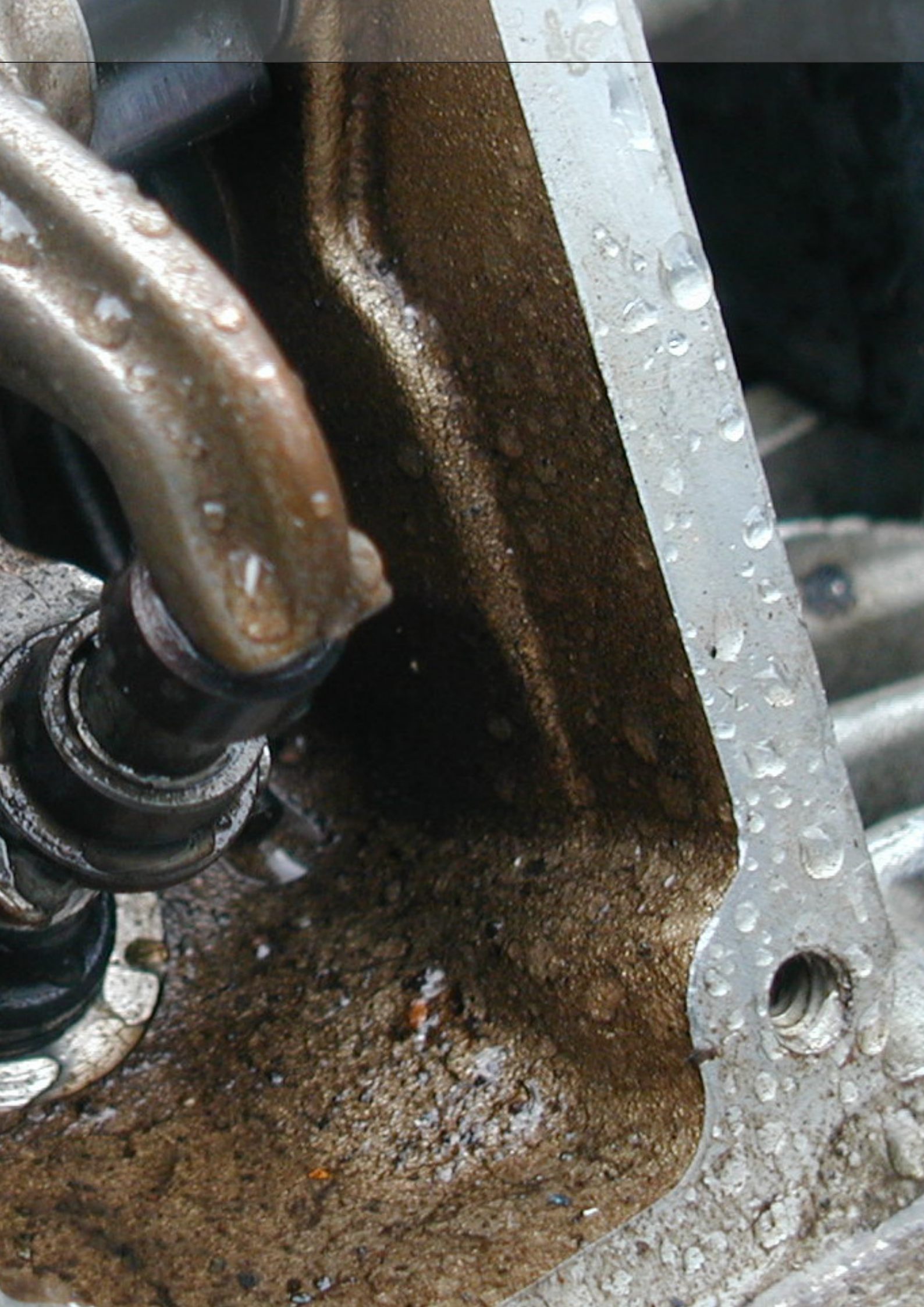
Τα σημάδια της εποχής είναι εμφανή: δείτε απλά πόσα πολλά free press κατακλύζουν την αγορά, στην πλειοψηφία τους έντυπα. Δείτε μετά πόσα γνωστά περιοδικά ενσωματώνονται σε εφημερίδες, ένας άλλος κόλαφος όπου το επίπεδο πέφτει κατακόρυφα καθότι οι μεγάλοι εκδοτικοί όμιλοι εξακολουθούν να ζουν στην εποχή του 'περισσότερα ίσον καλύτερα' – αλλά η αλήθεια είναι πως επιβιώνουν κυρίως χάρη στην καλή δικτύωσή τους με την αγορά των διαφημιστικών μεσαζόντων, media shops. Έχει φτάσει η κυριακάτικη εφημερίδα 4.5 ευρώ, έχει μέσα τρεις ταινίες κι άλλα τόσα περιοδικά και στο τέλος απορείς γιατί πέταξες τα λεφτά σου… Τις ταινίες δεν τις ξαναβλέπεις ποτέ και τα περιοδικά (για να τους 'βγαίνουν') προκύπτουν από πενιχρά μπάτζετ με στόχο τον αριθμό σελίδων και όχι το περιεχόμενο. Προς το παρόν μπορεί αυτό να σώζει κάποιους τίτλους, αλλά πρόκειται για άλλη μια φούσκα που αργά ή γρήγορα θα σκάσει. Γιατί ο κόσμος έχει χορτάσει από 'φάτε μάτια ψάρια' και μοιραία θα κοιτάξει να βρει αυτό που στο μυαλό του αξίζει. Αλλά και γιατί αυτή η διαδικασία θα γίνει και αυτόφωρα από τη στιγμή που ούτως ή άλλως δεν έχεις λεφτά στην τσέπη για να αγοράσεις περισσότερα περιοδικά. Επιμένω πως η διεθνής οικονομική συγκυρία ήρθε να βάλει την ταφόπλακα σε μια ήδη βαριά άρρωστη αγορά.

Το τεύχος

Δε θα σας κουράσω με το τεύχος, έχει τη συνήθη ύλη του διανθισμένη με μερικά πιο σπάνια θέματα, όπως είναι η καταπληκτική έκθεση Mythic Bikes, μια μικρή προεπισκόπηση των MotoGP που έρχονται σε λίγες μέρες, αλλά θέλω να μείνω λίγο παραπάνω στο κεντρικό θέμα, τη συνέντευξη του Βασίλη Ορφανού. Άλλο είναι να βλέπεις τις φωτογραφίες και να διαβάζεις την περιγραφή ενός τέτοιου αγώνα όπως το Dakar κι άλλο να το ακούς από έναν συμμετέχοντα. Όση ώρα μιλούσαμε με το Βασίλη ακούγαμε αποσβολωμένοι, με ένα δείγμα δέους και θαυμασμού για το είδος του ανθρώπου που θα υποβάλλει τον εαυτό του σε μια τέτοια δοκιμασία. Κι αν αυτά, εν πολλοίς, καταφέρνει να μας τα περάσει στην εκτενή του συνέντευξη, κάτι που καμιά λέξη δε μπορεί να περιγράψει επιτυχώς πρέπει να είναι το συναίσθημα του τερματισμού. Μακάρι να ήξερα πώς να το περιγράψω, μα είναι αδύνατο. Μόνο στα μάτια του ίδιου την ώρα που σκέφτεται πώς να απαντήσει στη 'χαζή' αυτή ερώτηση βλέπεις την ειλικρινή απάντηση. Αυτός είναι και ο βασικότερος λόγος που θέλαμε οπωσδήποτε αυτή τη φωτογραφία στο εξώφυλλο. Γιατί αυτή η εικόνα είναι χίλιες, εκατομμύρια λέξεις που ποτέ δε θα ακούσουμε, αλλά μόνο θα αισθανθούμε. <<

The Front

Ήρθε η ώρα να πούμε αντίο στο σήμα κατατεθέν όλων των Ducati; Το Desmo αρχίζει να αγχώνεται...



Benelli 2009

Άλλα 20 εκατομμύρια ευρώ πρόκειται να επενδύσει η Qianjiang Motor στη Benelli, για την εξέλιξη νέων μοντέλων.

Το ποσό αυτό έρχεται να προστεθεί σε ένα ακόμα τσουβάλι λεφτά που έχει ρίξει η Κινέζικη εταιρεία στη Benelli από το 2005 που την αγόρασε, αλλά για πρώτη φορά τα χρήματα δείχνουν να πιάνουν τόπο, όπως δείχνουν οι φωτογραφίες του Benelli Due 756 κατά τη διάρκεια δοκιμών. Φαίνεται ότι η περίοδος κύησης του Due φτάνει στο τέλος της – καιρός της ήταν, καθώς το δικύλινδρο εν σειρά Streetfighter είχε παρουσιαστεί ως πρωτότυπο το 2006. Με αναμενόμενη ιπποδύναμη 100 ίππων από τα 756 κυβικά του, το Due θα πέσει στο στίβο με τα αντίστοιχης ιπποδύναμης Hornet και Z750, ενώ εκτιμάται πως θα κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα τιμής.

Εκτός από το Due, η Benelli αναμένεται να παρουσιάσει ένα τετρακύλινδρο Supersport 600 κυβικών, με ιπποδύναμη γύρω στους 130 ίππους, δείχνοντας ότι για κάποιο λόγο η Qianjiang δεν πιστεύει στην τρικύλινδρη λύση της Triumph – και των υπόλοιπων μοντέλων της. Ο Hamei Yan, επικεφαλής της Κινέζικης εταιρείας, πιστεύει πως με αυτά τα μοντέλα η Benelli θα επιστρέψει στην κερδοφορία μέσα σε δύο με τρία χρόνια. "Έχουμε έρθει για να μείνουμε, και πιστεύουμε στη Benelli" δήλωσε ο Yan, σύμφωνα με τον οποίο το κυριότερο πρόβλημα που έχουν αντιμετωπίσει δεν είναι αυτό του ποιοτικού ελέγχου – που είναι στο στάδιο της βελτίωσης – αλλά της Ιταλικής γραφειοκρατίας.

Καθυστερεί το Venom

Το γυμνό Superbike της KTM μπαίνει στον πάγο, καθώς η Αυστριακή εταιρεία εστιάζει στο RC8.
Το Venom παρουσιάστηκε ως πρωτότυπο το 2004, κάνοντας τους σιελογόνους αδένες των υποψήφιων αγοραστών να δουλεύουν υπερωρίες, αλλά το πρόγραμμα της KTM που το ήθελε να παρουσιάζεται ένα χρόνο μετά το RC8 στο οποίο βασίζεται, έχει πλέον αλλάξει. Σε ερώτηση της Βρετανικής MCN, ο Thomas Kuttruf της KTM δήλωσε: "Η μοτοσυκλέτα βρίσκεται στο γραφείο του Kiska (η εταιρεία του οποίου έχει σχεδιάσει όλα τα σύγχρονα KTM) αλλά προς το παρόν δεν προβλέπεται η παραγωγή της. Το όλο project Venom ήταν η ιδέα μας για ένα γυμνό Superbike. Ακόμα πιστεύουμε ότι η ιδέα αξίζει και το project δεν έχει σταματήσει, αλλά έχει κάνει μια παύση. Η προτεραιότητα μας είναι να έχουμε ένα επιτυχημένο Superbike πρώτα και μετά να αποκτήσουμε ένα γυμνό Superbike."
Η λογική στέκει απόλυτα, ειδικά από τη στιγμή που η KTM έχει ήδη ένα ιδιαίτερα επιτυχημένο γυμνό – το SuperDuke. Αυτό που μένει να φανεί όταν έρθει η ώρα του Venom είναι το αν η KTM θα προσφέρει δύο γυμνά, ή αν η παραγωγή του SuperDuke θα σταματήσει.

1η Πανελλήνια συγκέντρωση ducatisti.gr

Το ανεξάρτητο Ελληνικό φόρουμ ducatisti.gr, διοργανώνει το τριήμερο της Πρωτομαγιάς 2009, την 1η Πανελλήνια συγκέντρωση φίλων DUCATI, στην Καλαμπάκα.
Η συγκέντρωση θα λάβει χώρα στο camping "Meterora Garden", που βρίσκεται 1 χλμ έξω από την Καλαμπάκα, στον δρόμο προς Ιωάννινα. Στόχος, η γνωριμία των απανταχού Ducatisti, για ένα ξεχωριστό τριήμερο, με διαδρομές στην πανέμορφη Νότια Πίνδο και τον εορτασμό του 1ου χρόνου λειτουργίας του φόρουμ. Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα των εκδηλώσεων και δηλώσεις συμμετοχής, επισκεφτείτε την ιστοσελίδα www.ducatisti.gr.

Brammo Enertia

Από το Μάιο θα είναι διαθέσιμη μια από τις πρώτες ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες μαζικής παραγωγής – αλλά όχι εκεί που νομίζετε.

Αντί για τη δημιουργία μιας κλασσικής αντιπροσωπείας, η Brammo αποφάσισε να αρχίσει τη διάθεση του Enertia μέσα από πέντε πολυκαταστήματα Best Buy στη Δυτική Ακτή της Αμερικής. Ο λόγος που η κατασκευασμένη από Carbon ηλεκτρική μοτοσυκλέτα των 12,000$ με τις μπαταρίες Li-Pho της Valence θα πωλείται δίπλα στα X-Box 360 και τα PS3 γίνεται λιγάκι πιο ξεκάθαρος άπαξ και μάθεις ότι η Best Buy επένδυσε μερικά εκατομμύρια δολάρια στη Brammo τον περασμένο Σεπτέμβριο. Η επίσημη γραμμή της Brammo, δια στόματος του CEO της, Craig Bramscher, είναι πως "το προϊόν μας είναι πολύ πιο κοντινό σε φιλοσοφία στα ηλεκτρονικά παρά στα συμβατικά μέσα μετακίνησης." Η ύπαρξη άλλωστε ενσωματωμένου GPS και σύνδεσης WiFi ανοίγουν τις πόρτες σε ένα σωρό ενδιαφέροντα ηλεκτρονικά αξεσουάρ για το Enertia – διαθέσιμα στο διπλανό πάγκο.

Το καλύτερο βέβαια το αφήσαμε για το τέλος. Η μοτοσυκλέτα που θα μπορείτε να αγοράσετε σε ένα πολυκατάστημα ηλεκτρονικών, θα λάβει μέρος στο TTXGP, την ειδική κατηγορία μηδενικών ρύπων στο φετινό TT. Ομολογουμένως, δεν της φαίνεται, αλλά αν η ιδιορρυθμία της Brammo πιάσει, το μέλλον αναμένεται ιδιαίτερα ενδιαφέρον...

CAF/E – υβριδικό με Supercharger!

Αυτό είναι το τελευταίο δημιούργημα του Αυστραλού σχεδιαστή Tim Cameron, που έχει ήδη δει δύο από τα "παιδιά του" να βγαίνουν σε κανονική παραγωγή στις ΗΠΑ – τα Travertson V-Rex και VR-2.

Αλλά το CAF/E είναι κάτι παραπάνω από μια σχεδιαστική μελέτη βασισμένη σε μια H-D. Κινούμενο από ένα δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα με δύο (!) ηλεκτρικούς υπερτροφοδότες που κάνουν παρέα σε ένα ηλεκτρικό μοτέρ με μπαταρίες Li-Ion, το CAF/E είναι ένα "παράλληλο" υβριδικό όχημα – κάτι που σημαίνει ότι και οι δύο κινητήρες λειτουργούν παράλληλα, επιταχύνοντας τη μοτοσυκλέτα. Το μυστικό κρύβεται στη μετάδοση, που βασίζεται στο Synergy Drive της Toyota, μια ηλεκτρονικά ελεγχόμενη μορφή CVT, το μέγεθος της οποίας την κάνει ιδανική για χρήση σε μοτοσυκλέτες σύμφωνα με τον Cameron, που θέτει ένα λογικότατο ερώτημα: "Οι μοτοσυκλέτες είναι ήδη μια οικονομική 'εναλλακτική' μετακίνηση, αλλά γιατί να μην έχεις μια μοτοσυκλέτα που όχι μόνο θα είναι πιο γρήγορο απ' ο,τιδήποτε άλλο κυκλοφορεί, αλλά θα καταναλώνει και το 1/3 της βενζίνης και με πολύ λιγότερους ρύπους;". Η τεχνολογία του CAF/E μπορεί να ακούγεται ελαφρώς διαστημική, αλλά οι υβριδικές λύσεις είναι ήδη διαδεδομένες στο χώρο του αυτοκινήτου, με την Toyota, τη Honda και τη GM να έχουν ρίξει ασύλληπτα ποσά στην εξέλιξή της. Και, όπως παραδέχεται ο Cameron, απλά έκανε τη μεταφορά της στους δύο τροχούς. Με εκτιμώμενο κόστος στα ίδια επίπεδα με μια κορυφαία Harley, η CAF/E θα μπορούσε εύκολα να μπει σε παραγωγή, ακόμα και στους χαλεπούς καιρούς που ζούμε, χάρη στο οικολογικό της προφίλ. Θα αναμείνουμε τη συνέχεια με ενδιαφέρον.

Αντίο Desmo;

Σύμφωνα με το ιταλικό περιοδικό Motociclismo, η Ducati δουλεύει ήδη πάνω στη νέα γενιά κινητήρων της και το υπό δοκιμή πρωτότυπο που βλέπετε στη διπλανή φωτογραφία είναι μάλλον αυτό που θα αποκαλούμε από δω και στο εξής "το μέλλον" της.

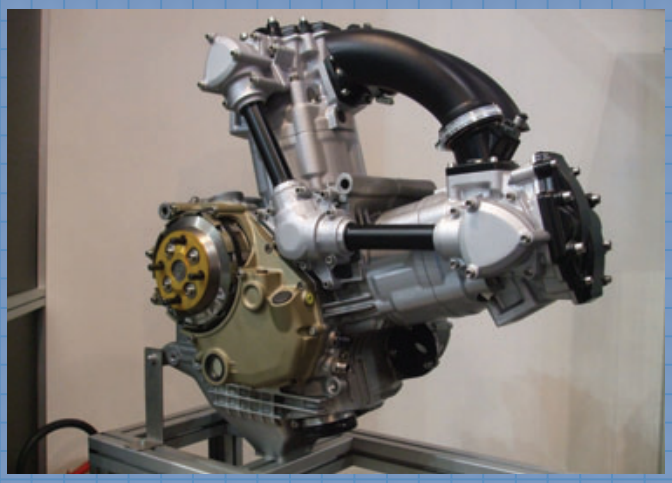
Εν αρχή όλα δείχνουν να βαίνουν φυσιολογικώς: Είναι διβάλβιδο V2 90 μοιρών - ή, όπως προτιμούν οι Ιταλοί, L2. Είναι όμως υγρόψυκτο, κάτι που δεν είναι ακριβώς στις συνήθειες της Ducati όσον αφορά τα μη κορυφαία της μοτέρ, αλλά αυτό δεν είναι το κύριό μας θέμα. Γιατί ο κινητήρας που βλέπετε, έχει – σοκ – ελατήρια στις βαλβίδες! Ναι, καλά ακούσατε, το αυριανό μοτέρ της Ducati ΔΕ ΘΑ ΕΧΕΙ Desmo!

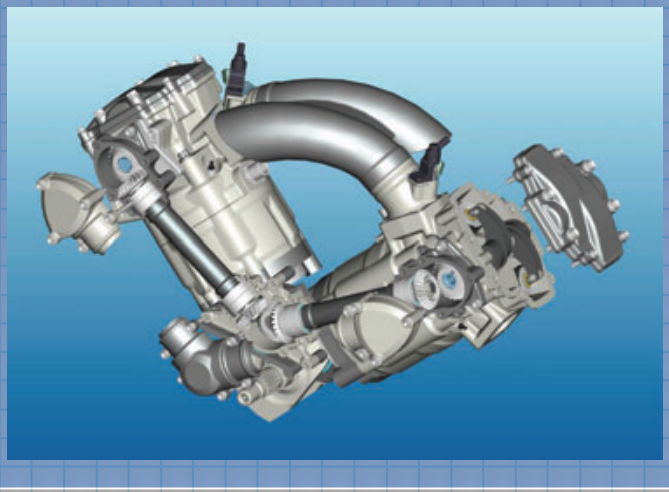
Πρόκειται για ένα project μηχανικού Giovanni Mariani, στο οποίο η κίνηση του εκκεντροφόρου στη διβάλβιδη κεφαλή οδηγείται από άξονες με κωνικά γρανάζια (κάτι που έχουμε να δούμε σε προϊόν του Borgo Panigale από το 1979 και τη θρυλική MHR 900).

Αυτή τη στιγμή στον πάγκο του εργαστηρίου βρίσκεται μια εκδοχή 1,341 cc με διαστάσεις κυλίνδρων 106x76 mm, η οποία φορά βαλβίδες από τιτάνιο, αλουμινένιους κυλίνδρους με επίστρωση Nikasil, κάμποσο μαγνήσιο και ανθρακόνημα στα κάρτερ, ψεκασμό της Walbro με ευτραφέστατους αυλούς 64 mm.

Τα ωραία όπως πάντα για το τέλος: με όριο περιστροφής τις 10,500 σ.α.λ., αποδίδει ήδη 165 αλόγατα στις 8,750 και ροπή (εχμ, ροπάκλα θα έλεγα) 15 kg.m στις 6,500.

Καλά ακούγεται…





more stuff...

Η Roehr motorcycles ζει και βασιλεύει, ή τουλάχιστον αυτό προσπαθεί να μας πείσει. Μετά την προώθηση του μοναδικού μοντέλου της μέσω του eBay, αποφάσισε να ανοίξει την πρώτη της έκθεση στην παραλία της Santa Monica. Οι ενδιαφερόμενοι (;) μπορούν να περάσουν μια βόλτα για μια ιδιωτική προβολή της μοτοσυκλέτας

Το BT 550 Superleggera που είχαμε παρουσιάσει σε προηγούμενο τεύχος με τον V2 της Aprilia και το βάρος των 97 μόλις κιλών, τράβηξε την προσοχή της Hyundai, αλλά για εντελώς λάθος λόγους. Η αρχική ονομασία της εταιρείας – Tucson – δεν ήταν ακριβώς σύμφωνη με τη Hyundai, το ομώνυμο SUV της οποίας δε φημίζεται για το χαμηλό του βάρος. Έτσι, η εταιρεία που φτιάχνει το Superleggera ονομάζεται πλέον... Roadson.

Αν αναρωτιέστε πού να πεταχτείτε για Πρωτομαγιά με το Stelvio που μόλις αγοράσατε, το Moto Guzzi World Club έχει μια ενδιαφέρουσα πρόταση: ένα μικρό ταξιδάκι στην Τυνησία, με τη διακριτική ονομασία "Stelvio Ride", που διασχίζει την εντυπωσιακή χώρα. Το πακέτο στοιχίζει 1400 ευρώ, συμπεριλαμβανομένων διανυκτερεύσεων, τεχνικής υποστήριξης και ασφάλειας, καθώς και τα εισιτήρια (με καμπίνα) για το καράβι που φεύγει από τη Γένοβα στις 25 Απριλίου. Για περισσότερες πληροφορίες: http://motoguzziworldclub.it/content/view/113/75/lang,en

---

Παιδικό κάθισμα σε μοτοσυκλέτες; Και όμως ναι. Η Givi παρουσίασε το Baby Ride S650, που μπορεί να τοποθετηθεί στα περισσότερα σκούτερ της αγοράς. Κατασκευασμένο από πολυουρεθάνη με μεταλλικές ενισχύσεις και ρυθμιζόμενα πατάκια, είναι σχεδιασμένο για παιδιά από 5 έως 8 ετών, διασφαλίζοντας ότι δε θα γλιστρήσουν από τη σέλα. Βέβαια, μπορείτε πάντα να μην τα πάρετε μαζί...

Φαίνεται ότι η MZ απλά αρνείται να πεθάνει, καθώς ανοίγει νέος κύκλος για την Ιστορική αλλά πολύπαθη εταιρεία. Μετά το κλείσιμό της πέρυσι, τα δικαιώματα του ονόματος αγοράστηκαν από δύο Γερμανούς πρώην αγωνιζόμενους, τον Martin Wimmer και τον Ralf Waldman, έναντι ποσού που υπολογίζεται στα 4-5 εκατομμύρια €. Ευχόμαστε ολόψυχα καλή δύναμη…

H-D Trucks

Απ' ότι φαίνεται το πρώτο της βήμα στα τετράτροχα άνοιξε την όρεξη της H-D για ακόμα περισσότερους τροχούς στο δρόμο.

Έτσι, μετά το pick up Harley-Davidson Ford F-150, ακολουθεί κάτι που αυτή τη φορά θα χωράει μια Harley στο πίσω μέρος. Κάτι μικρό και πρακτικό – το International LoneStar Harley-Davidson Special Edition πρέπει να χωράει με άνεση καμιά ντουζίνα Dyna Glide, καθώς και το F-150.

Μόλις 250 από τα φορτηγά με τα λογότυπα της Harley θα κυκλοφορήσουν μέσα στο 2009, φυσικά με κρεβάτια, με την παραγωγή να ξεκινάει τον Ιούνιο. Η αλήθεια είναι ότι είναι λιγάκι τσιμπημένο, στις 155,000$, αλλά αν αυτά σας φαίνονται λίγα, μπορείτε πάντα να ανοίξετε τον κατάλογο των ειδικών αξεσουάρ – που θα ανεβάζουν την τιμή στη στρατόσφαιρα.

Όπως δήλωσε ο Ron Hutchinson, ένας από τους προέδρους της H-D, "Αυτό το φορτηγό αποπνέει την ελευθερία και το πνεύμα του ανοιχτού δρόμου." Μάλιστα.

Airpod

Αν η ιδέα ενός τρίκυκλου που πετάει σας φαίνεται ακραία, τι θα λέγατε για ένα που κινείται με αέρα κοπανιστό;

Το MDI Airpod χρησιμοποιεί κινητήρα με συμπιεσμένο αέρα (εντάξει, δεν είναι κοπανιστός) για να κινήσει τα 220 κιλά του οχήματος, παρέα με 3 ενήλικες και 1 παιδί, εκπέμποντας απολύτως μηδενικούς ρύπους. Ομολογουμένως, δεν εντυπωσιάζει με τις επιδόσεις του, με 70km τελική από τους 5,5 ίππους του κινητήρα, αλλά η αυτονομία των 220 χιλιομέτρων είναι κάθε άλλο παρά αδιάφορη – ειδικά από τη στιγμή που το γέμισμα της κατασκευασμένης από Carbon δεξαμενής αέρα των 175 λίτρων παίρνει μόλις 1,5 λεπτό αν χρησιμοποιηθεί η ειδική συσκευή, ή 4 περίπου ώρες με μια απλή πρίζα που γεμίζει το δοχείο με το συμπιεστή που διαθέτει το Airpod.

Το Airpod είναι το πρώτο από τα μοντέλα της MDI που θα μπει σε παραγωγή, ενώ σύντομα θα αρχίσει η χρήση του από το δήμο του Παρισιού. Στους υποστηρικτές της MDI είναι και η Ινδική TATA Motors (που μεταξύ άλλων έχει παρουσιάσει το Nano των 2,500€ και έχει αγοράσει τη Jaguar και τη Land Rover), που βλέπει τη λύση του αέρα ως βιώσιμη εναλλακτική στα ηλεκτρικά οχήματα. Το δε κόστος χρήσης υπολογίζεται στο 0,5€ ανά 100 χιλιόμετρα...

Back to Italy

Η Husqvarna, που πέρασε από τα χέρια του Castiglioni σε αυτά της BMW το 2007, πρόκειται να μετακομίσει για τα καλά στην Ιταλία.

Η BMW αποφάσισε να ενοποιήσει όλες τις δραστηριότητες και τα τμήματα της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων έρευνας και εξέλιξης, σχεδίασης καθώς και το αγωνιστικό τμήμα, υπό τη στέγη των υπαρχόντων εγκαταστάσεων της Husqvarna στο Varese. Έτσι, η Βαυαρική εταιρεία ελπίζει να λύσει τα προβλήματα με τον ποιοτικό έλεγχο, καθώς και με τη ροή των προμηθευτών. Παρότι η Husqvarna κατάφερε να πουλήσει μόλις 12,000 μοτοσυκλέτες το 2007, με τα νούμερα του '08 προς το παρόν άγνωστα, η BMW προβλέπει μεγάλη αύξηση πωλήσεων στα επόμενα χρόνια, με το νέο εργοστάσιο να έχει δυνατότητα παραγωγής 40,000 μοτοσυκλετών το χρόνο. Και αν ούτε αυτό πετύχει, η Husqvarna θα συνεχίσει να προσφέρει τεχνογνωσία στη BMW για τα δικά της εκτός δρόμου μοντέλα.

Skybike

Η μοτοσυκλέτα δίνει ελευθερία, αλλά η Samson Motorworks πιστεύει ότι υπάρχουν ακόμα περιθώρια για βελτίωση.

Και δημιούργησε το Skybike. Το πρώτο μιας σειράς υβριδικών οχημάτων αέρος εδάφους που σκοπεύει να παρουσιάσει η εταιρεία, βρίσκεται αυτή τη στιγμή μόνο κλειδωμένο μέσα σε κάποιους σκληρούς δίσκους, αλλά το πλάνο έχει ενδιαφέρον. Διαθέσιμο για κατασκευή σε κιτ, διαθέτει εκτεινόμενα φτερά, έχοντας τη δυνατότητα να μετατραπεί κατά βούληση από αεροπλάνο σε τρίκυκλη μοτοσυκλέτα.

Με εκτιμώμενη τελική 150 χιλιομέτρων στο δρόμο και 225 στον αέρα, χρησιμοποιεί κινητήρα μοτοσυκλέτας, με αυτονομία 800 και 350 χιλιομέτρων αντίστοιχα.

Η λίστα του εξοπλισμού έχει απίστευτο γέλιο, με τη διθέσια αερομοτοσυκλέτα να διαθέτει κλιματισμό, cd player, ABS, οθόνη που αλλάζει από τα όργανα εδάφους στα όργανα αέρος αυτόματα, GPS και φυσικά αυτόματα εκτινασσόμενο αλεξίπτωτο. Για περισσότερες πληροφορίες και μια ματιά στα υπόλοιπα μοντέλα που σχεδιάζει η εταιρεία, πεταχτείτε μια βόλτα από το http://www.samsonmotorworks.com/.

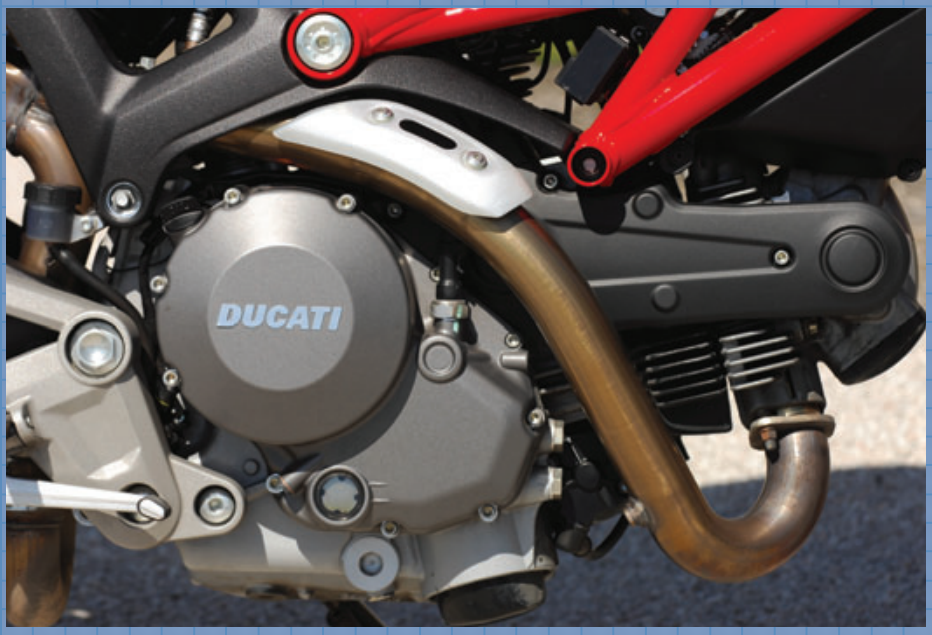
Ανάκληση 696

Η ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ ανακοινώνει ότι, με πρόσφατη Τεχνική Οδηγία της η εταιρεία Ducati καλεί όλες τις μοτοσυκλέτες Monster 696 παραγωγής 2008 για έλεγχο και ασφαλέστερη συγκράτηση της κεντρικής καλωδίωσης.

Σύμφωνα με τη Ducati, υπάρχει μικρή περίπτωση να ακουμπήσει σε πτερύγιο του κατακόρυφου κυλίνδρου, το τμήμα της κεντρικής καλωδίωσης που τροφοδοτεί το πίσω μέρος της μοτοσυκλέτας, επομένως να υπάρξουν προβλήματα στην λειτουργία των οπίσθιων φώτων και φλας (δεν υπάρχει σχετική αναφορά, ακόμα, στην Ελλάδα).

Με αυτή την Τεχνική Οδηγία, η Ducati παραγγέλλει την τοποθέτηση ενός ειδικού κολάρου στερέωσης καλωδίων ("ζιπάκι") σε συγκεκριμένο σημείο. Η οδηγία αφορά σε όλες τις Monster 696 με αριθμούς πλαισίου, από ZDMM500AA7B000001 μέχρι ZDMM500AA8B011639.

Οι ιδιοκτήτες των μοτοσυκλετών αυτών θα πρέπει να απευθυνθούν σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο συντήρησης Ducati για την διεκπεραίωση της ανάκλησης.



official moto wash & care
SMPRINIS
WASH&GO
ΜΕ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟ ΕΚΠΤΩΣΗ 10%
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
PERISTERAS
www.washandgo.gr
Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.:info@washandgo.gr

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) "Πάνος Μυλωνάς" και ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.) διοργάνωσαν την 1η Εβδομάδα για την Οδική Ασφάλεια από τις 20 έως τις 26 Μαρτίου 2009 αναλαμβάνοντας δράσεις πανελλαδικά.

Η πρωτοβουλία του Ινστιτούτου για την Ασφάλεια και τον Πολιτισμό στους Δρόμους ξεκίνησε με συνέντευξη τύπου στην Αίγλη Ζαππείου, όπου ανακοινώθηκαν οι κοινωνικοί εταίροι, οι οποίοι αναλαμβάνουν δράσεις για την Οδική Ασφάλεια στη χώρα μας.

Δράσεις πραγματοποιήθηκαν σε Αθήνα, Πάτρα, Θεσσαλονίκη, Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, Φλώρινα, Εύβοια, Αλεξανδρούπολη, Έδεσσα, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Κιλκίς, Κομοτηνή, Λήμνο, Ρέθυμνο, Ρόδο, Σέρρες, Χανιά και Χίο.

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων, εορτάστηκε στις 26 Μαρτίου 2009 και η "Ευρωπαϊκή Ημέρα Ευγένειας στο Δρόμο" παράλληλα με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Για την ημέρα αυτή απεστάλη έντυπο ενημερωτικό υλικό πανελλαδικά προκειμένου οι Έλληνες οδηγοί, οι οποίοι σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα είναι οι πιο επιθετικοί στην Ευρώπη, να γίνουν αποδέκτες της σημασίας του μηνύματος της Ευγένειας στο Δρόμο, η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο για την Ασφάλεια και τον Πολιτισμό στους Δρόμους μας.

Το Ι.Ο.ΑΣ. και ο Σ.Ε.Σ. προτίθενται να καθιερώσουν την Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας ως θεσμό που θα συμβάλλει στην ενημέρωση των πολιτών με στόχο την πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, που έχει εξελιχθεί σε μάστιγα για την κοινωνία μας.

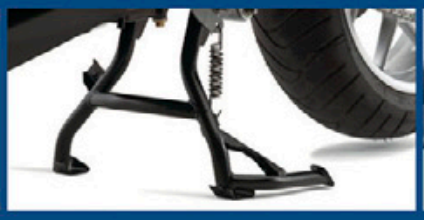
Περισσότερες πληροφορίες: 210-8620150, www.ioas.gr

Gold Wing Treffen

Από τις 30 Απριλίου έως τις 3 Μαΐου, το κάμπινγκ της Αγίας Τριάδας στη Θεσσαλονίκη θα φιλοξενήσει το πρώτο Gold Wing Treffen – ή σε πιο απλά Ελληνικά, την πρώτη επίσημη συνάντηση ιδιοκτητών και φίλων της Honda Gold Wing που λαμβάνει χώρα στην Ελλάδα.

Διοργανωμένο από το Kings Riders GWGR Club, το Gold Wing Treffen θα ανοίξει τις πύλες του την Πέμπτη με δωρεάν κρασί και μουσική, ενώ το πρόγραμμα των υπολοίπων ημερών περιλαμβάνει μεγάλα πάρτυ, ζωντανή μουσική, διαδρομές τοπικές αλλά και μεγαλύτερες στη Χαλκιδική, ψώνια, φαγητό και πολύ κέφι. Το εισιτήριο για τη διοργάνωση έχει οριστεί στα 20 ευρώ για αναβάτη και συνεπιβάτη αν είστε μέλη και 30 ευρώ για όσους δεν είναι, με δωρεάν αναμνηστικά μπλουζάκια και καπελάκια, ενώ η είσοδος για τους επισκέπτες έχει οριστεί στα 5 ευρώ. Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφτείτε την ιστοσελίδα του Kings Riders, κάνοντας κλικ στη σελίδα των club που ακολουθεί.

ΔΩΡΕΑΝ Γνήσια Αξεσουάρ Triumph αξίας **€1.200** / ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ, ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΤΑΝΤ, ΧΟΥΦΤΕΣ, ΕΞΑΤΜΙΣΗ SPORT



ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ: TRIUMPH UNITED DEALERS A.E. (Κ) Τ. 210-7770079, Τ. 210-9236003 • **ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΟΤΟ (Σ)** Τ. 210-9224543 • **ΚΟΝΤΗΣ ΣΑΚΗΣ (Σ)** Τ. 210-6437773 • **ΑΛΙΜΟΣ: TRIUMPH ΑΛΙΜΟΥ (Κ/Σ)** Τ. 210-9824821 • **ΠΕΙΡΑΙΑΣ: INTERMOTO ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ (Κ)** Τ. 210-4125116 • **ΚΑΛΑΜΟΒΡΑΚΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Σ)** Τ. 210-4113011 • **ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ: ΠΑΠΑΡΙΖΟΣ ΗΛΙΑΣ (Σ)** Τ. 210-5905295 • **ΒΟΛΟΣ: FAST GEAR - ΦΤΟΥΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ/Σ)** Τ. 2421-062775, Τ. 24210-84430 • **ΙΩΑΝΝΙΝΑ: 2 ΤΡΟΧΟΙ - ΣΑΡΑΤΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 26510-49088 • **ΚΑΛΑΜΑΤΑ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 27210-87954 • **ΚΕΡΚΥΡΑ: M&M STORE ΣΠ.ΜΑΝΑΤΟΣ - ΣΤ.ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣΟ.Ε. (Κ/Σ)** Τ. 26610-31456 • **ΚΡΗΤΗ: (ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΑΦΟΙ ΠΑΠΑΔΑΚΗ (Κ/Σ)** Τ. 2810-227519 • **(ΧΑΝΙΑ) MOTOMANIA - ΠΕΤΑΚΑΚΗΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 28210-70109 • **ΛΑΡΙΣΑ: EXTREME SHOP - ΤΣΙΟΥΡΗΣ ΚΩΣΤΑΣ (Κ/Σ)** Τ. 2410-612826 • **ΜΥΤΙΛΗΝΗ: MOTO STATION - ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ ΘΕΟΔ. (Κ/Σ)** Τ. 22510-46118 • **ΞΑΝΘΗ: MAINSTREET - ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 25410-21180 • **ΠΑΤΡΑ: ACTION BIKE - ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 2610-434320 • **ΦΕΛΟΥΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ (Σ)** Τ. 2610-994073 • **ΡΟΔΟΣ: ΛΥΡΙΟΥ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ/Σ)** Τ. 22410-78395 • **ΧΙΟΣ: ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ ΓΕΜΕΛΟΣ ΗΛ.-ΤΣΕΣΜΕΛΟΓΛΟΥ ΣΤΑΥΡ. (Κ/Σ)** Τ. 22710-41541

Εμπορικό κατάστημα. (Κ) Συνεργείο. (Σ)

- **Κεντρικά Γραφεία - Έκθεση - Συνεργείο:** Λ. Αμαρουσίου 46, Λυκόβρυση, Τηλ: 210 2849200, Fax: 210 2842226
- **Εμπορικό Κατάστημα & Συνεργείο:** Κων. Καραμανλή 149, Θεσ/νίκη, Τηλ: 2310 308811, Fax: 2310 308431

e-mail: triumph@eliofil.gr

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

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com/greece

first rides

Δύο δικύλινδρα, εντελώς διαφορετικά εκ πρώτης όψεως, μα με ένα κοινό σημείο: πάνω απ' όλα είναι ακριβά παιχνίδια

DURO

Aprilia SMV750 Dorsoduro

Παιχνίδι για μεγάλα παιδιά

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

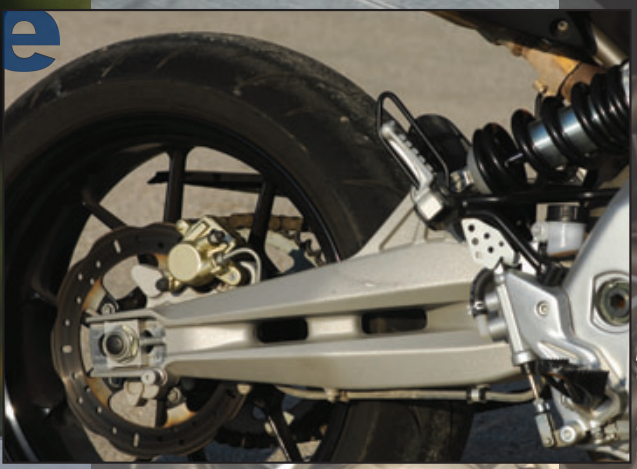
Αν εξαρχής το supermoto μας προέκυψε ως παιχνίδι, τώρα που κάποιοι σοφοί άνθρωποι μας φτιάχνουν μεγαλύτερα και ισχυρότερα SM έτοιμα από το εργοστάσιο τί άλλο να σκεφτούμε; Μεγάλο παιχνίδι, δηλαδή παιχνίδι για μεγάλα παιδιά

Μάσκα με προσωπικότητα, φως που αποδίδει ικανοποιητικά

Το κωλαράκι γράφει ιστορία

Προφόρτιση και στα δύο καλάμια, επαναφορά μόνο σε αυτό το αριστερό

Κορυφαίο φρένο που θα ζήλευαν σχεδόν όλες οι γιαπωνέζες του λίτρου – και όχι μόνο αυτές...



Ψαλίδι όμορφο, μακρύτερο από του Shiver, με απρόσεκτο φινίρισμα

Κομψό, μικρό και πλήρες. 'S' όπως Sport και αντίστοιχα 'T' και 'R' (όπου R το άκρως αντίθετο του Racing)

Η είσοδος της Aprilia στην δικύλινδρη κατηγορία των μεσαίων κυβικών έγινε με το Shiver 750, στο οποίο έκανε τα πρώτα του βήματα ένας ολοκαίνουργιος V2 90 μοιρών και 750 cc με νούμερα απόδοσης που μπορούν να κοιτάξουν (σχεδόν) στα ίσια μοτοσυκλέτες στην ανώτερη κατηγορία του λίτρου. Αυτό το μικρό διαμάντι της ιταλικής εταιρείας γρήγορα απετέλεσε τη βάση για το επόμενο βήμα, το αναμενόμενο SMV750 Dorsoduro. Δεν είναι να απορεί κανείς για τη στενότατη συγγένεια των δύο. Ουσιαστικά μιλάμε για ένα ξεκάθαρα modular πακέτο που πατά πάνω στον ίδιο κινητήρα και το ίδιο πλαίσιο, καθώς και μια μεγάλη σειρά κοινών εξαρτημάτων που απλά προσαρμόζονται στις λειτουργικές ανάγκες κατά περίπτωση.

Οι ουσιαστικές διαφορές στο στήσιμο του κινητήρα είναι λίγες, όπως για παράδειγμα η επιλογή δύο κοντύτερων σχέσεων για την πέμπτη και την έκτη στο Dorsoduro – το οποίο, κατά τον Ιταλό, δεν έχει ανάγκη τόσο πολύ την τελική ταχύτητα όσο τη ροπάτη λειτουργία εκεί ψηλά. Στον κινητήρα του θα βρούμε την τελευταία γενιά – δηλαδή τη... δεύτερη – του ηλεκτρονικού γκαζιού Ride by Wire παρέα με ένα πακετάκι τριών διαφορετικών χαρτών ανάφλεξης που μπορεί κανείς να επιλέξει ανά πάσα στιγμή για να προσαρμόσει την απόδοση του V2 σε συνθήκες Sport, Touring ή Rain, συστηματάκι που εύγλωττα η Aprilia αποκαλεί Tri Map.

Προφανώς η χαρτογράφηση του κινητήρα έχει προσαρμοστεί στις πιο ροπάτες ανάγκες του μεγάλου SM, όπου τα νούμερα της απόδοσης δεν έχουν αλλάξει αισθητά, απλά οι μέγιστες τιμές αποδίδονται ολίγον τι χαμηλότερα στην κλίμακα του στροφόμετρου. Μια ακόμη διαφορά εντοπίζουμε στη γεωμετρία της μοτοσυκλέτας, ήτοι στο μακρύτερο ψαλίδι και τις ψηλότερες αναρτήσεις.

Ήρθε η ώρα να πάμε βόλτα λοιπόν.

Τρεις στράτες έχει η ζωή

Ανεβαίνοντας στη σέλα του Dorsoduro έχεις την εντύπωση πως καβαλάς ένα μεγάλο μονοκύλινδρο. Κι αν τα 1,505mm του μεταξόνιου ή οι 26 μοίρες της γωνίας κάστερ δεν είναι καθόλου αταίριαστα νούμερα για ένα τυπικό μονοκύλινδρο SM, τα 186 στεγνά κιλά που δηλώνει η Aprilia εδώ μοιάζουν λες και είναι 136... Το αλουμινένιο τιμόνι που μοιράζεται με τα SXV φτιάχνει ατμόσφαιρα, η θέση οδήγησης μοιράζει τον χαρακτήρα της ιδανικά μεταξύ εργονομίας και μπαρουτιού και έρχεται το κουμπί της μίζας να ρίξει τη σπίθα – κυριολεκτικά και μεταφορικά.

Το έλεγε ο Δάλλας στο δεύτερο τεύχος του eBike πως "χρειάζονται μόλις πέντε στροφές για να παραδεχτείς πως η Aprilia ξέρει να φτιάχνει απολαυστικές μοτοσυκλέτες", εγώ θα προσέθετα πως δε χρειάζεται καμία στροφή για να το μυριστείς: αρκεί να ακούσεις το μοτέρ στο ρελαντί παίζοντας ελάχιστα με την ηλεκτρονική γκαζιέρα για να αρχίσεις να γουστάρεις. Για άλλη μια φορά η ιταλική σχολή παραδίδει μαθήματα ηχητικής πώρωσης.

Ξεκινώ με τον κινητήρα στον χάρτη Sport και από την αρχή δείχνει ροπάτος, αρπάζει απότομα επιταχύνοντας με τρέλα, παρέα δε με τον ενθουσιώδη ήχο του φτιάχνει διαθέσεις για

αγριάδες. Περνώντας στην Touring ρύθμιση η κατάσταση αλλάζει ελάχιστα, ουσιαστικά μοιάζει υπερβολικά πολύ με τη Sport, απλά είναι σαν κάποιος στις χαμηλές στροφές και μόνο να έχει λειάνει τις ακμές στις καμπύλες ιπποδύναμης και ροπής. Επί της ουσίας όμως η μοτοσυκλέτα επιταχύνει με τον ίδιο φρενήρη ρυθμό και σχεδόν πουθενά δε βλέπεις τη διαφορά ανάμεσα στους δύο αυτούς χάρτες.

Στην επιλογή Rain όμως η κατάσταση αλλάζει άρδην. Ξαφνικά λες και ο ένας κύλινδρος βγήκε εκτός λειτουργίας, η απόδοση του κινητήρα μεταμορφώνεται από ροπάτη σε νυσταλέα και ακόμη και η ρεπρίζ σε μια μεγάλη λεωφόρο μοιάζει με ζήτημα που σηκώνει συζήτηση. Προσωπικά δυσκολεύτηκα να τη συμπαθήσω – ναι, οδήγησα το Dorsoduro KAI σε βροχή – καθώς η μοτοσυκλέτα είναι ούτως ή άλλως εύκολη στον έλεγχο αρκεί να μην το παρακάνεις με το γκάζι, γεγονός που άπτεται 100% του δεξιού καρπού του αναβάτη. Παρόλα αυτά αντιλαμβάνομαι πως η εν λόγω χαρτογράφηση θα είναι χρήσιμη σε αναβάτες αρχάριους ή εν γένει όσους τρομάζουν με τα ενδεχόμενα παντιλίκια που σημαίνουν οι κάμποσοι ροπάτοι ίπποι σε συνθήκες ελλιπούς πρόσφυσης. Αλλά δεν πρέπει να ξεχνάμε πως στο τέλος αυτό που μετράει είναι ο έλεγχος του γκαζιού, δε χρειάζεσαι ντε και καλά έναν ήπιο χάρτη για να το πας σε ελληνικό δρόμο με βροχή, αλλά από τη στιγμή που υπάρχει κάποιος θα βρεθεί να το χρησιμοποιήσει. Καλύτερα να το ΄χεις και να μην το χρησιμοποιείς, παρά να σου λείψει, σωστά;

Στο τέλος αυτής της δοκιμής θα βρείτε δυναμομέτρηση της μοτοσυκλέτας. Αν και δεν το συνηθίζουμε στην ενότητα First Rides, κάνουμε την εξαίρεση εφόσον υπάρχει κάποιο στοιχείο που επιθυμούμε να μελετήσουμε, όπως η ύπαρξη διαφορετικών επιλογών χαρτογράφησης – θυμηθείτε το GSX-R600. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, λοιπόν, παρατηρούμε πως υπάρχουν μόνο δύο καμπύλες: οι Sport και Touring συμπίπτουν τόσο πολύ που δεν είχε κανένα οπτικό νόημα να απεικονιστούν χωριστά. Ένα άλλο στοιχείο που αξίζει να παρατηρήσουμε στα πραγματικά νούμερα απόδοσης στον τροχό είναι η σημαντική τους απόσταση από τις θεωρητικές τιμές. Όχι μόνο ως απόλυτες τιμές, όπου τα 2 kg.m ροπής είναι μια μεγάλη διαφορά, αλλά και ως προς το πού αποδίδονται αυτές. Για παράδειγμα, αν και θεωρητικά η Aprilia εντοπίζει τη μέγιστη ροπή στις 4,500, εμείς μετράμε περεταίρω αύξησή της και κορύφωση αρκετά ψηλότερα, τόσο με τους Sport/Touring χάρτες όσο και με τον Rain, στις 7,300/6,700 αντίστοιχα. Το γεγονός φυσικά δεν το στηλιτεύω ως αρνητικό, αφού όντως η ροπή φτάνει σε ένα τοπικό μέγιστο από νωρίς και η διατήρησή της σε ακόμη υψηλότερα επίπεδα από κει και πάνω μόνο κακό δεν κάνει…

Μαθήματα ζεϊμπέκικου

Όσα κυβικά καταφέρνει να "κρύψει" το νέο αυτό μοτέρ της Aprilia βγάζοντας αρκετή δύναμη με εκπληκτική γραμμικότητα ως και τις 9,000, άλλο τόσο απότομη είναι η πτώση πλησιάζοντας στην περιοχή της μέγιστης ιπποδύναμής του. Ουσιαστικά το παιχνίδι τελειώνει κάπως απότομα μετά τις 9,500 και από κει και μετά να είσαι έτοιμος για προειδοποιητικά λαμπάκια που σε ενημερώνουν

aprilia

πως πλησιάζεις τον κόφτη – αντί για την παραδοσιακή κόκκινη περιοχή του στροφόμετρου. Ως τότε, βέβαια, έχεις καταφέρει με έκτη στο κιβώτιο να ξεπεράσεις τα 210 km/h ποσόν ουδόλως αμελητέο – δοθέντος πως κάπου εκεί κοντά τελειώνουν και οι περισσότερες ανάλογες μοτοσυκλέτες των "πολλών" κυβικών – και, φυσικά, ποσόν που αποδεικνύεται υπέρ του δέοντος αρκετό για τις αεροδυναμικές ικανότητες του Dorsoduro. Κοινώς, πόση ώρα αντέχεις στη σέλα του με 200;

Ας δούμε λοιπόν τώρα ποιες είναι αυτές οι ικανότητες του νέου Aprilia. Λόγω μεγέθους, ζυγίσματος και αίσθησης βάρους η μοτοσυκλέτα είναι εξαιρετική στην καθημερινή μετακίνηση. Έχει και εργονομικά προσόντα: το τιμόνι κόβει αρκετά, η σέλα δεν είναι αρκετά ψηλή για να προβληματίσει τον περισσότερο κόσμο και η πρόσβαση στο έδαφος είναι ικανοποιητική, ο συνδυασμός ψεκασμός-ηλεκτρονικό γκάζι λειτουργεί πολύ καλά σε βαθμό που δεν αντιλαμβάνεσαι την απουσία της παραδοσιακής ντίζας στη γκαζιέρα. Η ροπή του είναι τουλάχιστον αρκετή για να σε βγάλει από κάθε δυσκολία χωρίς να πρέπει να χορεύεις κλακέτες με το λεβιέ ταχυτήτων, ο συμπλέκτης συνεργάζεται άριστα με το αριστερό χέρι, όλα δείχνουν καλά – και έτσι ακριβώς είναι.

