ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

Τεύχος 13 • Μάιος 2009

THE TEST

MOTO MORINI CORSARO AVIO

FIRST RIDES

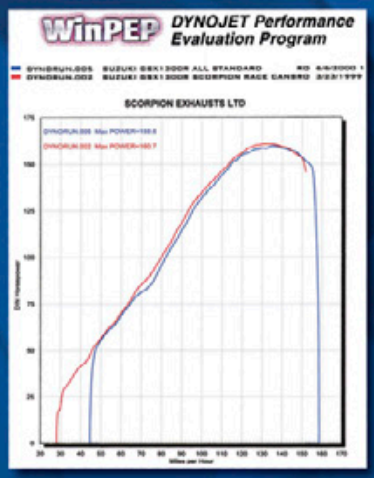
BMW
K1300 GT
HARLEY DAVIDSON
XR1200
SUZUKI
SIXTEEN

RACING

GP ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΑΓΩΝΕΣ
ΣΕ QATAR ΚΑΙ MOTEGI

GREAT POWER • GREAT SOUND • GREAT QUALITY

SUZUKI HAYABUSA



SUZUKI HAYABUSA 1300

SUZUKI B-KING

YAMAHA R6

HONDA HORNET

HONDA CBR 600 RR

SUZUKI GSX 650 F

HONDA CBR 1000 '08 CarbonFiber

SUZUKI GSXR 1000

KAWASAKI ZX 10 R

PIAGGIO X9

KAWASAKI KX 450 X

Scorpion

MADE IN ENGLAND

ΒΑΛΤΕ ΤΗ ΣΑΝ "ΚΟΣΜΗΜΑ" ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΤΕ ΤΗΝ ΣΑΝ "ΕΡΓΑΛΕΙΟ"

Η Αγγλική εταιρία SCORPION ήρθε να "ταραξεί" τα ήσυχα νερά! Με πάνω από 15 χρόνια εμπειρίας στο χώρο της κατασκευής εξατμίσεων, οι εξατμίσεις SCORPION υπόσχονται τεχνογνωσία, ποιότητα κατασκευής και καταπληκτικές επιδόσεις.
Κάντε την επιλογή σας, από τα άριστα υλικά κατασκευής (Stainless steel - Carbon - Titanium) ενώ αν δεν επιθυμείτε το θόρυβο, μπορείτε να προσθέσετε τον αποσπώμενο σιγαστήρα που διατίθεται μαζί με την εξάτμιση της επιλογής σας.
Με το γνήσιο σήμα του σκορπιού, που μόνο η SCORPION πλέον χρησιμοποιεί, οι εξατμίσεις της θα μεταμορφώσουν τη μοτοσυκλέτα σας σε ένα "όμορφο θηρίο".

RIDE MAGAZINE BEST BUY

NEW EDGE TRIANGLE

50% ΕΚΠΤΩΣΗ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΓΙΑ 1 ΠΤΩΣΗ

LIFETIME GUARRANTEE

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ

www.vassalos.gr

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

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

ebikers

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood,
mike@ebike.gr

Assistant Art Director

Εριφύλη Πουλοπούλου,
design@ebike.gr

Εμπορικά Αναρχοαυτόνομοι

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

Τολμούν και συνεργάζονται

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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

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

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

The Front

news 12
Το CB750 αναγεννιέται, αλλά όχι όπως νομίζετε, ενώ οι μπαταρίες δίνουν και παίρνουν

Ρεπορτάζ 24
Πόσο κοστίζει η ανθρώπινη ζωή; Ο Βασίλης πετάγεται στην Αθηνών-Πατρών και μαθαίνει την κοστολόγηση από τα διόδια

First Rides

BMW K1300 GT 36
Ο Σπύρος κάνει τον τουρίστα εντός και εκτός πόλης και αρχίζει να ψήνεται

Harley Davidson XR1200 50
Harley με φρένα; Με καλό μπροστινό; Που έχει και πλάκα; Κάτι γίνεται εδώ...

Suzuki Sixteen 64
Επιτέλους, ένα σκούτερ 150 κυβικών που χτυπάει το SH στα ίσια

The Test

Moto Morini Corsaro Avio 74
Ο «ήπιος» Κουρσάρος των 120 μόλις ίππων αποδεικνύεται αγριεμένος

Racing

Editorial 94
Δύο αγώνες με ενιαία ελαστικά και οι αναβάτες ψάχνουν ήδη να δουν τι θα κάνουν

MotoGP 96
Υγρών αγώνων συνέχεια, με αναβολές στο Qatar και εκπλήξεις στο Motegi

Gossip 112
Η Moto2 ξεκαθαρίζει, το χαμένο τέταρτο επιστρέφει και οι μπαταρίες πάνε πίστα

Racing Lines 122
Ο Edwards γουστάρει να οδηγεί χωρίς να βλέπει. Ορίστε;

The Back

Press 126
Κλασικά και κραδασμοί, μοτοσυκλέτα και ευφυΐα

eCycle 128
Ο Lance Armstrong επιστρέφει δίνοντας μαθήματα επιμονής

eCycle Press 130
Ποδήλατα από Bamboo και ποδηλάτισσες στο Maxim

eMarket 132
Προσφορές, προσφορές και μια ανάκληση που δεν έχει γίνει από την επίσημη πηγή

eClubs 142
Γιατί μας χωρίζει μόνο ένα κλικ

erebus 144
Ένας φίλος ήρθε απόψε από τα παλιά

exodus 146
Ανοίγει ο καιρός και ο Σπύρος ονειρεύεται παραλίες – πριν πιάσει τα παρασκηνιακά

eIssues 148
Ψάχνεις κάτι που δημοσιεύσαμε; Εδώ θα το βρεις

Τεύχος 13 • Μάιος 2009

Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

editorial

Μάνος Κάτσουλος

bike.gr

Με όλο τον κόσμο να συζητά – τι άλλο – την ύφεση και τα προβλήματα που αυτή έχει φέρει, είναι δύσκολο να ξεκολλήσει κανένας το κεφάλι του και να κοιτάξει μπροστά, παρ' ότι αυτή είναι η μοναδική ουσιαστική μέθοδος επιβίωσης. Και σε κάποιες περιπτώσεις, αυτό το "μπροστά" είναι πολύ πιο κοντά απ' ότι περιμένει κανείς.

μεγάλος αδελφός είναι εδώ

Στις 7 Ιουνίου έρχονται οι εκλογές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Εξαιρετικά νέα για όσους ασχολούνται με την πολιτική, αλλά τι δουλειά έχουν στο eBike; Καθίστε αναπαυτικά, γιατί αυτή η ημέρα πρόκειται να μας επηρεάσει όλους. Άλλωστε, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι αυτό που βγάζει τις ντιρεκτίβες, που σιγά-σιγά έρχονται σε όλες τις χώρες της Ευρώπης μετουσιωμένες ως νόμοι που αλλάζουν τον κόσμο της μοτοσυκλέτας όπως τον ξέρουμε. Υποχρεωτική χρήση φώτων την ημέρα στις μοτοσυκλέτες; Μαντέψτε ποιοί την ψήφισαν. Επανεξέταση όλων των κατόχων διπλωμάτων Ι.Χ.-μοτοσυκλετών και αυτοκινήτων ανά 10 χρόνια; Έρχεται σύντομα κοντά σας, ευγενική χορηγία των ιδίων.

Το επόμενο πακετάκι που μας ενδιαφέρει, είναι η νέα "ραχοκοκαλιά" των κανονισμών για τις εγκρίσεις τύπου σε όλη την Ευρώπη, ένας και μόνος κανονισμός που θα αντικαταστήσει πάνω από 20 βασικές ντιρεκτίβες και πάνω από 100... διορθωτικές ντιρεκτίβες, μερικές από τις οποίες θα κλείσουν σύντομα τα 35ά τους γενέθλια. Η αντίστοιχη διαδικασία έγινε το 2007 για τα αυτοκίνητα, αλλά δεν είναι απλά το γραφειοκρατικό ξεκαθάρισμα που δείχνει αρχικώς, καθώς θα σηματοδοτήσει μια σειρά νέων προδιαγραφών για την ασφάλεια και τους ρύπους.

Εδώ είναι που η ιστορία αρχίζει να αποκτά ενδιαφέρον: ανάμεσα στις προτάσεις που έχουν πέσει στο τραπέζι για να ενσωματωθούν στο μέλλον μας είναι το υποχρεωτικό ABS σε ΟΛΕΣ τις μοτοσυκλέτες, κίνηση που στα χαρτιά φαίνεται ότι θα βοηθήσει στη μείωση των ατυχημάτων –αλλά μπορεί αντί για κόκαλα να τσακίσει κυριολεκτικά

"Οι αντιπρόσωποι
της Honda θα τρίβουν
τα χέρια τους με
ανυπομονησία"

την αγορά της μοτοσυκλέτας. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της F.E.M.A. που είναι και η μοναδική φωνή μας στο κοινοβούλιο, μια τέτοια κίνηση μπορεί να φέρει αυξήσεις έως και 35% στο κόστος των μοτοσυκλετών, με τις εισαγωγικές και φτηνές μοτοσυκλέτες να είναι οι πρώτες που θα λυγίσουν από τα νέα μέτρα –χωρίς να υπολογίσουμε καν το αυξημένο κόστος συντήρησης. Εναλλακτικά, ή παράλληλα ανάλογα με τις διαθέσεις, υπάρχει η πρόταση για τη χρήση συνδυασμένων φρένων στις μοτοσυκλέτες, κάτι που είμαι σίγουρος ότι κάνει τους αντιπροσώπους της Honda ανά την Ευρώπη να τρίβουν τα χέρια τους με ανυπομονησία.

Μια άλλη από τις φαεινές ιδέες που έχουν πέσει στο τραπέζι είναι η απαγόρευση όλων των μετατροπών στις μοτοσυκλέτες, πάλι με γνώμονα την ασφάλεια. Ως κίνηση έχει λογική στα 125άρια και σε όσες μοτοσυκλέτες απευθύνονται σε κατόχους "κλειστού" διπλώματος A1, αλλά στις μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες... μάλλον θα κλάψουν μανούλες. Θέλετε καλύτερα φρένα; Λυπάμαι, δεν γίνεται. Καλύτερες αναρτήσεις ίσως; Εκείνο το αμορτισεράκι που σας γυάλισε; Δεν το νομίζω. Μεταλλικά σωληνάκια; Περάστε παρακαλώ μια βόλτα από το κρατητήριο... Πέρα από την παράνοια του να σου απαγορεύουν να βελτιώσεις το κράτημα, τα φρένα ή την απόδοση της μοτοσυκλέτας με πρόσχημα την ασφάλεια, αν η πρόταση ενσωματωθεί στο νόμο, όλοι οι κατασκευαστές After Market αξεσουάρ θα ανακαλύψουν ότι τα προϊόντα τους θα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο σε αγώνες και Trackday – άντε και ως ντεκόρ στο σαλόνι. Πώς ακριβώς πρόκειται να επιβιώσουν;

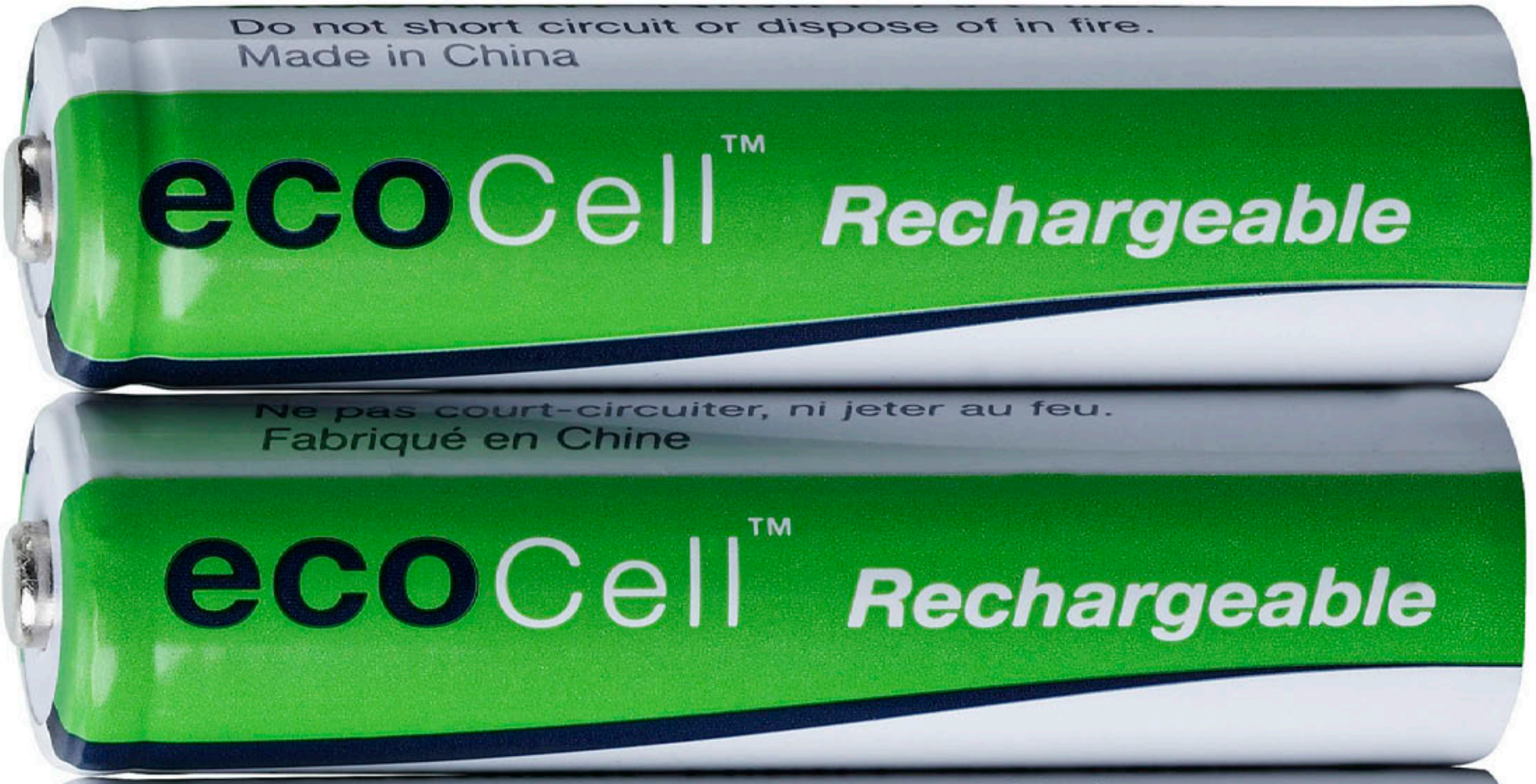
Θα μπορούσε κανείς να μιλήσει για προκατάληψη ενάντια στους μοτοσυκλετιστές: άπαξ και έχεις 4 ρόδες όχι μόνο χρειάζεσαι ένα και μόνο δίπλωμα, αλλά μπορείς να φορτώσεις επάνω και όσες τουρμπίνες και νίτρα επιθυμείς – αν δεν υπήρχαν και προτάσεις που αποδεικνύουν ότι η λογική δεν έχει πεθάνει εντελώς. Βλέπετε, ένα από τα θέματα που θα πέσουν στο τραπέζι, είναι η κατάργηση του εθελοντικού ορίου των 100 ίππων, που είναι αυτή τη στιγμή στην ευγενική ευχέρεια των Κρατών-μελών. Ως τώρα, μόνο η Γαλλία έχει αδράξει την ευκαιρία, αλλά παρά τις φωνές που ήθελαν την ιπποδύναμη να είναι η πηγή όλων των κακών αυτού του πλανήτη, τα στατιστικά δε δείχνουν να συμφωνούν, καθώς η αναμενόμενη μείωση των ατυχημάτων δεν ήρθε ποτέ. Αυτό που έφερε όμως, ήταν αυξημένο κόστος κατασκευής που με τη σειρά του μεταπήδησε στους καταναλωτές και την αδυναμία της ελεύθερης μεταφοράς των "ανοιχτών" μοτοσυκλετών ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε. σε περίπτωση μετοίκησης, κάτι που έρχεται σε άμεση αντίθεση με τη φιλοσοφία της κεντρικής νομοθεσίας.

Τι άλλο να περιμένουμε; Ένας Θεός ξέρει, καθώς το τραπέζι είναι ακόμα ανοιχτό για προτάσεις. Το μόνο σίγουρο είναι πως πρέπει να ετοιμαζόμαστε για τις Euro4, καθώς και για σειρά αλλαγών με στόχο την αυξημένη ασφάλεια στα ATV. Από την άλλη, μπορούμε να είμαστε απλά χαρούμενοι που δεν έχει σκάσει κάποια άλλη φαεινή ιδέα, όπως η τοποθέτηση Black Box ή κάποιο ηλεκτρονικό σύστημα περιορισμού ταχύτητας, ιδέες που παίζουν ζεστά εδώ και καιρό για τα αυτοκίνητα...

Στα πιο κοντινά χρονολογικά δικά μας στο μεταξύ, κάτι έχουμε από ποικιλία: Από δικύλινδρο 1200 φρεσκοαναστημένης ιστορικής εταιρείας, μέχρι... δικύλινδρο 1200 ιστορικής εταιρείας, έστω και χωρίς υγρόψυξη. Από Κουρσάρους μέχρι... δεκαεξάρες αν και καθόλου σόκιν. Μείνετε συντονισμένοι, γιατί όπως κλείνουν αυτές οι γραμμές πακετάρουμε και ετοιμαζόμαστε για Σέρρες, ετοιμάζοντας μια σειρά τευχών με πολύ SuperSport, διανθίζοντας με εσάνς βρετανικών δικύλινδρων και μερικές γεύσεις από το κατ' Ιαπώνων μέλλον... <<

The Front

Για άλλη μια φορά τα ηλεκτρικά και υβριδικά έχουν τη μερίδα του λέοντος. Μόνο που τώρα τα πήραν χαμπάρι οι νομοθέτες...


Do not short circuit or dispose of in fire.
Made in China
ecoCell™ Rechargeable
Ne pas court-circuiter, ni jeter au feu.
Fabriqué en Chine
ecoCell™ Rechargeable

CB750 2015

Παρότι φέρει τα λογότυπα της Honda, το πρωτότυπο που βλέπετε δεν έχει σχεδιαστεί σε συνεργασία με την Ιαπωνική εταιρεία, αλλά είναι γόνος του σχεδιαστή Igor Chak.

Μια σπουδή πάνω στο πώς θα ήταν ένας απόγονος του CB750, όχι ως νεο-ρετρό που το μελετάει η Honda, αλλά ως φυσιολογική εξέλιξη, μένοντας πάνω στο κύμα της τεχνολογίας. Το πλαίσιο είναι ένα μείγμα ανθρακονημάτων, αλουμινίου και τιτανίου, ενώ ο τετρακύλινδρος που βρίσκεται χαμηλά τοποθετημένος στο πλαίσιο τροφοδοτείται από υγρό υδρογόνο, διαθέτοντας μετάδοση με διπλό συμπλέκτη αλά αυτοκίνητο, αντισπίν και launch control – πάλι αλά αυτοκίνητο.

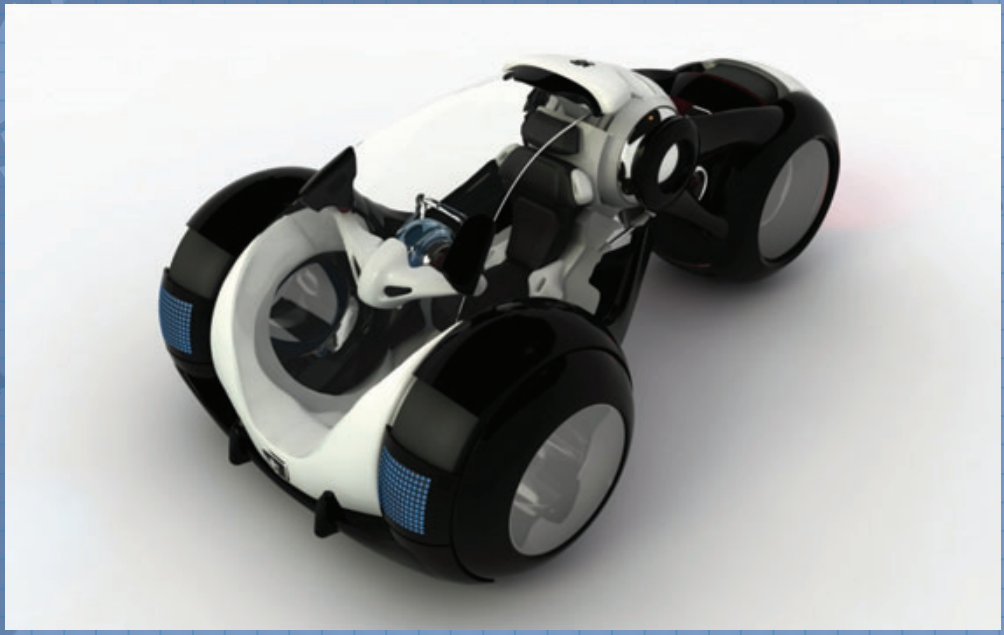
Το πιο εντυπωσιακό συνολάκι βέβαια έχει να κάνει με τα ηλεκτρονικά που διαθέτει το CB του μέλλοντος, με ηλεκτρομαγνητικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις που μπορούν να μεταβάλουν τη σκληρότητά τους στιγμιαία ανάλογα με τις συνθήκες ή τις ορέξεις του αναβάτη, ραντάρ που μειώνει αυτόματα ταχύτητα σε περίπτωση που ανιχνεύσει πιθανή πρόσκρουση (μπρρρ) ενώ μια οθόνη αφής OLED 5" πάνω στο ρεζερβουάρ αναλαμβάνει την πληροφόρηση του αναβάτη καθώς και τις ρυθμίσεις των διαφόρων παραμέτρων. Φυσικά δε θα μπορούσε να λείπει το GPS, παρεούλα με τη σύνδεση στο διαδίκτυο για ενημέρωση. Είναι πανεύκολο να απορρίψει κανείς το CB750 ως παιδί κάποιου κολλημένου με τις sci-fi ταινίες, μέχρι να συνειδητοποιήσει ότι δεν υπάρχει καμία τεχνολογία πάνω στο CB που να μην εφαρμόζεται ήδη στο χώρο του αυτοκινήτου.

Το γιατί ο Igor θεωρεί ότι σε 6 χρόνια θα θέλουμε να καβαλάμε μοτοσυκλέτες σπορ τουρισμού με μηδενική αεροδυναμική και ουσιαστικά ανύπαρκτη αεροδυναμική προστασία, είναι φυσικά μια τελείως διαφορετική ιστορία.

Peugeot RD

Απ' ότι φαίνεται, το μέλλον της μετακίνησης κατά την Peugeot δεν είναι στα αυτοκίνητα, αλλά στα ηλεκτρικά τρίκυκλα...

Μετά το υβριδικό HYmotion3 Compressor, το εντυπωσιακό πνευματικό παιδί των BMW C1 και Piaggio MP3, έρχεται το πρωτότυπο RD, με πλήρως ηλεκτρική λειτουργία και... αρθρώσεις. Σχεδιασμένο από τον Κολομβιανό Carlos Arturo Torres Tovar, το RD κέρδισε τον 5ο διαγωνισμό σχεδίασης της Peugeot, ανάμεσα σε 2,500 υποψηφιότητες από 95 χώρες. Πέρα από τους ηλεκτρικούς κινητήρες και την αναμενόμενη πληθώρα ηλεκτρονικών βοηθημάτων, όπως το Head-up Display και τη φωνητική επικοινωνία του RD με τον οδηγό, το κεντρικό σημείο ενδιαφέροντος δεν είναι άλλο από την πίσω άρθρωση της ανάρτησης, που μπορεί να μεταβάλει το μεταξόνιο του RD κατά βούληση. Έτσι, σε συνδυασμό με το μεγάλο μετατρόχιο εμπρός, δίνει αίσθηση αυτοκινήτου στο δρόμο, ενώ μπορεί να μαζέψει για ελιγμούς ή σχεδόν να κλείσει για να παρκάρει χωρίς να απαιτεί ιδιαίτερο χώρο. Το RD είναι αποκλειστικά μονοθέσιο, ενώ αντί για παρμπρίζ ή οροφή, έχει ανοιγόμενη καλύπτρα εμπνευσμένη από τα αεροπλάνα.



Zero-X SM

Η Zero, γνωστή για το ηλεκτρικό της Enduro αποφάσισε να κάνει το επόμενο λογικό βήμα, τοποθετώντας του τροχούς 17" και ελαστικά δρόμου, διπλασιάζοντας τη γκάμα της.

Δυστυχώς, στην πορεία κάποιος αποφάσισε ότι το Zero-X έχριζε ξεχωριστής ταυτότητας, με αισθητικές διαφοροποιήσεις που δεν έχουν κάνει πολλούς φίλους, προσθέτοντας όγκο σε μια κατηγορία που φημίζεται για τις λεπτές, επιθετικές γραμμές της. Το Zero X αποδίδει 31 ίππους και 8.6 κιλά ροπής από μηδέν στροφές, ενώ η αυτονομία και η τελική του υπολογίζονται στα 100 χιλιόμετρα. Διαθέτει δε ενσωματωμένο φορτιστή, που κάνει ένα πλήρη κύκλο σε λιγότερο από 4 ώρες – κάτι τις παραπάνω από την ώρα που περιμένει κανείς σε μια ταβέρνα μετά από μια καλή βόλτα. Όλα ωραία, καλά και οικολογικά, αλλά με τιμή εκκίνησης 9,950$ και 500$ για να στο παραδώσουν σπίτι, το Zero-X δείχνει κομματάκι τσιμπημένο – και δε θέλουμε καν να υπολογίσουμε πόσο θα χρεώσουν για να το στείλουν εκτός των Η.Π.Α.

Segway Puma

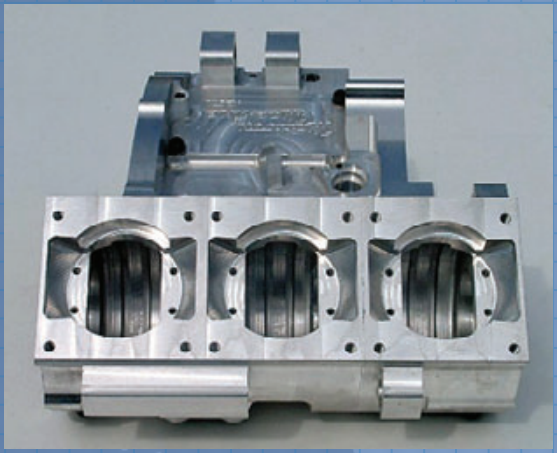
Μπορεί να θυμίζει αυτοκινούμενο κάδο απορριμμάτων, αλλά έχει δύο ρόδες, μετακινεί δύο άτομα και σύμφωνα με τη Segway είναι το μέλλον της ατομικής μετακίνησης.

Φυσικά, αυτά τα έχουμε ξανακούσει κατά την παρουσίαση του πρώτου Segway, αλλά το PUMA (Personal Urban Mobility and Accessibility) ίσως να έχει μερικά χαρτιά στο μανίκι του. Υπάρχει μόνο ως πρωτότυπο προς το παρόν, το πνευματικό παιδί της συνεργασίας ανάμεσα στη Segway και την οικονομικά προβληματισμένη General Motors, αλλά δουλεύει κανονικά όπως αποδείχτηκε στην πρώτη του βόλτα στη Νέα Υόρκη. Κινούμενο από μπαταρίες Li-Ion, έχει και αυτονομία 56 χιλιομέτρων, το αυτόματο γυροσκοπικό της Segway που το κρατάει όρθιο, ενώ όλες οι λειτουργίες του – επιτάχυνση, επιβράδυνση και στρίψιμο – ελέγχονται ηλεκτρονικά. Το πακετάκι περιλαμβάνει ασύρματη επικοινωνία με τα υπόλοιπα PUMA, ενώ μπορεί να μετακινείται και να παρκάρει μόνο του αν έχετε συνηθίσει να σας πηγαίνει κάπου ο σοφέρ σας.

Το πώς κολλάει αυτό με τις δηλώσεις του CEO της Segway περί "ολοκλήρωσης της επαφής του αναβάτη με το περιβάλλον" είναι μια άλλη ιστορία φυσικά...

Μανούλα μου γλυκιά

Βαρεθήκατε την ξενέρωτη απόδοση του ZX-10R σας;
Η Αυστραλιανή TSS υποστηρίζει πως έχει τη λύση, με ένα τρικύλινδρο κινητήρα μούρλια: 250 ίπποι στις 9,500 και διπλάσια ροπή από τον κινητήρα του ZX-10, ζυγίζοντας ταυτόχρονα 25 κιλά λιγότερα παρά τα 1098 κυβικά του. Πως γίνεται αυτό; Το hint είναι στα αρχικά της εταιρείας: Two Stroke Shop. Και μη νομίζετε ότι έχουμε να κάνουμε με κάποιους τυχαίους παρελθοντολάγνους... Γονείς του Kawasaki TSS1100GP είναι οι Stephen Rothwell και ο Wayne Wright, στο βιογραφικό του οποίου φιγουράρει η σχεδίαση δίχρονων κινητήρων για GP στη Νέα Ζηλανδία. Όλα τα λεφτά όμως είναι η φιλοσοφία πίσω από το TSS1000GP: "Παρότι τα σημερινά τετράχρονα χιλιάρια μπορούν να αποκαλούνται γρήγορα, δεν προσφέρουν υποχρεωτικά αντίστοιχες συγκινήσεις. Δεν πρόκειται ποτέ να κάνουν κάποιο ραγδαίο άλμα ούτε στο βάρος, ούτε στο λόγο της ισχύος με αυτό και σίγουρα όχι στον τρόπο απόδοσης.» Μάλιστα. Η TSS σκοπεύει να κατασκευάσει 5 κινητήρες, με ενιαία billet κάρτερ και τη δική τους πατενταρισμένη TSS GP power valve, για να κινήσει τα δικά της Superbikes, με τα υπόλοιπα περιφερειακά αλλά και το πλαίσιο να προέρχονται αυτούσια από το ZX-10R. Σε περίπτωση δε που τα 250 άλογα δε σας ακούγονται αρκετά, η TSS μπορεί να κατασκευάσει δικύλινδρα έως 1,146 κυβικά, τρικύλινδρα μέχρι 1,725 και τετρακύλινδρα έως 2,200... Σας αρκούν αυτά για συγκινήσεις;



more stuff...

Θυμάστε που στο τεύχος 11 λέγαμε για την απαγόρευση πώλησης παιδικών μοτοσυκλετών στις Η.Π.Α; Φαίνεται ότι το πεδίο αλλάζει, καθώς οι ομοσπονδίες μοτοσυκλετιστών βρήκαν τρόπο να εξηγήσουν ότι οι μοτοσυκλέτες θέλοντας και μη περιέχουν μόλυβδο σε κάποια εξαρτήματα. Ίσως βέβαια η πτώση των πωλήσεων μοτοσυκλετών κατά 30% στο πρώτο τρίμηνο να έπαιξε το μικρό της ρόλο. Η άρση της απαγόρευσης είναι προσωρινή, αλλά όλοι δείχνουν θετικοί για πλήρη εξαίρεση.

Βαρεθήκατε ήδη το χρώμα του καινούργιου Monster σας; Κανένα πρόβλημα. Πεταχτείτε μια βολτίτσα από το http://www.monster.ducati.com/monsterart/colour_therapy_en.html και διαλέξτε ένα σετάκι "ρούχα" για την επόμενη έξοδο της καλής σας. Είναι το πρώτο σετάκι αξιοποίησης της δυνατότητας αλλαγής των ελάχιστων πλαστικών του Monster, που με τα καλύμματα του ρεζερβουάρ αριθμεί 10 χρωματάκια – και υποσχέσεις για περισσότερους συνδυασμούς στο μέλλον.

Απ' ότι φαίνεται δεν είναι καλή εποχή να δουλεύει κανείς σε κατασκευάστρια εταιρεία μοτοσυκλετών. Οι απολύσεις δίνουν και παίρνουν στα εργοστάσια, ενώ η KTM θα προχωρήσει σε αλλαγή συμβάσεων των υπαλλήλων της, κάνοντάς τους από μόνιμους part-time, σε όλο το φάσμα των θέσεων. Τουλάχιστον συνεχίζουμε να είμαστε πολύ καλύτερα απ' τις αυτοκινητοβιομηχανίες και οι προβλέψεις δείχνουν ότι το 2010 θα είναι ανοδικό.

Παρότι όλοι θεωρούν ότι το μέλλον βρίσκεται στις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες, η Vectrix που κατασκευάζει ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες είναι στα πρόθυρα της χρεοκοπίας. Δυστυχώς το κυνήγι του μέλλοντος απαιτεί μεγάλα κεφάλαια, και σε αυτή την εποχή κανείς δεν είναι ιδιαίτερα διατεθειμένος να βάλει το χέρι στην τσέπη, ακόμα και αν είναι να χρηματοδοτήσει το μέλλον.

Περιμένετε πώς και πώς τη BMW S1000RR; Αν οι φήμες είναι σωστές, δε θα χρειαστεί να περιμένετε πολύ – ίσα ίσα μέχρι τις 10 Μαΐου, όπου στα πλαίσια του αγώνα Superbike η BMW θα κάνει την επίσημη παρουσίαση του νέου της τέκνου στη Monza.

Όλα ωραία με τα ηλεκτρικά οχήματα, αλλά απ' ότι φαίνεται αποτελούν κίνδυνο για τους τυφλούς, επειδή είναι αθόρυβα. Έτσι, στις Η.Π.Α ετοιμάζεται νόμος που θα απαιτεί τα οχήματα να δίνουν ένα μη οπτικό σήμα αναφορικά με τη θέση, την κατεύθυνση και την ταχύτητά τους. Να υποθέσουμε ότι μιλάνε για θόρυβο;

Το T-Max μεγαλώνει (;)

Φωτιά κοντεύει να πάρει το Internet με τις τελευταίες φημολογίες περί του επόμενου T-Max.

Με τον Ιταλικό και όχι μόνο ανταγωνισμό να έχει ξεπεράσει κατά πολύ τον κυβισμό του T-Max 500, οι φήμες θέλουν αντεπίθεση της Yamaha στην κατηγορία των σπορ Mega Scooter, με μια έκδοση 750 κυβικών. Όλα καλά, άγια και λογικά έως εδώ, με τα απαραίτητα renderings πιθανών εκδοχών να εναλλάσσονται με φωτό του γνωστού T-Max με αυτοκόλλητα 750. Εκεί που αρχίζει να χαλάει λίγο η μαγιά, είναι στην πηγή των φημών: όλα ξεκινάνε από μια αίτηση για πατέντα που κατέθεσε η Yamaha, όπου εμφανίζεται ένα τρικύλινδρο μοτέρ 750 κυβικών με "παρόμοια αρχιτεκτονική" με τον κινητήρα του T-Max 500. Μάλιστα. Με δεδομένη την τάση της Yamaha να καταθέτει πατέντες για ό,τι περνάει από το μυαλό των τεχνικών της, μια τακτική που έχει σπείρει πληθώρα φημών τα τελευταία χρόνια για μοντέλα που δεν είδαν ποτέ το φως της παραγωγής, δε θα βάζαμε και το χέρι μας στη φωτιά για τον αριθμό των κυλίνδρων του αντικαταστάτη του T-Max, που προβλέπεται να παρουσιαστεί μέσα στο 2010.

Μείωση τελών ταξινόμησης

Ιδιαίτερα ελκυστική δείχνει η κίνηση του υπουργείου μεταφορών να μειώσει τα τέλη ταξινόμησης νέων οχημάτων στο 50% καθώς και να εκμηδενίσει το κόστος μεταβίβασης μεταχειρισμένων μοτοσυκλετών μέχρι το τέλος του 2009.

Παρά τις αναμενόμενες δυσκολίες στη γραφειοκρατική αλυσίδα που έκανε τους υπαλλήλους στα κατά τόπους υπουργεία να σηκώνουν τα χέρια ψηλά –καθώς, παρά τις εξαγγελίες, οι σχετικές εγκύκλιοι δεν είχαν φτάσει ακόμα στα χέρια τους εβδομάδες μετά την ανακοίνωση των νέων μέτρων και καθυστερήσεις από τις αντιπροσωπείες για την έκδοση καινούργιων τιμοκαταλόγων όσο περίμεναν και αυτοί περισσότερες λεπτομέρειες– τα θετικά αποτελέσματα δεν άργησαν να φανούν. Οι μειώσεις τιμής ξεκινούν από διψήφια και φτάνουν σε τετραψήφια νούμερα, δίνοντας μια πολυαναμενόμενη ανάσα στην αγορά.

Κάποιοι όμως δεν αρκέστηκαν στην κίνηση του υπουργείου, αλλά πήγαν ένα βήμα παραπέρα, όπως η Suzuki που σε επιλεγμένα μοντέλα κάνει έκπτωση αντίστοιχη του… υπόλοιπου 50% των τελών. Κίνηση που φέρνει μερικά ιδιαίτερα ενδιαφέροντα αποτελέσματα, όπως την τιμή του GSX-R1000 που έχει πέσει στα 13.999, όντας μακράν φτηνότερο του ανταγωνισμού, παρότι μιλάμε για μια μοτοσυκλέτα που δεν έχει έρθει καν ακόμα στην Ελλάδα, τη στιγμή που το R1 του '09 κοστολογείται στα 15,540€ μετά τη μείωση. Αν δε προτιμάτε ένα GSX-R '08, η επίσημη τιμή της αντιπροσωπείας είναι 10,995€ - όσο κάποια 600άρια...