Είναι βέβαια εξαρχής προφανές πως δεν αγόρασες το Dorsoduro για παπί. Πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα με κάμποσα άλογα και υποσχέσεις πως θα στρίβει και θα τρέχει. Έτσι ακριβώς είναι.

Το πραγματικό του σπίτι με κάθε βεβαιότητα εντοπίζεται στις απανταχού φιδίσιες διαδρομές όπου το παιχνίδι τελειωμό δεν έχει. Με μια τρίτη ή τετάρτη στο κιβώτιο μπορείς να λιώσεις στο στρίψιμο και τις πλαγιολισθήσεις σε μια επαρχιακή ανάβαση, έχοντας μονίμως άφθονο απόθεμα γκαζιού για τα περεταίρω. Το κιβώτιό του είναι άριστα στημένο για γρήγορες και ακριβείς αλλαγές, με κοντές διαδρομές, ιδανικό για να το σφαλιαρίζεις με δύο απανωτά κατεβάσματα και να στέλνεις τον πίσω τροχό για ζεϊμπεκιές. Οι αναρτήσεις του είναι ικανοποιητικότατες, το πιρούνι του διαβάζει αρκετά καλά το δρόμο και πληροφορεί επαρκώς, δεν είναι το κορυφαίο που υπάρχει στο ντουνιά, μα για την τιμή που πωλείται αυτή η μοτοσυκλέτα είναι σαφώς υπεράνω του αναμενόμενου. Διαθέτει μερικές ρυθμίσεις για το φέρεις στα μέτρα σου και συνεργάζεται με ένα σύστημα πέδησης που βρίσκεται πολλά σκαλιά πάνω από το οικονομικό του επίπεδο. Όντως, το ζευγαράκι των δίσκων μπροστά με τις ακτινικές τετραπίστονες απλά είναι εξαιρετικό από κάθε άποψη και νομίζω πως δε χρειάζεται περισσότερη ανάλυση επ' αυτού.

Τα πολλά και φτηνά ουδείς εμίσησε

Υπάρχει κάτι που δεν κάνει το Dorsoduro; Ναι, δυστυχώς. Είναι προφανές και μόνο κοιτώντας το πώς το ταξίδι δύσκολά μπαίνει στο μενού του. Για το φόρτωμα δε θα μιλήσω πολύ, είναι οπτικά εμφανές πως θα χρειαστούν μερικά after market έξοδα για βασικό εξοπλισμό φορτώματος, ξεκινώντας από τα απολύτως στοιχειώδη, όπως η σχάρα. Ο κινητήρας είναι το τελευταίο που μας απασχολεί εδώ, για την ακρίβεια δεν είναι καν θέμα προβληματισμού αφού μπορεί να κρατά άνετα υψηλές ταχύτητες με αρκετά λογική κατανάλωση, κάτω των

Θέση οδήγησης πολεμική, βολική και με όμορφη θέα

"κοινώς, πόση ώρα αντέχεις στη σέλα του με 200;"

Σέλα αδικαιολόγητα εντουράδικη και αυτοκόλλητα με τάσεις αυτονόμησης σε πανέμορφα οπίσθια...

Μπορεί αυτή η βάση να φωνάζει "ξεφορτώσου με" αλλά να δω μετά πώς θα ανοίγεις τη σέλα...

Τόση σκουριά σε 4,000 km εντός ελαχίστων μηνών... δυσάρεστο

Από τη στιγμή που ξεπέρασε τις παιδικές ασθένειες του ψεκασμού, η Aprilia χτύπησε διάνα με αυτόν τον κινητήρα

Ένα αλουμινένιο χυτό τμήμα δένει το σύμπαν: κινητήρα, πλαίσιο, υποπλαίσιο, ψαλίδι, αμορτισέρ

7.5 l/100 km, χωρίς καν να λαχανιάσει. Αυτό ήταν αναμενόμενο. Με το μικρό ρεζερβουάρ μην περιμένετε μεγάλες αυτονομίες, υπό φυσιολογικές συνθήκες βγάζει λιγότερα από 200 χιλιόμετρα μεταξύ ανεφοδιασμών, ενώ αν του πιεις λίγο το αίμα ταξιδεύοντας με καργαρισμένη τη γκαζιέρα τα νούμερα μικραίνουν κι άλλο. Και αυτό δε θα ενοχλήσει πάρα πολύ διότι θα χρειάζεσαι οπωσδήποτε στάση για να ξεπιαστείς…

Περί αεροδυναμικής ούτε λόγος να γίνεται, είσαι εκτεθειμένος στις ανελέητες ορέξεις του καιρού με όλο το κορμί και πρωτίστως τον κορμό του σώματος. Μετά είναι αυτή σέλα. Διερωτώμαι για ποιο λόγο έβαλαν μια τόσο σκληρή και άβολη σέλα σε μια τόσο υπέροχη μοτοσυκλέτα. Καταφέρνει να προκαλέσει πιασίματα στα μαλακά του σώματος μετά από πολύ λίγη ώρα πάνω της, ακόμη και σε διαδρομές εντός πόλης. Αυτό δεν αφορά μόνο τον αναβάτη μα και τον συνεπιβάτη, ο οποίος εκτός αυτού έχει και πολύ λίγο διαθέσιμο χώρο για να βολευτεί, άνευ οποιασδήποτε χειρολαβής ή άλλης στήριξης. Όπως είπε καλός μου φίλος στην πρώτη φορά του επί Dorsoduro, "ρε συ, αυτό δεν με θέλει πάνω του…"

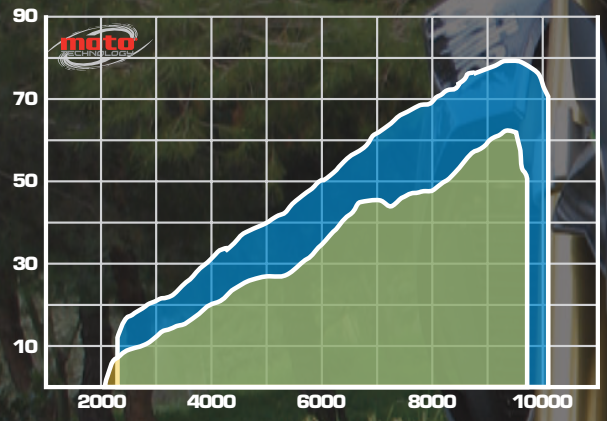
Και, μιας και πιάσαμε τα αρνητικά, ας γκρινιάξω και λίγο για το φινίρισμα. Βρίσκεται σαφώς κάτω από τα συνήθη επίπεδα που μας έχει καλομάθει η Aprilia, με τους λαιμούς των εξατμίσεων να έχουν σκουριάσει πριν καν προλάβει να γράψει 5,000 km στο πολυόργανο, τα αβερνίκωτα αυτοκόλλητα να απειλούν με πρόωρη αποχώρηση και το ψαλίδι να σημαδεύεται από σκασίματα στην εξωτερική του επίστρωση. Είναι κρίμα γιατί σκιάζουν μια εξαιρετικά λαμπερή εικόνα σε μια μοτοσυκλέτα που οδηγικά κέρδισε την καρδιά μου με το καλημέρα και είναι, αναμφίβολα, εντυπωσιακά όμορφη.

Στην τελική αυτό που μένει συνολικά είναι ένα θετικότατο συμπέρασμα. Με κάτι κέρματα πριν τα εννιά χιλιάρικα το SMV750 Dorsoduro μπαίνει δυναμικά σε μια κατηγορία που είναι πολύ της μόδας εσχάτως και στρογγυλοκάθεται σε μια 'υποκατηγορία' κυβισμού όπου προς το παρόν παίζει μπάλα μόνο του. Έτσι αποτελεί μοναδική επιλογή για όσους θέλουν το κάτι παραπάνω από το τυπικό μονοκύλινδρο μα δεν είναι διατεθειμένοι να σπρώξουν 11 και 12 (και βάλε) χιλιάρικα.

Από κει και πέρα, εξαρτάται τι ζητά ο καθένας. Αν θες ένα μικρό Caponord, ξέχνα το. Αν θες ένα πιο δυνατό και εύχρηστο SXV για πολιτική χρήση, έχεις βρει τον προορισμό σου. Ένα δικύλινδρο 750 SM με δύναμη και πραγματικές ικανότητες για παιχνίδι ουδείς εμίσησε… <<

ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

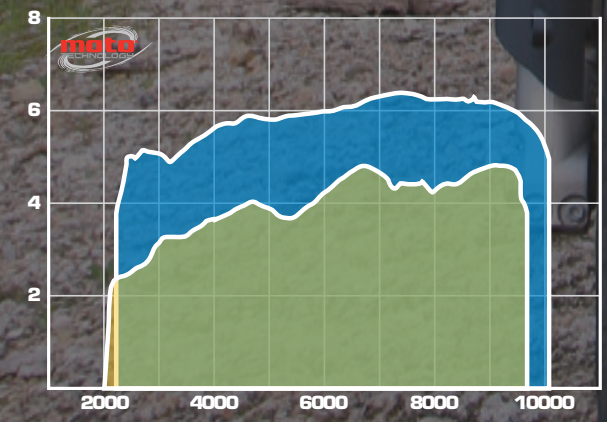
Χάρτης Sport (hp/rpm): 78.8 / 9,400
Χάρτης Rain (hp/rpm): 62.6 / 9,500



Το Dorsoduro 750, με αριθμό πλαισίου 2868 και 3,860km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 20C, υγρασία 12%, ατμοσφαιρική πίεση 993.9mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Χάρτης Sport (kg.m/rpm): : 6.4 / 7,300
Χάρτης Rain (kg.m/rpm): 4.8 / 6,700



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,216 mm
Πλάτος:	905 mm
Ύψος:	1,185 mm
Μεταξόνιο:	1,505 mm
Ύψος σέλας:	870 mm
Ρεζερβουάρ:	12 l
Βάρος κατασκευαστή:	186 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος δικύλινδρος V 90°, 2EEK, 4βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	92 x 56.4 mm
Χωρητικότητα:	750 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	92/8,750 hp/rpm
Ροπή:	8.4/4,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	160/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	160 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17"
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier, 120/70-ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm με ακτινικές δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.00 x 17"
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier, 180/55-ZR17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm με δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου

APRILIA SMV750 DORSODURO
PIAGGIO HELLAS A.E.
8,990€

VP2

AVON VP2 - Πέρα από τα συνηθισμένα

Υψηλές ταχύτητες, μεγάλες γωνίες κλίσης, συναρπαστική εμπειρία... στοιχεία που απαιτούν από τα ελαστικά οι σημερινές υπερ-σπορ μηχανές.
Γι' αυτό η AVON ανέπτυξε μια σειρά ελαστικών υψηλών και υπερ-υψηλών επιδόσεων για χρήση στο δρόμο και στην πίστα.
Σχεδιασμένα για στεγνό και βρεγμένο οδόστρωμα, αυτά είναι τα ελαστικά επιδόσεων νέας γενιάς.
Εάν λοιπόν αναζητάς ένα ελαστικό που θα αποδίδει και θα σου δώσει αυτοπεποίθηση, το VP2 είναι η απάντηση.

VP2 Supersport

VP2 Sport

VP2 Xtreme

Αποκλειστική Διάθεση Αντιπροσώπευση

AGRIPAN SA
Ορφέως 111, Αθήνα 118 55 (Ρουφ)
Τηλ.: 210 3485185 - 8, Fax: 210 3410080

Honda CBF 125

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

CBF Πόλης

Με 125 κυβικά σαφώς και δεν προορίζεται να γυρίσει τον πλανήτη δικάβαλο. Ώ της έκπληξης όμως, το μικρό CBF είναι πολύ πιο κοντά σε νοοτροπία με τα μεγαλύτερα αδελφάκια του απ' όσο το αντίστοιχο CBR

Αναλογικά τεράστια, πνίγει τον ήχο του μονοκύλινδρου, ικανοποιώντας τις προδιαγραφές

Μόνο CBF δε θυμίζει το μούτρο, παρά τις χαρακτηριστικές και ψεύτικες εισαγωγές αέρα κάτω από το φανάρι

Μικρές στο μάτι αλλά άνετες για δύο άτομα – αρκεί να μην βιάζονται

Ωδή στην απλότητα. Ένα ταχύμετρο και μια ένδειξη βενζίνης, παρέα με 4 λυχνίες

Με την επιτυχία των CBR και XR 125, δεν προξένησε καμιά ιδιαίτερη έκπληξη η παρουσίαση του νεώτερου μέλους της οικογενείας των CBF στα 125 κυβικά. Μια ματιά στα μίνι-CBR που κυκλοφορούν με το τσουβάλι στη χώρα μας εξηγεί άμεσα το γιατί: παρά τη σπορ εμφάνιση και ονομασία, η μερίδα του λέοντος στους αναβάτες των CBR δεν είναι οι τρελαμένοι πιτσιρικάδες που καλοβλέπουν το YZF-R125, αλλά μεγαλύτεροι σε ηλικία μοτοσυκλετιστές, που θέλουν τη σιγουριά του ονόματος της Honda για την ευκολία τους στην πόλη.

Σίγουρα είναι CBF;

Φαίνεται ότι κάποιος στις αποθήκες της Honda έσπασε το καλούπι, γιατί δε βρίσκουμε άλλο λόγο για να είναι το μικρό 125 τόσο διαφορετικό από τα "carbon copy" υπόλοιπα μέλη της οικογενείας. Τα χαρακτηριστικά διπλά φανάρια εμπρός έχουν δώσει τη θέση τους σε ένα κεντρικό, με ένα μπικίνι φαίρινγκ και μια μικρή ζελατίνα να δίνει υποσχέσεις προστασίας. Οι ψεύτικες εισαγωγές αέρα κάτω από το φανάρι βρίσκονται για να κάνουν τη σύνδεση με τα μεγαλύτερα CBF, ενώ η διχρωμία της ουράς δίνει ένα τόνο φινέτσας σε ένα σύνολο που μπορεί να μην κρύβει το μικρό κυβισμό του, αλλά δείχνει σαφώς πιο φρέσκο απ' το μεγαλύτερο και μόνο γυμνό CBF 250.

Με δεδομένο ότι το CBF τοποθετείται κάτω από το αντίστοιχο CBR, έπρεπε να γίνουν οικονομίες κλίμακας. Έτσι το πλαίσιο είναι κλασικό ατσάλινο με δύο αμορτισέρ πίσω, ενώ για πρώτη – και κατά πάσα πιθανότητα τελευταία – φορά ο κινητήρας ενός CBF έρχεται από το αντίστοιχου κυβισμού... XR. Αερόψυκτος, φυσικά μονοκύλινδρος και με ηλεκτρονικό ψεκασμό όπως προστάζουν οι καιροί, μπορεί να μη φέρνει νούμερα που φιγουράρουν στην κορυφή της κατηγορίας σε ιπποδύναμη και ροπή, αλλά προσφέρει οικονομία στη χρήση και κυρίως στην κατασκευή – κάτι που μεταφέρεται άμεσα και στην τιμή αγοράς.

Οικονομίες ξε-οικονομίες όμως, η Honda φρόντισε να εφοδιάσει το βενιαμίν της οικογενείας και με κεντρικό σταντ πέρα από το πλαϊνό, δίνοντας ένα πόντο στην ευκολία της συντήρησης.

Και, αν ανήκετε στην κατηγορία των ανθρώπων που ξεχνάει τι καβαλάει, η Honda σας έχει καλύψει. Το λογότυπο CBF 125 έχει κύρια θέση στα όργανα, πλαισιώνοντας ένα ταχύμετρο με ολικό και μερικό χιλιομετρητή, αναλογικούς όπως παλιά, μια μεγάλη ένδειξη βενζίνης και τέσσερα λαμπάκια.

Στενότης, αλλά όχι οικονομική

Όπως και στο αντίστοιχου κυβισμού CBR, η θέση οδήγησης είναι αρκετά διαφορετική απ' ό,τι περιμένεις. Κάθεσαι ψηλά, με τη μοτοσυκλέτα αναμενόμενα στενή ανάμεσα στα πόδια σου, αλλά το ψηλό και ανοιχτό τιμόνι δημιουργεί ένα σύνολο που θυμίζει περισσότερο μικρό εντουράκι παρά τυπική μοτοσυκλέτα δρόμου.

Ο μικρός μονοκύλινδρος παίρνει με το πρώτο πάτημα της μίζας, κρατώντας σταθερό ρελαντί, ο συμπλέκτης είναι βούτυρο και το 5άρι κιβώτιο θετικό, αν και δυσκολεύεται στα κατεβάσματα εν στάση.

Αντίθετα με ό,τι θα περίμενε κανείς κρίνοντας από τον κυβισμό του, το CBF αισθάνεται καλύτερα στις χαμηλομεσαίες στροφές, με ανέλπιστη ελαστικότητα που δίνει την αίσθηση μοτοσυκλέτας

μεγαλύτερου κυβισμού. Αν ξεκινήσεις γλυκά και το δουλεύεις λίγο πάνω από το ρελαντί απογοητεύεσαι, αλλά λίγο ψηλότερα ο μικρός αερόψυκτος ξυπνάει, επιτρέποντας στο CBF να κινείται με άνεση στο ρυθμό της κίνησης ή και λίγο πιο γρήγορα χωρίς ιδιαίτερο κόπο ή άγχος από τον αναβάτη. Οι κραδασμοί σε αυτό το φάσμα στροφών λάμπουν δια της απουσίας τους, ενώ χάρη στις προδιαγραφές το ψιθύρισμα που βγαίνει από την εξάτμιση βοηθάει στην ενίσχυση της ψευδαίσθησης "κανονική μοτοσυκλέτα".

Το κιβώτιο είναι σωστά κλιμακωμένο με σχετικά μακριές τις δύο πρώτες σχέσεις και τις υπόλοιπες κοντά μεταξύ τους, ώστε οι αλλαγές να σε φέρνουν στην καλή περιοχή του κινητήρα. Εκεί που η συνταγή χαλάει λιγάκι, είναι στις υψηλότερες στροφές, που λόγω της κλιμάκωσης που λέγαμε νωρίτερα αντιστοιχούν σε οτιδήποτε πάνω από τα 90 χιλιόμετρα στο κοντέρ. Εκεί, ο αερόψυκτος αρχίζει να ζορίζεται, κάτι που γίνεται αισθητό τόσο ηχητικά όσο και μέσω των κραδασμών που περνούν από τα μαρσπιέ, γαργαλώντας τις πατούσες του αναβάτη.

Θα περίμενε κανείς ότι μαζί με τους κραδασμούς θα έπεφτε αισθητά και η απόδοση, αλλά στον ανοιχτό δρόμο και τις ψηλές στροφές το CBF χτυπάει πάνω από τα αναμενόμενα. Διατηρεί εύκολα τα 100-110 στο κοντέρ σε ανοιχτά κομμάτια, ενώ με λίγη φόρα (ή κατηφόρα) η βελόνα του ταχυμέτρου θα περάσει ελαφρά τα 120, ταχύτητα την οποία μπορεί να διατηρεί εύκολα όσο δεν του ζητάς να ανέβει το Σινά, βάζοντας τα μικρά ταξιδάκια μέσα στο πακέτο των ικανοτήτων του. Και το εντυπωσιακότερο είναι ότι όλα αυτά γίνονται με μηδαμινή κατανάλωση, που μπορεί να μην έφτασε τα 600 χιλιόμετρα αυτονομίας που υποστηρίζει η Honda, αλλά ξεπερνά εύκολα τα 450 χιλιόμετρα – από 13 λίτρα ρεζερβουάρ!

Τα φρένα, που δεν εντυπωσιάζουν με την αίσθησή τους μέσα στην πόλη, δεν έχουν κανένα πρόβλημα να επιβραδύνουν το πανάλαφρο 125, αν και σε οριακά φρεναρίσματα νιώθεις το ισχνό πηρούνι των 30mm να στρεβλώνει, χωρίς όμως το Nylon ελαστικό να χάνει πρόσφυση – τα καλά του χαμηλού βάρους.

Αυτή είναι όμως η μόνη φορά που έρχονται στο προσκήνιο παράπονα από τις αναρτήσεις. Παρά τις ταπεινότερες δε γίνεται προδιαγραφές τους, καταφέρνουν να αποδίδουν άριστα, χάρη στη σφιχτή λειτουργία τους. Κρατούν το 125 σε τάξη και με δύο άτομα, ενώ οι τάσεις πλεύσης όταν στρίβεις στην τελική του, δίνουν απλά το στίγμα των ορίων της κατασκευής χωρίς να τρομάζουν.

Νέα τάξη πραγμάτων

Τα τεχνικά του σαφώς και δεν εντυπωσιάζουν, αλλά το CBF 125 διατηρεί τη φιλοσοφία των μεγαλύτερων μελών της οικογενείας, κάτι που δε μπορούν να καυχηθούν τα CBR και XR των ίδιων κυβικών. Με την αγορά να γκρινιάζει για την οικονομική στενότητα, μοτοσυκλέτες σαν το CBF γίνονται όλο και πιο ενδιαφέρουσες, καλύπτοντας τις ανάγκες του 90% της αγοράς – τουλάχιστον όλες εκτός από τη μούρη. Το μόνο αντικειμενικό μειονέκτημα, είναι οι ανύπαρκτοι αποθηκευτικοί χώροι – αν και προβλέπω τα μισά να εξοπλίζονται με μπαγκαζιέρες. Και το καλύτερο όπως πάντα για το τέλος. Η διαφορά του CBF με το σαφώς πιο μοντέρνο τεχνολογικά CBR του '09 ξεπερνάει τα 1000€, χωρίς όμως αντίστοιχη απόσταση σε απόδοση, ενώ παίρνει τη σκυτάλη σε πρακτικότητα και άνεση. Όχι και άσχημα για κάτι τόσο "ταπεινό"... <<

Δεν υστερεί τόσο σε απόδοση, όσο σε αίσθηση.

Πιο απλός δε γίνεται. Ευγενική δωρεά του XR 125, κινεί με περίσσια άνεση τα 128 κιλά του CBF

Δεν του φαίνεται, αλλά το στενό ντεπόζιτο χωράει 13 λίτρα, προσφέροντας τρελή αυτονομία. Πεταχτό φανάρι που θυμίζει λίγο το προηγούμενο Tuono, και αεροδυναμική χειρολαβή

ξεπερνά
εύκολα τα 450 χιλιόμετρα
– από 13 λίτρα
ρεζερβουάρ!

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,955 mm
Πλάτος:	760 mm
Ύψος:	1,110 mm
Μεταξόνιο:	1,270 mm
Ύψος σέλας:	792 mm
Βάρος κατασκευαστή:	128 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Αερόψυκτος μονοκύλινδρος διβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	52.4 x 57.8 mm
Χωρητικότητα:	124.7 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.2:1
Ισχύς:	11.3/8,000 hp/rpm
Ροπή:	1.14/6,250 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	115/30 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	87 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 3 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	TVS ATT750 80/100-17
Φρένο:	Ένας δίσκος 240 mm, πλευστή δαγκάνα Nissin δύο εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	TVS ATT750 100/90-17
Φρένο:	Ταμπούρο 130 mm
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	13 lt
Μέση κατανάλωση:	2,9lt/100 km
Μέση αυτονομία:	438 km

HONDA CBF 125
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
2,340€

HONDA

ΕΓΓΥΗΣΗ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ ΠΑΡΟΧΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ

Expo Center

ΚΟΤΕΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ HONDA

Honda CBR 1000RR Fireblade

Επιδότηση Αντιλλαγής 1500 €

Honda CBR 600RR Από 10.480 €

Honda CB 1000R Από 11.390 €

Honda CBF 1000 Από 8.900 €

Honda Varadero 1000 Τιμή Έκπληξη

Honda Transalp 700 7.620 €

Honda Silver Wing 600 Τιμή Έκπληξη

Honda SH 300R 5.480 €

Honda SH 150 3.400 €

Honda CBF 125 2.340 €

Honda CBR 125 3.250 €

Honda Innova 125 2.120 €

ΑΚΤΙΚΑ•ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΠΩΛΗΣΕΙΣ•SERVICE•ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ•ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΠΩΛΗΣΕΙΣ•SERVI

ΠΩΛΗΣΕΙΣ/SERVICE - ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ 394, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
ΤΗΛ.: 210.43.29.990, 210.43.21.328, FAX. 210.43.29.833
e-mail: info@expocenter.gr/ www.expocenter.gr

ΡΩΤΗΣΤΕ ΜΑΣ ΣΤΟ ☎
210.43.29.990

cover story

24 σελίδες γεμάτες ιστορίες από την έρημο της Ατακάμα και τα βουνά της Χιλής. Ο Βασίλης Ορφανός αφηγείται στο eBike τις καινούργιες του περιπέτειες μακριά από τη Σαχάρα

france 2
france 3
TOTA
LOCTITE
Personal
wyler
GENEVE
plus
SAMSUNG

επιμέλεια: Σπύρος Τσαντήλας, Κων/νος Δάλλας
φωτό: Βασίλης Ορφανός (Maindru Photo), αρχείο eBike

Όσα χωρούν σε λίγες λέξεις

Έχοντας συμμετάσχει στο 4ο του Dakar, ο Βασίλης Ορφανός περιγράφει τις εμπειρίες του και μας ταξιδεύει σε έναν κόσμο όπου ελάχιστοι μπορούν να μπουν: στην ψυχή του αναβάτη του δυσκολότερου αγώνα στον κόσμο. Μια εικόνα χίλιες λέξεις, λέει το ρητό, 15 ημερών εικόνες πόσες λέξεις άραγε θέλουν για να τις περιγράψουν;

Συναντηθήκαμε με το Βασίλη σύσσωμη η συντακτική τριάδα του eBike. Όλοι θέλαμε να τον γνωρίσουμε από κοντά. Παρών ήταν και ο Κώστας Κατσίγιαννης, γνωστός δημοσιογράφος του χώρου, προσωπικός φίλος του Βασίλη και υπεύθυνος του γραφείου Τύπου του όσο βρισκόταν στην άλλη άκρη του κόσμου για τον αγώνα. Χάρη στον Κώστα και τη Γεωργία Βορύλλα μπορούσαμε να έχουμε άμεση ενημέρωση για τον αγώνα του Βασίλη από την ιστοσελίδα www.vorfanos.gr.

eBike: Γεια σου Βασίλη και συγχαρητήρια.
Βασίλης Ορφανός: Ευχαριστώ πολύ.

eB: Πέντε θα τα κάνουμε τα Dakar;
BO: Να σου πω, θα προσπαθήσω. Δεν έχω απωθημένα, για μένα πολύ σημαντικό. Έχω απομυθοποιήσει πολλά πράγματα στη ζωή μου, δεν έχω να αποδείξω τίποτα σε κανένα. Δεν λέω όχι στο πέμπτο, αλλά θα πρέπει να υπάρχει βοήθεια, γιατί αυτό που έγινε φέτος πραγματικά δε γίνεται. Και το έκανα σε πείσμα όλων αυτών που έλεγαν "δεν γίνεται" - και στο λέω, δε θέλω να ξαναπάω έτσι. Δεν θέλω και δεν αξίζω να ξαναπάω έτσι γιατί μπορώ να ξανακερδίσω. Θέλω να ξανακερδίσω στο Dakar, μπορώ να το ξανακάνω. Και δεν στο λέω για να σου πω κάτι, το πιστεύω αυτό. Το πιστεύω και μπορώ να το κάνω.

Κώστας Κατσίγιαννης: Δύσκολο από οικονομικής πλευράς κυρίως, από υποστήριξη.

BO: Ναι, δε γίνεται. Και μια καλή μοτοσυκλέτα παιδιά. Έτρεξα με μια μοτοσυκλέτα μοντέλο επταετίας, καινούργια μεν γιατί της έκανα γενικό rebuild - είναι αυτή που έτρεξα το 2005 και τερμάτισα. Αλλά παιδιά...

eB: Έχει προχωρήσει η τεχνολογία.
BO: Όχι έχει προχωρήσει, είναι στον Άρη και εμείς συζητάμε ακόμα αν θα πάμε στη Σελήνη. Δε γίνεται. Βγάζει 35 άλογα και είναι αερόψυκτο 400αράκι, τίμιο μηχανάκι, ξέρω ότι δε θα με προδώσει, το ξέρω πολύ καλά - αλλά μέχρι εκεί. Και τη μέρα που έφτασα 62ος γενικής, για φανταστείτε το. Τι υπερπροσπάθεια κάνω εγώ για να κάνω αυτό το πράγμα με αυτό το μηχανάκι. Θέλω να κάνω τη ζωή μου πιο εύκολη με μια καλή μοτοσυκλέτα και να πάω αυτό που μπορώ να πάω. Με φρενάρει πλέον το μηχανάκι - και δεν το λέω σαν άλλοθι, είναι η πραγματικότητα. Στα 450, το πιο normal βγάζει 55 με 65 άλογα και εγώ έχω 35.

eB: 65 και βγάζει και Dakar, έτσι;
BO: Όχι, αλλάζεις κινητήρες. Όλοι οι ιδιώτες αλλάξανε τουλάχιστον μια φορά και οι εργοστασιακοί αλλάξανε έξι κινητήρες - κάτι που ίσως δεν το ξέρετε. Και φέτος μην ξεχνάτε ότι πάνω από τις μισές συμμετοχές στις μοτοσυκλέτες ήταν στα 450.

eB: Μα είναι πολύ καλός συνδυασμός.
BO: Για μένα είναι ιδανικός συνδυασμός και για τα κιλά που έχω. Αν ήμουν πιο μεγαλόσωμος αναβάτης θα ήθελα 690 - όχι πως δεν μπορώ να πάω ένα τέτοιο μηχανάκι, απλά εγώ πιστεύω ότι μπορώ να δώσω πολλά με το 450.

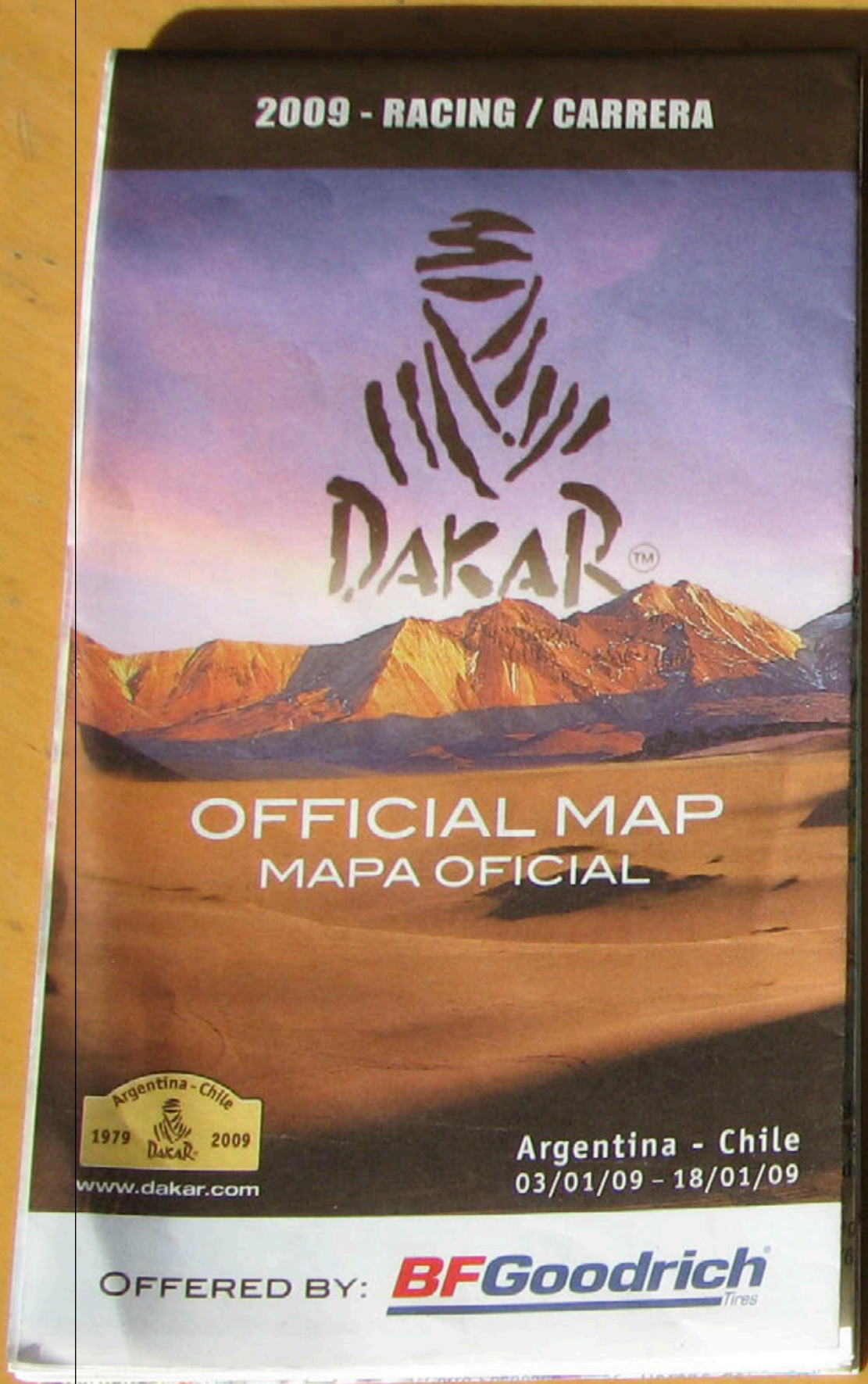
eB: As το πιάσουμε από την αρχή. Πες μας πρώτα απ' όλα τι έγινε με τη συμμετοχή του 2008 και τα χρήματα που είχατε δώσει πέρυσι.
BO: Ένα μεγάλο μέρος χάθηκε. Πέρυσι πήρα κάποια χρήματα από τη Honda Σαρακάκης για να νοικιάσω μοτοσυκλέτα και να έχω τεχνική υποστήριξη. Χάθηκε ένα μέρος από αυτά τα χρήματα γιατί η ομάδα έφτιαξε μηχανάκι και πλήρωσε τους προμηθευτές, δηλαδή όλη η αλυσίδα για να φτάσουμε στη Λισαβόνα, όλα είχαν πληρωθεί. Κάποια χρήματα μου τα επέστρεψαν πίσω. Όπως μου τα επέστρεψαν, τα επέστρεψα και εγώ πίσω στη Honda. Τη συμμετοχή την είχα πληρώσει από την τσέπη μου, 15,000 ευρώ. Τα λάστιχα, τα mousse, τα ανταλλακτικά και όλα αυτά τα είχα πληρώσει από την τσέπη μου.

eB: Και ο διοργανωτής τι είπε για του χρόνου;
BO: Ο διοργανωτής είπε: αν θέλεις σου δίνουμε τα λεφτά πίσω, αν θέλεις να τρέξεις το '09 τα κρατάμε. Ρωτάω πού θα γίνει του χρόνου; Αργεντινή - Χιλή, το ξέραμε από την αρχή. Εντάξει επειδή θα γίνει εκεί. Αν γινόταν ξανά στην Αφρική μπορεί να μην πήγαινα μετά από το φιάσκο του 2008. Δε θα πήγαινα γιατί έχω περάσει τη Σαχάρα τρεις φορές. Απ' όλες τις πλευρές. Και ανατολικά και δυτικά και νότια, παντού. Αλλά όταν έμαθα ότι θα γίνει Αργεντινή - Χιλή είπα ότι αυτή είναι μια νέα πρόκληση. Θα δω μέρη που αποκλείεται να τα δω ποτέ στη ζωή μου. Ακόμα και οι Αργεντινοί δεν πρόκειται να τα δουν ποτέ. Είναι δύσκολο, μόνο με το Dakar γίνεται αυτό, όπως και στην Αφρική. Τη Σαχάρα, τα μέρη από τα οποία έχω περάσει δεν μπορείς να τα δεις σαν ιδιώτης γιατί δεν περνάει. Έτσι λοιπόν τους λέω όχι, μη μου τα δώσετε πίσω. Κρατήστε τα και θα πάμε του χρόνου. Από εκεί ξεκινάει ένας άλλος Γολγοθάς, όχι τόσο της προπόνησης γιατί εγώ το κάνω με κέφι, το αγαπάω αυτό που κάνω, όσο αυτό που με κουράζει πάρα πολύ ψυχολογικά και είναι οι χορηγίες. Και αυτό επειδή δεν υπάρχει άνθρωπος. Αν υπήρχε άνθρωπος να κάνει αυτή τη δουλειά, σοβαρός, θα τον είχα ήδη. Δεν υπάρχει όμως και αναγκαστικά πρέπει να έχω αυτό που με φορτίζει ψυχικά και δεν θέλω να το κάνω.

eB: Εντάξει, δεν είναι και το πιο ωραίο πράγμα στον κόσμο να πηγαίνεις και να προσπαθείς να πείσεις ότι αξίζεις να πάρεις τα λεφτά τους.
BO: Εγώ πιστεύω ότι δεν ζητάω ελεημοσύνη.

eB: Ναι αλλά δεν το βλέπουν έτσι εδώ, δυστυχώς - όχι όλοι, οι περισσότεροι έτσι;
BO: Ναι, αλλά το ξεκαθαρίζω ότι, κύριοι, εγώ είμαι αυτός, πάω με πολύ καλό φάκελο, έχω κάνει αυτά και θέλω να ξανακάνω αυτό. Είναι όλες οι πόρτες ανοιχτές, αλλά πρέπει πάντα να ακούω αυτή την αιώνια δικαιολογία "ναι, του χρόνου ξέρετε, το μπάτζετ...".

106
www.dakar.com
SCOTT
WWW.VORFANOS.GR
ACERBIS
TOTAL
106


2009 - RACING / CARRERA
DAKAR
OFFICIAL MAP
MAPA OFICIAL
Argentina - Chile
1979 2009
www.dakar.com
Argentina - Chile
03/01/09 - 18/01/09
OFFERED BY:
BFGoodrich
Tires

ROADBOOK

Όταν ακούω αυτό μου σηκώνεται η τρίχα. Αλλά εντάξει, είμαστε συνηθισμένοι σε αυτό. Και για να είμαι ειλικρινής αν δεν υπήρχε ο Δημήτρης ο Κορρές – και λέω και το όνομά του δημόσια, αυτός δεν θέλει να το λέω, αλλά εγώ θα το λέω – ο αρχιτέκτονας, παλιός μου φίλος, συνεργάτης, εργοδότης, πείτε το όπως θέλετε, ένας από τους ανθρώπους που αγαπάω πολύ. Μου έδωσε ένα μέρος, όχι όλα, να πληρώσω τους μηχανικούς. Ακόμα τους χρωστάω κάποια χρήματα γιατί δεν είχα εγώ άλλα, απολύθηκα από την Aprilia 1η Νοέμβρη και την αποζημίωσή μου, αυτά τα λεφτά, τα έβαλα για να πληρώσω τους μηχανικούς. Εάν δεν το δεχόντουσαν (σ.σ. να πληρωθούν σε δόσεις), θα τους ρώταγα πόσα θέλουν να νοικιάσω το χώρο στο φορτηγό τους για να βάλω τα λάστιχά μου και τα κουτιά μου με τα ανταλλακτικά. Αυτό θα μου το κάνανε. Αλλά ήμουν έτοιμος ότι θα το φτιάχνω μόνος μου το μηχανάκι. Αυτό έγινε τελευταία στιγμή, πέντε μέρες πριν φύγω.

eB: Είπαμε, one man show, αλλά το παρακάνεις...

BO: Παιδιά δε γίνεται αλλιώς. Μη σας κάνει εντύπωση. Δε γίνεται αλλιώς. Πείτε μου εσείς πώς γίνεται να το κάνω. Υπήρχε όμως μια ομάδα από πίσω μου, με ανθρώπους που με στηρίζουν χρόνια, οι οποίοι είναι: Γιώργος Αρεάλης, ο προσωπικός μου γιατρός. Στέλλα Παπαδήμα και Γιώργος Παπαδήμας, οι γυμναστές μου. Σταύρος Τσίτουρας, ο προπονητής μου. Σάκης Παλάσκας, ο μηχανικός μου. Και δύο φίλοι στενοί, που με βοηθάνε και αντέχουν τις παραξενιές μου και τις φωνές μου, γιατί είμαι τελειομανής και ξέρεις... Έχω ένα πρόβλημα σε αυτό... Ο Κώστας ο Κατσίγιαννης και η Γεωργία η Βορύλλα που με βοήθησαν πολύ σε ό,τι αφορά τη δημοσιογραφική κάλυψη - είχα την πιο καλή ενημέρωση σε δελτία Τύπου. Maindru Photo, ο φωτογράφος που έστελνε τις φωτογραφίες που τις έπαιρναν τα παιδιά και κάθε μέρα είχατε μια με δύο φωτογραφίες για να υπάρχει εικόνα. Οι γονείς μου, που με "ανέχονται" παρότι τους φορτίζω πάρα πολύ ψυχικά όταν λείπω με αυτό το άγχος, "θα γυρίσει, δεν θα γυρίσει", τους χαιρετάω και δεν ξέρω αν θα τους ξαναδώ, να είμαστε ειλικρινείς. Λείπω ένα μήνα και βλέπω τη μάνα μου πιο γερασμένη όταν γυρνάω - και αυτό είναι το μόνο που δε συγχωρώ στον εαυτό μου αλλά γίνεται αναγκαστικά. M.C. Motor Import - παρεξηγημένος ο κύριος Κώστας αλλά είναι πραγματικά από αυτούς που συνεργαζόμαστε 11 χρόνια και από τους λίγους που ό,τι σου πουν το κάνουν. Μπορεί να μη σου πει πολλά, αλλά αυτά που θα σου πει θα τα κάνει – και επειδή είμαι και εγώ τέτοιος τύπος, το εκτιμώ. M.C. Motor Import λοιπόν, Arai, Acerbis, Scott, Dainese. Βαγγέλης Ηλιόπουλος, από την Pirelli. Multipower συμπληρώματα διατροφής, γιατί γι' αυτό το Dakar έκανα οκτώ μήνες προετοιμασία, κάθε μέρα, κάθε μέρα. Πριν τη δουλειά μια προπόνηση, δουλειά και μετά τη δουλειά η δεύτερη προπόνηση.

eB: Όχι απαραίτητα μηχανάκι;

BO: Μηχανάκι, ποδήλατο και γυμναστήριο. Omega transport and logistics μεταφορική, έστειλα τα πράγματά μου και πρώτα ο Θεός θα γυρίσουν με την ίδια εταιρεία. OTEsat Maritel, η εταιρεία με το δορυφορικό τηλέφωνο που εγώ είχα επικοινωνία κάθε μέρα με τον Αρεάλλη και με κάποιους ανθρώπους όταν χρειάστηκε μέσα στον αγώνα και στον τερματισμό. Columbia ορειβατικά είδη, χρειάζονται πάντα στο Dakar. Η 343 μοίρα, 115 πτέρυγα μάχης, είναι οι πιλότοι που μας πέταξαν με τα ελληνικά γεράκια. Θέλω να πιστεύω ότι είμαι ένα γεράκι πλέον και εγώ - γεράκι της ερήμου όμως. Πετάγαμε μαζί και ήταν η ψυχολογική μου ντόπα, να στο πω έτσι. Τα γεράκια τα δικά μας, οι πιλότοι μας, αυτοί μου έχουν δώσει την έγκριση να έχω τα σήματά τους, της μοίρας τους, πάνω στη μηχανή μου και πάνω στα ρούχα μου - οπότε για μένα είναι μια ηθική υποστήριξη. Τους ευχαριστώ γι' αυτό, ξέρω ότι με αγαπάνε και τους αγαπώ πολύ. Και πραγματικά όλους αυτούς τους ανώνυμους που μου στείλανε email χωρίς να με ξέρουν, χωρίς να τους ξέρω σε προσωπικό επίπεδο. Είναι αυτοί οι Έλληνες για τους οποίους εγώ θέλω να τρέχω - και γι΄ αυτούς σηκώνω την Ελληνική σημαία.

eB: Πάμε πάλι πίσω στο 2008. Φαντάζομαι στεναχωρήθηκες πολύ που ακυρώθηκε ο αγώνας.

BO: Για μένα, για να φτάσεις στην εκκίνηση – γιατί φτάσαμε στην εκκίνηση, έτσι; – έχουν γίνει όλα. Για μένα είναι σαν να έχω τρέξει σε αυτό τον αγώνα. Η προπόνηση έχει γίνει, η προετοιμασία έχει γίνει, όλα τα κόστη έχουν πληρωθεί. Μπροστά μας έχουμε ένα πολύ δύσκολο αγωνιστικό κομμάτι. Το ακόμα πιο δύσκολο για εμένα είναι να πρέπει να οργανώνω το Dakar από την Ελλάδα, μόνος μου. Είναι πιο δύσκολο από το αγωνιστικό κομμάτι, με φθείρει πιο πολύ το κομμάτι πριν το Dakar. Γι' αυτό και αφού έχω τελειώσει με όλες αυτές τις διαδικασίες τεχνικού ελέγχου, που είναι πολύ επίπονος και χρονοβόρος, με το που βάζω το μηχανάκι στο park ferme, πιστέψτε με, βγαίνει ένα δάκρυ από τα μάτια μου και πλέον "κλειδώνω" και λέω: "τώρα είναι η ευχαρίστησή σου". Ο αγώνας που είναι τόσο απάνθρωπος και σκληρός είναι η δική μου ευχαρίστηση γιατί για εμένα ο αγώνας είναι μέχρι να φτάσω εκεί.

eB: Φαντάζομαι πως ο αγώνας, αυτές οι 15 μέρες, σου δίνουν μια μεγάλη ηθική ικανοποίηση μέρα με τη μέρα που δεν φαντάζομαι ότι την έχεις όταν είσαι στην προετοιμασία;

BO: Όχι. Μέσα στον αγώνα δεν σκέφτομαι τίποτε άλλο, έχω "κλειδώσει".

eB: Εννοώ κλείνοντας τη μέρα σου.

BO: Όχι. Ποτέ. Μέσα στον αγώνα "κλειδώνω" πάντα βήμα-βήμα, ότι λέει ο Jordan. Δε δέχομαι την έλλειψη προσπάθειας και πάω βήμα-βήμα για τον στόχο μου. Ποτέ δεν κοιτάω τι κάνουν οι άλλοι, ποτέ δεν κοιτάω τι θέση είμαι. Στο πρώτο Dakar έδωσα τρομερή μάχη. Είχα δύο Γάλλους που με κυνηγούσαν και τους κυνηγούσα. Ο ένας ήταν μπροστά, ο άλλος πίσω και με το που τους πέρναγα ο ένας έκανε πλοήγηση, ο άλλος ξεκουραζόταν γιατί είναι πνευματικό το Dakar. Εγώ τα έκανα όλα μόνος μου και όταν τους πέρασα μέσα στην έρημο και είπα "εδώ είμαι και θα κερδίσω", μόνο τότε έβλεπα τη ράμπα του τερματισμού. Στα υπόλοιπα Dakar τη βλέπω τη ράμπα του τερματισμού αλλά βλέπω την κάθε μέρα ξεχωριστά, βήμα-βήμα.

Και γι' αυτό μετά από ένα σημείο δεν ξέρω τι μέρα είναι, δεν ξέρω τι ώρα είναι.

eB: Δεν ξέρεις πόσες μέρες σου μένουνε;
BO: Όχι, όχι, δεν ξέρω. Κλειδώνω, είμαι ρομπότ. Και συγκεντρώνομαι στο δρόμο, στην πλοήγηση, να μην έχω τίποτα, να μην πάθω τίποτα, να μην πάθει η μηχανή μου τίποτα και να κινηθώ όσο πιο γρήγορα μπορώ. Στις δύσκολες μέρες, η σκέψη μου είναι στο να κάνω την υπέρβαση και να τους περάσω εκεί μέσα - και αυτό πάντα το κάνω σε κάθε Dakar. Είμαι άλλος Βασίλης από αυτό που βλέπεις.

KK: Είναι άλλος Βασίλης και όταν έρχεται παιδιά. Ακόμα ξεχειλίζει αδρεναλίνη από τα αυτιά του! (γέλια)

eB: Φαντάζομαι αυτό είναι απαιτούμενο για οποιονδήποτε.
BO: Όχι, δεν είναι απαιτούμενο.

eB: Εσύ πως το βλέπεις; Δεν το θεωρείς απαραίτητο;
BO: Για εμένα είναι εγκεφαλικός αγώνας το Dakar.

eB: Δεν είσαι ο μόνος που το λέει αυτό.
BO: Σου λέω τι βιώνω εγώ. Τώρα για τους άλλους δεν μπορώ να μιλήσω. Μόνο με έναν άνθρωπο έχω ταυτιστεί, χωρίς παρεξήγηση, από αυτά που έχει πει, γιατί βιώνω τα ίδια. Ο Κούρος, ο μαραθωνοδρόμος, που λέει ότι το ανθρώπινο κορμί αντέχει ένα μαραθώνιο; Άντε κι ένα δεύτερο, να γίνουν 80κάτι τα χιλιόμετρα. Το ανθρώπινο κορμί έχει συγκεκριμένα όρια. Το μυαλό είναι αυτό που πάει το κορμί - και το Dakar είναι ο αγώνας που περνάς τα όριά σου πολλές φορές μέσα στην ίδια τη μέρα, δεν τα περνάς μια φορά μέσα σε όλο τον αγώνα, τα περνάς πολλές φορές μέσα στη μέρα. Θα σας πω ένα απλό παράδειγμα. Αθήνα - Buenos Aires είναι 10,000km με το αεροπλάνο, 14 ώρες και. Εγώ αυτή την απόσταση, για να καταλάβετε, την έκανα μέσα στην έρημο σε μια διάρκεια δύο εβδομάδων.

eB: 10,000 χιλιόμετρα, όλα μέσα - ειδικές, απλές...
BO: Ναι, αλλά οι ειδικές ήταν πάνω από 5,500km.

eB: Αυτό συμβαίνει σε όλα τα Dakar;
BO: Ναι, απλώς αυτό το Dakar ήταν πιο συμπιεσμένο. 15 μέρες δεν είχε ξαναγίνει. Κάναμε την ίδια απόσταση, όσα χιλιόμετρα κάναμε στην Αφρική στις 19, 18 ή 17 μέρες. Για βάλτο.

eB: Πάμε στο αγωνιστικό. Μαθαίνεις ότι θα γίνει ο αγώνας Αργεντινή - Χιλή. Φαντάζομαι αρχίζεις και ψάχνεις τι εδάφη θα περάσετε...
BO: Το υψόμετρο ήταν το μεγαλύτερο πρόβλημα τώρα.

eB: Από άποψη αναπνοής;
BO: Ναι, έλλειψη οξυγόνου, αλλά και πώς θα φτιάξω το μηχανάκι να δουλεύει σε τόσο μεγάλο υψόμετρο.

eB: Μέχρι τα πόσα μέτρα ανεβήκατε;
BO: 4,850.

eB: Το οποίο δεν υπάρχει στην Αφρική, έτσι;
BO: Υπάρχει στον Άτλαντα στο Μαρόκο αλλά όχι τόσο ψηλά. Και επίσης δεν έχουμε εμείς τόσο ψηλό βουνό στην Ελλάδα. Ο Όλυμπος είναι στα 2,919. Εγώ φτάνω στο 2,911.

eB: Και τι είδους προπόνηση έκανες για να προετοιμαστείς γι' αυτό;
BO: Το καλοκαίρι έκανα δύο βδομάδες ειδική προετοιμασία στον Όλυμπο σε μεγάλο υψόμετρο - παίζει ρόλο μετά στη φυσική κατάσταση. Μετά έβγαλα όλο το χειμώνα εδώ (σ.σ. Αθήνα), και δεκαπέντε μέρες πριν φύγω έκανα πάλι μια εξόρμηση στον Όλυμπο. Δε μπορούσα να κάνω κάτι άλλο εδώ.

eB: Κάνατε κατ' εκτίμηση τις ρυθμίσεις της μοτοσυκλέτας;
BO: Όχι, σε αυτά ήξερα, είχα πρόγραμμα.

eB: Ήσουν προετοιμασμένος σε αυτά και δεν αντιμετώπισες πρόβλημα, μηχανικά.
BO: Όχι, ποτέ.

eB: Φυσικά;
BO: Όχι, ούτε φυσικά. Το μόνο σε τέτοιο μεγάλο ύψος, επειδή έχει μεγάλη έλλειψη οξυγόνου, κάποια στιγμή υπολειτουργεί ο εγκέφαλος και έχεις την αίσθηση της νύστας. Υπνηλία.

eB: Αισθάνθηκες να έχεις πιο αργές αντιδράσεις; Τα αντανακλαστικά σου πως ήταν;
BO: Εγώ αισθανόμουν μια χαρά, οι αντιδράσεις μου ήταν μια χαρά – και θα σου πω πώς με γλιτώσανε τα αντανακλαστικά μου. Είμαι σε αυτό το ύψος και από στενό χωματόδρομο βγήκα σε λίγο πιο ανοιχτό πατημένο με ψιλό χαλίκι που γλιστράει. Στρίβω και εκείνη την ώρα που στρίβω έκλεισαν τα μάτια μου.

eB: Απροειδοποίητα;
BO: Δεν έχει προειδοποίηση σε κάτι τέτοια. Είχα μια νύστα αλλά το έλεγχα. Ξαφνικά όμως, έκλεισαν τα μάτια μου. Βγαίνω ευθεία, είχα 100-120km/h και λέω, ξέρεις, με το που ξυπνάω έχω ήδη βγει. Αυτό όμως που με γλίτωσε είναι ότι κράτησα το γκάζι ανοιχτό. Και το κράτησα τέρμα, ενστικτωδώς βγήκε αυτό γιατί το μυαλό δεν ξεχνάει και το μυαλό είναι αυτό που κατευθύνει το κορμί. Επειδή λοιπόν έσπρωχνε πάντα ο πίσω τροχός, μάγκωσε, ίσιωσα και βγήκα. Και εγώ έχω κι ένα άλλο - δε σταματάω πουθενά. Οπότε προσπάθησα να βγάλω όλο αυτό το πράγμα - ανεβήκαμε από τα 2,300m σχεδόν στα 5,000 και μετά ξανακατεβήκαμε μέχρι πάλι τα 2 κάτι. Αυτό προσπάθησα να το κάνω όσο πιο γρήγορα μπορώ. Η μοναδική μου στάση ήταν στα σύνορα Χιλής - Αργεντινής για να δείξω το διαβατήριό μου.