Μουσείο Michelin

Εγκαινιάστηκε στις 23/1 και άνοιξε για το κοινό στις 31/3, ακολουθεί την πορεία της εταιρείας από το 1889 και τη γένεση της εταιρείας από τους αδελφούς Edouard και André Michelin.

Ο λόγος για το Μουσείο της περιπέτειας της Michelin, ή Musée de l'Aventure Michelin αν προτιμάτε την αμετάφραστη ονομασία. Περνώντας την πύλη του μουσείου, ξεδιπλώνεται η ιστορία της Michelin: όλες οι φιγούρες του Bibendum ανά τις δεκαετίες, όλες οι τεχνολογικές ανακαλύψεις της εταιρείες, όλα τα επιτεύγματά τους που δεν είναι μόνο ελαστικά: ένα από τα πιο ενδιαφέροντα εκθέματα του μουσείου είναι το Autorail, ένα... τρένο με ελαστικά, αλλά και αεροπλάνα για όσους περιμένουν κάτι πιο συμβατικό. Για του λόγου το αληθές, στην έκθεση μπορείτε να δείτε ένα γνήσιο μαχητικό αεροπλάνο Bréguet XIV, τα οποία έφτιαχνε η Μισελέν για τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Φυσικά, δε θα μπορούσε να λείπει ένα έχει ειδικό αφιέρωμα στην ανακάλυψη του Radial ελαστικού, το οποίο ξεκίνησε τώρα πρόσφατα, το 1946. Με πληθώρα οπτικοακουστικών και ηλεκτρονικών συστημάτων οι επισκέπτες βλέπουν όλη την ιστορία και την εξελικτική πορεία τόσο της Michelin όσο και της τεχνολογίας κατασκευής των ελαστικών, από το τότε στο σήμερα. Τώρα που ανοίγει ο καιρός, μια εκδρομούλα ως το Clermont-Ferrand ακούγεται μια χαρά. Για περισσότερα: www.aventure-michelin.com

Γιατί πιστεύετε τρέξαμε πάνω από 35.000 γύρους δοκιμαστικών ;

MICHELIN
POWER one

Μετά από περισσότερα από 130.000 χλμ. δοκιμών, πάνω από τρία χρόνια εξέλιξης, τελειοποιώντας 8 καινοτομικές τεχνολογίες, δοκιμάζοντας πάνω από 350 διαφορετικά πρωτότυπα ελαστικά, καλύπτοντας 35.000 γύρους σε πάνω από 30 πίστες σε όλο τον κόσμο, με πάνω από 130 έμπειρους αναβάτες-δοκιμαστές, με μοτοσυκλέτες παραγωγής αλλά και πρωτότυπες με πάνω από 200 Hp, σε εύρος θερμοκρασιών από 3°C έως 54°C, η νέα γκάμα MICHELIN Power One τελικά έφτασε. Διαλέξτε από 27 ξεχωριστούς τύπους slick ελαστικών, ελαστικών βροχής και χαραγμένων για χρήση και στο δρόμο ελαστικών, με όχι λιγότερα από 16 διαφορετικά μίγματα γόμας. Είτε συμμετέχετε σε εθνικά πρωταθλήματα, ή σε track days, τα ελαστικά MICHELIN Power One σας δίνουν την δύναμη να νικήσετε.

www.michelinpowerone.com

MICHELIN
Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

80 χρόνια Jawa

Μπορεί να μη φιγουράρει στα εξώφυλλα των περιοδικών ανά τον πλανήτη, αλλά η Jawa όχι μόνο συνεχίζει να υπάρχει εν μέσω της κρίσης που έχει κάνει κολοσσούς να τρέμουν, αλλά παρουσίασε και ένα καινούργιο μοντελάκι για να γιορτάσει τα 80ά της γενέθλια.

Το Jawa 650 Dakar δε διεκδικεί βραβεία σχεδίασης, αλλά οι προδιαγραφές του κάθε άλλο παρά αδιάφορες είναι. Κινούμενο από τον μονοκύλινδρο των 645cc της Minarelli που βρίσκουμε στο XT660, αποδίδει 47 σύγχρονους υγρόψυκτους ίππους στις 6,500 και 5.8 κιλά ροπής, ενώ η Ιταλία είναι η χώρα προτίμησης και στα περισσότερα περιφερειακά: αναρτήσεις Paioli, φρένα Grimeca, ενώ την τιμητική τους έχουν επίσης οι Verlicchi και Bitubo. Παρά την περιπετειώδη ονομασία, το Dakar δείχνει να προτιμά χρήση δρόμου, με 19άρη τροχό εμπρός και 17 ιντσών πίσω, κάτι που άλλωστε συμφωνεί καλύτερα με τα 190 στεγνά κιλά του. Το Dakar θα είναι διαθέσιμο εκτός από τη βασική έκδοση και σε φορμά Touring, με ψηλή ζελατίνα και τριβάλιτσο. Για περισσότερες πληροφορίες για τα υπόλοιπα μοντέλα της εταιρείας και την πρώτη της επαφή με το rebadged Buggy και City car, πεταχτείτε στο http://www.jawa.eu/?lang=en

LML Star

Κάτι μου θυμίζει, κάτι μου θυμίζει.... αλλά δεν είναι Vespa, παρά τα φαινόμενα.

Η Star που βλέπετε στη φωτογραφία, είναι το παιδί της ινδικής LML Limited, συνεργάτριας της Piaggio από το 1983 έως και το 1999, κατά τη διάρκεια των οποίων κατασκεύαζε την κλασσική δίχρονη PX για διάθεση στην εγχώρια αγορά, αλλά και σε μερικές ασιατικές χώρες. Μετά το πέρας της συνεργασίας, η LML άρχισε να κατασκευάζει το δικό της μοντέλο – το Star, που ήταν ένας ακριβέστατος κλώνος της PX. Από τότε βέβαια έχει περάσει πολύς καιρός και με την Piaggio να έχει εγκαταλείψει τις κλασσικές δίχρονες Vespa λόγω ρύπων, η είσοδος της LML στην Ελληνική αγορά δείχνει ως μια ενδιαφέρουσα εναλλακτική για όσους προτιμούν τα πράγματα όπως παλιά: 150 δίχρονα κυβικά, τεσσάρι κιβώτιο στο χέρι, ατσάλινο πρεσαριστό πλαίσιο και φυσικά ρεζέρβα. Μετά τις περιποιήσεις της LML για να ανταπεξέλθει στις προδιαγραφές Euro3 ο μονοκύλινδρος αποδίδει 7,7 ίππους στις 5,500 στροφές με την υποστήριξη καταλύτη, ενώ η ανακοινωμένη κατανάλωση είναι κάτω των 3lt / 100km. Το κερασάκι; όλα τα αξεσουάρ της PX ταιριάζουν κουτί στην Star, που διατίθεται έναντι 2.330€. Περισσότερες λεπτομέρειες στο 2310-869097 και στο www.scootershop.gr

Αλλαγές στην H-D

Αν υπάρχει μια χώρα που έχει χτυπηθεί περισσότερο από την ύφεση, δεν είναι άλλη από την Αμερική και φυσικά η μπάλα έχει πάρει για τα καλά τη Harley Davidson, που έχει δει τις πωλήσεις της να κατρακυλούν και τους μετόχους να ενοχλούνται καταλλήλως.

Το timing είναι ιδανικό για μια αλλαγή ηγεσίας κι έτσι ο Jim Ziemer, πρόεδρος της H-D θα αποχωρήσει από το Milwaukee, δίνοντας τη θέση του στον Keith E. Wandell, που προέρχεται από τη Johnson Controls. Ταυτόχρονα, αλλάζει και η διοίκηση της MV Agusta, με τον Matt Levatich να επιστρέφει στη θέση του στην H-D, αφήνοντας το πόστο του στον Enrico D' Onofrio που έχει θητεύσει στη Ducati.

Είναι εμφανές ότι οι νέοι ρόλοι έρχονται με νέες και ιδιαίτερα ζόρικες υποχρεώσεις λόγω των καιρών, αλλά φαίνεται να πνέει ένας αέρας αλλαγής στην H-D, που αναζητεί νέες αγορές καθώς ο μέσος όρος ηλικίας των αγοραστών της ανεβαίνει ταυτόχρονα με τις συλλογές τους από αμερικάνικο μέταλλο. Οι φήμες θέλουν την εταιρεία να έχει σχεδόν έτοιμο ένα νέο κινητήρα υδρόψυκτο και τετρακύλινδρο παρακαλώ, έστω και σε διάταξη V 72ο, με χωρητικότητα κάπου ανάμεσα στα 1,300 και τα 1,600 κυβικά. Με δεδομένο το φανατικά αερόψυκτο κοινό της H-D που άργησε τόσο να ασπαστεί τον εξαιρετικό υγρόψυκτο κινητήρα του V-Rod, το μέλλον ενός τέτοιου κινητήρα σε μια μοτοσυκλέτα με το σήμα της H-D δείχνει αβέβαιο. Αλλά από την άλλη, η μαμά Harley έχει και άλλες λύσεις στο τσεπάκι της, που δεν έχουν υποχρεωτικά το λογότυπό της..

Σχεδιάζοντας το μέλλον

Τα πράγματα αλλάζουν στη BMW και με ιδιαίτερα γοργούς ρυθμούς απ' ό,τι φαίνεται.

Μετά την αλλαγή της μηχανολογικής προσέγγισης που συνόδευσε το S1000RR, το καμπανάκι χτύπησε για το πρωτότυπο LoRider, ενώ το επόμενο βήμα έρχεται από τη Μεγάλη Βρετανία με το σχεδιαστικό διαγωνισμό για τις μοτοσυκλέτες του μέλλοντος. Η λήξη της προθεσμίας είναι στις 17 Ιουλίου, ενώ οι μόνες προϋποθέσεις για τη συμμετοχή είναι να έχετε κάτι να δείξετε – και ένα email για να το στείλετε. Το mission brief είναι απλό "Ψάχνουμε για μοναδικά, πρωτοποριακά προϊόντα και υπηρεσίες για το μέλλον των μοτοσυκλετών, των σκούτερ, των μοτοποδηλάτων και των παρεμφερών οχημάτων. Οι προτάσεις πρέπει να βασίζονται στην πρωτοποριακή τεχνολογία, το πάθος και το μοντέρνο τρόπο ζωής." Απλά πράγματα δηλαδή. Ως κερασάκι στην τούρτα, υπάρχουν διάφορα χρηματικά έπαθλα, ενώ ακόμη κι αν δε νιώθετε στα πιο δημιουργικά σας, αξίζει μια βόλτα από το http://www.bmwmotorrad-innovationcontest.com/ έστω και για να δείτε απλά μερικές από τις κατατεθειμένες υποψηφιότητες.

SUZUKI

Way of Life!

2x2

διπλό όφελος στους 2 τροχούς!

Και μειωμένο τέλος ταξινόμησης
και επιπλέον έκπτωση σε όλα τα δημοφιλή μοντέλα!

Μοντέλο	Προηγούμενη Τιμή	Νέα Τιμή
ADDRESS 125 FL	€2.095	€1.895
AN 400 BURGMAN	€6.995	€6.595
AN 650 ABS BURGMAN EXECUTIVE	€10.695	€10.195
DL 650 V-STROM ABS	€7.995	€7.595
DL 650 V-STROM ABS YOSHIMURA	€8.495	€8.095
GSR 600 ABS	€7.395	€6.995
GSF 650 SA BANDIT ABS	€6.795	€6.395
GSF 1250 SA BANDIT ABS	€9.995	€8.995
GSXR 600 K9	€10.595	€9.995
GSXR 1000 K8	€11.995	€10.995
GSX 1300 R K8 HAYABUSA	€13.995	€12.995
GSX 1300 R K9 HAYABUSA	€14.995	€13.995
GSX 1300 B-KING ABS	€11.995	€10.995
GSX 1300 B-KING ABS YOSHIMURA	€12.995	€11.995

Αποκτήστε σήμερα τη μοτοσικλέτα των ονείρων σας και επωφεληθείτε από το διπλό όφελος Suzuki. Γιατί τώρα στη Suzuki δεν έχετε μόνο μειωμένο τέλος ταξινόμησης, αλλά και επιπλέον έκπτωση σε όλα τα κορυφαία μοντέλα. Επισκεφθείτε σήμερα μία έκθεσή μας, κάντε το όνειρό σας πραγματικότητα και βγείτε κερδισμένοι...

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

LEON & PARTNERS

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

Δίκτυο Suzuki Σφακιανάκης

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

BMW Motorrad Days 2009

Το Garmisch-Partenkirchen θα μεταμορφωθεί για άλλη μια φορά από τις 3 έως τις 5 Ιουλίου στη Μέκκα των οπαδών της BMW.

Η 9η ετήσια συγκέντρωση των μοτοσυκλετιστών της Βαυαρικής εταιρείας αναμένεται να ξεπεράσει τους 34,000 επισκέπτες που είχε πέρυσι και η πληθώρα των προγραμματισμένων εκδηλώσεων έρχεται να βεβαιώσει ότι κανένας δε θα βαρεθεί.
Με την S1000RR να τραβάει τα βλέμματα της δημοσιότητας, οι επισκέπτες θα είναι σε θέση να γνωρίσουν τους δύο αναβάτες της εταιρείας στα WSBK, Troy Corser και Ruben Xaus, καθώς και να δουν από κοντά τη μοτοσυκλέτα παραγωγής.
Φυσικά, δε θα μπορούσε να λείπει ο Chris Pfeiffer για να κάνει τα μαγικά freestyle του με τις μοτοσυκλέτες της εταιρείας, αλλά και γνωστοί εντουράδες που θα κάνουν γύρες στην ειδικά διαμορφωμένη πίστα. Και δε θα ήταν συγκέντρωση BMW αν δεν είχε test rides, εκδρομές –και ειδικές για γυναίκες φέτος παρακαλώ– μαθήματα enduro, πάρτυ, μπύρα, λουκάνικα και φυσικά κληρώσεις για ένα F800R και ένα F800GS.
Με 15,000 τετραγωνικά μέτρα για κάμπινγκ, ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια στην περιοχή, οι επισκέπτες δε θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα ύπνου – αρκεί να βρουν το χρόνο.

ΔΩΡΟ το φαίρινγκ και η ζελατίνα

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ
(η προκαταβολή είναι 500euro και επιδοτείται από την TRIUMPH)
60 ΔΟΣΕΙΣ x €177,24

ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ 20%
ΕΠΙΤΟΚΙΟ 6,9%
60 ΔΟΣΕΙΣ x €136,00

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) ΜΟΤΟΜΑΝΙΑ - 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

Report...

Με το σλόγκαν "Δε δεχόμαστε να πληρώνουμε για να κινδυνεύουμε", ο σύλλογος "Άνεμος, Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα" οργάνωσε μια διαμαρτυρία ενημέρωσης για τα διόδια της Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου.

Η Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου είναι το δεύτερο μεγαλύτερο οδικό δίκτυο της Ελλάδος που ενώνει την Αθήνα με τις επαρχιακές πόλεις της Πελοποννήσου και είναι η συνέχεια της Ιεράς Οδού ξεκινώντας από το σημείο της χαλυβουργικής στην Ελευσίνα. Μέσω της Νέας Εθνικής οδού η διάρκεια του ταξιδιού από την Αθήνα προς την Κόρινθο είναι περίπου μία ώρα και συνεχίζοντας η Πάτρα απέχει μιάμιση με δύο ώρες. Η νέα εθνική οδός Κορίνθου-Πατρών εγκαινιάστηκε το Δεκέμβριο του 1969, ενώ η παράκαμψη του Αιγίου δόθηκε στην κυκλοφορία το φθινόπωρο του 1973.

30 χρόνια μετά

Σε αυτή τη νέα "Εθνική Οδό", η σχεδίαση και η ποιότητα της οποίας ανήκουν σε μια άλλη εποχή, τα ατυχήματα είναι καθημερινή υπόθεση, ενώ το κόστος σε τραυματισμούς και ανθρώπινες ζωές ιδιαίτερα υψηλό. Παρ' όλα αυτά, εισπράττονται κατά το νόμο τα κόμιστρα διοδίων, όχι κατά την έξοδο και ανάλογα την απόσταση που έχει ο "πελάτης" διανύσει αλλά κατά την είσοδο, με σταθερό κόστος, όπως άλλωστε συμβαίνει άδικα με όλες τις χρεώσεις διοδίων του εθνικού οδικού δικτύου της χώρας μας.

κείμενο & φωτό: Βασίλης Νομικός

Μάθε τα δικαιώματά σου

Κατά συνέπεια, οι σταθμοί διοδίων λειτουργούν στο 24ο km, στο 75ο km, στο 94ο km και στο 205ο km, ενώ από το καλοκαίρι '08 έφτασαν στο κόστος των 2,7 ευρώ από 2,5 ευρώ (συν τα 2 ευρώ του σταθμού της Ελευσίνας). Μάλιστα, με βάση τον νέο τρόπο υπολογισμό του κόστους διέλευσης, τα διόδια στην ίδια διαδρομή θα ανεβούν σταδιακά μέχρι και τα 4,4 ευρώ!

Αυτό συμβαίνει γιατί ο υπολογισμός γίνεται πλέον με βάση το κόστος ανά χιλιόμετρο και μέγιστη χρέωση τα 0,04 ευρώ/km διαδρομής. Πρακτικά αυτό δίνει το δικαίωμα στην κοινοπραξία που θα εκμεταλλεύεται το νέο δρόμο να αυξήσει σταδιακά το κόστος για τη διαδρομή από Κόρινθο μέχρι Πάτρα.

Οι εισπράξεις δεν πηγαίνουν στο Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας (ΤΕΟ) αλλά στους ιδιώτες, δηλαδή τις κοινοπραξίες που έχουν αναλάβει τα συγχρηματοδοτούμενα οδικά έργα και την εκμετάλλευσή τους για τα επόμενα 30 χρόνια. Οι προσδοκίες για έσοδα είναι μεγάλες: πέρυσι το μεικτό κέρδος για το ΤΕΟ από το Δημόσιο ήταν -με τις παλαιές τιμές- πάνω από 170 εκατομμύρια ευρώ. Έτσι, οι κοινοπραξίες ποντάρουν σε μια σταθερή εισροή ρευστού, με ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του 8-12%. Πάντως οι εργολάβοι προπληρώνονται για οδικούς άξονες, την κατασκευή των οποίων δεν έχουν ξεκινήσει ακόμη.

Σύμφωνα με το νομάρχη, οι τουρίστες που έρχονται από την Πάτρα με κατεύθυνση την Αθήνα δεν πληρώνουν διόδια, καθώς υπάρχει ευρωπαϊκή νομοθεσία βάσει της οποίας δεν επιβάλλεται κόστος διέλευσης όταν δεν πληρούνται οι όροι ασφαλείας που έχουν θεσπιστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρά το υψηλό αντίτιμο, περίπου 100 χιλιόμετρα του δρόμου από την Πάτρα μέχρι την Κόρινθο δεν έχουν φωτισμό το βράδυ, ενώ περίπου τόσα είναι και τα χιλιόμετρα χωρίς διαχωριστική νησίδα αφού τα περισσότερα διανύονται σε μία λωρίδα κυκλοφορίας (και... μισή βοηθητική) τη στιγμή που η συνολική απόσταση των δυο πόλεων είναι μόλις 141 χιλιόμετρα!

Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) "Πάνος Μυλωνάς", σε έρευνα που διενήργησε για τον οδικό άξονα Κορίνθου-Πατρών αποκαλύπτει πως "την περίοδο 2000-2004 ο θλιβερός απολογισμός στον δρόμο αυτόν ήταν 266 νεκροί, 263 βαριά τραυματισμένοι και 763 ελαφρά".

Στην προσπάθεια μάλιστα να συμβάλει με έργα που μπορούν να αποτρέψουν θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα ανέλαβε την πρωτοβουλία της τοποθέτησης 22 πινακίδων που επισημαίνουν τα πλέον επικίνδυνα σημεία του οδικού άξονα Κορίνθου-Πατρών. Ειδικοί που έχουν αφιερώσει τη ζωή τους στη μελέτη και την ενημέρωση των οδηγών για την οδική ασφάλεια επισημαίνουν πως στο συγκεκριμένο οδικό κομμάτι χάνουν τη ζωή τους περίπου 200 συνάνθρωποί μας το χρόνο.

Η σχετική κοινοτική οδηγία 1999/62/ΕΟ είναι αρκούντως ξεκάθαρη στο θέμα: "Διόδια και τέλη χρήσης

Άνεμος, Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

Από το Νοέμβριο του 2001 με τη σύσταση του ο σύλλογος "Άνεμος, Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα", www.anemosclub.gr, διακήρυττε:

"Δε θέλουμε άλλους νεκρούς από εγκληματικά ανεύθυνες συμπεριφορές, όχι άλλη καταπάτηση των δικαιωμάτων μας, δε θέλουμε να κυκλοφορούμε σε τραγικά επικίνδυνους δρόμους, δε θέλουμε να αποτελούμε αμελητέο μέγεθος στο σχεδιασμό της πολιτείας".

Από τότε, λαμβάνοντας πλέον πρωτοβουλία, ο Άνεμος διοργάνωσε μεταξύ άλλων Τράπεζα Αίματος στο Λαϊκό Νοσοκομείο Αθηνών, μαθήματα πρώτων βοηθειών, σειρά σεμιναρίων, Trackdays και μαθήματα enduro για εκπαίδευση σε ασφαλές περιβάλλον, τοποθετήσεις προειδοποιητικών πινακίδων σε επικίνδυνα σημεία του επαρχιακού δικτύου καθώς και διαμαρτυρίες για τις μπαριέρες, τα κάγκελα και τα κολωνάκια πεζοδρομίων και άλλους κινδύνους για τη ζωή των Ελλήνων μοτοσυκλετιστών.

DUCATI

LOST
KTM

επιβάλλονται μόνο στους χρήστες αυτοκινητοδρόμων ή άλλων οδών με περισσότερες από μία λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, όταν οι οδοί αυτές έχουν χαρακτηριστικά ανάλογα προς τα χαρακτηριστικά των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και στους χρήστες γεφυρών, σηράγγων και ορεινών διαβάσεων".

Η επιβολή διοδίων είναι δυνατή μόνο σε αυτοκινητόδρομους που πληρούν τους κανόνες ασφαλείας (οδόστρωμα, φωτισμός) ενώ ως αυτοκινητόδρομος ορίζεται "κάθε οδός που διαθέτει για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας διακεκριμένα οδοστρώματα, τα οποία χωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα, που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία, είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα". Επίσης, "δε διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή ή με λωρίδα για πεζούς" (δλδ, αυτό που ονομάζουμε "κλειστός αυτοκινητόδρομος").

Παρ' όλα αυτά, στις περιπτώσεις των οδηγών οι οποίοι αρνούνται να πληρώσουν τα διόδια στον αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Πατρών, διότι θεωρούν το συγκεκριμένο δρόμο επικίνδυνο, χαρακτηρίζοντάς τον καρμανιόλα, η εταιρεία που εισπράττει τα διόδια εμφανίζεται αμήχανη, καθώς δεν ξέρει πως να κινηθεί. Από την μεριά τους, οι αξιωματικοί από την Τροχαία Εθνικών Δρόμων ισχυρίζονται ότι "με την κατάργηση του ΤΕΟ δεν μπορούν πλέον να επιβάλλουν πρόστιμο σε όσους οδηγούς δεν πληρώνουν τα διόδια".

Αναλαμβάνοντας δράση

Εν όψη όλων αυτών, ο σύλλογος "Άνεμος, Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα" προγραμμάτισε μία διαμαρτυρία με σκοπό πλέον κυρίως την κατάδειξη ενός δρόμου που παραμένει σε κάκιστη κατάσταση με καταμετρήσιμα θανατηφόρα αποτελέσματα μέσω της εναντίωσης στην είσπραξη των παράλογα αυξημένων πλέον διοδίων.

Έτσι, την Κυριακή 12 Απριλίου το eBike συνόδεψε τους αναβάτες-μέλη του συλλόγου, παρέα με άλλους μοτοσυκλετιστές για να ενισχύσει την ειρηνική αντίδραση και την πληροφόρηση των χρηστών του δρόμου για τα δικαιώματά τους. Η διπλή δράση έγινε στα διόδια στο Ζευγολατιό και στα διόδια της Πάτρας κατά την επιστροφή, προκειμένου να παραδοθεί το κείμενο της διαμαρτυρίας στους υπεύθυνους, με τους μοτοσυκλετιστές να αρνούνται να πληρώσουν το κόστος των διοδίων, "όχι λόγω οικονομικής δυσχέρειας" όπως αναγράφει η μοναδική δήλωση άρνησης που παρέχει η εταιρία, μα "λόγω πεποίθησης" όπως εξηγεί η δήλωση του συλλόγου. Κατά τη διάρκεια της διαμαρτυρίας παραδόθηκαν σχετικά ενημερωτικά έντυπα στους διερχόμενους οδηγούς με τα οποία τους "καλούσαν ευγενικά και φυσικά πάντα προαιρετικά να συμμετέχουν ενεργά στην διαμαρτυρία που λάμβανε παράλληλα δράση".

Περνώντας κανονικά τα πρώτα διόδια της Ελευσίνας και φτάνοντας στα δεύτερα στο Ζευγολατιό, οι μοτοσυκλετιστές συγκεντρώθηκαν κατά σειρά στο ταμείο με τη μικρότερη ουρά ώστε να μην προκαλέσουν

"Ινστιτούτο Πάνος Μυλωνάς"

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη & Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων "Πάνος Μυλωνάς"», www.ioas.gr, συστάθηκε στις 12 Μαΐου 2005. Αποτελεί μη κερδοσκοπικό Οργανισμό με ιδρυτικά μέλη του Πανεπιστημιακά Ιδρύματα και φορείς του επιχειρηματικού κλάδου.

Κύριος σκοπός του Ινστιτούτου είναι η υποστήριξη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τη μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση στοχεύοντας κατ' εξοχήν στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών και των αρμόδιων φορέων σε θέματα ενημέρωσης και προάσπισης της οδικής ασφάλειας αλλά και η παραπέρα ενίσχυση, ενδυνάμωση και στήριξη της πολιτείας στην ανάληψη και τήρηση ουσιαστικών μέτρων και πολιτικών στη χώρα μας σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής, οδικής ασφάλειας και μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, αποτελούν βασικούς στόχους του Ινστιτούτου.

Δήλωση άρνησης πληρωμής διοδίων

Διερχόμενος με το υπ' αριθμόν _____ όχημα, αρνούμαι να καταβάλλω το αντίτιμο διέλευσης για τους παρακάτω αναφερόμενους λόγους:

1. Ο οδικός άξονας (Κορίνθου-Πατρών) δεν πληροί τους στοιχειώδους όρους ασφαλείας που ήδη έχουν θεσπιστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Οδηγία 1999/62/ΕΚ, 31999L0062. Αρθρο 7, παράγραφος 2α: Διόδια και τέλη χρήσης επιβάλλονται μόνο στους χρήστες αυτοκινητοδρόμων ή άλλων οδών με περισσότερες από μια λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, όταν οι οδοί αυτές έχουν χαρακτηριστικά ανάλογα προς τα χαρακτηριστικά των αυτοκινητοδρόμων καθώς και στους χρήστες γεφυρών, σηράγγων και ορεινών διαβάσεων).

2. Το αξιούμενο και προεισπραττόμενο αντίτιμο διοδίων εκ μέρους της εταιρείας διαχείρισης δεν αντισταθμίζεται με καμία απολύτως προσφερόμενη παροχή ή υπηρεσία, αλλά αντιθέτως καθιστά ακόμη δυσχερέστερη και περισσότερο επικίνδυνη την διέλευση των οχημάτων λόγω εκτέλεσης των νέων έργων κατασκευής σε όλο το μήκος του εν λόγω οδικού δικτύου. Ήδη, τα τελευταία 25 έτη, έχουν καταβληθεί από τους οδηγούς τεράστια ποσά που δεν χρησιμοποιήθηκαν για την βελτίωση ή ανακατασκευή του εν λόγω οδικού δικτύου.

3. Είναι αδιανόητη η συμμετοχή των οδηγών στην συγχρηματοδότηση ενός έργου (πριν το πέρας του έργου) χωρίς την συμμετοχή τους στα κέρδη μετά την ολοκλήρωσή του, καθώς σε αυτή την περίπτωση (μετά το πέρας του έργου) οι οδηγοί θα κληθούν πάλι να καταβάλλουν (νόμιμα και δικαιολογημένα πλέον) το αντίτιμο διοδίων στην εταιρεία εκμετάλλευσης του έργου.

4. Είναι άκρως παράλογη η αξίωση καταβολής διοδίων σε ένα εθνικό δίκτυο στο οποίο υπάρχει πινακίδα που στην ουσία σε προειδοποιεί επισήμως ότι στα επόμενα 2 ή 3 χιλιόμετρα υπάρχει σημαντική πιθανότητα να χαθεί η ζωή σου ή και η ζωή των μελών της οικογενείας σου με την επισήμανση ότι έχουν χαθεί άλλες ζωές.

5. Δεν αιτιολογείται η καταβολή διοδίων σε οδικό δίκτυο στο οποίο ο οδηγός εξαναγκάζεται παρά την θέληση του να μην τηρεί τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Παράδειγμα: Οδηγός κινούμενος στην μοναδική υπάρχουσα λωρίδα κυκλοφορίας ανά ρεύμα δεν μπορεί να τηρήσει τα όρια ταχύτητας λόγω της πίεσης που ασκείται από τους «παράνομα» ταχύτερα κινούμενους όπισθεν οδηγούς με συνέπεια να αναγκάζεται να κινείται δεξιά στην λωρίδα έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.) σχεδόν σε όλο το εν λόγω οδικό δίκτυο παρανόμως, και κάτω από την ανοχή της τροχαίας. (Αρθρο 29, 9 ΚΟΚ. Η λωρίδα έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.) προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για την κίνηση οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων συντήρησης των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών ή των εταιρειών που, κατά παραχώρηση από το Δημόσιο, λειτουργούν, συντηρούν και εκμεταλλεύονται αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας, για την αντιμετώπιση έκτακτων γεγονότων, περιστατικών ή άλλων αναγκών. Οποιαδήποτε άλλη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης, εξαιρουμένων των περιπτώσεων της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, απαγορεύεται).

Ο Δηλών

πρόβλημα στα υπόλοιπα οχήματα ενώ μετά την υπόδειξη του ταμία στάθμευσαν στην άκρη του δρόμου ώστε να μην εμποδίζεται η κυκλοφορία μέχρι να λάβουν γνώση οι υπεύθυνοι και να παραδοθούν οι δηλώσεις. Ταυτόχρονα ειδοποιήθηκε από την εταιρεία διαχείρισης του δικτύου και η αστυνομία, κάτι που αφενός ήταν ίσως αναγκαίο κατά το τυπικό για μία μαζική διαμαρτυρία, ακόμα κι αν αυτή ήταν φανερά εντός ελέγχου, αφετέρου ήταν αναγκαία προκειμένου να υπάρξει τεκμηρίωση των γεγονότων, όπως μας δήλωσε ο δικηγόρος του Ανέμου κ. Θοδωρής Ραχιώτης πριν ξεκινήσουμε. Οι άνθρωποι της τροχαίας, αφού έφτασαν και πληροφορήθηκαν τόσο από την εταιρεία όσο και από τους εκπροσώπους του Ανέμου για τις λεπτομέρειες και τη φιλοσοφία της κίνησης, αρκέστηκαν σε συστάσεις περί παρακώλυσης της κυκλοφορίας, αποδεχόμενοι βέβαια το γεγονός ότι κάτι τέτοιο δεν είχε καν συμβεί.

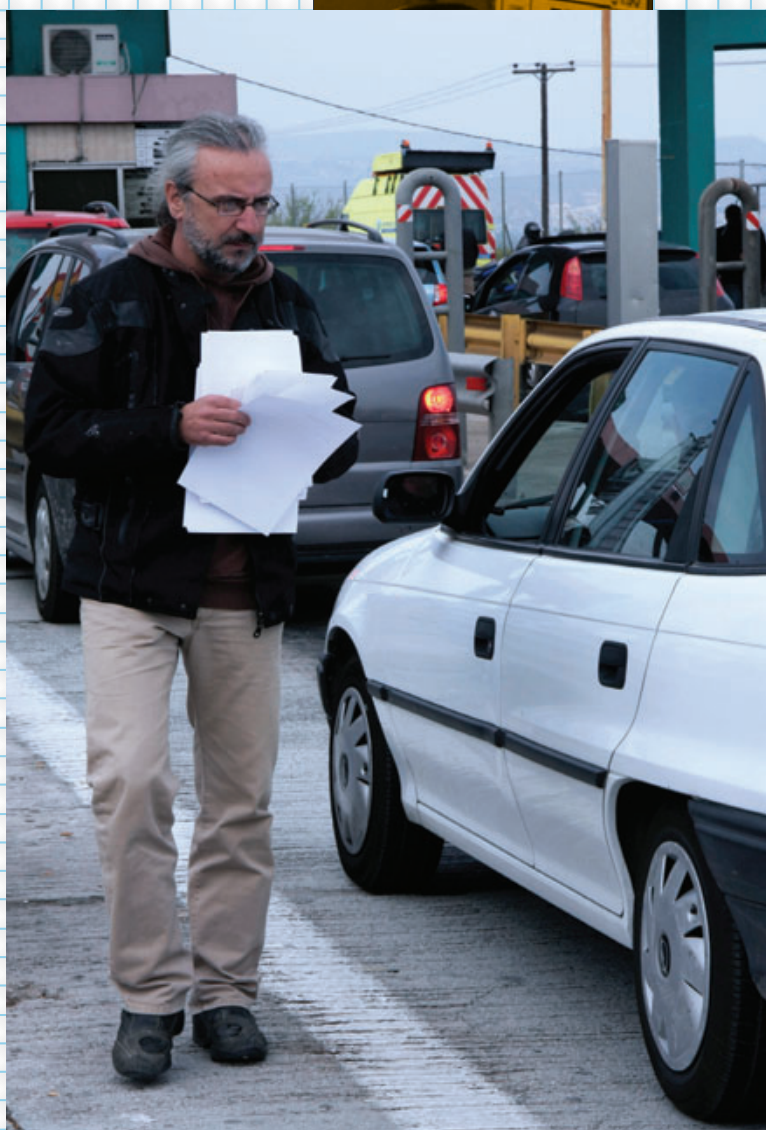
Οι μοτοσυκλετιστές παρέδιδαν στο ταμείο τις υπογεγραμμένες με τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων τους δηλώσεις διαμαρτυρίας, τις οποίες οι υπεύθυνοι της εταιρείας αποδέχτηκαν με την αναμενόμενη δυσαρέσκεια.

Ταυτόχρονα, μέλη του συλλόγου εξηγούσαν στους οδηγούς που περίμεναν στις ούτως ή άλλως δημιουργημένες ουρές σχετικά με τον σκοπό της εναντίωσης, ενώ αν επιθυμούσαν τους προμήθευαν με τις σχετικές δηλώσεις που θα παρέδιδαν στο ταμείο εξηγώντας τους τα νόμιμα δικαιώματά τους απέναντι στην ιδιωτική εταιρεία. Οι δηλώσεις φυσικά δεν περιείχαν προσωπικά στοιχεία για όσους δεν ήθελαν να τα αποκαλύψουν, καθώς τέτοιες προσωπικές πληροφορίες έχει δικαίωμα να ζητήσει αποκλειστικά και μόνο η αστυνομία.

Η διαμαρτυρία έληξε ειρηνικά όπως ακριβώς είχε σχεδιαστεί. Ο δε δικηγόρος του Ανέμου χρειάστηκε να παρέμβει μόνο μία φορά σε σύσταση των οργάνων περί παράνομης προτροπής των υπόλοιπων οδηγών να μην εκπληρώσουν το καθήκον τους καταβάλλοντας το κόμιστρο, υπενθυμίζοντας τη συνταγματική κατοχύρωση της ελευθερίας του λόγου. Αντίστοιχα ήρεμα έληξε και η διαμαρτυρία στα διόδια Πατρών όπως πληροφορηθήκαμε κατά την επιστροφή.

Όπως δήλωσε ο πρόεδρος του Ανέμου Δημήτρης Σπανός, "ελπίδα του συλλόγου παραμένει ότι κάποια στιγμή θα ευαισθητοποιηθούν οι υπεύθυνοι και θα εκπληρωθεί ο στόχος, που δεν είναι η μείωση ή κατάργηση του κόμιστρου των διοδίων, αλλά η δημιουργία ενός ασφαλούς οδικού δικτύου που θα αξίζει το κόστος του και θα ταξιδεύει τον οδηγό χωρίς να κινδυνεύει να χαθεί από τα αγαπημένα του πρόσωπα".

Για την ιστορία αναφέρουμε ότι ήδη έχουν κατατεθεί από τρίτους αγωγές κατά του ελληνικού Δημοσίου και η Δικαιοσύνη θα κληθεί σύντομα να επιλύσει το επίμαχο θέμα. Με αυτές τις αγωγές και οι πολίτες πλέον ζητούν την επιστροφή του αντιτίμου που έχουν καταβάλει για τη διέλευση από την εθνική οδό Αθηνών-Πατρών και αποζημίωση από τα αρμόδια υπουργεία.



Ρεπορτάζ...

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

YOUR HEART IS RACING

0-100km σε 5,7''

Σε μαγεύει, σε εκπλήσσει, σε αναστατώνει.
Με το απαράμιλλο, μοναδικό του στιλ, το GP800 είναι το πιο σπορ και πρωτοποριακό σκούτερ που σχεδίασε ποτέ η GILERA.
Το μοναδικό μοντέλο με δικύλινδρο κινητήρα 850 κυβικών που δίνει ισχύ 75cv, και με απίστευτη επιτάχυνση από 0 - 100 χλμ σε λιγότερο από 6 δευτερόλεπτα.
Το GP800 δεν φοβάται ούτε τις στροφές, ούτε τις συγκρίσεις.
Ανακάλυψέ το στο δίκτυο της PIAGGIO, γιορτάζοντας τα 100 χρόνια της GILERA.

PIAGGIO HELLAS A.E., ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 7572100, FAX: 210 7572185
e-mail: piaggiohellas@gr.piaggio.com - www.gr.gilera.com

Νέο Beverly Tourer 300

Το απόλυτο ιταλικό στυλ με 4.101€

TBWA\ATHENS\ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

Η PIAGGIO ΣΥΝΙΣΤΑ

Agip

Βάλτο καλό στο λεωφορείο σου

Απόλυτη κομψότητα. Σχεδίαση που ξεχωρίζει. Επιδόσεις.

Απόλυτα κομψό με νέο ισχυρό κινητήρα 300cc.
Σπορ επιδόσεις και καλύτερη οδική συμπεριφορά.
Δικό σου, τώρα, σε ένα από τα σημεία πώλησης Piaggio.

PIAGGIO HELLAS A.E., ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 7572100, FAX: 210 7572185
e-mail: piaggiohellas@gr.piaggio.com - www.gr.piaggio.com

PIAGGIO®
LIBERI TUTTI

first rides

Τα κλειδιά που καβατζώσαμε τον περασμένο μήνα ξεκινούν από το ήλιό του Harley-Davidson XR1200 και φτάνουν ως το high tech του BMW K1300GT. Και δεν είναι τα μόνα...

BMW K1300GT

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

Αδηφαγία

Είναι να μη μπεις στο πετσί του ρόλου. Καβαλάς ένα supersport, θες να πας Σέρρες. Βρίσκεσαι με ένα γερμανικό διαστημόπλοιο ανάμεσα στα πόδια, θες να γυρίσεις τον πλανήτη. Άντε τώρα να το κρατήσεις περιορισμένο σε μια τόση δα μικρή χώρα...

Κάποτε η μεγάλη αμερικανική σχολή δίδασκε πως για περισσότερη δύναμη υπήρχε ένας και μόνο τρόπος: περισσότερα κυβικά. Το δόγμα 'bigger is better' γράφτηκε σε γρανίτη και πέρασε στην ιστορία –μάλιστα οι αμερικανοί ακόμη δεν έχουν ξεκολλήσει. Στην πορεία ήρθε η ιαπωνική τεχνολογία, η δύναμη βγαίνει ανεβάζοντας ψηλότερα το όριο περιστροφής.

Αυτά στις αγνές παρθένες εποχές προ οικονομικών κρίσεων και περιβαλλοντικής υπερευαισθησίας. Τώρα οι οδηγίες εκπομπών καυσαερίων επιβάλλουν την επιστροφή των κυβικών. Όποτε περνάμε στην επόμενη δέσμη Euro-προδιαγραφών οι απαιτήσεις είναι τόσες που αρκετοί κινητήρες αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα αν θέλουν να διατηρήσουν το αριθμητικό κύρος τους – εκτός αν μεγαλώσουν σε χωρητικότητα. Αν μη τι άλλο, υπάρχει πλέον η ηλεκτρονική διαχείριση που θα τους συμμορφώσει με τις ασφυκτικές νόρμες.

Στην περίπτωση της BMW η χωρητικότητα ουδέποτε απετέλεσε σημείο ιδιαίτερου προβληματισμού, από το 'μεσαίο' K75 και το 'μεγάλο' K100 ως το τέλος του κινητήρα με τους τέσσερις οριζόντιους κυλίνδρους και το στρόφαλο στο διαμήκη άξονα με το K1200LT. Η διαδοχή έγινε με έναν πολύ συμβατικότερο τετρακύλινδρο, 'ιαπωνικής' γεωμετρίας. Ωστόσο η βασική διαφορά δε φαίνεται με το μάτι, εστιάζεται σε μια έντονη αλλαγή χαρακτήρα. Οι παλιοί K ήταν παιδιά μιας 'αυτοκινητάδικης' λογικής υποτετράγωνων διαστάσεων –διαδρομή μεγαλύτερη από τη διάμετρο του πιστονιού. Η νέα οικογένεια K δεν άλλαξε μόνο τον προσανατολισμό των κυλίνδρων και του στροφάλου, άλλαξε και νοοτροπία. Ο νέος τετρακύλινδρος σε σειρά στροφάρει αβίαστα, αποδίδει ψηλά τη μέγιστη ιπποδύναμή του και –ατυχώς για κάποιους– μοιάζει πολύ με τον ανταγωνισμό του.

Ήρθε σε αυτή τη ζωή με 1,200cc, για να μεγαλώσει φέτος με άλλα 100. K1300GT, η τουριστάδικη εκδοχή –ή, σωστότερα, 'υπερτουριστάδικη'. Διότι με 160 άλογα και 13 κιλά ροπής από 1,300 τετρακύλινδρα κυβικά παρέα με εξοπλισμό υπερωκεάνιου προφανώς και μυρίζει αδηφάγα κατανάλωση χιλιομέτρων.

Ο άβρεχτος

Λίγα άλλαξαν στη μοτοσυκλέτα κατά τη διαδικασία αυτή της ανανέωσης. Οι σημαντικότερες διαφορές εντοπίζονται στις αναβαθμισμένες εκδόσεις των ηλεκτρονικών, είτε αναφερόμαστε στη φρέσκια κεντρική διαχείριση ή στα έξτρα περιφερειακά, όπως η δεύτερης γενιάς ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ανάρτηση ESA. Μερικοί επιπλέον ίπποι προστέθηκαν στον ούτως ή άλλως εντυπωσιακό απολογισμό και η 'φορτηγίσια' ροπή των 13 ονομαστικών kg.m έρχεται να δέσει το όλο γλυκό.

Έκπληξη νούμερο ένα. Μόλις καθίσεις στη σέλα του K1300GT ξεχνάς αυτόν τον εκφοβιστικό όγκο που έβλεπες απ' έξω. Όχι, δεν είναι ούτε οφθαλμαπάτη ούτε κάποιο μεταφυσικό μαγικό κόλπο, το σχεδόν ένα μέτρο πλάτους είναι εκεί, αλλά είναι τόσο εργονομική η θέση οδήγησης που τίποτε δε σου φαίνεται περίεργο. Μετά εκκινείς τον κινητήρα, κουμπώνεις πρώτη και…

Έκπληξη νούμερο δύο. Πανεύκολο! Δε χρειάζεται και πολλή σκέψη για να καταλάβεις πως η ροπή είναι αρκετή για να ξεχειλίσει όλο το εύρος λειτουργίας και να περισσέψει

"να περιμένεις
αργές αντιδράσεις,
αυτό που θα αποκαλούσα
«αρχοντικό στρίψιμο»"

και λίγη για 'αλατοπίπερο'. Ξεχνάμε εντελώς οτιδήποτε μπορεί να έχει να κάνει με σκορτσαρίσματα, απορούμε γιατί να υπάρχει συμπλέκτης και κιβώτιο και απλά αφήνουμε το θηρίο να ρολάρει λες και είναι ηλεκτρικό. Απαλά, μεταξένια και φιλήσυχα ο μεγάλος τετρακύλινδρος έχει καβατζάρει από πολύ νωρίς στο στροφόμετρο νούμερα που για πολλές μοτοσυκλέτες αποτελούν μόνο οπτασίες. Έχει τόση ροπή από τις 2,000 στροφές που δεν αντιλαμβάνεσαι αν κατά λάθος πας να ξεκινήσεις με δευτέρα… Φτάνει από την αρχή σε ένα υψηλό οροπέδιο και μένει εκεί, αφήνοντας τη γραμμική κλιμάκωση της ιπποδύναμης για να κάνει τη διαφορά. Οποιαδήποτε σχέση στο κιβώτιο σηκώνει άνοιγμα άνευ συμπλέκτη από το ρελαντί, ακόμη κι αν έχεις έκτη θα επιταχύνει με ένα νυσταγμένο δισταγμό –πάντως θα ξεκολλήσει...

Αν αρχίσουμε να μιλάμε για ισχύ, ωστόσο, το πράγμα δεν είναι πια παιχνίδι. Καβάλα σε κοντά 300 κιλά και με τόση διαθέσιμη δύναμη, θέλει σύνεση. Πρέπει να παραβλέψεις το πόσο πειθήνιο και φιλικό σου δείχνει, να σκεφτείς πως τα 180 μεταξύ φαναριών έρχονται με μια ανάσα.

Το καλό του να έχεις έναν τόσο μεγάλο και ισχυρό τετρακύλινδρο το βλέπεις από την πρώτη φορά που βρίσκεσαι σε ανοικτό δρόμο. Ταχύτητες ταξιδίου από 160 και πάνω με τη βελόνα μόλις στη μέση του στροφόμετρου σημαίνει άνετη εξαΰλωση χιλιομέτρων και μάλιστα σχετικά οικονομικά. Όταν αυτό γίνεται με 7.5-8 λίτρα καυσίμου ανά 100 χιλιόμετρα, τότε μιλάμε για αυτονομίες που ξεπερνούν την τρακοσάρα με ευκολία. Αν θες πιο γρήγορα, τότε το πληρώνεις. Πόσο πιο γρήγορα; Ας πούμε πως τα 200 είναι μια χαλαρή διαδικασία – αυτό δα του έλειπε– και πως η επιτάχυνση είναι αδιάκοπη ως και τα 250. Κάπου εκεί τελειώνει το παραμύθι, αν και είναι κάτι παραπάνω από εμφανές πως δεν μένει ο τετρακύλινδρος από δύναμη, από οδηγίες μένει. Έτσι τον γρανάζωσαν και τον ρύθμισαν, παρόλο που σε ψήνει πως εύκολα θα έγραφε μερικές δεκάδες ακόμη στο κοντέρ του.

Κανόνι νομιμοφροσύνης

Πανίσχυρες οι τετραπίστονες Brembo. Τα μπράτσα του Duolever μοιάζουν με κανονικό πιρούνι κρυμμένα πίσω από το φέρινγκ

Αυτό το κομψό και αναγνωρίσιμο σηματάκι κοστίζει το κατιτίς παραπάνω του

Η ζελατίνα σηκώνεται ηλεκτρικά με ένα κουμπί, οπουδήποτε και με οποιαδήποτε ταχύτητα. Στην πάνω θέση πρέπει να είσαι γίγαντας για να μη σε καλύψει, ασχημαίνει όμως λίγο τη μοτοσυκλέτα και κόβει μερικά χιλιομετράκια τελικής

Αυτό που δε χρειάζεται πολλά λόγια είναι η αεροδυναμική προστασία. Αρκεί μόνο να πω ένα πράγμα. Μια ολόκληρη μέρα με σταθερή βροχή, όχι δυνατή αλλά ούτε και ψιλή, χωρίς να φορέσω αδιάβροχα και δίχως να βραχώ! Νερό φτάνει μόνο στις μύτες των παπουτσιών και την κορυφή του κράνους. Αν βρέχει πολύ, ό,τι φας σταματημένος στα φανάρια, μα εν κινήσει ούτε στα γάντια δεν έφτανε το νερό. Και μιλώ για κίνηση με 50-60, όχι με πολλά. Προφανώς στο ταξίδι θα καταργείς εντελώς τα αδιάβροχα… Μέχρι και με ανοικτή ζελατίνα στο κράνος κινήθηκα, βρίσκοντας μια θέση πίσω από το πλήρως ανασηκωμένο φέρινγκ όπου το νερό ούτε καν πλησίαζε στο πρόσωπό μου.

Αρχοντιά

Έχοντας απέναντί του ένα σοβαρότατο ανταγωνισμό –FJR, GTR, Paneuropean– το K1300GT δεν οφείλει μόνο να ταξιδεύει άνετα. Πρέπει και να στρίβει, να φρενάρει και έχει και την πλάκα του αν χρειαστεί –με την καλή έννοια φυσικά.

Για μια μοτοσυκλέτα με πολλά κιλά και μακρύ μεταξόνιο, το GT στρίβει μια χαρά. Συγκριτικά με το Telelever, το Duolever εμφανίζει την ίδια αίσθηση 'τσιμέντου', μη-βύθισης, αλλά τουλάχιστον είναι πολύ καλύτερο στον τομέα της αίσθησης. Καταφέρνει δηλαδή να επικοινωνεί κάποιες ζωτικές πληροφορίες στον αναβάτη ώστε αυτός να μη ζει στο σκοτάδι της τυφλής και άνευ όρων εμπιστοσύνης στο μπροστινό του. Σε καμία περίπτωση δεν καταφέρνει να σου μιλήσει το ίδιο εύγλωττα με ένα καλό τηλεσκοπικό πιρούνι, αλλά –όπως συμβαίνει και με το Telelever– μάθε να το δουλεύεις και θα κάνεις παπάδες. Όπερ σημαίνει, εμπιστέψου το κι ας μην το καταλαβαίνεις απόλυτα και αυτό θα σε ανταμείψει με πολλή περισσότερη πρόσφυση στο μπροστινό λάστιχο. Το GT μπορεί να ανταπεξέλθει εξαιρετικά σε επαρχιακό στροφιλίκι και, το βασικότερο, χωρίς σε καμία περίπτωση να γίνει βαρετό ή δυσάρεστο. Το μεταξόνιο είναι πολύ μακρύ και τα κιλά κάμποσα, οπότε να περιμένεις αργές

Το καθιστικό, όλα θερμαινόμενα με χωριστούς διακόπτες για ανεξάρτητους συνεπιβάτες

Κι όμως οι διαστάσεις της μοτοσυκλέτας είναι αρκούντως φυσιολογικές

η καλύτερή του είναι στο ταξίδι, όσο μακρύτερα τόσο καλύτερα

Θυμίζει πολύ αυτοκίνητο, αλλά με τον (έξτρα) υπολογιστή ταξιδίου μόνο πρόγνωση καιρού δε σου λέει

αντιδράσεις, αυτό που θα αποκαλούσα 'αρχοντικό στρίψιμο'. Σημάδεψε, όρμα, ξάπλα και κάτσε κάτω όση ώρα θες, όμως τα πολλά παιχνίδια δεν επιτρέπονται, οι αλλαγές κατεύθυνσης δεν είναι και η απλούστερη διαδικασία.

Φρένα έχεις για τη δικιά σου και άλλες δύο μοτοσυκλέτες, με κάπως φτωχή αίσθηση που περνά μέσα από το Duolever, αλλά περί δύναμης ούτε λόγος. Εδώ το ABS είναι τουλάχιστον πολύτιμο, για να μην πω απαραίτητο.

Θα σταθώ λίγο στην ανάρτηση. Στη βασική έκδοση έχεις προφόρτιση μπρος-πίσω και επαναφορά πίσω. Βασικά πράγματα δηλαδή. Με την ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ανάρτηση, ESA, παίζεις ανάμεσα σε πολλά επίπεδα ανά τριάδες: οι βασικές θέσεις είναι Comfort, Normal και Sport, αλλά επιπλέον μπορείς να ρυθμίζεις και την καθεμία από αυτές για ένα, δύο άτομα και επιπλέον και φορτίο. Το οποίο σημαίνει κάμποσες διαφορετικές θέσεις αποσβέσεων που πραγματικά είναι διακριτές μεταξύ τους σε αίσθηση. Συνολικά πάντως η μοτοσυκλέτα είναι στημένη τουριστικά, οπότε για συνεπές παιχνίδι προσωπικά είχα μονίμως τη σκληρότερη ρύθμιση, δικάβαλο και φορτωμένο δηλαδή, κι ας ήμουν μόνος μου.

Το εντυπωσιακό, δε, είναι πως αποδεικνύεται ικανό να ανταπεξέλθει ακόμη και σε καθημερινή αστική χρήση. Εντάξει δεν είναι η καλύτερή του και στο λέει από την αρχή αλλά, αν το δούμε λίγο πιο ρεαλιστικά, δεν είναι φαρδύτερο από ένα R1200GS ή ένα Varadero με κάγκελα, είναι σαφώς πανεύκολο στον χειρισμό του από το γκάζι και χαμηλότερο. Ξεπερνώντας λιγάκι τις ταμπέλες περί 'τουρισμού', μη μου πείτε πως αυτός ο κινητήρας ταλαιπωρείται περισσότερο από αυτόν ενός Hayabusa στην κίνηση της πόλης… Δεν θα το αγόραζα για καθημερινή χρήση, αλλά το χρησιμοποίησα και έτσι για μερικές μέρες και ειλικρινά δεν προβληματίστηκα και πολύ. Με πήγε παντού χαλαρά και δεν έκανε κιχ. Και στην πόλη, η χαρά του τρομοκράτη με τα παντιλίκια…

Για το τέλος κρατώ το ASC, αντι-σπιν κοινώς, προαιρετικός εξοπλισμός. Σε αντίθεση με το R1200GS, εδώ το σύστημα δεν έχει δύο φάσεις λειτουργίας, κανονική ή εντούρο. Μόνο on και off, ανά πάσα στιγμή από ένα κουμπάκι στο τιμόνι και η δουλειά του είναι απλή: μόλις μετρήσει ένα τροχό να γυρνά σε διαφορετική ταχύτητα από τον άλλο επεμβαίνει στην ανάφλεξη για να το διορθώσει. Το σύστημα δρα σχεδόν ακαριαία και η επέμβασή του είναι τόσο κομψή όσο και η αιτία που την προκάλεσε. Για ένα μικρογλίστρημα μπορεί και να μην το πάρεις καν είδηση, αλλά αν το χουφτώσεις για τα καλά στο φανάρι το γκάζι, τότε η επέμβασή του μοιάζει με τσεκουριά. Σε κάθε περίπτωση, αν σε τρομάζουν τα παντιλίκια με αυτή τη μεγάλη μοτοσυκλέτα, με το ASC ενεργοποιημένο ξέχνα τα. Για την ιστορία πάντως, προσωπικά δεν το χρειάστηκα ούτε καν σε βροχή και το λέω γιατί πολύ απλά ουδέποτε επενέβη από μόνο του, μονάχα όποτε εγώ το προκάλεσα για να δω τι θα κάνει. Αυτό γιατί απλούστατα η μοτοσυκλέτα σου επιτρέπει άψογο έλεγχο με το γκάζι.

Ό,τι πληρώνεις παίρνεις

Φτάσαμε στο ψητό. Η βασική έκδοση κάνει λέει 18,436€ και με όλα τα έξτρα που φορά η συγκεκριμένη της δοκιμής φτάνουμε για τα καλά πάνω από τα 20 χιλιάρικα. Νομίζω πως δίχως όλα τα ηλεκτρονικά έξτρα η τιμή της δείχνει κάπως πιο ακριβή, καθότι η σκέτη μοτοσυκλέτα φαντάζει πολύ κοντά στον ανταγωνισμό της, ο οποίος βρίσκεται στη γειτονιά των 15-16 χιλιάδων. Αν

Πωπός επιβλητικός, συντηρητικός και κλειδοκράτωρ

Περάστε από το γραφείο μου... Είδατε κανονικό διακόπτη φλας η BMW; Έκπληξη!

όμως την εξοπλίσεις με όλα τα σχέδια, τότε με περίπου 2,000 επιπλέον έχεις κάμποσα πράγματα που πραγματικά δουλεύουν και κανένας άλλος δε διαθέτει.

Ασχέτως χρημάτων, το K1300GT είναι ένα μεγάλο sport touring με ικανότητες για κινηθεί ρεαλιστικά παντού και να σε διασκεδάσει, εκτός από το να σε μετακινήσει. Προφανώς η καλύτερή του είναι στο ταξίδι, όσο μακρύτερα τόσο καλύτερα και τουλάχιστον ο αναβάτης θα φτάσει στο προορισμό του ξεκούραστος λες και πετάχτηκε στο περίπτερο. Κυριολεκτώ, δεν υπερβάλλω. Ένα μικρό ψεγάδι δίνω στην άνεση του συνεπιβάτη, όπου στις μεσαίες το υποπλαίσιο αφήνει να περάσει ένας υψίσυχνος συντονισμός που θα μπορούσε λίγο να χαλάσει τη ζαχαρένια του. Πέραν αυτού όμως ειλικρινά δε βρίσκω κάτι το αρνητικό να αναφέρω.

Μένω λοιπόν στη ματαιόδοξη αδηφαγία μου να μαζέψω τον ανταγωνισμό και να στήσω ένα υπερ-συγκριτικό που να διασχίζει μερικές χώρες, έτσι για να γουστάρουμε. Αυτά παθαίνει κανείς με αυτές τις μοτοσυκλέτες. <<

Τιμόνι ρυθμιζόμενο καθ' ύψος, επιτέλους λίγη εργονομία στα μέτρα μας

Ιδανικά αρμονικό σουλούπι για καλή αεροδυναμική, υπερκαλύπτει το σώμα από όλες τις διαστάσεις

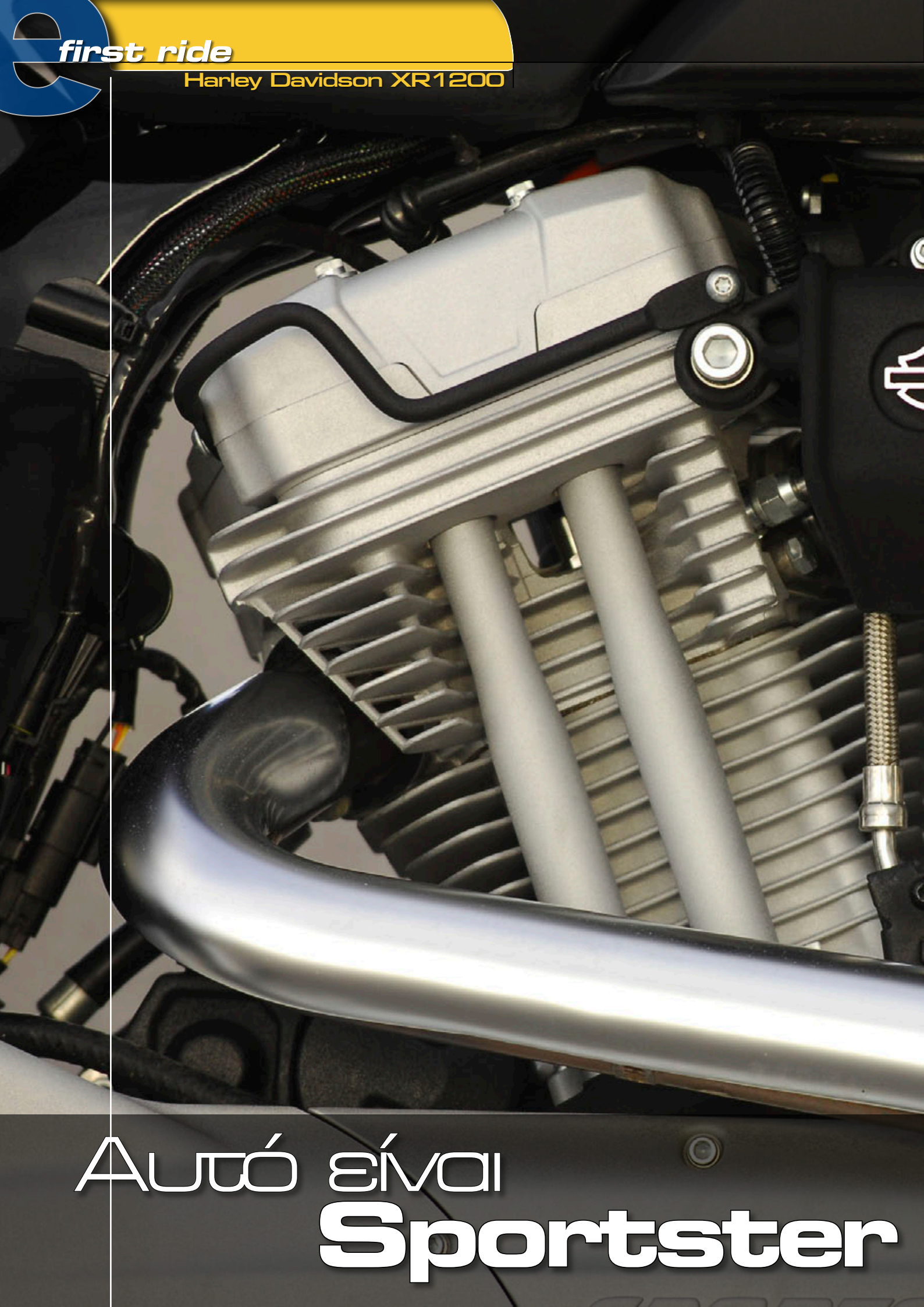
Arai
www.ebike.gr

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,955 mm
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,318 mm
Πλάτος:	965 mm
Ύψος:	1,438 mm
Μεταξόνιο:	1,572 mm
Ύψος σέλας:	820-840 mm
Ρεζερβουάρ:	24 l (4 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	288 kg (πλήρες)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος τετρακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 4βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	80 x 64.3 mm
Χωρητικότητα:	1,293 cc
Σχέση συμπίεσης:	13:1
Ισχύς:	160/9,000 hp/rpm
Ροπή:	13.8/8,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ:	
	BMW Duolever
Διαδρομή/Διάμετρος:	115/- mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου (προαιρετικά ESA)
ΠΙΣΩ:	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	135 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς (προαιρετικά ESA)
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17"
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT020, 120/70-ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm με δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.50 x 17"
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT020, 180/55-ZR17
Φρένο:	Δίσκος 294 mm με δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων

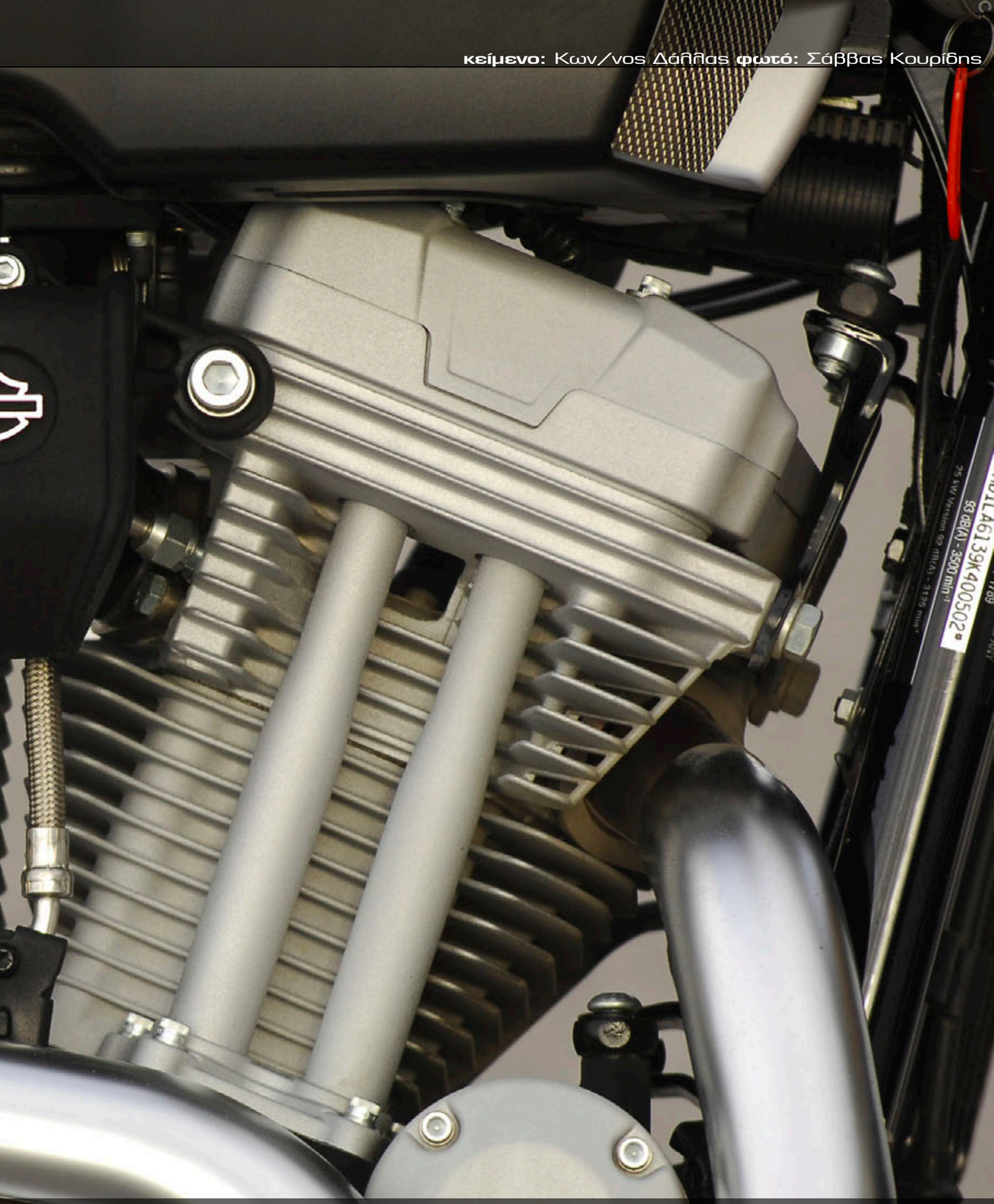
BMW K1300GT
BMW HELLAS A.E.
18,436€

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
Motogenesis A.E.
Μέλος του Δικτύου Επίσημων Εμπόρων Μοτοσικλετών BMW Hellas AE
The Ultimate Riding Machine
Ένα γυμνό έργο τέχνης.
Εκτίθεται κάθε μέρα στη Motogenesis A.E.
Νέα BMW F 800 R.
Χωρίς αμφιβολία, μία από τις πιο ασυγκράτητα δυναμικές, γυμνές μοτοσικλέτες που κυκλοφορούν.
Εκτός από Unstoppable επιδόσεις, η F 800 R έχει και τιμή στην οποία δεν θα μπορείς να αντισταθείς.
Γνώρισέ την από κοντά από τις 9 Μαΐου 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 4102116, 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



Autó eíval Sportster

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης



Ύστερα από 100 και πλέον χρόνια τίγκα στα σίδερα που μετά δυσκολίας μπορούσαν να ακολουθήσουν διαδρομή που περιλαμβάνει ελαφριές καμπές, κάποιος καλός άνθρωπος στη Harley αποφάσισε ότι ήρθε η ώρα να ξεθάψει το XR από το χρονοντούλαπο της ιστορίας και να το βάλει στην παραγωγή, προσφέροντάς μας το πρώτο Harley που παίρνει κλίση μεγαλύτερη από αυτή που του επιτρέπει το stand του

Καλέ, αυτό έχει φρένα!

Και κανονικά, κάπου εδώ έπρεπε να τελείωνε η όποια συγγραφική μου συμβολή και να σήκωνα το τηλέφωνο, ενημερώνοντας έναν εκ των κ.κ. Κάττουλα και Τσαντήλα να έρθουν να παραλάβουν το θεσπέσιο τούτο προϊόν του Milwaukee και να προχωρήσουν σε test ή οτιδήποτε κάνουν κέφι. Γιατί εγώ και η Harley έχουμε πάψει να συνυπάρχουμε χρόνια τώρα στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο - ούτε κάτι μπότες που είχα πάρει μικρός δεν σώζονται σήμερα, είμαι για να μπλέκω με τα κατασκευάσματά τους τώρα που υποτίθεται ότι έχω κατασταλάξει; Παρόλα αυτά, σας πληροφορώ ότι έγινε ακριβώς το αντίθετο - εγώ κάλεσα τον Τσαντήλα και βούτηξα το XR μέσα από τα χέρια του.

Είσαι streetas, ε; Φάνηκε από τον τρόπο που ξεφυλλίζεις νευρικά το pdf. Μη φύγεις από τώρα όμως, μείνε μαζί μου λίγα λεπτά, αξίζει τον κόπο. Η Harley που λες δεν κατασκεύαζε ποτέ κάτι το αξιοπρόσεκτο για εμάς τους "σκυφτούς" - με εξαίρεση τα υβρίδια του Eric Buell, που κρατούσε τα αερόψυκτα μοτέρ και τα φορούσε σε δικής του έμπνευσης πλαίσια, φτιάχνοντας μερικές εξαιρετικά διασκεδαστικές μοτοσυκλέτες. Αυτά όμως δεν ήταν ακριβώς Harley, αν και τώρα πια εξαγοράστηκαν από την HD, οπότε μπορείς πλέον να τα συμπεριλάβεις στη μεγάλη φαμίλια.

Αν ρωτήσεις έναν μοτοσυκλετιστή που έχει σώας τας φρένας -και δεν είναι μέλος του HOG ή των Hell's Angels- ποιες μοτοσυκλέτες του έρχονται στο μυαλό όταν ακούει το όνομα της Harley Davidson, αυτός το πιο πιθανό είναι να ξεστομίσει κάνα Sportster, Electra Glide, Fat Boy, άντε να ξέρει και το V-Rod. Το XR το χίλια το θυμάμαι άραγε κανείς; Και έστω ότι το θυμάται, τι πιθανότητες έχει να έχει δει ένα από κοντά; Μάλλον καμία, θα έλεγα, αφού δεν κυκλοφόρησε ποτέ στην Ευρώπη.

Αυτό που λέτε ήταν η race replica του XR750, του διάσημου αγωνιστικού που είχε ντροπιάσει τον ανταγωνισμό στο πολύ δημοφιλές στις Η.Π.Α. Flat Track. Έβγαζε 70 άλογα, φορούσε τις κεφαλές του αγωνιστικού και είχε τις εξαγωγές των κυλίνδρων μπροστά, οδηγώντας τις εξατμίσεις στην αριστερή πλευρά. Ήταν βέβαια κομματάκι ακριβό και οι Αμερικάνοι δεν το προτιμούσαν από τα άλλα Sportster, οπότε η παραγωγή του σταμάτησε μόλις ένα χρόνο μετά την επίσημη παρουσίασή του.

...η Harley δεν κατασκεύαζε
ποτέ κάτι το αξιοπρόσεκτο
για εμάς τους "σκυφτούς"...
HARLEY-DAVIDSON
SPORTSTER

Πέρυσι, η Harley έκρινε ότι το κοινό είναι πια έτοιμο για ένα τόσο ακραίο -με τα δεδομένα των μοτοσυκλετών της, έτσι;-, Harley, και επέστρεψε με το εικονιζόμενο XR1200 - και μόνο στην Ευρωπαϊκή αγορά στην αρχή, αν και οι dealers των Ηνωμένων Πολιτειών γκρίνιαξαν πολύ και έπεισαν το εργοστάσιο να το διαθέσει και εκεί με ένα χρόνο καθυστέρηση.
Αυτή τη φορά, οι αλλαγές στον κινητήρα δεν είναι τόσο αισθητές - εκτός ίσως από το φιλτροκούτι που βρίσκεται σε φυσιολογική θέση για μοτοσυκλέτα, δηλαδή κάτω από το ρεζερβουάρ. Ωστόσο, και μόνο η προσθήκη αναρτήσεων που δουλεύουν και φρένων που δαγκώνουν αρκεί για να μεταμορφώσει το Sportster από όχημα χαλαρής βόλτας σε κάτι μεγάλο, βαρύ και αργό που όμως έχει περισσότερη πλάκα απ' ότι μπορεί κανείς να φανταστεί.