ACERBIS
Argentina-Chile
1979
2009
DAKAR
www.dakar.com
106
elf
SCOTT
ACERBIS
TOTAL
106

eB: Σε αυτό το μεγάλο υψόμετρο, οι υπόλοιποι πως τα πήγαν;
BO: Είδα κόσμο να σταματάει και να κοιμάται - πολύς κόσμος.

eB: Θυμάσαι σε πόσο χρόνο ανεβήκατε από τα 2 τόσα στα 4,800m;
BO: Πώς δεν θυμάμαι, σε λιγότερο από μια ώρα.

eB: Πώς ήταν εκεί πάνω;
BO: Μαγικά. Αυτά τα δύο περάσματα των Άνδεων ήταν για μένα όλο το Dakar. Επειδή έχω περάσει τη Σαχάρα τρεις φορές και είναι νούμερο ένα, είναι μαγική - όχι ότι δεν εντυπωσιάστηκα από την Ατακάμα, μου άρεσε αλλά δεν είναι Σαχάρα. Αυτό που με εντυπωσίασε πραγματικά είναι το υψόμετρο και τα μέρη από τα οποία περάσαμε.

eB: Πάμε στην αρχή του αγώνα. Φτάνεις εκεί, πρώτη φορά, ούτε που το έχεις ξαναδεί το μέρος. Τί σου δίνει η οργάνωση;
BO: Σου δίνει ό,τι σου δίνει σε κάθε Dakar. Ένα χάρτη και αυτό, το ευαγγέλιο. (Βγάζει ένα βιβλιαράκι από μια νάιλον σακούλα). Γράφει την κάθε μέρα, ανατολή ηλίου, δύση ηλίου, εκκίνηση πρώτης μοτοσυκλέτας, χιλιόμετρα ειδικών, χιλιόμετρα απλών. Αυτό είναι το ευαγγέλιο. Ξεφύλλισέ το από την αρχή μέχρι το τέλος και θα σου πω γιατί. Μέχρι να το ξεφυλλίσεις θα κουραστείς. Σκέψου να το τρέχεις. Στο λέω, το έκανα εγώ, πριν ξεκινήσω το έκανα μια έτσι να το δω όλο και πριν φτάσω στο τέλος είχα κουραστεί. Καλά λέω, άσε, αφού θα το δω...

eB: Αφού στην πορεία του Dakar θα το ανοίγεις.
BO: Κάθε μέρα - και ποτέ δεν κοίταξα τι έχει η επόμενη μέρα. Ποτέ.

eB: Δεν κάνεις πλοήγηση μόνο με αυτό όμως.
BO: Με αυτό δεν κάνεις πλοήγηση. Αυτό σου δείχνει, σου λέει πού είναι ο ανεφοδιασμός, πού είναι τα waypoints, αυτό είναι το ευαγγέλιο. Αυτό είναι όμως για την ώρα που φτιάχνεις το road book. Με το που τερματίζεις κάθε μέρα, σου δίνουν το road book της επόμενης. Μια μέρα πριν περάσουμε εμείς τη διαδρομή περνάει αυτοκίνητο της διοργάνωσης και καταγράφει, αν υπάρχουν, αλλαγές στο road book. Αν υπάρχουν αλλαγές, αυτές είναι γραμμένες – και σε αυτό τον αγώνα, σε σχέση με την Αφρική, φάνηκε μια αδυναμία της οργάνωσης. Συνήθως στην Αφρική αυτές οι αλλαγές ήταν 8 με 10, όλες τις μέρες του αγώνα. Στον αγώνα όμως της Αργεντινής, μας έδιναν πέντε με έξι σελίδες Α4 με αλλαγές κάθε μέρα - που αυτό εμένα μου λέει ότι χάσανε τον έλεγχο και ότι δεν έγινε η δουλειά σωστά. Στην Αφρική, αυτοί που έβγαζαν διαδρομές ήταν οι ίδιοι 25 χρόνια. Στην Αργεντινή, αυτοί το έκαναν πρώτη φορά - και άλλη πείρα έχεις να κάνεις αυτό το πράγμα 25 χρόνια και άλλη πρώτη φορά. Και μια μέρα που χάθηκα, ο λόγος ήταν αυτός, γιατί μας λένε από το 171 στο 200km. Βγάλανε 30 χιλιόμετρα αλλά δεν μας λέγανε αυτά τα 30 χιλιόμετρα πως θα βγούμε στο τέλος τους - γι' αυτό χάθηκα.

eB: Παρότι δεν έχω καμία σχέση με το όλο θέμα, σκέψου ότι φτάσατε μέχρι τη Λισαβόνα το 2008 και αυτοί οργάνωσαν Dakar σε άλλη χώρα το 2009. Ο ίδιος ο μήνας που θα τρέχατε το 2009 δεν υπήρχε για να κάνουν διερεύνηση - μόνο αν το είχανε κάνει πριν 2 χρόνια.
BO: Όχι, δεν το είχαν κάνει. Αυτό προέκυψε επειδή δημιουργήθηκε το πρόβλημα στην Αφρική - και πλέον δεν παρέχει ασφάλεια με όλα αυτά που έχουν γίνει. Για μένα η οργάνωση παίρνει μηδέν στην ασφάλεια. Κατ' αρχήν δεν δούλευε το Iritrack, η συσκευή διάσωσης. Γι' αυτό πέθανε ο Tierry Pascal - έμεινε τρεις μέρες αβοήθητος μέσα στην Αργεντινή. Αυτό δε γίνεται, για μένα η οργάνωση γι΄ αυτό θέλει εκτέλεση. Πρέπει αυτοί που είναι να πάνε σπίτια τους.

KK: Αυτό που λένε ότι βρήκαν νερό και φαγητό δίπλα του...

BO: Είναι τρίχες. Τότε θα ζούσε βρε παιδιά ο άνθρωπος.

eB: Δεν τους αφήνεις δηλαδή ένα περιθώριο επειδή ήταν καινούργιο το μέρος;
BO: Όχι, δεν τους αφήνω κανένα περιθώριο, ειδικά για την ασφάλεια και την ενημέρωση. Όχι μόνο εγώ, όλοι οι οδηγοί. Δε σου κάνει εντύπωση που βγήκε ο Carlos Sainz και ούρλιαζε;

KK: Κατά σύμπτωση έδειχνε το ελικόπτερο τον Sainz που ερχόταν. Κάνει μια στροφή για να τον κινηματογραφήσει καλύτερα και στο επόμενο πλάνο ήταν αναποδογυρισμένος σε ένα γκρεμό πέντε μέτρων και έχει βγει έξω, να ωρύεται. Τραυματίστηκε ο συνοδηγός του, έσπασε τον ώμο του, και άρχισε να χτυπιέται γιατί δεν υπήρχε στο road book αυτό το πράγμα. Κατεβαίνει ελικόπτερο με γιατρούς να τον βοηθήσουν και ξαφνικά ακούει ένα άλλο αυτοκίνητο να έρχεται, ένα Mitsubishi, και ανεβαίνει επάνω. Φρενάρει και τους πετάει τα χώματα από τα φρένα. Οι τροχοί του σταμάτησαν από το γκρεμό ούτε ένα μέτρο. Μετά πήγε ένας κάμεραμαν πάνω και τους έκανε νόημα "φύγετε από εδώ". Αυτά είναι τραγικά λάθη. Όπως έχει πει ο Vatanen, υπάρχουν άνθρωποι που είναι τόσο παθιασμένοι με το Dakar που ξεπουλάνε τα πάντα για να πάνε.

BO: Πουλάνε το σπίτι τους για να πάνε και κάποιοι, λέει, τους θεωρούν τρελούς. Και ο Vatanen λέει όχι, αυτό το είδος των ανθρώπων κάνει τον κόσμο να πάει παρακάτω. Αυτό το είδος των ανθρώπων έχουν το πνεύμα του Κολόμβου. Δεν ξέρω τι θα μου συμβεί, πηγαίνω στο άγνωστο – αλλά χάρη σε αυτούς έχουμε φως, τηλέφωνο. Είναι αυτός που βγήκε από τη σπηλιά και όταν έπεσε ο κεραυνός πήρε τη φωτιά. Είναι αυτός που βγήκε από τη σπηλιά και πήγε και κυνήγησε.

KK: Υπάρχουν πολλοί άνθρωποι στο Dakar, πέρα από τους εργοστασιακούς που παίρνουν εκατομμύρια από συμβόλαια...

ΒΟ: Είναι αυτοί που στηρίζουν τον αγώνα. Με δέκα εργοστασιακούς δεν γίνεται αγώνας.

ΚΚ: Και φαντάσου τώρα να έχεις ξεπουλήσει τη ζωή σου, να ρισκάρεις τα πάντα και ο άλλος να σε στέλνει στον γκρεμό.

ΒΟ: Και όχι μόνο αυτό, να μην δουλεύει το Iritrack.

ΚΚ: Ο άλλος πέθανε τσάμπα παιδιά. Παρασκηνιακά τώρα, ακούγονται διάφορα, ότι έχουν πλησιάσει την οικογένειά του οι οργανωτές και τους χώνουν λεφτά για να μην μιλήσουν...

ΒΟ: Ότι δίνουν μεγάλη αποζημίωση... Τι να πω, δεν ξέρω... Σε αυτό τον αγώνα ξεκινούσαμε δύο μοτοσυκλέτες ανά τριάντα δευτερόλεπτα. Με το που ξεκινούσες, αν ήσουν πιο γρήγορος, έπιανες τους προηγούμενους γιατί 30 δευτερόλεπτα δεν είναι μεγάλη απόσταση – και άντε προσπέρασε εσύ. Μέσα σε ομίχλη από σκόνη, να μη βλέπεις στα δύο μέτρα, να τρως όλο το μπουχό. Άντε πήγαινε εσύ. Και από πίσω να έρχονται τα αυτοκίνητα. Αυτές ήταν οι συνθήκες του αγώνα.

eB: Γιατί σας αμολούσαν ανά 30 δευτερόλεπτα;
ΒΟ: Γιατί είχε πολλές συμμετοχές. Αυτό είναι ένα άλλο πρόβλημα. Η οργάνωση είχε ρεκόρ συμμετοχών φέτος. Και σκέψου ότι από πίσω ακολουθούν τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά, που στις μεγάλες ειδικές – 600 και 700 χιλιόμετρα – εμείς σταματάμε για ανεφοδιασμό κάθε 250 χιλιόμετρα. Σε μια τέτοια ειδική σταμάτησα τρεις φορές. Ξέρεις τι είναι να αδειάζουν τα ρεζερβουάρ σου μπρος-πίσω και να τα ξαναγεμίζεις τρεις φορές μέσα στη μέρα; Ρεζερβουάρ που εγώ κουβαλάω 50 λίτρα;

eB: Πόσα χιλιόμετρα σε βγάζουν;
ΒΟ: 300, 350. Άκου τώρα.

eB: Σε περνάνε τα αυτοκίνητα εν τω μεταξύ.
ΒΟ: Όχι, εμείς σταματάμε μόνο για ανεφοδιασμό και έχουμε νεκρό χρόνο ένα τέταρτο. Τρεις ανεφοδιασμοί είναι 45 λεπτά, τρία επί δεκαπέντε. Τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά δεν σταματάνε γιατί έχουν τεράστια ρεζερβουάρ - πρέπει να βγάζουν πάνω από 1,000 χιλιόμετρα. Αυτοί όμως οι πρώτοι σε πιάνουν, αναγκαστικά σε πιάνουν.

eB: Με τι απόσταση φεύγει η τελευταία μοτοσυκλέτα από το πρώτο αυτοκίνητο;
ΒΟ: Ούτε μισή ώρα, η τελευταία. Αλλά τα αυτοκίνητα, αν είναι ανοιχτή η ειδική, πάνε πιο γρήγορα από τις μοτοσυκλέτες. Στα πιο κλειστά κομμάτια, έχει τύχει να πηγαίνω μαζί με αυτοκίνητο καλό - γιατί αν με πιάνουν, με πιάνουν συνήθως οι πρώτοι, δηλαδή Peterhansel, Sainz, αυτοί - μόνο αυτοί.

eB: Αν λοιπόν αυτός σε περάσει, άλλο πρόβλημα μετά.
ΒΟ: Όχι, δεν κατάλαβες. Αυτοί μέσα στον αγώνα το συγκεκριμένο πατήσανε πολύ κόσμο. Εγώ έχω ένα καθρέφτη, που συνήθως τον έχω για τον τεχνικό έλεγχο, γιατί πρέπει να έχει καθρέφτη η μηχανή και τον βγάζω μετά την Ευρώπη, δηλαδή είχα σκοπό μετά το Buenos Aires να το βγάλω. Σε αυτό τον αγώνα, όλες οι φωτογραφίες άμα δείτε, όλες τις μέρες, ο καθρέφτης είναι πάνω. Δεν τον έβγαλα γιατί είχα το νου μου - που αυτό είναι κακό, έτσι; Γιατί δε βλέπεις συνέχεια μπροστά. Πολύ στιγμιαία είχα πάντα το νου μου, αυτοί πάνε και με αναμμένα τα φώτα, αν προλάβω και, ξέρεις, το μάτι που εστιάζει γρήγορα... Έχουμε και μια συσκευή που χτυπάει, αλλά όταν χτυπήσει σε έχει ήδη πιάσει. Και υπήρξε κόσμος που τον χτυπήσανε.

eB: Κάτσε ρε Βασίλη, δεν τον βλέπει;
ΒΟ: Αυτοί παιδιά δεν αφήνουν το γκάζι από το πάτωμα, αυτό είναι το πρόβλημα – γιατί αν αφήσει αυτός το γκάζι από το πάτωμα είναι μείον 20 δευτερόλεπτα. Αν το κάνει αυτό και προσπεράσει μέσα στον αγώνα πενήντα, επί 20 δευτερόλεπτα, για βάλτο... Κατάλαβες τι σου είπα τώρα; Αυτός δεν αφήνει το γκάζι.

eB: Και η λογική είναι επιβιώνει ο δυνατός;
ΒΟ: Δεν υπάρχει λογική στο Dakar, είναι σαν το στρατό. Στην Αφρική το πρόβλημα δεν ήταν τόσο έντονο γιατί είχε πιο πολλή άπλα. Υπήρχε πρόβλημα αλλά όχι τόσο έντονο.

eB: Αυτός ο αγώνας είχε πιο μεικτό έδαφος;
ΒΟ: Ποικιλία υπάρχει και στην Αφρική. Ήταν άλλες οι ιδιαιτερότητές του. Η σκόνη. Και στην Αφρική υπάρχει σκόνη, αλλά... το να μην φυσάει. Στην Αφρική μπορεί να φύσαγε και να μην σε ενοχλούσε η σκόνη γιατί την έπαιρνε. Στην Αμερική ήταν πολύ λίγες οι μέρες που φύσαγε, ελάχιστες. Φανταστείτε να σας δώσω ένα μηχανάκι και να σας λέω κάθε μέρα να κάνετε Αθήνα - Αλεξανδρούπολη, με το προσωπικό σου μηχανάκι. Θες αυτοκίνητο; Άσε το μηχανάκι, αυτοκίνητο, να έχεις δίπλα τη μουσική σου, τον καφέ σου και να σου πω κάνε κάθε μέρα Αθήνα - Αλεξανδρούπολη, 850 χιλιόμετρα – μέσα σε ομίχλη όμως, που να μην βλέπεις στα δύο μέτρα.

eB: Και κάνε και χρόνο.
ΒΟ: Όχι, πήγαινε, άσε το χρόνο. Πήγαινε. Αλλά κάθε μέρα σε ομίχλη. Ποια μέρα θα μου πεις "να σου πω, πάρε και το αμάξι, πάρε και τα κλειδιά και άντε κόψε το σβέρκο σου". Ποιά μέρα θα μου το πεις; Θες να σου πω; Μάξιμουμ την τρίτη. Για φαντάσου, μπείτε σε αυτή τη διαδικασία...

eB: Και τι σε κρατάει εσένα και πας και την επόμενη μέρα;
ΒΟ: Μα δεν βλέπω την επόμενη μέρα, αυτό σου είπα στην αρχή.

eB: Ενδιάμεσα τι κάνεις;
ΒΟ: Έχεις πολλές δουλειές να κάνεις. Τελειώνει η ειδική αλλά δεν τελειώνει ο αγώνας. Έχεις μια απλή να πας που μερικές φορές είναι πιο επικίνδυνη από την ειδική - έχει και δημόσια κυκλοφορία, έχει και χώμα. Εκεί γίνονται πολλά

ACERBIS
WWW.VORFANOS.GR
106
TOTAL
106
CHALLENGE 75

ατυχήματα γιατί οι περισσότεροι χαλαρώνουν, σου λέει "τελείωσα", αφήνονται και άμα αφήσεις το μυαλό σου να πει ότι τελείωσες, έρχεται η πτώση. Το χτύπημα, δεν προσέχεις μια λακκούβα, μια πέτρα...

eB: Περίγραψέ μας μια ολόκληρη μέρα.
BO: Για μένα η μέρα δεν τελειώνει αν δε φτάσω στο μπιβουάκ. Το αγωνιστικό κομμάτι, ακόμα και στην απλή. Επειδή ο πατέρας μου ήταν μεταφορέας, έκανε μεταφορές, από μικρό παιδάκι που πήγαινα μαζί του θυμάμαι ότι δεν σταματούσε πουθενά. Και εγώ τον ρώταγα "μπαμπά γιατί δεν σταματάμε;" και μου έλεγε όσους έχουμε περάσει, αν σταματήσουμε θα τους ξαναβρούμε μπροστά μας. Και όχι μόνο αυτό, δεν σταματάμε γιατί χαλάμε τη μουαγιέν, τη μέση ωριαία - και δεν σταματάμε γιατί εμείς έχουμε φορτηγό και πρέπει να κυνηγάμε το χρόνο εμείς. Αυτό το έχω από μικρό παιδί. Στο Dakar το υιοθετώ πάντα. Σταματάω μόνο για καύσιμα, μπορεί και για κατούρημα να μη σταματήσω - τόση τρέλα έχω.

eB: Στις απλές είχες περιορισμούς ταχυτήτων;
BO: Το όριο που έχουν οι δρόμοι. Αλλά για σκέψου να πρέπει να κάνεις 600 χιλιόμετρα απλή - και έχεις κάνει μια ειδική, έτσι; Έχεις κάνει άλλη απλή το πρωί και πας...

eB: Τι μέσο όρο χιλιομέτρων κάνατε τη μέρα;
BO: Πάνω από 800.

eB: Υπάρχει κάποιο σημείο μέσα στην πορεία του αγώνα που νιώθεις ότι αρχίζεις να εξαντλείσαι;
BO: Έχει τύχει να κάνω ειδική 1,055 χιλιόμετρα, το 2004 στη Μαυριτανία - 22 ώρες πάνω στο μηχανάκι. Ξεκίνησα 2 τα ξημερώματα, νύχτα, μέσα στους αμμόλοφους και τερμάτισα 12 η ώρα το βράδυ την επόμενη μέρα. Εκείνη η μέρα που ξεκινήσαμε 180 μοτοσυκλέτες και φτάσαμε 40. Εγώ ήμουν 38ος γενικής, 3ος στα 450, πάλι με το ίδιο μηχανάκι, πίσω από τον Fretigne, εργοστασιακό αναβάτη της Yamaha και τον Mateo Gratsiani, KTM 450 εργοστασιακός - και πίσω ήτανε ο Βασίλης με το XR. Γιατί στο λέω αυτό; Την ώρα λοιπόν που έψαχνα τους μηχανικούς μου και δε μπορούσα να τους βρω, είχα τρελαθεί, ξυπνάει ο Meoni γιατί σταμάτησα κάπου εκεί κοντά στη σκηνή του, βλέπει ότι είμαι εγώ και επειδή με αγαπάει πολύ, έρχεται, με χτυπάει στην πλάτη και μου λέει "το ότι έφτασες εδώ σήμερα σαν ιδιώτης με αυτό το μηχανάκι, είσαι ήρωας". Γι' αυτό σου λέω, έχω απομυθοποιήσει πολλά πράγματα στη ζωή μου και τι να μου πουν.
Έτσι λοιπόν φτάνεις, τερματίζεις, σου δίνουν το road book της επόμενης μέρας, τσεκάρουν το GPS σου, τα waypoint ότι τα έχεις περάσει όλα και την ταχύτητα στα χωριά, εκεί που πρέπει να έχεις όριο 50km/h. Αφού τα πάρω όλα αυτά, εγώ πηγαίνω εκεί που είναι το κουτί με τα προσωπικά μου είδη, το sleeping bag μου, η σκηνή μου, όλα αυτά. Το ανοίγω, επί τόπου στήνω σκηνή και αρχίζω και γδύνομαι, να βγάλω τα ρούχα από πάνω μου. Παρότι δεν με ενοχλούν, εκείνη την ώρα αν μπορώ να τα βγάλω σε ένα δευτερόλεπτο, να τα πετάξω, τα βγάζω λοιπόν επειδή είναι ιδρωμένα, μουσκεμένα, ταλαιπωρημένα. Προσπαθώ να τα καθαρίσω εν τάχει - όταν λέω καθαρίσω εννοώ αν οι μπότες έχουν άμμο να τις αδειάσω, αν μπορώ να κάνω ένα τίναγμα στο μπουφάν να φύγει ένα τεράστιο σύννεφο σκόνης... Και όλα αυτά, αφού είναι η σκηνή στημένη, τα βάζω μέσα στη σκηνή, για να μη χάσω κάτι. Βγάζω τα ισοθερμικά μου εσώρουχα, ντύνομαι και προσπαθώ να πλύνω λίγο το πρόσωπό μου, να καθαριστώ με μωρομάντηλα όσο μπορώ γιατί δεν έχουμε αυτή την πολυτέλεια.

eB: Μονά τα έχεις όλα αυτά;
BO: Εκτός από μπότες, όλα τα άλλα τα έχω από διπλά μέχρι δεκαπλά.

eB: Καλά, μπλούζες και τέτοια...
BO: Όχι μπλούζες... Γυαλιά πάνω από 14 ζευγάρια, γάντια 14 ζευγάρια - όσες μέρες, τόσα γάντια. Κάλτσες το ίδιο, δύο μόνο μπουφάν και παντελόνια, γιατί έχουν άλλο όγκο αυτά και θέλω πολλά από αυτά που με φρεσκάρουν.

eB: Μπλούζες έχεις πολλές;
BO: Μπλούζες δεν έχω ποτέ, μόνο ισοθερμικές. Χειμωνιάτικες χοντρές, καλοκαιρινές ψιλές. Κράνη έχω δύο, μπότες έχω ένα ζευγάρι μόνο, δε χρειάζεται δεύτερο. Να σας πω κάτι, είμαι τόσο οργανωτικός σε αυτά, που όταν στο δεύτερο Dakar ο αντίπαλός μου, που έχασε, ο Γάλλος, έτυχε και είχα ανοίξει και έφτιαχνα το κουτί μου, στοίβαζα τα πράγματά μου με τάξη σε σακουλάκια αεροστεγή -είδατε το road book πως το είχα, είναι όλα μου τα πράγματα έτσι. Γραμμένα πάνω τι είναι τι, γιατί φαντάσου όταν έχει μια αμμοθύελλα δεν ξεχωρίζεις τι είναι γιατί γεμίζει το κουτί με άμμο. Όταν λοιπόν είδε που έφτιαχνα το κουτί μου για να βάλω τα πράγματα για το δεύτερο Dakar, ήρθε και μου είπε "τώρα κατάλαβα γιατί μας κέρδισες". Τον ρωτάω γιατί το λες αυτό; "Γιατί μου λέει δεν άφησες τίποτα στην τύχη."
Αφού τελειώσω με τα ρούχα λοιπόν, η πρώτη μου δουλειά μετά είναι να πάω το μηχανάκι στην ομάδα μου -εγώ προσπαθούσα να το πλένω όπου μπορούσα, και στην Αφρική και στην Αμερική ούτως ώστε να τους κάνω τη ζωή τους πιο εύκολη- να τσεκάρουμε μαζί τι θέλουμε να φτιάξουμε ή αν θέλω εγώ κάτι πιο ειδικό, και μετά ξεκινάω να φτιάχνω το road book που είναι μια πολύ δύσκολη, επίπονη, σημαντική δουλειά. Με ειδικούς μαρκαδόρους, τέσσερα χρώματα, κόκκινο για τα SOS και τα λοιπά, πάρα πολύ σημαντική δουλειά, που σε αυτό τον αγώνα μπορεί να μου έπαιρνε και τρεις ώρες...

eB: Καλά, δεν νυστάζεις εκείνη τη στιγμή; Δεν έχεις λιώσει;
BO: Όχι. Παιδιά, είσαι σε σπίντα, και είναι και το πρόβλημά μου – δε μπορώ να κοιμηθώ μετά. Κοιμάμαι μέσο όρο μια με δύο ώρες κάθε μέρα. Μετά λοιπόν, αφού τελειώσω με το road book, πάω στη μηχανή επειδή συνήθως παίρνει τόσες ώρες, αν δεν έχεις πρόβλημα από πτώση που εγώ δεν είχα καθόλου φέτος, δεν έπεσα πουθενά. Συνήθως είχαν τελειώσει, έπαιρνα το μηχανάκι, το τσεκάριζα, και το έπαιρνα μαζί μου δίπλα στη σκηνή μου. Και μετά φαγητό και ύπνο.

ARGENTINA - CHILE 2009
DAKAR
18 JANVIER 2009
Argentina - Chile
1979
2009
DAKAR

elf
SCOTT
Arai
SCOTT USA
WWW.VORFANOS.GR
MULTIPOWER
CHALLENGE 75
2 3 4
elf
TOT
10
Arai

eB: Στο τέλος της κάθε μέρας τι χρειαζόταν το μηχανάκι τυπικά;

ΒΟ: Φίλτρο αέρα, φίλτρο λαδιού, λάδια, κάθε μέρα - μπορούσαμε να τα αφήνουμε και δεύτερη μέρα, αλλά εγώ ήμουν κάθετος σε αυτό. Τέσσερις φορές μέσα στον αγώνα αλλάξαμε αλυσιδογράναζα, που είναι πολύ ειδικά για το Dakar.

ΚΚ: Θέλω να τονίσω λίγο από πόσο απλά πράγματα μπορεί να χάσεις ολόκληρο τον αγώνα.

ΒΟ: Με το o-ring!

ΚΚ: Πες το!

ΒΟ: Είναι ένα βράδυ, έχω τελειώσει το road book και πάω να πάρω το μηχανάκι γιατί πάντα του κάνω μια βόλτα. Το ζεσταίνω και το πάω μια βόλτα. Όταν λέω το ζεσταίνω, το βάζω μπροστά δηλαδή, πατάω το αμπραγιάζ να πάει λάδι στους δίσκους, περιμένω πέντε δευτερόλεπτα, βάζω ταχύτητα και φεύγω, κάνω δύο χιλιόμετρα. Αλλά εγώ, τώρα θα παρεξηγηθώ αλλά, το μηχανάκι είναι μια προέκταση του κορμιού μου πλέον, μου μιλάει - όχι μόνο το μηχανάκι το συγκεκριμένο, το μηχανάκι που καβαλάω είναι μια προέκταση του κορμιού μου, πόσο μάλλον αυτό γιατί με αυτό έχω κάνει όλη την περίμετρο της γης, 40,000 χιλιόμετρα μέσα στην έρημο. Εκείνο το βράδυ λοιπόν, την ώρα που πάω μετά το road book, βλέπω τον μηχανικό μου και κάνει αυτό το πράγμα, πρώτη φορά ε;

eB: Πρώτη φορά που τον πετυχαίνεις να το κάνει;

ΒΟ: Πρώτη φορά που το κάνει αυτός, γιατί μπορεί να φτιάχνω το road book αλλά ξέρω τι γίνεται.

eB: Και για να το κάνει κάτι δεν πάει καλά.

ΒΟ: Όχι, όχι, όλα καλά. "Εντάξει;", του λέω. Μπίλυ, μου λέει, είμαστε OK. Την άλλη μέρα, ευτυχώς που η απλή δεν ήταν μεγάλη. Και όπως φτάνω στο τελείωμα της απλής για να πάρω εκκίνηση, βλέπω στη μπότα μου στάμπα από λάδια. Δεν είναι δυνατόν λέω, κάνω έτσι και στο καπάκι του φίλτρου λαδιού, το o-ring είναι μασημένο. Και με πιάνει μια τρέλα εκείνη την ώρα, κλείνω ρουμπινέτα, δεν μιλάω, λέω το μαλάκα το βράδυ θα τον... Δεν έγινε τίποτα, απλώς εκεί είναι αυτό που λέμε, όλα πρέπει να τα κάνω εγώ. Δεν πρέπει να έχεις εμπιστοσύνη, όχι πως δεν το ξέρω, γι' αυτό και δεν το κάνω. Κλείνω λοιπόν τα ρουμπινέτα της βενζίνης για να μη χύνεται, το ρίχνω στο πλάι το μηχανάκι για να μη χυθούν τα λάδια, γιατί δεν θέλω να χάσω λάδια, το ξεβιδώνω και τι κάνω; Όπως είναι το o-ring στο κάτω σημείο έτσι, είναι σε μια κλωστή να κοπεί. Με πολύ ευλάβεια, το γυρνάω επάνω χωρίς να το βγάλω, βγάζω ένα ειδικό σουγιά που έχω, ένα πολυεργαλείο, και βγάζω μια μυτούλα λεπτή, το γυρνάω στο πάνω-πάνω σημείο που και πολύ λάδι δεν έχει αλλά και να γίνει κάτι, δεν χάνει από εκεί τόσο πολύ και ήμουν έτοιμος αν γίνει κάτι να το γεμίσω με την ειδική κόλλα δύο συστατικών. Παρόλα αυτά το γυρίζω στο πάνω σημείο και σιγά-σιγά, το πιέζω, το κουμπώνω, να καίει το μηχανάκι αλλά δε μασάω τίποτα. Το μηχανάκι αυτό μπορώ να στο λύσω όλο, να το δέσω. Για να εγκαταλείψω στο Dakar πρέπει να κοπεί ο στρόφαλος στη μέση. Να μη στα πολυλογώ, το φτιάχνω – αλλά αν αυτό δεν το είχα πάρει χαμπάρι και έμπαινα στην ειδική έτσι, εγώ πιστεύω ότι δε θα είχα τερματίσει. Θα είχε χάσει το λάδι και θα έσπαγε το μοτέρ - και αυτό το μοτέρ μόνο έτσι σπάει, όταν μείνει από λάδια. Και μετά… άντε τι θ' άκουγες μετά… εδώ τερματίζεις κι ακούς…

ΚΚ: Μια φορά με παίρνει τηλέφωνο στις 8 το πρωί, πετάχτηκα, σκέφτηκα κάτι έγινε με το Βασίλη για να με παίρνει τέτοια ώρα, την ξέρει τη διαφορά της ώρας. Είσαι καλά, τον ρώτησα, ναι λέει, τι ώρα είναι εκεί, 3. Γιατί δεν πας να κοιμηθείς; Κοιμήθηκα 2 ώρες εντάξει είμαι, εντάξει, αφού 4 ξεκινάμε… Το λέω και ανατριχιάζω, γιατί ξέρω πως ο Βασίλης δεν πρόκειται να εγκαταλείψει ποτέ, μόνο αν χτυπήσει. Δεν τον φοβάμαι αλλά ξέρεις στο Dakar παίζει μεγάλο ρόλο ο παράγοντας τύχη, υπάρχει κι η κακιά στιγμή…

ΒΟ: Δεν είναι τύχη, είναι να 'σαι λιγότερο άτυχος. Ατυχία θα σου συμβεί, δε γίνεται, θα σας τις πω τις ατυχίες μου, αλλά είναι να είσαι λιγότερο άτυχος.

ΚΚ: Μου λέει λοιπόν στο τηλέφωνο, φίλε είναι ο μοναδικός αγώνας που είδα δυο φορές το θάνατο. Είπα μια φορά πως αν εδώ εγκαταλείψω…

ΒΟ: Όχι, δεν είπα ποτέ "εγκαταλείψω", είπα αν κάτι γίνει και δε βγω θα πεθάνω εδώ. Να εγκαταλείψω δεν το 'πα ποτέ. Είχα παγιδευτεί σε μια έκταση γεμάτη πέτρες μεγάλες και θάμνους. Και κάκτοι. Κάκτοι όμως παιδιά με κάτι αγκάθια τόσα που με τρυπούσαν, περνούσαν τη μπότα – τη μοτοκρός τη μπότα ε; - και τις χούφτες. Στις χούφτες τα έχω αφήσει τα αγκάθια γιατί λέω δε θα με πιστεύουν… Τρυπούσε το πλαστικό το χοντρό και τραβούσα μετά με την πένσα να τα βγάλω και δεν έβγαιναν. Τα πόδια μου ήταν όλο πληγές κι αυτά έχουν δηλητήριο να ξέρεις. Έχω παγιδευτεί σε αυτό το μέρος με τους κάκτους λοιπόν και δε βγαίνει, δε βγαίνει. Στην άμμο δεν πας, κάθε 30 μέτρα κολλάει και λέω δε γίνεται, κάπως πρέπει να βγω. Δρόμος δεν υπάρχει, μόνο πέτρες και κάκτοι, όσο πιάνει το μάτι σου. Πηγαίνω με πρώτη, trial. Στο μεταξύ η μέρα είναι μεγάλη αλλά συνειδητοποιώ ότι η ώρα είναι έξι το απόγευμα κι έχω δύο με τρεις ώρες. Άμα πέσει κι ο ήλιος εκεί, είναι που είναι, άμα δε βλέπεις κιόλας είναι ακόμα πιο δύσκολο. Σκέφτομαι πρέπει να βγεις, γιατί αν δε βγεις θα πεθάνεις. Βρες τη λύση, κόψε το λαιμό σου, δεν ξέρω τι θα κάνεις, πρέπει να βγεις. Κι όπως πηγαίνω κοιτώ ψάχνοντας να βρω ένα σημείο αναφοράς, κάτι να δω και βλέπω στο πουθενά, ίσα που το διακρίνω, μια κεραία σαν αυτές της ραδιοφωνίας, χωρίς πιάτο, που είναι μόνο ένας στύλος ψηλός. Μπορεί να είναι πολλά χιλιόμετρα μακριά. Σκέφτομαι πως αφού έχει κάτι τέτοιο, θέλω να πιστεύω πως είναι κεραία, κάπως το φέρανε, δεν μπορεί να το έριξαν με ελικόπτερο. Κάτι θα υπάρχει, ένας δρόμος, κάτι. Και όντως βρήκα κάτι σαν δρόμο και γύρισα στην ειδική. Αλλά μέχρι να φτάσω εκεί, τρεις ώρες.

Άλλο σημείο που με ζόρισε πολύ. Μέσα στους αμμόλοφους, μια διαδρομή που δεν περνάει. Οι οργανωτές να ξέρετε, πάντα σε κάθε Dakar βάζουν κάποιες ειδικές να μη βγαίνουν. Να ξεσκαρτάρει ο κόσμος. Εκεί λοιπόν ήταν ένα πέρασμα σε αμμόλοφους, 670 km μόνο άμμος. Κι είναι ένα σημείο ρε παιδιά, να από δω που καθόμαστε ως εκείνο το πεύκο, πόσο είναι, 20 μέτρα, δεν είναι παραπάνω. Φαντάσου μια μπανιέρα λοιπόν κι είναι δύο ράμπες. Όπως έρχομαι μπαίνω εκεί, όμως αυτή η άμμος δε βγαίνει… Βουλιάζει, κατεβάζω, βουλιάζει κατεβάζω πάλι και τελικά φτάνω στην πρώτη και βουλιάζει. Έχω φτάσει στη μέση της ράμπας στην έξοδο κι έχω κολλήσει, έχει θαφτεί το μισό μηχανάκι. Και μιλάμε για μισό μέτρο τώρα να βγαίνεις. Πες μου τώρα πώς το βγάζεις; Το ξεθάβω, κατ' αρχήν. Το γυρνάω 180 μοίρες διασχίζω όλη τη μπανιέρα, ξανακολλάω, το ίδιο απ' την άλλη. Πόσες φορές λες; Έντεκα φορές το ίδιο. Κάθε φορά στο ίδιο σημείο… τέλος. Δε μπορούσε να πάρει φόρα το μηχανάκι. Το 400αράκι δεν έχει και δύναμη, τέλος. Πλέον έχω αφυδατωθεί και λέω 'εδώ είμαστε'. Έχω όμως πάντα αλάτια μαζί μου, είναι Isostar αλάτια από τη Γαλλία, δεν υπάρχουν εδώ. Μου έχει αδειάσει και το Camel Pack, παίρνω λίγο νερό από τη δεξαμενή παίρνω τέσσερα χαπάκια και το κάνει το κορμί ισότονο. Λέω "ή τώρα ή ποτέ". Πάω όμως στην απέναντι ράμπα από αυτή που έχω κολλήσει και σκάβω με τα χέρια και προσπαθώ να την κάνω λίγο πιο επίπεδη. Αυτό δε γίνεται σε πέντε λεπτά μέσα. Πάω στο μηχανάκι, το ρίχνω κάτω και προσπαθώ να το τραβήξω στην ανηφόρα της άλλης ράμπας για να πάρω όση πιο πολλή φόρα μπορώ. Σκέψου ένα μηχανάκι που ζυγίζει 200 κιλά να το τραβάς στην ανηφόρα πεσμένο. Δεν πάει όρθιο, οι ρόδες δε γυρνάνε. Πόσο το πήγα πίσω; Ενάμισι μέτρο, πέντε-πέντε πόντους. Θέλει υπερπροσπάθεια ε; Κι έχουν προηγηθεί όλα αυτά που σας έχω πει. Κι έχω κάνει και δέκα μπροσπίσω. Το σηκώνω και ξαναλέω 'τώρα ή ποτέ, αν δε βγεις τώρα δε θα βγεις ποτέ…' Αυτά τα λέω με το εαυτό μου όχι για να πω κάτι, αλλά προσπαθείς να πείσεις το μυαλό σου πως είναι μονόδρομος να το βγάλεις. Όχι πρέπει, το πρέπει δεν ισχύει, είναι μονόδρομος να το βγάλεις. Ήδη η κούραση μαζεύεται έτσι; Εκείνη την ώρα λοιπόν κουμπώνω δευτέρα, ανοίγω το γκάζι, τρέχω κι εγώ δίπλα, φώναζα 'γερά γερά γερά πάμε γερά' και βγήκα. Πήγα κάτω μάζεψα το κράνος, το είχα αφήσει κάτω. Αυτό το ενάμισι μέτρο φίλε, το κοιτάς τώρα και λες κοίτα μια μαλακία, ε αυτό το ενάμισι μέτρο και να μη μπορείς να βγεις.

KK: Κάτι τέτοιο δεν είχε πάθει ένας γνωστός αναβάτης;

BO: Ο Nani Roma. Εγκατέλειψε. Με εργοστασιακό Repsol και τα όλα του…

KK: Ναι, θυμάμαι κατά τύχη το έβλεπα στο Eurosport. Είχε πάει το ελικόπτερο από πάνω του και τον έπαιρνε. Είχε μπει μέσα σε ένα κρατήρα. Μπαίνει μέσα στη γούβα και δε μπορεί να βγει. Τον έβλεπα νευρικό στην αρχή, όσο ήταν ξεκούραστος. Προσπαθούσε μα δε μπορούσε να βγει. Αφήνει το μηχανάκι κάτω κι αρχίζει με τα πόδια, ψάχνει να βρει πέρασμα. Και τον βλέπω τον τύπο σα θηρίο, περνούσαν οι άλλοι από δίπλα, μιλάμε αυτός εδώ κι άλλοι περνούσαν από το χείλος του κρατήρα και τους βλέπει και τρελαίνεται.

BO: Παθαίνει αφυδάτωση και εγκαταλείπει. Ο Nani Roma ε; Τον πήραν οι γιατροί τέζα, από την υπερπροσπάθεια. Σε μια γούβα 15, 20 μέτρα. Δεν μπορείς εύκολα να το καταλάβεις από δω που καθόμαστε στον καναπέ. Από τη δεύτερη φορά που το κάνεις τα παίζεις. Ό,τι και να σου πω είναι λίγο για τι έζησα εγώ εκεί μέσα. Είναι η πραγματικότητα, δε στο λέω για εντυπώσεις. Γι' αυτό όταν φτάσεις το τέρμα είναι κάτι το ξεχωριστό.

eB: Τόση ώρα που ήσουν εκεί κανένας άλλος;

BO: Παιδιά, οι άλλοι περνάνε μα απλά τους ακούς, δεν τους βλέπεις. Είσαι μέσα στους αμμόλοφους.

eB: Βοήθεια παίζει;

BO: Δεν είναι αναγκαστικό. Μπορεί ο Sainz να μη σταματήσει, αν είσαι χτυπημένος ίσως σταματήσει. Αλλά οι μοτοσυκλετιστές θα σε βοηθήσουν. Σε αυτό ειδικά το Dakar οι οδηγοί των αυτοκινήτων και των φορτηγών μας είχαν για θεούς, γιατί ξέρανε από τη δυσκολία που είχαν αυτοί να φτάσουν πόσο πιο δύσκολο είναι για τη μηχανή να φτάσει στο τέρμα.

eB: Εσύ βοήθησες κανένα;

BO: Βέβαια, αρκετές φορές. Κι αυτό το κάνεις γιατί αύριο μπορεί να είσαι εσύ αυτός. Δεν μπορείς να τον αφήσεις εκεί τον άλλο. Λοιπόν, πρέπει να πούμε για τη μέρα με την ειδική. Γράφτηκαν κάποιες ανακρίβειες από κάποιο περιοδικό. Ότι εγώ δεν τερμάτισα μια μέρα την ειδική και ότι χατιρικά ξεκίνησα την επόμενη. Δεν υπάρχουν χατιρικά στο Dakar, άμα δεν τερματίσεις, δεν ξεκινάς. Αυτό το έγραψαν σε κάποιο περιοδικό, να το πούμε, το ΜΟΤΟ είναι.

eB: Ναι, αλλά αυτό κάπου το είδαν για να το γράψουν.

BO: Όχι παιδιά, κι αυτή είναι η πρώτη μας ένσταση. Δεν είχαν έναν αντιπρόσωπο εκεί κάτω να τους το πει. Ούτε ήταν κάποιος εκεί να το δει και να ξέρει τι έγινε. Εδώ είχα δύο ανθρώπους πίσω με καθημερινή ενημέρωση δελτία Τύπου, φωτογραφίες, τα πάντα. Δε μπορείς να γράφεις ανακρίβειες για να μειώσεις τη δική μου προσπάθεια. Αναφέρουν ότι δεν τερμάτισα μια μέρα, κάτι που δε συνέβη, όλες τις μέρες τερμάτισα. Κι ότι με έβαλαν μαζί με κάτι άλλους χατιρικά την άλλη μέρα. Μα οι οργανωτές να εγκαταλείψεις θέλουν, για να έχουν ένα λιγότερο στο κεφάλι τους την επόμενη μέρα. Αυτό είναι το ένα.
Το άλλο είναι μου έριξαν ποινή έξι ωρών για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας σε είκοσι σημεία! Πάμε μερικές μέρες πίσω. Το τελείωμα της μιας ειδικής, είναι η εκκίνηση της επόμενης μέρας. Η ημέρα όμως που τερματίζαμε, τα τελευταία 70 χιλιόμετρα δεν έβγαιναν, ήταν πολύ δύσκολα και ως αποτέλεσμα έμειναν το βράδυ μέσα στην έρημο πολλές μηχανές, αυτοκίνητα και φορτηγά. Όσοι φτάσαμε, την επόμενη μέρα πήγαμε στην εκκίνηση κανονικά. Μας διώχνανε κανονικά. Έλα όμως που δεν είχαν βγει οι άλλοι ακόμα από την ειδική. Κι ήταν 20 φορτηγά μέσα… πέστο εσύ βρε Κώστα.

KK: Τους λένε οι διοργανωτές, προσέξτε γιατί στα πρώτα 20-30 χιλιόμετρα συμπίπτουν με τη χτεσινή ειδική, αλλά έχετε το νου σας γιατί δεν έχουν τερματίσει κάποιοι άλλοι!

BO: Είκοσι φορτηγά είναι οι 'κάποιοι άλλοι', που έρχονται ανάποδα.

KK: Πέφτει που λέτε μια μουρμούρα και βγαίνει ο Βασίλης και τους λέει "ρε παιδιά είναι θέμα ασφάλειας". Δεν είναι ρε παιδιά φλατ, να τον δεις τον άλλο να έρχεται. Είναι μέσα στους αμμόλοφους και μπορεί να είναι ο άλλος από πίσω και να ανεβαίνει.

BO: Ή το ανάποδο, ο άλλος να κατεβαίνει κι εσύ να είσαι στο ανέβασμα, στη μέση. Δε μπορείς να κάνεις τίποτα. Σε πατάει; Δεν σταματάει με τίποτα, δε μπορεί. Σε πατάει.

KK: Είναι ο Βασίλης λοιπόν εκεί και ξεκινάει μια μουρμούρα.

BO: Είναι και η Μισέλ Μουτόν εκεί, από την Ομοσπονδία. Μου λέει, τι έγινε; Και της απαντώ, είναι απαράδεκτο αυτό, δε σέβονται την ασφάλειά μας. Σηκώνονται κι άλλοι αναβάτες εκεί κι είναι κι ένας γάλλος, ο Λουκ Πανιόν, ο γιος του αντιπροέδρου της Γαλλικής Ομοσπονδίας Μοτοσυκλέτας. Τον ξέρω χρόνια και με ξέρει. Του λέω, τι είναι αυτά; Και δε μιλάει κανένας; Και πάει και βουτάει τον αγωνιστικό διευθυντή Dakar, του λέει ντροπή σου, έρχεσαι δω και δε μας λες καλημέρα, δε μας κοιτάς στα μάτια και μας βάζεις να ξεκινήσουμε αντίθετα με 20 φορτηγά; Εγώ τους είχα πει. Ή περιμένουμε να τερματίσουν ή ακυρώστε αυτό το κομμάτι και βάλτε μας 20, 30 χιλιόμετρα μετά να πάρουμε εκκίνηση. Απλή λογική. Και αυτό έγινε. Περιμέναμε να τερματίσουν και μετά ξεκινήσαμε κανονικά. Μου λέει ο αλυτάρχης, ο οποίος πετάει με το ελικόπτερο και επιβλέπει την περιοχή, εντάξει μωρέ, το έχουμε δει, εντάξει πηγαίνει. Ωραία, του λέω, καβάλησε εσύ το μηχανάκι μου, μπαίνω εγώ στο ελικόπτερο και ραντεβού 30 χιλιόμετρα πιο κάτω. Φέρ' το εσύ μέχρι και εκεί και θα το πάρω και θα φύγω. Παιδιά το βούλωσε.

KK: Αυτό γίνεται τη μέρα που ο Βασίλης κάνει μια μεγάλη επίθεση. Είναι η μέρα που έχει περάσει 25 άτομα και το θυμάμαι γιατί εκείνη τη μέρα μας έπαιρναν άνθρωποι τηλέφωνο που παρακολουθούσαν τον αγώνα, άσχετοι άνθρωποι. Του ρίχνουν λοιπόν την ποινή και ξαφνικά βρίσκεται τελευταίος. Του ρίξανε έξι ώρες και οκτώ λεπτά ποινής γιατί, λέει, έκανε υπέρβαση του ορίου ταχύτητας σε 20 διαφορετικά σημεία. Όμως τα σημεία της ημέρας όπου υπήρχε όριο ταχύτητας ήταν τρία, τρία χωριά.

BO: Έτσι ήταν και την πρώτη μέρα. Είχε τρία σημεία με όριο τα 50 κι εγώ είχα υπέρβαση ένα χιλιόμετρο στο ένα, δύο στο δεύτερο και ένα στο τρίτο. Πήρα γι αυτό 18 λεπτά ποινής και 300 ευρώ πρόστιμο για κάθε μία υπέρβαση. Τα οποία και πλήρωσα και μετά θεώρησα ότι είναι πολύ άδικο. Πας με 50, το 'κλεισα το γκάζι αλλά έχει και πέτρες, έχει και λακκούβες ο δρόμος, δηλαδή στην προσπάθειά σου να δεις τι έχει για να μη βαρέσεις κάπου για λίγο δεν είδα το κοντέρ. Δεν το άνοιξα, απλά κάπου πήρε λίγη φόρα, πήγε 52, εντάξει. Μετά το έκοψα και πήγαινα με 30 γιατί λέω είναι κρίμα να κάνω τέτοια προσπάθεια στις ειδικές, να προσπερνώ μέσα στη σκόνη και εδώ να χάνω έτσι κοροϊδίστικα τα λεπτά. Τις υπόλοιπες μέρες μηδέν, μηδέν. Μέχρι εκείνο το σημείο. Πάω στο κοντρόλ και εκεί που τσεκάρουν ότι έχεις περάσει όλα τα σημεία ελέγχου μου βγάζουν ότι έχω 20 υπερβάσεις ορίου ταχύτητας, είκοσι! Με 100 km/h, 90 και 80! Και μένω βλάκας… Ή δε βλέπω εγώ καλά, βλέπω αστράκια, ή κάτι έχει γίνει. Είναι μια γυναίκα κριτής, πωπω, μου λέει, εδώ πρόβλημα. Κοίτα εδώ. Ναι, λέω, βλέπω, αυτά όλα που λέει εδώ δεν έχουν γίνει ποτέ. Δε γίνεται, μου λέει, το GPS δεν κάνει λάθος. Μα χρυσή μου, μια μέρα πριν, μηδέν, δυο μέρες πριν, μηδέν, τρεις μέρες πριν, μηδέν, σήμερα τι έγινε, τρελάθηκα; Δεν ξέρω τίποτα, μου λέει, φέρνει τον υπολογιστή, βάζει το βύσμα, παίρνει τα δεδομένα. Της λέω εγώ, αφού σήμερα τα σημεία ελέγχου ήταν τρία, εγώ πώς γίνεται να έχω 20; Δεν ξέρω, το GPS, δε μπορώ να ασχολούμαι με σένα – και με σπρώχνει στον ώμο. Έχω τερματίσει την ειδική, με έχει δέκα λεπτά στον ήλιο κι έχω αρχίσει και τρελαίνομαι, έτσι; Αφού με σπρώχνει την αρχίζω κι εγώ στα ελληνικά και κάνει μια αναφορά. Με φωνάζουν οι κριτές, πάω, τους λέω τα ίδια. Παίρνεις 6 ώρες ποινή και πας τελευταίος. Εγώ εκείνη την ώρα έχω τον αγώνα. Πρέπει να φτιάξω το road book μου, το μηχανάκι, ήδη δηλαδή έχω αρχίσει να καθυστερώ το πρόγραμμά μου. Βάλτε μου ό,τι θέλετε. Παρόλο που για μένα άλλο είναι να ξεκινάς 62 την ειδική που έχεις τερματίσει την προηγούμενη μέρα κι άλλο να ξεκινάς 150. Την επόμενη μέρα ξεκίνησα τελευταίος και πρέπει να περάσω τώρα… 70 άτομα; Γιατί εκείνη είναι η θέση μου μέχρι εκείνο το σημείο. Αυτά τα quad, να σου πω τι σκόνη βγάζει ένα quad; Πέρασέ τον! Φίλε δε γίνεται, πέρασέ τον σου λέω και πηγαίνει με 100 και παραπάνω, πέρασέ τον, δε γίνεται.
Τελικά σκέφτομαι ότι εγώ θέλω να τερματίσω και συνεχίζω γι' αυτό. Μετά από τρεις μέρες με φωνάζουν, με το που τερματίζω, έλα μαζί μου, κριτής. Χίλια πεντακόσια ευρώ πρόστιμο, μου λέει, κι αν δεν τα πληρώσεις σε βγάζουμε από τον αγώνα. Θα σας κάνω ένσταση λέω. Δε μπορείς, έχει τρεις μέρες προθεσμία. Μα εσείς δε μου είπατε τη μέρα που μου βάλατε ποινή πως έχει και 1,500 ευρώ πρόστιμο, μου το λέτε σήμερα. Όχι, λέει, δε μπορείτε να κάνετε ένσταση, έχουν περάσει οι τρεις μέρες. Με κοροϊδεύετε; Σας φαίνομαι για τραπεζίτης; Έχω έρθει να τρέξω, έχω κάνει κάποια χρήματα συνάλλαγμα για να βάλω βενζίνη όπου δε μας βάζετε, να πληρώσω τα διόδια όπου υπάρχουν και να πάρω ένα νερό κι ένα τοστ άμα πεινάσω. Πες μου τώρα τι θες. Εμείς θέλουμε 1,500 ευρώ. Ωραία, του λέω, αύριο το βράδυ θα στα φέρω. Λέει, σήμερα το βράδυ. Δεν τα 'χω. Θες να βγάλεις εκτός αγώνα, βγάλε με. Εγώ αύριο το πρωί θα πάω στην εκκίνηση. Εσύ να τρέχεις, να έχεις φάει το αγγούρι της ημέρας και έρχεται ο άλλος και σου λέει, μια είσαι μέσα, μια θα βγεις έξω.