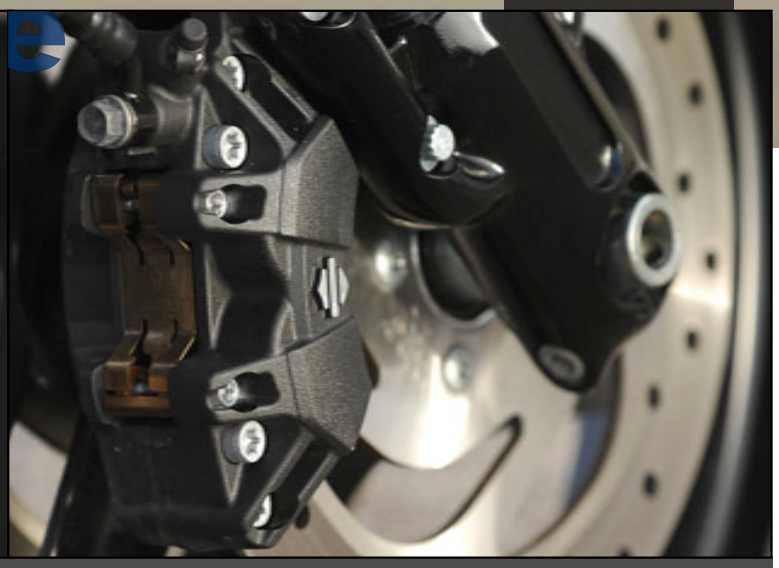
90 ίπποι και 260 κιλά;

Εντάξει, οι προδιαγραφές δεν είναι οι καλύτερες δυνατές - και όποιος θα περίμενε από ένα Harley να βάζει φωτιά στην άσφαλτο, μάλλον θα χρειαστεί να περιμένει αρκετά χρονάκια ακόμα. Παρόλα αυτά, ο τρόπος που αποδίδονται αυτοί οι 90 ίπποι είναι τόσο ιδιαίτερος και ταιριαστός στη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα που δύσκολα μπορείς να την φανταστείς με κάποιον άλλο, πιο δυνατό και ζωηρό κινητήρα. Ας το πιάσουμε όμως από την αρχή. Από Harley ξέρεις; Αν ναι, τότε μπορείς να φανταστείς πως είναι ένα τέτοιο σταματημένο και να δουλεύει στο ρελαντί. Ήχος και εικόνα από άλλη εποχή, παρόλο τον ψεκασμό, τους καταλύτες και την Euro3. Αργόστροφο, βαριεστημένο ρελαντί, σε σημείο που ορκίζεσαι ότι μπορείς να μετρήσεις μια προς μια τις πιστονιές. Έντονος κραδασμός στο παραμικρό άνοιγμα του γκαζιού που θα αναγκάσει τον κινητήρα να ανεβάσει έστω και λίγες στροφές παραπάνω, και ο χαρακτηριστικός ήχος των Harley, θαμμένος κάπου πίσω από διαφράγματα και καταλύτες. Επιλέγοντας πρώτη στο κιβώτιο με την έντονη ασάφεια λόγω μεγάλου μοχλικού -υποθέτω-, αρχίζεις να συνειδητοποιείς με τι ακριβώς έχεις να κάνεις. Φαντάσου πόσο διαφορετικό δρασκελισμό έχουν δύο τύποι που τρέχουν δίπλα-δίπλα με την ίδια ταχύτητα, όπου ο ένας

Το φιλτροκούτι μετακόμισε κάτω από το ρεζερβουάρ για να μην το χτυπάτε με το δεξί σας γόνατο όταν θα στρίβετε στην K5

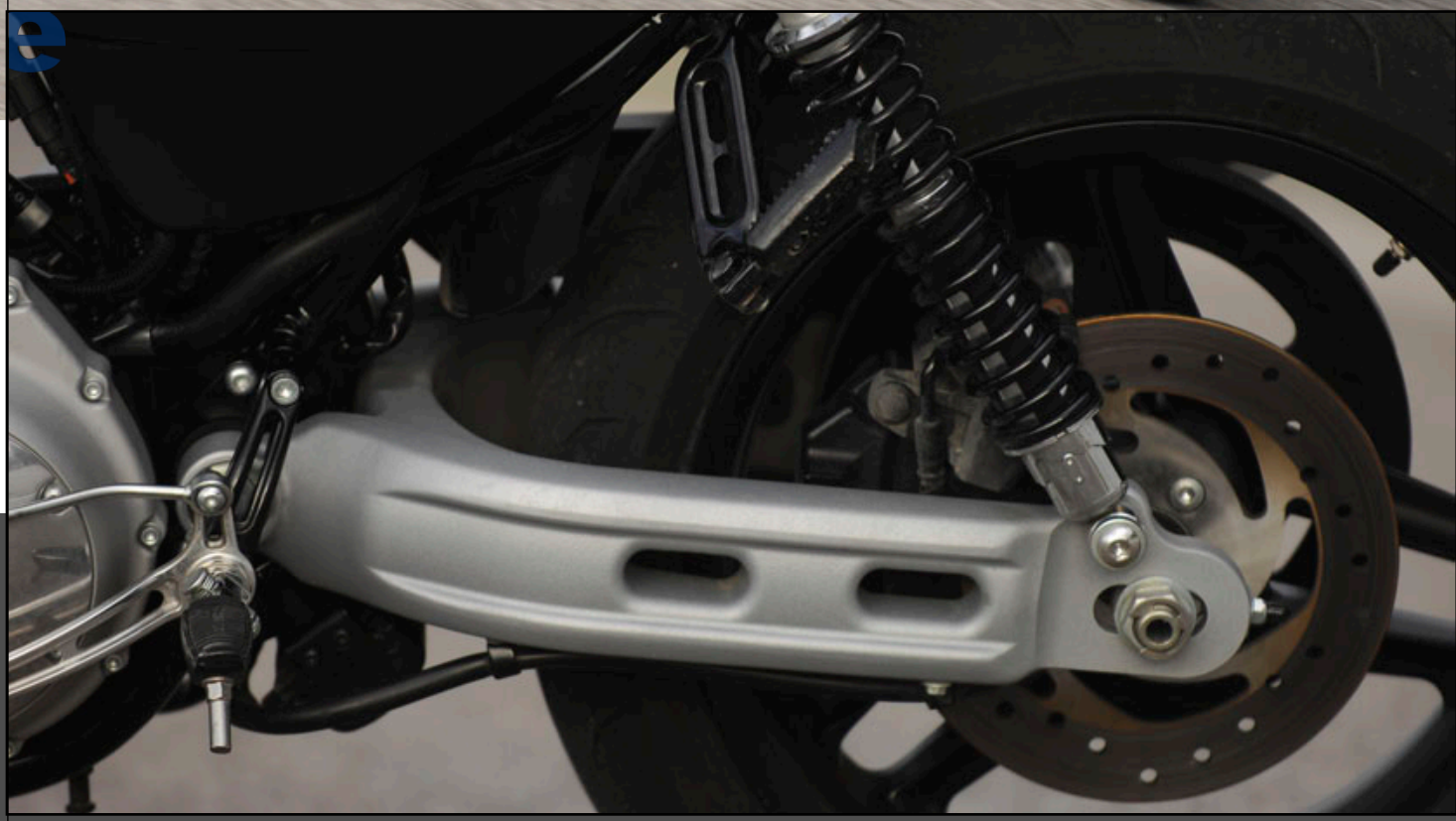
Πιο λιτά από αυτά μάλλον δεν γίνεται. Προσοχή στο λαμπάκι της ρεζέρβας: εκτός του ότι δεν φαίνεται εύκολα, από τη στιγμή που θα ανάψει σας μένουν κάτι λιγότερο από 15 χιλιόμετρα....

Αυτή είναι η τάπα του δοχείου λαδιού. Εγώ πάντως την πρώτη φορά που την είδα, την πέρασα για αυτή της βενζίνης...



Τετραπίστονες δαγκάνες της Nissin και δίσκοι 292mm. Τι άλλο να ζητήσει κανείς από μια Harley; Α ναι, καμιά ρύθμιση στο πιρούνι...

...αν το πετάξεις στη στροφή με φόρα, θα μπει και θα χορέψει...



είναι ενάμισι μέτρο σε ύψος και ο άλλος δύο συν. Ε, το XR είναι ο δύο συν. Αυτό που ακούς, ο ρυθμός δηλαδή που ανεβάζει ο κινητήρας στροφές, δεν συμβαδίζει απόλυτα με αυτό που βλέπεις - τον ρυθμό που επιταχύνεις δηλαδή. Όλα γίνονται με τέτοιο γαλήνιο τρόπο που μετά από μερικές μέρες με το XR, συλλαμβάνεις τον εαυτό σου να κινείται με απίστευτη ταχύτητα μέσα στην κίνηση και να το απολαμβάνει κιόλας! Το XR είναι η απόλυτη διαφήμιση για το σύνολο των κατασκευασμάτων της Harley και του ιδιαίτερου "αέρα" που αποπνέουν, μόνο και μόνο γιατί συμπεριφέρεται σαν κανονική μοτοσυκλέτα όταν έρθει η ώρα να κλείσεις το γκάζι. Αλήθεια τώρα, δεν υπάρχει τίποτε στραβό με τα Harley - απλώς δεν φρενάρουν όπως τα υπόλοιπα και οι αναρτήσεις τους είναι φτιαγμένες για συνθήκες που δεν απαιτούν την ύπαρξή τους. Αυτό το Harley όμως είναι άλλο φρούτο...

Ανεστραμμένο πιρούνι, τετραπίστονες δαγκάνες

Θυμάστε τι έλεγαν παλιά, ότι τα Sportster είναι οι φτωχοί συγγενείς των υπόλοιπων Harley, καθώς και μικρά είναι και πολύ "ευρωπαϊκά" για τα γούστα ενός σκληροπυρηνικού Χαρλεά; Ε, που να δείτε τι θα σέρνει στο XR ο τύπος μόλις το δει από κοντά. Με εξαίρεση το πλαίσιο, τον κινητήρα και τα λοιπά διακοσμητικά (φώτα, ρεζερβουάρ, φτερά κ.α.), τα υπόλοιπα εξαρτήματα του XR μυρίζουν πολύ Ευρώπη. Ανεστραμμένο 43άρι της Showa, τετραπίστονες Nissin με δίσκους σοβαρού μεγέθους (αλλά όχι floating) και αλουμινένιο ψαλίδι εντελώς αταίριαστο με ό,τι μας έχει δείξει η Harley τα τελευταία 100 χρόνια. Αυτό μάλιστα, είναι μια σοβαρή προσπάθεια να πειστεί ο Ευρωπαίος και να δοκιμάσει. Στην Ισπανία και την Μ. Βρετανία μάλιστα, τρέχει ήδη ενιαίο πρωτάθλημα με XR1200, σαν συνοδευτικός αγώνας στα εθνικά τους πρωταθλήματα.

Στο ζουμί τώρα. Ναι, όσο κι αν σου κάνει εντύπωση, αυτό το Harley μπορεί να κρατηθεί κοντά στα Supersport, ακόμα και στο περιβάλλον μιας πίστας. Δεν βρίσκει εύκολα κάτω, όντας ικανό να πάρει σεβαστές κλίσεις, ενώ μέσα στη στροφή χαρακτηρίζεται από μια σταθερότητα που συνήθως συνοδεύει όλες τις βαριές κατασκευές. Εντάξει, δεν μπορεί να παίρνει κλίση και να αλλάζει γραμμή με τον τρόπο που το κάνει ένα Supersport, αλλά αν είσαι

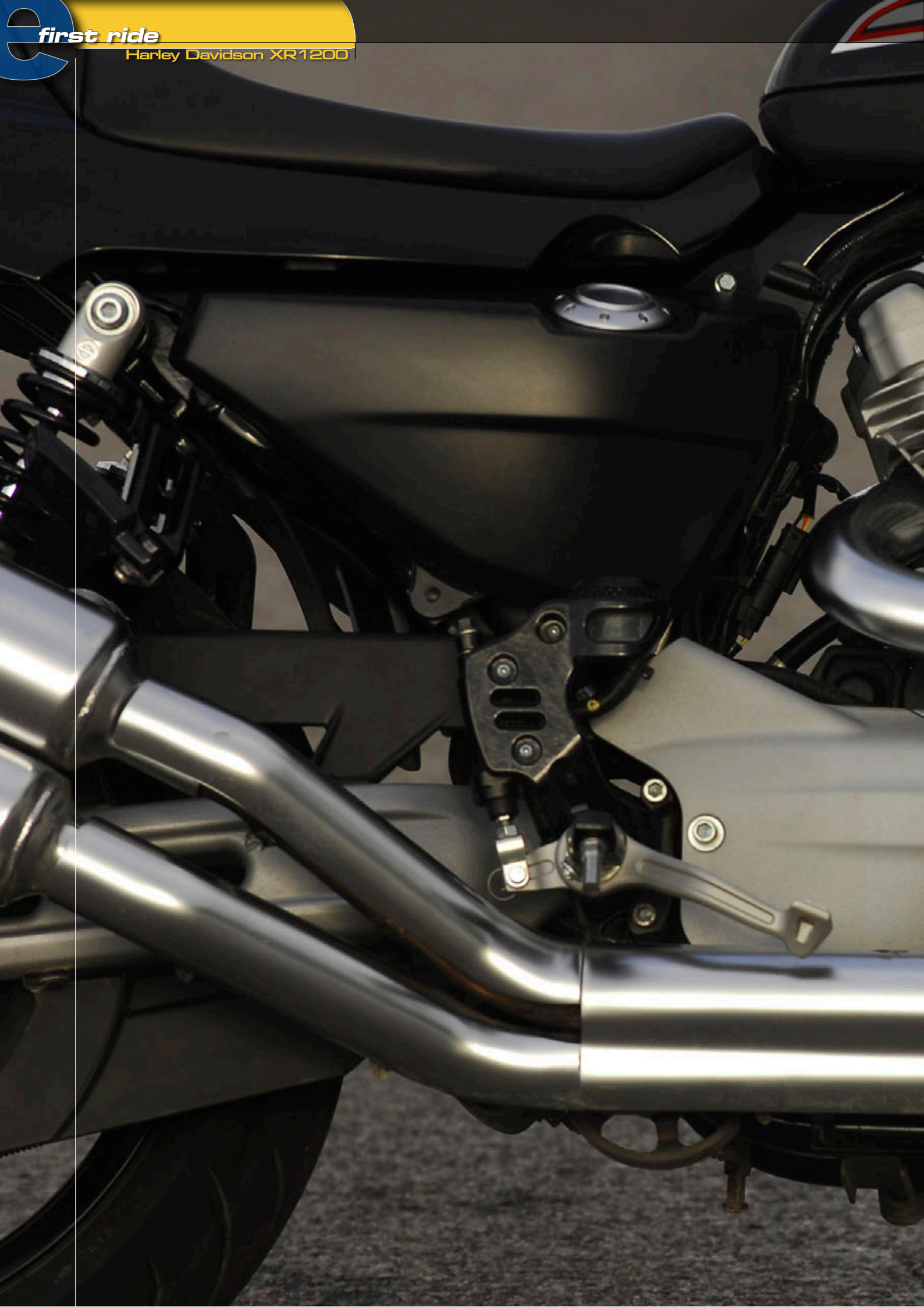
αποφασισμένος και το πετάξεις στη στροφή με φόρα, θα μπει και θα χορέψει - και το καλύτερο; Στο τέλος θα νιώθεις πολύ πιο γεμάτος που το κατάφερες με μια τέτοια μοτοσυκλέτα! Τα φρένα του φτάνουν και περισσεύουν ακόμα και για τα μπόλικα κιλά του, αλλά δεν τα πίεσα τόσο που να μπορώ να μιλήσω και για τη διάρκειά τους. Οι αναρτήσεις είναι απίστευτα καλές για Harley, αλλά το μπροστινό θα μπορούσε να είναι ακόμα καλύτερο με πιο αργές αποσβέσεις. Τα διπλά αμορτισέρ ρυθμίζονται μόνο ως προς την προφόρτιση, και οι κοντές διαδρομές έχουν ένα αντίκτυπο στις κοφτές ανωμαλίες. Υπό φυσιολογικές συνθήκες όμως, δύσκολα θα ζητήσεις κάτι περισσότερο από αυτό. Για μια σβέλτη βόλτα σε επαρχιακό, φτάνουν και περισσεύουν. Για το κάτι παραπάνω, υπάρχουν ήδη επιλογές σε after market αμορτισέρ - πράγμα που δείχνει ότι υπάρχουν και άλλοι εκτός από εμάς και την Harley που έχουν πάρει το XR στα σοβαρά...

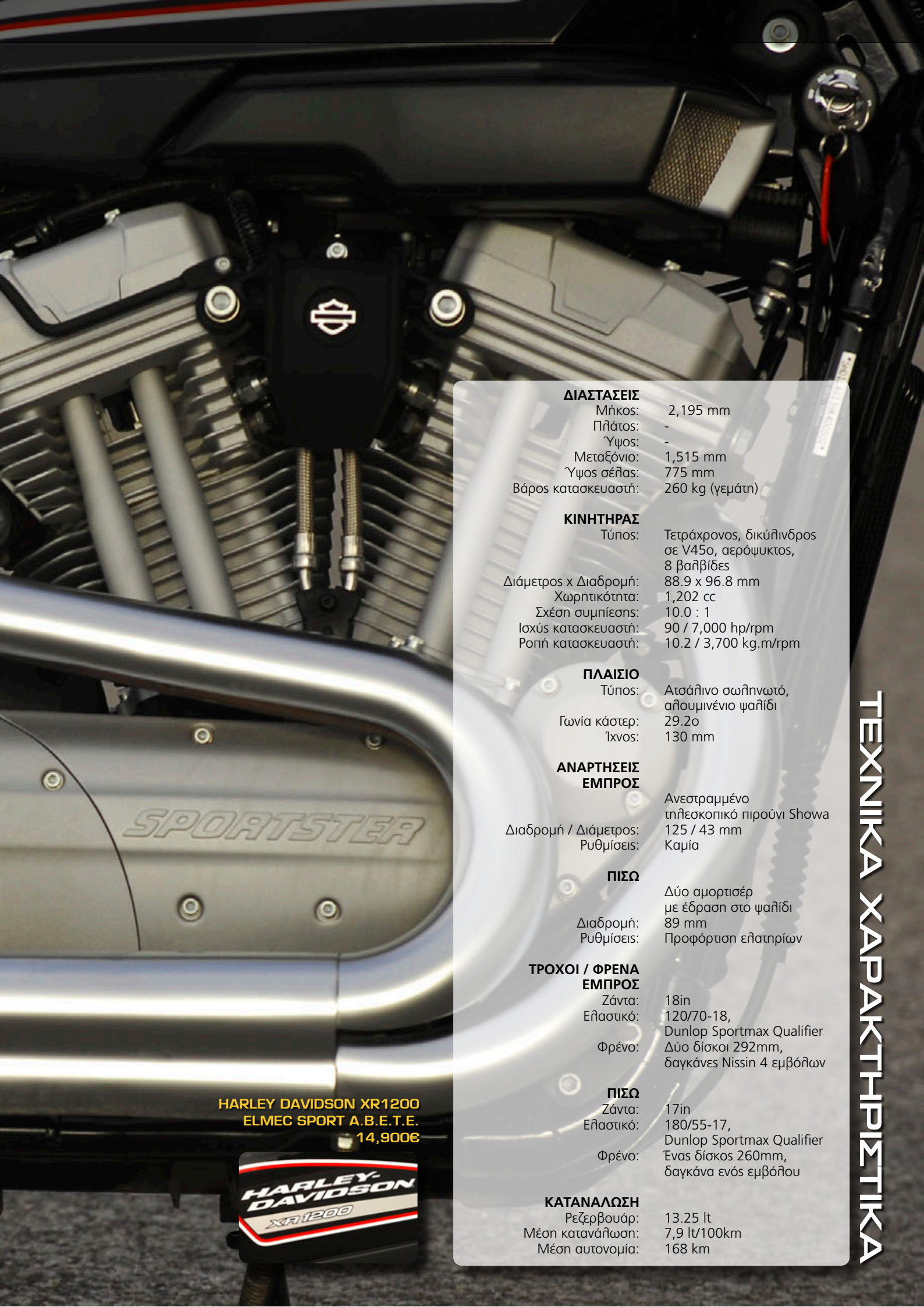
Και πόσο είπες ότι κάνει;

Ναι, είναι ακριβό - παίρνεις Supersport αξιώσεων με αυτά τα λεφτά ή γυμνό με τη διπλάσια σχεδόν δύναμη και πολλαπλάσια καλύτερη οδική συμπεριφορά. Παίρνεις όμως και το μοναδικό Harley που μπορεί και τα βάζει με τα σύγχρονα Streetfighter χωρίς να ντρέπεται - και αυτό και μόνο είναι για κάποιους αρκετό. Εξάλλου, μην ξεχνάτε ότι διανύουμε την εποχή που αν θέλεις να ξεχωρίσεις, πρέπει να κάνεις κάτι πολύ τραβηγμένο - όπως το να σκάσεις σε trackday στις Σέρρες καβάλα σε ένα XR1200, για παράδειγμα. Και, αν μη τι άλλο, η Harley πάντα ήταν σε θέση να προσφέρει αυτό ακριβώς: τον τρόπο να γίνεις ξεχωριστός. <<

Τώρα που η BMW το γύρισε στους νορμάλ διακόπτες φλας, η Harley είναι η μόνη που επιμένει εναλλακτικά

HARLEY-
DAVIDSON
XR1200
SPORTSTER





ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

HARLEY DAVIDSON XR1200
ELMEC SPORT A.B.E.T.E.
14,900€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,195 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,515 mm
Ύψος σέλας:	775 mm
Βάρος κατασκευαστή:	260 kg (γεμάτη)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, δικύλινδρος σε V45ο, αερόψυκτος, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	88.9 x 96.8 mm
Χωρητικότητα:	1,202 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.0 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	90 / 7,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	10.2 / 3,700 kg.m/rpm
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	29.2ο
Ίχνος:	130 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	125 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ με έδραση στο ψαλίδι
Διαδρομή:	89 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	18in
Ελαστικό:	120/70-18, Dunlop Sportmax Qualifier
Φρένο:	Δύο δίσκοι 292mm, δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17in
Ελαστικό:	180/55-17, Dunlop Sportmax Qualifier
Φρένο:	Ένας δίσκος 260mm, δαγκάνα ενός εμβόλου
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	13.25 lt
Μέση κατανάλωση:	7,9 lt/100km
Μέση αυτονομία:	168 km

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

uvex

Bulgaria - Varna
00359-52-757707

E-TON

BELL HELMETS

Ξάνθη
25410 66366

Καβάλα
2510 221517

Bucharest
+407 22 37084

Κομοτηνή
25310 27373

SPIDI ON TRACK

Θεσσαλονίκη
Factory Shop - Σίνδος, 2310 795 052

gaerne

Σέρρες
23210 23415

FRANK THOMAS

Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89, 2310 946 800

Skopja
+389 70 225293

ACERBIS

Γιαννιτσά
23820 81118

Πτολεμαΐδα
24630 80272

Λάρισα
2410 555232

TAKACHI

Καρδίτσα
24410 41983

e-shop
www.motorshop.gr

KAPPA

Αθήνα
Λ. Συγγρού 226, 210 95 65 525

Αθήνα
Καλλιρόης 43 - 210 92 22 349

MOTAX

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

MOTO MARKET® motorcycle accessories

Ζητήστε τον νέο μας κατάλογο
"WORKBOOK 09"
σε όλα τα **Moto Market**

R&G

Αθήνα
Μηχαλακοπούλου 199,
210 7710149

WRP WORKS RACING PARTS

Αθήνα
DBR - Πεντέλης 108 Β - Μαρούσι,
210 61 31 830

Xpd MOTORSPORT CULTURE BOOTS

Κως
22420 28837

Ρόδος
22410 69000

Puig

MOTOREX Oil of Switzerland

Κύπρος
+357 99 468893

Forma performing boots

Πάτρα
2610 272528

Harris'

Κόρινθος
27410 29702

Σάμος
22730 22505

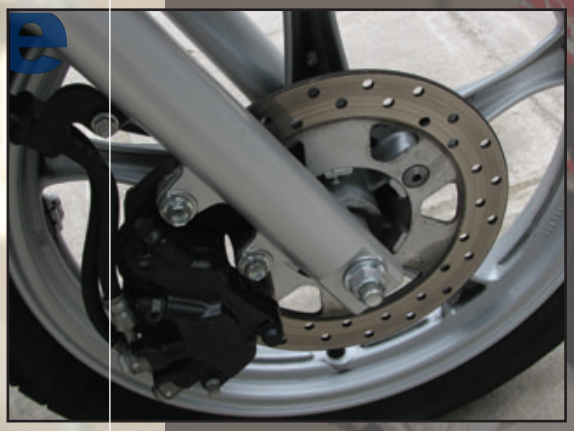
CABERG

Πνοή 'Busa

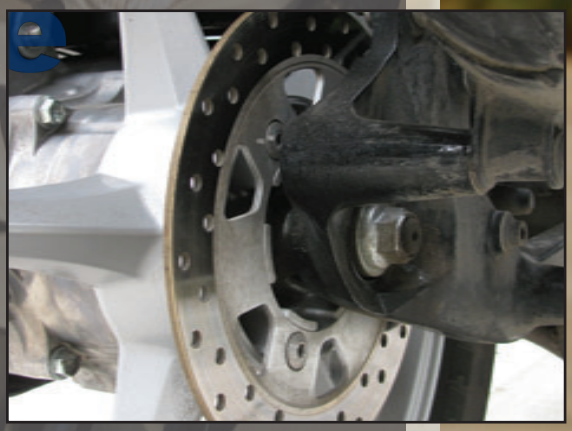
κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Μάνος Κάττουλας **Μοντέλο:** Εύη Συνοδινού

Η Suzuki άργησε κομματάκι να μπει στην πιο δημοφιλή κατηγορία των Scooter στη χώρα μας, αλλά διάβασε καλά το μάθημά της...

Καμπύλες παντού, αφήνοντας έναν αέρα Hayabusa



Ταπεινότατες προδιαγραφές, ανέλπιστα καλή απόδοση



Ένας από τους λόγους που είναι τόσο αποτελεσματικά τα φρένα

Αναδιπλούμενα μαρσπιέ μοτοσυκλέτας για το συνεπιβάτη. Γιατί δεν το κάνουν όλοι;

Ρηχός ο χώρος κάτω από τη σέλα, θα βολέψει ίσα-ίσα ένα ανοιχτό κράνος

Μου αρέσουν πολύ οι διττές ονομασίες. Suzuki Sixteen. Όπως 16 ίντσες για τους τροχούς, όπως 16 χρονών για να το οδηγήσεις – αρκεί να μην έκανες το λάθος να γεννηθείς στην Ελλάδα, όπου και θα πρέπει να περιμένεις δύο χρονάκια παραπάνω για την ίδια διαδικασία. Τουλάχιστον η αντιπροσωπεία φρόντισε να φέρει το Sixteen στην έκδοση των 150 κυβικών και όχι στα 125, βάζοντας ένα κερασάκι στη διετή καθυστέρηση.
Το Sixteen είναι η πρόταση της Suzuki για τα μεγαλότροχα σκούτερ 150 κυβικών, μια κατηγορία που, κακά τα ψέματα, τείνει να μετονομαστεί σε "κατηγορία SH". Η συνταγή του μικρού Honda ήταν τόσο σωστή που οι περισσότεροι κατασκευαστές παρουσίασαν μια δική τους εκδοχή, αλλάζοντας ελαφρώς τα συστατικά. Και, στην περίπτωση των φίλων μας των Κινέζων, χωρίς να ντρέπονται καν να αντιγράψουν χιλιοστό προς χιλιοστό τη σχεδίασή του.

Οικογενειακή υπόθεση

Η Suzuki δε μπήκε στον πειρασμό της αντιγραφής – γιατί άλλωστε δεν είχε κανένα λόγο. Πέρα από τις αναλογίες, που λίγο-πολύ είναι στάνταρ για την κατηγορία λόγω μεγάλων τροχών και ψυγείου, το Sixteen όχι μόνο δε θυμίζει φτηνό αντίγραφο SH, αλλά έχει φρέσκια αισθητική, με αναφορές στα υπόλοιπα μοντέλα της εταιρείας. Το σύνολο ποδιάς-εμπρός τροχού καταφέρνει να είναι πολύ πιο δυναμικό απ' όσο περιμένεις για την κατηγορία, φέρνοντας μια αύρα από Hayabusa, με τις καμπύλες να κυριαρχούν και την εισαγωγή αέρα για το ψυγείο να έχει σχήμα καρδιάς – καθόλου άσχημα θα λέγαμε…
Οι έξυπνες λεπτομέρειες συνεχίζονται όπου και να κοιτάξεις, δείχνοντας ότι η Suzuki δεν έπεσε στην εύκολη λύση "τα σκεπάζουμε όλα και τελειώνουμε". Τα πλαστικά ρέουν το ένα στο άλλο, με όμορφες εναλλαγές από το μαύρο στο λευκό της δοκιμής, τα μαρσπιέ του συνεπιβάτη δεν είναι τα συνηθισμένα σκαφτά στην ποδιά ή πλαστικά, αλλά κανονικά μεταλλικά μαρσπιέ μοτοσυκλέτας – που σηκώνουν σαφώς περισσότερο βάρος για όσους δε μπορούν να ανέβουν αλλιώς στην πίσω θέση, ενώ ακόμα και η καφέ επένδυση της σέλας βάζει το λιθαράκι της στην ξεχωριστή και up-market αισθητική του Sixteen.
Τα μόνα σημεία που δε με βρίσκουν σύμφωνο αισθητικά, έχουν να κάνουν με τα όργανα και τη γύρω περιοχή. Παρότι πλήρη σε ενδείξεις, με θερμοκρασία, ένδειξη ρεζερβουάρ, ψηφιακό μετρητή και ρολόι, η γραμματοσειρά που έχει επιλεχθεί και κυρίως το μπλε χρώμα της δείχνουν λίγο ξεπερασμένα, ενώ το ιδιαίτερα φουσκωτό καβούκι παραξενεύει. Τουλάχιστον μπορείς να ελέγξεις τη στάθμη των υγρών φρένων χωρίς να χρειάζεται να λύσεις το σύμπαν, χάρη στις οπές που υπάρχουν εκατέρωθεν των οργάνων, ενώ ο λευκός φωτισμός που έχουν το βράδυ αλλάζει την εικόνα προς το καλύτερο.

Πόλη και πάλι πόλη

Η θέση οδήγησης δεν κρύβει ιδιαίτερες εκπλήξεις, με τη σέλα να αποδεικνύεται άνετη για αναβάτη και συνεπιβάτη, ενώ με ύψος 800mm και σχετικά στενό κόψιμο εμπρός, τα πόδια θα πατήσουν εύκολα στο έδαφος. Η εργονομία είναι φυσικά άριστη, με το τιμόνι να έρχεται σωστά στα χέρια, ενώ η σχετικά στενή ποδιά διευκολύνει ψυχολογικά στην κίνηση ανάμεσα από τα αυτοκίνητα, αλλά θα αφήσει τα πόδια ελαφρά εκτεθειμένα στον αέρα, ζητώντας από τον αναβάτη να τα κλείνει ελαφρά προς τα μέσα τις κρύες νύχτες.

Ο υδρόψυκτος μονοκύλινδρος των 156 κυβικών έρχεται άμεσα στη ζωή με συνδυασμένο πάτημα της μίζας και όποιας εκ των δύο μανετών επιλέξετε, κρατώντας άμεσα σταθερό αλλά ελαφρά τραχύ ρελαντί. Η ιδιόμορφη ακουστική παρουσία του κινητήρα συνεχίζεται σε όλο σχεδόν το φάσμα των στροφών, παραξενεύοντας αρχικά αλλά σύντομα μπαίνει στο πίσω μέρος του μυαλού του αναβάτη, καθώς δε συνοδεύεται από κραδασμούς, ή άλλες ενοχλήσεις. Αντίθετα, αυτό που μένει είναι η ζέση με την οποία αντιδρά το Sixteen στο άνοιγμα του γκαζιού από χαμηλά, επιταχύνοντας γεμάτα μέχρι τα 60, δίνοντάς σου την ευκαιρία να πεταχτείς μπροστά στο φανάρι, μπαίνοντας πρώτος στο διάδρομο των μποτιλιαρισμένων αυτοκινήτων που ακολουθεί.

Ιδιαίτερα θετική είναι η αίσθηση από τις αναρτήσεις, που αποσβένουν σωστά τις ανωμαλίες, με τα πίσω αμορτισέρ να λειτουργούν αναμενόμενα, αφήνοντας τις κάθετες ανωμαλίες να περνούν στον αναβάτη, αλλά με το μπροστινό να αποδεικνύεται όσο σφιχτό πρέπει και με μεγάλη διαδρομή, χωρίς αναπηδήσεις ή άλλα κουλά. Και όταν χρειαστεί να φρενάρεις, η λειτουργία του πιρουνιού βάζει το κερασάκι στα εντυπωσιακά καλά, ημισυνδυασμένα φρένα. Η μανέτα του εμπρός φρένου διακρίνεται για την αίσθηση και την προοδευτικότητά της ενεργώντας μόνο στο εμπρός δισκόφρενο, ενώ η αριστερή χρησιμοποιεί και ένα εμβολάκι από την εμπρός δαγκάνα ταυτόχρονα με την πίσω, αυξάνοντας τη σταθερότητα. Χάρη δε στη γεωμετρία, ακόμα και τα αθέλητα μπλοκαρίσματα του πίσω τροχού, σπάνια χάρη στη σοφή επιλογή καλών και όχι φτηνών ελαστικών, δεν πρόκειται να επηρεάσουν την πορεία του μικρού Suzuki.

Το καλό χαρτί του Sixteen όμως βγαίνει από το μανίκι του εκεί που δεν το περιμένεις: σε ανοιχτούς δρόμους, με το κοντέρ να φλερτάρει με τριψήφιες ενδείξεις. Εκεί είναι που η στιβαρότητα του πλαισίου το ξεχωρίζει απ' τα υπόλοιπα σκούτερ της κατηγορίας, δίνοντας μια αίσθηση ασφαλείας σπάνια για την κατηγορία. Σε συνδυασμό δε με τη απόκριση του κινητήρα που χτυπάει συχνά-πυκνά τον κόφτη του στα 120 και κάτι ψιλά (εντελώς συμπτωματικά στα ίδια χιλιόμετρα με το SH δηλαδή), έχουμε ένα μικρομεσαίο σκούτερ που δε διστάζει όταν βλέπει ανοιχτό δρόμο, κάνοντας ακόμα και τα μικρά ταξιδάκια μια εύκολη υπόθεση.

Μειονεκτήματα; Όχι πολλά και αυτά θέμα επιλογής: ο χώρος κάτω από τη σέλα δεν είναι ακριβώς γενναίος, αλλά ήταν συνειδητή επιλογή για να μεγαλώσει το ρεζερβουάρ στα 8,5 λίτρα, κάνοντάς σε να ξεχνάς ότι χρειάζεται να επισκέπτεσαι που και που και κάποιο βενζινάδικο. Το ντουλαπάκι δεν είναι τίποτα το ιδιαίτερο σε χωρητικότητα, αλλά υπάρχει το πατροπαράδοτο γατζάκι στην ποδιά για τα ψώνια.

Με το χέρι στην τσέπη

Κοστίζοντας 3,372 ευρώ, το Sixteen χτυπάει στα ίσια το SH, χωρίς τη συνήθη διαφορά τιμής προς τα κάτω που θα το έκανε πιο δελεαστικό με την πρώτη ματιά. Σε αντίθεση με την πληθώρα των ανταγωνιστών του όμως, το Sixteen δεν έχει λόγο να παίξει το παιχνίδι της τιμής, καθώς είναι εύκολο να δεις που έχουν πέσει τα χρήματα. Συνδυασμένα – και άριστα – φρένα με δισκόφρενο πίσω, σωστές αναρτήσεις, στιβαρό πλαίσιο, δυνατός κινητήρας, φρέσκια σχεδίαση, λεπτομέρειες που δείχνουν ότι κάποιοι επένδυσαν εργατοώρες πριν το βγάλουν σε παραγωγή όπως τα κανονικά μαρσπιέ συνεπιβάτη και φυσικά τα ακριβά ελαστικά πρώτης τοποθέτησης, σε αντίθεση με τα κινέζικα πατούμενα που βλέπουμε στην κατηγορία. Από εκεί που στέκομαι, μάλλον ακριβότερο από το SH θα έπρεπε να είναι... <<

Επιτέλους, ένα πίσω φανάρι που δεν αντιγράφει το SH

Ο μικρός μονοκύλινδρος είναι τραχύς σε λειτουργία

Απλά και ευανάγνωστα. Το ιδιόμορφο μπλε αντικαθίσταται από λευκό φωτισμό το βράδυ

Έξυπνη η χρωματική επιλογή για την αναμενόμενα άνετη σέλα

Ως συνήθως, το κάλυμμα της εξάτμισης τραβάει το ζόρι

"...αυτό που μένει είναι η ζέση με την οποία αντιδρά το Sixteen στο άνοιγμα του γκαζιού από χαμηλά..."

SUZUKI SIXTEEN
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
3,372€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,060 mm
Πλάτος:	740 mm
Ύψος:	1,145 mm
Μεταξόνιο:	1,385 mm
Ύψος σέλας:	800 mm
Ρεζερβουάρ:	8.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	135 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος διβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	60 x 55.2 mm
Χωρητικότητα:	156 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.2:1
Ισχύς:	-
Ροπή:	-
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.15 x 16΄΄
Ελαστικό:	Metzeler Feelfree 100/80-16
Φρένο:	Δισκόφρενο, δαγκάνα τριών εμβόλων με γλίστρα, συνδυασμένο σύστημα πέδησης
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	2.75 x 16΄΄
Ελαστικό:	Metzeler Feelfree 120/80-16
Φρένο:	Δισκόφρενο, δαγκάνα ενός εμβόλου με γλίστρα

SUZUKI

Way of Life!

Τώρα με κόφτη... στα €10.995*

LEON & PARTNERS

GSX-R 1000

GSX-R 1000 K8. Η καλύτερη μοτοσικλέτα στην κατηγορία super sport τώρα με τιμή που κόβει την ανάσα στα €10.995, με 3 επιλογές χαρτογράφησης για διαφορετικές διαδρομές, με αμορτισέρ τιμονιού Ηλεκτρονικά Ελεγχόμενο και εκρηκτικές επιδόσεις. Τώρα... τίποτα δε θα βρεθεί να «κόψει» το όνειρό σας!

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

made in Japan

Και τώρα GSX-R 1000 K8
με εξάτμιση Yoshimura TRC στα **€11.695**

*Με νέο μειωμένο τέλος ταξινόμησης

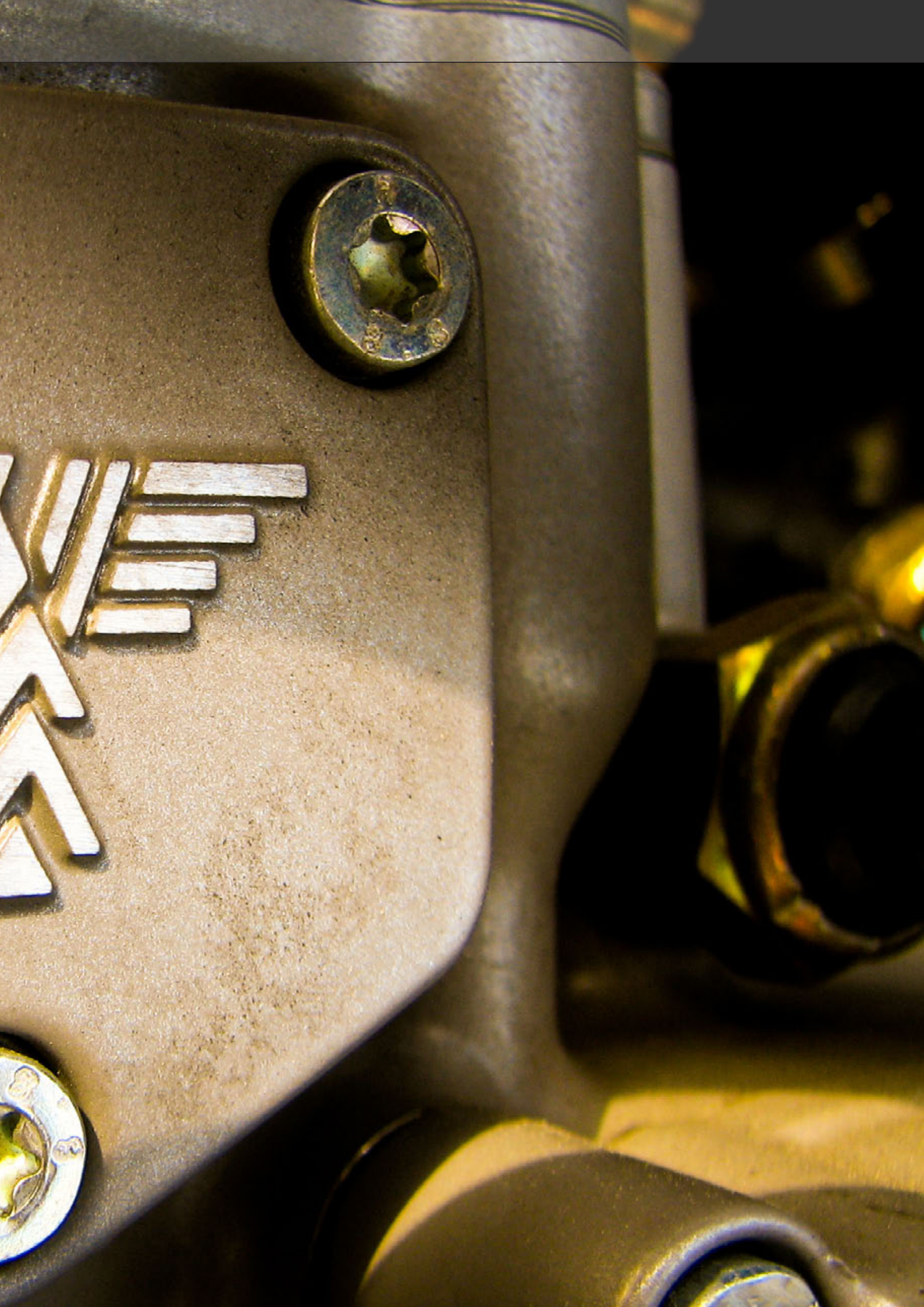
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. • 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΛ.: 210 9988 156 • www.suzuki.gr

Δίκτυο Suzuki Σφακιανάκης

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

The Test

Μια εταιρεία απ' τα παλιά φτιάχνει σήμερα μοτοσυκλέτες για μερακλήδες. Στέκεται απέναντι στο σύγχρονο ανταγωνισμό;



Τεχνοφρίκ και μεταμοντέρνα και ψηφιακά και λέιζερ σόου και λάιτ σόου και πολυμιξαρίσματα και πράσινα άλογα. Εδώ μιλάμε για καθαρόαιμο rock 'n' roll, κοκόρια στη μπριγιαντίνη, ρεβέρ, δίχρωμα creepers, δύο κιθάρες, ένα κοντραμπάσο, τύμπανα. Χρειάζεται τίποτε άλλο;

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

Old School...

Είναι πολύ δύσκολο κάποιος να κοιτάξει ένα Corsaro και να σκεφτεί πως πρόκειται για μια ξεχωριστή μοτοσυκλέτα. Η εμφάνισή του είναι λιτή και απέριττη, κανένα αυτοκόλλητο δε διαφημίζει την τάδε τεχνολογική πρωτοτυπία ή τα παγκόσμια πρωταθλήτριας της μαμάς-εταιρείας, κανένα γραφικό δεν επενδύει σε ψυχολογικές εικόνες. Η 'μαρκετινίστικη' ένδεια που αρχικά φτάνει στο μάτι είναι ένα ζωτικό σημείο της διαφορετικότητας που έλεγα προηγουμένως. Σας μπέρδεψα; Ας το πάρουμε από την αρχή.

Μια ιστορική Ιταλίδα, η Moto Morini επέστρεψε μόλις το 2006 από κάποιες δεκαετίες ανυπαρξίας, μα έρχεται σε πλήρη συνέχεια του παρελθόντος της – δεν είναι απλά το προϊόν ενός αγορασμένου πακέτου δικαιωμάτων. Στην καρδιά της αναστημένης εταιρείας βρίσκεται ένας και μόνο κινητήρας, ο Bialbero Corsa Corta, σχεδιασμένος από τον Franco Lambertini, το μηχανικό που έκανε ονομαστή την εταιρεία με τον πρώτο της V2 και το ιστορικό 3 ½. Γύρω από αυτόν στήνονται μερικά μόλις μοντέλα, το συμπαγές line up μιας εταιρείας που δηλώνει ως στόχο λίγα και καλά, για αυτούς που ξέρουν.

Το Avio είναι το τρίτο Corsaro, μετά το βασικό μοντέλο και το 'γρήγορο' Veloce. Ουσιαστικά δεν έχει ιδιαίτερες διαφορές από το απλό, εκτός των χρωματικών επιλογών που είναι αυτή με το μπλε πλαίσιο που δοκιμάζουμε, καθώς και μια φρέσκια μαύρη με κόκκινο χωροδικτύωμα. Κατά τ' άλλα ο Corsa Corta μας έρχεται στην ήπια εκδοχή του με τα 120 άλογα, το πιο οικονομικό πακέτο αναρτήσεων –δηλαδή με το αμορτισέρ της Sachs αντί για το Ohlins του Corsaro Veloce– και το 50άρι πιρούνι της Marzocchi με τις 'λίγες' ρυθμίσεις, όπου οι δύο αποσβέσεις μοιράζονται, επαναφορά το ένα καλάμι, συμπίεση το άλλο.

ADVANCE
CORSARO
MOTO MORINI
MICHELIN

Bialbero Corsa Corta, δηλαδή 2ΕΕΚ Κοντή Διαδρομή

Μίνιμαλ ουρά με δυο κανόνια

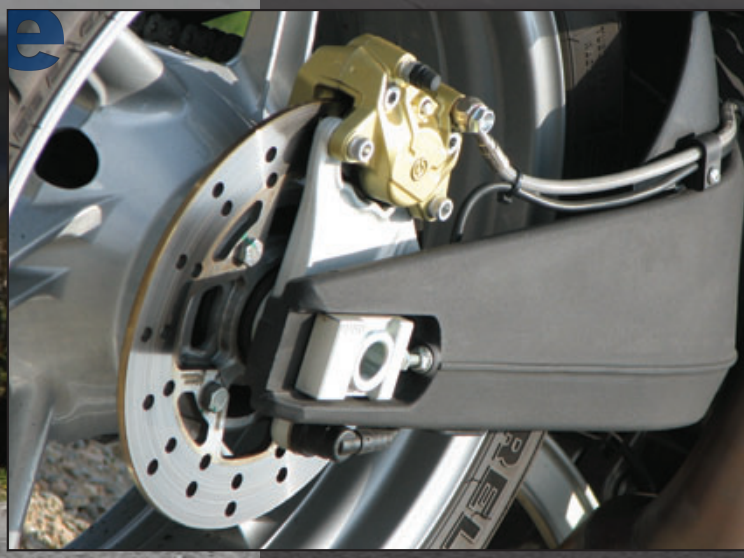
Τα ντεσιμπέλ δεν κάνουν τον ήχο

Το πιο εντυπωσιακό στοιχείο του κινητήρα, ομολογουμένως, έχει να κάνει με την έξυπνη σχεδίασή του: βασίζεται σε ένα ενιαίο χυτό κάρτερ, στο οποίο οι περισσότερες επεμβάσεις γίνονται λύνοντας επί τούτου σχεδιασμένα καπάκια σε καίρια σημεία. Αυτό έχει δύο συνέπειες, αμφότερες θετικές: αφενός απλουστεύει πολύ την εργασία του μηχανικού, αφού για το 90% των εργασιών συντήρησης δε χρειάζεται να κατέβει μοτέρ, ακόμη και για αφαίρεση εμβόλου-μπιέλας! Αφετέρου, επιτρέπει στο κάρτερ να είναι πολύ πιο στιβαρό, άρα αναβαθμίζεται ο ρόλος του ως δομικό μέρος του πλαισίου και δίνει ακόμη περισσότερη ελευθερία στη σχεδίαση του χωροδικτυώματος.

Ξεχνάμε την τεχνοκρατική θεωρία της εξέλιξης των ειδών, διαγράφουμε τη λογική μιας παραγωγής υποταγμένης στο μάρκετινγκ. Εδώ συμβαίνει το διαμετρικά αντίθετο: ο Lambertini, αν και πλέον στα 70 του, μοιάζει με τον εγκυκλοπαιδικό ορισμό του παθιασμένου ιταλού σχεδιαστή-μηχανικού από μιαν άλλη εποχή. Έχοντας λάβει από τη διοίκηση λευκή επιταγή μάζεψε την εμπειρία του και έστησε αυτό που οραματίστηκε για την επιστροφή της αγαπημένης του Moto Morini στο παρόν. Ας μη μακρηγορώ, αρκεί να επαναλάβω πως ο Bialbero Corsa Corta είναι όντως ένας πολύ ξεχωριστός κινητήρας. Διαφέρει από ό,τι βρίσκουμε καθημερινά στο δρόμο, τόσο σε φιλοσοφία όσο και σε πρακτικό αποτέλεσμα.

Δεν έχετε ξανακούσει ποτέ V2 κινητήρα να δουλεύει τόσο αθόρυβα. Μιλώ για δικύλινδρο ανεξαρτήτως χώρας προέλευσης, πόσο μάλλον ιταλικό. Στεκόμουν πάνω από τη μοτοσυκλέτα την πρώτη φορά που την έβαλα να ζεσταθεί στο ρελαντί έξω από το σπίτι μου, εξατμίσεις και φιλτροκούτια βροντούσαν και σείονταν, αλλά από το μοτέρ δεν ακουγόταν τίποτα. Έσκυψα και κόλλησα το αυτί μου στον κινητήρα, απίστευτο, μόνο ένα θρόισμα ακουγόταν.

Η ηχητική επένδυση αυτής της μοτοσυκλέτας είναι επίσης πολύ καλά μελετημένη. Όσο δεν ακούς τίποτα από τον κινητήρα, άλλο τόσο το αναπνευστικό του –εισπνοή,



Το Corsaro διαθέτει το ομορφότερο ψαλίδι της Moto Morini

Από αυτήν την πλευρά φαίνεται καθαρά η λογική Lego του κινητήρα: πολλά καπάκια που δίνουν πρόσβαση στα σωθικά

Arai
www.euike.gr

Άνετα μπροστά, SS πίσω

Χαρακτηριστικό βλέμμα, καλός φωτισμός

εκπνοή– είναι κουρδισμένο για ορμονική παραγωγή. Πρώτο βιολί οι εισαγωγές του αέρα με έναν επίπεδο, μονοφωνικό ήχο τσαμπουκαλεμένου GT, σιγόντο από τα τελικά που δεν κάνουν το θόρυβο που θα εκτιμούσε ένα ντεσιμπελόμετρο, μα γεμίζουν το χώρο με υπόκωφους μπάσους παλμούς απολύτως αντάξιους (και ενδεικτικούς) ενός δικύλινδρου 1,200. Τα ντεσιμπέλ δεν κάνουν απαραιτήτως τον ήχο, capisci;

Η Μαΐστρα

Η θέση οδήγησης είναι streetfighter προς το ήπιο, δεν είναι ούτε supersport με τιμόνι, ούτε supermoto χαμηλωμένο. Η σέλα σε καθίζει σε μια θέση που ακροβατεί ανάμεσα στο 'πάνω' και στο 'μέσα', το αλουμινένιο τιμόνι έρχεται άνετα και φυσικά στα χέρια. Η θέση των μαρσπιέ είναι αυτή που χρωματίζει την όλη εικόνα: χαμηλά ώστε να μη διπλώνεσαι σα χαρτονόμισμα στην τσέπη και αρκετά πίσω ώστε να πέφτει ο κορμός προς τα μπροστά και κάμποσο βάρος στα χέρια. Εντυπωσιακώς πως, οι βραχίονες των χεριών φορτίζονται ακριβώς όσο πρέπει ώστε να έχουν ιδανικό έλεγχο στο τιμόνι δίχως να κουράζονται ακόμη και μετά από πολλή ώρα.

Για κάποιον περίεργο λόγο που αδυνατώ να αντιληφθώ, στην Ιταλία έχει γίνει μόδα αυτή η μίζα που ξεκίνησε την καριέρα της από τη Ducati, αυτήν που πατάς μια φορά και γυρνά μόνη της μέχρι το ευτυχές. Δεν αντιλαμβάνομαι σε τι ακριβώς εξυπηρετεί, προτιμώ να πατώ εγώ όσο χρειάζεται κι ας κουράσω λίγο περισσότερο το δακτυλάκι. Ευτυχώς στο Avio δε χρειάζονταν ποτέ πάνω από 2-3 περιστροφές του στροφάλου πριν πάρει μπροστά.

Σε λίγα μέτρα προβληματίζομαι από την 'τρύπια' συμπεριφορά του ψεκασμού χαμηλά, από τις 2,500 ως τις 3,500 στροφές κατοικοεδρεύει ένας έντονος λόξυγκας, μια αίσθηση πως μένεις από καύσιμο που είναι πραγματικά αδύνατο να αγνοήσεις. Αυτό είναι κάτι που δε θυμάμαι στα Corsaro, απλό και Veloce, που είχα οδηγήσει στο

Η ένδειξη κάτω δεξιά αλλάζει με το κουμπάκι. Εκτός από ένδειξη σχέσης, έχει και μερικούς χιλιομετρητές, μέση κατανάλωση, μέγιστη ταχύτητα

Η θέα από το cockpit

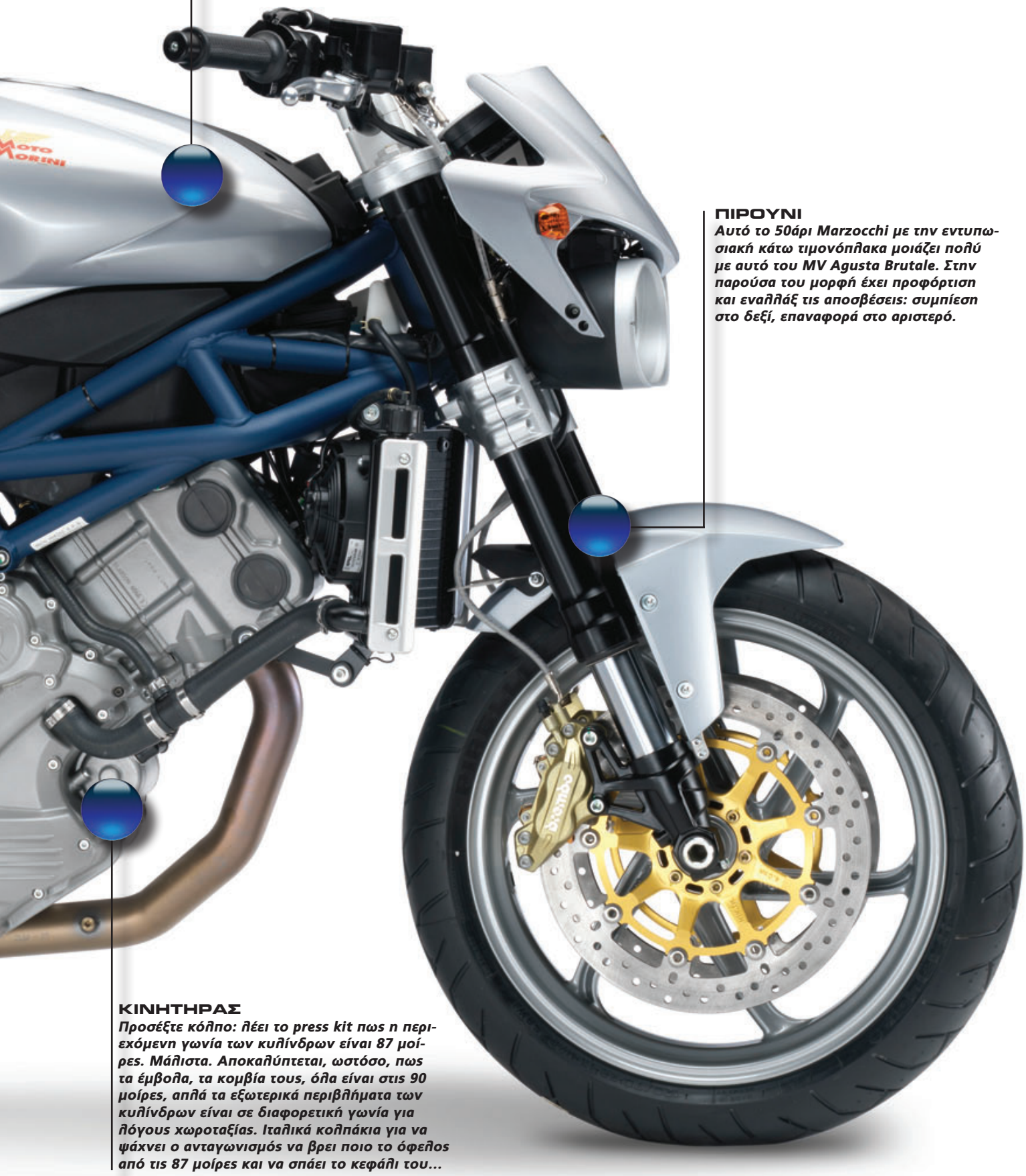
"Ονομάζεται χούφτωμα και είναι μια ιδιαίτερα ανταποδοτική διαδικασία..."

ΕΞΑΤΜΙΣΗ

Αν οι στάνταρ εξατμίσεις σου φαίνονται χοντρούλες και ήσυχες, υπάρχουν και τα πρέποντα Τερμινιόνια, και πάλι αποκλειστική παραγγελία της Moto Morini. Υπόσχονται πολλά, τόσο σε βάρος, όσο και σε δύναμη –αλλά και σε θόρυβο. Ό,τι και να φορέσεις, πάντως, να προσέχεις το λαιμό κάτω από τον κινητήρα: βρίσκει για πλάκα σε πεζοδρόμια.

ΠΛΑΙΣΙΟ

Verlicchi Racing αναγράφει περήφανα και καλά κάνει. Ο Ιταλικός οίκος με την πολυετή SBK εμπειρία υπογράφει ένα ατσάλινο χωροδικτύωμα που παραγγέλθηκε, σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε αποκλειστικά και μόνο για τη Moto Morini. Αυτά είναι που πληρώνεις. Αλλιώς έχει και τις καραβιές που έρχονται από την Κίνα.



ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ

Με 'μόνο' 18 λίτρα και αυτή τη μέση κατανάλωση, θέλει το πολύ 180 χιλιόμετρα για να ανάψει λαμπάκι ρεζέρβας. Αν το κουρδίζεις το γκάζι, καίει και περισσότερο, αλλά το καλό είναι πως εύκολα δουλεύει και οικονομικότερα, χάρη στη γεμάτη του ροπή. Το ζητούμενο είναι άλλο: εσύ μπορείς να το πας χαλαρά έτσι ωραία που μουγκρίζει και ορμάει;

ΠΙΡΟΥΝΙ

Αυτό το 50άρι Marzocchi με την εντυπωσιακή κάτω τιμονόπλακα μοιάζει πολύ με αυτό του MV Agusta Brutale. Στην παρούσα του μορφή έχει προφόρτιση και εναλλάξ τις αποσβέσεις: συμπίεση στο δεξί, επαναφορά στο αριστερό.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Προσέξτε κόλπο: λέει το press kit πως η περιεχόμενη γωνία των κυλίνδρων είναι 87 μοίρες. Μάλιστα. Αποκαλύπτεται, ωστόσο, πως τα έμβολα, τα κομβία τους, όλα είναι στις 90 μοίρες, απλά τα εξωτερικά περιβλήματα των κυλίνδρων είναι σε διαφορετική γωνία για λόγους χωροταξίας. Ιταλικά κολπάκια για να ψάχνει ο ανταγωνισμός να βρει ποιο το όφελος από τις 87 μοίρες και να σπάει το κεφάλι του...

Εξαίρετο πιρούνι, πολύ καλά φρένα

Αριστερό καλάμι, προφόρτιση και επαναφορά (Rebound)

παρελθόν –εδώ έχουμε μια ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα, μόλις στρωμένη, στην οποία θεωρητικά κανένα ξένο χέρι δεν έχει ακουμπήσει τα σωθικά του κινητήρα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά. Περίεργο. Αυτή η κακή έκπληξη παρέμεινε στη θέση της όλες τις μέρες που είχα το Avio στα χέρια μου. Μου πήρε ελάχιστο χρόνο να τη συνηθίσω, αλλά ούτε μια αιωνιότητα δε θα αρκούσε για να τη συμπαθήσω. Βρήκα τρόπο να την ξεπερνώ πάντως. Ονομάζεται 'χούφτωμα' και στο Corsaro είναι μια ιδιαίτερα ανταποδοτική διαδικασία. Είναι, επίσης, ο ιδανικός δρόμος για να αντιληφθείς ποιος είναι ο προορισμός της μοτοσυκλέτας αυτής, η φιλοσοφία κατασκευής της.

Όταν λέω στον τίτλο 'Old School', το εννοώ. Αυτός ο δικύλινδρος φτιάχτηκε για να γουστάρουμε ροπές, τα τεράστια πιστόνια του, παρότι εξαιρετικά υπερτετράγωνων διαστάσεων, όσο κι αν στροφάρουν ψηλά πάντα θα δίνουν τον καλύτερο εαυτό τους στις μεσαίες –το μέγεθος δεν κρύβεται. Αφού ξεπεράσουμε τα χαμηλά δύσβατα χωράφια, με το που η βελόνα καβατζάρει το τέταρτο χιλιάρικο αρχίζει το τρελό πάρτι. Ο Κουρσάρος επιχειρεί μια κίνηση απόσχισης από το σώμα σου, η επιτάχυνση μοιάζει λες και σε έβαλαν στην πρίζα. Με το στυλ, τον ήχο και την απόλαυση που πρέπει. Δεν είναι μόνο το πόσο, είναι και το πώς.

Με τις αναρτήσεις σφικτά ρυθμισμένες, η άφθονη ροπή διώχνει προσωρινά το πίσω Diablo λίγο προς το πλάι και μια ανάσα αργότερα το βιδώνει στην άσφαλτο για να αρχίσει η εκτόξευση. Η συνολική αίσθηση του Corsaro είναι μια μία λέξη 'συμπαγής', ο έλεγχός του είναι ακριβέστατος απλούστατα γιατί κουμπώνει κάτω από το σώμα μου λες και είναι φυσική του προέκταση. Από τις 4 ως τις 7,000 στροφές ο Corsa Corta ('Κοντή Διαδρομή') προσφέρει

CORSARO
MOTO MORINI
brembo

ατελείωτη διασκέδαση. Ανεβάζει στροφές αβίαστα και ξεκούραστα, χωρίς την τρελή ευστροφία ενός supersport, αλλά με το πειστικό τσαγανό ενός δικύλινδρου με πολλά κυβικά και χαμηλομεσαίες διαθέσεις. Μετά δεν κρεμάει ακριβώς, αλλά ούτε έχει και πολλά ως τα κόκκινα των 8,500. Φαίνεται κάπως πρόωρο το τέλος τόσο νωρίς, η σύγχρονη γενιά κινητήρων μας έχει καλομάθει να βλέπουμε τουλάχιστον το δεκάρικο πριν αρχίσουμε να σκεφτόμαστε κόφτες, αλλά σας έχω ήδη προειδοποιήσει πως αυτός ο κινητήρας δεν είναι και τόσο κοινότυπος. Η τελική του ελάχιστα θα ξεπεράσει τα 230, φτάνοντας ωστόσο μέχρις εκεί με απίστευτη ευκολία, χωρίς να νιώθεις ότι το στύβεις. Φαίνεται και από το κιβώτιό του. Θα μπορούσε να έχει μια αρκετά μακρύτερη έκτη, να γεμίζει και να απλώνει, αλλά ποιος ο λόγος; Δε χρειάζεται περισσότερο, από τα 140 και πάνω η διαδικασία 'παραμένω στη σέλα' μετατρέπεται σε ένα εκθετικά αυξανόμενης δυσκολίας έργο, η ροή του αέρα σε κάνει να νιώθεις σαν τη μαΐστρα ιστιοφόρου…

Γκομενικά

Το στροφιλίκι είναι, φυσικά, το ζητούμενο. Εκεί που ξεχωρίζουν τα δήθεν από τα όντως. Εκεί όπου η Ιταλίδα τα καταφέρνει μια χαρά, ας όψεται το ισορροπημένο της στήσιμο και τα καλά περιφερειακά. Φρένα επαρκώς δυνατά και εύχρηστα, φιλικά στα δάχτυλα. Αμφότερες οι αναρτήσεις είναι μαλακότερες από μιας superbike, προφανώς σε μια προσπάθεια να γίνει η μοτοσυκλέτα φιλικότερη στην καθημερινή χρήση – με επιτυχία. Διατηρούν πάντως το σφρίγος τους όταν πιεστούν και με πολύ σωστές αποσβέσεις κάνουν εξαιρετικά τη δουλειά τους, το μπροστινό διαβάζει καλά το δρόμο, πατά με αυτοπεποίθηση που τη νιώθεις και σε δένει με τη μοτοσυκλέτα. Η αίσθηση που δίνει η μοτοσυκλέτα είναι αρκετά μπροστόβαρη, κάτι που ίσως έρχεται σε αντίθεση με την ελαφρά υποστροφική τάση της, θέλει να την πείσεις γλυκά στην είσοδο της στροφής και αυτή η διαδικασία δίνει επιπλέον ενδιαφέρον στη διαδικασία 'στρίψιμο'. Δε μιλάμε για μάχη, απλά για μια καθαρά 'γκομενική' συμπεριφορά, θες να στρίψεις, θέλει να της δείχνεις προσοχή, να την κρατάς στο σωστό δρόμο. Δεν είναι δύσκολο, έχει και υπέροχα οφέλη. Εδώ απαιτείται η δέουσα σύνεση στο γκάζι διότι, αναλόγως των στροφών του κινητήρα, η ποσότητα δύναμης που απελευθερώνεται από μικρές περιστροφές του καρπού μπορεί να είναι αρκετή για να διώξει το πίσω Pirelli. Αυτό σημαίνει πολύ παιχνίδι, εφόσον ελέγχεις καλά την κατάσταση με το δεξί χέρι, ή πολύ πανικό αν κάνεις άγαρμπες κινήσεις.

Κάπου εδώ μπαίνει η σκιά του ψεκασμού. Κανονικά, θα μπορούσε κανείς εύκολα να παίζει με μία πάνω και το στροφόμετρο στο κάτω όριο των μεσαίων, αλλά πέφτοντας κάτω από τις 3,500 θα πρέπει να προσθέσουμε και λίγο βήχα στην εξίσωση. Κακός συνδυασμός, χαλάει τη διασκέδαση.

Όπως καταλαβαίνετε, αυτή ασυνέπεια στις χαμηλές βαραίνει πρωτίστως την κίνηση στην πόλη, εκεί όπου από οποιαδήποτε άλλη οπτική το Avio αποδεικνύεται φιλικότατο. Οι κόντρες του τιμονιού ρυθμίζονται ώστε στην πόλη να έχει ικανό κόψιμο, η θέση δεν κουράζει, η πρόσβαση στο έδαφος είναι λογικότατη. Υπολογίστε πως στην κίνηση δύο τεράστια βεντιλατέρ εξασφαλίζουν πως

Λιτότης, σεμνότης και ένα ψυγείο

Τσαμπουκάς

"καθαρά γκομενική συμπεριφορά, θες να στρίψεις, θέλει να της δείχνεις προσοχή"

σπάνια η θερμοκρασία θα ξεπεράσει τους 95 βαθμούς, συχνά ανάβοντας από νωρίς.
Για περισσότερα, βλέπε ταξίδι, νομίζω πως δε χρειάζονται πολλά σχόλια. Ο κινητήρας δείχνει ιδανικός, δουλεύοντάς τον κατά κόρον στην περιοχή της μέγιστης ροπής του έχεις την οικονομικότερη λειτουργία του, σε συνθήκες που δεν τον κουράζουν καθόλου και με ικανοποιητικότατες μέσες ωριαίες ταχύτητες. Απομένει η αντοχή του αναβάτη, πόση ώρα μπορεί να παλεύει με τους αέρηδες; Για συνεπιβάτη ας το αφήσουμε καλύτερα: η εντελώς supersport θέση που του αναλογεί είναι καλή για μικρές μετακινήσεις, αλλά για ταξίδι θα πρέπει να είναι πολύ καλά εκπαιδευμένος/η.

Αγριεμένες γυμνίστριες

Το Corsaro Avio σχεδιάστηκε αγνοώντας τις υπερστροφικές τάσεις της μόδας, φέρνοντας μαζί του μια αύρα περασμένων εποχών. Θα ένοιωθε πολύ άνετα ανάμεσα σε Bol d' Or, GSX ή ZRX, αν και η σύγκριση αυτή το αδικεί καθότι μιλάμε για μια μοτοσυκλέτα του 2009 σε όλα εκτός από τον τρόπο απόδοσης, τη νοσταλγική φιλοσοφία της. Ίσως η μόνη μοτοσυκλέτα που μπορεί πραγματικά να το καταλάβει είναι και η μόνη που του μοιάζει τόσο: το γειτονάκι του από τη Bologna, Monster.
Χαρακτηρίζεται, δε, από την ίδια γλυκιά παράνοια που σημαδεύει όλες τις αγριεμένες γυμνίστριες. Αν και με αυστηρά θεωρητικά κριτήρια (βλέπε ταμπέλες) δεν κάνουν τίποτα άριστα –άνετο ταξίδι, χαλαρές βόλτες, ψώνια στο σούπερ μάρκετ, χρόνους στις πίστες– μπορούν να κάνουν τα πάντα απολαυστικά αρκεί να συμβιβάζεται ο αναβάτης τους. Γι' αυτό και εσχάτως είναι μια από τις δημοφιλέστερες κατηγορίες.
Με δώδεκα χιλιάρικα παίρνεις πολλές διαφορετικές μοτοσυκλέτες και είμαι σίγουρος πως πολλοί ήδη θα αναρωτιούνται γιατί μια τόσο λιτή, απλή μοτοσυκλέτα να μην είναι φτηνότερη. Γιατί είναι Moto Morini, είναι η απάντηση, γιατί ψωνίζεις επώνυμη ιταλική βιοτεχνία με περιορισμένη παραγωγή. Γιατί έχουμε μπει στον χώρο το μερακλήδων, αυτών που ξεκίνησαν από την αρχή να τα σκάσουν για τη συγκεκριμένη αγνοώντας ευτελή ζητήματα. Αρκεί κάποιος να κάνει κάτι να γεμίσει αυτό το 'άδειασμα' στις χαμηλές στροφές. Αυτού εξαιρουμένου, το Avio πετυχαίνει ακριβώς αυτό για το οποίο σχεδιάστηκε, απολαυστική αποτελεσματικότητα. <<

Η Moto Morini επιθυμεί μια 100% Ιταλική μοτοσυκλέτα, αυτό είναι ένα κριτήριο επιλογής προμηθευτών

Όμορφο το παχύ χωροδικτύωμα, ακόμα και σε μπλε

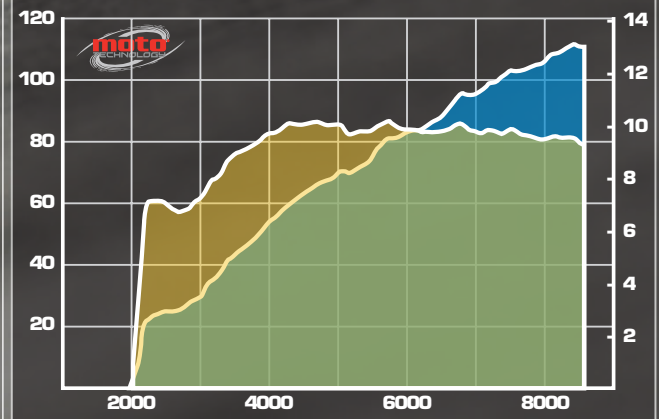
Ματάκι τσαχπίνικο

Θρεφτάρι η τιμονόπλακα

Moto Morini Corsaro Avio
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
11,980€

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 112.1 / 8,400
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.1 / 4,700



Το Corsaro Avio, με αριθμό πλαισίου 2082 και 1,920km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 24.3C, υγρασία 15%, ατμοσφαιρική πίεση 991.9mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,070 mm
Πλάτος:	810 mm
Ύψος:	- mm
Μεταξόνιο:	1,440 mm
Ύψος σέλας:	830 mm
Βάρος κατασκευαστή:	198 kg (πλήρες πλην καυσίμου)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4T, δικύλινδρος V 87° υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	107 x 66 mm
Χωρητικότητα:	1,187 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.5:1
Ισχύς κατασκευαστή:	120/8,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	10.4/6,700 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	ελικοειδή γρανάζια / 1.774 (55:31)
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.353 (17:40)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	1η 2.77 / 10 2α 1.88 / 15 3η 1.50 / 19 4η 1.27 / 22 5η 1.13 / 25 6η 1.04 / 27
Ταχύτητα στη μέγιστη ισχύ:	232 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα
Rake:	24.5°
Trail:	103 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ
ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Marzocchi
Διαδρομή / Διάμετρος:	129 / 50 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Sachs
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ
ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Diablo, 120/70 ZR17 58W
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Diablo, 180/55 ZR17 73W
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

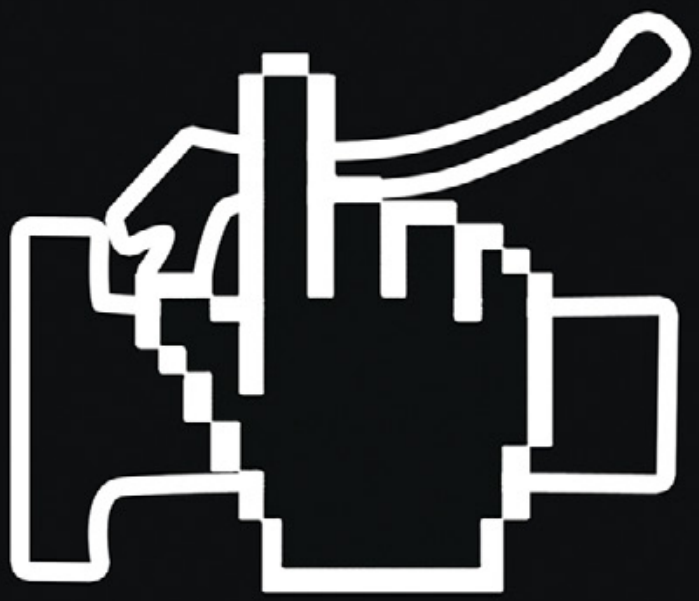
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	18 l (ρεζέρβα: 3 l)
Μέση κατανάλωση:	8.3 l / 100km
Μέση αυτονομία:	216 km

www.tecnomoto.gr

e-shop

ενα ΚΛΙΚ απόσταση



Το νέο e-shop σύντομα κοντά σας
με τις καλύτερες τιμές στην Ευρώπη

DNA HIGH PERFORMANCE FILTERS · AKRAPOVIČ · HYPERPRO · Dynojet · tecMATE · POGGIPOLINI

Δωρεάν παράδοση σε όλη την Ελλάδα

Ο πραγματικός πρωταγωνιστής των δύο πρώτων GP της χρονιάς είναι η βροχή. Μιλάμε για πολλή βροχή...