KK: Εκεί φαίνεται πόσο δύσκολο είναι να είσαι μόνος σου, πώς την πατάς. Αν υπήρχε ένας άνθρωπος μαζί του θα ήταν αυτός εκεί…

TOTAL
106
PIRELLI
OMEGA
CHALLENGE 75
ACERBIS

706

ΒΟ: …να τρέχει τα διαδικαστικά κι άσε με μένα να φτιάξω το road book, το μηχανάκι, να φύγω εγώ στον αγώνα μου κι ο άλλος είναι εκεί να τους κυνηγά, να τους τρελάνει στις ενστάσεις, δε γίνεται να μη δικαιωθείς.

eB: Εσύ Βασίλη θεωρείς ότι ήταν προσωπικό ή απλά έγινε ένα μπέρδεμα με τη διοργάνωση;
ΒΟ: Ήταν οι τρεις ώρες καθυστέρηση του αγώνα. Ξεκίνησα τη μουρμούρα και αυτό λέω φταίει. Αλλά να σας πω κάτι; Ήταν για την ασφάλειά μας. Τους ρωτάω, πού πάνε αυτά τα λεφτά ρε μάγκες; Τα παίρνει η διοργάνωση ή η FIM; Για να ξέρω πού θα κάνω επιστολή μετά. Μου λένε η FIM. Φεύγω αμέσως και πάω και βρίσκω το διευθυντή αγωνιστικού. Του λέω με ξέρεις. Ναι λέει. Έχω αυτό κι αυτό το πρόβλημα. Πες μου τι κάνω. Λέει, μη δώσεις φράγκο. Λέω με εκβιάζουν. Και, ξέχασα να το πω, με βάζουν κι υπογράφω χαρτί οι κριτές πριν πάω σε αυτόν ότι, αν μέχρι αύριο το βράδυ ως τις εννιά η ώρα δε φέρεις τα λεφτά, την επόμενη δεν ξεκινάς. Εντάξει, τερματίζω την άλλη μέρα κι αρχίζω να ψάχνω να βρω λεφτά, από τους συναθλητές μου και φίλους μου. Έχω εγώ κάποια λεφτά, μα δε φτάνουν για τα 1,500. Μαζεύω τελικά 850 ευρώ, εικοσάρικα, δεκάρικα, τάληρα, έχω γίνει ταξιτζής. Κύριοι αυτά είναι τα λεφτά, μετρήστε τα. Τα μετράνε – επίτηδες να τους ταλαιπωρήσω κι εγώ λίγο. Μου λέει 850. Ναι, 850, αυτά είναι. Μα… Αυτά έχω, αυτά βρήκα. Αν θέλεις τα παίρνεις, αν δε θέλεις βγάλε με εκτός αγώνα. Τα υπόλοιπα; Τα υπόλοιπα του λέω, μόλις τερματίσουμε στο Buenos Aires θα τηλεφωνήσω στην Ελλάδα, σπίτι μου, να μου στείλουν κάποια χρήματα. Θα στα δώσω. Μου λέει, φτιάξε ένα χαρτί. Το κάνω, εγώ ο αθλητής νούμερο τάδε… έδωσα στον κριτή τάδε τόσα… και όταν φτάσουμε στον τερματισμό, στο scrutineering area θα του δώσω άλλα τόσα αλλιώς είμαι εκτός αγώνα, υπογραφή, ορίστε. Του λέω, απόδειξη; Δεν έχουμε απόδειξη. Του ξαναπαίρνω πίσω τα λεφτά! Χωρίς απόδειξη δε γίνεται. Μου λέει, από τη στιγμή που εμείς σε πιστεύουμε ότι θα μας φέρεις τα υπόλοιπα, κι εσύ πρέπει να μας πιστέψεις πως εκεί θα σου δώσουμε και απόδειξη. Απαντώ πως δεν είναι παράλογο ό,τι μου λες, αλλά φτιάξε μου κι εσύ ένα χαρτί. Ήθελα να έχω κάτι στα χέρια μου. Φτιάχνει ένα χαρτί, το 'χω ακόμα. Φεύγω από κει και πάω στον αγωνιστικό διευθυντή. Του τα λέω, μου λέει, τι έκανες, γιατί του τα 'δωσες. Ρε φίλε δε μπορώ να κάνω αλλιώς, με εκβιάζουν, τι θα έκανες δηλαδή εσύ; Καλά μου λέει, άστο και θα τα πούμε στο Buenos Aires. Συνεχίζω λοιπόν, τερματίζω και πάω και τον βρίσκω. Μου λέει δε δίνεις τίποτε άλλο και θα κοιτάξω να πάρεις τα χρήματά σου πίσω. Δεν έχω πάρει τίποτα πίσω, δεν έδωσα τίποτε άλλο.

ΚΚ: Αυτό είναι το παρασκήνιο. Αυτό είναι που λέγανε ότι μια μέρα δεν τερμάτισε και του έκαναν τη χάρη.

ΒΟ: Αν δε βρεθεί άνθρωπος να με βοηθήσει, τουλάχιστον να 'χω καλή μοτοσυκλέτα. Το να 'χω άνθρωπο μαζί μου δε με πειράζει, το έχω ξανακάνει και το 2005.

eB: Αλλά αν είχες κάποιον σε αυτό το συμβάν μπορεί τα πράγματα να ήταν πολύ διαφορετικά.
ΒΟ: Ναι, εγώ πιστεύω θα ήμουν στους 40 πρώτους. Γιατί μην ξεχνάμε πως στην κατηγορία μου τερμάτισα 40 στους 160 που ξεκινήσαμε. Δεν είναι μόνο το 95 γενικής, είναι και το 40 στην κατηγορία.

eB: Για να τρέξεις τι μοτοσυκλέτα θα ήθελες;
ΒΟ: 450. Δε με νοιάζει η μάρκα. Όχι μία, οι μοτοσυκλέτες που χρειάζομαι για να τρέξω όπως πρέπει είναι τρεις. Και τώρα τόσες έχω. Ένα το αγωνιστικό που θα τρέξει, ένα ίδιο για προπόνηση κι ένα νορμάλ που θα λυθεί, θα μπει στα κουτιά και θα είναι βασικά spare, κινητήρας, ψαλίδια, εκτός τ' ανταλλακτικά. Και βοήθεια οικονομική.

eB: Χρειάζονται πολλά;
ΒΟ: Όσα να 'ναι, θα βοηθούσαν. Κοιτάξτε, πολύς κόσμος βγάζει στην Ελλάδα από τη μοτοσυκλέτα πολλά χρήματα. Να σας το πω αλλιώς χωρίς παρεξήγηση; Οι Γερμανοί έχουν ένα Σουμάχερ, οι Ιταλοί ένα Ρόσι κι άλλους πέντε, οι Γάλλοι τον Πετερανσέλ. Δε λέω ότι είμαι σε αυτό το επίπεδο, ούτε εγωιστικά ούτε τίποτα τέτοιο, αλλά έχουμε κανέναν άλλο Έλληνα που να έχει φέρει τέτοιες διακρίσεις στο εξωτερικό; Σε μηχανοκίνητο; Σε ό,τι να 'ναι, enduro, six days, ο,τιδήποτε. Γιατί εμείς δεν έχουμε εθνική υπερηφάνεια να βοηθήσουμε αυτόν τον Έλληνα; Όχι για να βοηθήσουν εμένα, άσε εμένα. Υπήρχανε δύο Τούρκοι, ξέρετε πόσα χρήματα πήρε ο κάθε ένας στην Τουρκία; 150,000 ευρώ από τους χορηγούς τους! Αυτά είναι τα μεγέθη, Τουρκία. Εγώ με 150,000 ευρώ όχι απλά τρέχω, θα πάρω και τον Κατσίγιαννη μαζί να κάνει τη δουλειά από κει, θα πάρω και το γιατρό μου μαζί να με βοηθήσει μέσα στον αγώνα, αν χρειαστώ πέντε ζευγάρια λάστιχα. Φέτος πήγα με εννιά, τόσα συνήθως ήθελα στην Αφρική κι ήταν πιο μικρές οι μέρες, λέω θα μου περισσέψουν κιόλας. Έλα όμως που χρειάστηκα άλλα πέντε ζευγάρια ακόμα. Τελικά, παρόλο που το XR δεν τρώει λάστιχα, ήθελα κάθε μέρα λάστιχα. Αυτό ήταν για μένα πάνω από 2-2.5 χιλιάρικα. Δεν τα 'χω να δίνω. Κατάλαβες τί θέλω να σου πω; Αυτά, να είσαι λίγο πιο ευκίνητος, πιο άνετος. Εγώ δε βγάζω από αυτό το πράγμα. Νομίζουν όλοι πως εγώ πάω στο Dakar και κερδίζω εκατομμύρια. Ένας μισθωτός είμαι και τώρα μάλιστα δεν έχω και δουλειά. Γιατί από 1η Νοεμβρίου το τμήμα στην Aprilia που δούλευα έκλεισε.

eB: Εκεί είχες πρόβλημα που έτρεχες με Honda;
ΒΟ: Όχι, εγώ τους είπα κύριοι θα πάω να τρέξω. Θέλετε να τρέξουμε μαζί; Δεν είπα θέλετε να μου δώσετε… Αν θέλετε, θέλω κι εγώ. Αλλά αν δε θέλετε, εγώ θα τρέξω με το δικό μου μηχανάκι. Ήμουν πολύ ξεκάθαρος.

eB: Με τη Γαλλική ομάδα που τρέχεις, την Challenge 75, υπήρχε θέμα επιλογής με τη μοτοσυκλέτα; Αν λ.χ. έτρεχες με Aprilia θα ήσουν με την ίδια ομάδα;
ΒΟ: Και με KTM και ό,τι άλλο, γιατί βασικά ξέρουν τι οδηγός είμαι. Αυτοί συνήθως είναι Honda, KTM και τώρα κυρίως KTM, το μοναδικό Honda που είχαν ήμουν εγώ.

eB: Το XR σου πάντως αποδεικνύεται αλεξίσφαιρο.
ΒΟ: Ναι, αλλά είμαι κι εγώ αλεξίσφαιρος! Αυτό θα το πάρω να το βάλω στο δωμάτιό μου, είναι προέκταση του

κορμιού μου, είμαστε ένα. Εκεί πας με μηχανάκι που δεν περιμένεις να σου δημιουργηθεί το πρόβλημα. Αν δεν είσαι σίγουρος, πρέπει να έχεις τρεις κινητήρες μίνιμουμ.

eB: Θυμάμαι που έλεγες ότι ο άλλος άλλαξε έξι κινητήρες.

ΒΟ: Όχι γιατί έσπασαν, προληπτικά. Και πάλι, δεν ξέρεις, μπορεί να βάλεις καινούργιο μοτέρ και σε 50 χιλιόμετρα να σπάσει.

eB: Εσύ έβγαλες τον αγώνα με ένα μοτέρ.

ΒΟ: Είχα άλλο ένα spare, αλλά ναι. Δε μου έκαψε ποτέ λάδια το μηχανάκι, δε μπήκε μέσα από το φίλτρο ποτέ σκόνη ή άμμος, κάθε μέρα λάδια, φίλτρα λαδιού και αέρα, εγώ δεν τα σπάω τα μηχανάκια μου. Άλλαξα τέσσερις φορές δίσκο αμπραγιάζ και γραναζοαλυσίδες, γενικό rebuild, τσεκάρισμα τα πάντα και δεν έκανε ποτέ κιχ. Αυτά.

Φέτος δεν είχα δύναμη. Είχε κάτι αμμόλοφους ένα, ενάμισι χιλιόμετρο, δεν είχα δύναμη να τους ανέβω. Ξέρεις, δεν είναι μόνο η δύναμη, θέλει και μυαλό. Άκου αυτή την ιστορία. Είναι δυο χιλιανοί, δυο αδέρφια. Συναντιόμαστε και με τους δύο κάθε μέρα, αλλά και μέσα στον αγώνα, ο ένας πάει γρήγορα, πολύ. Ξέρουν ότι έχω τέσσερα Dakar γιατί μιλούσαμε και πριν ξεκινήσουμε. Τους είχα δει ότι είναι ντόπιοι και είχα δει από τα ρούχα τους ότι πρέπει να είναι καλοί γιατί είχα προσέξει τι φοράνε και πώς. Κατευθείαν καταλαβαίνεις τι είναι ο άλλος από το πώς είναι ντυμένος. Πιάνουμε την κουβέντα, παιδιά εσείς από δω; Ξέρετε τα μέρη, πώς είναι; Μου είπαν αυτά που είχαν, σε κάποια πήρα απάντηση, τους ρωτάω πόσα Dakar έχετε τρέξει, είναι το πρώτο. Εσύ; Το τέταρτο. Τέταρτο! Κουβέντα στην κουβέντα με ρωτάνε, εσύ τι έχεις να μας πεις που έχεις πιο εμπειρία; Κάθε μέρα είναι ξεχωριστή και μαγκιά δεν είναι πόσο ανοικτό έχεις το γκάζι αλλά η μαγκιά είναι να νοιώσεις πού πρέπει να κλείσεις το γκάζι στο Dakar. Το καταλάβατε; Το καταλάβαμε. Προχωράμε όλες τις μέρες μαζί, συναντιόμαστε και στον αγώνα και στα road book, τα κάνουμε παρέα. Κι είναι η τελευταία μέρα. Συναντιόμαστε κι είναι ο ένας πέμπτος στα 450 με Honda, πάει καλά σου λέω. Αύριο είναι η τελευταία μέρα, ό,τι και να γίνει πρέπει να τερματίσεις και στο λέω για να το ακούω κι εγώ. Κι επειδή αύριο είναι γρήγορη κι επικίνδυνη πρόσεξε μη ρισκάρεις. Slowly, του λέω, no risk! Και είμαι μέσα στην ειδική, απ' τα 270 χιλιόμετρα. Πιο μικρή μέρα αλλά γρήγορη πολύ κι επικίνδυνη. Σα να του είπα, πήγαινε στον αγώνα αύριο και κόψ' το στη μέση… Όπως πάω, λοιπόν, μέσα στη σκόνη βλέπω έναν κουρνιαχτό, κόσμο, κακό και τι ήταν; Είχε πολλά τέτοια σημεία αυτή η ειδική. Όπως ερχόσουν είχε μια στροφή, όχι 90, 110 μοίρες. Κι απέναντι, τοίχο χωμάτινο και πίσω τα χωράφια. Είναι παιδιά, δεν ξέρω πώς πηγαίνει, τι δεν είδε ή το είδε μα δεν πρόλαβε, και πάει και σκάει πάνω στο ανάχωμα, ευτυχώς που ήταν χωμάτινο και όχι κάτι άλλο, φεύγει στα χωράφια και το μηχανάκι πώς έγινε; Κόπηκε ο σκελετός από τη στούκα και τα καλάμια φτάσανε στον πίσω τροχό! Δεν του είπα τίποτα. Με είδε, συναντήθηκαν τα μάτια μας, κατάλαβε, τώρα όμως είναι αργά. Είναι η απειρία αυτή.

EXO-1000

PUMP UP YOUR HEAD
WITH INNOVATIONS

SCORPION eXo

AIRFIT concept

3 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

TÜVRheinland® Precisely Right.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX 210 93 18 607
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ info@vassalos.gr, www.vassalos.gr

Κι εγώ στο πρώτο αγώνα ρισκάρισα πολύ περισσότερο. Αλλά, σου είπα, η μαγκιά είναι πού θα κλείσεις το γκάζι. Άσε τη μαγκιά, η εξυπνάδα, αυτό είναι. Πού θα το κλείσεις. Και το 'χουν πει κι άλλοι οδηγοί μεγάλοι, ότι το ευκολότερο είναι να πας με το γκάζι ανοικτό, το δύσκολο είναι να το κλείσεις.

eB: Ξεκινώντας για Dakar τι έχεις στο μυαλό σου, να τερματίσεις ή να κερδίσεις;
ΒΟ: Στο πρώτο να τερματίσω και να κερδίσω, στο δεύτερο να τερματίσω και να υπερασπιστώ τον τίτλο μου, στο τρίτο να τερματίσω και να πάω όσο καλύτερα στη γενική στο ίδιο στυλ όπως και στο πρώτο. Θέλω να είμαι ρεαλιστής, από το δεύτερο και μετά ξέρω πως δε μπορώ να κερδίσω γιατί δεν έχω την ιπποδύναμη. Όλα τ' άλλα τα 'χω. Σε σχέση με το 2003 που κέρδισα έχει αλλάξει η κατηγορία, έχει 50 κυβικά πάνω κι εγώ έχω το ίδιο μηχανάκι που κέρδισα.

eB: Ο Giovanni Sala είχε πει όταν ανακοινώθηκε πως το Dakar πάει νότια Αμερική ότι δε θα έχει την ίδια αίγλη εκτός Αφρικής. Εσύ πώς το είδες;
ΒΟ: Ναι, αλλά αυτός δεν έτρεξε, δεν ήταν εκεί, δεν ξέρει. Κοίτα, η Σαχάρα είναι Σαχάρα, είναι μαγική. Και η Ατακάμα είναι Ατακάμα, είναι κι αυτή μαγική. Νομίζω πως το Dakar διατήρησε τη φήμη του ως ο πιο σκληρός αγώνας στον κόσμο. Από κει και πέρα όμως είναι αυτό που σου είπα. Οι ιδιαιτερότητες κάθε Dakar το κάνουν πιο δύσκολο ή πιο εύκολο. Έχει τύχει να τρέχω σε αμμόλοφους στην Αφρική, σε αμμοθύελλες στην Αφρική που είναι πολύ δύσκολο, με σκόνη, με ηφαιστειακά πετρώματα στη Λιβύη που είναι πολύ δύσκολα επίσης – 650 χιλιόμετρα στην πέτρα αυτή που κόβει τα λάστιχα, δε μένει τίποτα – αλλά έκανα και αγώνα στην Αργεντινή που είχε τόση σκόνη που δεν έβλεπες. Τώρα, αν είχε λιγότερες συμμετοχές και φεύγαμε ένας κάθε λεπτό μπορεί το πρόβλημα να το είχα σε πολύ μικρότερο βαθμό.

ΚΚ: Μια ακόμα διαφορά Αφρικής και Αργεντινής ήταν ο κόσμος. Ήταν πολύ πιο ένθερμοι.

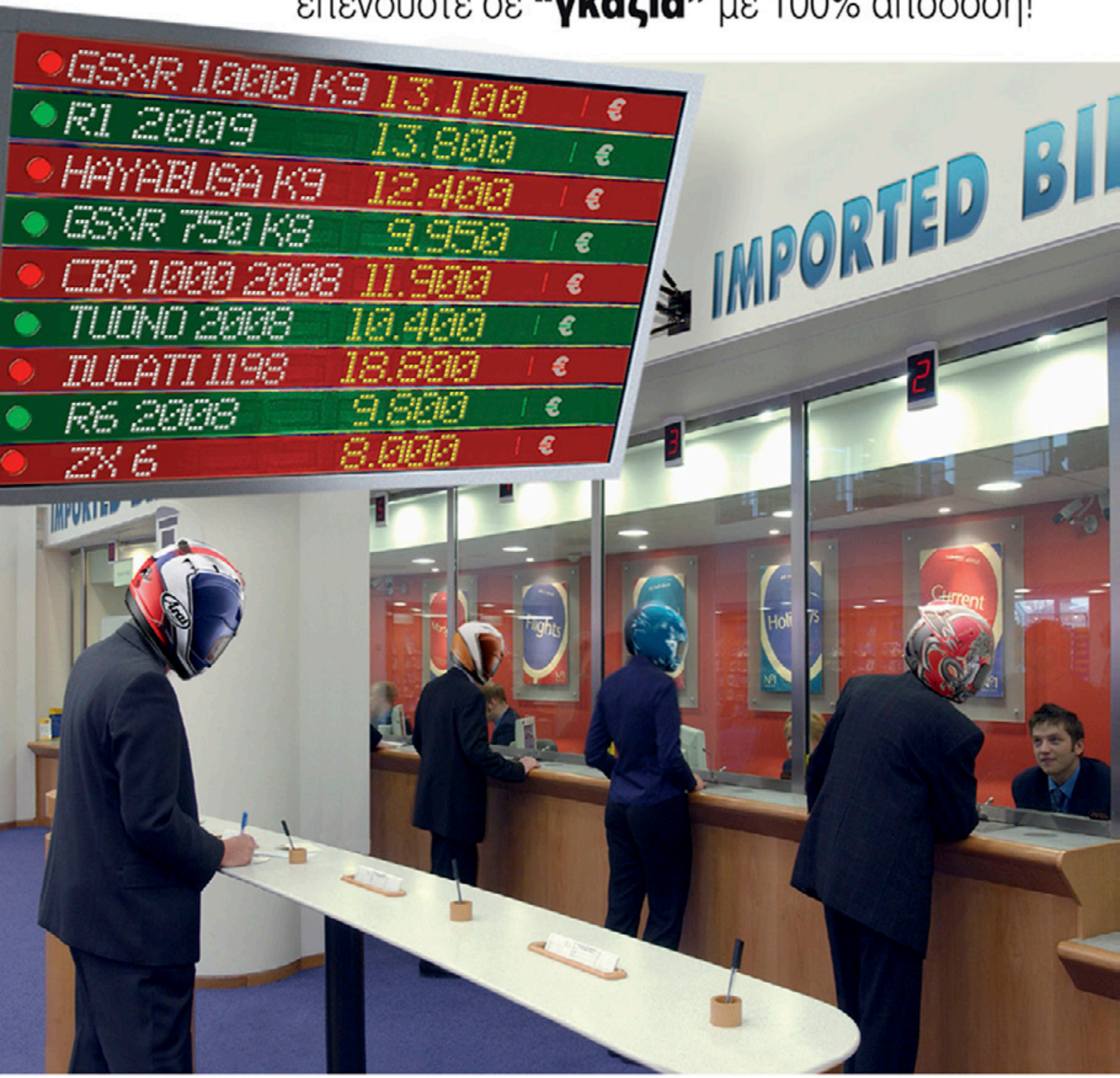
ΒΟ: Οι αγώνες είναι μέσα στο αίμα τους. Αγαπάνε τους αγώνες, η χώρα αυτή έχει ιστορία στο μηχανοκίνητο αθλητισμό, δεν είναι σαν κι εμάς. Είχε πάνω από δύο εκατομμύρια κόσμο.

eB: Ποιο ήταν το πιο παράξενο μηχανάκι που είδες;
ΒΟ: Ήταν ένας με αυτό το XR με τις μικρές ρόδες, ποιο είναι, το 150 νομίζω; Ποιος ξέρει τι τρέλα έχει καρφωθεί στο μυαλό του…

eB: Και μέχρι πού έφτασε αυτό;
ΒΟ: Μάλλον πουθενά. Μετά την πρώτη μέρα δεν τον ξαναείδα πουθενά αυτόν, δεν ξέρω. Νομίζω πως το ήξερε κι αυτός, με ένα μηχανάκι με μικρές ρόδες… άστο…

eB: Βασίλη σε ευχαριστούμε πολύ για την κουβέντα.
ΒΟ: Κι εγώ σας ευχαριστώ.<<

Η παγκόσμια οικονομική κρίση δεν μας αφορά...
επενδύστε σε **"γκάζια"** με 100% απόδοση!*



*Οι χαμηλότερες τιμές της αγοράς με το πιο "άνετο" χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

www.imported-bikes.com

IMPORTED BIKES

Υμηττού & Τιμοθέου 7 Παγκράτι (εντός πεζόδρομου), ΤΗΛ.: 210 7525690 • info@imported-bikes.com

ebike.gr

The Test

Με το «κακό» Streetfighter καθ' οδόν, το Monster μπορεί επιτέλους να χαλαρώσει.. ή μήπως όχι;

Τερατάκι... μουρλιά

δοκιμή: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Πιο φουτουριστικό από ποτέ, το Monster αποποιείται την ακραίως σπορ συμπεριφορά ενόψει του StreetFighter και γίνεται πιο σπορ από ποτέ. Ορίστε;

CLOVER

Ελάχιστες είναι οι μοτοσυκλέτες που έχουν αντέξει στο πέρασμα του χρόνου τόσο καλά όσο το πρώτο Monster, αλλά από την άλλη το τερατάκι δεν ήταν ποτέ μια τυχαία μοτοσυκλέτα – ειδικά για τη Ducati. Η πρώτη ενσάρκωσή του, το 1993, ήταν ο ορισμός του μινιμαλισμού. Ένα ντεπόζιτο και μια σέλα, πάνω σε ένα δικύλινδρο αερόψυκτο κινητήρα, δεμένα με ένα σωληνωτό χωροδικτύωμα. Εντελώς διαφορετικό απ' οποιοδήποτε Ducati έως τότε, το Monster αποτέλεσε μια ανέλπιστη σανίδα σωτηρίας για την πολυτάραχη Ιταλική εταιρεία, με πωλήσεις που ξεπέρασαν κάθε προσδοκία και εκδόσεις για όλο τον κόσμο. Από το ταπεινό 600 των 50 ίππων, έως το S4R με τον testastreta κινητήρα του 999 που ξεχείλιζε από το λιλιπούτειο σώμα του Monster.

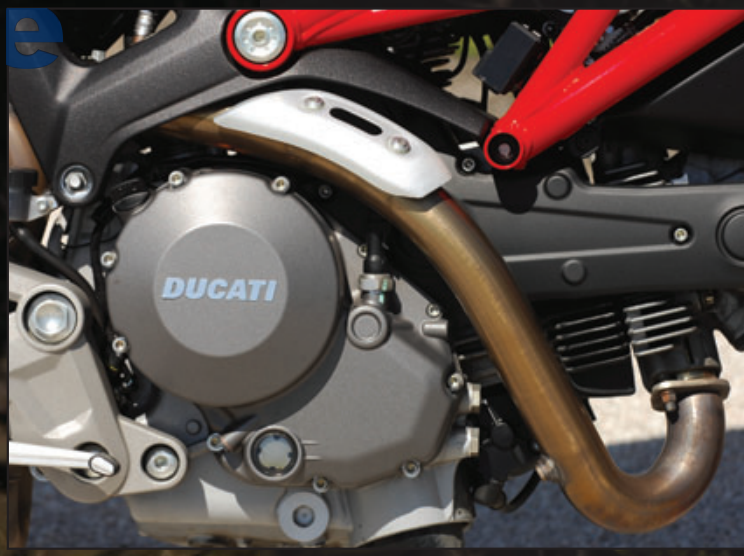
Από το 1993 όμως δεν έχουν αλλάξει μόνο τα κουρέματα – όλος ο κόσμος έχει προχωρήσει και η Ducati το ήξερε πολύ καλά. Το θέμα είναι ότι όσο και να το ξέρεις, δεν είναι εύκολο να πάρεις απόφαση να αλλάξεις μια τόσο σημαντική μοτοσυκλέτα. Και το τελευταίο που χρειαζόταν η ανανεωμένη Ducati, ήταν άλλη μια εμπορική πατάτα σαν το 999, στην πιο βασική κατηγορία εσόδων της.

Η λύση βρέθηκε, αλλά δεν ήταν τόσο απλή όσο φαινόταν στην αρχή. Το πλήρες σχέδιο της Ducati βγήκε στη φόρα παράλληλα με τις πρώτες φωτογραφίες του StreetFighter, που αναλαμβάνει το Hardcore τμήμα της αγοράς των γυμνών, αφήνοντας πλέον το Monster να χαράξει το δικό του λιγότερο ακραίο δρόμο, κλείνοντας τον κύκλο και επιστρέφοντας στην αρχική του σύλληψη.

Ducati νέας κοπής

Το λιτό Monster του '93 ταίριαζε με την less is more τότε φιλοσοφία της εταιρείας. Από τότε όμως η εικόνα της Ducati έχει αλλάξει αισθητά και το Monster, το πρώτο Ducati των περισσότερων αναβατών, έπρεπε να την αντανακλά. Καλώς ορίστε λοιπόν τη νέα εποχή του Monster. Οι κλασικές γραμμές παραμένουν, γιατί το 696 έπρεπε όπως και δήποτε να φωνάζει Monster από μακριά. Αλλά αυτό είναι το μόνο κοινό στοιχείο. Οι εξατμίσεις, που περιόριζαν τα περιθώρια κλίσης στις απλές εκδόσεις του παρελθόντος έχουν μετακομίσει κάτω από τη σέλα (γιατί ουρά απλά δεν υπάρχει), το ντεπόζιτο... δεν είναι ντεπόζιτο αλλά δύο πλαστικά καλύμματα που αλλάζουν εύκολα, διευκολύνοντας τη διαδικασία του customizing, δυο ψηφιακές οθόνες έχουν πάρει τη σκυτάλη των αναλογικών οργάνων, το στρογγυλό φανάρι έχει γίνει λίγο οβάλ και δεν είναι ένα, αλλά πολλά.

Η εικόνα απέχει πολύ απ' την αίσθηση του φτωχού αδελφού που απέπνεαν τα μικρά Monster τα τελευταία χρόνια και όσο κατεβαίνει το βλέμμα, τόσο πιο πολύ συνειδητοποιείς πόσο διαφορετικό χαρακτήρα έχει το 696. Το χωροδικτύωμα παραμένει, αλλά με μεγαλύτερης διατομής σωλήνες, συνδυασμένο για πρώτη φορά σε Monster με χυτό αλουμινένιο υποπλαίσιο – ώστε όταν κάθεσαι πάνω να φαίνεται μόνο το χωροδικτύωμα. Ο κινητήρας συνεχίζει να είναι ενεργό μέρος του πλαισίου, με το κτηνώδες αλουμινένιο ψαλίδι να δένει πάνω του, ενώ το ανεστραμμένο μπροστινό των 43mm και οι



Σωρεία αλλαγών στον αερόψυκτο κινητήρα, που δείχνει να έχει φτάσει στο όριο της εξέλιξής του

Ακτινικές ÐăÐÐÿËïďÐČčăē δαγκάνες Brembo και δίσκοι 320mm. Δείχνουν και είναι υπερβολή για τα κιλά και τη δύναμη του Monster

Πανέμορφο και κτηνώδες το αλουμινένιο ψαλίδι, αποκλειστικά για το 696 – το 1100 έχει μονόμπρατσο

ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες της Brembo κλείνουν το πακέτο, απέχοντας αρκετά από τις διπίστονες δαγκάνες με γλίστρα του παρελθόντος.
Η σέλα παραμένει στα 770mm, όντας η χαμηλότερη σε όλη τη γκάμα της Ducati, ενώ με δεδομένο τον entry level χαρακτήρα και την αγάπη του "ασθενούς" φύλου στο Monster, η απόσταση από τη σέλα στο τιμόνι έχει μικρύνει αισθητά, δίνοντας υποσχέσεις για μεγαλύτερη ευχρηστία στην πόλη. Ανοίγεις το διακόπτη, χαζεύεις τα high-tech όργανα που καμία σχέση δεν έχουν με τα αναλογικά του παρελθόντος, πατάς τη μίζα και ο δικύλινδρος ξυπνάει, βήχει και... σβήνει. Χμμμ. Η επανάληψη έχει το ίδιο αποτέλεσμα, και η ματιά πέφτει στο χειρόγκαζο στον αριστερό διακόπτη, ακριβώς πάνω από το διακοπτάκι χειρισμού των οργάνων. Το μόνο σίγουρο είναι πως παρά τις αλλαγές, το Monster παραμένει Ιταλικό.

Ωριμάζοντας

Παίζοντας με το πολυόργανο μέχρι να ζεσταθεί ο δικύλινδρος, παίρνεις μια πρώτη γεύση από τη νέα προσέγγιση της Ducati, καθώς ανάμεσα στις πληροφορίες για την εξωτερική θερμοκρασία και τις ακριβείς στροφές του κινητήρα, βρίσκεις το Lap timer και την αναμονή του DDA – του συστήματος καταγραφής δεδομένων της Ducati που πρωτοείδαμε στο 1098S. Το μάτι πέφτει στην τιμονόπλακα και τα πανέμορφα καβαλέτα, με το ματ αλουμίνιο να έρχεται σε αντίθεση με το νίκελ τιμόνι, ενώ οι πανέμορφοι και εσωτερικά ρυθμιζόμενοι καθρέπτες παραείναι χαμηλά και στα άκρα του τιμονιού για να έχουν πρακτική χρησιμότητα στην πόλη.
Ο ήχος του κινητήρα, ακόμα και στο ρελαντί είναι διαφορετικός – και όχι μόνο λόγω των εξατμίσεων.

Ξεχωριστό και αποδοτικό το φανάρι – όπως και η μινιμαλιστική μασκούλα, παρά τα φαινόμενα

Κλασική εικόνα Monster αν εξαιρέσεις τις εξατμίσεις. Αν αφαιρέσεις και το κάλυμμα δε, παίρνει και συνεπιβάτη – για μικρές, ήρεμες βόλτες

Ακούγεται πιο... ιαπωνικός, χωρίς περίεργα γκλακ-γκλουκ ή συντονισμούς, ενώ ο βρυχηθμός που έρχεται μέσα από το φιλτροκούτι όταν ανεβάζεις στροφές είναι λίγο πιο ξερός, αλλά πολύ πιο χορταστικός από πριν.

Η Ducati δηλώνει σχεδόν 80 ίππους από τον αερόψυκτο δικύλινδρο, που έχει δεχτεί τόσες αλλαγές ώστε να μπορεί να θεωρείται καινούργιος. Νέες κυλινδροκεφαλές, με διαφορετικούς θαλάμους καύσης, άλλα πιστόνια, στήριξη των εκκεντροφόρων απ' ευθείας στην κεφαλή πάνω σε φιλμ λαδιού χωρίς κουζινέτα, διαφορετική μέθοδο χύτευσης ώστε να είναι οι ψήκτρες περισσότερες και πιο κοντά μεταξύ τους αποβάλλοντας μεγαλύτερη θερμότητα... η λίστα συνεχίζεται, αλλά νομίζω ότι πήρατε την ιδέα. Όλα αυτά διευθύνονται από τον επίσης νέο ηλεκτρονικά ελεγχόμενο ψεκασμό της Siemens, ενώ φυσικά δε λείπει το σήμα κατατεθέν της Ducati, το Desmo, που ελέγχει τις βαλβίδες με κοκκοράκια χωρίς ελατήρια, δίνοντας εκνευριστική για τους υπόλοιπους κατασκευαστές ακρίβεια.

Το τιμόνι κόβει περισσότερο απ' τα προηγούμενα Monster χάρη στο σκαμμένο ντεπόζιτο, χωρίς βέβαια να διεκδικεί κάποιο βραβείο ευελιξίας, ενώ ο υδραυλικός συμπλέκτης είναι πανάλαφρος. Κρίμα που, όπως και η μανέτα του μπροστινού φρένου, δεν ρυθμίζεται, καθώς πιάνει στην αρχή της διαδρομής του, δυσκολεύοντας τις μανούβρες με τέρμα στριμμένο τιμόνι για αναβάτες κάτω του 1.80. Πιο εύκολο από πριν είναι, αλλά σίγουρα δεν προορίζεται να γίνει παπί στην πόλη.

Ο δικύλινδρος σκορτσάρει λίγο κάτω από τις 2,000 στροφές, αλλά είναι εύστροφος και χάρη στη σωστή

Οι εισαγωγές αέρα στο φιλτροκούτι περνούν μέσα από το ψεύτικο ντεπόζιτο – με τις απαραίτητες σήτες

"Οι κλασικές γραμμές παραμένουν, γιατί το 696 έπρεπε όπως και δήποτε να φηĻĮκķĻ Monster από μακριά"

Πίσω σύστημα

Το 160άρι ελαστικό δείχνει εντυπωσιακά στενό, αλλά προσφέρει ευελιξία, χωρίς κανένα πρόβλημα διαχείρισης της ροπής του δικύλινδρου κινητήρα. Το αμορτισέρ της Sachs διαθέτει μόνο τις βασικές ρυθμίσεις, αλλά σε συνεργασία με το κτηνώδες αλουμινένιο ψαλίδι κρατά το πίσω μέρος σε τάξη. Η μετακόμιση των εξατμίσεων ψηλά θυμίζει λίγο Moto Morini, αλλά εξαφανίζει το κύριο πρόβλημα των βασικών εκδόσεων του προηγούμενου Monster, των περιορισμένων περιθωρίων κλίσης.

Ντεπόζιτο

Μικρότερο σε μήκος για λιγότερο τέντωμα προς το τιμόνι, σκαμμένο στα πλαϊνά για να κόβει περισσότερο το τιμόνι και... ψεύτικο. Τα δύο καπάκια αριστερά και δεξιά αφαιρούνται για ευκολότερο customizing, ενώ από κάτω βρίσκεται το πραγματικό ντεπόζιτο και το φιλτροκούτι που έχει αυξήσει τον όγκο του στα 10 λίτρα, αποτελώντας και την κύρια πηγή ηχητικής απόλαυσης, καθώς οι εξατμίσεις αναγκαστικά ψιθυρίζουν.

Μπροστινό σύστημα

Οι διπίστονες δαγκάνες των τελευταίων "βασικών" εκδόσεων του Monster αναπαύονται στον κάλαθο των αχρήστων. Στη θέση τους βρίσκουμε Ðćē ÿËĊùē ÿĈÐćċćĈùē τετραπίστονες δαγκάνες της Brembo, που μπορεί να γελάνε με το βάρος και τις ταχύτητες του 696, αλλά τα βρίσκουν λίγο σκούρα με την ελληνική άσφαλτο, λόγω έλλειψης προοδευτικότητας και αίσθησης στη μανέτα – ας όψεται η τρόμπα. Το ανεστραμμένο πηρούνι των 43mm δεν έχει καμία ρύθμιση, αλλά λειτουργεί άριστα.

Κινητήρας

Νέες κυλινδροκεφαλές, με σχεδίαση εμπνευσμένη από τον επίσης αερόψυκτο 1100, ότι και αν σημαίνει αυτό, διαφορετικά πιστόνια και στήριξη των εκκεντροφόρων απ' ευθείας στην κυλινδροκεφαλή, χωρίς κουζινέτα, ενώ το Desmo ζει και βασιλεύει. Νέα μέθοδος χύτευσης, που επιτρέπει πιο μικρές αποστάσεις ανάμεσα στις ψήκτρες του κινητήρα, μικρότερο βάρος και υψηλότερη απόδοση. Η Ducati δηλώνει +9% σε ισχύ και +11% σε ροπή σε σχέση με το 695. Εύστροφος και γεμάτος ψηλά, έχει χάσει ροπή στις μεσαίες αλλά έχει κερδίσει δύναμη ψηλά και ελαστικότητα χαμηλά.

Δεξιά το διακοπτάκι για το πολυόργανο του Monster, από πάνω το χειρόγκαζο. Μόνο στην Ιταλία γίνονται αυτά...

Αλουμινένιες και μονοκόμματες οι βάσεις των μαρσπιέ, κάνοντας τη μετατροπή σε monoposto ακριβή

κλιμάκωση δεν έχεις κανένα λόγο να κινείσαι τόσο χαμηλά. Ακούει άμεσα στο παραμικρό άνοιγμα του γκαζιού, επιταχύνοντας με ρυθμό που αμφισβητεί τον κυβισμό του, δίνοντας την αίσθηση πολλών κυβικών και μπόλικης ροπής, χωρίς την αναμενόμενη πτώση απόδοσης στις υψηλές στροφές. Προσθέστε στη συνταγή το γεμάτο ήχο και το 696 αποδεικνύεται ιδιαίτερα απολαυστικό ακόμα και στην πόλη, όσο δεν του ζητάς να κάνει ελιγμούς ανάμεσα σε σταματημένα, όπου το μικρό κόψιμο και το μεγάλο φάρδος του τιμονιού αρχίζουν να ενοχλούν.

Το κιβώτιο χρειάζεται θετικές κινήσεις του αριστερού ποδιού για να κουμπώσει σωστά, έχοντας μια τάση να ανταμείβει την αναποφαστικοτήτα με σποραδικές εμφανίσεις της νεκράς εκεί που δεν το περιμένεις. Από την άλλη βέβαια, ο συμπλέκτης δεν είναι μόνο υδραυλικός, αλλά και slipper, ή APTC (Adler Power Torque Clutch) κατά τη Ducati, κάτι που σημαίνει ότι μπορείς να κατεβάζεις απανωτά ταχύτητες κατά βούληση, χωρίς κανένα φόβο μπλοκαρίσματος.

Κρίμα που δε μπορούμε να πούμε το ίδιο για το μπροστινό φρένο. Οι προδιαγραφές του εντυπωσιάζουν, ειδικά αν σκεφτεί κανείς ότι η τάση της κατηγορίας είναι στις διπίστονες, όπως άλλωστε και στο προηγούμενο 696, αλλά φαίνεται πως όταν οι Ιταλοί πήραν την απόφαση για τις ακτινικές δεν είχαν στο μυαλό τους την Ελληνική άσφαλτο. Οι ακτινικές είναι πολύ δυνατές και χωρίς ιδιαίτερη αίσθηση, κάνοντας τα μπλοκαρίσματα συνήθη υπόθεση, ειδικά μέχρι να έρθουν τα ελαστικά σε θερμοκρασία λειτουργίας – κάτι που δε γίνεται ιδιαίτερα εύκολα ή γρήγορα μέσα στην πόλη.

Απόλαυση

Παρά τη συνήθη εντός των τειχών χρήση τους όμως, τα

CLOVER
"...θέλει κι άλλο,
κι άλλο,
κι άλλο"

Monster δεν έχουν σχεδιαστεί για την πόλη – και όσοι μείνουν εκεί χάνουν το καλύτερο. Η απόλαυση έρχεται στους επαρχιακούς, που το 696 αποδεικνύει πόσο μπροστά από τον προκάτοχό του είναι. Ξεχάστε τις υποδεέστερες του πλαισίου αναρτήσεις, τη δύστροπη θέση οδήγησης και την έλλειψη αίσθησης από το μπροστινό – εδώ έχουμε να κάνουμε με ένα τελείως διαφορετικό τερατάκι.

Η νέα θέση οδήγησης είναι πολύ πιο βολική, καθώς συνεχίζεις να είσαι σκυμμένος αλλά όχι τόσο ώστε να ζορίζεται η μέση, με βολικές θέσεις για τα πόδια, βάζοντάς σε στην πρίζα χωρίς ενοχλήσεις. Το φαρδύ τιμόνι δίνει σωστό μοχλό για πανεύκολες αλλαγές κατεύθυνσης, η απόκριση στο γκάζι είναι χορταστική όσο πιο ψηλά βρίσκεσαι και το Monster καταβροχθίζει τα στροφιλίκια για πρωινό, γλύφοντας τα μουστάκια του και τσιγκλώντας τον αναβάτη. Θέλει κι άλλο, κι άλλο, κι άλλο. Το 160άρι πίσω ελαστικό μπορεί να φαίνεται ισχνό με τα σημερινά δεδομένα, αλλά δίνει ευελιξία, το μπροστινό εμπνέει εμπιστοσύνη ακόμα και βαθιά μέσα στις στροφές, χωρίς την τάση να ανοίγει την τροχιά του όπως το 695. Οι αναρτήσεις μπορεί να είναι φτωχές σε ρυθμίσεις, αλλά δε δείχνουν να τις χρειάζονται, αποδίδοντας καλύτερα όσο ανεβαίνουν τα χιλιόμετρα, ενώ με τα ελαστικά ζεστά και καλή άσφαλτο οι ακτινικές βρίσκονται στο στοιχείο τους, απαιτώντας πολύ λιγότερη δύναμη απ' ότι περιμένεις, αυξάνοντας τα περιθώρια ασφαλείας.

Σε αυτούς τους ρυθμούς αρχίζει να φαίνεται το μόνο μειονέκτημα του ανανεωμένου κινητήρα, που δεν είναι άλλο από την έλλειψη ροπής στις μεσαίες στροφές, χαρακτηριστικό που ο ψεκασμός της Siemens με τα σώματα των 45 mm καταφέρνει να κρύβει πολύ καλά στην πόλη. Στα μισά ανοίγματα του γκαζιού, αποδίδει το μεγαλύτερο μέρος της ισχύος κάτι που σε κάνει να παραξενεύεσαι όταν ανοίγοντας το γκάζι τέρμα το μόνο που αλλάζει είναι ο ήχος από το φιλτροκούτι και όχι ο ρυθμός της επιτάχυνσης. Ευτυχώς η γιατρειά υπάρχει και είναι εύκολη: ένα κατέβασμα φέρνει τον κινητήρα πίσω στην καλή του περιοχή και σύντομα συνειδητοποιείς ότι είναι μια ιδιαίτερα ευπρόσδεκτη ανταλλαγή. Ο δικύλινδρος όχι μόνο δεν ασθμαίνει ψηλά, αλλά ανεβάζει γεμάτα ακόμα και μετά τις 9,000 στροφές της μέγιστης ισχύος, με τα τρία κόκκινα LED πάνω στην ψηφιακή οθόνη να σε προετοιμάζουν για την έλευση του κόφτη 1,000 στροφές αργότερα.

Αυτός ο αερόψυκτος δικύλινδρος δείχνει να έχει φτάσει στο όριο της εξέλιξής του, καθώς ισορροπεί ανάμεσα στη ροπή και την ισχύ – και οποιαδήποτε προσπάθεια αύξησης της μέγιστης ιπποδύναμης θα πλήξει σημαντικά την αποδιδόμενη ροπή και την ευχρηστία του. Άλλωστε, για όσους θέλουν περισσότερη ροπή, υπάρχει πλέον η επιλογή του 1100, ενώ όσοι κινούνται στην πόλη δε θα ενοχληθούν καν, χάρη στην ευστροφία του 696.

Οι ευχάριστες εκπλήξεις συνεχίζονται όσο ανοίγει ο δρόμος. Η κλιμάκωση του κιβωτίου είναι σφιχτή, με την 6η να τελειώνει στις 9,000 στροφές της μέγιστης ισχύος με 222 στο κοντέρ – καθόλου μα καθόλου άσχημα, ειδικά από τη στιγμή που αυτή η τιμή δεν αργεί καθόλου. Το Monster επιταχύνει δυνατά, με τον ξερό ήχο από το φιλτροκούτι να πρωταγωνιστεί και με ρυθμό που θα έκανε το 695 να τρέχει να κρυφτεί. Το μόνο που ζητάει σε συνθήκες εθνικής, είναι

Το αμορτισέρ της Sachs έχει ρύθμιση προφόρτισης και επαναφοράς, συμπεριφερόμενο άριστα

Γωνία που θυμίζει περισσότερο Moto Morini παρά Monster – επιτρέποντας όμως κλίσεις

Υπερπροσφορά πληροφοριών από το κέντρο ελέγχου του Monster – κρίμα που ο διακόπτης ελέγχου είναι σε άβολη θέση

Πανέμορφοι καθρέπτες που δουλεύουν μόνο όταν είσαι σκυμμένος. Όλα καλά δηλαδή

να κρατάς τις στροφές πάνω από τις 6,000. Πιο χαμηλά ο δικύλινδρος είναι κούφιος, ενώ κάτω από τις 4,000 με 6η τα πράγματα είναι απλά νωχελικά. Μπορεί η έλλειψη της δικύλινδρης ροπής να ξενίζει στην αρχή, ειδικά αν έχεις ψηθεί από την απόκριση στις μικρότερες σχέσεις, αλλά ένα κατέβασμα αρκεί για να φέρει τον κινητήρα στην καλή του περιοχή, δίνοντας φόρα στο ψηφιακό ταχύμετρο.

Το δε καλύτερο όλων, είναι και το πιο ανέλπιστο. Χάρη στη θέση οδήγησης, το κεφάλι βρίσκεται τόσο χαμηλά, που η μινιμαλιστική ζελατίνα της έκδοσης plus καταφέρνει να διώχνει τον αέρα, κρατώντας τον αναβάτη ξεκούραστο, επιτρέποντάς του να ταξιδεύει άνετα με 160+, έχοντας και άφθονο γκάζι στη διάθεσή του για προσπεράσματα, ενώ και οι διακοσμητικοί ως τώρα καθρέπτες αρχίζουν να αποδίδουν, καθώς βρίσκονται κοντά στο οπτικό σου πεδίο.

Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι το Monster μεταμορφώθηκε εν μία νυκτί σε ταξιδιάρικο μηχανάκι. Ο συνεπιβάτης απολαμβάνει τη ζέστη των εξατμίσεων κάτι καλοδεχούμενο τώρα το χειμώνα αλλά, όπως και να το κάνουμε, μάλλον ελαφρώς ενοχλητικό το καλοκαίρι, ενώ η νέα τους θέση μπορεί να αυξάνει τα περιθώρια κλίσης αλλά αποκλείει την τοποθέτηση πλαϊνών μαλακών σαμαριών.

Ολοκλήρωση

Το 696 είναι Ιταλικό και εξ' ορισμού δε θα μπορούσε να είναι τέλειο. Είναι λες και το κάνουν επίτηδες, για να συνεχίσει να έχει τον περιβόητο "χαρακτήρα" που οι περισσότεροι αντιστοιχούν σε ιδιορρυθμίες. Οι μανέτες δε ρυθμίζονται, δημιουργώντας γκρίνιες στην πόλη, το πολυόργανο είναι εκτός οπτικού πεδίου και κάθε φορά που πας να χειριστείς το πολυόργανο εν κινήσει, κάνεις σινιάλο στον μπροστινό σου. Είναι εύκολο να συγχωρήσεις όμως τις παραξενιές του Monster, γιατί για πρώτη φορά η μικρή έκδοση είναι μια μοτοσυκλέτα που δε σε κάνει να νιώθεις ότι έχεις συμβιβαστεί για το όνομα. Έχει χάσει λίγη από την παραδοσιακή ροπή των δικύλινδρων, αλλά έχει κερδίσει σε όλους τους άλλους τομείς, προσφέροντας μια πρωτόγνωρη ομοιογένεια. Τα 8,990€ της έκδοσης Plus με τη ζελατίνα και το κάλυμμα της θέσης του συνεπιβάτη ακούγονται τσιμπημένα απέναντι στον Ιαπωνικό δικύλινδρο ανταγωνισμό, αλλά η αλήθεια είναι ότι το 696 παίζει σε εντελώς διαφορετική κατηγορία. Και είναι το πρώτο Monster που δε θα δίσταζα να προτείνω. Κάτι λέει αυτό... <<

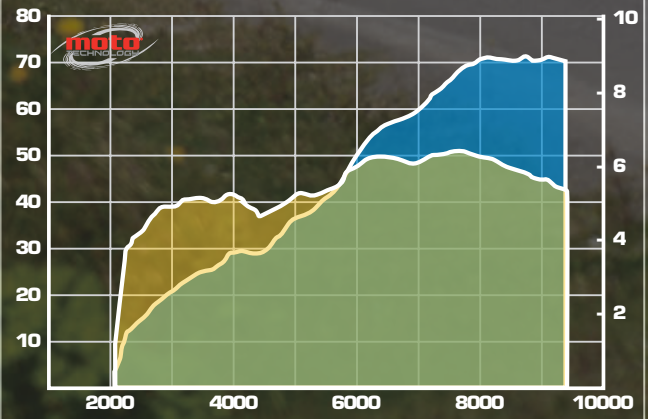
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,101 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	1,118 mm
Μεταξόνιο:	1,450 mm
Ύψος σέλας:	770 mm
Βάρος κατασκευαστή:	161 kg (κενή)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	τετράχρονος αερόψυκτος διβάλβιδος L2
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 57.2 mm
Χωρητικότητα:	696 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	78.9/9,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	7.0/7,750 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.850
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 3.000 (45/15)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	1η 2.461 / 9 2α 1.666 / 13 3η 1.333 / 16 4η 1.130 / 19 5η 1.000 / 21 6η 0.923 / 23
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	207 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα με αλουμινένιο υποπλαίσιο
Rake:	24°
Trail:	-
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Sachs
Διαδρομή:	148 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone BT56, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες Brembo
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.5 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone BT56, 160/60 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα 2 εμβόλων
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	15 lt (3,5ρεζέρβα)
Μέση κατανάλωση:	6 lt/100km
Μέση αυτονομία:	250km

Ducati Monster 696 Plus
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
€8,990

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 71.2 / 9,100
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 6.4 / 7,600



Το Monster 696, με αριθμό πλαισίου 010185 και 4,470km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 19.7C, υγρασία 6%, ατμοσφαιρική πίεση 997.7mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.98) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

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

feature

Όσοι πέρασαν το σαββατοκύριακο του Αγίου Βαλεντίνου από το κτίριο της ΕΛΑΚΤΩΡ σίγουρα ερωτεύτηκαν μια Μυθική Μοτοσυκλέτα – ή πολλές. Όσοι δεν ήρθατε, γυρίστε σελίδα να δείτε τι χάσατε.