NI TEA LAGU

Έλεγχος Πρόοδου

Πέρυσι το μεγάλο θέμα συζήτησης ήταν τα λάστιχα. Έχοντας γράψει δύο αγώνες με τα ίδια για όλους Bridgestone, είδαμε κάποια διαφορά;
Από πλευράς θεάματος ατυχώς όχι. Η 'μάχη της ερήμου' έμοιαζε με φιλικό αγώνα γκολφ, έπρεπε να εμβολίσει ο De Angelis τον Pedrosa για να μη μας πάρει ο ύπνος. Στο Motegi η κατάσταση ήταν λίγο καλύτερη, αλλά όποιος είδε εκείνη τη μέρα το πρώτο σκέλος των Superbikes ή τα Supersport από το Assen θα συμφωνήσει πως αγώνας MotoGP… δεν έγινε.
Υπάρχουν πολλές δικαιολογίες για αστάθεια ακόμα: πολλοί δεν έχουν εξοικειωθεί με τα Bridgestone καθώς πέρυσι έτρεχαν με τον ανταγωνισμό –κάποιοι για μια ζωή ολόκληρη, όπως ο Edwards λ.χ. Μετά είναι και οι ομάδες. Σε αυτήν του Dovizioso, για παράδειγμα, στήνουν τους αγώνες τους με μόνο εφόδιο τα δεδομένα που ίσως τους δόθηκαν (;) από την ομάδα του Pedrosa. Προφανώς και όσοι έτρεχαν από πριν με τα ιαπωνικά λάστιχα λογικά έχουν το πρώιμο πάνω χέρι.
Κάπου εδώ, λοιπόν, εστιάζεται ένα πρόβλημα που υπογείως φουσκώνει. Μπροστά σε ένα άγνωστο πεδίο, τόσο οι ομάδες όσο και η Bridgestone έχουν ανάγκη δοκιμών ώστε σύντομα να βελτιστοποιηθεί το spec tyre. Η Dorna όμως, ελέω ύφεσης, κερνάει περικοπές δοκιμών.
Εσχάτως οι κ.κ. Stoner και Rossi, πρωτοπόροι της άτυπης επιτροπής των αναβατών, έχουν κάνει κόμμα και ζητούν –αν όχι απαιτούν– επανεξέταση κάποιων κανονισμών. Θέλουν περισσότερες δοκιμές διότι βλέπουν ένα θέμα ασφάλειας. Αμφότεροι μετά τον πρώτο αγώνα του Κατάρ δήλωναν πως δε θα επέλεγαν κανένα από τα διαθέσιμα λάστιχα του αγώνα, αν είχαν το ελεύθερο όπως πέρυσι. Και οι δύο, δηλαδή, έτρεξαν επιλέγοντας το 'μη χείρον', με πρώτο κριτήριο να βγάζει τον αγώνα και δεύτερο να δουλεύει όπως ήθελαν. Στη συνέχεια, λέει, έστησαν τις μοτοσυκλέτες τους ανάλογα με το λάστιχο και όχι το ανάποδο, όπως ήξεραν τόσα χρόνια. Μάλιστα, είχε πολύ ενδιαφέρον η δήλωση του Stoner πως, 'η μαλακή γόμα ήταν σαν qualifier, στη φρεσκοστρωμένη πίστα κρατούσε τρελά μα άντεχε 2-3 γύρους μόνο…' Ο δε Rossi ακόμη φωνάζει πως λείπει απεγνωσμένα η intermediate επιλογή, κάνοντας την επιλογή σε μια βρεγμένη πίστα που στεγνώνει να μοιάζει με ζαριά στο σκοτάδι.
Και απειλούν, ο καθένας με τον τρόπο του. Ο αυστραλός δηλώνει σε συνέντευξη πως 'δεν έχει νόημα να τρέχω στα MotoGP αν δεν αισθάνομαι ασφαλής,' ενώ ο ιταλός αφήνει υπογείως να πολλαπλασιάζονται οι φήμες πως καλοβλέπει ένα πέρασμα από τα Superbikes πριν κρεμάσει γάντια, φόρμες και κράνη. Προφανής στόχος είναι, φυσικά, να βγάλει μερικά σπυράκια ο κύριος Ezpeleta. Κι ας αγαπιούνται τόσο πολύ από την 'καλή' πλευρά των καμερών.
Έτσι κι αλλιώς, τίποτε δε μπορεί να γίνει γρήγορα. Η Bridgestone έχει ήδη ξεκινήσει τις διαδικασίες αποστολής των ελαστικών ακτοπλοϊκώς από την Ιαπωνία για τους επόμενους ευρωπαϊκούς αγώνες. Όπερ σημαίνει συζήτηση μετά τον τρίτο αγώνα, όπως ζητούν οι αναβάτες, για να δούμε αποτέλεσμα μέχρι την καλοκαιρινή διακοπή.

Σπύρος Τσαντήλας

theraceeditorial

Yypés lotopíes

κείμενο: Σπύρος Ιωαντήλας,
φωτό: Ducati Corse, Yamaha Racing, Suzuki MotoGP, motogp.com, αρχείο eBike

Η σεζόν ξεκίνησε εν μέσω οικονομικής κρίσης, μείον μισή Kawasaki, με ρευστούς κανονισμούς, νέο φορμά στα λάστιχα και φρέσκα πρόσωπα. Προϋποθέσεις για θρίλερ· και τότε άρχισε να βρέχει...

Πολύ νερό στο Κατάρ, τόσο που δεν πρέπει να έχει ξαναπέσει ποτέ στο εμιράτο –τόσο που η έρημος έγινε λιμνοθάλασσα, κατά τον in situ ανταποκριτή μας Νίκο Χασιώτη. Κι όμως, εκείνο το βράδυ της Κυριακής η πίστα Losail έμοιαζε με νησί της νοτιοανατολικής Ασίας στην εποχή των μουσώνων. Στον κορυφαίο θεσμό της μοτοσυκλέτας τα προβλήματα αντιμετωπίζονται δυναμικά, με παγκόσμιες πρωτοτυπίες, έτσι ο αγώνας έγινε για πρώτη φορά στην ιστορία... Δευτέρα. Αφού βέβαια πρόλαβε να τσακίσει κάθε έννοια λογικής στα 125 και να κουτσουρέψει τα 250.
Έτσι οι ομάδες τράβηξαν για Ιαπωνία. Σεπτέμβριο τις προηγούμενες χρονιές, Απρίλιο φέτος ο αγώνας στην πίστα της Honda και η βροχή έκανε πάλι το θαύμα της διακόπτοντας πρόωρα τις κατατακτήριες δοκιμές. Την Κυριακή, ευτυχώς, ο αγώνας έγινε στεγνά, διότι άλλη μια αναβολή να έπαιρνε και στο τέλος θα προλάβαινε μέχρι και ο Dani Pedrosa να αποθεραπευτεί…

>> MotoGP

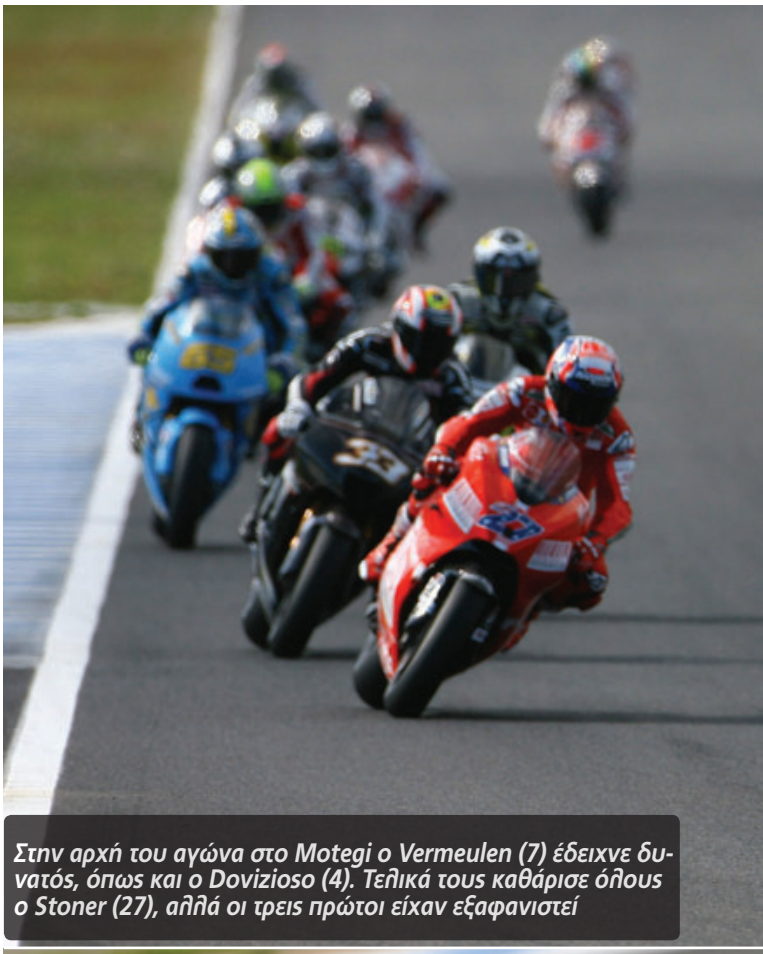
Κόκκινα, όπως πάντα

Λες και έχει σύμβαση με τους εμίρηδες, ο Casey Stoner τα πήρε όλα κι έφυγε στο Κατάρ: pole, εκκίνηση, νίκη. Ο Αυστραλός ήταν τόσο πειστικά ταχύτερος από όλους που σκότωσε από νωρίς κάθε ενδιαφέρον για τον αγώνα. Όχι ότι οι υπόλοιποι προσπάθησαν και πολύ να δώσουν κάποιο στοιχειώδες ενδιαφέρον. Αν δείτε τα αναλυτικά αποτελέσματα, είναι ενδεικτικότατα της κατάντιας: οι πρώτοι αναβάτες που τερμάτισαν με διαφορά μικρότερη του δευτερολέπτου μεταξύ τους είναι οι κ.κ. Pedrosa και Hayden στις θέσεις 11 και 12 αντιστοίχως. Όλοι οι υπόλοιποι είναι θέμα αν είχαν κάποιον εντός του οπτικού τους πεδίου, έκαναν αυτό που είθισται να αποκαλείται ως 'μοναχικός αγώνας'. Μα όλοι τους;
Μόνο ο πυραυλοκίνητος Alex De Angelis προσπάθησε να δώσει λίγη γεύση στο Αραβικό GP εμβολίζοντας τον Pedrosa την ώρα που ο τραυματισμένος Ισπανός έκανε την υπερπροσπάθεια παρά το άκαμπτό του πόδι. Μετά το συμβάν ο Dani υποχώρησε λίγο, για να ξαναβρεί τον παλιόφιλό του Nicky Hayden – ο οποίος εσχάτως όταν κοιτάζεται στον καθρέπτη αναρωτιέται αν μοιάζει

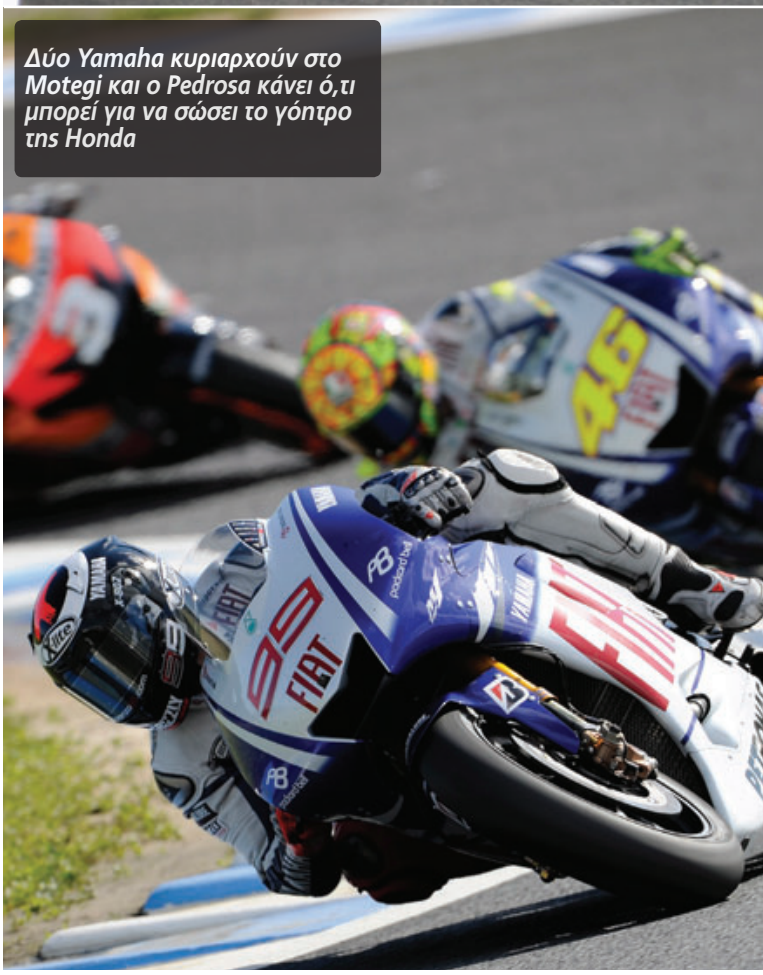
με τον Marco Melandri. Πάντως για τον Pedrosa το ότι κατάφερε να πάρει έστω και λίγους βαθμούς σε έναν αγώνα όπου η ιατρική θεωρούσε πως δεν θα συμμετείχε, είναι ένα καλό δείγμα θέλησης και αποφασιστικότητας.
Στο Κατάρ ξεχώρισε ο Mika Kallio που πήρε μια δυνατή όγδοη θέση, καθώς και ο De Angelis που τερμάτισε πέμπτος. Μοναδική εγκατάλειψη ήταν ο Loris Capirossi που με μια πτώση έχασε την ευκαιρία να μετουσιώσει τη δυνατή εμφάνιση της Suzuki στις δοκιμές σε μια ψηλή θέση στον τερματισμό. Η τριάδα των Stoner, Rossi, Lorenzo γέμισε το βάθρο με τη σειρά αυτή ακριβώς.

Το 2008 επιστρέφει

Ο Jorge Lorenzo πέρυσι έκανε μεγάλη εντύπωση με τους πρώτους του αγώνες MotoGP, πριν φτάσει εκείνη η καταραμένη μέρα στη Σαγκάη όπου έσπασε κάμποσα κόκαλα και φρέναρε την πορεία ανεξέλεγκτου τρένου που κανένας άλλος rookie δεν είχε καταφέρει ξανά στο παρελθόν. Φέτος δείχνει να επαναλαμβάνει τα περσινά του κατορθώματα –όσο κι αν δεν είναι πια αναπάντεχα. Μετά το βάθρο του Losail, ήρθε η ώρα της Ιαπωνίας να προσαρτηθεί στη Lorenzo's Land. Μόνο που εδώ ο αγώνας είχε πιο ενδιαφέρουσα εξέλιξη.
Η βροχή που διέκοψε τα χρονομετρημένα του Σαββάτου έφερε τον Rossi στην pole. Ο Ιταλός έκανε μια ασυνήθιστα καλή εκκίνηση και βάλθηκε να εξαφανιστεί, αλλά σύντομα πίσω του κόλλησε ο Lorenzo και ο Pedrosa που ως συνήθως εκτοξεύτηκε από τις πίσω θέσεις. Αρχικά το ηγετικό γκρουπ είχε μέσα και τον Chris Vermeulen – πριν αυτός οπισθοχωρήσει λόγω τεχνικού προβλήματος– τον Andrea Dovizioso, τον Casey Stoner και τον πιο αναπάντεχο απ' όλους, τον Marco Melandri! Οι τρεις πρώτοι σιγά-σιγά απομακρύνθηκαν σε απόσταση σχετικής ασφάλειας από τους υπόλοιπους και τότε ο Lorenzo αποφάσισε πως δεν ήθελε να βλέπει πια κανέναν άλλο, πέρασε τον Rossi και επιχείρησε την εξαφάνιση. Ο πρωταθλητής προσπάθησε να τον ακολουθήσει, μα ένα-δυο μικρολαθάκια τον απομάκρυναν από τον προηγούμενο Ισπανό και τον έφεραν πιο κοντά στον άλλο που ακολουθούσε. Ο Pedrosa, αν και τραυματίας ακόμη, το πάλεψε και πέρασε τον Rossi, για να του επιστραφεί το κομπλιμέντο πολύ σύντομα. Όπως μας έχει συνηθίσει στις μεταξύ τους μονομαχίες ο Rossi δεν επέτρεψε στον Ισπανό να τον ξαναπλησιάσει και, με τις δυνάμεις του να έχουν ήδη ξοδευτεί σε μεγάλο βαθμό, ο Pedrosa αρκέστηκε στην εξαιρετικά τιμητική τρίτη θέση που έσωσε και κάποια προσχήματα για τη Honda βλέποντας το 1-2 της Yamaha μέσα στην πίστα της.
Ξανά πολύ καλός ο Kallio, φαίνεται πως βρέθηκε ο δεύτερος άνθρωπος που μπορεί να πάει το Desmosedici, πολύ άτυχος ο Hayden που στον πρώτο γύρο εμβολίστηκε από πίσω από τον Yuki Takahashi και βρέθηκε στην αμμοπαγίδα να βρίζει θεούς και δαίμονες. Ο αστέρας της ημέρας, πάντως, δεν ήταν άλλος από τον Melandri που κατάφερε να τερματίσει με άνεση έκτος, κάνοντας και αρκετά δύσκολη τη ζωή του Stoner μέχρι να τον καθαρίσει. Ο Marco πανηγύρισε τον τερματισμό του λες και κέρδισε –δεδομένης δε της κατάστασης με την Hayate-Kawasaki, μάλλον πραγματικά κέρδισε και δεν το έχουμε πάρει είδηση ακόμη…

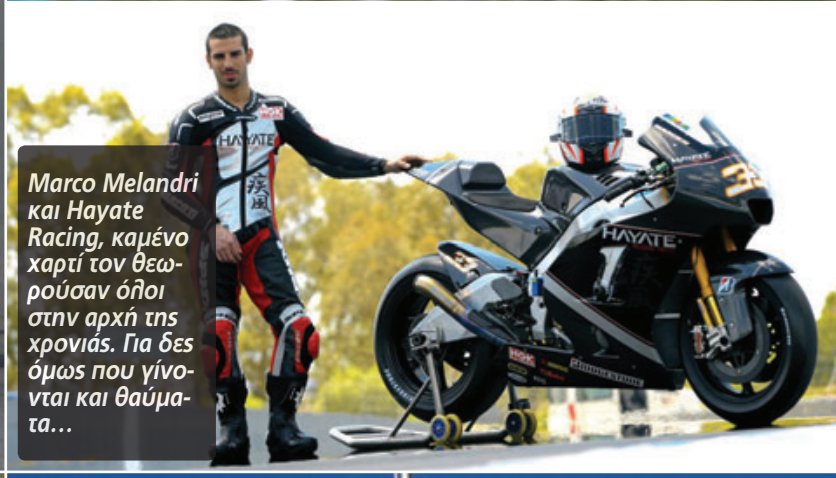


Στην αρχή του αγώνα στο Motegi ο Vermeulen (7) έδειχνε δυνατός, όπως και ο Dovizioso (4). Τελικά τους καθάρισε όλους ο Stoner (27), αλλά οι τρεις πρώτοι είχαν εξαφανιστεί

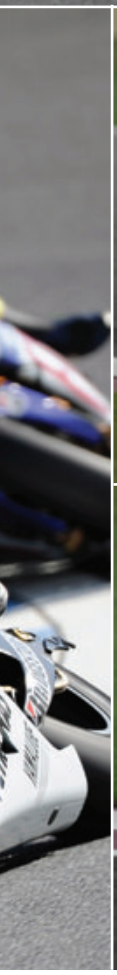


Δύο Yamaha κυριαρχούν στο Motegi και ο Pedrosa κάνει ό,τι μπορεί για να σώσει το γόητρο της Honda

Ο Φινλανδός συνεννοείται με τη Ducati κι αυτό είναι είδηση!



Marco Melandri και Hayate Racing, καμένο χαρτί τον θεωρούσαν όλοι στην αρχή της χρονιάς. Για δες όμως που γίνονται και θαύματα...



Ο πρωταθλητής του 2006 ακόμα ψάχνει να βρει άκρη με τη D16. Μέχρι τότε, τον βρήκε καλά ο Takahashi από πίσω

Το Κατάρ του ανήκει

Πετάει ο Jorge, αγκαλιά με τη σαμπάνια ο Rossi για να ξεχάσει τον πόνο του, αλλού ο Pedrosa που κανένας δεν περίμενε στο βάθρο

>> 250GP

Κοντή βροχή αλληλούια

Μαντάρα τα έκανε ο καιρός για τους δίχρονους στο Κατάρ. Αν και στα 250 δεν έβρεχε, είχε ρίξει τόσο πολύ πριν που η πίστα ήταν ακόμη επικίνδυνη και με καμία πρόθεση να στεγνώσει, έτσι ο αγώνας κόντυνε σε μόλις 13 γύρους για λόγους ασφαλείας.

Στο σημείο αυτό προκλήθηκε ένας σχετικός ντόρος, καθώς θεωρείται πολύ επικίνδυνη η νυχτερινή οδήγηση στο βρεγμένο Losail λόγω των αντανακλάσεων των προβολέων που τυφλώνουν τους αναβάτες. Άλλωστε μια τέτοια δικαιολογία πετσόκοψε τα 125, γιατί άφησαν τα 250 να τρέξουν έναν κολοβό αγώνα; Μια άλλη δικαιολογία που ακούστηκε από επίσημα χείλη επ' αυτού ήταν πως περικόπηκε για να προλάβουν να τρέξουν τα MotoGP (βλέπε τηλεοπτικά συμβόλαια), αλλά περί ασφάλειας ούτε λόγος. Δε μας τα λέει καλά η κυρία Dorna, ούτε η μαμά-FIM…

Μεγάλος απών ο πρωταθλητής Marco Simoncelli, με σπασμένο καρπό από προπόνηση με MX μια εβδομάδα πριν το GP. Έτσι ο Alvaro Bautista πήρε την pole και ήταν έτοιμος να ξεκινήσει με ένα θρίαμβο, όμως στη λίμνη Losail βρέθηκε έξω από τα νερά του. Η νίκη παίχτηκε στο γκρουπ των αναβατών που από νωρίς ξεχώρισε, με τον Hector Barbera να παίρνει τη δεύτερη πρωτιά της καριέρας του στα 250, τον Jules Cluzel να ακολουθεί στο πιο υγρό όνειρο της ζωής του (καλύτερη επίδοση καριέρας ως τώρα για τον Γάλλο: δέκατος) και τρίτο τον περσινο πρωταθλητή των 125, Mike di Meglio. Ο Bautista έμεινε σε μια απογοητευτική έβδομη θέση.

Στην Ιαπωνία ο πρωταθλητής SuperSic επέστρεψε και δήλωσε το παρόν με pole position. Στον αγώνα τα πράγματα δεν πήγαν με το μέρος του: αν και οδήγησε τον αγώνα για οκτώ γύρους, ένα λάθος τον έστειλε στο κερμπ όπου το μπροστινό του λάστιχο χτύπησε με δύναμη και τρύπησε. Ο Ιταλός αναγκάστηκε να βγει για αλλαγή, μα όταν επέστρεψε ήταν πια αργά, ούτε καν να βαθμολογηθεί δεν πρόλαβε τερματίζοντας 17ος. Αν μη τι άλλο, βέβαια, και πέρυσι δεν είχε πάρει βαθμό στους δύο πρώτους αγώνες.

Η νίκη πήγε στον Bautista, ο οποίος χρειάστηκε να δουλέψει αρκετά για να περάσει τον Hiroshi Aoyama πέντε γύρους πριν την καρό σημαία και να στερήσει μια ιστορική νίκη από τη Honda. Το τρίτο σκαλί του βάθρου πήγε στον Mattia Pasini.

>> 125GP

Παγκόσμιο ρεκόρ

Δεν υπάρχει αμφιβολία πως οι μόλις τέσσερις γύροι των 125 στο Κατάρ συνιστούν ένα αρνητικό ρεκόρ, είναι η μικρότερη απόσταση αγώνα που έχει καταγραφεί ποτέ. Κι όμως, το αποτέλεσμα αυτών των τεσσάρων γύρων μέτρησε αποδίδοντας στους αναβάτες τους μισούς βαθμούς από τους κανονικούς. Για την ιστορία, το άτυπο βάθρο επανδρώθηκε από τους Andrea Iannone, Julian Simon και Sandro Cortese, οι οποίοι μάλλον δεν πήραν καν εί-

Δεύτερος στο Motegi ίσον ένα τεράστιο δώρο στη Honda

Ίδρωσε ο Bautista (19) μέχρι να καθαρίσει τον Ιάπωνα και τη νίκη στο Motegi

Ο Gabor Talmacsi αλλιώς τα υπολόγιζε, με αγώνα στην πατρίδα του (Ουγγαρία) και ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα. Το Balatonring πάει για φέτος, ενώ ο ίδιος ακόμη δεν έχει δείξει κάτι το ιδιαίτερο στα 250

Ο πρωταθλητής του 2008 ξεκίνησε τη νέα σεζόν πανομοιότυπα με πέρυσι: με δύο μεγάλα μηδενικά

Ο Hector Barbera (κέντρο) το έχει ξανακάνει, ο Mike di Meglio (δεξιά) είναι παγκόσμιος πρωταθλητής 125, μα ο Jules Cluzel (αριστερά) όχι βάθρο δεν έχει ξανανέβει, ούτε καν χορηγό δεν έχει!

Εκκίνηση 250 στο Motegi: ο Simoncelli επιχειρεί να καθαρίσει, μα η τύχη του είχε άλλα πλάνα

δηση τι συνέβη σε τέσσερις τρελούς γύρους.
Στην Ιαπωνία οι 125άρηδες είχαν επιτέλους την ευκαιρία για ένα σωστό αγώνα. Η βροχή έπαιξε εδώ το σημαντικό της ρόλο, καθώς στην εκκίνηση της κατηγορίας η πίστα ήταν ακόμη υγρή. Ως αποτέλεσμα πολλοί μπήκαν με λάστιχα βροχής, άλλοι με ενδιάμεσα, λίγοι με σλικ. Στους πρώτους γύρους όσοι είχαν βρόχινα έφυγαν μπροστά, όμως σίγουρα δυσαρεστήθηκαν από τη λιακάδα που ακολούθησε, έτσι είχε έρθει η ώρα για όσους φορούσαν ενδιάμεσα λάστιχα. Όσο η πίστα στέγνωνε, όμως, και τα σύννεφα εξαφανίζονταν από τον ουρανό, καθίστατο σαφές πως οι πραγματικοί μάγκες ήταν αυτοί που πάλευαν με τα σλικ τόση ώρα και ένας τέτοιος ήταν ο Andrea Iannone, ο οποίος κέρδισε και τον δεύτερο αγώνα ως επιβράβευση των επιλογών του. Δεύτερος πάλι ο Julian Simon, ο οποίος φορούσε κομμένα σλικ ως intermediate λύση και ο οποίος στον 13ο (από 20) γύρο είχε 4 δευτερόλεπτα διαφορά από τον Iannone –απόδειξη του πόσο κρίσιμη ήταν η επιλογή ελαστικών και πόσο τούμπα ήρθε η κατάσταση με την αλλαγή του καιρού. Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε πως ο Danny Webb με βρόχινα λάστιχα οδήγησε σχεδόν το μισό αγώνα με άνετη διαφορά, για να προλάβει μετά βίας να ολοκληρώσει 11ος! Τρίτος τερμάτισε ο Pol Espargaro.

Οδήγησε τον Ιαπωνικό αγώνα σχεδόν στη μισή του διάρκεια, αλλά οι αλλαγές συνθηκών έβγαλαν τα βρόχινα λάστιχά του εκτός

Προσέξτε πόσο γυαλίζει η βρεγμένη άσφαλτος του Losail στους προβολείς. Προφανώς συνθήκες ακατάλληλες για αγώνα

Οι δύο πρώτοι παρέμειναν στις θέσεις τους, απλά ήρθε ο Espargaro στο χαμηλότερο σκαλί

Ο Pol Espargaro ήταν ένας από τους αναβάτες που έκαναν σοφή επιλογή στα λάστιχα και ανταμείφθηκε

Τρελή χαρά οι τυχεροί του Κατάρ: από αριστερά, Simon, Iannone και Cortese στο ευκολότερο βάθρο της καριέρας τους

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

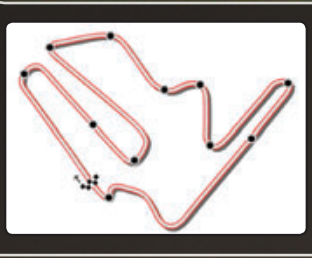
VP2 Xtreme

Αποκλειστική Διάθεση Αντιπροσώπευση

AGRIPAN SA

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

Twin Ring Motegi
http://www.mobilityland.co.jp/english/motegi/



Έτος κατασκευής: 1997
Μήκος: 4,801 m
Στροφές: 14
Δεξιές: 8
Αριστερές: 6

MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 22ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 31ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 15:01
Απόσταση αγώνα: 24 γύροι / 115.224 km
Ρεκόρ πίστας: Casey Stoner (2008)
1'47.091 161.391 km/h
Pole position: Valentino Rossi
1'48.545 159.229 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Jorge Lorenzo (15ος γύρος)
1'48.477 159.329 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 21ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 32ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 13:16
Απόσταση αγώνα: 23 γύροι / 110.423 km
Ρεκόρ πίστας: Alvaro Bautista (2008)
1'54.047 151.548 km/h
Pole position: Marco Simoncelli
1'53.093 152.826 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Alvaro Bautista (20ος γύρος)
1'54.047 151.548 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 17ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 28ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:02
Απόσταση αγώνα: 20 γύροι / 96.02 km
Ρεκόρ πίστας: Mika Kallio (2006)
1'57.666 146.886 km/h
Pole position: Andrea Iannone
2'00.685 143.212 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Andrea Iannone (20ος γύρος)
2'01.551 147.781 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	99	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	157.886	
2	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	157.808	+1.304
3	3	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	157.661	+3.763
4	27	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	157.545	+5.691
5	4	Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda Team	Honda	157.335	+9.207
6	33	Marco Melandri	ITA	Hayate Racing Team	Kawasaki	156.071	+30.555
7	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	155.942	+32.756
8	36	Mika Kallio	FIN	Pramac Racing	Ducati	155.553	+39.416
9	52	James Toseland	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	155.338	+43.106
10	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	155.330	+43.245
11	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	155.237	+44.834
12	5	Colin Edwards	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	155.138	+46.540
13	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	154.734	+53.525
14	88	Niccolo Canepa	ITA	Pramac Racing Ducati	153.119	+1'21.804	
15	24	Toni Elias	SPA	San Carlo Honda Gresini	Honda	149.126	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	59	Sete Gibernau	SPA	Grupo Francisco Hernando	Ducati	117.523	+7 γύροι
Δεν συμπλήρωσε γύρο	69	Nicky Hayden	USA	Ducati Marlboro Team	Ducati		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	72	Yuki Takahashi	JPN	Scot Racing Team MotoGP	Honda		

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Lorenzo J.	16	25																**41**
2	Rossi V.	20	20																**40**
3	Stoner C.	25	13																**38**
4	Dovizioso A.	11	11																**22**
5	Pedrosa D.	5	16																**21**
6	Edwards C.	13	4																**17**
7	Kallio M.	8	8																**16**
8	Vermeulen C.	9	6																**15**
9	De Angelis A.	10	3																**13**
10	Melandri M.	2	10																**12**
11	De Puniet R.	6	5																**11**
12	Capirossi L.	-	9																**9**
13	Elias T.	7	1																**8**
14	Toseland J.	-	7																**7**
15	Hayden N.	4	-																**4**
16	Gibernau S.	3	-																**3**
17	Canepa N.	-	2																**2**
18	Takahashi Y.	1	-																**1**

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	20	25																**45**
2	Ducati	25	13																**38**
3	Honda	11	16																**27**
4	Suzuki	9	9																**18**
5	Kawasaki	2	10																**12**

Ομάδες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	36	45																**81**
2	Repsol Honda	16	27																**43**
3	Ducati Marlboro	29	13																**42**
4	Rizla Suzuki	9	15																**24**
5	Monster Tech3 Yamaha	13	11																**24**
6	San Carlo Honda Gresini	17	4																**21**
7	Pramac Racing	8	10																**18**
8	Hayate Racing Team	2	10																**12**
9	LCR Honda	6	5																**11**
10	Grupo Fransisco Hernando	3	-																**3**
11	Scot Racing Team MOT	1	-																**1**

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	150.207	
2	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Scot Racing Team 250cc	Honda	149.874	+5.889
3	75	Mattia Pasini	ITA	Team Toth Aprilia	Aprilia	148.978	+21.832
4	28	Gabor Talmacsi	HUN	Balatonring Team	Aprilia	148.751	+25.906
5	6	Alex Debon	SPA	Aeropuerto-Castello-Blusens	Aprilia	148.480	+30.785
6	73	Shuhei Aoyama	JPN	Harc-Pro	Honda	148.314	+33.788
7	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	148.138	+36.972
8	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	147.915	+41.018
9	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	147.880	+41.649
10	48	Shoya Tomizawa	JPN	CIP Moto - GP250	Honda	147.266	+52.863
11	40	Hector Barbera	SPA	Pepe World Team	Aprilia	146.829	+1'00.888
12	35	Raffaele De Rosa	ITA	Scot Racing Team 250cc	Honda	146.534	+1'06.347
13	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	144.048	+1'53.149
14	59	Kazuki Watanabe	JPN	Bardral Racing with SJ-R	Yamaha	143.541	+1 γύρος
15	56	Vladimir Leonov	RUS	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	142.043	+1 γύρος
16	8	Bastien Chesaux	SWI	Racing Team Germany	Honda	141.785	+1 γύρος
17	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	140.878	+1 γύρος
18	77	Aitor Rodriguez	SPA	Milar - Juegos Lucky	Aprilia	139.656	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	148.096	5 γύροι
Δεν τερμάτισε	25	Alex Baldolini	ITA	WTR San Marino Team	Aprilia	147.224	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	55	Hector Faubel	SPA	Valencia CF - Honda SAG	Honda	146.581	17 γύροι
Δεν τερμάτισε	63	Mike Di Meglio	FRA	Mapfre Aspar Team 250cc	Aprilia	147.295	18 γύροι
Δεν τερμάτισε	7	Axel Pons	SPA	Pepe World Team	Aprilia	139.120	20 γύροι
Δεν τερμάτισε	16	Jules Cluzel	FRA	Matteoni Racing	Aprilia	140.777	21 γύροι
Δεν τερμάτισε	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	140.708	21 γύροι

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25	25																**50**
2	Honda	13	20																**33**
3	Gilera	7	-																**7**
4	Yamaha	-	2																**2**

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Bautista A.	9	25																**34**
2	Aoyama H.	13	20																**33**
3	Barbera H.	25	5																**30**
4	Cluzel J.	20	-																**20**
5	Talmacsi G.	6	13																**19**
6	Luthi T.	10	8																**18**
7	Pasini M.	-	16																**16**
8	Di Meglio M.	16	-																**16**
9	De Rosa R.	11	4																**15**
10	Debon A.	2	11																**13**
11	Pesek L.	3	9																**12**
12	Aoyama S.	-	10																**10**
13	Tomizawa S.	4	6																**10**
14	Wilairot R.	8	-																**8**
15	Abraham K.	-	7																**7**
16	Locatelli R.	7	-																**7**
17	Faubel H.	5	-																**5**
18	Toth I.	-	3																**3**
19	Watanabe K.	-	2																**2**
20	Leonov V.	-	1																**1**
21	Baldolini A.	1	-																**1**

58
60
9

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	29	Andrea Iannone	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	135.892	
2	60	Julian Simon	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	135.820	+1.346
3	44	Pol Espargaro	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	135.623	+5.039
4	17	Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	135.524	+6.904
5	93	Marc Marquez	SPA	Red Bull KTM Motosport	KTM	135.198	+13.061
6	11	Sandro Cortese	GER	Ajo Interwetten	Derbi	135.104	+14.841
7	6	Joan Olive	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	135.020	+16.420
8	94	Jonas Folger	GER	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	135.017	+16.483
9	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Interwetten	Derbi	134.439	+27.500
10	38	Bradley Smith	GBR	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	134.289	+30.359
11	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	133.915	+37.547
12	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	Loncin Racing Loncin	133.589	+43.856	
13	12	Esteve Rabat	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	132.766	+59.889
14	8	Lorenzo Zanetti	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	132.753	+1'00.141
15	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones Team	Aprilia	132.628	+1'02.601
16	16	Cameron Beaubier	USA	Red Bull KTM Motosport	KTM	132.628	+1'02.609
17	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	132.259	+1'09.867
18	35	Randy Krummenache	SWI	Degraaf Grand Prix	Aprilia	132.259	+1'09.883
19	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	131.998	+1'15.049
20	73	Takaaki Nakagami	JPN	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	131.756	+1'19.858
21	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	130.583	+1'43.413
22	7	Efren Vazquez	SPA	Derbi Racing Team	DERBI	130.116	+1'52.910
23	69	Lukas Sembera	CZE	Matteoni Racing	Aprilia	129.424	+2'07.124
24	58	Yuuichi Yanagisawa	JPN	18 Grage Racing	Honda	129.410	+2'07.402
25	87	Luca Marconi	ITA	CBC Corse	Aprilia	128.433	+1 γύρος
26	10	Luca Vitali	ITA	CBC Corse	Aprilia	128.430	+1 γύρος
27	55	Hiroomi Iwata	JPN	Dydo Miu Racing	Honda	127.699	+1 γύρος
28	59	Satoru Kamada	JPN	Endurance & Osl	Honda	123.715	+1 γύρος
29	57	Yuki Oogane	JPN	Endurance & Okegawajuku	Honda	119.508	+2 γύροι
Δεν τερμάτισε	56	Yuma Yahagi	JPN	Okegawajuku & Endurance	Honda	122.727	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	14	Johann Zarco	FRA	WTR San Marino Team	Aprilia	128.282	10 γύροι
Δεν τερμάτισε	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia	Aprilia	126.402	14 γύροι
Δεν τερμάτισε	32	Lorenzo Savadori	ITA	Fontana Racing	Aprilia	124.482	18 γύροι
Δεν συμπλήρωσε γύρο	53	Jasper Iwema	NED	Racing Team Germany	Honda		

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	12.5	25																**37.5**
2	Derbi	8	16																**24**
3	KTM	-	11																**11**
4	Loncin	-	4																**4**

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Iannone A.	12.5	25																**37.5**
2	Simon J.	10	20																**30**
3	Espargaro P.	6.5	16																**22.5**
4	Cortese S.	8	10																**18**
5	Bradl S.	4	13																**17**
6	Folger J.	5	8																**13**
7	Smith B.	5.5	6																**11.5**
8	Marquez M.	-	11																**11**
9	Aegerter D.	2.5	7																**9.5**
10	Olive J.	-	9																**9**
11	Webb D.	3.5	5																**8.5**
12	Rabat E.	3	3																**6**
13	Terol N.	4.5	-																**4.5**
14	Koyama T.	-	4																**4**
15	Zanetti L.	-	2																**2**
16	Gadea S.	2	-																**2**
17	Corsi S.	1	1																**2**
18	Redding S.	1.5	-																**1.5**
19	Zarco J.	0.5	-																**0.5**

ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΣΤΟΝ ΚΟ

Ζήσε την εμπειρία... Ζωντανά!

Η SKYLINES Moto GP tours **οργανώνει ταξίδια** στα πιο συναρπαστικά **Moto GP του πλανήτη**, εξασφαλίζοντας για εσάς την **καλύτερη σχέση τιμής – ποιότητας** και σας προσφέρει μία αξέχαστη, **μοναδική εμπειρία ζωής!**

- Γνωρίζετε από πριν με λεπτομέρειες το πρόγραμμα του ταξιδιού, τα ξενοδοχεία διαμονής σας, τις πτήσεις ή τα ακτοπλοϊκά σας δρομολόγια, χωρίς ασάφειες και «μικρά γράμματα».
- Έχετε έμπειρους αρχηγούς αποστολής μαζί σας που φροντίζουν για κάθε λεπτομέρεια κατά το ταξίδι σας.
- Εξασφαλίζετε τεχνογνωσία και εμπειρία που μόνο η Skylines διαθέτει στην ελληνική αγορά
- Αποφεύγετε «αεριτζήδες» που σας πουλάνε ταξίδια χωρίς καν να έχουνε άδεια ταξιδιωτικού γραφείου!
- Κερδίζετε τις καλύτερες τιμές και πληρωμή σε 3 – 6 άτοκες δόσεις!

ΠΡΙΝ ΒΙΑΣΤΕΙΣ ΝΑ ΚΛΕΙΣΕΙΣ ΚΑΝΕ ΠΡΩΤΑ ΤΙΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ!!!

www.gptours.gr

Λεωφ. Αμαρουσίου - Χαλανδρίου 60, 151 25 Παράδεισος Αμαρουσίου, Αθήνα, Τηλ.: 210

ΟΣΜΟ ΤΟΥ MOTOGP

ITALY GP MUGELLO

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ
29/5 - 1/6
€665* ΔΙΚΛΙΝΟ
€825* ΜΟΝΟΚΛΙΝΟ

ΟΔΙΚΗ
28/5 - 2/6
€569* ΔΙΚΛΙΝΟ
€655* ΜΟΝΟΚΛΙΝΟ

ΠΟΛΗ ΔΙΑΜΟΝΗΣ:	ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ:	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΡΩΜΗ Ή ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΠΑΤΡΑ/ΑΝΚΟΝΑ/ΠΑΤΡΑ (ΟΔΙΚΗ)
ΔΙΑΜΟΝΗ:	3 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ HOTEL EUROPA 3* 2 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΕ 4/ΚΛΙΝΕΣ ΚΑΜΠΙΝΕΣ (ΟΔΙΚΗ)
ΔΙΑΤΡΟΦΗ:	ΠΡΩΙΝΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ:	ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΤ. Β, ΓΙΑ 4 ΗΜΕΡΕΣ (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ)
ΠΙΣΤΑ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΑΓΩΝΑ WEEKEND, ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ:	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ, Φ.Π.Α.

Σημείωση: Στην οδική εκδρομή ο συνεπιβάτης έχει έκπτωση € 50!
Θα υπάρχει Αρχηγός – Συνοδός αποστολής για ελάχιστη συμμετοχή 20 ατόμων

SPAIN GP CATALUNYA

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ
12/6 - 15/6
€755* ΔΙΚΛΙΝΟ
€945* ΜΟΝΟΚΛΙΝΟ

ΔΙΑΜΟΝΗ:	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ
ΜΕΤΑΦΟΡΑ:	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ/ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ/ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ & ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΣΑΒΒΑΤΟ & ΚΥΡΙΑΚΗ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ:	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ:	3 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ABBA SANTS 4*
ΔΙΑΤΡΟΦΗ:	ΠΡΩΙΝΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ
ΠΙΣΤΑ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΑΓΩΝΑ WEEKEND, ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ:	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ, Φ.Π.Α.

Σημείωση: Το ταξίδι είναι προγραμματισμένο για γκρουπ με ελάχιστη συμμετοχή 20 ατόμων. Για μικρότερο αριθμό συμμετεχόντων δεν περιλαμβάνεται συνοδός και ενδέχεται ν' αλλάξει το κόστος του ταξιδιού.
Δυνατότητα επιλογής πτήσης και από Θεσσαλονίκη

CZECH GP BRNO

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ
14/8 - 17/8
€569* ΔΙΚΛΙΝΟ
€710* ΜΟΝΟΚΛΙΝΟ

ΟΔΙΚΗ
12/8 - 20/8
€799* ΔΙΚΛΙΝΟ
€1130* ΜΟΝΟΚΛΙΝΟ

ΔΙΑΜΟΝΗ:	ΒΙΕΝΝΗ (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ) ΜΠΡΝΟ (ΟΔΙΚΗ)
ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ:	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΒΙΕΝΝΗ Ή ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΠΑΤΡΑ/ΑΝΚΟΝΑ/ΠΑΤΡΑ (ΟΔΙΚΗ)
ΜΕΤΑΦΟΡΑ:	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ/ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ/ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ & ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΣΑΒΒΑΤΟ & ΚΥΡΙΑΚΗ (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ)
ΔΙΑΜΟΝΗ:	3 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ANANAS 4* (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ) 6 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ 3* & 4* ΣΕ ΒΙΛΑΧ, ΓΚΡΑΤΣ, ΜΠΡΝΟ, ΒΕΝΕΤΙΑ & 2 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΕ 4/ΚΛΙΝΕΣ ΚΑΜΠΙΝΕΣ (ΟΔΙΚΗ)
ΔΙΑΤΡΟΦΗ:	ΠΡΩΙΝΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ
ΠΙΣΤΑ:	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΑΓΩΝΑ WEEKEND, ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ:	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ, Φ.Π.Α.

Σημείωση: Στην οδική εκδρομή ο συνεπιβάτης έχει έκπτωση € 50!
Θα υπάρχει Αρχηγός – Συνοδός αποστολής για ελάχιστη συμμετοχή 20 ατόμων

*Οι τιμές ισχύουν για τα μέλη του motogp club. Για τα μη μέλη υπάρχει επιβάρυνση από €30 έως €50, ανάλογα την αξία του ταξιδιού.

SKYLINES EUROSKI CLUB LTD 2008
67 77 779, Fax: 210 67 29 200, e-mail: info@skylines.gr

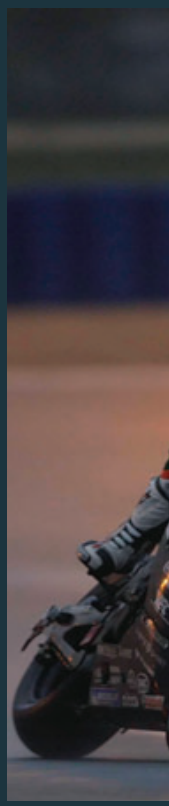
SKYLINES
Moto GP TOURS

MOTO2: ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ Η HONDA

Κυκλοφορούσε ως φήμη, προτάθηκε από την Ένωση Κατασκευαστών (MSMA) και τελικά έγινε δεκτή από τη FIM.

Στην αρχή θα ήταν τετρακύλινδρα 600 από το 2011. Έπεσε ο γενικός κανονισμός, μα στην πορεία φαίνεται πως ουδείς εκδήλωσε ενδιαφέρον. Έτσι, προκειμένου να μη βρεθούν FIM και Dorna απλωμένες να στεγνώσουν, άρχισαν να ενδίδουν στις πιέσεις/προτάσεις της MSMA και τελικά η όλη υπόθεση πήρε άλλη τροπή: κοινός κινητήρας από ένα προμηθευτή για όλους και επίσπευση της μετάβασης κατά ένα χρόνο. Γιατί να αφήσουμε τους Ιταλούς και τους Αυστριακούς να 'λυμαίνονται' τις μικρές κατηγορίες για άλλον ένα χρόνο; Τις αλλάζουμε χτες και τις φέρνουμε στα μέτρα μας. Και τώρα τρέχουμε.

Πριν μερικές εβδομάδες οι φήμες ήθελαν εμπλοκή της Kawasaki, ώστε να παραμείνει 'ζεστή' η σχέση της με τα GP, αλλά όπως συμβαίνει συνήθως με τις φήμες, απεδείχθη ότι ήταν φούμαρα. Με φόντο τη Jerez, έγινε και η επίσημη ανακοίνωση του χορηγού κινητήρα για τα Moto2, που δεν είναι άλλη από τη Honda. Σύμφωνα με τη FIM, η απόδοση του κινητήρα θα είναι πάνω από τους 150 ίππους, κάτι που θα κάνει τη σεζόν του 2010 – με τη μίξη δίχρονων 250 και τετράχρονων Moto2 – να έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.



MOTOGP: ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΑ ΩΡΙΑΙΑ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΑ

Για άλλη μια φορά οι κανονισμοί των MotoGP αλλάζουν για το 2009, με τα δοκιμαστικά να επιστρέφουν στη μία ώρα.

Το αρχικό πακετάκι για τη μείωση του κόστους στα MotoGP έφερε πολλές αλλαγές, μέσα στις οποίες ήταν και η μείωση της διάρκειας των δοκιμαστικών. Έτσι, τόσο τα τρία ελεύθερα δοκιμαστικά όσο και το qualifying διαρκούσαν 45 λεπτά από την αρχή της σεζόν, κίνηση που έφερε τα εντελώς αντίθετα αποτελέσματα. Οι αναβάτες γκρίνιαζαν ότι λόγω του μειωμένου χρόνου δεν ήταν σε θέση να στήσουν τις μοτοσυκλέτες όπως έπρεπε, ρίχνοντας ένα ακόμα λιθαράκι στην κακή εικόνα των πρώτων αγώνων της σεζόν. Όλως περιέργως, κάποιος έδειξε να ακούει και να καταλαβαίνει, και έτσι από τον αγώνα της Jerez η διάρκεια των δοκιμαστικών και των χρονομετρημένων επιστρέφουν στη μία ώρα, αν και δεν ισχύει το ίδιο για τα ελεύθερα της Παρασκευής που παραμένουν κλειδωμένα στο βαλιτσάκι της οικονομίας.

ΟΙ 24 ΩΡΕΣ ΤΟΥ LE MANS

Ένα ακόμα σπουδαίο αποτέλεσμα για την ολοκαίνουργια superbike της Yamaha, YZF-R1. Αυτή τη φορά κατέκτησε την πρωτιά στον περίφημο Γαλλικό 24ωρο αγώνα αντοχής στο Le Mans.

Η Αυστριακή ομάδα YART με ένα ολόφρεσκο R1 και τρεις έμπειρους αναβάτες –οι Jerman και Giabbani με υπερδεκαετή εμπειρία στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αντοχής – πήρε τη νίκη στο Le Mans, σε έναν αγώνα όπου, λες και η ολοήμερη διάρκειά του δεν ήταν αρκετή, έβρεχε δυνατά για περίπου τις 20 από τις 24 ώρες. Στο μακελειό που ακολούθησε ελάχιστες ομάδες την έβγαλαν χωρίς πτώση και η καλύτερη εξ αυτών δεν ήταν άλλη από τη νικήτρια.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

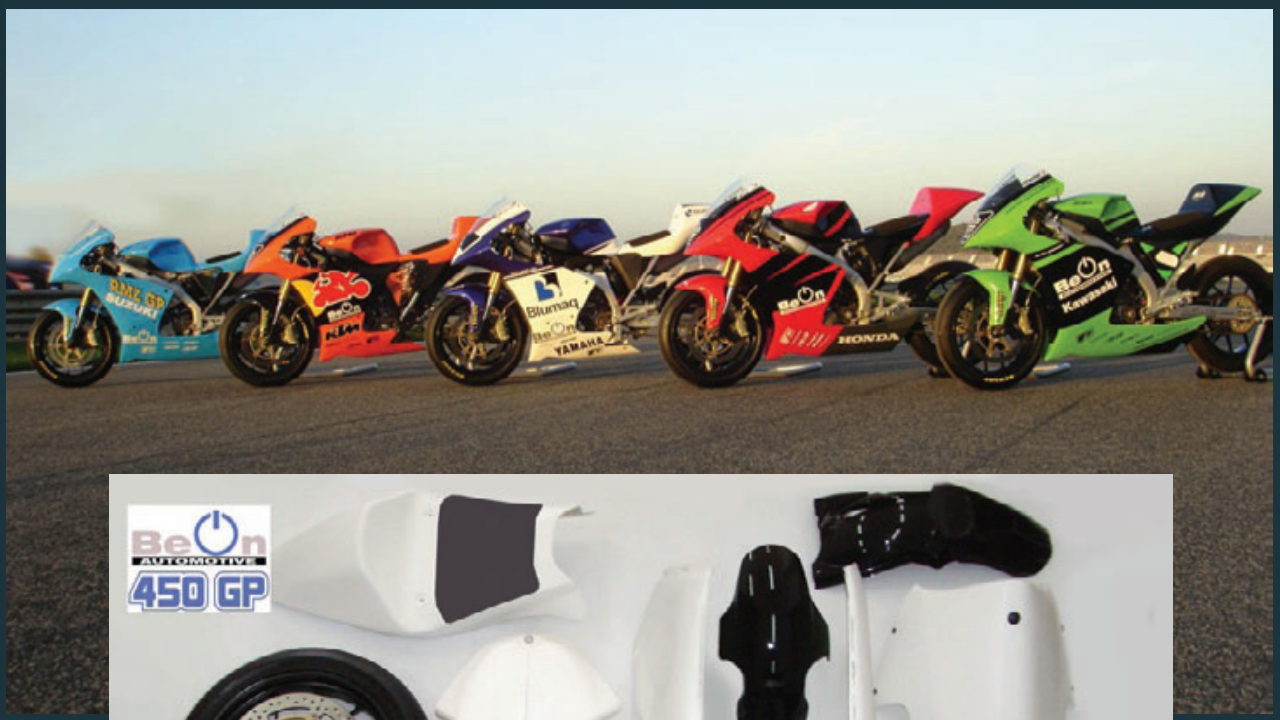
1. Yamaha Austria Racing Team (Igor Jerman/Steve Martin/Gwen Giabbani), YZF-R1, 727 γύροι
2. Honda France (Steve Plater/Sebastien Charpentier Matthieu Lagrive), CBR1000RR, -5 γύροι
3. Suzuki Endurance Racing Team (Vincent Phillipe/Barry Veneman/Guillaume Dietrich), GSX-R1000, -11 γύροι
4. RT Racing Team (J.L. Devoyon/R. Chevre/F. Jond), GSX-R1000, -18 γύροι
5. Suzuki Junior Racing Team LMS (Freddy Foray/Cedric Tangre/Louis Bulle), GSX-R1000, -24 γύροι
6. Qatar Endurance Racing Team (Mashel Al Naimi/Rashid Al Mannai/Anthony Delhalle), GSX-R1000, -24 γύροι
7. Rac41 - City Bike (G. Junod/H. Gantner/V. Houssin), GSX-R1000, -31 γύροι
8. Team GSR Kawasaki (Julien Da Costa/K. Foray/F. Moreira), ZX-10R, -32 γύροι
9. TRT 27/Bazar 2 La Becane (Sebastien Prulhiere/Mathieu Andrieu/Geoffry Gnemmi), GSX-R1000, -35 γύροι
10. Team Bolliger (Horst Saiger/P. Muff/Rico Penzkofer), ZX-10R, -35 γύροι

450 GP

Η ιδέα των supermono δεν είναι καινούργια και τώρα οι Ισπανοί ανοίγουν τις πόρτες με ένα εμπορικό κιτ και το ανάλογο πρωτάθλημα.

Η Ισπανική εταιρεία BeOn Automotive βγάζει στην αγορά ένα κιτ που μετατρέπει μονοκύλινδρα 450 σε αγωνιστικά δρόμου (www.450gp.com). Αφορά τα 450 των τεσσάρων Ιαπώνων κατασκευαστών και το KTM και είναι έτοιμο για τη μοτοσυκλέτα της κάθε εταιρείας χωρίς να απαιτούνται μετατροπές. Μάλιστα, ως βασικό του χαρακτηριστικό διαφημίζεται η δυνατότητα να ολοκληρώνεται η μεταμόρφωση εντός λογικού χρόνου, ώστε να μπορεί κανείς να έχει τη μοτοσυκλέτα και στις δύο μορφές της. Στην Ισπανία κοστίζει 4,200€ συν ΦΠΑ και, άνευ έγκρισης για χρήση δρόμου, οποιοσδήποτε μπορεί να το αποκτήσει.

Σε συνεργασία με την Καταλανική Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας, τώρα, η BeOn κανόνισε κι ένα μικρό πρωταθληματάκι πέντε αγώνων με μοτοσυκλέτες που φορούν το κιτ της, το οποίο προφανώς θα αποτελέσει και το απόλυτο εργαλείο προώθησης της ιδέας –η οποία μας αρέσει πάρα πολύ, το είπαμε;



MORIWAKI MD600

Παρουσιάστηκε και επίσημα στο Motegi η συμμετοχή της Moriwaki στη νεοσύστατη κατηγορία Moto2 που, αιφνιδίως, θα μας επισκεφθεί από του χρόνου και όχι το 2011.

Ο Ιαπωνικός οίκος των Moriwaki με τη στενή συγγένεια με τη Honda έχει προ πολλού ανακοινώσει την πρόθεσή του να εμπλακεί στα Moto2. Αρχικά θα προσέφερε πλαίσια σε ενδιαφερόμενες ομάδες, ωστόσο στην πρόσφατο Ιαπωνικό GP ανακοίνωσε πως θα συμμετάσχει και με ομάδα. Η μοτοσυκλέτα MD600 κινείται προς το παρόν από ένα καταλλήλως τροποποιημένο μοτέρ CBR600RR, εν αναμονή του επίσημου κινητήρα των Moto2, που όλως συμπτωματικώς τυχαίνει να είναι... Honda. Σύμφωνα με τη Moriwaki, αυτή είναι η τρίτη κατά σειρά έκδοση στην πορεία εξέλιξης της MD600.

Θυμίζουμε πως η Moriwaki διαθέτει και εμπειρία MotoGP –εκτός από τα αμέτρητα χρόνια αγωνιστικής δράσης στα εγχώρια πρωταθλήματα– με wild card συμετοχές από το 2003 ως το 2005 με ένα MD211V. Σωστά μαντέψατε, αλλάξτε τα δύο πρώτα γράμματα με RC και... αυτό είναι!

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΒΑΣΙΛΗ ΟΡΦΑΝΟ

Ο Βασίλης έχει κάθε λόγο να γιορτάσει τον τερματισμό σου σε ένα ακόμη Dakar. Εμείς έχουμε κάθε καλή διάθεση να τιμήσουμε την πρόσκλησή του

Ο Βασίλης Ορφανός έχει τη χαρά να καλέσει όλους τους φίλους, γνωστούς και αγνώστους, με αφορμή τον τερματισμό στο Dakar 2009 Αργεντινή-Χιλή σε μια συγκέντρωση με σκοπό να μοιραστεί μαζί μας τις εμπειρίες του από τις ερήμους του κόσμου. Η βραδιά θα ξεκινήσει με προβολή πλάνων από προηγούμενους αγώνες, καθώς και τη φετινή συμμετοχή του. Παράλληλα, σε κοινή θέα θα εκτίθεται τόσο η αγωνιστική μοτοσυκλέτα του όσο και ο εξοπλισμός του.

Η εκδήλωση θα γίνει το Σάββατο 30 Μαΐου στις 21:30, στο υπαίθριο καφέ Cult, στην οδό Θέτιδος 1, πλατεία Ελευθερίας, Βριλήσσια. Σημειώστε πως το σημείο βρίσκεται μόλις 650 μέτρα από την έξοδο 12 της Αττικής Οδού, κατεύθυνση προς Πεντέλη. Για τους πιο… περιπετειώδεις τύπους, το στίγμα του Cult είναι N38°02.251' και E23° 49.590'.

ΜΟΘ: 20 TRACK DAY – 1ΟΣ ΦΙΛΙΚΟΣ ΑΓΩΝΑΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Ο Μοτοσυκλετιστικός Όμιλος Θεσσαλονίκης ύστερα από 2 χρόνια επιστρέφει δυναμικά στον χώρο της Ταχύτητας.

Το διήμερο 20 και 21 Ιουνίου 2009 ο Μ.Ο.Θ. διοργανώνει στην πίστα τον Σερρών το 2ο Track Day του και ταυτόχρονα τον 1ο του Φιλικό Αγώνα Ταχύτητας για το 2009. Λεπτομέρειες για το Track Day, περιγραφή και ειδικός κανονισμός του αγώνα, την έναρξη δηλώσεων συμμετοχής καθώς και όλο το πρόγραμμα του διημέρου, θα ανακοινωθούν τις αμέσως επόμενες ημέρες με νέο Δελτίο Τύπου. Ενημέρωση επίσης, θα υπάρχει σε καθημερινή βάση και μέσα από το φόρουμ του ΜΟΘ στην ιστοσελίδα www.mothforum.gr.

Το κόστος συμμετοχής στο Track Day για όλο το διήμερο ορίζεται στα 100 ευρώ. Το κόστος για την συμμετοχή στο Φιλικό Αγώνα ορίζεται στα 60 ευρώ (περιλαμβάνεται και ασφάλεια του αγωνιζόμενου). Το κόστος των δύο εκδηλώσεων είναι ανεξάρτητο. Αν κάποιος θέλει να συμμετάσχει μόνο στο Track Day ή μόνο στον αγώνα ή και στα δύο, το κόστος θα είναι αντίστοιχα 100 ευρώ, 60 ευρώ ή 160 ευρώ. Εισιτήριο ΔΕΝ θα υπάρξει. Είσοδος Δωρεάν.

ΤΙ ΘΕΛΕΙ Η HONDA ΑΠΟ ΤΟΝ LORENZO;

Προσέξτε να δείτε πόσο κακοήθεις είναι αυτοί οι ποταποί τύποι που κυκλοφορούν τις φήμες. Ποιον ήτε διαδίδουν ως διάδοχο του Pedrosa στο HRC; Κι όμως... ναι...

Το ακούσαμε κι αυτό. Μετά τον πρόσφατο τραυματισμό του στις δοκιμές του Κατάρ, λέει, ο Pedrosa άρχισε να χάνει την εμπιστοσύνη των αφεντικών στο HRC. Σκέφτηκαν οι άνθρωποι πως 'μέχρι να συνέρθει αυτός, οι άλλοι δύο θα έχουν 100 βαθμούς διαφορά από μας κι άντε πιάσ' τους...'. Οπότε, λέει, ήδη κάποιοι Ιάπωνες εξετάζουν τα σενάρια διαδοχής του κοντόσωμου Ισπανού, ο οποίος φέρεται να έχει λάβει τελεσίγραφο για το 2009: τίτλος ή...

Έλα μου όμως που αυτός ο φρέσκος κανονισμός δεν επιτρέπει σε rookies να μπουν απευθείας σε εργοστασιακή ομάδα. Αντίο Bautista, Simoncelli, Spies και ό,τι άλλο καυτό κυκλοφορεί τη σήμερον ημέρα στην αγορά. Οπότε; Οπότε, λέει, έκαναν ήδη την κρούση τους στον Jorge, μπας και καταφέρουν να τον εκνευρίσουν τόσο πολύ για τον τοίχο του Rossi στο γκαράζ της Yamaha που στο τέλος να γίνει πορτοκαλής και να πάρει εκδίκηση.

SMPRINIS
ΚΩΤΣΟΥ 34 ΧΑΛΚΙΔΑ
Τηλ./fax.: 2221025984
HUSABERG
TRIUMPH

ΚΑΠΟΙΟΣ ΝΑ ΞΕΜΑΤΙΑΣΕΙ ΤΟΝ HOPPER

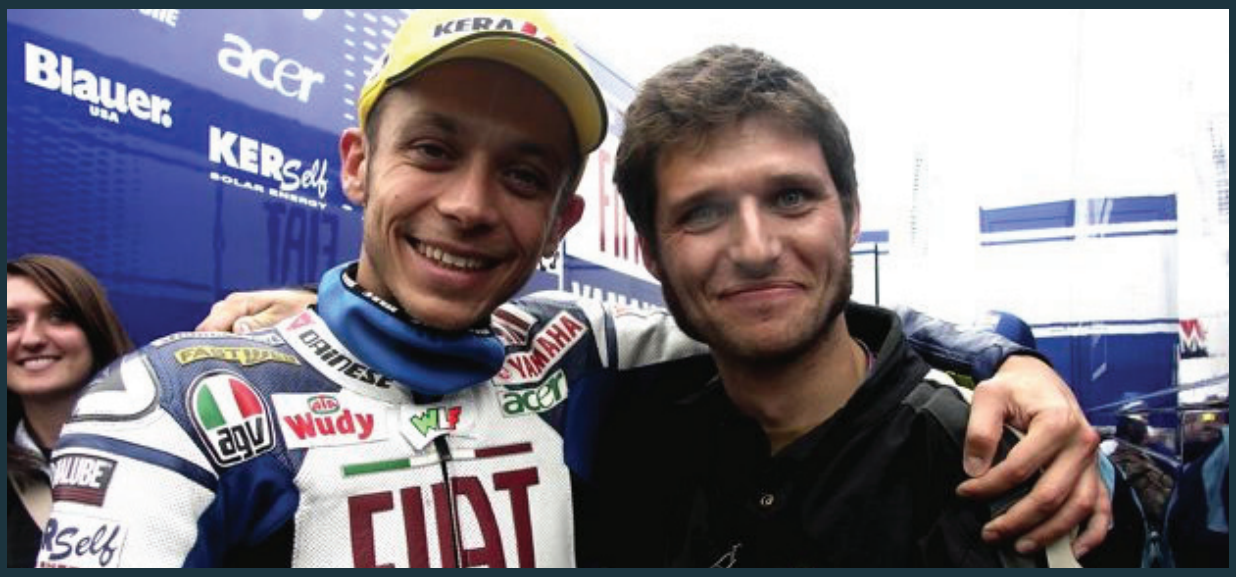
Πολύ άτυχος αυτός ο άνθρωπος. Δεν του έφταναν οι χρεοκοπίες και η μεταπήδηση στα SBK μετά την έναρξη του πρωταθλήματος, τσακίστηκε κι όλας και τώρα τρέχει να προλάβει.

Τι να προλάβει; Μα τον αγώνα της πατρίδας του στο Miller Park στις 31 Μαΐου. Το πρόβλημα είναι πως με το high side που απήλαυσε στο Assen, ο John Hopkins έχει βρεθεί με σοβαρούς μυϊκούς τραυματισμούς στο πόδι και ένα ράγισμα στη λεκάνη. Ο Dr. Ting (το αμερικανικό ανάλογο του Dr. Costa) έχει ήδη εγχειρίσει τον άτυχο αναβάτη τοποθετώντας τις απαραίτητες βίδες τιτανίου στα επίμαχα σημεία, αλλά δηλώνει πως απαιτούνται τουλάχιστον έξι εβδομάδες για πλήρη αποθεραπεία. Είμαστε βέβαιοι πως ο Hopper θα κάνει ό,τι είναι ανθρωπίνως δυνατό για να είναι σε δράση στην πατρίδα του σε τέσσερις εβδομάδες…

Ο ROSSI ΣΤΟ ISLE OF MAN!

Τι μπορεί να κάνει ο Rossi στο Isle of Man, εν μέσω TT, καβάλα σε ένα R1, την ημέρα του αγώνα της κατηγορίας Superbike; Γύρο επίδειξης καλεσμένος της Dainese βρε κουτά… τι νομίσατε δηλαδή;

Φέτος η Dainese έχει αναχθεί σε κεντρικό χορηγό του Tourist Trophy που θα φιλοξενηθεί στο θρυλικό Νησί στις αρχές του ερχόμενου Ιουνίου. Έχοντας δώσει το όνομά της στον αγώνα της κατηγορίας Superbike, βρήκε ένα κενό στο πρόγραμμα των MotoGP και κάλεσε τον πιο διάσημο αναβάτη της, Valentino Rossi, ως επίτιμο καλεσμένο του αγώνα. Ο Γιατρός θα κάνει ένα γύρο επίδειξης (σωστότερα, παρέλασης) καβάλα σε ένα YZF-R1 ακολουθώντας το αυτοκίνητο ασφαλείας και συνοδεία των αγωνοδικών, ενώ θα ακολουθήσει συνέντευξη Τύπου με τον Giacomo Agostini, πολλάκις διακριθείς στο Isle of Man από το 1966 ως το 1972, καθώς και τον Guy Martin (εικονίζεται), αναβάτη χορηγούμενο από τη Dainese στο φετινό TT.



Γκουντούφας
accessories

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

Πίσω φτερό
Ermax €140

Βάση πινακίδας
Valtermoto €54

Βίδες στήριξης
Valtermoto €30

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

Ρυθμιζόμενα Μαρσπιέ
Valtermoto €400
Arata €495

Bagster
Κάλυμα τεπόζ. €120
Κάλυμα σέλας €120

Τάπα λαδιού Ergal
Valtermoto €28

Αντίβαρα Τιμονιού
Valtermoto €40

Κιτ σωληνάκια υψηλής πίεσης
Valtermoto €224

Βίδα Τιμονιού Ergal
Valtermoto €21

Όργανο ένδειξης ταχυτήτων
GP Crono €95

Βίδες Προφόρτισης Ergal
Valtermoto €36

Ζελατίνα DoubleBubble
Ermax €140
GIVI €90
Puig €95

Όργανο πίεσης & θερμοκρασίας ελαστικών
Zadi €180

Μανέτες Σπαστές Ergal
IRC €150

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

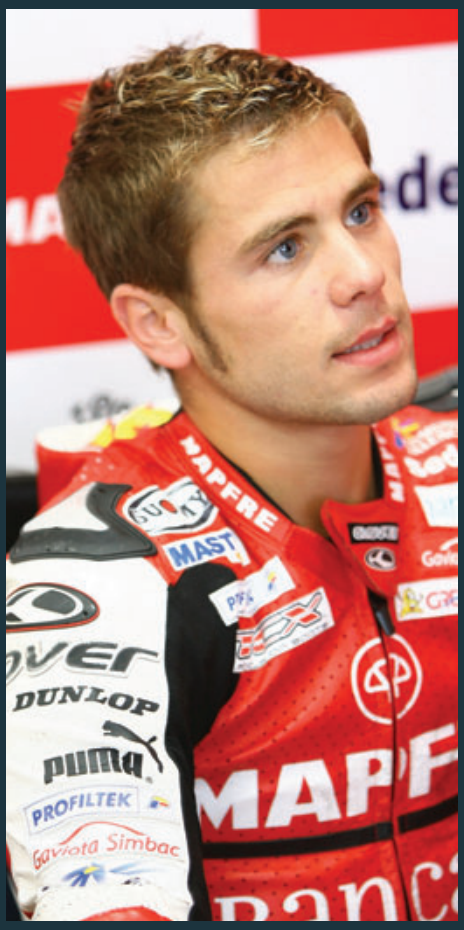
motoitech

Ο BAUTISTA ΣΤΗ YAMAHA;

Η φημολογία γύρω από την προαγωγή του Jorge 'Aspar' Martinez στη μεγάλη κατηγορία συνεχίζει τις βόλτες της από εργοστάσιο σε εργοστάσιο. Αυτή τη φορά κάνει στάση στη Yamaha…

Προφανώς ο Ισπανός ιδιοκτήτης ομάδων στα GP 125 και 250 το έχει βάλει σκοπό της ζωής του να αποκτήσει και μια ομάδα MotoGP. Το μόνο σίγουρο είναι πως αναβάτης του –εφόσον ποτέ πραγματοποιηθεί αυτό το όνειρο– θα είναι ο ταλαντούχος Alvaro Bautista.

Μετά από ατελέσφορες προσπάθειες για συμφωνία με τις Suzuki και Kawasaki, ο κύριος Aspar λέγεται πως βρίσκει καταφύγιο στην αγκαλιά της Yamaha, η οποία επιθυμεί σφόδρα να αυξήσει την παρουσία της σε αριθμό αναβατών και ομάδων –έχοντας πλέον αντιληφθεί πως η ισχύς των αριθμών είναι τόση που να βαραίνει ακόμη και στη δημιουργία των κανονισμών… Αν πιστέψουμε τις πληροφορίες που εσχάτως κυκλοφορούν, λοιπόν, ετοιμάζεται μια ομάδα ενός αναβάτη, δορυφορική βεβαίως για να συμφωνεί και με το νέο κανονισμό περί rookies…



ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΣΤΗΝ ΠΙΣΤΑ

Θυμάστε πριν δυο τεύχη που σας έλεγα για μια κατηγορία ηλεκτρικών μοτοσυκλετών που θα τρέξει στο Isle of Man TT; Μια από τις συμμετέχουσες συνελήφθη σε δοκιμές επί Αμερικανικού εδάφους.

Ενάμιση μήνα πριν την επίσημη έναρξη του TTXGP, του 'πράσινου' GP στο Νησί, οι ομάδες που θα λάβουν μέρος σίγουρα θα πρέπει να βρίσκονται στο απόγειο της προετοιμασίας τους. Μία από αυτές, η ηλεκτρική superbike Mission One της εταιρείας Mission Motors εθεάθη και συνελήφθη από το φακό να γυροφέρνει αθόρυβα στην πίστα Infineon Raceway της California. Αναβάτης της είναι ο Tom Montano, με τις πληροφορίες των παρευρισκομένων να ισχυρίζονται πως της έδωσε και κατάλαβε στην πίστα, αν και επίσημοι χρόνοι δεν υπάρχουν. Φυσικά, και μόνο οι φωτογραφίες αυτές είναι μια σπουδαία είδηση, δεδομένου ότι η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα ως τώρα υπήρχε μόνο σε οθόνες υπολογιστών ως ψηφιακό προϊόν. Το μέλλον έρχεται πιο γρήγορα απ' όσο νομίζαμε. (Πηγή: www.asphaltandrubber.com)

Expo Center

ΚΟΤΕΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.

ΔΩΡΟ-ΕΠΙΤΑΓΗ
ΕΩΣ €1.850

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ!

V-MAX 1700 '09 - Κέρδος: €1.850

R1 '09 - Κέρδος: €1.100

FZ1 Fazer - Κέρδος: €900

TDM 900 '09 - Κέρδος: €750

XJ 600 Diversion - Κέρδος: €550

Fazer 600S - Κέρδος: €650

XT 660 X - Κέρδος: €550

X MAX 250 BLACK - Κέρδος: €350

Crypton X 135 - Κέρδος: €200

BVQI ISO CERTIFIED 9001 ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.

• ΠΩΛΗΣΕΙΣ • SERVICE • ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ • ΑΞΕΣΟΥΑΡ

YAMAHA system ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Από 0% Προκαταβολή. Έως 72 μήνες εξόφληση.
www.expocenter.gr
*Δυνατότητα ασφάλειας κλοπής

alpinestars Continental ÖHLINS TERMIGNONI SHARK RICHA

ΠΩΛΗΣΕΙΣ/SERVICE - ΓΡΗΓ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 394 - 396, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ,
ΤΗΛ.: 210.4329.990, 210.4321.328, FAX: 210.4329.833
e-mail: info@expocenter.gr

www.yamaha-motor.gr

YAMAHA
Touching Your Heart

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Μηδέν σεβασμός, αλλά η ζωή θα του ανταποδώσει τη Χ

Da

αναβάτης Repsol Hond

«Το MotoGP έκανε ένα δ

διευθύνων σύμβουλος FG Sp

«Συνήθως οδηγώ π

αναβ

«Θέλω να δοκιμάζω όλα τα εξαρτήματα και όχι μόνο αυτά που αρέσουν στο Dani.

Andrea Dovizioso

αναβάτης Repsol Honda MotoGP

«Μερικές φορές νομίζω πως έχει το δικό της μυαλό...

Nicky Hayden,

αναβάτης Marlboro Ducati MotoGP

χάρη...

ni Pedrosa,

la MotoGP

Μιλάμε φυσικά για τη διαβόητη 'σύγκρουση' του ισπανού με τον De Angelis όπου οι αγωνοδίκες συγχώρεσαν τον ιταλό μη εντοπίζοντας πρόθεση στην επίθεσή του. Ο δε Dani, για μια φορά ακόμη όλο ανωτερότητα, αφήνει τα κρύα πιάτα της εκδίκησης στη θεία Πρόνοια... ή μήπως υπονοεί πως ο ίδιος θα αναλάβει την αποκατάσταση της ισορροπίας στην πρώτη καλή ευκαιρία;

δώρο στο WSBK...

Paolo Flammini,

ort, διοργανωτής WSBK

Ο ιταλός γάτος μιλάει για την απόφαση να πρέπει υποχρεωτικά κάθε rookie να ξεκινά την καριέρα του από δορυφορική ομάδα GP και όχι από εργοστασιακή. Απλούστατα ο διοργανωτής των Superbikes βλέπει μια πρώτης τάξης ευκαιρία να 'κλέψει' ταχύτατους φερέλπιδες αναβάτες από τα 125 και 250 που θα δυσκολευτούν να βρουν μια σέλα στα MotoGP, καθώς πλέον οι διαθέσιμες λιγοστεύουν.

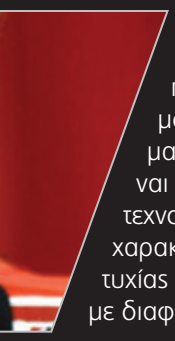
ιο γρήγορα όταν δε βλέπω που πάω...

Colin Edwards,

άτης Monster Yamaha Tech 3 MotoGP

Εντάξει, του αρέσει του τεξανού ο νυκτερινός αγώνας, μας το ξεκαθάρισε. Τη βρίσκει που δε λιώνει από τη ζέστη, είναι και το κατιτίς το διαφορετικό που τον εξιτάρει, αλλά αυτό το τελευταίο που μας λέει η αλήθεια είναι πως δεν το πιάνω...