Whitworth
e Four Speed

Μυθογραφία

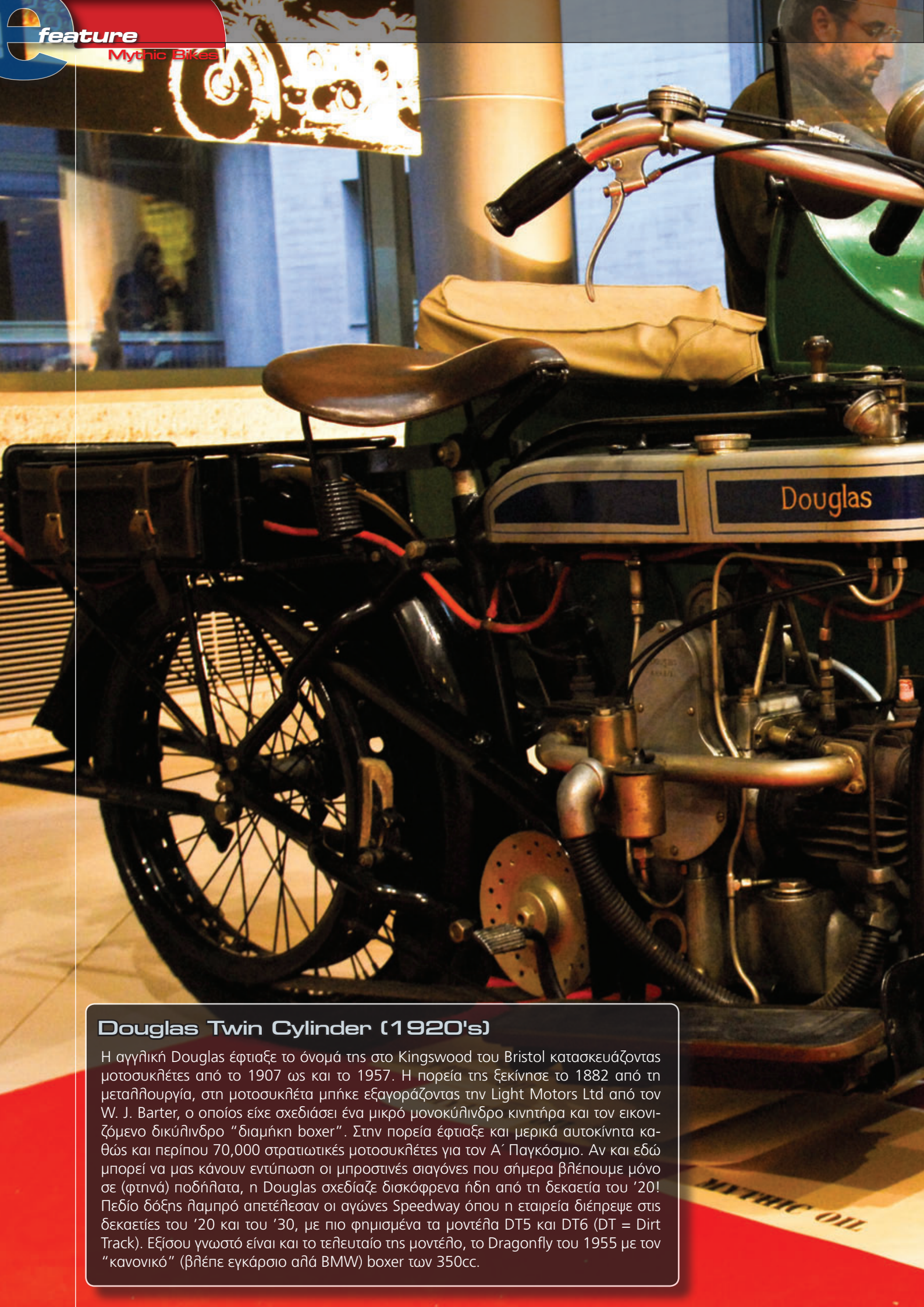
κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Σπύρος Τσαντήλας

Μια φορά κι έναν καιρό, ένα Σαββατοκύριακο στην Κηφισιά, μαζεύτηκαν κοντά 70 μύθοι. Όποιος ήρθε έμαθε, χάιδεψε, αισθάνθηκε. Όποιος δεν ήρθε έχασε, εδώ έχει μόνο μια γεύση...

P&M Sport Model 555 (1921)

Τα αρχικά P&M σημαίνουν Phelon & Moore, από τους δύο ιδιοκτήτες της αγγλικής εταιρείας που έδρευε στο Cleckheaton, Yorkshire και δραστηριοποιήθηκε από το 1904 ως και το 1967. Ενδεχομένως να είναι πιο γνωστή από τις μοτοσυκλέτες με το λογότυπο Panther, επωνυμία που ωστόσο ξεκίνησε το 1924. Ως τότε η εταιρεία είχε ήδη τον εικονιζόμενο μονοκύλινδρο κινητήρα, σχέδιο του 1900 από το μυαλό του ιδρυτή της Joah Carver Phelon, ο οποίος προσπάθησε να το βάλει σε παραγωγή αρχικά με τον ανιψιό του Harry Rayner – εξ ου και η πρώτη της επωνυμία, Phelon & Rayner. Μετά το θάνατο του δεύτερου σε τροχαίο, ο Phelon συνάντησε τον Moore και το 1904 έστησαν την ομώνυμη επιχείρησή τους. Μέχρι να φτάσει στο P&M Panther, είχαν προλάβει να πρωταγωνιστήσουν σε αλλεπάλληλα International Six Days Trial (ISDT) και να εξοπλίσουν την Αεροπορία της Αυτού Μεγαλειότητος στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο.

PM

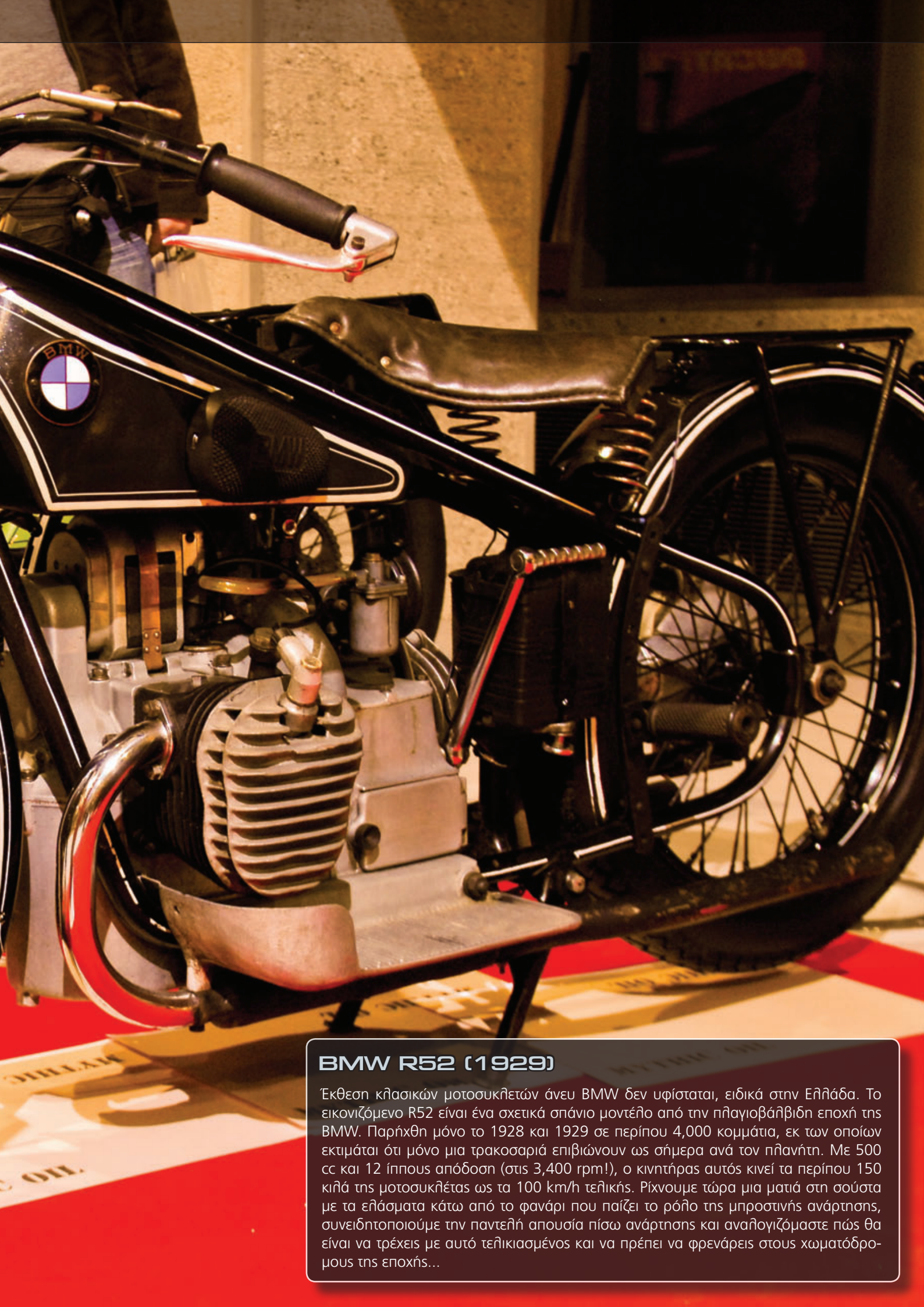


Douglas Twin Cylinder (1920's)

Η αγγλική Douglas έφτιαξε το όνομά της στο Kingswood του Bristol κατασκευάζοντας μοτοσυκλέτες από το 1907 ως και το 1957. Η πορεία της ξεκίνησε το 1882 από τη μεταλλουργία, στη μοτοσυκλέτα μπήκε εξαγοράζοντας την Light Motors Ltd από τον W. J. Barter, ο οποίος είχε σχεδιάσει ένα μικρό μονοκύλινδρο κινητήρα και τον εικονιζόμενο δικύλινδρο "διαμήκη boxer". Στην πορεία έφτιαξε και μερικά αυτοκίνητα καθώς και περίπου 70,000 στρατιωτικές μοτοσυκλέτες για τον Α΄ Παγκόσμιο. Αν και εδώ μπορεί να μας κάνουν εντύπωση οι μπροστινές σιαγόνες που σήμερα βλέπουμε μόνο σε (φτηνά) ποδήλατα, η Douglas σχεδίαζε δισκόφρενα ήδη από τη δεκαετία του '20! Πεδίο δόξης λαμπρό απετέλεσαν οι αγώνες Speedway όπου η εταιρεία διέπρεψε στις δεκαετίες του '20 και του '30, με πιο φημισμένα τα μοντέλα DT5 και DT6 (DT = Dirt Track). Εξίσου γνωστό είναι και το τελευταίο της μοντέλο, το Dragonfly του 1955 με τον "κανονικό" (βλέπε εγκάρσιο αλά BMW) boxer των 350cc.

KE5779

OL 6098
DS 9811

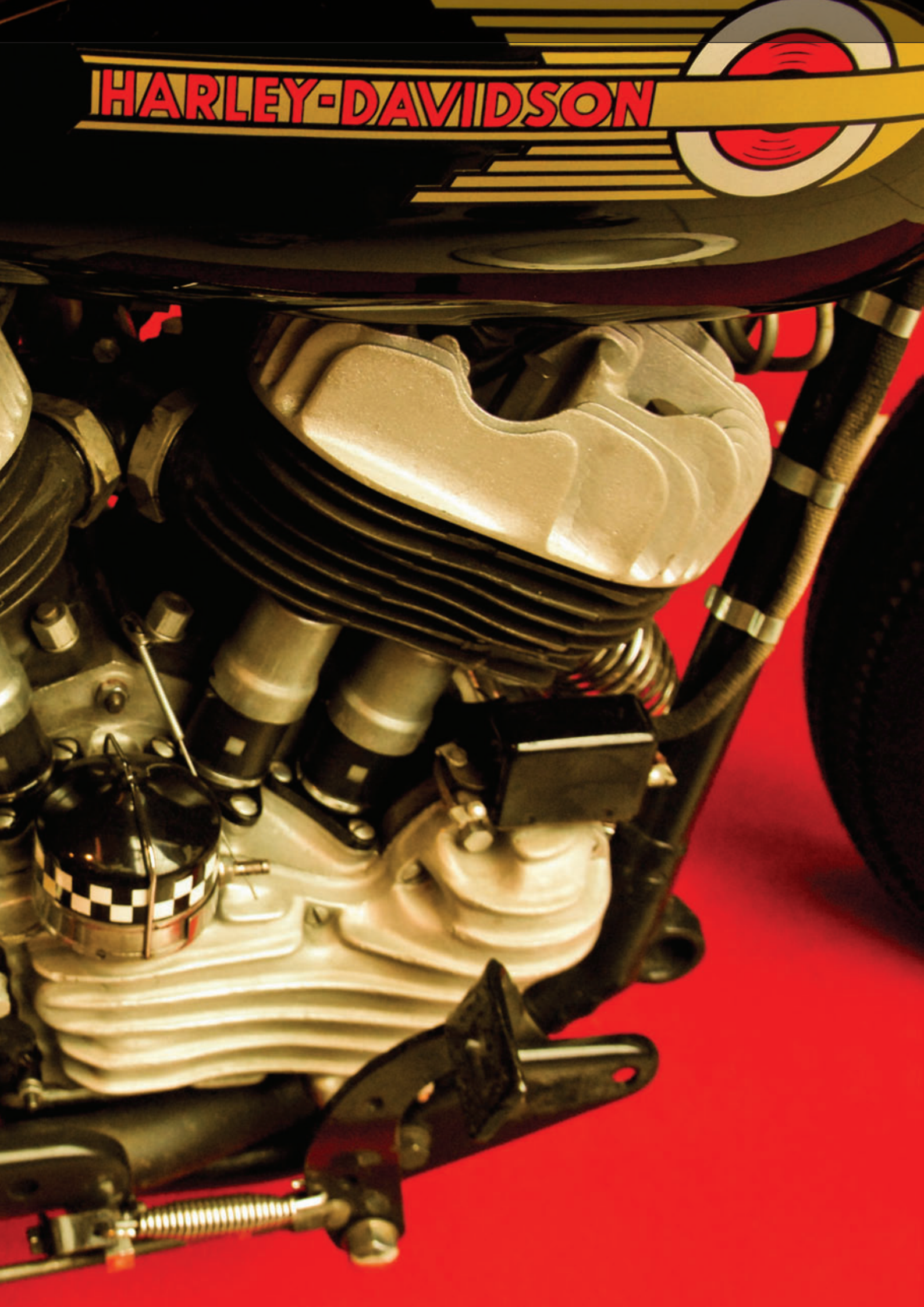


BMW R52 (1929)

Έκθεση κλασικών μοτοσυκλετών άνευ BMW δεν υφίσταται, ειδικά στην Ελλάδα. Το εικονιζόμενο R52 είναι ένα σχετικά σπάνιο μοντέλο από την πλαγιοβάλβιδη εποχή της BMW. Παρήχθη μόνο το 1928 και 1929 σε περίπου 4,000 κομμάτια, εκ των οποίων εκτιμάται ότι μόνο μια τρακοσαριά επιβιώνουν ως σήμερα ανά τον πλανήτη. Με 500 cc και 12 ίππους απόδοση (στις 3,400 rpm!), ο κινητήρας αυτός κινεί τα περίπου 150 κιλά της μοτοσυκλέτας ως τα 100 km/h τελικής. Ρίχνουμε τώρα μια ματιά στη σούστα με τα ελάσματα κάτω από το φανάρι που παίζει το ρόλο της μπροστινής ανάρτησης, συνειδητοποιούμε την παντελή απουσία πίσω ανάρτησης και αναλογιζόμαστε πώς θα είναι να τρέχεις με αυτό τελικιασμένος και να πρέπει να φρενάρεις στους χωματόδρομους της εποχής...

Harley-Davidson Bobber UL (1942)

Η Harley-Davidson είναι ένα ακόμη "must" των κλασικών εκθέσεων. Η σειρά UL γεννήθηκε το 1938 και χαρακτηριζόταν από τον Flathead δικύλινδρο V 45 μοιρών κινητήρα σε μια αρκετά ευρεία γκάμα κυβισμού – παρόλο που η H-D είχε ήδη παρουσιάσει το νέο της μοτέρ, Knucklehead και προετοίμαζε το Panhead. Εδώ έχουμε ένα παράδειγμα από το άνω άκρο χωρητικότητας, τις 74 κυβικές ίντσες, ήτοι 1,213 cc. Το συγκεκριμένο κομμάτι είναι μοντέλο του 1942, σε στενή συγγένεια με τα αντίστοιχα στρατιωτικά μοντέλα που "υπηρέτησαν" και επί ευρωπαϊκού εδάφους κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.


HARLEY-DAVIDSON

Χαμένοι στο χρόνο

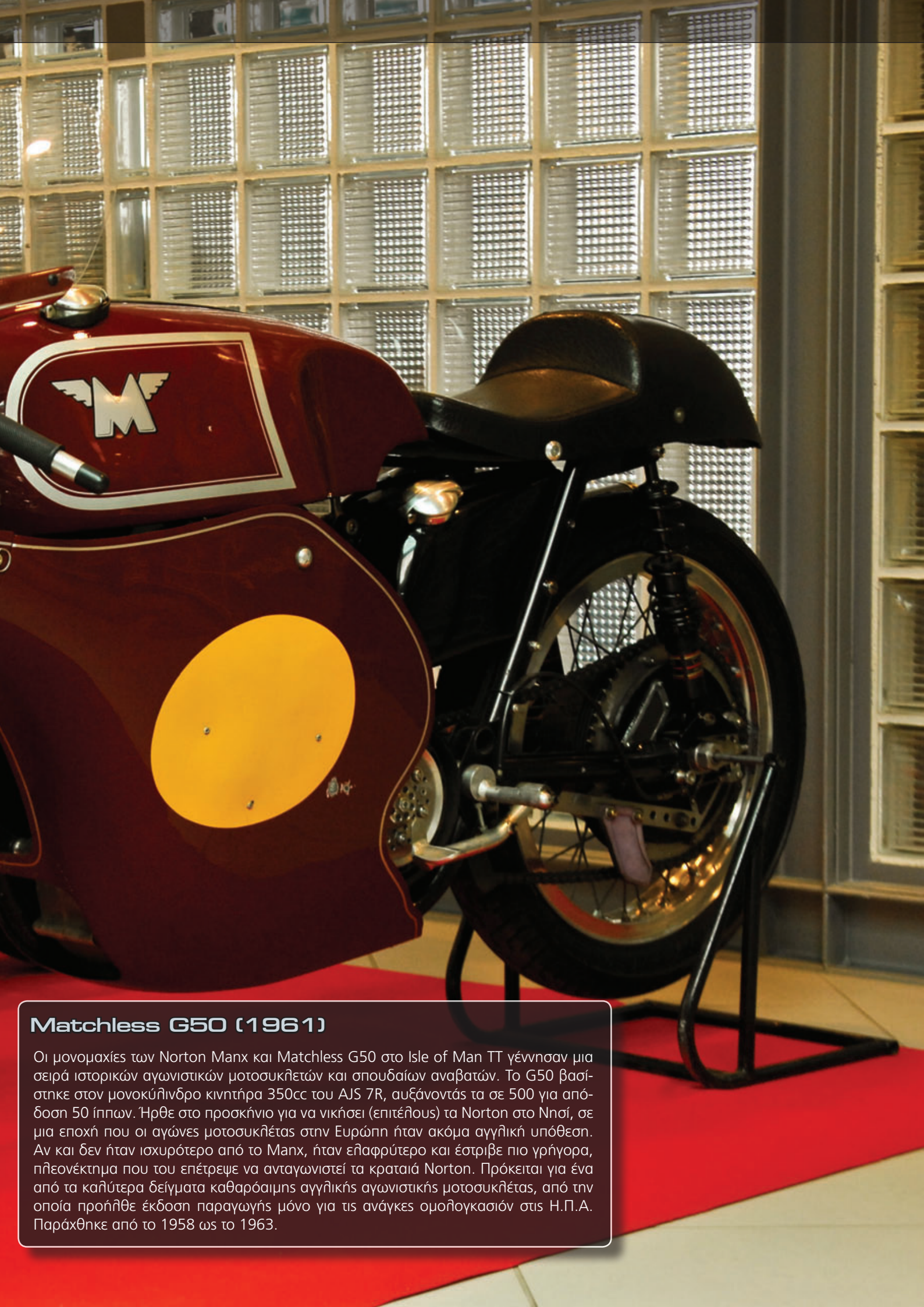
BMW R75 Sidecar (1941)

Η αρχέτυπη στρατιωτική μοτοσυκλέτα, το θρυλικό όπλο της Wehrmacht, ένα όχημα παντός εδάφους που διακρίθηκε σε μια ευρεία γκάμα συνθηκών, από τις λασπωμένες πεδιάδες της χειμερινής κεντρικής Ευρώπης ως την καυτή άμμο της Αφρικής στα χέρια των ανδρών του στρατηγού Romel. Το R75 γεννήθηκε για να καλύψει τις αδυναμίες – λόγω προχωρημένης ηλικίας – του εξίσου θρυλικού R12 και από το 1941 έφτανε εκεί που ελάχιστα άλλα οχήματα μπορούσαν. Η μετάδοση της κίνησης γινόταν στον τροχό του sidecar, με δυνατότητα κλειδώματος της μετάδοσης και τους δύο πίσω τροχούς για να περνά από παντού. Οι 26 ίπποι από τα 750 cc αυτού του boxer κινούσαν τα 400+ κιλά ενός βαρυφορτωμένου και οπλισμένου R75 παντού, με αυτονομία που ξεπερνούσε τα 400 km… Αθάνατη μοτοσυκλέτα – και ένα από τα προσωπικά μου όνειρα…

Brough Superior SS80 (1920s)

Ίσως η πιο γνωστή από τις εκπληκτικές μοτοσυκλέτες του George Brough είναι η SS100, η πρώτη Superbike όπως έχει περάσει στην ιστορία, η πρώτη μοτοσυκλέτα παραγωγής που έσπασε το όριο των 100 mi/h (160 km/h). Η προκάτοχός της είναι η εικονιζόμενη SS80, με κινητήρα V2 50 μοιρών που είχε στρώσει ιδανικά το έδαφος για την παρουσίαση του θρυλικού '100'. Το SS80 παρήχθη από το 1922 ως το 1934 σε συνεργασία με τη JAP και συνέχισε ως και το 1940 υπό τη σκέπη της Matchless, πάντα στα εξαιρετικά στάνταρ του τελειομανή George Brough. Όποιος αγόραζε μια SS80 παραλάμβανε και έγγραφη δέσμευση του κυρίου Brough πως η μοτοσυκλέτα αποδίδει 30 ίππους στον τροχό και η τελική της είναι 80 πραγματικά mi/h (148 km/h), ποσά τουλάχιστον κορυφαία για την εποχή. Ο θρυλικός T.E. Lawrence (Λόρενς της Αραβίας) που σκοτώθηκε το 1925 με την SS100 του, είχε προηγουμένως αποκτήσει τρεις SS80 στη συλλογή του.

Norton
MV
Norton
Commando
MATCHLESS
G50

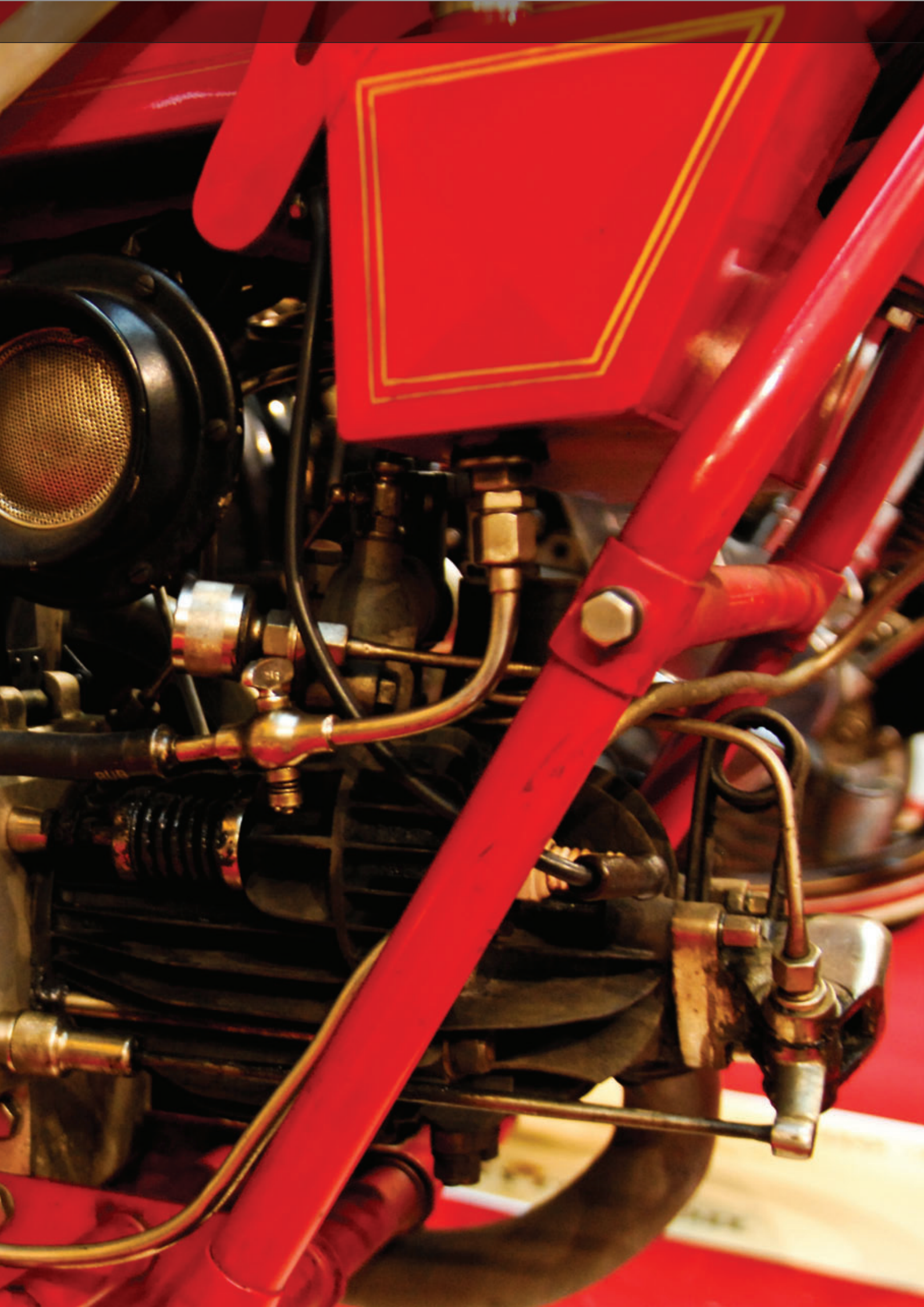


Matchless G50 (1961)

Οι μονομαχίες των Norton Manx και Matchless G50 στο Isle of Man TT γέννησαν μια σειρά ιστορικών αγωνιστικών μοτοσυκλετών και σπουδαίων αναβατών. Το G50 βασίστηκε στον μονοκύλινδρο κινητήρα 350cc του AJS 7R, αυξάνοντάς τα σε 500 για απόδοση 50 ίππων. Ήρθε στο προσκήνιο για να νικήσει (επιτέλους) τα Norton στο Νησί, σε μια εποχή που οι αγώνες μοτοσυκλέτας στην Ευρώπη ήταν ακόμα αγγλική υπόθεση. Αν και δεν ήταν ισχυρότερο από το Manx, ήταν ελαφρύτερο και έστριβε πιο γρήγορα, πλεονέκτημα που του επέτρεψε να ανταγωνιστεί τα κραταιά Norton. Πρόκειται για ένα από τα καλύτερα δείγματα καθαρόαιμης αγγλικής αγωνιστικής μοτοσυκλέτας, από την οποία προήλθε έκδοση παραγωγής μόνο για τις ανάγκες ομολογκασιόν στις Η.Π.Α. Παράχθηκε από το 1958 ως το 1963.

Moto Guzzi Sport 14 (1930)

Εδώ έχουμε έναν οριζόντιο μονοκύλινδρο κινητήρα 500cc που βρίσκεται στην καρδιά μιας μοτοσυκλέτας αγωνιστικών προδιαγραφών από τη Moto Guzzi, το 130 κιλών Sport 14. Στην παραγωγή μπήκε το 1929 και συνέχισε εκεί για αρκετά χρόνια, ως προκάτοχος των μετέπειτα θρυλικών μονοκύλινδρων Falcone, μάλιστα το 1935 κέρδισε το Lightweight TT με αναβάτη τον Stanley Woods. Πρόκειται για ένα από τα πρώτα αγωνιστικά με εκκεντροφόρο επί κεφαλής, τροφοδοτείται από ένα καρμπυρατέρ Dell' Orto που βρίσκεται ακριβώς από πάνω από τον κύλινδρο και από την άλλη πλευρά του κινητήρα ξεχωρίζει το ασημί και κόκκινο εξωτερικά τοποθετημένο βολάν.



Bultaco Metralla Mk2 (1960s)

Σε αυτό το γενικό πλάνο ξεχωρίζει μπροστά στα μάτια μας ένα ιστορικό Bultaco Metralla. Παρουσιάστηκε για πρώτη φορά το 1962 με μονοκύλινδρο δίχρονο κινητήρα 196cc και 18 ίππους που αρκούσαν για τελική της τάξης των 130 km/h, όμως η επιτυχία του έφερε το 1966 το Mk2, με κινητήρα πάλι δίχρονο 250cc αυτή τη φορά και απόδοση 27.6 ίππων για τελική άνω των 160 km/h. Όπως μας λέει και το αυτοκόλλητο στο πλαϊνό πίσω καπάκι, το όνομα Metralla συνδέθηκε με νίκες σε αγώνες αντοχής, αλλά δεν τα πήγε καθόλου άσχημα και σε αγώνες ταχύτητας. Μάλιστα, διετίθετο και με φέρινγκ καθώς κι ένα αγωνιστικό κιτ που υποσχόταν τελική 120 mi/h ή 192 km/h. Το δυνατό του όνομα οδήγησε σε δύο ακόμη εκδόσεις του 250 για πολιτική χρήση, GT 250 (1975-1977) και GTS 250 (1977-1979).
Βέβαια, τριγύρω του υπάρχει ένας σκασμός ιστορίας: η μπροστινή σειρά ξεκινά με BSA Rocket Three (τρικύλινδρο 750 του 1969) και συνεχίζει με BMW και Harley-Davidson, ενώ δίπλα στο Bultaco καμαρώνει μια μακρά σειρά αγγλίδων (Norton, Matchless, Triumph) που καταλήγει σε ένα εξαιρετικό Moto Guzzi Le Mans 850. Τι να πρωτοδείξουμε…

Norton
MOTRALLA

Ducati 750SS Imola (1974)

Μια από τις πιο ποθητές συλλεκτικές μοτοσυκλέτες, η συγκεκριμένη Ducati 750SS βαμμένη στο επίσης κλασικό ασημί της Imola Replica (εδώ απουσιάζει το μπικίνι φέρινγκ) είναι μια Super Sport μοτοσυκλέτα που στην εποχή της έκανε πολύ κόσμο να ονειρεύεται τους 72 ίππους της και την τελική των 220 km/h. Εκτιμάται πως στον κόσμο υπάρχουν περίπου 400 κομμάτια και στις σύγχρονες δημοπρασίες ένα προσεγμένο 750SS εκκινεί από 35-40,000$. Η συγκεκριμένη ανήκει στον Λουκά Γιαννακούλη, μέλος του Δ.Σ. της ΕΛΛΑΚΤΩΡ, στις εγκαταστάσεις της οποίας φιλοξενήθηκε η έκθεση. Πίσω της φιγουράρει ένα Modern Classic, το Paul Smart Replica 1000, ενώ ίσα που διακρίνεται ένα κόκκινο χρώμα το οποίο ανήκει σε μια κυρία Desmosedici RR, μια μοτοσυκλέτα που έχει ήδη καπαρώσει το μυθικό της status στο διηνεκές.

DUCATI

Parilla
SPORT LUX
TRIUMPH
MODEL
T6 THUNDERBIRD
YEAR
1957
CC
650

Triumph T6 Thunderbird (1957)

Ξεκίνησε την καριέρα του το 1949, παίρνοντας το δικύλινδρο κινητήρα ενός Speed Twin και αυξάνοντας τη χωρητικότητά του από τα 500 στα 650cc – αυτό ήταν το εισιτήριό του για την αμερικάνικη αγορά. Μάλλον ο υπερκυβισμός απέδωσε καρπούς καθώς στη σέλα ενός Thunderbird πέρασε κάμποσες ώρες γυρισμάτων ο Marlon Brando και η τραγιάσκα του για τη θρυλική ταινία The Wild One.

Δίπλα του ένα ξεχασμένο όνομα από το ιταλικό παρελθόν, Moto Parilla και Sport Lux 175cc από το 1953. Λίγο πιο πέρα ίσα που διακρίνεται ένα scrambler BMW R69S με την ψηλή εξάτμιση των "χωματερών" της εποχής .

Kawasaki Z1 900 (1973)

Ήταν το 1969 όταν στα κεντρικά της Kawasaki ένα άκρως μυστικό project με την επωνυμία 'New York Steak' προετοίμαζε το επόμενο τετράχρονο βήμα για την, καταξιωμένη στα δίχρονα, εταιρεία με έναν τετρακύλινδρο κινητήρα 750cc. Όμως η ξαφνική εμφάνιση του Honda CB 750 προκάλεσε τεράστιο πανικό στο Akashi και το σχέδιο μπήκε αμέσως στον πάγο. Τους πήρε τρία χρόνια να απαντήσουν και όταν το έκαναν είχαν βρει την κατάλληλη απάντηση: 903 τετρακύλινδρα κυβικά με 2EEK, 82 ίππους στις 8,500, δισκόφρενο μπροστά, εμφάνιση στην αιχμή της μόδας και, το βασικότερο, 15 άλογα περισσότερα από τη Honda. Κυκλοφόρησε στις Η.Π.Α. το 1972 και στην Ευρώπη το 1973 και παραλίγο να πέσει θύμα της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης, αλλά αυτό δεν εμπόδισε την Kawasaki να επανέλθει μόλις ένα χρόνο αργότερα με το ακόμη πιο δυνατό Z1 1000 – την ώρα που οι δύο νέες τετρακύλινδρες προκαλούσαν το φθόνο των αντιπάλων και τους έκαναν να σπεύσουν με τα δικά τους όπλα, βλέπε Suzuki GS. Και κάπως έτσι ξεκίνησε η εποχή των Superbikes…

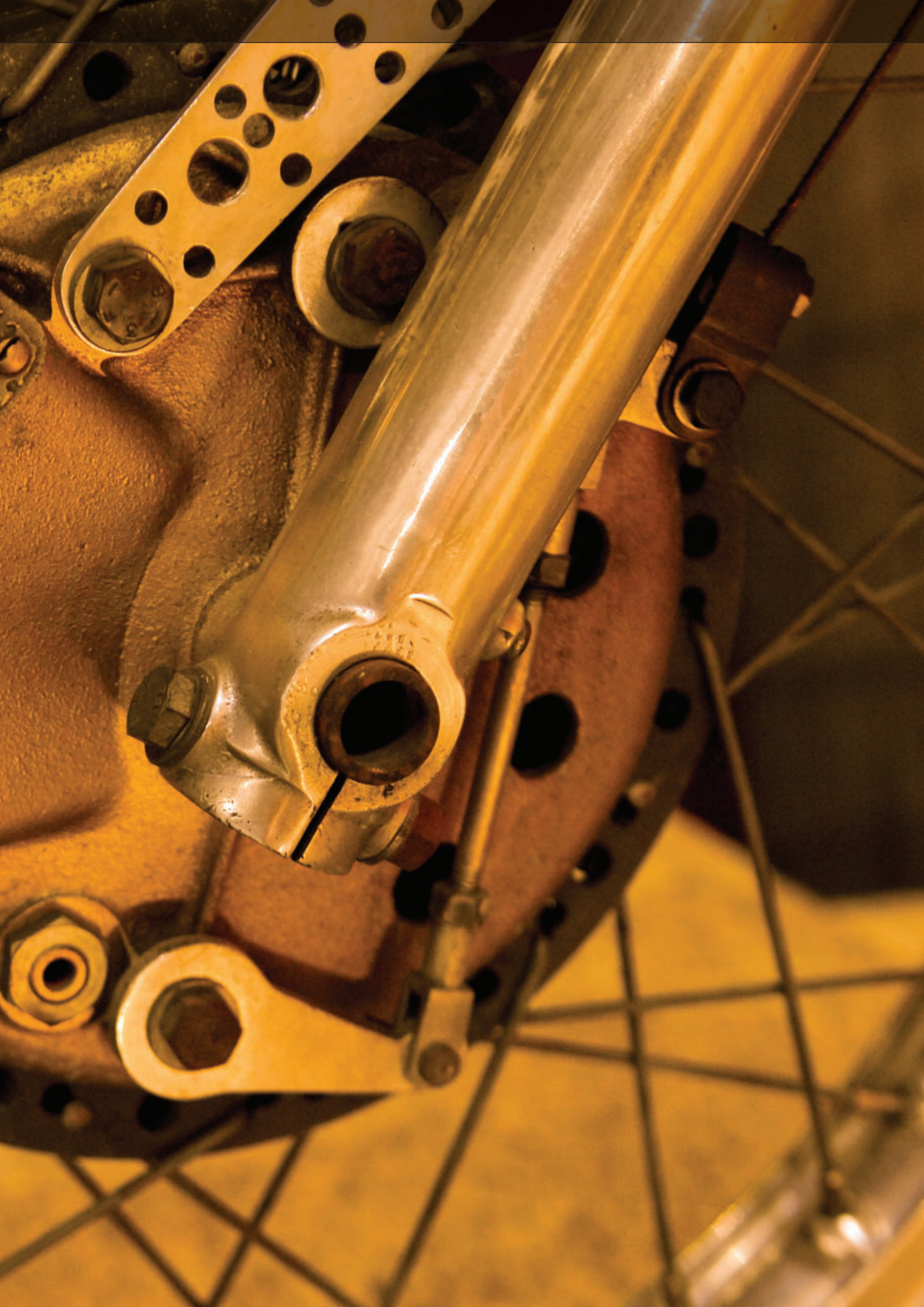
torcycles
WASAKI
07

Laverda 750 SF (1971)

Αυτή η μοτοσυκλέτα έχει μια ξεχωριστή θέση στην καρδιά μου, όχι λόγω κάποιας "υπόγειας" σχέσης με τη Laverda φυσικά, αλλά διότι τυγχάνει να έχω οδηγήσει τη συγκεκριμένη πριν κάμποσα (6-7) χρόνια και ακόμα θυμάμαι την εμπειρία σα χτες! Είναι μια μοτοσυκλέτα που ξέρει καλά πώς να σου πλημμυρίσει τις αισθήσεις χωρίς να διαφημίζει ούτε το κορυφαίο γκάζι – μόλις 60 ίππους διαθέτει – ούτε κάτι σπάνιο που δεν μπορούσε κανείς να βρει αλλού εκείνη την εποχή. Κι όμως, είναι ένα από τα μερακλίδικα μοντέλα που έβαλαν για τα καλά τη Laverda στο χάρτη της εποχής απέναντι σε μια κραταιά ιταλική σχολή του τότε και ενόψει της μεγάλης ιαπωνικής απόβασης που είχε ήδη αρχίσει. Ίσως δεν είναι το πιο φημισμένο μοντέλο της Laverda – τίτλος που μάλλον πάει στο Jota – αλλά σίγουρα είναι ένα από τα πιο ποθητά, παρέα με το μεγαλύτερο αδέρφι του 1000 SF που ακολούθησε και οπωσδήποτε στην αγωνιστική του εκδοχή SF-C, Competizione… Σε ασημί ή πορτοκαλί, τα θέλω και τα δύο!

Aermacchi Harley-Davidson Racer (1970s)

Κλείνοντας με το αεριζόμενο μπροστινό ταμπούρο από ένα αγωνιστικό δίχρονο μονοκύλινδρο της εποχής που η Harley-Davidson προσπαθούσε να μπει στην ευρωπαϊκή αγορά μέσω της Aermacchi, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου ως μοτοσυκλετιστής στην Ελληνική Λέσχη Φίλων Κλασσικής Μοτοσυκλέτας (www.classicbike.gr) για τις συνεχείς επιτυχείς δραστηριότητές της στην Ελλάδα, μέσω των οποίων μπορούμε να συνδυάζουμε την απόλαυση με τη γνώση. Επίσης να αναφέρουμε πως η όλη διοργάνωση των Μυθικών Μοτοσυκλετών διοργανώθηκε υπό την αιγίδα της εταιρείας ΕΛΛΑΚΤΩΡ, στις εγκαταστάσεις της οποίας φιλοξενήθηκαν για ένα σαββατοκύριακο οι περίπου 70 σπάνιες, πανέμορφες και θελκτικότατες Μυθικές Κυρίες. Ελπίζουμε ανάλογες εκδηλώσεις να πληθύνουν. Η πληροφορία πως περίπου 3,000 άνθρωποι πέρασαν από την Κηφισιά είναι ένα σπουδαίο νέο, αν και θα μπορούσαν εύκολα να είναι πολλοί περισσότεροι. Το eBike μόνο το διαβάζουν περισσότεροι. Την επόμενη φορά λοιπόν να είμαστε όλοι εκεί…



racing

Όσο βαθαίνει η ύφεση, τόσο αποκτούν αξία αυτά που κανείς δε θα μπορέσει ποτέ να μας κόψει, όπως το Σεξ. Τα MotoGP έρχονται και το θρυλικό Playboy μόλις προσέθεσε μια βαρβάτη δόση "σεξ απήλ" στην ομάδα του όμορφου Randy...

DRACO
Beta
BRIDGESTONE

Όλα για τη νίκη

Μια απόφαση-σοκ ανακοινώθηκε από τη Federation Internationale de l' Automobile (FIA) στις 17 Μαρτίου, ανατρέποντας το ισχύον σύστημα αξιολόγησης του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Formula One.

Από φέτος ο νικητής του Πρωταθλήματος ΔΕ θα είναι ο οδηγός που θα συγκεντρώσει τους περισσότερους βαθμούς, αλλά αυτός που θα πάρει τις περισσότερες σε αριθμό νίκες!

Η όλη ιστορία ξεκίνησε όταν η FOTA (Formula One Teams' Association) διεξήγαγε έρευνα στο πιστό κοινό των αγώνων για να δει τι είναι αυτό που ζητά ο κόσμος και τι του κεντρίζει περισσότερο το ενδιαφέρον. Το σημαντικότερο αποτέλεσμα – μεταξύ άλλων – ήταν πως ο τυπικός θεατής F1 θέλει τους οδηγούς να μάχονται περισσότερο για τη νίκη και λιγότερο για τη βαθμολογική στρατηγική της ομάδας.

Σε αυτήν την κατεύθυνση η FOTA είχε προτείνει στη FIA να αλλάξει το σύστημα βαθμολογίας ενισχύοντας τους τρεις πρώτους οδηγούς με 12, 9 και 7 βαθμούς αντιστοίχως (αντί για το ισχύον 10, 8,6, 5, 4, 3, 2, 1), πρόταση που ωστόσο δεν έγινε δεκτή από τη FIA, καθώς ακολούθησε η πρόταση της διοργανώτριας εταιρείας του Bernie Ecclestone, Formula One Management, η οποία και τελικώς υιοθετήθηκε.

Η βαθμολογία θα συνεχίσει να υφίσταται ως είχε ως τώρα και θα καθορίζει την κατάταξη των οδηγών από τη δεύτερη θέση και κάτω, ενώ θα χρησιμοποιηθεί και για την ανάδειξη Παγκόσμιου Πρωταθλητή στην περίπτωση που δύο ή περισσότεροι οδηγοί τελειώσουν τη χρονιά με ισάριθμες νίκες. Ανακοινώθηκε επίσης πως η εν λόγω αλλαγή αφορά μόνο την κατάταξη των οδηγών, ενώ αυτή των κατασκευαστών θα συνεχίσει να υπολογίζεται βάσει βαθμολογίας όπως πριν.

Το πόσο αλλάζει η κατάσταση με βάση αυτήν την απόφαση θα το δείξει το μέλλον, αλλά μπορούμε να πάρουμε μια καλή γεύση ανατρέχοντας στην ιστορία της F1: ούτε λίγο ούτε πολύ 13 φορές θα είχε αναδειχθεί διαφορετικός πρωταθλητής με αυτό το μέτρο! Οι πιο πρόσφατες θα ήταν η περσινή χρονιά με τον τίτλο να πηγαίνει στον Felipe Massa αντί του Luis Hamilton και το 1989 όπου Πρωταθλητής θα είχε αναδειχθεί ο αείμνηστος Ayrton Senna αντί του Alain Prost.

Γιατί ασχολούμαστε με αυτό, θα μου πείτε τώρα; Αν δεν το καταλάβατε, πρόκειται για μια κοσμοϊστορική απόφαση στην ιστορία των Παγκοσμίων Πρωταθλημάτων.

Το βασικότερο, κατά τη γνώμη μου, είναι η πριμοδότηση της νίκης, η ανάγκη που πλέον θα εγκατασταθεί στο μυαλό κάθε οδηγού πως πρέπει να κερδίσει και όχι να αρκεστεί σε έναν "έξυπνο αγώνα " που θα του δώσει όσους βαθμούς χρειάζεται για να καβατζώσει τον τίτλο. Αν μη τι άλλο, είναι μια στροφή προς αυτό που θεωρώ ως πεμπτουσία κάθε αγώνα ταχύτητας: το κυνήγι της νίκης.

Φυσικά δεν παραβλέπω πως η F1, καλώς ή κακώς, αποτελεί ένα παράδειγμα προς μίμηση και δεν είναι μυστικό πως και στα MotoGP οι ιθύνοντες συχνά παραδειγματίζονται από το εν λόγω μοντέλο, αν μη τι άλλο για το υπερεπιτυχημένο του μάρκετινγκ που μεταφράζεται σε ζεστό χρήμα – και δη σε μεγέθη που ουδέποτε είχε ονειρευτεί ο κόσμος της μοτοσυκλέτας.

Επίσης, ένα σημαντικό στοιχείο που οφείλουμε να εξάγουμε από αυτήν την ιστορία είναι πως για μια φορά οι κανονισμοί βασίστηκαν στη λαϊκή εντολή, οι ιθύνοντες άκουσαν τι θέλει το κοινό και κινήθηκαν προς αυτήν την κατεύθυνση. Κάτι που αν μη τι άλλο θα ήταν πολύ καλό να έκανε και η FIM στα MotoGP.

MONACO
Grand Prix
TF1
JOHNNIE
WALKER

Μπαμπά συρρίκνωσα τα GP

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας, φωτό: αρχείο eBike.gr

Ολοκληρώθηκε και η τελευταία επίσημη δοκιμή στο Jerez, η BMW 135i Sauber Replica βρήκε το νέο της αυστραλό ιδιοκτήτη και για κερασάκι η FIM εξήγγειλε αυστηρό πρόγραμμα λιτότητας 2009-2010. Μόλις 18 νοματαίοι έμειναν και δηλώνουν έτοιμοι να στηθούν στην εκκίνηση το βράδυ της 12ης Απριλίου στο Κατάρ. Όλοι, εκτός από τον Dani Pedrosa

YAMAHA
FIAT
YAMAHA
YAMALUBE
YAMAHA
BRIDGESTONE
TERMIGNONI

Yamaha

Για τη Yamaha η χρονιά ξεκίνησε σα να μην άλλαξε τίποτα, αφού τόσο οι δύο εργοστασιακοί αναβάτες όσο και οι "δορυφόροι" της Tech 3 παρέμειναν στις θέσεις τους και η μοτοσυκλέτα ουσιαστικά είναι η πιο εξελιγμένη μορφή της πρωταθλήτριας του 2008. Επισήμως ελάχιστα πράγματα άλλαξαν πάνω της και κυρίως στον ηλεκτρονικό τομέα. Η κεντρική οδός εξέλιξης του YZR-M1 ήταν στην ταχύτητα εξόδου από τη στροφή. Μέσω μιας νέας κεντρικής μονάδας ελέγχου στόχος είναι οι αναβάτες να ανοίγουν το γκάζι λίγα μέτρα νωρίτερα στην έξοδο.

Περισσότερη δουλειά είχαν οι μηχανικοί του Jorge Lorenzo καθώς η δική του μοτοσυκλέτα ήθελε περισσότερη προσαρμογή στα νέα δεδομένα της Bridgestone. Με βάση αυτή τη διαδικασία εξελίχθηκαν λογικά και οι δύο μοτοσυκλέτες της Tech 3 – όπου η Yamaha ισχυρίζεται πως δεν έχουν σε τίποτε να ζηλέψουν τις εργοστασιακές αδελφές τους.

Αν μη τι άλλο, στη Yamaha τα δεδομένα τηλεμετρίας όλων των μοτοσυκλετών είναι ανοικτά για όλους τους αναβάτες και μηχανικούς, σε αντίθεση με τον αδιανόητο μυστικισμό που ισχύει σε άλλα γκαράζ, όπως λ.χ. της Repsol Honda.

Μιλώντας για τοίχους, λοιπόν, στο χειμώνα που πέρασε η τοιχοποιία απετέλεσε ένα δημοφιλές θέμα συζήτησης στο στρατηγείο της Yamaha Racing. Ο τοίχος που υποτίθεται πως προστάτευε τα ευαίσθητα δεδομένα των Michelin και Bridgestone στην εργοστασιακή ομάδα παρέμεινε για να προστατεύει στην πνευματική ηρεμία του Valentino Rossi από τη φάτσα του Jorge Lorenzo – ή τουλάχιστον έτσι το αντιλαμβανόμαστε. Μπορεί να μην έχει πρόβλημα να βλέπει ο μικρός τα δεδομένα του, αλλά "ωραία και ήρεμα δεν ήμασταν με τον τοίχο πέρυσι, γιατί να το αλλάξουμε;" έλεγε ο Rossi σε σχετική συνέντευξη.

Προφανώς η κίνηση αυτή έγινε αντικείμενο μίμησης και από τους κ.κ. Edwards και Toseland. Με τον Colin Edwards υπήρξαν έντονα ταρακουνήματα, ειδικά από τη στιγμή που του ζητήθηκε να τραμπάρει θέσεις με τον Ben Spies στην ομάδα του WSBK. Φυσικά ο τεξανός έγινε θηρίο και τους υπενθύμισε πως ενώ πέρυσι σκεφτόταν να κρεμάσει τα γάντια του αυτοί του πρότειναν επέκταση του συμβολαίου του. Αφού λοιπόν αρνήθηκε, ήρθε μετά η "απαγωγή" του crew chief της ομάδας του Gary Reynders από την ομάδα του Toseland. Δεύτερη φορά στον κόφτη ο Edwards, με καυτές δηλώσεις στον Τύπο για τον ομόσταυλό του που δε θέλει καν να ξέρει, για το νέο chief που αποδείχθηκε γαμώ τα παιδιά και δέκα φορές καλύτερος από τον Reynders και τι ωραίοι που είμαστε 1.5 δευτερόλεπτο πιο γρήγοροι από τον Toseland και άλλα τέτοια πικάντικα… Λογική συνέπεια το τοιχάκι στο γκαράζ της Tech 3 που διαχωρίζει τα δύο pit box …

Ο Rossi έχει βρει την αυτοπεποίθησή του ξανά, ο Lorenzo κατάλαβε πως πρέπει να ηρεμήσει και να δουλέψει περισσότερο στην τακτική του, ο Edwards στην πιθανότατα τελευταία του χρονιά δεν έχει τίποτε να αποδείξει παρά να το διασκεδάσει και να τερματίσει πάνω από τον Toseland, ο οποίος με τη σειρά του θα ήθελε πολύ να αυγατίσει τις σποραδικές καλές του περσινές εμφανίσεις ώστε να μην τεθεί εν αμφιβόλω η παρουσία του το 2010, ειδικά στους χαλεπούς αυτούς καιρούς. Ενδεικτικά να αναφέρω μια πολύ πρόσφατη ατάκα του ιδιοκτήτη της Tech 3, Herve Poncharal, ερωτηθείς από δημοσιογράφο σχετικά με φήμη πως θα έδινε μια τρίτη μοτοσυκλέτα στον John Hopkins: "αποκλείεται, εδώ κοιτάμε πως θα καταφέρουμε να κρατήσουμε τις δύο που έχουμε…"

Ducati

Πάνε δυο χρόνια που τον ήθελαν, φέτος τον πήραν. Ο Nicky Hayden άφησε τη Honda αντιλαμβανόμενος πως έχασε χρόνια στη σκιά ιαπωνικών ιδεοληψιών, παρόλο που είναι ο μόνος 'Χονταίος' που κατάφερε να σπάσει την κυριαρχία του Rossi. Φυσικά ο παγκόσμιος πρωταθλητής του 2007, Casey Stoner παραμένει το κεντρικό πρόσωπο της ομάδας και με τις επιδόσεις του δεν πρόκειται να αλλάξει εύκολα αυτό το status.

Στη μοτοσυκλέτα της φετινής χρονιάς, Desmosedici GP9, το μεγαλύτερο νέο είναι η αλλαγή πλαισίου. Το ατσάλινο χωροδικτύωμα – που τόσοι και τόσοι κορόιδευαν το 2003 μα πολύ θα ήθελαν να κερδίζουν σήμερα – έδωσε τη θέση του σε ένα ανθρακονημάτινο μονοκόκ, το οποίο εξέλισσε πέρυσι ο Vittoriano Guareschi υπό άκρα μυστικότητα. Επιπλέον, στις δοκιμές του Jerez η Ducati εμφανίστηκε και με ανθρακονημάτινο ψαλίδι, αντικαθιστώντας το προηγούμενο από πρεσαριστά φύλλα αλουμινίου.

Στον κινητήρα η έμφαση δόθηκε στην ηλεκτρονική διαχείριση, ώστε σε συνεργασία με ένα νέο φιλτροκούτι να " στρώσει" την καμπύλη απόδοσής του και να το κάνει πιο ευκολοδήγητο. Η μακρά σειρά αναβατών (όλοι εκτός του Stoner!) που απέτυχαν να συνεννοηθούν με τις διάφορες εκδόσεις των Desmosedici προφανώς και έχει θορυβήσει τους ιταλούς.

Το ότι η νέα μοτοσυκλέτα αρέσει στον Stoner δε χρειάζεται συζήτηση. Μπήκε στην τελευταία μέρα δοκιμών με τη σκούπα ανά χείρας, καθαρίζοντας τους πάντες με άνεση στο κρίσιμο qualifying session που θα καθόριζε το έπαθλο της BMW. Συνολικά, δε, στις δοκιμές IRTA στο Jerez ουδείς κατάφερε να πλησιάσει πιο κοντά από 0.7 δευτερόλεπτα τον αυστραλό.

Ωστόσο, ένα μεγάλο ερωτηματικό παραμένει για την αντοχή του. Μέχρι πριν ένα μήνα γκρίνιαζε πως το εγχειρισμένο του στο σκαφοειδές δεν άντεχε, πονούσε και μούδιαζε, με αποτέλεσμα να ακουστούν φήμες περί πρόωρου τερματισμού καριέρας. Τώρα ο Stoner δηλώνει πως όλα πάνε καλά, οι φήμες είναι γελοίες και δείτε τι χρόνους που κάνω. Σωστά, αλλά η ιστορία καταγράφει πως ο αυστραλός θα πάει στον εναρκτήριο αγώνα στο Κατάρ χωρίς να έχει γράψει ούτε μια πλήρη προσομοίωση αγώνα ως τώρα – ένδειξη πως ίσως δεν είναι ακόμη έτοιμος για ολόκληρη την απόσταση σε ρυθμό διεκδίκησης τίτλου. Όσο το χέρι του είναι καλά μπορεί να γυρίσει ταχύτερα από οποιονδήποτε άλλο με το νέο GP9, αλλά πόσους γύρους βγάζει έτσι; Ίδωμεν…

Ο Nicky Hayden πρέπει να μάθει μια νέα και δύστροπη μοτοσυκλέτα και ταυτόχρονα να εξοικειωθεί με νέα λάστιχα. Στην αρχή μας έλεγε αστεία περί του πόσο δύσκολα συνεννοείται με τους ιταλούς που δεν ξέρουν αγγλικά, αλλά είναι γνωστός δουλευταράς και σε όλες τις δοκιμές έχει γράψει μακράν τους περισσότερους γύρους. Δεν είναι όμως ο ταχύτερος. Στο Jerez βρέθηκε στα όρια της δεκάδας, κάτι που σημαίνει πως μάλλον θα τα πάει καλύτερα από τον προκάτοχό του, μα έχει ακόμη δρόμο πριν αρχίσει να υλοποιεί το όνειρό του για τακτικές επισκέψεις ξανά στο βάθρο. Η συνεργασία του με τον Stoner είναι καλή και οι δυο τους συμφωνούν πως το Desmosedici είναι εξαιρετικά αποτελεσματικό με το σωστό setup, εφιαλτικό άνευ. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του, λένε και οι δύο, είναι πως μια απειροελάχιστη αλλαγή σε μια παράμετρο μπορεί να σε περάσει από τη μια κατάσταση στην άλλη, έτσι ο Nicky ψάχνει εναγωνίως να βρει ένα καλό στήσιμο βάσης. Απ' όσο τον ξέρουμε, θα σκίζεται στις δοκιμές μέχρι να το βρει – αν και οι περικοπές δεν τον βοηθούν.

Ακολουθούν οι άγνωστες ποσότητες της Pramac, Mika Kallio και Nicolo Canepa, δύο υποσχόμενοι rookies. Ο πρώτος οδηγεί το D16 ως δίχρονο με πολύ υψηλές κλίσεις και ταχύτητες μέσα στη στροφή, εκεί όπου τα 'βαριά' ηλεκτρονικά τον βολεύουν, ενώ ο δεύτερος έχει αρκετή περισσότερη εμπειρία από τη μοτοσυκλέτα καθώς συνεργαζόταν και στο παρελθόν με την ομάδα εξέλιξης όλων των αγωνιστικών της εταιρείας. Την πεντάδα των Ducati κλείνει ο Sete Gibernau, ο οποίος επέστρεψε σε έναν κόσμο με πολλά περισσότερα ηλεκτρονικά, άλλα λάστιχα, άλλης φιλοσοφίας κινητήρες. Τα χρόνια της αγρανάπαυσης τον άφησαν πίσω σε φυσική κατάσταση και, κατά δική του ομολογία, και σε πνευματική. Ωστόσο ο ισπανός είναι έμπειρος και η πρόσφατη χρονομέτρησή του στην όγδοη θέση του IRTA test αποδεικνύει πως κάτι θα έχει να δώσει φέτος.

V-Power
Alice
DUCATI
Enel
DUCATI
DESMOSEDICI
BRIDGESTONE
Ariello ups
SanDisk
Alice
Enel

Honda

Η ασφυκτική πίεση δεν είναι για όλους. Για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά ο Dani Pedrosa θα ξεκινήσει τη σεζόν με ένα φυσικό μειονέκτημα, τραυματισμένος και ως αυτή τη στιγμή ακόμη και η συμμετοχή του στον εναρκτήριο αγώνα τίθεται εν αμφιβόλω. Μια τρελή απογείωση στη νυκτερινή δοκιμή της Sepang τον έστειλε στο νοσοκομείο με χτυπημένο αρκετά το αριστερό του χέρι σε διάφορα σημεία και ξανανοίγοντας το εγχειρισμένο αριστερό του γόνατο. Μόλις μερικές μέρες πριν το τέλος Μαρτίου έβγαλε το γύψο, αλλά ακόμη το πόδι του δε λυγίζει καν και η προσπάθειά του να είναι σε φόρμα ως τις 12 Απριλίου μοιάζει με απονενοημένο αγώνα. Πιθανότατα οι έντονη φημολογία περί τελεσιγράφων από την Ιαπωνία για το πόσο 'πρέπει' φέτος να πάρει ο Pedrosa τίτλο 'αλλιώς…' μάλλον έχουν προσδώσει ένα δραματικό τόνο στην όλη του προσπάθεια. Να θυμίσουμε μόνο ότι και πέρυσι ο Pedrosa ξεκινούσε πονώντας, έδωσε όλο τον εαυτό και μέχρι το Sachsenring βρισκόταν οδηγός της κατάταξης ώσπου ένα ακόμα μεγάλο ατύχημα του έκοψε κάθε μαθηματική ελπίδα για τίτλο. Εκείνο το τραύμα εγχείρησε μέσα στις χειμερινές διακοπές και το ίδιο ξαναχτύπησε τώρα…

Με βάση αυτά, δε μας κάνει εντύπωση που φέτος ο ισπανός σήκωσε τρόπον τινά μπαϊράκι απαιτώντας να συνεχίσει την εξέλιξη της μοτοσυκλέτας που τερμάτισε το 2008, αντί να πάρει το ολοκαίνουργιο 'διαστημόπλοιο' που ήθελε να του δώσει το HRC. Η αλήθεια είναι πως ελάχιστα πράγματα γνωρίζουμε για την τεχνική εξέλιξη της μοτοσυκλέτας – εδώ τρώμε τον κόσμο να βρούμε μια φωτογραφία της σε ικανοποιητική ανάλυση – αλλά είναι δεδομένο πως πρόκειται για το μοντέλο με τις πνευματικές βαλβίδες. Στον αντίποδα της πρακτικής Pedrosa, ο Andrea Dovizioso είναι προθυμότατος να δοκιμάσει ό,τι και να του δώσουν, άλλωστε βρίσκει πως

η μοτοσυκλέτα αυτή τη στιγμή δεν είναι και τόσο ανταγωνιστική. Δεν έχασε την ευκαιρία, άλλωστε, στο Jerez να 'καρφώσει' τον ομόσταυλό του απαντώντας στο πόσο λείπει από την εξέλιξη λέγοντας, "δεν πειράζει, άλλωστε προτιμώ να δοκιμάζω όλα τα εξαρτήματα που μας δίνει η Honda και όχι μόνο αυτά που εγκρίνει ο Dani…" Δηλητήριο… Προφανώς η έντονη πίεση δημιουργεί έριδες και τριβές, να υποθέσω πως και η αντιρρήσεις του Pedrosa να μην πάρουν τον Dovi στην εργοστασιακή ομάδα θα έχουν παίξει το ρόλο τους…

Στον πολυπληθή δορυφορικό στόλο των Honda ξεχωρίζει ο Toni Elias. Η εξαιρετική του σχέση με τον Fausto Gresini (και, ομολογουμένως, με όλον τον κόσμο!) και το καλό δεύτερο μισό του πρωταθλήματος που έκανε με τη Ducati της Pramac τον ανήγαγε σε δικαιούχο των υποσχέσεων του HRC προς τον Gresini, δηλαδή μια τουλάχιστον 'ημιεργοστασιακή' μοτοσυκλέτα, με άλλα λόγια ένα RC212V που μοιάζει πολύ περισσότερο στα Repsol παρά σε όσα έχουν οι υπόλοιποι αναβάτες των Gresini, LCR και Scot. Επίσης, ο Elias συμπεριλαμβάνεται στο υψηλό team αναβατών που εξελίσσουν καινούργια εξαρτήματα για την εργοστασιακή ομάδα, τιμή που ως τώρα δε δινόταν σε αναβάτες εκτός Repsol (τιμή που διατηρούσε στο ακέραιο ο Hayden και παραλίγο να του κοστίσει την καριέρα του).

Η εμφάνιση των Honda στο Jerez, ωστόσο, δείχνει πως ο στόχος είναι ακόμη μακριά. Οι έξι RCV θα πάνε στην εκκίνηση του Losail έχοντας στις τελευταίες δοκιμές IRTA τερματίσει πίσω και από τα Suzuki, γεγονός που ουδόλως περνά απαρατήρητο και ηχεί ως καμπανάκι κινδύνου. Αλλά, αν μη τι άλλο, Honda είναι αυτή, αργά ή γρήγορα θα πρωταγωνιστήσει. Και ο Dovi έδειξε ήδη δόντια: στο βρεγμένο Jerez ήταν ο ταχύτερος όλων…

Suzuki

Οι δύο αναβάτες της Suzuki, Loris Capirossi και Chris Vermeulen, πέρασαν ένα δύσκολο χειμώνα. Από τη μια θυμόνταν μια κακή χρονιά, από την άλλη μάθαιναν από τα ΜΜΕ πως η ύφεση χτυπάει σκληρά, πως η Rizla δεν έχει συμφωνήσει, πως η Suzuki σκέφτεται να την κάνει αλά Kawasaki… Πώς τα φέρνει η ζωή καμιά φορά όμως και ξαφνικά όλα ήρθαν στη θέση τους. Η Rizla υπέγραψε, η Suzuki δήλωσε πως οι αγώνες είναι στο DNA της και δεν πάει πουθενά, η αναβαθμισμένη έκδοση του GSVR δείχνει καλύτερη από ποτέ.

Όσον αφορά στη μοτοσυκλέτα, η επίσημη παρουσίαση της έγινε μόλις την πρώτη μέρα των δοκιμών IRTA και οι πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξή της ελάχιστες. Αυτό που γνωρίζουμε είναι πως οι δύο αναβάτες της ζητούσαν περισσότερη αίσθηση και πρόσφυση στις εξόδους των στροφών, καθώς και δύναμη ψηλά. Τώρα αμφότεροι δηλώνουν πανευτυχείς με τις επιδόσεις των μοτοσυκλετών τους και πώς να γίνει αλλιώς όταν σημειώνουν τρίτο (Capirossi) και πέμπτο (Vermeulen) χρόνο, αρκετά μακριά από το Stoner μεν, αλλά αρκετά κοντά στο Rossi. Αν μη τι

άλλο, για τη Suzuki υπάρχει ένα πλεονέκτημα: ίδιοι αναβάτες, μηχανικοί, μοτοσυκλέτα και, πάνω απ' όλα, λάστιχα. Αργά ή γρήγορα η ομάδα θα ρόλαρε και τώρα που δε θα αναγκάζονται να παίρνουν τα λάστιχα του Stoner ή του Rossi, αλλά τα ίδια με όλους αισθάνονται πως ένα χάσμα αρχίζει να γεφυρώνεται.

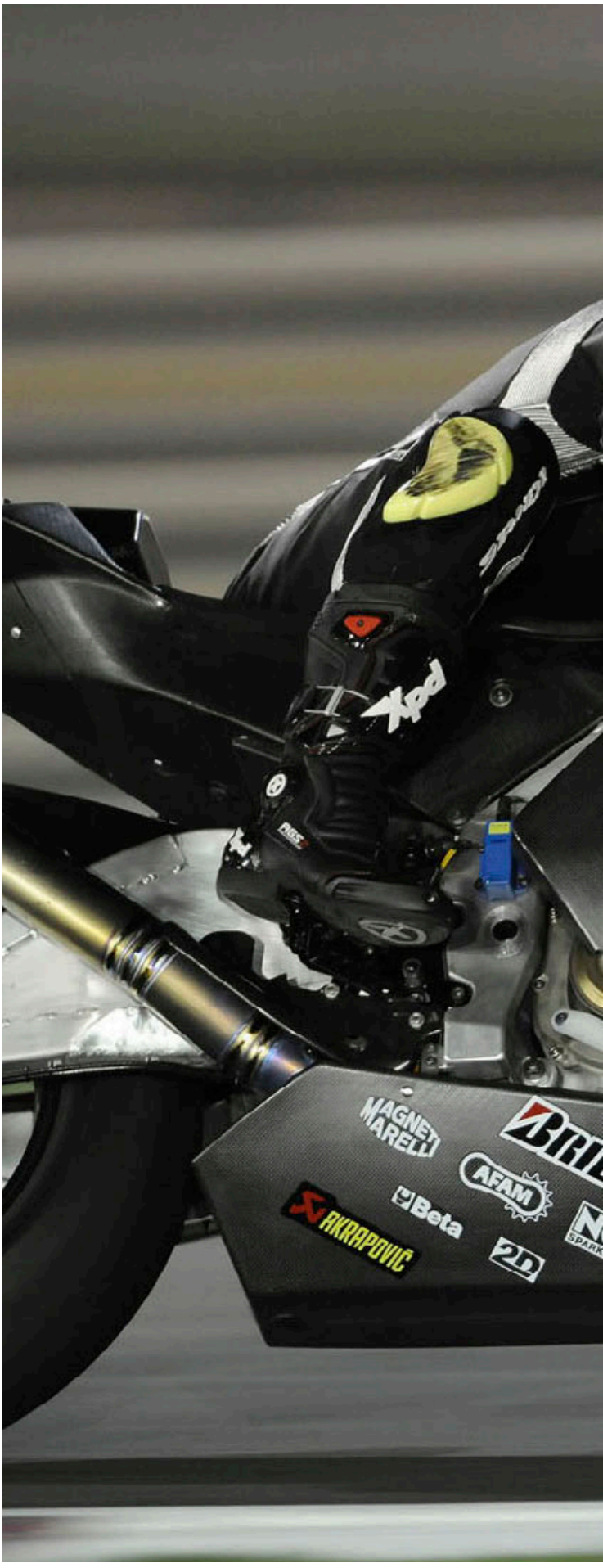
Δύο προβλήματα απασχολούν σοβαρά τη Suzuki, αμφότερα δε πηγάζουν από τους νέους κανονισμούς. Το ένα πρόβλημα όπως το εξέφρασε ο αγωνιστικός της διευθυντής, Paul Denning, είναι πως ο περιορισμός των δοκιμών πλήττει εντονότερα τις ομάδες με λίγες μοτοσυκλέτες. Χωρίς δορυφορικές ομάδες όλα τα δεδομένα που μπορεί να χρησιμοποιήσει βγαίνουν από τους δύο γνωστούς. Λιγότερες δοκιμές ίσον λιγότερα δεδομένα, μειονέκτημα με αντιπάλους που έχουν τέσσερις και πέντε και έξι μοτοσυκλέτες. Το δεύτερο πρόβλημα έσκασε τελευταία στιγμή και δεν είναι άλλο από το αναπάντεχο μέτρο που θέλει τους rookies να ξεκινούν υποχρεωτικά από δορυφορική ομάδα. Η Suzuki δεν έχει, έτσι χάνει την πρόσβαση σε ταλαντούχους αναβάτες. Μοιάζει και λίγο άδικο, δε βρίσκετε;

Hayate

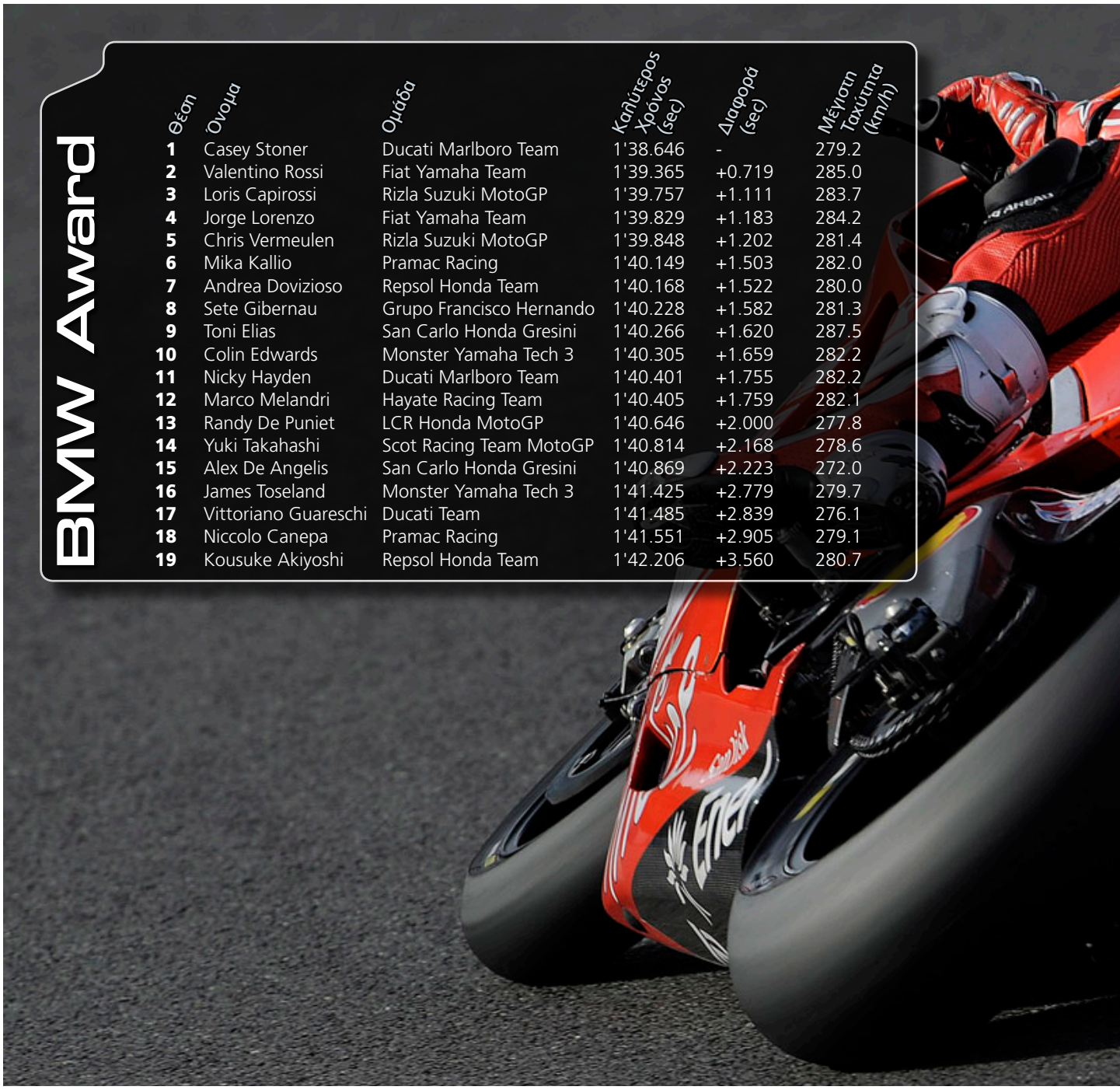
Θα μπορούσαμε ίσως, λογοτεχνική αδεία, να την αποκαλέσουμε τον άγνωστο Χ του πρωταθλήματος – αλλά, δυστυχώς γι' αυτήν, η Hayate Racing δε δείχνει και τόσο μυστηριώδης. Όσο επιθετικό και παραμυθένιο ακούγεται το όνομα που σημαίνει Τυφώνας στα ιαπωνικά, άλλο τόσο δεν είναι δυνατό να ξεχάσουμε πως η μοτοσυκλέτα της είναι ένα Kawasaki ZX-RR του οποίου η εξέλιξη ουσιαστικά τελείωσε πριν τη νυκτερινή δοκιμή του Κατάρ, στις αρχές Μάρτη. Έκτοτε πήρε σάρκα και οστά σε γραφεία συσκέψεων και το μόνο που έχει εξασφαλισμένο είναι η επάρκεια ανταλλακτικών καθώς και μια ομάδα μηχανικών που την ξέρει. Επίσης, έχει και με τη τζίφρα τον Marco Melandri για ένα χρόνο στη σέλα της – ο οποίος τελικά προτίμησε το άγνωστο με βάρκα την ελπίδα, παρά να μείνει άνεργος ή να στρίψει για WSBK, όπως ο 'θα-ήταν-ομόσταυλός-του' John Hopkins. Τουλάχιστον το αναγνωρίζει: "ελπίζω φέτος να μην είμαι μόνιμα τελευταίος, δύσκολα θα το χωνέψω…"

Το καλό είναι πως σε όλο αυτό το διάστημα η Kawasaki μαγείρευε το σχέδιο ZX-RR 2009, έστω και σε χαμηλή φωτιά, κυρίως μέσω των αναβατών εξέλιξης, προεξάρχοντος του Olivier Jacque. Έτσι η πρώην πράσινη τετρακύλινδρη δεν είναι όπως τέλειωσε το περσινό πρωτάθλημα και, θεωρητικά, έχει προχωρήσει λίγο σε μια θετική κατεύθυνση. Το πόσο δεν το ξέρει κανείς, εκτός του Melandri που άρχισε να το αντιλαμβάνεται τον τελευταίο μήνα. Το ότι ήταν μάλλον η χειρότερη μοτοσυκλέτα του γκριντ πέρυσι δεν είναι ελπιδοφόρο – από τον πάτο μόνο ψηλότερα μπορείς να πας.

Στις δοκιμές προ αποχώρησης Kawasaki, η ομάδα προτίμησε να μείνει μακριά από τα μεγάλα επίσημα τεστ, όπως στο Jerez τον περασμένο Νοέμβρη, έτσι δεν είχαμε άμεσα συγκρίσιμους χρόνους με τον ανταγωνισμό, αλλά πάντως οι Hopkins και Melandri εκφράστηκαν θετικότατα. Τώρα, το μόνο μετρήσιμο που έχουμε είναι η παρουσία του ιταλού στο επίσημο τεστ, όπου σημείωσε το 12ο χρόνο. Όπως δήλωσε κι ο ίδιος μετά, "τουλάχιστον τώρα ξέρω πως δε θα είμαι τελευταίος!" Όπως επίσης ξέρει πως όταν οι άλλες ομάδες θα προχωρούν μπροστά εξελίσσοντας τα εργαλεία τους, αυτός θα ελπίζει σε αλχημείες των μηχανικών του – αν και κατά βάθος πάντα πιστεύει πως η Kawasaki θα αλλάξει γνώμη και θα βοηθήσει περισσότερο τη Hayate. Μόνο αν δείξει μερικά καλά αποτελέσματα που τόσο πολύ χρειάζεται. Ο Melandri φέτος έχει απόλυτη ανάγκη από αυτό που συχνά λένε ως σχήμα υπερβολής οι αναβάτες, το 110% των δυνατοτήτων του στην άσφαλτο.



NOLAN
X-802
SPIDI
BRIDGESTONE
NGK
PLUGS



BMW Award

Θέση	Όνομα	Ομάδα	Καλύτερος Χρόνος (sec)	Διαφορά (sec)	Μέγιστη Ταχύτητα (km/h)
1	Casey Stoner	Ducati Marlboro Team	1'38.646	-	279.2
2	Valentino Rossi	Fiat Yamaha Team	1'39.365	+0.719	285.0
3	Loris Capirossi	Rizla Suzuki MotoGP	1'39.757	+1.111	283.7
4	Jorge Lorenzo	Fiat Yamaha Team	1'39.829	+1.183	284.2
5	Chris Vermeulen	Rizla Suzuki MotoGP	1'39.848	+1.202	281.4
6	Mika Kallio	Pramac Racing	1'40.149	+1.503	282.0
7	Andrea Dovizioso	Repsol Honda Team	1'40.168	+1.522	280.0
8	Sete Gibernau	Grupo Francisco Hernando	1'40.228	+1.582	281.3
9	Toni Elias	San Carlo Honda Gresini	1'40.266	+1.620	287.5
10	Colin Edwards	Monster Yamaha Tech 3	1'40.305	+1.659	282.2
11	Nicky Hayden	Ducati Marlboro Team	1'40.401	+1.755	282.2
12	Marco Melandri	Hayate Racing Team	1'40.405	+1.759	282.1
13	Randy De Puniet	LCR Honda MotoGP	1'40.646	+2.000	277.8
14	Yuki Takahashi	Scot Racing Team MotoGP	1'40.814	+2.168	278.6
15	Alex De Angelis	San Carlo Honda Gresini	1'40.869	+2.223	272.0
16	James Toseland	Monster Yamaha Tech 3	1'41.425	+2.779	279.7
17	Vittoriano Guareschi	Ducati Team	1'41.485	+2.839	276.1
18	Niccolo Canepa	Pramac Racing	1'41.551	+2.905	279.1
19	Kousuke Akiyoshi	Repsol Honda Team	1'42.206	+3.560	280.7

IRTA MotoGP Test Jerez, 28-29/3

Η ισπανική πίστα Jerez de la Frontera φιλοξένησε την τελευταία επίσημη δοκιμή των GP, υπό την αιγίδα της Διεθνούς Ένωσης Αγωνιστικών Ομάδων IRTA, όπου είχαμε για πρώτη φορά ένα 'κανονικό' qualifying session με τους νέους κανονισμούς, δηλαδή δίχως qualifiers λάστιχα και με τη νέα συντομευμένη διάρκεια των 45 λεπτών.

Το Σάββατο 28 Μαρτίου έκλεισε με τους δύο αναβάτες της Fiat Yamaha να βρίσκονται στην κεφαλή, ακολουθούμενοι από τον Casey Stoner. Το πρωί της Κυριακής, ωστόσο, ο αυστραλός μπήκε με άλλες διαθέσεις στην πίστα, καθώς το πρωινό session θα ήταν το ορεκτικό του απογευματινού, όπου θα είχαμε το πρώτο επίσημο χρονομετρημένο με έπαθλο το BMW M Award. Ο Stoner ξεκαθάρισε από το πρωί πως σε τουλάχιστον ένα γύρο είναι ο ταχύτερος και με τη νέα ανθρακονημάτινη D16 GP9 απλά δεν πιάνεται. Το απόγευμα, δε, ο Stoner επέστρεψε με νέο ρεκόρ πίστας κατεβαίνοντας κάτω από το 1.39 χωρίς κανείς να μπορέσει να τον ακολουθήσει. Ο δεύτερος Valentino Rossi, 0.719 δευτερόλεπτα πίσω, δήλωνε μετά πως αυτός ο χρόνος είναι απλά άπιαστος.

Στα αξιοσημείωτα του Σαββατοκύριακου σημειώνουμε τη νέα εντυπωσιακή απογείωση του James Toseland, η οποία τον έστειλε στο νοσοκομείο ημιλιπόθυμο, αν και τελικά τη γλίτωσε χωρίς περισσότερα προβλήματα – ένα ράγισμα στο πέμπτο μετατάρσιο δε θα τον εμποδίσει να τρέξει κανονικά στον πρώτο αγώνα. Αξίζει να θυμίσουμε πως ένα αντίστοιχο ατύχημα του άγγλου στη Sepang το

είχε χαρακτηρίσει ο ίδιος ως "το μεγαλύτερο της ζωής μου," για να το επαναλάβει δυο μήνες αργότερα στο Jerez.

Εμφανής ήταν η απουσία του Dani Pedrosa, ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον Kousuke Akiyoshi. Ο ισπανός μόλις έβγαλε το γύψο από το χέρι και ούτε το πόδι του είναι ακόμη σε λειτουργική κατάσταση. Ελπίζουμε να μπορέσει να τρέξει στο Κατάρ σε λίγες μέρες. Ο Andrea Dovizioso δεν κατάφερε να γράψει κάποιο καλό χρόνο, 1.5 δευτερόλεπτο πίσω από τον Stoner και, το σημαντικότερο, πίσω και από τα τέσσερα εργοστασιακά Yamaha και Suzuki…

Η οποία Suzuki μπορεί να πανηγυρίζει διότι επιτέλους είδε την ομάδα να πηγαίνει καλά σε όλο το διήμερο και με αμφότερες τις μοτοσυκλέτες της. Αν μη τι άλλο, αν είναι σε θέση να παίζει σταθερά εντός εξάδας θα αρχίσουν να έρχονται και τα βάθρα τακτικότερα.

Αξίζει ακόμα να παρατηρήσουμε την εντυπωσιακή εμφάνιση του Mika Kallio στην έκτη θέση, δηλώνοντας πως βρήκε ένα στήσιμο με το Ducati του που του άρεσε πολύ, καθώς και την εξίσου καλή εμφάνιση του Sete Gibernau, ο οποίος ούτε στην καλύτερη φυσική κατάσταση είναι (ταλαιπωρείται από παλιό τραύμα στην κλείδα του), ούτε έχει προσαρμοστεί ακόμα εντελώς στη νέα του μοτοσυκλέτα. Κι όμως, αμφότεροι βρέθηκαν πάνω από το Nicky Hayden…

Το τελευταίο Free Practice της Κυριακής είχε την ατυχία να γίνει υπό καταρρακτώδη βροχή, μόλις οι μισοί αναβάτες συμμετείχαν και την υγρή πρωτιά πήρε ο Andrea Dovizioso – αλλά με όλα τα Yamaha και το Stoner να απέχουν. <<

Racing Gossip

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΙΤΗΣ GRAND PRIX

Τους τελευταίους δύο μήνες διαρκώς ανακοινώνονται νέοι κανονισμοί που σκοπεύουν να υποβάλλουν σε δίαιτα τις τσέπες όσων χρηματοδοτούν ομάδες MotoGP. Στο Jerez η τελευταία επίσημη εξαγγελία θυμίζει το ελληνικό "σφίξε κι άλλο το ζωνάρι…"

Όταν η FIM διοργανώνει επίσημη συνέντευξη Τύπου στο Jerez και τα μέτρα περιορισμού του κόστους δεν βγαίνουν από το στόμα της Dorna, αλλά από τον πρόεδρο της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας, Vito Ippolito αυτοπροσώπως, τότε ξέρεις πως η κατάσταση δεν είναι ακριβώς… ηλιόλουστη.

Έχουμε λοιπόν ένα τριπλό πακετάκι μέτρων. Το πρώτο ισχύει άμεσα, από τον πρώτο αγώνα, ενώ ακολουθεί ένα δεύτερο που θα τεθεί σε ισχύ από τον καλοκαιρινό αγώνα του Brno στις 16 Αυγούστου και ένα τρίτο από τη σεζόν του 2010.

Οι φήμες είχαν ήδη περιγράψει επιτυχώς τα μέτρα, αν και η FIM προσέθεσε μερικές εκπλήξεις. Οι πρωινές δοκιμές της Παρασκευής καταργούνται και πλέον όλα τα sessions δοκιμών (χρονομετρημένα ή μη) περιορίζονται σε 45 λεπτά διάρκεια. Καταργούνται τα κεραμικά υλικά σε δισκόπλακες και τακάκια, εξαφανίζονται τα συστήματα ελέγχου εκκίνησης (launch control) ηλεκτρονικά ή υδραυλικά καθώς και κάθε μορφής ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις. Σε όλη τη διάρκεια της χρονιάς θα γίνουν μόνο δύο επίσημες δοκιμές μετά από αγώνες, στην Catalunya και το Brno. Οι επίσημοι αναβάτες των ομάδων θα έχουν μόνο αυτές τις δύο δοκιμές μέσα στη χρονιά, ενώ οι αναβάτες εξέλιξης μπορούν να κάνουν όσες δοκιμές θέλουν τα εργοστάσια, περιορισμένοι όμως σε 240 ελαστικά ανά σεζόν ανά εργοστάσιο (και όχι ανά μοτοσυκλέτα).

Και τώρα στα σπουδαία: από το Brno τον Αύγουστο και για τους υπόλοιπους επτά αγώνες ο κάθε αναβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει μέχρι πέντε συνολικά κινητήρες! Σε περίπτωση που απαιτηθεί έστω κι ένας παραπάνω κινητήρας για να βγάλει τη σεζόν, η ποινή θα είναι 10 βαθμοί… Το τελευταίο αυτό σημείο προκαλεί αντιδράσεις, καθώς οι κινητήρες της φετινής χρονιάς είναι ήδη στην τελική τους μορφή και αυτή δεν περιελάμβανε τέτοιες χρονικές δεσμεύσεις όταν σχεδιαζόταν. Σύμφωνα με κάποιους μηχανικούς μάλιστα, αυτός ο κανονισμός θα οδηγήσει σε εκτόξευση των εξόδων προκειμένου οι ομάδες να αναπροσαρμόσουν τους κινητήρες τους μεσούσης της σεζόν…

Μα δεν είναι μόνο αυτά. Η είδηση της τελευταίας στιγμής που βγήκε στις 29 Μαρτίου στο Jerez εν μέσω δοκιμών αφορά τις αλλαγές από το 2010. Κι εγώ αρχίζουν τα (ακόμα πιο) ωραία.

Από την επόμενη σεζόν λοιπόν, ο κάθε αναβάτης θα έχει μόνο μια μοτοσυκλέτα ανά αγώνα! Εδώ κάποιες λεπτομέρειες δεν είναι σαφείς: αν τη διαλύσει το Σάββατο, λ.χ., δεν τρέχει την Κυριακή; Θα το μάθουμε στην πορεία φαντάζομαι. Ο συνολικός αριθμός κινητήρων για να βγάλει όλη τη χρονιά θα είναι έξι, άρα πάμε σε νέα σχεδίαση από του χρόνου, καθώς κάθε μοτέρ θα πρέπει να βγάζει πάνω-κάτω τρεις γεμάτους αγώνες με δοκιμές. Υπέρβαση αυτού του αριθμού επιφέρει, όπως και φέτος, ποινή αφαίρεσης βαθμών. Ο αριθμός των μηχανικών σε κάθε μοτοσυκλέτα περιορίζεται σε πέντε. Ακολουθούν κάμποσες τεχνικές απαγορεύσεις που μπορείτε να διαβάσετε λεπτομερώς στη σχετική ιστοσελίδα της FIM (http://www.fim-live.com/en/media/news/news-detail/article/fim-road-racing-world-championship-grand-prix-changes-to-the-2009-regulations-6/).

Για το τέλος, μια μικρή βόμβα: από του χρόνου οι αναβάτες που ντεμπουτάρουν στα MotoGP (κοινώς οι Rookies) θα πρέπει υποχρεωτικά να ξεκινούν από μια ιδιωτική ομάδα και όχι από εργοστασιακή. Η πρώτη μου σκέψη είναι πως αυτό στοχεύει στην "αναβάθμιση" των δορυφορικών ομάδων – αφού δεν τους "επιτρέπεται" πια να κερδίζουν… Έτσι ο Andrea Dovizioso, μπορεί κανείς να πει, είναι ο Τελευταίος των Μοϊκανών…

Jerez, 29 Μαρτίου 2009, εξ αριστερών ο Carmelo Ezpeleta (Dorna) και εξ ευωνύμων ο Vito Ippolito (FIM) σερβίρουν τη λυπτερή

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

Ο BIG BEN ΚΛΕΒΕΙ ΚΑΡΔΙΕΣ

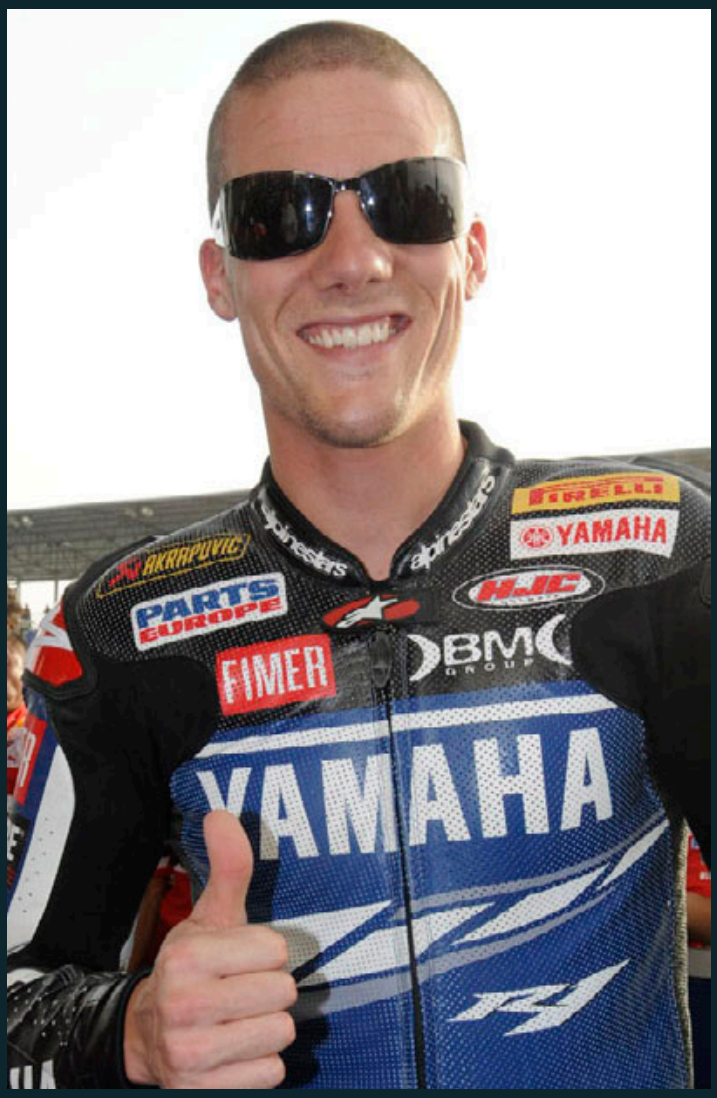
Η άγνωστη, για το WSBK, ποσότητα που ονομάζεται Ben Spies στη σέλα της εντελώς καινούργιας Yamaha YZF-R1, σε πίστες που δεν είχε ξαναδεί ποτέ, ξεκίνησε τη νέα σεζόν με δύο εντυπωσιακές Superpole και τρεις νίκες!

Με 30 αναβάτες και μοτοσυκλέτες από οκτώ διαφορετικά εργοστάσια η νέα σεζόν του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος SBK ξεκίνησε την 1η Μαρτίου από την Αυστραλία. Με εξαιρετικό ενδιαφέρον παρακολουθήσαμε το Ben Spies να συντρίβει τον ανταγωνισμό στη Superpole στο Phillip Island, αν και το πρώτο σκέλος της χρονιάς δεν ήταν και τόσο ευγενικό μαζί του. Ένα μπέρδεμα στην αρχή τον έστειλε προσωρινά στα χαλίκια, για να επιστρέψει τελευταίος και να καταφέρει να τερματίσει μόλις μια θέση πριν τις βαθμολογούμενες. Ο Noriyuki Haga, μαθαίνοντας ακόμα τη Ducati του, πήρε τη νίκη στους εναρκτήριους γύρους της χρονιάς. Όμως στο δεύτερο σκέλος ο αμερικανός επέστρεψε με μια πειστικότατη νίκη μπροστά από τον ιάπωνα και απέδειξε πως η Superpole δεν ήταν τυχαία, όπως δεν ήταν και τα λεγόμενα πολλών πως είναι ένας μεγάλος πρωταθλητής που θα πρωταγωνιστήσει στα SBK… Σα να μην έφταναν αυτά, στις 14 Μαρτίου ο Spies προχώρησε σε μαζικές εκκαθαρίσεις στο Κατάρ, μαζεύοντας τα πάντα: Superpole και δύο νίκες. Μονίμως δεύτερος πίσω του ο Haga, μπορεί να διατηρεί την κορυφή της κατάταξης, μα έχει πλέον καταλάβει πως ο τίτλος που τόσα χρόνια διψά να κατακτήσει δε θα είναι καθόλου εύκολος.

Ένα νέο άστρο έλαμψε στους πρώτους αγώνες της χρονιάς και ανήκει στο δίδυμο Biaggi-Aprilia. Το παντελώς άγνωστο ακόμα RSV4 σε συνδυασμό με έναν αναβάτη που έχει κάποια χρόνια να πρωταγωνιστήσει θα έκανε πολλούς να θεωρούν μάλλον ξεχασμένη ιστορία το Max στους πρώτους αγώνες. Πόσο λάθος έκαναν… Ρεκόρ τελικής με περισσότερα από 317 km/h στο ντεμπούτο του νέου V4 της Aprilia, μικρή συγκομιδή στην Αυστραλία και ρελάνς με δύο τρίτες θέσεις στο Κατάρ. Τουλάχιστον στα χέρια του Biaggi, η φρέσκια τετρακύλινδρη ιταλίδα δείχνει ανταγωνιστική και τα εξίσου καλά αποτελέσματα του Shinya Nakano – με μηδενική εμπειρία από SBK – ενισχύουν το συμπέρασμά μας.

Αντίστοιχα θετικό ντεμπούτο έκανε και η BMW. Μια όγδοη και δύο ένατες θέσεις για τον Troy Corser δεν είναι καθόλου κακός απολογισμός δεδομένου ότι, όπως και το RSV4, το S1000RR είναι ακόμη ένα νέο project υπό εξέλιξη. Φτωχότερη η συγκομιδή για τον έτερο ‘βαυαρό’ Ruben Xaus, πάντως σε τρία σκέλη που τερμάτισε είναι για τα καλά μέσα στις βαθμολογούμενες θέσεις.

Πέραν αυτών, στον μήνα που πέρασε ξεχωρίζουμε τον φορμαρισμένο Max Neukirchner που έφερε το Suzuki GSX-R1000 του ήδη μία φορά στο βάθρο και κρατά την τρίτη θέση της κατάταξης. Στην εξάδα της κατάταξης βρίσκουμε ακόμη δύο νεοεισερχόμενους βρετανούς αναβάτες, το Leon Haslam με το CBR1000RR της Stiggy Racing Honda και τον Tom Sykes με το δεύτερο εργοστασιακό R1 – και ψάχνουμε να βρούμε τον Carlos Checa που ξεκίνησε απογοητευτικότατα… Πάντως, με την πρόσφατη ανακοίνωση της έλευσης και του John Hopkins στην ομάδα της Stiggy, το εγγύς μέλλον των SBK φαντάζει τουλάχιστον ερεθιστικό!



ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ WSBK

Θέση	Αναβάτης	Εργοστάσιο	Βαθμοί
1	Noriyuki Haga (JPN)	Ducati	85
2	Ben Spies (USA)	Yamaha	75
3	Max Neukirchner (GER)	Suzuki	40
4	Max Biaggi (ITA)	Aprilia	38
5	Leon Haslam (GBR)	Honda	36
6	Tom Sykes (GBR)	Yamaha	32
7	Regis Laconi (FRA)	Ducati	30
8	Jonathan Rea (GBR)	Honda	30
9	Shinya Nakano (JPN)	Aprilia	27
10	Yuki Kagayama (JPN)	Suzuki	25

Racing Gossip

ΒΑΘΡΟ ΙΔΙΩΤΩΝ ΣΤΑ GP;

Είναι η τελευταία λέξη της μόδας. Επειδή δεν μπορούν να κερδίζουν όλοι, ας αυξήσουμε τα έπαθλα…

Είναι ένα αίτημα που προκύπτει από πολλές ιδιωτικές ομάδες, όπως οι Tech 3, LCR, Gresini, οι ιδιοκτήτες των οποίων το ζητούν δημοσίως. Σου λένε ο άνθρωποι, "αφού εκ των πραγμάτων το να τερματίσει ο δικός μου αναβάτης μπροστά από τον εργοστασιακό θεωρείται 'γκέλα' για τα εργοστάσια, εγώ ποτέ δε θα έχω ίσες ευκαιρίες με αυτούς, τουλάχιστον φτιάξε μου κι ένα βάθρο ιδιωτών να παίρνω κι εγώ το μεταλλιάκι μου να γουστάρει λιγάκι κι ο σπόνσορας…"

Ποιος μπορεί να πει πως έχουν άδικο; Η FIM καλοβλέπει την ιδέα, καθότι δεν κοστίζει τίποτα, χαϊδεύει αρκούντως τους χορηγούς με δόξα και τηλεοπτικό χρόνο (που ούτε στον ύπνο τους…) και απευθύνεται κατευθείαν στους βαθύτερους φόβους της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας που βλέπει πως, αν η Kawasaki φεύγει, πόσο θα αντέξουν οι μικρότερες ομάδες;

Τελευταία φορά που ένας ιδιώτης κέρδισε MotoGP ήταν στο Estoril το 2006 ο Toni Elias (εικονίζεται), νίκη που κόστισε έναν τίτλο στο Valentino Rossi…

ΤΥΦΩΝΑΣ MELANDRI

Η Kawasaki που αποχώρησε και η Hayate που ήρθε. Ο Melandri που κρεμόταν στον αέρα και ο Hopkins που τελικά εξαφανίστηκε. Hayate σημαίνει Τυφώνας στα ιαπωνικά, μα πολύ δύσκολα θα μπορέσει να σαρώσει τον ανταγωνισμό φέτος στα MotoGP.

Τελικώς η αφόρητη πίεση της Dorna προς την Kawasaki απέδωσε καρπούς και το μαγικό 18 στις συμμετοχές στο φετινό πρωτάθλημα MotoGP επετεύχθη. Η Kawasaki συμφώνησε να υποστηρίξει μια ομάδα ενός αναβάτη και αυτός θα είναι ο Marco Melandri, ο οποίος υπέγραψε συμβόλαιο ενός έτους.

Μέχρι να φτάσουμε εκεί προηγήθηκε έντονο παρασκήνιο. Αρχικά μέχρι την εβδομάδα πριν τη νυχτερινή δοκιμή του Κατάρ το όλο σχέδιο Kawasaki MotoGP βρισκόταν καθοδόν προς την επίσημη κηδεία του, ώσπου ξαφνικά ανακοινώθηκε πως μια ομάδα ονόματι Hayate Racing Team, στελεχωμένη εν πολλοίς από την ως πέρυσι εργοστασιακή ομάδα και με κάποια υποστήριξη από το εργοστάσιο. Αυτό βέβαια, όταν έγινε λίγο πιο λιανό, μεταφράστηκε σε μια μοτοσυκλέτα ZX-RR ως το σημείο εξέλιξης που έχει φτάσει και τα ανταλλακτικά της, συν μια φημολογούμενη περιορισμένη οικονομική υποστήριξη. Εικάζεται πως αυτή ήταν η χρυσή τομή μεταξύ Dorna και Kawasaki ώστε να μην αναγκαστούν οι ιάπωνες να πληρώσουν τις ρήτρες για το σπάσιμο του ισχύοντος συμβολαίου τους στα MotoGP και να γλιτώσει η διοργανώτρια την "απολογία" της προς τη FIM για μια σχάρα εκκίνησης μικρότερη του οριακού αριθμού 18.

Ο Marco Melandri, από την άλλη, δύσκολα μπόρεσε να κρύψει τη διάθεσή του, η οποία χαρακτηρίζεται καλύτερα ως "κλαυσίγελος". Αρχικά δήλωνε έκπληκτος και πως δεν έχει υπογράψει τίποτα και πως θέλει πρώτα να δει σε τι κατάσταση είναι το μηχανάκι πριν πάρει απόφαση. Πήγε στο Κατάρ για τις επίσημες δοκιμές, γύρισε κάμποσα δευτερόλεπτα εκτός ρυθμού κοιτώντας τις πλάτες όλων και μετά ανακοίνωσε πως είναι ενθουσιασμένος που θα έχει μια ομάδα να δουλεύει μόνο για πάρτη του, ανακουφισμένος που δε θα βγάλει τη χρονιά στον καναπέ και αισιόδοξος πως στο μέλλον θα καταφέρουν να κάνουν το Hayate ZX-RR να πάει πιο γρήγορα.

Επειδή όμως ο ιταλός δεν είναι και ο ικανότερος άνθρωπος στο να κρύβει τα συναισθήματά του, πέταξε κι ένα "αν είναι να βγάζω τη σεζόν πάλι μονίμως τελευταίος θα είναι δύσκολο να το χωνέψω" πριν συμπληρώσει πως εξωθήθηκε σε μια "μεγάλη οικονομική θυσία" υπογράφοντας με τη Hayate. Αλλά φίλε Marco έτσι είναι η ζωή, δες ο Hopper που βρέθηκε κι αυτός δεν είχε τη δική σου "επιτυχία" πέρυσι στα MotoGP…

ΚΑΙ ΤΑ WSBK ΣΕ ΠΕΡΙΚΟΠΕΣ

Δεν πρόλαβε καλά-καλά να τελειώσει η συνεδρίαση της Επιτροπής MotoGP και η αντίστοιχη των SBK έσπευσε να ακολουθήσει. Οικονομικές περικοπές, λοιπόν, μπας και προλάβουμε να μην καταντήσουμε σαν τα GP…

Στο Phillip Island δεν έγινε μόνο ο εναρκτήριος αγώνας των SBK, αλλά ελήφθησαν και κάμποσες σημαντικές αποφάσεις για το μέλλον των αγώνων.

Ακολουθώντας τα βήματα των GP, η πρώτη απόφαση είδε την περικοπή των δοκιμών της Παρασκευής για τις κατηγορίες Supersport και Superstock 1000 Cup, ενώ οι δοκιμές των Superbikes θα μεταφερθούν το απόγευμα.

Το πρωί της Παρασκευής θα καταληφθεί από τους τεχνικούς ελέγχους που ως τώρα γίνονταν Πέμπτη.

Με αυτόν τον τρόπο οι ομάδες έχουν ήδη γλιτώσει μια μέρα παραμονής στη χώρα του αγώνα.

Σύμφωνα με την εξαγγελία της FIM, τα επόμενα στάδια προς συζήτηση αφορούν περαιτέρω περικοπές σε δοκιμές και επιμήκυνση της διάρκειας ζωής των κινητήρων και ανταλλακτικών – αν και εδώ οι κινητήρες δεν είναι τόσο αναλώσιμοι όσο στα MotoGP έτσι κι αλλιώς.

Μέχρι που θα φτάνατε... για να βρείτε τις καλύτερες τιμές ελαστικών;

TIGER 1050/ STREET TRIPLE/ SPEED TRIPLE/ DAYTONA 675

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ÖHLINS ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΣΟΚ...

Tiger 1050 (πίσω):	€800
Daytona 675 (πισω):	€990
Street Triple (πίσω):	€682

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ bitubo...

Daytona 675 (xxf racing):	€1062
Street Triple:	€476

TRIUMPH
ΑΛΙΜΟΥ

ΚΑΘΕΤΗ ΜΟΝΑΔΑ TRIUMPH • ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE • ΓΝΗΣΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ: Λ. Καλαμακιου 104, Αλιμος. 210 9930612

www.triumph.co.uk

Racing Gossip

STIGGY HOPPER

Μέχρι και το Γενάρη το διέψευδε πεισματικά, τώρα όμως είναι πανευτυχής. Ναι, ο John Hopkins μόλις ανακοινώθηκε και επισήμως από τη Stiggy Honda Racing στο WSBK. Και.. αντίο Rolfo…

Θα δούμε τον αγγλο-αμερικανό πάνω σε ένα άσπρο CBR1000RR σε λίγες μέρες, στις 5 Απριλίου στον τρίτο αγώνα της σεζόν στη Valencia. Οι φήμες πως ο σουηδός ιδιοκτήτης της Stiggy, Johan Stigefelt, είχε πλευρίσει με σοβαρότατες βλέψεις τον Hopper κυκλοφορούσαν εδώ και καιρό, μα έπρεπε να φτάσουμε στην επίσημη ανακοίνωση για να τις πιστέψουμε. Μαζί, δε, με τον ικανό, πεινασμένο και δημοφιλή αμερικανό αναβάτη στα φέρινγκ των δύο Fireblade καταφτάνει και το σηματάκι του Monster –λανθασμένα θεωρούσα πως ο αγαπημένος χορηγός του Hopkins τον εγκατέλειψε. Δύο σε ένα, λοιπόν, για το Stigefelt που πλέον ακούει τον αναβάτη του να δηλώνει "έρχομαι να πάρω όσες περισσότερες νίκες μπορώ" και φτερουγίζει η καρδούλα του.

Ο χαμένος της υπόθεσης είναι ο Roberto Rolfo, ο οποίος είχε την τραγική ατυχία να τραυματιστεί πάνω που ανακοινωνόταν η Hayate στα MotoGP και η Kawasaki έλυνε το συμβόλαιο του Hopkins. Επισήμως πριν μερικές μέρες ανακοινώθηκε η λύση της συνεργασίας του με τη Stiggy Racing, πάντως πολλά ιταλικά M.M.E. έχουν στηλιτεύσει τη συμπεριφορά του Rolfo ως "απαράδεκτη" και τον ίδιο ως "κλαψιάρη", εικάζοντας πως υπήρχε η δυνατότητα να τρέξουν τρεις μοτοσυκλέτες από την ομάδα. Η αλήθεια πάντως δεν έχει ακουστεί ακόμη από επίσημη πηγή. Ο έτερος αναβάτης της ομάδας, Leon Haslam, μετά και το καλό του ντεμπούτο στο WSBK, δηλώνει κατενθουσιασμένος που θα συνεργαστεί με τον Hopper.

ΚΟΥΝΕΛΑΚΙΑ ΣΤΑ ΜΗΧΑΝΑΚΙΑ

Πενία τέχνας κατεργάζεται και αυτό δεν είναι πάντοτε κακό… Οξεία έλλειψη χορηγών ταλανίζει τα GP εδώ και μερικά χρόνια, ποιος θα πει όχι στον Hugh Hefner;

Η έκπληξη που μας φυλούσε ο Lucio Cecchinello περιελάμβανε τη διακόσμηση της μιας και μοναδικής RC212V της LCR Team με το πασίγνωστο σηματάκι του Playboy, φωτογράφηση του μορφονιού Randy de Puniet με ελαφροντυμένα κουνελάκια και μια είδηση που πέρασε στα ψιλά. Η συμφωνία με το Playboy US, λέει ο κύριος Cecchinello προβλέπει ένα νέο φορμά χορηγίας υπό τον τίτλο "Event Title Sponsor". Αυτό μεταφράζεται στη δυνατότητα του χορηγού να διοργανώνει ξεχωριστά events προβολής σε διαφορετικούς αγώνες, πέραν της τυπικής εμφάνισης των λογότυπών του (όπως συμβαίνει σε όλες τις ομάδες με τον παραδοσιακό "Title Sponsor"). Να περιμένουμε δηλαδή κουνελάκια μόνο με τις ζαρτιέρες τους να κρατούν την ομπρέλα του de Puniet ή, ακόμα χειρότερα, τον Hefner τον ίδιο με καμιά Playboy Mansion σε έκδοση τροχοβίλας-motorhome να στρατοπεδεύει στο paddock των GP; Να ανησυχήσουμε τώρα;

ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ MOTO2

Όσο περνά ο καιρός, τόσο περισσότερες ομάδες συνειδητοποιούν πως η νέα κατηγορία των Moto2 – που εξαγγέλθηκε για το 2011 είναι μια μη αναστρέψιμη πραγματικότητα.

Πού δηλώνουμε συμμετοχές παιδιά; Και γιατί η Ένωση Κατασκευαστών (MSMA) θέλει ενιαίο κινητήρα;

Έχουμε ακούσει για Moriwaki που το έχει έτοιμο, ισπανικές ομάδες που όλως τυχαίως είχαν κάτι CBR600RR καταλλήλως τροποποιημένα (μα καλά, ποιος… ισπανός τους το σφύριξε;), μια αιφνιδίως νεοσυσταθείσα κατηγορία με τις… ίδιες προδιαγραφές στο ισπανικό πρωτάθλημα, τη Bimota και τον Suter που θέλουν να φτιάξουν πλαίσια για όποιον ενδιαφέρεται… μόνο τα μεγάλα εργοστάσια σιγούσαν. Όχι πια.

Η Yamaha λέγεται (ανεπιβεβαίωτα προς το παρόν) πως ετοιμάζει ήδη τη μοτοσυκλέτα της, ονόματι YZR 600 M2 (εικονίζεται μια πιθανή ψηφιακή της απεικόνιση) βασισμένη σε, τι άλλο, ένα YZF-R6. Αυτή είναι η πρώτη εκδήλωση ενδιαφέροντος από ένα εργοστάσιο που προτίθεται να χτίσει εκ του μηδενός ένα αγωνιστικό στη νέα κατηγορία, διότι ως τώρα το μόνο που είχαμε ήταν μαθήματα αφηρημένης γλυπτικής γύρω από κινητήρες CBR – και μάλλον αυτό τσίγκλησε τη Yamaha.

Παράλληλα, το ενδιαφέρον είναι μεγάλο και για άλλους γνωστούς ανθρώπους των αγώνων, όπως τον κύριο Herve Poncharal, ιδιοκτήτη της Tech 3, ο οποίος πιθανότατα έχει εξασφαλίσει και κάποιους πόρους από τη νέα του συνεργάτιδα Monster. Ένα ακόμη καλό όνομα που συνδέεται εσχάτως με ενδιαφέρον για τα Moto2 ακούει στο Ten Kate – και δεν είναι ο προπονητής του Παναθηναϊκού, είναι η ολλανδική ομάδα που τρέχει τα "εργοστασιακά" Honda στο WSBK.

Βέβαια, η πρόσφατη ανακοίνωση μέτρων περιορισμού του κόστους στα GP μπορεί να εστιαζόταν στη μεγάλη κατηγορία, ωστόσο στο τέλος της (μακριά από τη δημοσιότητα) βρίσκεται μια ιδιαίτερα επίμαχη φράση σχετικά με την κατηγορία Moto2: "η MSMA ψήφισε ομόφωνα πρόταση για χρήση κινητήρα ενός κατασκευαστή…" Τι σημαίνει αυτό; Εξωτερικός κατασκευαστής ή κάποιος από τους υπάρχοντες, στο πρόσωπο του οποίου έχουν συμφωνήσει όλα τα εργοστάσια; Μέχρι να ανακοινωθεί, ποιος ξέρει…

Racing Gossip

AKIYOSHI ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ PEDROSA!

Εντάξει, μην πανικοβάλεστε, μόνο για τις δοκιμές του Jerez και μόνο επειδή είναι απαραίτητο ένα τρίτο χέρι στην προσπάθεια εξέλιξης – ειδικά από τότε που ο Dani έχει κολλήσει με το περσινό του RCV…

Το μοιραίο συμβάν του Dani Pedrosa ήρθε στις 2 Μαρτίου, όταν ένα νυκτερινό highside στο Κατάρ τον προσγείωσε στο ίδιο ακριβώς σημείο με τη μοτοσυκλέτα του, λίγα κλάσματα του δευτερολέπτου πριν από αυτή. Η διάγνωση έγραψε ένα τσακισμένο αριστερό καρπό και άνοιγμα του προσφάτως εγχειρισμένου του αριστερού γονάτου. Η εγχείριση έχει ήδη γίνει με επιτυχία, αλλά το ανησυχητικό είναι τα σχόλια του γιατρού που δηλώνει πως θα χρειαστεί "σχεδόν ένα μήνα πριν να είναι σε θέση να διπλώσει το πόδι του…" Όπερ σημαίνει πως ο Pedrosa μόλις θα έχει αρχίσει να ξαναχρησιμοποιεί το πόδι του γύρω στον εναρκτήριο αγώνα της 12ης Απριλίου και είναι εξαιρετικά αμφίβολο αν θα του επιτραπεί να τρέξει – κι αν ναι, σε ποια κατάσταση θα είναι. Όπως και πέρυσι, ο ισπανός θα ξεκινήσει τη σεζόν με μειονέκτημα, πάντως αυτές τις μέρες δηλώνει πως κάνει "αγώνα δρόμου για να είναι σε φόρμα στο Κατάρ…"

Στο μεταξύ, για τις τελευταίες επίσημες δοκιμές του Jerez πριν την έναρξη της δράσης, στη θέση του κλήθηκε ο Kousuke Akiyoshi. Τον γνωρίζουμε από τις τέσσερις wild card εμφανίσεις του με τη Rizla Suzuki και τη δουλειά του ως αναβάτης εξέλιξης του εργοστασίου. Φέτος ο Akiyoshi προσελήφθη από τη Honda για να τρέξει για λογαριασμό της στο εθνικό πρωτάθλημα της Ιαπωνίας καθώς και σε μερικούς άλλους αγώνες, όπως ο οκτάωρος της Suzuka.

INDOOR STREETBIKE FREESTYLE WORLD CHAMPIONSHIP

Ο Παγκόσμιος Πρωταθλητής ονομάζεται Chris Pfeiffer, καβαλά ένα BMW F800R και πήρε τον τίτλο για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά.

Ο αγώνας που έκρινε τον τίτλο έγινε στην Ελβετία, στα πλαίσια της έκθεσης Swiss Moto 2009, ο Pfeiffer έτρεξε άρρωστος και μια πτώση μέσα στον αγώνα, εκτελώντας μια φιγούρα που ο ίδιος ανακάλυψε και κανένας άλλος δεν κάνει, του άφησε κι ένα προβληματάκι στη μοτοσυκλέτα του, παρόλα αυτά δε δυσκολεύτηκε να εξασφαλίσει για δεύτερη φορά το παγκόσμιο κατόρθωμά του. Αυτός είναι ένας Παγκόσμιος Πρωταθλητής που έχουμε επανειλημμένα απολαύσει σε επιδείξεις του στην Ελλάδα.

TECH 3 ΚΑΙ ΤΕΡΑΤΑ

Μέγας ταχυδακτυλουργός αυτός ο γάλλος, ο Herve Poncharal. Δεν πρόλαβε να σκάσει στο έδαφος η, ελεύθερη από την Kawasaki, Monster και με ένα εντυπωσιακό πλονζόν κατάφερε να τη μεταφέρει με ασφάλεια στις μοτοσυκλέτες του και το κράνος του Rossi.

Όχι πως δεν ήταν απολύτως αναμενόμενο δηλαδή. Ένας χορηγός στους χαλεπούς καιρούς που εσχάτως διάγουμε δεν είναι να μένει και πολύ καιρό ελεύθερος, όλοι είναι εκεί έξω με τα δίκαννα ανά χείρας… Προφανώς ο κερδισμένος θα είναι αυτός που ξέρει το καλύτερο σημάδι και ο κύριος Poncharal, ιδιοκτήτης της ομάδας Tech 3, έχει εκπαιδευτεί από τους καλύτερους. Αφενός τυγχάνει πρόεδρος της IRTA, δηλαδή της Ένωσης Αγωνιστικών Ομάδων, αφετέρου έχει την υποστήριξη της Yamaha, η οποία όλων τυχαίως έχει κεντρικό χορηγό στις εργοστασιακές της ομάδες στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα MX1 και MX2 το ενεργειακό ποτό… Monster! Ε, δε θέλει και πολύ, εδώ απορώ πως γίνεται τόσα χρόνια η Tech 3 να μην είχε Title Sponsor. Όπως και να ΄χει πια, εγένετο Monster Yamaha Tech 3 και πολύ καλά έκανε.

BlueFlame
Performance Exhaust Systems

shopping online με επιλογές...

www.motorcycle-art.gr

Special Parts - Accessories Τσπελενίου 16, Αγία Παρασκευή 153-43, Τηλ: +30 210 600-0899, Fax: +30 210 600-0350, info@motorcycle-art.gr

Racing Gossip

Ο LAVILLA ΑΝΕΡΓΟΣ

Αν και πρωταθλητής BSB και με χρόνια εμπειρίας σε WSS και WSBK, Gregorio Lavilla βρέθηκε άνεργος από το φετινό πρωτάθλημα WSBK λόγω… ύφεσης.

Ήταν ένας από τους πρώτους αναβάτες που ανακοίνωσε τη συνεργασία του με την ιταλική ομάδα Pro Ride Honda στα Superbikes φέτος, έχοντας πίσω του μια πολύ καλή χρονιά με τη Vent-Axia VK Honda. Ωστόσο την τελευταία στιγμή ένας βασικός χορηγός της ομάδας υπαναχώρησε (η ύφεση που λέγαμε;) και ξαφνικά η Pro Ride βρέθηκε εκτός των δύο πρώτων αγώνων της χρονιάς. Ακολούθησαν πυρετώδεις διαβουλεύσεις και φρενήρης αναζήτηση εναλλακτικών χορηγιών, ωστόσο τελικά ουδέν βρέθηκε και η ιταλική ομάδα βρέθηκε στη δυσάρεστη θέση να ανακοινώσει και επισήμως πως φέτος θα συμμετάσχει μόνο στους ιταλικούς αγώνες των SBK. Ως εκ τούτου, η συνέχεια είχε τη λύση της συνεργασίας με τον έμπειρο αναβάτη, ώστε αυτός να ψάξει κάπου αλλού για τη συνέχεια της καριέρας του.

HYPERMOTO CHAMPIONSHIP

Τα φτιάξατε που τα φτιάξατε τα SM του λίτρου, δώστε μας κι ένα πρωτάθλημα να βγάλουμε τα μάτια μας!

Όχι θα τους ξέφευγαν. Η νέα κατηγορία αγώνων UEM European Hypermoto Championship θα συνοδεύσει αγώνες του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος SM σε κάποιες πίστες της ηπείρου μας, δεχόμενη συμμετοχές μοτοσυκλετών από 600cc και πάνω. Αυτό σημαίνει πως εκεί μπορεί να συμμετάσχουν και όλα τα δικύλινδρα SM, από Aprilia Dorsoduro μέχρι BMW HP2 Megamoto, καθώς και ό,τι άλλο ζει εκεί ανάμεσα. Είναι δε προφανές πως αυτός είναι και ο στόχος της νεοσύστατης κατηγορίας. Θα 'θελα να 'ξερα αν γίνονται δεκτές και ιδιοκατασκευές τύπου Varadero με 17ρες ζάντες… Πληροφορίες στη διεύθυνση www.uem-online.org.

MOTOGP: ΟΥΓΓΑΡΙΑ ΕΞΩ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ ΜΕΣΑ

Η πίστα Balatonring στην Ουγγαρία δεν προλαβαίνει το φετινό πρωτάθλημα GP, αλλά θα επιστρέψει του χρόνου. Και η Βουλγαρία όμως έχει συμφωνήσει να φιλοξενήσει αγώνα!

Αν και είχε ανακοινωθεί στο πρόγραμμα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος για το 2009, εν τέλει ελέω ύφεσης οι Ούγγροι τα βρήκαν σκούρα και ζήτησαν από τη Dorna να εξαιρεθούν του φετινού πρωταθλήματος, αίτημα που έγινε δεκτό. Έτσι οι αγώνες ξανάγιναν 17 στο σύνολο, καθώς το ουγγρικό GP δεν προβλέπεται να αντικατασταθεί. Σύμφωνα με τις επίσημες δηλώσεις, το 2010 η νεότευκτη πίστα Balatonring θα περιληφθεί κανονικότατα στο πρόγραμμα.

Παράλληλα ανακοινώθηκε επισήμως από τη Dorna η σύναψη συμφωνίας με τη Βουλγαρική Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας για να φιλοξενήσει αγώνες του πρωταθλήματος GP από το 2012 ως και το 2016 –τουλάχιστον. Δεν έχει ξεκαθαρίσει αν θα φτιαχτεί μια νέα πίστα ή θα αναβαθμιστεί κάποια υπάρχουσα, όπως επίσης τίποτε δεν ελέχθη σχετικά με ενδεχόμενη αύξηση των αγώνων σε 19 ή αν η Βουλγαρία θα πάρει τη θέση κάποιας άλλης χώρας στο πρόγραμμα.

Balatonring

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

Racing Gossip

ELECTRICROSS

Ο πρώτος 24ωρος αγώνας αντοχής MX αποκλειστικά για ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες είναι γεγονός! Φυσικά στην Καλιφόρνια, εννοείται πως αυτό που βλέπουμε είναι ένας χάρτης προς τις εξελίξεις του μέλλοντος…

Η αμερικανική εταιρεία Zero Motorcycles (www.zeromotorcycles.com/electricross) είναι αυτή που ανέλαβε την πρωτοβουλία υπό την αιγίδα της FIM για να στήσει τον πρωτότυπο αυτόν αγώνα. Με δεδομένο το πόσο πολύ έχουν επεκταθεί οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες Enduro και MX στις Η.Π.Α. δεν είναι να μας κάνει την παραμικρή εντύπωση – ασχέτως αν στην Ευρώπη το είδος απαντάται μόνο σε στήλες επικαιρότητας περιοδικών ως φωτογραφικό αξιοπερίεργο. Όπως λένε οι αμερικάνοι όμως, στις 4 Απριλίου όταν θα πέσει η σημαία εκκίνησης του 24ωρου αγώνα αντοχής για ηλεκτρικές MX, "when the flag drops, the bullshit stops". Κι επειδή ο αμερικάνος δεν είναι μόνο πολύ μπροστά σε ηλεκτρική τεχνολογία, αλλά και σε μάρκετινγκ, οι συμμετοχές στον αγώνα είναι δωρεάν – αρκεί η μοτοσυκλέτα σου να κινείται με μπαταρίες και να εμπίπτει στους γενικούς κανονισμούς (δεν πας με τσόπερ δηλαδή).

Η Zero, βέβαια, ξέρει τι κάνει. Καταρχήν, η ίδια κατασκευάζει τη δημοφιλέστερη μοτοσυκλέτα της κατηγορίας, Zero-X, και αντιλαμβάνεται καλά πως όποιος προλάβει να χτίσει το καλό όνομα πρώτος θα είναι ο βασιλιάς της αγοράς. Η οποία (ηλεκτρική) αγορά μπορεί να φαντάζει ως ένα μακρινότατο μέλλον σε μας τους ευρωλαδιάρηδες, αλλά φαίνεται πως και πιο κοντά είναι και έρχεται με χίλια.

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ JOE BAR ONE

Πώς θα σας φαινόταν ένα πρωτάθλημα ταχύτητας όπου όλα επιτρέπονται; Σα να βγήκε από τις σελίδες του Joe Bar; Ε λοιπόν υπάρχει και εμπνεύστηκε ακριβώς από κει!

Στη Γαλλία – όπως και σε άλλες πολιτισμένες χώρες – η μεγάλη και στέρεη βάση των αγώνων μοτοσυκλέτας ονομάζεται Club Racing και αποτελείται από αναβάτες χομπίστες που απλά θέλουν να περάσουν όμορφα. Κάπως έτσι φτιάχτηκε στη Γαλλία το WERC ή Week End Racing Cup, το οποίο ντεμπουτάρησε το 2008 συγκεντρώνοντας 260 αναβάτες! Αυτή η μεγάλη επιτυχία στάθηκε αφορμή για μια νέα προσθήκη στο πρόγραμμά του, μια κατηγορία που θα λέγεται Joe Bar One και της οποίας οι εμπνευστές θέλουν πολύ απλά να αναπαράγουν το αναρχικό κλίμα της δεκαετίας του '70 που γνωρίσαμε από τις σελίδες του θρυλικού κόμικ.

Οι κανόνες λοιπόν είναι απλοί: όλα επιτρέπονται! Ή, για να είμαστε απολύτως ακριβείς, το επίσημο σύνθημα είναι: "Ό,τι δεν απαγορεύεται, επιτρέπεται…" Τα κριτήρια συμμετοχής είναι εξίσου απλά: να δείχνει τέρας και έχει τερατώδη δύναμη. Γι' αυτό λέει οι μοτοσυκλέτες που επιτρέπεται να τρέξουν πρέπει να είναι από 880cc για τα τετράχρονα και τα 498cc για τα δίχρονα! Άλλοι περιορισμοί δεν υπάρχουν, αρκεί να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αναβάτη. Οι συμμετέχοντες θα διαγωνίζονται σε τρεις φάσεις: στην πίστα, επιτάχυνση (Holeshot) και στο δυναμόμετρο. Παράλληλα, κάθε αγωνιζόμενος θα κερδίζει πόντους από το κοινό ανάλογα με την εμφάνιση της μοτοσυκλέτας του, καθώς και πόντους για την ομορφιά της κοπέλας που θα κρατά την ομπρέλα του! Δείτε περισσότερα στο www.joebar-one.com.

Πώς σας ακούγεται; Θα ρέει η νιτρομεθανόλη… χείμαρρος…

PIERRAKOS RACING TEAM

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.

YAMAHA CENTER
ΝΟΤΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ για κατόχους YAMAHA!

Ψάχνετε ακόμα στα τυφλά για χαμηλές τιμές;

Εμείς τις κάναμε πραγματικότητα!

R1

€257	€370	€425	€320	€325	€270
Pirelli Diablo Corsa	Pirelli Diablo Superbike Slick	Pirelli Diablo Superbike Corsa Race	Continental Race Attack Competition	Continental Racing Slick	Continental Sport Attack

R6

€277	€266
Pirelli Diablo Sport	Continental Sport Attack

TDM 900

€288	€272	€290
Continental Road Attack	Pirelli Diablo Strada	Metzeler Motorcycle Tyres Z6

FZ1/FAZER 1000/FZ6/FAZER 600

€288	€277	€312
Continental Sport Touring	Pirelli Diablo Sport	Pirelli Angel

XT 660X

€238	€265
Continental Conti Race	Pirelli MT-60

XT 660X

€250
Pirelli Scorpion Sync

TMAX 500

€225	€220
Pirelli Diablo Scooter	Metzeler Motorcycle Tyres Feel Free

XMAX

€122	€102
Pirelli GTS	Continental Conti Twist

T 135

€48	€43
Continental Conti Go	Pirelli MT-55

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ÖHLINS ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΣΟΚ... • R1 - R6 (πίσω): €990 • TDM 900 (πισω): €497 • FZ1 (πίσω): €800 • FZ6 πίσω: €616 • XT 660: €497

• ΠΩΛΗΣΕΙΣ • SERVICE • ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ • ΑΞΕΣΟΥΑΡ

Λ. ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ 104, ΑΛΙΜΟΣ
ΤΗΛ.: 210.98.24.821, ΤΗΛ./FAX: 210.98.52.834
e-mail: pierrako@otenet.gr

www.yamaha-motor.gr

YAMAHA
Touching Your Heart

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Συνωμότησαν για να μο
από Π
Colin Edwards, αναβάτης Monster Yamaha Tech

«Η Form
(Federation Inter

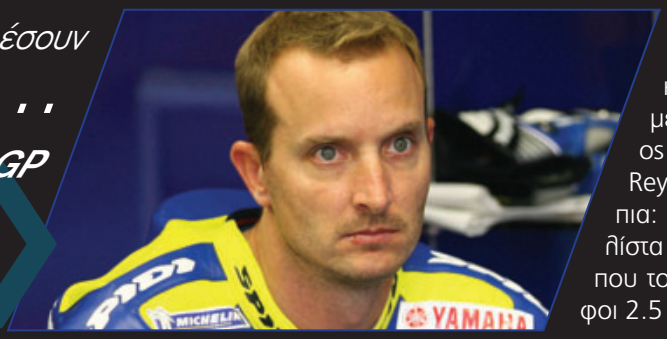
«Μερικές φορές τη νύχτα ξυπνώ, την κοιτώ κα
Max

«Παίρνεις τον κώλο σου στα χέ
κι οι άλλοι αυτοσυγχαίρονται..
Colin Edwards, αναβάτης Monster Yamaha Tech 3 MotoGP

«Τα τελευταία δύο χρόνια
βάζω βαθειά το χέρι στην τσέπη...
Nicky Hayden, αναβάτης
Marlboro Ducati MotoGP

υ τη φορέσουν ίσω...

3 MotoGP



Η στήλη λατρεύει τον Colin Edwards διότι είναι από το Τέξας, πίνει μπύρες, πυροβολά τα όπλα του και δε μασάει τα λόγια του. Αυτή τη φορά τα βάζει με τον ομόσταυλό του, James Toseland, ο οποίος του 'έκλεψε' τον αρχηγό της ομάδας του, Gary Reynders. Προφανώς, ο Τεξανός τώρα δεν του μιλά πια: "As πούμε ότι δεν είναι στη χριστουγεννιάτικη λίστα μου..." Επίσης είναι ιδιαίτερα χαρούμενος που του 'ριξε στο Κατάρ: "Δείχνουμε πολύ όμορφοι 2.5 δευτερόλεπτα μπροστά του, έτσι;"

ula 1 καταντά γελοία...

Max Mosley – Πρόεδρος FIA

nationale de l' Automobile)

"Κυριαρχεί μία κουλτούρα αλόγιστης σπατάλης στην F1. Το κυνήγι της επιτυχίας έχει αφαιρέσει κάθε οικονομική πειθαρχία. Όταν οι μετοχές της Daimler και της Renault βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά και άνθρωποι απολύονται από τις αυτοκινητοβιομηχανίες, πώς δικαιολογούνται τέτοιες σπατάλες; " Μπορεί ο πρόεδρος να είναι περισσότερο γνωστός από τα πριβέ πάρτι του με πεντάδες 'ενοικιαζόμενων' γυναικών, αλλά αυτή τη φορά έχει ένα (μεγάλο) δίκιο...

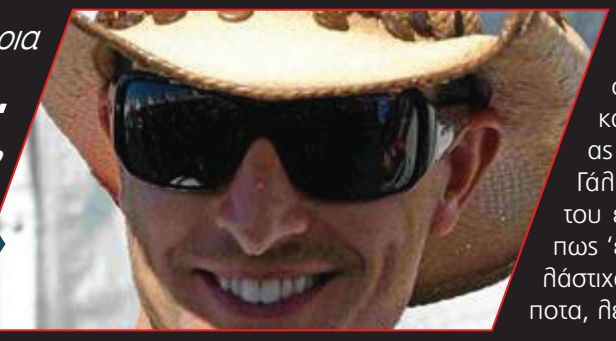
ι σκέφτομαι 'η ζωή είναι ωραία...

Biaggi, αναβάτης Aprilia Racing SBK

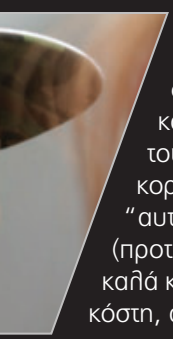
(στη φωτό: Eleonora Pedron)

Συνέντευξη Max Biaggi στο Superbikeplanet.com και ο δημοσιογράφος κάποια στιγμή το γυρνά στο νέο αμόρε του Max, την πρώην Miss Ιταλία Eleonora Pedron. Η ερώτηση αφορά το πώς νιώθει που 'το κορίτσι του' πιθανότατα κοσμεί μερικά εκατομμύρια desktops σε υπολογιστές ανά τον κόσμο, αλλά ο Max δε χαλιέται με τίποτα –απεναντίας, βρίσκει μια πρώτης τάξης ευκαιρία να μας αποδείξει πόσο ανώτερος άνθρωπος είναι...

οια .



Σας είπα πόσο χαίρομαι που ο Colin Edwards είναι στα GP ακόμα; Ναι. Αυτή τη φορά ερωτάται από δημοσιογράφο για τη μακρά συνεργασία του με τη Michelin και πώς νιώθει για πρώτη φορά με Bridgestone. Ε, ας πούμε πως δεν ήταν και πολύ ευγενής με τους Γάλλους. Ειδικά όταν εξηγεί πόσο φρικαλέα λάστιχα του έδιναν πέρυσι, απαντώντας στα παράπονά του πως 'είμαστε οι καλύτεροι, φτιάχνουμε τα καλύτερα λάστιχα στον κόσμο...' Ε, αυτό δε χωνεύεται με τίποτα, λέει ο Colin και έχει 100% δίκιο.



Ορίστε; Τάδε έφη Nicky Hayden (μεταξύ άλλων) ερωτηθείς σχετικά με την πρόταση ανώτατου ορίου μισθών για τους αναβάτες MotoGP (salary cap). Μα καλά, στη Honda δηλαδή πλήρωνε κι από την τσέπη του το 2007 και 2008; Ρε Nicky, μπας και σε πιάσαν κορόιδο; Και συνεχίζει ο πρωταθλητής του 2006: "αυτή τη στιγμή έχω περιθώριο μέχρι να φτάσω στο (προτεινόμενο) χρηματικό όριο. Αν τυχόν φέτος πάω καλά και το φτάσω, καλύτερα να κόψουν από αλλού κόστη, ας πετάξουν όλα αυτά τα ηλεκτρονικά..."

ebike.gr

The Back

Τη σκυτάλη των eBooks παίρνει ο Βασίλης Τσακίρογλου, μιλώντας για το δεύτερο μέρος της βιογραφίας του Ayrton Senna

SENNA
CRC
MV AGUSTA
SENNA
brembo
marchesini

Κραδασμοί (Ελλάδα)

http://www.classicbike.gr/

Και οι κραδασμοί έχουν τη γοητεία τους

Μας πήρε τρία τεύχη μέχρι να το ανακαλύψουμε. Επισκεπτόμενος την έκθεση Mythic Bikes βρέθηκα μπροστά στο τρίτο τεύχος του περιοδικού 'Κραδασμοί' που εκδίδει η ελληνική Λέσχη Φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας. Μικρό σε μέγεθος, μεγάλο σε ενδιαφέρον, το μηνιαίο αυτό έντυπο διαβάστηκε εύκολα και απολαυστικά σε λίγη ώρα, χάρη στον έξυπνα ισορροπημένο συνδυασμό χρήσιμης ή ενδιαφέρουσας πληροφορίας με χιούμορ. Από τη μια μαθαίνει κανείς, λοιπόν, ποια είναι η κατάλληλη διαδικασία για να πάρει επίσημη πιστοποίηση της κλασικής μοτοσυκλέτας του, από την άλλη βρίσκεται αντιμέτωπος με μικρές αγγελίες του τύπου: "Όργανο γυμναστικής για ενδυνάμωση δεξιού ποδός. Ιδανικό για κατόχους εγγλέζικων δικύλινδρων με συμπίεση πάνω από 9.5:1. Εγγυημένη εκκίνηση στην 3η μανιβελιά, αλλιώς σας επιστρέφουμε τα χρήματά σας…' Αυτά δε χάνονται…

Hell For Leather (Η.Π.Α.)

http://hellforleathermagazine.com/

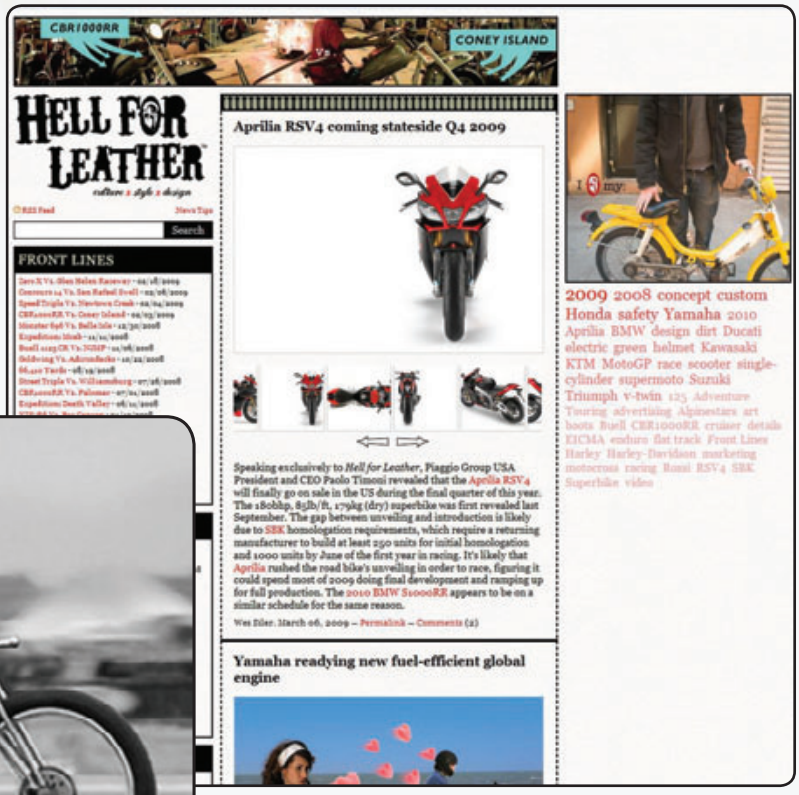
Η μοτοσυκλέτα σε κάνει εξυπνότερο

Κάθε μέρα πρέπει να δημοσιεύονται εκατοντάδες επιστημονικές μελέτες σε όλον τον κόσμο. Κάποιες από αυτές είναι άξιες Νόμπελ, κάποιες μας κάνουν να απορούμε ποιος κόπανος τις χρηματοδότησε. Η συγκεκριμένη που ξετρύπωσαν οι συνάδελφοι του ηλεκτρονικού περιοδικού Hell for Leather είναι άξια, πανάξια, απλά και μόνο γιατί το αποτέλεσμά της μας βολεύει!

Ο Ryuta Kawashima σε συνεργασία με τη Yamaha και το Πανεπιστήμιο Tohoku της Ιαπωνίας μελέτησε ένα γκρουπ 22 ανδρών από 40 ως 60 ετών που δεν είχαν οδηγήσει μοτοσυκλέτα για τουλάχιστον μια δεκαετία. Οι μισοί άρχισαν να μετακινούνται καθημερινά μόνο με μοτοσυκλέτα για δύο μήνες, ενώ οι άλλοι μισοί συνέχισαν να απέχουν. Στα τεστ που επιβλήθηκαν με την πάροδο του διμήνου, οι 'μοτοσυκλετιστές' τα πήγαν πολύ καλύτερα! Ο κύριος Kawashima (εμπνευστής του ηλεκτρονικού παιχνιδιού 'Brain Age' για Nintendo DS) εκτιμά πως η οδήγηση μοτοσυκλέτας σε καθημερινή βάση αποτελεί μια κοφτερή άσκηση για τις αισθήσεις και την εγκεφαλική λειτουργία, κρατώντας τον οργανισμό σε επαγρύπνηση. Περισσότερα στη διεύθυνση http://hellforleathermagazine.com/2009/03/scientific-study-motorcycles-m.html.

Διατηρώ μόνο μια επιφύλαξη: αν η οδήγηση της εικονιζόμενης μοτοσυκλέτας – που επέλεξαν οι του Hell for Leather– είναι όντως απόδειξη εξυπνάδας… μα αυτό είναι ένα άλλο θέμα πλέον…

2009 2008 concept custom Honda safety Yamaha 2010 Aprilia BMW design dirt Ducati electric green helmet Kawasaki KTM MotoGP race scooter single-cylinder supermoto Suzuki Triumph v-twin 125 Adventure Touring advertising Alpinestars art boots Buell CBR1000RR cruiser details EICMA enduro flat track Front Lines Harley Harley-Davidson marketing motocross racing Rossi RSV4 SBK



2009 2008 concept custom Honda safety Yamaha 2010 Aprilia BMW design dirt Ducati electric green helmet Kawasaki KTM MotoGP race scooter single-cylinder supermoto Suzuki Triumph v-twin 125 Adventure Touring advertising Alpinestars art boots Buell CBR1000RR cruiser details EICMA enduro flat track Front Lines Harley Harley-Davidson marketing motocross racing Rossi RSV4 SBK Superbike video

tech news

Cerevellum Hindsight - Ποιός είπε ότι τα καθρεφτάκια δεν είναι cool;

Το Hindsight της Cerevellum είναι ο πρώτος "ψηφιακός καθρέφτης" για ποδήλατα, προσφέροντας τη δυνατότητα στον αναβάτη να ελέγχει τι (ή ποιός) βρίσκεται πίσω του, χωρίς να γυρίσει το κεφάλι του. Μία ενσύρματη ή ασύρματη κάμερα -στην τάπα του τιμονιού και πίσω από το λαιμό της σέλας αντίστοιχα- μεταδίδει σε πραγματικό χρόνο τι συμβαίνει πίσω από το ποδήλατο, σε μία έγχρωμη οθόνη LCD 3.5" που βρίσκεται τοποθετημένη στο τιμόνι.

Βέβαια, αυτό που πραγματικά θα δικαιολογεί τα $349,00 της τιμής του Hindsight όταν βγει στην αγορά (κάτι που δε θ' αργήσει καθόλου, σύμφωνα με τη Cerevellum), πέρα από την ασύρματη σύνδεση και τη λειτουργία ταχύμετρου με όλες τις συναφείς ενδείξεις, είναι η δυνατότητα να λειτουργήσει και ως παλμογράφος, δυναμόμετρο και GPS. Πώς; Μέσω πρόσθετων εξαρτημάτων, που επεκτείνουν τη χρησιμότητα του ψηφιακού καθρέφτη στο μέγιστο.

Η Cerevellum όμως δε σταματά εκεί, χρησιμοποιώντας μορφές ανοιχτού κώδικα στο λογισμικό του Hindsight, υπόσχεται ότι αυτό θα είναι συμβατό με μελλοντικές τεχνολογίες που δεν είναι διαθέσιμες ακόμη. Η κατασκευάστρια υποστηρίζει πως όταν οι ηλεκτρονικές αλλαγές ταχυτήτων γίνουν ευρέως διαθέσιμες, το προϊόν της θα είναι συμβατό με αυτές και δε θα χρειαστεί να το αντικαταστήσετε. Στη σελίδα της μάλιστα αναφέρει ότι το Hindsight, λόγω της αρχιτεκτονικής αυτής, μπορεί να γίνει ο ποδηλατικός σας "σύντροφος" για πολλά χρόνια.

Τώρα για το τελευταίο δεν ξέρω, μου φαίνεται λίγο περίεργο. Όχι ότι θέλω να βγάλω τους εν λόγω κύριους ψεύτες, αλλά οι έννοιες "ηλεκτρονικό" και "διαχρονικό" δεν πάνε ποτέ μαζί -εκτός αν πρόκειται για ψηφιακή ζυγαριά μπάνιου...

Pedalite, αυτόνομα πετάλια ασφαλείας

Το να ποδηλατεί κανείς σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας εγκυμονεί πολλούς κινδύνους.
Γι' αυτό και η Pedalite, μια Βρετανική εταιρία που ειδικεύεται στην κατασκευή οικολογικών προϊόντων ασφαλείας, διαθέτει πετάλια-πλατφόρμες με φώτα που λειτουργούν χωρίς μπαταρίες. Απλά τοποθετήστε τα στο ποδήλατο σας αντικαθιστώντας τα παλιά σας, "κοινά" πετάλια και απολαύστε την ασφάλεια που προσφέρουν με φωτισμό 360° ο οποίος δε θα ξεμείνει ποτέ από μπαταρία. Για όσους θέλουν λίγο καλύτερη στήριξη των ποδιών τους, υπάρχουν διαθέσιμοι και ειδικοί καλουπιέδες για τα Pedalites.
Έξυπνη σχεδίαση, αλλά καλό θα ήταν τα Pedalites να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με το "πατροπαράδοτο" εμπρόσθιο και οπίσθιο φως του ποδηλάτου, καθώς τίποτα δε μπορεί να αντικαταστήσει την ασφάλεια και βελτιωμένη ορατότητα που αυτά προσφέρουν.

Ποδήλατο με iPod;

Ποδήλατο που συνδέεται με iPod; Είναι δυνατό; Και σε τι χρησιμεύει ένα mp3 player όταν συνδέεται με ένα ποδήλατο; Η σχεδιαστική ομάδα της D-TANK Design Development από τη Βαρκελώνη ετοίμασε μερικές προτάσεις για την Cannondale πριν από λίγους μήνες, μία εκ των οποίων ήταν το "MetroPolite" -ένα ποδήλατο προορισμένο για αστική χρήση, το οποίο όμως απευθύνεται σε μη-ποδηλάτες (σχήμα οξύμωρο, έτσι;).
Το MetroPolite διαθέτει μια αξιόπιστη μετάδοση με άξονα (shaft-drive) η οποία έχει μηδαμινές απαιτήσεις συντήρησης, και διεπαφή σύνδεσης με Apple iPod. Το δημοφιλέστατο mp3 player της Apple, όταν συνδέεται με το MetroPolite λειτουργεί ως ψηφιακό ταχύμετρο/cyclocomputer και ψηφιακός καθρέφτης που προβάλει πάνω στην οθόνη του τι συμβαίνει πίσω από το ποδήλατο (περίπου όπως το Cerevellum Hindsight). Επίσης, κατά τη διάρκεια της χρήσης του τροφοδοτείται με ρεύμα από το ποδήλατο (δυναμό σε κάποιο από τα κέντρα ή τη μεσαία τριβή ίσως;) και φορτίζει τη μπαταρία του. Αν σκέφτεστε να κάνετε αυτά για τους μη-ποδηλάτες, για εμάς τους ποδηλάτες τι θα κάνετε;
Προς το παρόν είναι άγνωστο αν και πότε θα βγει το ποδήλατο στην παραγωγή, ή αν αυτή θα είναι η τελική μορφή του. Η τιμή είναι επίσης άγνωστη, αφού προς το παρόν ο "Μητροπολίτης" υπάρχει μόνο ως τρισδιάστατο ψηφιακό μοντέλο.

tech news

Safe Turn: Φλας για ποδηλάτες

Η Αυστραλιανή εταιρία Safe Turn προσφέρει στο ποδηλατικό κοινό μία απλή λύση για να καλύψει μια βασική έλλειψη ασφαλείας που έχουν τα ποδήλατα σε σχέση με τα μηχανοκίνητα δίκυκλα: τα φλας

Πόσες φορές έχετε αναρωτηθεί αν ο οδηγός του αυτοκινήτου πίσω σας διέκρινε το σινιάλο που του κάνατε μέσα στο σκοτάδι, δείχνοντας του ότι στρίβετε; Κάλιο γαϊδουρόδενε παρά γαϊδουρογύρευε…

Με βάρος μόλις 19gr/τμχ, τα φωτάκια της Safe Turn τοποθετούνται στο λουρί του ρολογιού σας ή πάνω στα ποδηλατικά σας γάντια (περιλαμβάνεται ρυθμιζόμενο λουράκι καρπού) και ενεργοποιούνται αυτόματα μόλις σηκώσετε το χέρι σας. Η κλίση στην οποία θα ενεργοποιηθούν είναι ρυθμιζόμενη, ενώ δε μπλέκετε με καλώδια, διακόπτες ή εξωτερικές μπαταρίες. Οι λυχνίες LED υπόσχονται έντονη λάμψη και μεγάλη διάρκεια ζωής για τις μπαταρίες που περιλαμβάνονται στη συσκευασία.

Έξυπνο υδροδοχείο Hydracoach

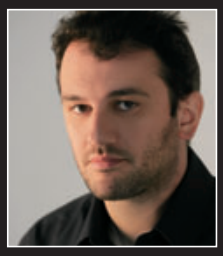
Το Hydracoach είναι ένα "έξυπνο" υδροδοχείο που υπολογίζει τις υδατικές ανάγκες του ιδιοκτήτη του.

Διαθέτει προσωπικό υπολογιστή υδάτωσης, που υπολογίζει τον ημερήσιο στόχο υδάτωσης σας, παρακολούθηση πόσης που υπολογίζει και καταγράφει τη μέση ωριαία σας κατανάλωση σε υγρά, παρακολούθηση χρόνου που δείχνει πριν από πόση ώρα ήπιατε την τελευταία σας γουλιά και ορίζει τον ρυθμό με τον οποίο πίνετε, καθώς και ένδειξη στόχου ενυδάτωσης. Όπως θα έχετε καταλάβει, η υδάτωση είναι πολύ σημαντική όχι μόνο στο ποδήλατο και τον αθλητισμό γενικότερα, αλλά ακόμη και στην καθημερινή μας ζωή. Το έξυπνο παγούρι Hydracoach βοηθά τον ιδιοκτήτη του να πίνει τη βέλτιστη ποσότητα υγρών που χρειάζεται το σώμα του. Ούτε λιγότερο, ούτε περισσότερο. Διατίθεται σε τρία χρώματα (μπλε, πορτοκαλί, γκρίζο) και το δοχείο του είναι κατασκευασμένο από πανάλαφρο και πολύ ανθεκτικό polycarbonate, το οποίο μπορεί να πλυθεί στο πλυντήριο πιάτων –όμως μην ξεχάσετε να αφαιρέσετε την κεφαλή πρώτα. Μπίιιιπ! Άσπρο πάτο!

X-BIONIC® FUNKTIONAL BIKEWEAR

Αποκλειστική Διάθεση: KALAMOS Bike - Παραλία Αγ.Αποστόλων, Κάλαμος, Αττική, 2295083523 - 6974011792

ebike.gr
ebooks ebooks ebooks



Βασίλης Τσακίρογλου

Ο Βασίλης Τσακίρογλου δημοσιογραφεί από το 1990, ενώ από το 1998 είναι μόνιμος συνεργάτης της IMAKO MEDIA S.A. και της τηλεοπτικής εκπομπής Traction του Mega Channel. Γεννήθηκε το 1967 στην Αθήνα και σπούδασε ψυχολογία και φιλοσοφία. Το Ayrton Senna- A Deus ήταν το πρώτο του βιβλίο, ακολουθούμενο από το Ayrton Senna- A Deus 2

Γράφοντας για Senna

Ο β' τόμος της βιογραφίας του Ayrton Senna βρίσκεται στα βιβλιοπωλεία και ο συγγραφέας του A Deus, Βασίλης Τσακίρογλου επιλέγει κάποια χαρακτηριστικά αποσπάσματα, ειδικά για τους αναγνώστες του eBike.

Προσπαθώ να συνηθίσω τον όγκο του "A Deus 2" και, ειλικρινά, ακόμη και για εμένα που έχω γράψει καθεμία από τις 672 σελίδες του, δεν τα έχω καταφέρει ακόμη. Το "Ayrton Senna-A Deus" κυρίως χάρη στην εκδοτική τόλμη της IntroBooks και της IMAKO Media, είναι το μεγαλύτερο βιογραφικό έργο που υπάρχει αυτή τη στιγμή σε ολόκληρο τον κόσμο για τον Ayrton. Θέλω να πιστεύω ότι είναι επίσης το πληρέστερο, παρόλο που ποτέ η ποσότητα δεν ήταν στις προτεραιότητές μου. Το A Deus όπως το είχα οραματιστεί όταν άρχισα να το γράφω πριν από πέντε χρόνια, ήταν απλώς ένα βιβλίο για τον Senna, γραμμένο για το ελληνικό κοινό. Καθώς όμως ακριβώς αυτό το ελληνικό κοινό δεν είχε πού να αποταθεί πχ σχετικά με την ιστορία της Φόρμουλα 1 και ιδιαίτερα την περίοδο '84-94 κατά την οποία έδρασε ο Ayrton, οδηγήθηκα στην ανάγκη να γράψω τα πάντα, τόσο τα ιστορικά συμβάντα, όσο και εκείνα που προσωπικά με ενδιέφεραν περισσότερο, όπως η φιλοσοφία του Senna, η σχέση του με την Βραζιλία ή την Ιαπωνία, το πώς αντιμετώπιζε το θάνατο κ.α. Όσοι από τους αναγνώστες του eBike έχουν ρίξει μια ματιά στον πρώτο τόμο, γνωρίζουν πως η μέθοδος που έχω εφαρμόσει είναι η κατανομή της ύλης σε αυτόνομα κατά το δυνατόν κεφάλαια, το καθένα αφιερωμένο στην ανάλυση κάποιας από τις πολλές πτυχές της προσωπικότητας του Ayrton. Στον β' τόμο του A Deus αυτό είναι ακόμη πιο εμφανές. Το πρώτο κεφάλαιο, λόγου χάριν, αφορά στο δεσμό του Senna με την πατρίδα του, τον έρωτα καλύτερα που έτρεφε για τη Βραζιλία και το λαό της:

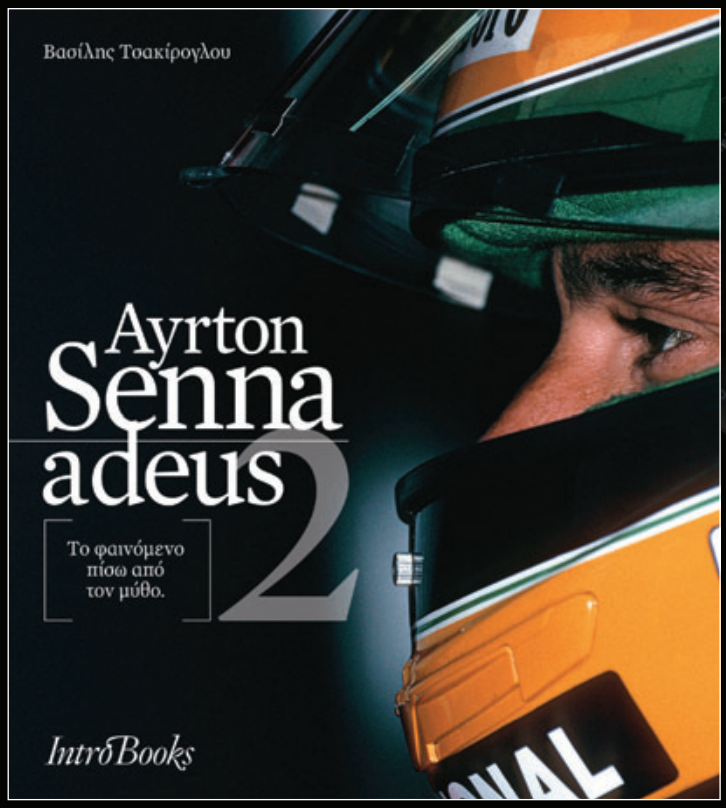
"Όσο και εάν φαίνεται αυτονόητο ότι οποιοσδήποτε, για οποιονδήποτε λόγο, μπορεί να λατρέψει έναν τόπο -πολλώ δε μάλλον τη γενέτειρά του- ο Ayrton δεν είχε ιδιαιτέρως σοβαρούς λόγους να κάνει κάτι τέτοιο. Για τις δικές του 'προδιαγραφές', ένας τόσο μεγάλος έρωτας για τη Βραζιλία ήταν έως και ανεξήγητος. Ή, έστω, παράδοξος.

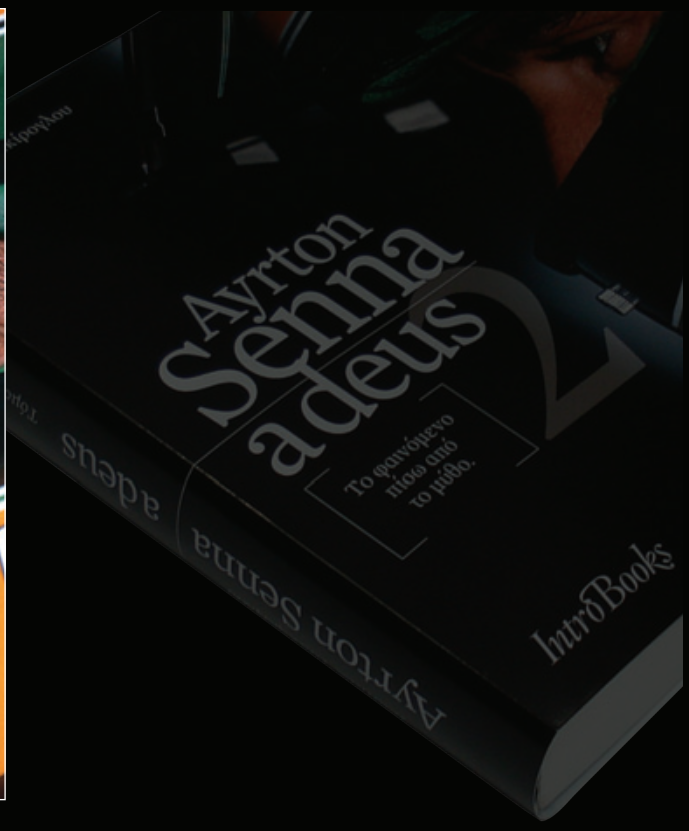
Γιατί, σε μια χώρα όπου το ποσοστό των μαύρων ανάμεσα στους κατοίκους της είναι το δεύτερο μεγαλύτερο σε όλο τον κόσμο μετά από τη Νιγηρία, ο Senna ήταν λευκός.

Γιατί σε μια χώρα με την μεγαλύτερη ανισότητα στην κατανομή του πλούτου -δηλαδή με τους περισσότερους φτωχούς κατ' αναλογία πληθυσμού- ο Senna ήταν ζάπλουτος.

Γιατί σε μια χώρα της οποίας η επικρατούσα νοοτροπία κατά κανόνα συμπυκνώνεται στο στερεότυπο της χαλαρότητας, της μανιακής διασκέδασης, του ελεύθερου έρωτα και της φυγοπονίας, με την

IntroBooks





πλειονότητα των Βραζιλιάνων να είναι παθολογικά σχεδόν easy going, ο Senna ήταν, παθολογικά σχεδόν, εργασιομανής.
Και, τέλος πάντων, σε μια χώρα όπου η επίσημη εμμονή είναι το ποδόσφαιρο, ο Senna απλώς δεν έπαιζε ποτέ μπάλα -αν και παρέμεινε πάντα οπαδός των Corinthians του Σάο Πάολο. Παρ' όλα αυτά -και εδώ αποκαλύπτεται η εγγενής παραδοξότητα της Βραζιλίας- ο άνθρωπος που έκανε παγκοσμίως διάσημο το βραζιλιάνικο ποδόσφαιρο, ο Pélé, είναι για τους συμπατριώτες του 'Ο Βασιλιάς'. Ο θεός της μπάλας ήταν όμως ο Garrincha. Κι ο απόλυτος εθνικός ήρωας δεν ήταν κανένας από τους δύο -όπως 'θα έπρεπε': είναι ο Senna, ο Ayrton Senna που έζησε σαν τον Pélé, αλλά μάγεψε το κοινό και τελικά κηδεύτηκε σαν τον Garrincha".

Ο Senna ήταν ένας εξαιρετικά χαρισματικός άνθρωπος, παρ' όλα αυτά όμως ο,τιδήποτε πέτυχε ήρθε μετά από πολλή και σκληρή προσπάθεια. Το να νικήσει ενώπιον των συμπατριωτών του ήταν κάτι σαν εθνικός καημός, καθώς η εντός έδρα νίκη του διέφευγε επί επτά συναπτά έτη. Το 1991 επιτέλους τα κατάφερε, χρειάστηκε όμως να δώσει κάθε ικμάδα των δυνάμεών του μέσα στο κόκπιτ έως ότου τερματίσει και λιτρωθεί, σε έναν πραγματικά μνημειώδη αγώνα:
"Με δέκα γύρους να απομένουν ως τον τερματισμό, το κιβώτιο ταχυτήτων της McLaren ήταν έτοιμο να σκορπίσει. 'Είχε τρελαθεί τελείως. Η πέμπτη ταχύτητα εξαφανιζόταν για λίγο και μετά επανερχόταν. Η τρίτη έμπαινε όποτε ήθελε, όπως και η έκτη' θα εξηγούσε ο Senna αργότερα. Η εναπομείνασα Williams του Patrese άρχισε να μειώνει επικίνδυνα γρήγορα τη διαφορά των 40" που είχε δημιουργηθεί μερικούς γύρους πριν. Ο Ιταλός ήταν αρκετά δευτερόλεπτα πιο γρήγορος από τον Senna και φαινόταν πλέον βέβαιο ότι θα τον προσπερνούσε, ίσως και στον τελευταίο γύρο. Ο Ayrton είχε μείνει πια μόνο με την έκτη ταχύτητα, την πλέον

ebike.gr
ebooks ebooks ebooks

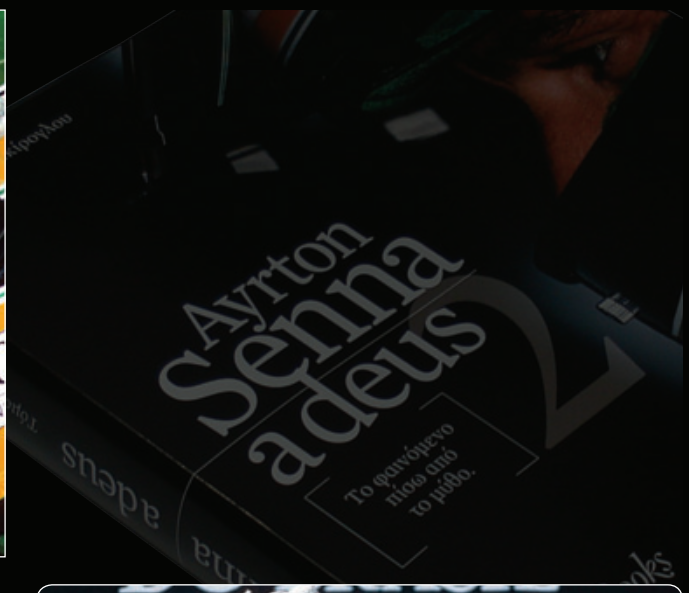
ακατάλληλη για να γυρίζει χωρίς αλλαγή ολόκληρο το σιρκουί. Στον 65ο από τους 71 γύρους, ο χρόνος του Senna ήταν 1'28"305, του Patrese 1'21"990 και η διαφορά τους μικρότερη των 20". Μόνο ένα θαύμα θα μπορούσε να σώσει την νίκη του Ayrton, ο οποίος προσπαθούσε να υπολογίσει τη διαφορά από τον αντίπαλό του σε σχέση με το ρυθμό των δύο τους και τους γύρους που απέμεναν. Στο μεταξύ είχε αρχίσει να ψιχαλίζει. Στον 69ο γύρο ο Patrese είχε πλέον οπτική επαφή με τον Senna και η διαφορά είχε μειωθεί στα 5,4 δευτερόλεπτα. 'Υπέφερα από κράμπες και μυϊκούς σπασμούς στο πάνω μέρος του σώματός μου, κατά ένα μέρος επειδή οι ζώνες ασφαλείας ήταν λίγο πιο σφιχτές από όσο έπρεπε και από την άλλη λόγω της συναισθηματικής έντασης,' είπε ο Ayrton για την κατάστασή του εκείνα τα βασανιστικά τελευταία λεπτά. Στον προτελευταίο γύρο η βροχή έπεφτε πλέον καταρρακτωδώς. Τα αυτοκίνητα είχαν ελαστικά σλικ, εντελώς ακατάλληλα για την κίνηση μέσα στις μικρές λίμνες που είχαν αρχίσει να σχηματίζονται στο οδόστρωμα. Κι ο Senna ακόμη πάλευε να κρατήσει το αυτοκίνητο στην πίστα με έκτη ταχύτητα. Κοίταζε τους καθρέφτες του με αγωνία, προσπαθώντας να δει πού ακριβώς ήταν ο Patrese. Περνώντας εμπρός από τα πιτ για τελευταία φορά έκανε έντονες χειρονομίες με το δεξί του χέρι δείχνοντας τον ουρανό. Ζητούσε από τους υπεύθυνους τη διακοπή του αγώνα. Ταυτόχρονα όμως είδε την πινακίδα από τα πιτ της McLaren που τον ενημέρωνε ότι βρισκόταν στον τελευταίο γύρο. Ο Patrese, αντιμετωπίζοντας και αυτός προβλήματα με το κιβώτιο και γνωρίζοντας πως το άλλο αυτοκίνητο της ομάδας εγκατέλειψε για παρόμοιους λόγους, δεν θέλησε να πιέσει άλλο, ιδιαίτερα μέσα στη βροχή που έκανε τα πράγματα ακόμη πιο δύσκολα. Ο Senna δεν κινδύνευε από τον αντίπαλό του. Η McLaren έφτασε στο τέρμα, η καρό σημαία έπεσε στο πέρασμα του Ayrton. Ελάχιστοι από τους παριστάμενους μπορούσαν να καταλάβουν ότι το ασπροκόκκινο μονοθέσιο κατά τύχη συμπλήρωσε 71 γύρους. Ο κινητήρας της Honda πέθανε λίγα μέτρα μετά από τον τερματισμό: 'Αφότου είδα την καρό σημαία, έχασα τελείως τον κινητήρα. Και τότε ο πόνος ήταν απίστευτος. Προσπάθησα να χαλαρώσω λίγο. Οι πόνοι ήταν τόσο φοβεροί στους ώμους και στα πλευρά μου, ώστε δεν ήξερα εάν έπρεπε να ουρλιάξω, να κλάψω ή να χαμογελάσω. Δεν ήξερα τι γινόταν. Το μόνο που ήθελα ήταν να ανέβω στο βάθρο'. Ο Ayrton έβγαλε για λίγο τη βραζιλιάνικη σημαία από το μονοθέσιό του και την ανέμισε, σταμάτησε όμως λίγο πιο κάτω από τη γραμμή του τερματισμού. Ένας κριτής προσπάθησε να ξεμπλέξει τη σημαία και να την επιστρέψει στα χέρια του Senna, εκείνος όμως του έγνεψε 'δεν μπορώ' και ζήτησε από τους υπόλοιπους βοηθούς να τον σπρώξουν στην άκρη της πίστας. Ο κριτής έμεινε να ανεμίζει μόνος του τη πρασινοκίτρινη bandeira.

Ένα από τα πιο συγκλονιστικά ντοκουμέντα, όχι μόνο του συγκεκριμένου αγώνα, αλλά από ολόκληρη την καταγεγραμμένη ιστορία της Φόρμουλα 1, είναι η ηχογράφηση της ενδοσυνεννόησης ανάμεσα στην ομάδα και το μονοθέσιο. Ο Ayrton μόλις τερματίζει ουρλιάζει, βγάζει μια παρατεταμένη κραυγή πόνου και θριάμβου, άναρθρη και τρομακτική, σχεδόν απόκοσμη. Η ψυχαναλυτική θεωρία της πρωτογενούς κραυγής προσπάθησε να δείξει ότι μια μέθοδος προσέγγισης και ενδεχομένως επίλυσης των ψυχικών προβλημάτων είναι η αναβίωση του τοκετού, της στιγμής που το βρέφος βλέπει το φως του κόσμου και ουρλιάζει εξαιτίας του σοκ που βιώνει. Ο αφόρητος πόνος, η αρχέγονη χαρά της νίκης ίσως δεν συγκρίνονται με αυτό, η βραζιλιάνικη λύτρωση του Senna όμως το 1991 θα μπορούσε να είναι, τρόπον τινά, μια στιγμή που ξαναγεννήθηκε".

Στιγμές σας αυτή του Ιντερλάγκος το '91 ήταν που έκαναν τον Senna να ξεχωρίζει από οποιονδήποτε άλλον πιλότο ή και πρωταθλητή της F1, αυτή η διαρκής εσωτερική ώθηση να νικήσει, ένα στοιχείο του που τον έκανε ιδιαίτερα δημοφιλή στην Ιαπωνία. Στο A Deus 2 υπάρχει ένα ολόκληρο κεφάλαιο σχετικά με τη 'σαμουράι' διάσταση της προσωπικότητας του Senna, μια εντελώς πρωτότυπη ανάλυση του πόσο Ιάπωνας ήταν αυτός ο Βραζιλιάνος:

"Τι περισσότερο είχε ο Ayrton Senna από τον Nélson Piquet, τον Nigel Mansell, τι ήταν αυτό που έκανε τους Ιάπωνες να τον ξεχωρίσουν ως κάτι πραγματικά ιδιαίτερο και να τον λατρέψουν όσο κανέναν από τους μεγάλους ανταγωνιστές του; Πριν προταθεί οποιαδήποτε απάντηση, θα πρέπει να αναφέρει κανείς ότι, στο ίδιο ζήτημα, θα μπορούσε να εμπλέκεται και η προσωπικότητα του Alain Prost, ο οποίος όπως αναφέρθηκε αλλού (βλ. κεφ. "Prost", Τόμος Α') έπαιξε το δικό του ρόλο στη δημιουργία της υπερδύναμης McLaren-Honda, τουλάχιστον τη διετία 1988-'89 και, αν μη τι άλλο, κατέκτησε ένα πρωτάθλημα οδηγώντας γι' αυτήν. Θα μπορούσε όμως ποτέ κανείς να παρομοιάσει τον Prost με Σαμουράι; Ακόμη και χρησιμοποιώντας τα πλέον επιφανειακά στερεότυπα, τόσο για τον Γάλλο οδηγό όσο και γι' αυτό που θεωρούν οι Ιάπωνες ως αρχέτυπο μαχητή, η απάντηση είναι προφανής: Όχι. Ούτε ο Prost αλλά και ούτε ο Piquet θα μπορούσαν ποτέ να διεκδικήσουν κάτι περισσότερο από τον αυθόρμητο θαυμασμό που ούτως ή άλλως το ενθουσιώδες ιαπωνικό πλήθος δείχνει στους αστέρες των μηχανοκίνητων σπορ και, βέβαια, ιδιαιτέρως προς τους πιλότους

IntroBooks



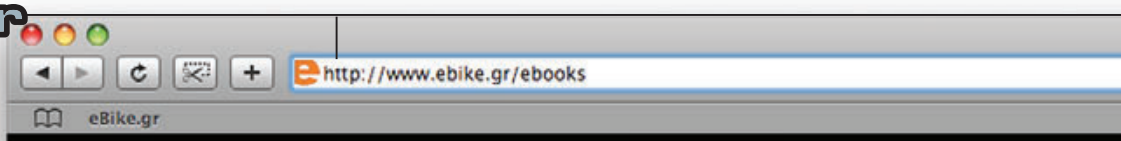
F1. Προσωρινά και μόνο οι Ιάπωνες, τόσο οι της Honda όσο και οι της εξέδρας διχάστηκαν προ του διλήμματος 'Piquet/Prost ή Senna'. Κι όσο και εάν φαίνεται παράδοξο, ούτε ο Mansell θα μπορούσε να καλύψει τις προδιαγραφές του πιλότου-Σαμουράι, όχι τόσο γιατί υστερούσε σε ανδρεία και τόλμη, αλλά διότι του έλειπε η πνευματική διάσταση της αυτοθυσίας. Η ευλογημένη ως ιερή μανία. Το καθοριστικό εκείνο ψυχικό ένζυμο που μετέτρεπε την αφοσίωση, μια αρετή που τόσο εκτιμούν οι Ιάπωνες, σε καθοσίωση. Ο ίδιος ο Senna προσδιόριζε την 'ιαπωνικότητά' ως εξής: 'Υπήρχε μέσα μου εκ φύσεως ένα στοιχείο το οποίο ήταν, τρόπον τινά, παρόμοιο με την ιαπωνική νοοτροπία, κι αυτό ήταν η αφοσίωση (commitment) σε ένα στόχο, σε ένα όνειρο. Γι' αυτό πίεσα αυτή την πλευρά του εαυτού μου -γιατί μου αρέσει αυτή η πλευρά του εαυτού μου- και συνειδητοποίησα ότι ήταν παρόμοια με των Ιαπώνων. Κι αυτό ισχύει, παρόλο που η Ιαπωνία είναι μια εντελώς διαφορετική χώρα από την πατρίδα μου, τη Βραζιλία'. Επ' αυτού, η ανάλυση που επιχειρούν οι συγγραφείς του 'Secrets of the Samurai' είναι απαράμιλλη και το απόσπασμα που ακολουθεί, παρόλο που γράφτηκε για τους μαχητές της φεουδαρχικής Ιαπωνίας, μοιάζει να φωτογραφίζει τον Ayrton: 'Πραγματικά, είναι η μέχρι αυτοθυσίας αφοσίωση των πολεμιστών που τους κάνει να φαίνονται εξίσου θύματα της ιστορίας όσο και πρωταγωνιστές της, μιας και συνήθως τιμούσαν τον όρκο τους μέχρις εσχάτων -ακόμη και έως του σημείου να προσφέρουν τη ζωή τους όποτε το απαιτούσε η περίσταση'.

Γνωρίζοντας το τέλος του Senna, το προηγούμενο απόσπασμα ισχύει στην τραγική του κυριολεξία, ωστόσο ο ίδιος ο Σαμουράι-Ayrton δεν ήταν διατεθειμένος να σκοτωθεί στην πίστα. Δεν οδηγούσε ριψοκίνδυνα, παράτολμα επειδή επεδίωκε έναν τιμημένο και ηρωικό θάνατο, εν ονόματι της Honda. Η αυτοθυσία αποτελεί το όριο της ταύτισής του με την ιαπωνική νοοτροπία, διότι ο Ayrton δεν ήθελε να πεθάνει. Ήθελε να κερδίσει. Κι αν η οδήγησή του ήταν από ορισμένες απόψεις οριακή, είτε σχετικά με την αθλητική της ορθότητα, είτε από την άποψη της ασφάλειας, αυτό συνέβαινε διότι τα όρια όπως τα αντιμετώπιζε ο ίδιος, σε κάθε τομέα, ήταν διαφορετικά από εκείνα των υπολοίπων συναγωνιστών του. Η έννοια του Σαμουράι, περιληπτικά, θα μπορούσε να απεικονιστεί με τη μορφή ενός υψηλά και ολοκληρωμένα εκπαιδευμένου μαχητή, ο οποίος έχει εκ προοιμίου αποδεχτεί ότι η ζωή του έχει

ebike.gr
ebooks ebooks ebooks

AYRTON SENNA - A DEUS ΤΟΜΟΣ Β' (Βιογραφία)
Βασίλης Τσακίρογλου
Σελίδες: 672
Τιμή: 44€
ISBN: 978-960-6680-49-6

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

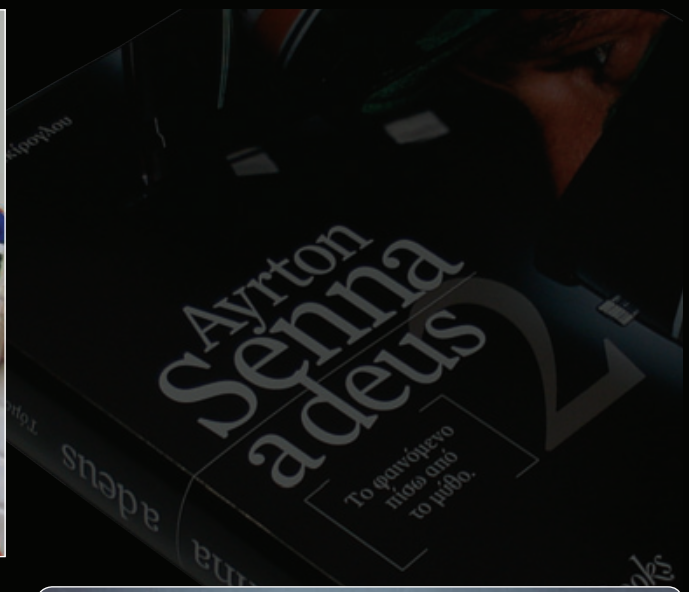


αξία μόνο όσο υπηρετεί τον αφέντη του και ότι μπορεί, πρέπει, οφείλει να τη θυσιάσει χωρίς δεύτερη σκέψη όταν η ασφάλεια του κυρίου του το απαιτεί. Ο Senna μπορεί να είχε μεγάλη ιδέα για την προσωπική του τιμή, να ήταν εξαιρετικά μαχητικός και επίμονος μέσα στην πίστα, ποτέ του όμως δεν φαίνεται να αναγνώρισε 'αφέντη', μια βούληση, έστω, πιο ισχυρή από τη δική του. Εάν λοιπόν οι μέθοδοι του Ayrton στα μάτια των Ιαπώνων παρουσίαζαν χτυπητές ομοιότητες με το αρχέτυπο του Σαμουράι που είχαν εντυπωμένο στο συλλογικό τους ασυνείδητο, ο Senna, στην καλύτερη περίπτωση θα μπορούσε να ήταν ένας Ronin. Ένας Σαμουράι χωρίς αφέντη, ένας αδέσμευτος μαχητής, κάποιος που, ανεξαρτήτως των όποιων ομοιοτήτων με τους εκάστοτε συμμάχους του, επί της ουσίας παρέμενε μόνος σε έναν πόλεμο εναντίον όλων".

Η παραδοσιακή ιαπωνική κουλτούρα είναι ένας πολιτισμός θανάτου και αυτό συνιστά μια άλλη διάσταση στη σχέση του Senna με τους Ιάπωνες, καθώς ο φαταλισμός με την έννοια ενός διαρκούς διαλόγου με το επέκεινα ήταν κάτι που χαρακτήριζε τις αναζητήσεις του Ayrton. Από το κεφάλαιο του A Deus 2, "Ο Senna και ο θάνατος" το απόσπασμα που ακολουθεί δείχνει το πόσο πολύ απασχολούσαν τον ήρωα τα υπαρξιακά ζητήματα και πως τα διαχειριζόταν προβάλλοντας ένα αξιοθαύμαστο ψυχικό απόθεμα δυνάμεων:
"Ήταν μια πολύ λυπηρή στιγμή για όλους μας' θα έλεγε ο Ayrton μετά από το τέλος εκείνης της περιόδου δοκιμών στη Χερέθ της Ισπανίας το 1990. 'Πήγα στο σημείο όπου ο Martin Donnelly ήταν ξαπλωμένος στο έδαφος. Όταν είδα τις συνέπειες ενός τέτοιου ατυχήματος, τραβήχτηκα μακριά για κάποιες ιδιωτικές στιγμές, μόνος μου. Ήταν πολύ, πολύ δύσκολο να αντεπεξέλθω και να διατηρήσω μια ισορροπία. Σκέφτηκα να μην έτρεχα άλλο εκείνη την ημέρα, αλλά έπρεπε να το κατανοήσω, να το αφομοιώσω και να προχωρήσω πέρα από αυτό. Πέρασα κάποιες ήσυχες στιγμές στο motorhome και μπόρεσα να περάσω κάποιες πολύ ιδιαίτερες στιγμές εκεί, να κοιτάξω μέσα μου. Συμμάζεψα τις σκέψεις μου και βγήκα πάλι έξω. Πέτυχα έναν απίστευτα καλό χρόνο. Αυτός ήταν ο δικός μου φόρος τιμής στον Donnelly. Αλλά κανείς δεν το κατάλαβε'.
Ο χρόνος του Senna σε αυτές τις πρώτες κατατακτήριες δοκιμές του ισπανικού GP ήταν 1'18'900 και ήταν κατά 7,5 δέκατα του δευτερολέπτου ταχύτερος από τον αμέσως επόμενο, τον Gerhard Berger. Η διαφορά αυτή ήταν ασύλληπτη δεδομένης της αναστάτωσης που είχε προκαλέσει σε όλους τους πιλότους το φριχτό ατύχημα του Donnelly. Όχι όμως για τον Ayrton, ο οποίος, καθ' οδόν προς την επίτευξη αυτής της επίδοσης, χρειάστηκε να ακροβατήσει στο όριο, ελέγχοντας το μονοθέσιό του καθώς γλιστρούσε από το υπερβολικό γκάζι, με σχεδόν 300 χιλιόμετρα την ώρα, ακριβώς στη στροφή όπου είχε διαλυθεί η Lotus του Donnelly.
Ο Ayrton θα μπορούσε να μην είχε συμμετάσχει καθόλου στις δεύτερες κατατακτήριες δοκιμές, το Σάββατο. Το 1'18'900 θα ήταν αρκετό για να τον φέρει δεύτερο στη σειρά εκκίνησης. Εκείνος όμως πήγε ακόμη πιο γρήγορα και κατέκτησε την 50ή πολ ποζίσιον της καριέρας του, με σημαντική διαφορά 0,437 δευτερολέπτων από τον Prost. Μιλώντας στον Lemyr Martins, τον Βραζιλιάνο δημοσιογράφο και αργότερα βιογράφο του, ο Senna περιέγραψε την ψυχική του κατάσταση στη διάρκεια αυτής της περιόδου όπως μόνο εκείνος θα μπορούσε: Ήταν σαν να βρισκόμουν σε μια άλλη διάσταση, σαν να είχα αναλάβει την αποστολή να πάω γρήγορα για χάρη του Martin. Είμαι σίγουρος ότι εάν ο Donnelly μπορούσε να επιστρέψει στο αυτοκίνητό του, να καθίσει στο τιμόνι και να δεθεί σφιχτά στο κάθισμα, θα προσπαθούσε και πάλι να οδηγήσει ταχύτερα από όλους. Έτσι είναι οι άνθρωποι, πασχίζουν πάντα να πετύχουν το μέγιστο και, εάν είχαν οποιαδήποτε άλλη στάση, θα ήταν ευάλωτοι'. -'Ευάλωτοι, όπως είσαι εσύ τώρα, Ayrton;' ρώτησε ο Martins. Και ο Senna απάντησε 'τώρα είμαι ανασφαλής, γιατί είμαι έξω από το αυτοκίνητο'.
Ο Ayrton πολεμούσε τον κίνδυνο του θανάτου με τον κίνδυνο -αλλά όπως εκείνος τον εννοούσε, πλήρως τιθασευμένο από τις πνευματικές του δυνάμεις, εφαρμόζοντας ένα εντελώς ιδιότυπο 'οφθαλμόν αντί οφθαλμού'. Εξόρκιζε το κακό χρησιμοποιώντας το ισχυρότερό του όπλο, την ταχύτητα, λελογισμένη σε βαθμό παραλογισμού".

Πριν ολοκληρώσω την εργασία του A Deus, είχα υποσχεθεί στον εαυτό μου ότι δε θα δεχόμουν να εκδοθεί ο δεύτερος τόμος εάν προηγουμένως δεν είχα καταφέρει να συναντηθώ με την οικογένεια του Ayrton. Αυτό τελικώς κατέστη δυνατό και η γνωριμία με την μητέρα και την αδελφή του Senna καταγράφεται στις πρώτες σελίδες του A Deus 2. Σήμερα η Viviane Senna ηγείται ενός τεράστιου φιλανθρωπικού οργανισμού, του Instituto Ayrton Senna, το οποίο σώζει καθημερινά τα παιδιά της Βραζιλίας από την ολίσθηση στην κοινωνική εξαθλίωση. Στο σχετικό κεφάλαιο γι' αυτή τη βαθειά ανθρωπιστική κληρονομιά του Senna αναφέρονται μεταξύ άλλων και τα εξής:
"Πολύ γρήγορα οι μέθοδοι επιμόρφωσης και παρέμβασης του IAS αποδείχθηκαν σχεδόν

IntroBooks



θαυματουργές και οι εκκλήσεις βοήθειας που έφταναν στα γραφεία του ιδρύματος, στη συνοικία Santana του Σάο Πάολο, ήταν πολυάριθμες και προέρχονταν από ολόκληρη τη χώρα. Από την ημέρα της ίδρυσής του έως τον Απρίλιο του 2008, το IAS είχε παρουσία στις 25 από τις 27 πολιτείες της Βραζιλίας (δηλαδή παντού εκτός δύο περιοχών στο Βορρά, της Roraima και Amapá. Έχοντας επενδύσει συνολικά 161,7 εκ. reais (περίπου 63 εκ. ευρώ), το Instituto Ayrton Senna έχει κάθε δικαίωμα να υπερηφανεύεται ότι έχει φροντίσει 9.473.209 παιδιά και εφήβους σε όλη τη Βραζιλία. Ασύλληπτο: περί τα 9,5 εκ. άτομα έχουν με κάποιο τρόπο βοηθηθεί από έναν ιδιωτικό οργανισμό που δημιουργήθηκε μόνο και μόνο επειδή ένας οδηγός αγώνων είχε φιλανθρωπικές ανησυχίες. Το Νόμπελ Ειρήνης που καταφανώς δικαιούται η Vlviane Senna ίσως δε θα ήταν αρκετό για να υπογραμμίσει τη σημασία αυτού του, παρανοϊκά σχεδόν, σπουδαίου έργου".

Ο επίλογος σε αυτό το κείμενο δεν θα μπορούσε να ανήκει σε άλλον παρά μόνο στην πραγματική κληρονόμο του Senna, την αδελφή του:
"Η Viviane, ίσως καλύτερα από οποιονδήποτε άλλον, είναι σε θέση να διαπιστώνει καθημερινά ότι ο θρύλος του Ayrton μεγαλώνει διαρκώς. Όπως λέει η ίδια 'το όνομα Ayrton Senna σημαίνει διαφορετικά πράγματα για διαφορετικούς ανθρώπους, σημαίνει όμως κάτι για όλους'. Ωστόσο, υπάρχει πάντα το προσωπικό βάρος, ένα συναισθηματικό άχθος ανυπόφορο: 'Ο θάνατος είναι κάτι βίαιο, μια πολύ μεγάλη ανατροπή και είναι κάτι που δεν αποφασίζεις εσύ -μαθαίνεις μόνο να τον διαχειρίζεσαι. Για εμένα ο θάνατος έχει κάτι το αφύσικο. Δεν υπάρχει τίποτα φυσιολογικό στο να μιλάς τώρα με κάποιον και το επόμενο δευτερόλεπτο εκείνος να μην υπάρχει -και να μην υπάρξει ποτέ πια, να μην τον ξανακούσεις και να μην τον ξαναδείς ποτέ.
Όλοι μιλούν για τον μεγάλο Ayrton Senna, το θρύλο, τον ήρωα της Βραζιλίας -αυτό τον παγκόσμιο ήρωα. Για εμένα, τίποτα από όλα αυτά δεν είχε σημασία όταν πέθανε. Έχασα έναν αδελφό, οι γονείς μου ένα παιδί. Μόνο και μόνο επειδή ήταν διάσημος δεν ελαττώνει τον πόνο για τον θάνατό του -και δεν τον ελαττώνει επειδή τα χρόνια περνούν. Η εμπειρία μου από τη ζωή, τόσο με το χαμό του Ayrton όσο και του συζύγου μου, μου έχει δείξει ότι τον θάνατο δεν τον ξεπερνάς ποτέ'".

ΝΕΑ ΚΑΘΕΤΗ ΜΟΝΑΔΑ HONDA ΣΤΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

Μία νέα κάθετη μονάδα Honda άνοιξε και σας περιμένει στην Γρηγορίου Λαμπράκη στο Κερατσίνι. Το νέο κατάστημα Expo Center Honda, βρίσκεται πλησίον του γνωστού καταστήματος Expo Center Yamaha που χρόνια τώρα εξυπηρετεί επιτυχώς τους κατόχους μοτοσυκλετών Yamaha.
Σε συνέχεια της πολυετούς πείρας που διαθέτει ο όμιλος Expo Center, υπόσχεται να εξυπηρετήσει στο έπακρο τους νέους και παλαιότερους κατόχους μοτοσυκλετών Honda. Έτσι, στο νέο κατάστημα Honda Expo Center, θα βρείτε ό,τι χρειάζεστε, όπως εξουσιοδοτημένο Service Honda, γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ αυτών και φυσικά όλα τα νέα μοντέλα Honda σε προνομιακές τιμές.
Τηλ. 210 4329990
HONDA EXPO CENTER

YAMAHA R1 ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟ ΜΕ ΔΩΡΟΕΠΙΤΑΓΗ €1100

Περιμένετε για την κατάλληλη προσφορά εδώ και καιρό; Θα περιμένετε ακόμα ένα χρόνο μέχρι να περάσει και η κρίση; Ή τώρα ή ποτέ! Πιο κάτω δεν γίνεται! Μόνο στο κατάστημα Expo Center και μόνο για λίγο καιρό, θα βρείτε το νέο R1 αντιπροσωπείας, με δύο χρόνια εργοστασιακή εγγύηση και ένα από τα καλύτερα χρηματοδοτικά προγράμματα. Μάθετε για περισσότερες προσφορές στο:
Τηλ. 210 4329990
YAMAHA EXPO CENTER

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ VP2 ΑΠΟ ΤΗΝ AVON

Επανάσταση από την Αγγλική Avon, η οποία παρουσιάζει τρείς νέους τύπους ελαστικών για όλες τις χρήσεις. Τα VP2 Super Sport, VP2 Sport και VP2 Extreme είναι βασισμένα πάνω στην επιτυχημένη σειρά Viper. Κατασκευασμένα από νέας γενιάς υλικά, ξεχωρίζουν για το νέο χαμηλό βάρος τους και τη μη παραμόρφωση τους, καθώς τα νέας τεχνογνωσίας λινά στο σκελετό δεν επιτρέπουν την παραμόρφωση κάτω από πίεση, διατηρώντας πάντα σταθερή την κορώνα τους. Επίσης διαθέτουν δύο διαφορετικές γόμες: μεσαία στο κέντρο, και μαλακή στα πλάγια για μέγιστη πρόσφυση σε όλες τις θερμοκρασίες.

Τηλ. 210 3485185-8
AgriPan SA

AVON DISTANZIA ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ON - OFF

Έχει σχεδιαστεί με βάση τις πιο σύγχρονες προδιαγραφές (A-VRB γόμα) και είναι ιδανικό για on-off μεγάλου κυβισμού και υψηλών απαιτήσεων. Προσφέρει γρήγορη αλλά και ασφαλή οδήγηση σε στεγνό και βρεγμένο οδόστρωμα, έχοντας μεγάλη αντοχή, αποδίδοντας την ιδανική θερμοκρασία γρήγορα σε όλη την επιφάνειά του. Η αποκλειστική διάθεση των ελαστικών Avon γίνεται από την Ορφέως 111, Αθήνα.

Τηλ. 210 3485185-8
AgriPan SA

POWER COMMANDER III USB, ΤΟ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟ...

Δοκιμάσατε τα πάντα αλλά δεν γίνεται τίποτα; Μέχρι και να λουστείτε; Ωραία, σταματήστε τώρα τα χρονοβόρα και πολυέξοδα πειράματα και βάλτε σήμερα κιόλας, από €350 μόνο, ένα Power Commander γνήσιο (από Αμερική), με εγγύηση και γνήσιο βιβλίο χρήσης, ρυθμίζοντας ηλεκτρονικά και όχι με μαγικά και υποθέσεις στο απόλυτο την αύξηση της ιπποδύναμης μέσω υπολογιστή, δίνοντας στη μοτοσυκλέτα σας ό,τι ακριβώς χρειάζεται: αύξηση ιπποδύναμης αλλά με οικονομία . Περισσότερες πληροφορίες στο:
Τηλ. 210 7525690
IMPORTED BIKES

SITE ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΩΡΑ

Θέλετε GSXR 1000 K9 με μόνο 13,100€, νέο R1 με μόνο 13,800€; Και το νέο DUCATI 1198 με μόνο 18,800€; Ε τότε ένα είναι το site: www.importedbikes.gr. Μην ψάχνετε άσκοπα. Μπείτε όποια ώρα της ημέρας θέλετε, εικοσιτέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο, και δείτε την πάντα ενημερωμένη γκάμα των μεταχειρισμένων, αλλά και καινούριων μοτοσυκλετών του καταστήματος Imported Bikes.
www.importedbikes.gr.

Η BMW MOTOGENESIS ΣΤΗΡΙΖΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΝΑΒΑΤΕΣ

Η εταιρία Motogenesis που χρόνια τώρα στηρίζει το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Scramble, φέτος στο ξεκίνημα των αγώνων βλέπει δεύτερη θέση, από την μεριά του συνοδοιπόρου και "συνοδηγού", κερδίζοντας ψυχικά.
Έτσι στον αγώνα Scramble που έγινε στην θέση Πυργάκι της Αναβύσσου στις 15 Μαρτίου, ο Αλέξης Λιβανάς με τη βοήθεια της ομάδας Motogenesis κατέλαβε την 2η θέση στην κατηγορία S2, οδηγώντας το νέο G450X. Από εμάς καλή συνέχεια.

ΝΕΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΓΙΑ ΤΟ K1200S - 13500€

Στα καταστήματα Motogenesis στην Αθήνα και Πειραιά θα βρείτε όλα τα νέα μοντέλα BMW με άμεση απόκτηση, εγγύηση BMW και πλέον μικτή ασφάλεια. Επίσης στα εν λόγω καταστήματα θα βρείτε εξουσιοδοτημένο Service BMW, γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ. Για περισσότερες πληροφορίες:
Τηλ: 210 7711101(Αθήνα)
και 210 4117776 (Πειραιάς).
E-mail: info@motogenesis.gr
BMW Motogenesis

ΤΥΧΕΡΟΙ ΟΙ ΚΑΤΟΧΟΙ YAMAHA...

Στην κάθετη μονάδα Yamaha Πιερράκος θα βρείτε για λίγο καιρό, πραγματικές προσφορές για ελαστικά όλων των μοτοσυκλετών Yamaha. Ενδεικτικά αναφέρουμε για TDM 900: Pirelli Strada 295€, για R1: Pirelli Diablo Corsa 295€, Continental Racing Slick 320€ κ.ά. Μάθετε για το δικό σας σε σχετική καταχώρηση στο τεύχος που διαβάζετε ή στο:
Τηλ. 210 9824821.
YAMAHA PIERRAKOS

SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ TRIUMPH

Το κατάστημα Triumph Αλίμου τίθεται ενάντια της ακρίβειας και προσφέρει ελαστικά σε τιμές ανεπανάληπτες σε όλους τους κατόχους Triumph. Ενδεικτικά αναφέρουμε για Tiger 1050: Continental Sport με 266€, για Street Triple ή Daytona 675: Pirelli Diablo με 300€ κ.ά. Μάθετε για το δικό σας σε σχετική καταχώρηση στο τεύχος που διαβάζετε ή στο:
Τηλ. 210 9930612.
TRIUMPH ΑΛΙΜΟΥ

ΝΕΑ KTM 990 SMT

Η KTM διευρύνει τη γκάμα της για να αγκαλιάσει ακόμη περισσότερους φίλους της μοτοσυκλέτας και των συγκινήσεων που αυτή προσφέρει. Η νέα KTM 990 SMT, η μοτοσυκλέτα που μπορεί να σας συντροφεύσει φιλικά παντού και πάντα, σε κάθε δρόμο, κάθε στιγμή, είναι εδώ και μπορείτε να τη βρείτε άμεσα στο δίκτυο KTM HELLAS.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ TRIUMPH-ALPINESTARS JACKETS ΕΦΤΑΣΑΝ

Κατασκευασμένο από δέρμα πάχους 1,2-1,4 mm, με ενισχύσεις Kevlar για προστασία, ελαστικά τμήματα για άψογη εφαρμογή, αφαιρούμενη επένδυση και σωστό εξαερισμό, το Triumph AS2 Jacket προσφέρει άνεση και ασφάλεια στο δρόμο και στην πίστα. Οι χρωματικοί συνδυασμοί και τα σήματα της Triumph είναι αποκλειστικά για τη σειρά ρούχων Triumph-Alpinestars. Συνδυάζεται και με αντίστοιχο δερμάτινο παντελόνι. Δείτε το από κοντά στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες Triumph.

TRIUMPH

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

bike me aprilia
aprilia riders club hellas

ΑΧΑΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ΑΧΑΙΑ ΜΟΤΟ CLUB

DEAUVILLE.GR

www.
HELLAS
FAZER
CLUB
.GR

GWGR
Kings Riders Club

KTM
HELLAS CLUB
Μοτοσυκλετιστικος
Ομιλος Σοχου
ο αγιος γεωργιος
M. O. C.
2003
www.
motoRidersClub.com
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
Σ.ΜΟ.Κ.
www. smok.gr
ΣΥ.ΜΟ.ΦΕ
TDM
HELLAS

[MNP] Riding Stars

Μάνος Κάτσουλας

Ο Χρήστος Μωραΐτης, κατά κόσμον MNP, έκλεισε τον κύκλο του στη γη στις 7 Απριλίου του 2003. Λένε πως οι άνθρωποι πεθαίνουν πραγματικά μόνο όταν ξεχνιούνται – αν αυτό ισχύει, τότε θα ζήσει περισσότερο απ' όλους μας...

Είναι πραγματικά περίεργη η σχέση των ανθρώπων με το χρόνο. Υπάρχουν στιγμές που τις νιώθεις σα να έγιναν μόλις χτες παρότι έχουν περάσει χρόνια και άλλες που ο εγκέφαλός μας δε μπαίνει καν στον κόπο να τις καταγράψει – όπως τις ατελείωτες ώρες αναμονής σε αεροδρόμια για αποστολές, ή τα μποτιλιαρίσματα όταν σε καταραστεί η μοίρα να οδηγείς αυτοκίνητο στο κέντρο της Αθήνας. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η σχέση μας με το χρόνο είναι καθαρά υποκειμενική, γιατί κάποια πράγματα απλά δεν εξηγούνται αλλιώς.

Έξι χρόνια έχουν περάσει από τότε που έφυγε ο Χρήστος από την παρέα μας, αναζητώντας άλλους δρόμους κάπου στους ουρανούς, αλλά όσο και να φωνάζει το ημερολόγιό μου, δε μπορεί να με πείσει - εμένα μου φαίνεται σα χτες. Έχω εικόνες στο κεφάλι μου τόσο έντονες, τόσο καθαρές, που η λογική μου λέει ότι απλά δε γίνεται να έχουν μείνει ανεξίτηλες μετά από τόσα χρόνια. Όπως φρόντισε όμως ο Γιώργος (που τολμά να συνεργάζεται) να μου θυμίσει, οι φωτογραφίες έχουν άλλη άποψη και δεν ψεύδονται. Ο Χρήστος είναι όπως τον θυμάμαι, αλλά και εγώ, όπως όλοι μας, έχω αλλάξει από τότε. Αυτός έχει μείνει αιώνιος πιτσιρικάς, αγνός, γεμάτος ενέργεια και χαμογελαστός, κλείνοντας χαρακτηριστικά το μάτι.

Βλέπετε, ο εγκέφαλος ξέρει καλά τι κάνει. Απορρίπτει πληροφορίες που δεν έχουν σημασία, αφήνοντας χώρο για να σκαλίσει εικόνες σε γρανίτη, ώστε να διατηρεί ξεκάθαρους και φωτεινούς τους ανθρώπους που είναι ένα σκαλί πάνω απ' όλους τους άλλους. Και ο Χρήστος είναι απλά, ο σημαντικότερος άνθρωπος που έχω γνωρίσει στη ζωή μου – μόνο και μόνο για την ανεξίτηλη δίψα του για τη ζωή και την οπτική του προς αυτή. Τίποτα, μα τίποτα δε μπορούσε να καλύψει αυτή του τη δίψα, τίποτα δεν ήταν σε θέση να κλονίσει την αγάπη του για τις μοτοσυκλέτες, ακόμα και όταν όλο το σύμπαν έδειχνε να συνωμοτεί εναντίον αυτού του συνδυασμού.

Και ο Χρήστος απλά σήκωσε το κεφάλι και συνέχισε με χαμόγελο, κάτω από συνθήκες που θα είχαν κάνει τους περισσότερους από εμάς να κλειδωθούμε στο σπίτι, βρίζοντας την ώρα και τη στιγμή που γεννηθήκαμε. Έκανε πλάκα με τα πάντα και πάνω απ' όλα με τον εαυτό του, αρπάζοντας μια ατάκα που του είπα για να την κάνει nickname. Το γνωστό MNP που τιμά και τον τίτλο της εταιρείας μας, είναι η σύντμηση του Μονόπους: «το τέρας με το ένα πόδι».

Δεν του πέρασε καν από το μυαλό το ενδεχόμενο να μην ξανακαβαλήσει – πριν καταφέρει καν να περπατήσει ξανά, σχεδίαζε ποιά θα ήταν η επόμενη μοτοσυκλέτα του – και τι θα έκανε με αυτή. Η δίψα του για ζωή μπορούσε να συγκριθεί μόνο με τη δίψα του για μάθηση, για προσωπική βελτίωση σε όλους τους τομείς, κάτι που κολλούσαν όλοι όσοι πέρναγαν χρόνο μαζί του.

Αυτοί όμως οι άνθρωποι, που είναι μεγαλύτεροι από τη ζωή την ίδια, που η φλόγα τους καίει τόσο πιο έντονα απ' όλων των υπολοίπων, δεν κάθονται μαζί μας για πολύ. Και έτσι, ο Χρήστος έφυγε από εμάς κάτω από εξίσου αδιευκρίνιστες συνθήκες με αυτές που του χάρισαν το παρατσούκλι του, κάνοντας αυτό που αγαπούσε όσο τίποτα στον κόσμο.

Δε μπορώ, ούτε είναι της στιγμής, ούτε ενδιαφέρει κανένα στην τελική να περιγράψω τα συναισθήματα που νιώθω. Δεν είναι θλίψη – σα λέξη είναι λίγη και παράταιρα απλή. Και δεν είναι κενό, γιατί πριν φύγει άφησε ένα μήνυμα ζωής με πύρινα γράμματα – πως ό,τι και να γίνει, όσο βαρύ και δύσκολο να είναι, δε μπορεί να σε βάλει κάτω παρά μόνο αν το αφήσεις.

Το μόνο που ξέρω, είναι πως ήμουν πολύ τυχερός που είχα την τιμή όχι μόνο να είμαι φίλος του, αλλά να γνωρίσω και να νιώσω ότι είμαι ακόμα μέλος της οικογένειάς του – γιατί τέτοιοι σπάνιοι άνθρωποι δεν πέφτουν απλά από τη μηλιά, αλλά βγαίνουν από εξίσου σπάνιους ανθρώπους. Όπου και να είσαι, σε ευχαριστώ...

Παθαίνουν οι μοτοσυκλέτες κρίση; (Εμείς σίγουρα...)

Σπύρος Τσαντήλας

Όχι, ξεχάστε το, οι λύσεις τύπου Παλαιοκώστα δεν αρμόζουν στο μέσο αστό. Το ελικόπτερο έχει υψηλά κόστη συντήρησης, μεγάλο τεκμήριο και καίει πολλά… Μηχανάκι και πάλι μηχανάκι…

Οικονομικά δε σπούδασα, μα ένα πράγμα μπορώ να σας πω με βεβαιότητα: ούτε και οι τηλεοπτικοί δημοσιογράφοι σκαμπάζουν γρι από οικονομικά. Παρόλα αυτά ακούγοντας σε τακτική βάση 'αυτόν-τον-εμετικό-οχετό-που-κάποιοι-θέλουν-να-αποκαλούν-ειδήσεις' πλέον το υποσυνείδητο τμήμα του εγκεφάλου μου επιτάσσει να αμπαρώσω όλες τις πόρτες και να χτίσω όλα τα παράθυρα του σπιτιού μου αφήνοντας μόνο μικρές οπές ως πολεμίστρες που αργότερα θα εξοπλίσω με διαφόρων διαμετρημάτων οπλοπολυβόλα, τα οποία είμαι σίγουρος πως δε θα δυσκολευτούν να μου στείλουν οι 90χρονοι συγγενείς της μάνας μου από την Κρήτη –καθώς είθισται να έχει ο καθένας μια εικοσαριά από δαύτα από την Κατοχή στοιβαγμένα για μια ώρα ανάγκης… Νομίζω πως θα μου χρειαστούν σύντομα διότι, ακόμη κι αν γλιτώσω από τις νεότευκτες Σέχτες του αντάρτικου πόλεων που εσχάτως ανακαλύπτει ο κρατικός μηχανισμός κάτω από κάθε πέτρα της χώρας, θα πρέπει στη συνέχεια να απωθήσω τα εισπρακτικά τάγματα θανάτου που θα εφορμούν κατά κύματα από τις τράπεζες και τις εφορίες με στόχο το άδειο μου πορτοφόλι.

Μέσα σε αυτό το τεχνητό κλίμα καταναλωτικής τρομοκρατίας, λοιπόν, το πρώτο θύμα έπεσε πολύ καιρό πριν την έλευση της όποιας μορφής οικονομικής ύφεσης: μιλώ για την καταναλωτική πίστη. Πολύς κόσμος άρχισε τις περικοπές στο ξόδεμα πολύ πριν νιώσει την πραγματική κρίση, με προφανές αποτέλεσμα να επισπεύσει (ή μήπως να προκαλέσει;) το στέγνωμα της αγοράς και την έλευση της… κρίσης. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω το Θεό, τους γονείς μου, την Academy και το κοινό, καθώς και τα Μ.Μ.Ε. για το θεόπνευστο έργο τους που ονομάζεται 'σπέρνω πανικό στον άμαχο πληθυσμό'.

Ας δούμε τώρα πόσο καλά την άκουσε η αγορά της μοτοσυκλέτας την ύφεση. Συνολικά το 2008 έκλεισε με μια απειροελάχιστη πτώση συγκριτικά με το 2007, μόλις -0.3%. Ο λόγος είναι προφανής: αφενός οι αρχικαναλάρχηδες δεν είχαν ανακαλύψει την κρίση έγκαιρα, με αποτέλεσμα ο κόσμος να οδηγηθεί σε ένα άνευ προηγουμένου καταναλωτικό όργιο αγορών μέσα στο κατακαλόκαιρο, στήνοντας έναν Ιούλη με περισσότερες από 16,000 ταξινομήσεις (έναντι κάτι παραπάνω από 13,000 του Ιουλίου '07) και οδηγώντας μια κούρσα που -άνευ ύφεσης- θα οδηγούσε σε μια πάρα πολύ καλή χρονιά.

Επειδή όμως η επανάληψη είναι μήτηρ της μαθήσεως κι εμείς τόσο καλοί μαθητές ώστε να παρακολουθούμε για ώρες ημερησίως το χαζοκούτι, ο Γενάρης εισήγαγε το 2009 στους πίνακες πωλήσεων δίπλα σε ένα

TAXI-METER
HONDA
394
139

-18.6% σε σύγκριση με τον ίδιο μήνα του περασμένου έτους. Προφανώς ήταν έντονα επηρεασμένος από τον περασμένο Δεκέμβρη, ο οποίος έκλεισε το 2008 με -26.4%. Αυτό που είναι απολύτως σίγουρο είναι πως την έχουμε πολύ-πολύ καλύτερα από τους αυτοκινητάδες, οι οποίοι έκαναν ποδαρικό στο νέο έτος με -40% και όσο περνά ο καιρός η εικόνα τους χειροτερεύει. Για να κάνω και λίγο τον απόγονο του Κάλχα, όσο η τετράτροχη αγορά πέφτει εκτιμώ πως τόσο θα κερδίζει η δίτροχη, ειδικά αυτή που έχει να κάνει με σκούτερ, παπιά και μοτοσυκλέτες με χρηστικό και οικονομικό χαρακτήρα. Ίσως γι' αυτό και να βλέπουμε τον έντονο περιορισμό των απωλειών του Γενάρη συγκριτικά με το Δεκέμβρη, ενώ την ίδια ώρα η αγορά του αυτοκινήτου κατρακυλά ολοένα και βαθύτερα.

Οι αγαπημένοι μας υπουργοί Μεταφορών έχουν κάνει το θαύμα τους και οι δρόμοι πήζουν καθημερινά ολοένα και χειρότερα, τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς εξακολουθούν να μην αποτελούν βιώσιμη εναλλακτική στην Αθήνα για πολύ κόσμο, η τιμή της βενζίνης τραβά την ανηφόρα γιατί τόσα τους λείπουν των πετρελαιάδων και βολεύεται και η κυβέρνηση με το φοροχαράτσι (παρόλο που το βαρέλι διεθνώς έχει κατρακυλήσει χαμηλότερα κι από τη δημοτικότητα του Αλογοσκούφη), οπότε εκτιμώ πως η λύση που ακούει στο όνομα 'μηχανάκι' ολοένα και περισσότερο θα ανέρχεται στον αφρό της αστικής μεταφοράς. Εμείς τα λέμε χρόνια τώρα, αλλά με την πολύτιμη συνδρομή του Κράτους που κάνει ό,τι μπορεί για να ευνοεί τους 'μεταλλικούς κουβάδες' και τους περισσότερους φόρους τους, έπρεπε να φτάσει ο κόμπος στο χτένι για να δει ο Έλληνας τη μοτοσυκλέτα με διαφορετικό μάτι.

Όχι, ξεχάστε το, οι λύσεις τύπου Παλαιοκώστα δεν είναι οι αρμόζουσες για το μέσο αστό. Το ελικόπτερο έχει υψηλά κόστη συντήρησης, μεγάλο τεκμήριο και καίει πολλά… Μηχανάκι και πάλι μηχανάκι σας λέω, μπαίνει και η άνοιξη όπου να 'ναι…

Περνάμε μια μικρή βόλτα στα ενδοοικογενειακά της μοτο-αγοράς. Θα θυμάστε πως πριν μερικούς μήνες σχολίαζα την άνοδο της Yamaha στην πρωτοκαθεδρία της αγοράς εις βάρος της Honda. Στο κλείσιμο του 2008 η Yamaha διατήρησε στο σύνολο τα σκήπτρα της με μερίδιο 14.3% έναντι 13.5% της αντιπάλου. Η επί ελληνικού εδάφους μονομαχία των δύο μεγαλύτερων εργοστασίων στον κόσμο αναμένεται καυτή, δεδομένου ότι σε όλο το φθινόπωρο η πρώτη θέση των πωλήσεων άλλαζε χέρια και το 2009 μπήκε με τη Honda να διατηρεί βραχεία κεφαλή στον Ιανουάριο. Η τρίτη θέση παρέμεινε στα χέρια της Piaggio (9.7%), η οποία οφείλω να ομολογήσω πως ως όμιλος στα συγκεντρωτικά της αποτελέσματα έχει στην πραγματικότητα την πρωτιά, καθώς αν προσθέσουμε στο μερίδιό της αυτά των Aprilia, Vespa, Gilera και Moto Guzzi ξεπερνά το 15%, αλλά για μας αυτά είναι ψιλά γράμματα.

Αυτό που με πολύ ενδιαφέρον παρατήρησα στις πωλήσεις του 2008 και του 2007, πάντως, είναι η αντίσταση των 'επώνυμων' μοτοσυκλετών στην αθρόα εισροή κινέζικων άγνωστων στο ευρύ κοινό εταιρειών. Παρά την πολυθρύλητη ύφεση, το 2008 ήταν θετικό για τις περισσότερες παραδοσιακές δυνάμεις: Suzuki +34%, Triumph +33.1%, BMW +31.8%, Moto Guzzi +22.4%, KTM +14.3%, Kawasaki +13.5%, Yamaha +11.6%! Δύο ακόμη εταιρείες που θα κάνουν πάρτι για τα αποτελέσματα του 2008 είναι η SYM με +53.4% (!) και η Kymco με +19.9%. Μεγάλη χαμένη του 2008 ήταν δίχως άλλο η Honda που, εκτός του θεαθήναι του θρόνου, είδε σε πραγματικά νούμερα να μειώνονται οι πωλήσεις της κατά 16.7%...

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)
Buell		
	1125R	11(T)
Ducati		
	848	1(F)
	1098R	1(C)
	Hypermotard	3(Σ)
	Streetfighter	8(Π)
Gilera		
	Runner ST200	4(F)
	GP 800	11(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)
	Satelis 500 RS	11(F)
	Sum Up 125	10(F)
Piaggio		
	X7 250ie	5(F)
Suzuki		
	Bandit 650 SA	7(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
Bandit 1250 SA	3(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 1000 K9	7(Π)
V-Strom 650 Desert	2(F)
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