Το ρώτησαν το παλικάρι πώς είναι η εξέλιξη της μοτοσυκλέτας εν τη απουσία του τραυματισμένου Pedrosa. Αφού λοιπόν είπε τα αυτονόητα, 'ο καθένας κάνει τη δουλειά του' κλπ, πέταξε και τη χειροβομβίδα του – κρότου λάμψης έστω γι αρχή... Δηλαδή, όσο ήταν εκεί ο ισπανός κανόνιζε μόνος του ποια εξαρτήματα περνούσαν στην εργοστασιακή ομάδα; Και, όσο έλειψε, ο Dovi βρήκε την υγειά του; Άντε μετά να δουν άσπρη μέρα με αυτές τις τακτικές εκεί στο HRC...



Ο αμερικανός μιλά για την κυρία Desmosedici, την κόκκινη ρουκέτα που ως τούδε φαίνεται να συνεννοείται μόνο με κάποιον κύριο Stoner. Ο Nicky μας εξηγεί πως ποτέ δύο γύροι δεν είναι πανομοιότυποι διότι αυτό το περίτεχνο σύστημα διαχείρισης που πολλοί χαρακτηρίζουν ως 'το μυστικό της επιτυχίας της Ducati' μάλλον σκέφτεται με διαφορετικό τρόπο από αυτόν.

The Back

Ένας φίλος ήρθε από τα παλιά ότι τον είχαμε ξεγράψει, ένας μεγάλος ποδηλάτης επιστρέφει και οι παραλίες έχουν την τιμητική τους

max
min
0
km/h
14:30
ODO
009454
N

KTM Magazine

http://brennraum.ktm.com/

Κόντρες στη γλίτσα

Πριν λίγο καιρό η KTM παρουσίασε το νέο της εταιρικό περιοδικό σε ηλεκτρονική μορφή, ονομάζεται 'Brennraum' που σημαίνει 'Θάλαμος Καύσης'. Πρόκειται για μια πολύ όμορφα στημένη, κατά κόρον βαμμένη σε πορτοκαλί, δουλειά που βλέπεται ελεύθερα, μα μόνο online – δηλαδή δεν 'κατεβαίνει' προς αποθήκευση όπως το eBike. Μόλις κυκλοφόρησε το δεύτερο τεύχος στο οποίο το κεντρικό θέμα αφορά μια κόντρα: ο πολυπρωταθλητής MX, Stefan Everts καβαλά ένα 450 SM απέναντι στον Sebastien Loeb και το Citroen WRC του σε μια κλειστή διαδρομή στην πόλη Geraardsbergen του Βελγίου. Αμφότεροι αντίπαλοι με το χρονόμετρο σε ένα βρεγμένο πλακόστρωτο και στο τέλος ένας, απροσδόκητος για πολλούς, νικητής με ενσωματωμένο βίντεο για την επαλήθευση.
Άντε να πληθαίνουμε σιγά-σιγά τα ηλεκτρονικά μέσα.

MOTOCROSS DIGITAL

http://www.motocrossdigital.com/

Το τζάμπα μας τελείωσε

Από τον περασμένο μήνα το ηλεκτρονικό περιοδικό Motocross Digital, συμπληρώνοντας τρία χρόνια στον κυβερνοχώρο, πέρασε σε μια νέα εποχή πληρωμένης συνδρομής. Για όσους ήταν ήδη εγγεγραμμένοι συνδρομητές το τεύχος Μαρτίου ήταν το τελευταίο που προσφέρθηκε δωρεάν, ενώ πλέον κανένα τεύχος του 2009 δεν διατίθεται χωρίς αντίτιμο. Δε γνωρίζω ποιοι λόγοι οδήγησαν σε αυτή την απόφαση –αν και η ύπαρξη μιας πολυεθνικής εκδοτικής επιχείρησης από πίσω μου δίνει κάμποσες καλές και πονηρές ιδέες– πάντως το κόστος παραμένει γελοίο για την ποιότητα του προϊόντος που εξασφαλίζει. Η τιμή των 19 ευρώ για τα 12 τεύχη του χρόνου είναι αστεία συγκριτικά με όσα κοστίζει ένα αντίστοιχο έντυπο, ενώ η προσφορά που ίσχυσε για όλο τον Απρίλιο με 9.90€ σίγουρα θα δελέασε αρκετούς. Υπάρχει ακόμη η επιλογή αγοράς ενός μόνου τεύχους έναντι 3€, για όποιον θα ήθελε πρώτα να το γνωρίσει πριν πληρώσει ετήσια συνδρομή.
Πάντως μην ανησυχείτε: εμείς δεν έχουμε την παραμικρή πρόθεση να κάνουμε κάτι ανάλογο με το eBike.

ennraum
MAGAZIN
ENGLISH
DEUTSCH

THE DUEL
READ MORE
CITRO
TOTAL

Motocross digital.com
STAY WITH US
• a digital Magazine to read on your PC
• published monthly on the web
• 12 issues every year
• comes out at the start of each month
• accessed by user license
19 EURO ONE YEAR SUBSCRIPTION
reduced 9.90 EURO up to April 30 2009
3 EURO SINGLE ISSUE
APRIL ISSUE ONLINE
MOTOCROSS SUPERCROSS ENDUI

ENDURO RALLY TRIALS SUPERMOTO
Motocross digital.com
super shoot-out
MX450
FROM THE TEST BENCH TO THE TRACK
EIGHT MOTOCROSSERS COMPARED
INTERVIEWS
SPORT

KazMunaiGas
air astana
KAZAKHMYS
Corporation
ASTANA
TREK

κείμενο: Νίκος Χατζηκανέλλος **φωτό:** ecycle

Η επιστροφή του Lance

Η επιστροφή του ζωντανού θρύλου της ποδηλασίας, επτά φορές νικητή του Γύρου Γαλλίας, 'the boss' όπως είναι γνωστός στο χώρο, είναι το μεγαλύτερο ποδηλατικό γεγονός για το 2009. Μετά από τρία χρόνια αποχής από την επαγγελματική ποδηλασία, δηλώνει ξανά διεκδικητής της κίτρινης φανέλας. Όπως ο ίδιος λέει, στα χρόνια της απουσίας του πάντα κρατούσε τον εαυτό του σε φόρμα με συμμετοχές σε μαραθώνιους, σε αγώνες cyclo cross και Mtb.

Η μεγάλη απόφαση πάρθηκε μετά τον αγώνα mtb Leadville 100 miles στο Colorado, όπου πήρε τη δεύτερη θέση, συνειδητοποιώντας ότι βρίσκεται σε πολύ καλή φόρμα ώστε να επιστρέψει με στόχο τη νίκη για όγδοη φορά στο γύρο Γαλλίας.

Όπως και να έχει το πράγμα, ο φετινός γύρος θα έχει μεγάλο ενδιαφέρον γιατί θα τρέχει με τη φανέλα της Astana με συναθλητή τον Alberto Contador, προπέρσινου νικητή του γύρου και ένα από τα μεγαλύτερα φαβορί για τον φετινό. Σίγουρα αυτός ο ανταγωνισμός θα φέρει θέαμα και ενδιαφέρον, συστατικά που έλλειπαν από τον περσινό γύρο. Ήδη ο κόσμος έχει ανταποκριθεί πολύ θετικά στην επιστροφή του, αφού στον πρώτο του αγώνα σε Αμερικάνικο έδαφος (γύρος Καλιφόρνιας) υπήρξε τρομακτική αύξηση θεατών.

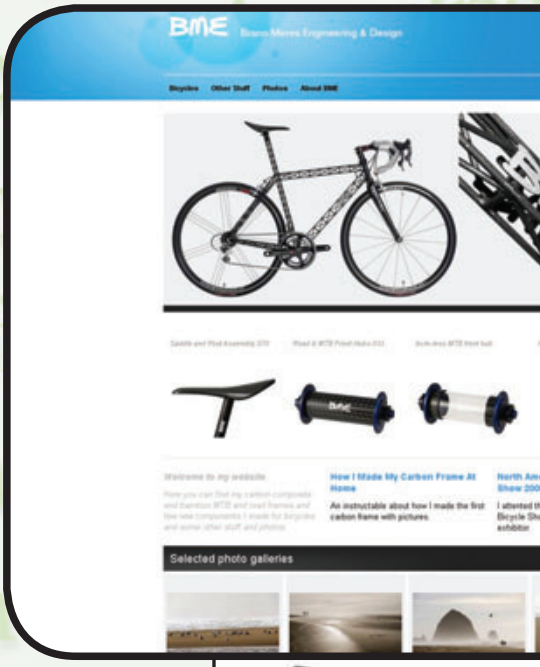
Πέρα από όλα αυτά, ο Armstrong έχει δηλώσει ότι η φετινή του συμμετοχή δεν αποσκοπεί μόνο στο έπαθλο αλλά και στο να κινήσει το ενδιαφέρον όλο και περισσότερου κόσμου για το ίδρυμα κατά του καρκίνου που έχει ιδρύσει 'Live Strong'.

Τελικά όποιοι κι αν είναι οι προσωπικοί του λόγοι, εμάς μας δίνει ιδιαίτερη χαρά η επιστροφή του ανθρώπου που κατάφερε να κάνει γνωστή την ποδηλασία στο ευρύ κοινό και του ευχόμαστε καλή επιτυχία στο 'Tour de France 2009'.

Brano Meres

http://www.bmeres.com

Bamboo bikes



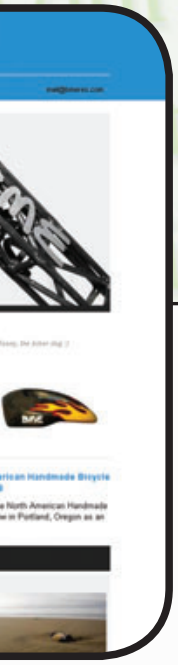
Ο Brano Meres, Industrial Designer και φωτογράφος από τη Σλοβακία, έχει κάποιες μοναδικές προσεγγίσεις στη σχεδίαση ποδηλάτων και περιφερειακών: Δε διστάζει να χρησιμοποιήσει τελείως νέα, ασυνήθιστα υλικά ή εφαρμογές γνωστών υλικών με αποτέλεσμα κάθε προϊόν του ν' αποτελεί ιδιαίτερη σχεδιαστική άσκηση. Έτσι, στο site του μπορείτε –ανάμεσα σε πολλά άλλα πράγματα- να δείτε ένα πλαίσιο mountain bike από bamboo και carbon, see-though ποδήλατο δρόμου, διάφανα κέντρα τροχών χωρίς άξονα, ακόμη και ένα carbon κράνος που έφτιαξε για το σκύλο του, ώστε να τον ακολουθεί στις βόλτες του μέσα στο καλάθι του ποδηλάτου!

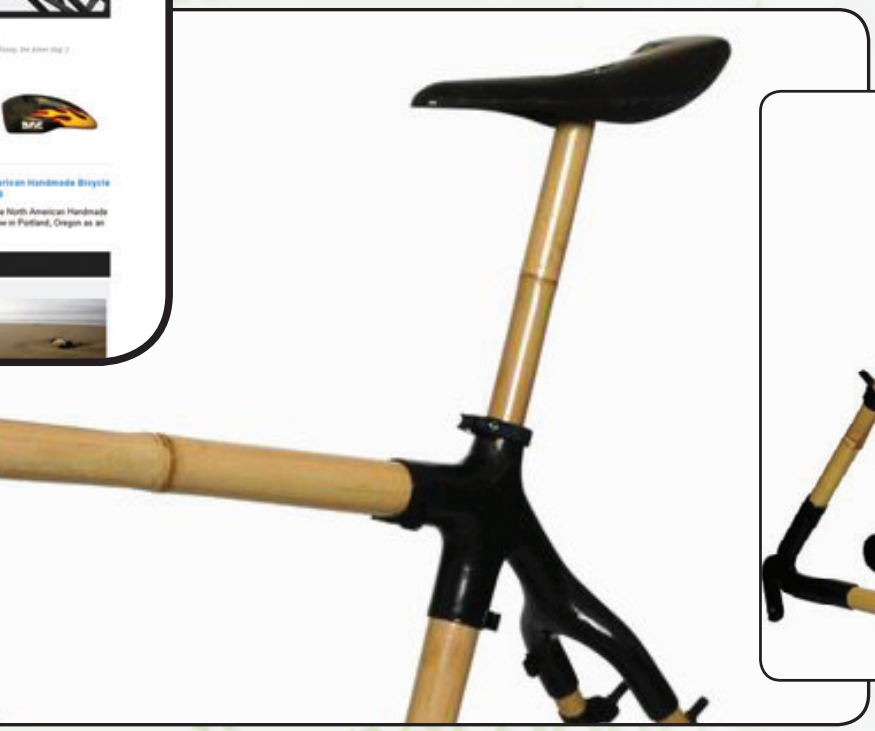
VanderKitten

www.vanderkitten.com

Η ομάδα με τα μαύρα

Η Vanderkitten Racing είναι μία ανερχόμενη Αμερικανική γυναικεία επαγγελματική ομάδα ποδηλασίας. Το 2008 η «ομάδα με τα μαύρα» βρέθηκε στη 18η θέση του Αμερικανικού πρωταθλήματος, ενώ μέχρι στιγμής βρίσκονται στην 9η θέση για το 2009. Ο κύριος χορηγός της ομάδας, Vanderkitten Clothing, προσφέρει το 27% των κερδών του σε γυναικείες αθλητικές ομάδας, συμπεριλαμβανομένου και της ποδηλατικής τους ομάδας. «Αστέρι» της ομάδας, όχι τόσο για τις δυνατές επιδόσεις της αλλά μάλλον για τα υπόλοιπα προσόντα της αποτελεί η Elizabeth Hatch (http://www.lizhatch.missingsaddle.com/), ή οποία ήδη μετρά μία φωτογράφηση στο ανδρικό περιοδικό Maxim...





BMC

kitten
RACING
email
password
LOGIN
Schedule
Media
Cycling Club
Contact
Shop
Vanderkitten Racing 2009
Kick Ass!
YouTube
0:00 / 3:47
SPINERGY
Bicycling
KENDA
TIFOSI
LAZER
CIAMILLO
STELLA AZZURRA
photo- k.conley

ΑΠΟ ΤΑ MOTOGP ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ

Η φόρμα Spidi RR Wind Pro είναι άλλο ένα παράδειγμα της εμπειρίας MotoGP που μεταφέρεται στους καθημερινούς αναβάτες. Κατασκευασμένη από δέρμα, με μεγάλες αεριζόμενες περιοχές. Ελαστικές περιοχές στα γόνατα και τους ώμους για μεγαλύτερη άνεση. Πλήρες σετ προστασίες Multich CE σε ώμους και αγκώνες και εσωτερική θέση για προστασία πλάτης της σειράς Warrior. Στο ειδικό αεροδυναμικό βοήθημα της πλάτης μπορεί να εγκατασταθεί το σύστημα Hydroback της Spidi, ένα δοχείο υγρών που μέσω ενός εύκαμπτου σωλήνα επιτρέπει στον αναβάτη να αναπληρώνει τα υγρά που χάνει κατά την διάρκεια του αγώνα. Ρωτήστε για την τιμή της σε όλα τα Moto Market και στο Spidi Store, Καλλιρόης 43, 210-92 22 349

Moto Market
Τηλ: 801 11 795 615

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΑΝΕΣΗ ΚΑΙ ΕΜΦΑΝΙΣΗ

Το μεγαλύτερο μοντέλο της σειράς MONOKEY της KAPPA χωρητικότητας 53l με το μοναδικό σύστημα ανοίγματος / απόσπασης που μπορεί να γίνει με ένα μόνο χέρι. Το νέο μοντέλο είναι κατασκευασμένο από υψηλής ποιότητας πολυπροπυλένιο, αδιάβροχο, με μεγάλο ανακλαστικό και με σύγχρονη σπορ εμφάνιση. Η K53 είναι ιδανική για μοτοσυκλέτες και maxi σκούτερ. Εξωτερικές διαστάσεις σε mm: (590 x 320 x 450)
Ρωτήστε για την τιμή της σε όλα τα Moto Market.

Moto Market
Τηλ: 801 11 795 615

ΕΜΠΡΟΣ ΟΛΟΤΑΧΩΣ ΓΙΑ HONDA ΚΑΙ EXPO CENTER...

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 ότι χρειάζεστε όπως εξουσιοδοτημένο Service Honda, γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ αυτών, και φυσικά όλα τα νέα μοντέλα Honda σε προνομιακές τιμές.

HONDA EXPO CENTER.
Τηλ. 210 4329990

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. Επικοινωνήστε για περισσότερες προσφορές.

YAMAHA EXPO CENTER
Τηλ. 210 4329990

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 χαμηλό βάρος τους και τη μη παραμόρφωσή τους, καθώς τα νέας τεχνογνωσίας λινά στον σκελετό τους 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.

AgriPan SA
Τηλ. 210 3485185-8

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 και αποδίδοντας την ιδανική θερμοκρασία γρήγορα σε όλη την επιφάνειά του. Η αποκλειστική διάθεση των ελαστικών AVON γίνεται από την Ορφέως 111, Αθήνα.

AgriPan SA
Τηλ. 210 3485185-8

ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ POWER COMMANDER III USB, ΤΟ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟ...

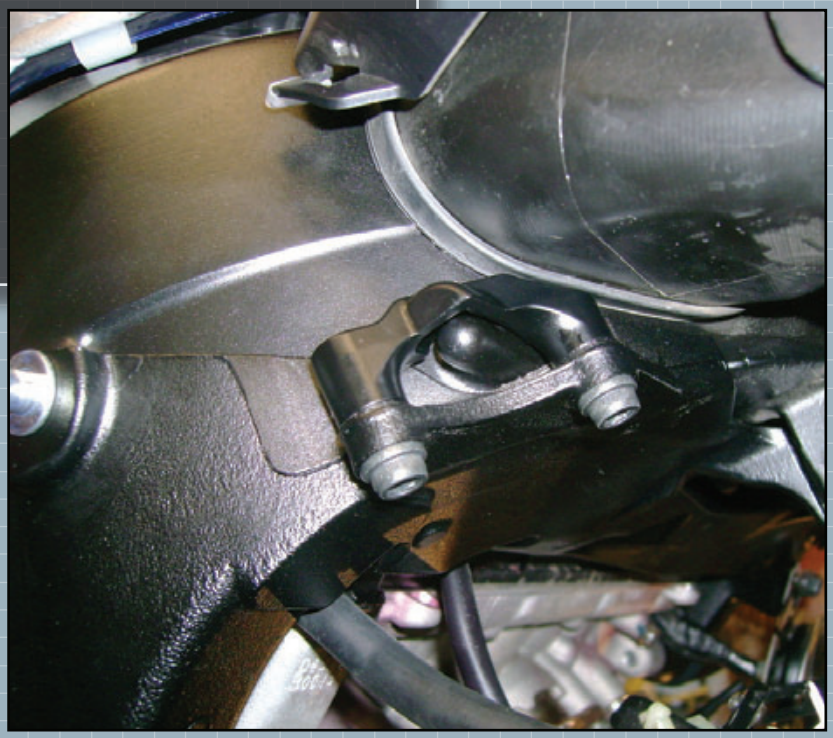
Δοκιμάσατε τα πάντα αλλά δε γίνεται τίποτα; Και "φάγατε και ένα σκασμό" λεφτά; Σταματήστε τώρα τα χρονοβόρα και πολυέξοδα πειράματα και βάλτε σήμερα κιόλας, από €350 μόνο, ένα Power Commander γνήσιο (από την Αμερική) με εγγύηση και βιβλίο χρήσης, ρυθμίζοντας ηλεκτρονικά και όχι με μαγικά και υποθέσεις στο απόλυτο την αύξηση της ιπποδύναμης μέσω υπολογιστή δίνοντας στη μοτοσυκλέτα σας ό,τι ακριβώς χρειάζεται: αύξηση ιπποδύναμης αλλά με οικονομία.

Imported Bikes
Τηλ. 210 7525690

ΕΠΙΣΗΜΗ ΑΝΑΚΛΗΣΗ K5-K6 ΜΟΝΟ ΣΤΟ IMPORTED BIKES

Ακολουθώντας τις οδηγίες της επίσημης ανάκλησης της Suzuki για τα πλαίσια των GSXR 1000 K5 και K6, το κατάστημα Imported Bikes καλεί όλους τους πελάτες που το επέλεξαν για την αγορά των αντίστοιχων μοτοσυκλετών τους, να επικοινωνήσουν για να ενημερωθούν για τις διαδικασίες που ορίζει η μαμά εταιρεία. Σε αντίθεση με τη μεσοβέζικη λύση της Suzuki Αμερικής, η επίσημη οδηγία της Ιαπωνικής εταιρείας φέρει την τοποθέτηση βάσης υποστήριξης που δένει κάτω από το πλαίσιο στην περιοχή του λαιμού, ενώ σε περίπτωση που κατά τον έλεγχο παρουσιαστούν ρωγμές, αντικαθίσταται όλο το πλαίσιο.

Imported Bikes
Τηλ. 210 7525690



BMW R 1200 GS, ΜΕ ΠΑΚΕΤΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΑΞΙΑΣ €700

Στα καταστήματα Motogenesis στην Αθήνα και Πειραιά, μπορείτε να κάνετε δική σας τη νέα BMW R 1200 GS ή R 1200 GS Adventure, με δώρο αξεσουάρ αναβάτη και μοτοσυκλέτας, αξίας €700. Επίσης στα εν λόγω καταστήματα θα βρείτε εξουσιοδοτημένο Service BMW, γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ. Για περισσότερες πληροφορίες στο τηλ: 210 7711101 και 210 4117776, καθώς και στο site www.motogenesis.gr.
BMW Motogenesis.

TEST RIDE ΣΤΟ ΝΕΟ BMW F 800R

Ένα γυμνό έργο τέχνης, εκτίθεται κάθε μέρα στην Motogenesis Α.Ε. Η νέα BMW F 800R, ήρθε για να κλέψει καρδιές μοτοσυκλετιστικές και μη. Με τιμή μόνο €8,120 στη βασική της έκδοση η νέα Naked της BMW συμπληρώνει πλήρως τη γκάμα της Γερμανικής εταιρίας, στοχεύοντας όχι μόνο σε ολοένα μεγαλύτερο αγοραστικό κοινό, αλλά στην επαναφορά της 100% διασκέδασης στην καθημερινή χρήση, ακόμα και στην πίστα.
Από 9 Μαΐου μπορείτε να κάνετε ένα δυναμικό Test Ride και να αποκτήσετε πρώτοι το νέο F 800R. Για περισσότερες πληροφορίες στο τηλ: 210 7711101 και 210 4117776, καθώς και στο site www.motogenesis.gr.
BMW Motogenesis.

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΓΙΑ YAMAHA, ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΣΟΚ

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 με μόνο 320€ κ.ά. Μάθετε για το δικό σας σε σχετική καταχώρηση στο τεύχος που διαβάζετε, ή περνώντας μια βόλτα από το κατάστημα.

YAMAHA PIERRAKOS.
Τηλ. 210 9824821

SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ TRIUMPH

Οι ημέρες των Track Days έφτασαν και οι μοτοσυκλετιστές εφοδιασμένοι με περίσσια αγριάδα είναι έτοιμοι να ξεχυθούν στις πίστες… αλλά πώς; Το κατάστημα Triumph Αλίμου τίθεται ενάντια της ακρίβειας και προσφέρει ελαστικά σε τιμές ανεπανάληπτες σε όλους τους κατόχους μοτοσυκλετών Triumph. Ενδεικτικά αναφέρουμε για Tiger 1050 CONTINENTAL SPORT με 266€ μόνο, για STREET TRIPLE ή DAYTONA 675, PIRELLI DIABLO με 300€ μόνο κ.ά.

TRIUMPH ΑΛΙΜΟΥ
Τηλ. 210 9930612

ΝΕΟ SUZUKI DR 125 SM ΜΟΝΟ € 2,995

Το νέο DR 125 SM είναι η καινούρια πρόταση της SUZUKI για άνετη, ασφαλή και διασκεδαστική καθημερινή μετακίνηση. Μια τετράχρονη μοτοσυκλέτα με κινητήρα 125cc, δισκόφρενα μπρος-πίσω, σύγχρονη τεχνολογία, ηλεκτρονικό ψεκασμό (EFI), οικονομική στην κατανάλωση η οποία πληροί όλες τις σύγχρονες ευρωπαϊκές προδιαγραφές.
Μοντέρνο, εύχρηστο, με ιδιαίτερα νεανική εμφάνιση είναι μια πραγματική SUPERMOTARD μοτοσυκλέτα, ιδανική για την πόλη και στην τιμή των 2,995 € αποτελεί την πιο συμφέρουσα και προκλητική πρόταση στην κατηγορία.
Το νέο DR 125 SM είναι διαθέσιμο σε μαύρο χρώμα στο δίκτυο λιανικής ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ καθώς και στο δίκτυο συνεργατών πανελλαδικά.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ
Τηλ. 210 3499000

2Χ2... ΔΙΠΛΟ ΟΦΕΛΟΣ ΣΤΟΥΣ ΔΥΟ ΤΡΟΧΟΥΣ ΑΠΟ ΤΗΝ SUZUKI

Αποκτείστε σήμερα την μοτοσυκλέτα των ονείρων σας και επωφεληθείτε από το διπλό όφελος Suzuki. Γιατί τώρα στη Suzuki δεν έχετε κέρδος από το τέλος ταξινόμησης μόνο, αλλά και επιπλέον έκπτωση –θεού Suzuki δώρο – σε όλα τα κορυφαία μοντέλα. Επισκεφτείτε σήμερα μία έκθεση Suzuki, κάντε το όνειρό σας πραγματικότητα και βγείτε διπλά κερδισμένοι, από την εταιρεία που ξέρει να προσφέρει πραγματική απόλαυση και ξεχωριστή εμπειρία στους αναβάτες της. Διάθεση από την ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ καθώς και στο δίκτυο συνεργατών πανελλαδικά.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ
Τηλ. 210 3499000

Η παγκόσμια οικονομική κρίση δεν μας αφορά...

επενδύστε σε **"γκάζια"** με 100% απόδοση!*

ΡΩΤΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ!

*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

ΟΛΗ Η ΓΚΑΜΑ ΤΗΣ VICTORINOX ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ...

Στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories καθώς και στο Site www.goudoufas.gr της εν λόγω εταιρίας μπορείτε να βρείτε μεγάλη γκάμα από ταξιδιωτικά σακίδια και φυσικά τη Victorinox. Θυμάστε τους Ελβετικούς σουγιάδες με τη νούμερο ένα πατέντα στον κόσμο και τα τρομερά πολυεργαλεία; Μπράβο, τώρα φανταστείτε όλη την τεχνογνωσία – πατενταρισμένη φυσικά– της ελβετικής εταιρίας σε σακίδια πλάτης αλλά και μέσης, σε καταπληκτικές τιμές από 25€ μόνο, χωρίς ενδιάμεσο εργοστάσιο στην Κίνα. Εφοδιαστείτε με τα κορυφαία σακίδια πλάτης για να σταματήσετε να χάνετε κλειδιά, κινητά, πορτοφόλια και ό,τι άλλο κουβαλάτε στο δρόμο.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
Τηλ. 2107484891

TUCANO URBANO ΓΙΑ ΚΑΛΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ.

Το κατάστημα Γκουντούφας Accessories παρουσιάζει πρώτο την νέα κολεξιόν της Ιταλικής Tucano Urbano όπως το νέο γιλέκο Orazio με μόνο 65 €, το νέο Shorty Cotton ανάλαφρο μπουφάν καθημερινής χρήσης με μόνο €105 κ.ά. Στη νέα κολεξιόν μπορείτε να βρείτε αναπνέοντα υλικά, εξαιρετικά φιλικά στο δέρμα του κάθε αναβάτη, εξελιγμένα με βάση τα νέα περιβαλλοντολογικά δεδομένα. Εξάλλου ας μην ξεχνάμε ότι η Ιταλία κλιματικώς βρίσκεται αρκετά κοντά στα δεδομένα των Ελληνικών πόλεων, γι' αυτό και τα Tucano Urbano είναι η επιλογή ολοένα και περισσοτέρων αναβατών στην Ελλάδα.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
Τηλ. 2107484891

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 — PIRELLI Diablo Corsa

€370 — PIRELLI Diablo Superbike Slick

€425 — PIRELLI Diablo Superbike Corsa Race

€320 — Continental Race Attack Competition

€325 — Continental Racing Slick

€270 — Continental Sport Attack

R6

€277 — PIRELLI Diablo Sport

€266 — Continental Sport Attack

TDM 900

€288 — Continental Road Attack

€272 — PIRELLI Diablo Strada

€290 — METZELER MOTORCYCLE TYRES Z6

FZ1/FAZER 1000/FZ6/FAZER 600

€288 — Continental Sport Touring

€277 — PIRELLI Diablo Sport

€312 — PIRELLI Angel

XT 660X

€238 — Continental Conti Race

€265 — PIRELLI MT-60

XT 660X

€250 — PIRELLI Scorpion Sync

TMAX 500

€225 — PIRELLI Diablo Scooter

€220 — METZELER MOTORCYCLE TYRES Feel Free

XMAX

€122 — PIRELLI GTS

€102 — Continental Conti Twist

T 135

€48 — Continental Conti Go

€43 — 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

DUCATI
Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

www.
HELLAS
FAZER
CLUB
.gr

GWGR
Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ
ΛΑΓΚΑΔΑ
ΜΟ Λ Α

MOG

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

aprilia riders club hellas

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ
-ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
-ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ZKB-3262
www.bikenet.gr

Μάνος Κάττουλας

«ο δράστης διέφυγε με μοτοσυκλέτα τύπου εντούρο, μεγάλου κυβισμού»

Η επιστροφή του ασώτου

Υπάρχουν μερικές μέρες, ομολογουμένως σπάνιες, που όλα κάθονται αναπάντεχα καλά. Και το Σάββατο που πέρασε κατέχει μια από τις υψηλότερες θέσεις σε αυτή τη λίστα. Ξεκίνησε όμορφα, με μια ωραιότατη εκδρομή με δύο Bonneville – το '09 που θα τιμήσει τις σελίδες του επόμενου τεύχους, παρέα με ένα '08 της φίλης Αναστασίας, που έδωσε μια άριστη εικόνα των αλλαγών που φέρνουν δύο μόλις ίντσες..

Ακολούθησε μια ευχάριστη και αναπάντεχη οικονομική εισροή – πάντα καλοδεχούμενη – αλλά το κερασάκι περίμενε στις αναπάντητες κλήσεις. Μία από το Α.Τ. Χαλανδρίου και άλλη μια από το Α.Τ. Χολαργού. Πάμε πάλι; Καθαρός ουρανός αστραπές δε φοβάται λένε – και αν ήταν για κάποια κλήση υπερβολικής ταχύτητας που ομολογουμένως θα έφερνε κάποια απειλητικά σύννεφα, δε νομίζω να με έπαιρναν από δύο διαφορετικά τμήματα.. αυτό άφηνε δύο ενδεχόμενα, πάντα θετικά: Ή είχαν βρει την πινακίδα του Serow που έχασε ο Μάικ το δίμηνο που ήταν στα χέρια του, ή... είχαν βρει το KTM;;

Ένα τηλέφωνο και μερικές παρεξηγήσεις περί του ορισμού της φράσης «βρήκα μια κλήση» αργότερα, ανακάλυψα τι κοινό υπάρχει ανάμεσα στην ακούσια αποχώρηση και την αναπάντεχη επιστροφή μιας μοτοσυκλέτας: Η αδυναμία του εγκεφάλου να χωνέψει κάτι που ξέρεις ότι ισχύει. Όπως γύριζα γύρω – γύρω το τετράγωνο όταν το 690 είχε κάνει φτερά με τη βοήθεια κάποιων εκλεκτών μισανθρώπων, έτσι καθόμουν κοιτώντας το κενό με τις λέξεις του αστυνομικού να ηχούν στα αυτιά μου, χωρίς όμως να μπορούν να στεριώσουν στο μυαλό μου. «Βρήκαμε τη μοτοσυκλέτα σας. Περάστε αύριο από το Αστυνομικό Τμήμα Χαλανδρίου να την παραλάβετε».

Κρατήθηκα 20 λεπτά με το ρολόι. Πέντε από αυτά τα πέρασα στα τηλέφωνα, με πρώτο απ' όλους το Λεωνίδα που την είχε οδηγήσει τελευταίος – και έπρεπε να μάθει ότι δεν είναι τόσο γκαντέμης όσο νόμιζε. Τα υπόλοιπα προσπαθούσα να με πείσω ότι δεν προλάβαινα επειδή είχα μια συνάντηση λίγο μετά, αλλά απλά δε γινόταν να μην πάω να δω το 690 – ή έστω ότι θα είχε μείνει από αυτό.

Διάφορες φρικιαστικές εικόνες πέρναγαν από το μυαλό μου στο δρόμο για το τμήμα, βασισμένες σε αντίστοιχες ιστορίες. Θα έβρισκα ένα καμένο κουφάρι; Ένα σκελετό; Ή μήπως μια φυσαρμόνικα μετά από κάποια επαφή με τοίχο;

Και μετά αρχίζει το κομμάτι που δεν πιστεύεις στα μάτια σου: Το KTM φάτσα απέναντι από το τμήμα, αραχτό πάνω στο πεζοδρόμιο, όπως ακριβώς το θυμόμουν. Σαφώς πιο σκονισμένο και βρώμικο – το είχε επισκεφτεί η σήμανση για αποτυπώματα – με την τσαλακωμένη πινακίδα, τα κομμένα καλώδια και την κατσαβιδιασμένη κλειδαριά τιμονιού να είναι τα μόνα σημάδια κακοποίησης τους 8 μήνες που είχαν περάσει.

Οι αστυνομικοί δεν πίστευαν στα αυτιά τους όταν έμαθαν πόσο καιρό μετά βρέθηκε, όπως εγώ δεν πίστευα στα μάτια μου. Παρατημένο λέει κάπου στο κάτω Χαλάνδρι.. Το τι έκανε αυτό το διάστημα παραμένει άγνωστο. Μπορεί να το πήρε κάποιος απλά για βόλτα και σούζες, να έφαγε κανένα καπάκι και να το παράτησε (εξ' ου και η πινακίδα), μπορεί να χρησιμοποιήθηκε για ανήθικους σκοπούς «ο δράστης διέφυγε με μοτοσυκλέτα τύπου εντούρο, μεγάλου κυβισμού», ή απλά να καθόταν ως μέσο διαφυγής – μια τακτική που απ' ότι έμαθα παίζει αρκετά, με διάσπαρτα μηχανάκια σε όλη την Αθήνα ώστε να μπορεί κάποιος να αλλάζει όχημα και να ξεφεύγει από τα μπλε φωτεινά καρούμπαλα που τον ακολουθούν.

Όποιες και να ήταν οι εμπειρίες του όμως, το μόνο σίγουρο είναι ότι το μέλλον του θα είναι μακριά από εμάς. Η KTM ειδοποιήθηκε άμεσα για την επιστροφή του τέκνου της και την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές περιμένουμε την επίσημη απάντησή τους για το που θα το παραδώσουμε. Και καθότι ήταν ασφαλισμένο για κλοπή, αναμένουμε το πέρας των διεργασιών με την ασφαλιστική. Στο ενδιάμεσο διάστημα παραμένει τριπλοκλειδωμένο στο βάθος του γκαράζ του καινούργιου σπιτιού του Κώστα. Και ακόμα δε μπορώ να πιστέψω ότι έχει βρεθεί...

Δικό μου δεν ήταν ποτέ – αλλά μόνο και μόνο για το χαμόγελο που μου προσέφεραν οι άνθρωποι του Α.Τ. Χαλανδρίου, ένα ευχαριστώ φαίνεται πολύ μα πολύ λίγο...

Τα μπάνια του λαού

Σπύρος Τσαντήλας

Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός

Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας Ελεύθερος Τύπος, στις 22 Απριλίου εξεδόθη κοινή υπουργική απόφαση των υφυπουργών Εσωτερικών και Οικονομικών, κ. Νάκου και κ. Μπέζα αντίστοιχα, σύμφωνα με την οποία η εποπτεία 14,000 km ακτών περνά στους δήμους και κοινότητες, προκειμένου να τις αξιοποιήσουν ενοικιάζοντάς τις σε ιδιώτες.

Ένα ζητούμενο (και) εδώ είναι τα κρατικά έσοδα, καθορισμένα στο 20% της μίσθωσης, κατ' εκτίμηση περίπου 50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Δεν είναι κάτι νέο, ανάλογες ρυθμίσεις υπήρχαν από το 1980, ωστόσο το ασαφές νομικό καθεστώς είχε ως αποτέλεσμα πολλοί Ο.Τ.Α. να μην αποδίδουν τα οφειλόμενα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, όλοι σχεδόν οι δήμοι της Κρήτης (πηγή: www.tvxs.gr).

Υποτίθεται πως το σκεπτικό του νομοθέτη δεν σταματά στην τιμολόγηση της καλοκαιρινής βουτιάς, καθώς η απόφαση περιλαμβάνει και σειρά μέτρων προστασίας του αιγιαλού. Απαγορεύει επεμβάσεις που αλλοιώνουν τη φυσική μορφολογία, ενώ θεσπίζονται περιορισμοί στη δυνατότητα κατασκευών επί της ακτής. Αυτές θα πρέπει να είναι άμεσα κινητές, κατασκευασμένες από υλικά εναρμονισμένα με το περιβάλλον – επιχειρείται δηλαδή η απαγόρευση τσιμεντένιων και πλαστικών εκτρωμάτων στις παραλίες.

Εκτός από την εκμετάλλευση των ακτών, οι δήμοι επιφορτίζονται και με την υποχρέωση συντήρησης των υπό την εποπτεία τους ακτών, ήτοι τον καθαρισμό αλλά και το έλεγχο μέσω της δημοτικής αστυνομίας για παραβιάσεις. Το ίδιο σώμα θα επικοινωνήσει με τις κτηματικές υπηρεσίες του Κράτους ώστε να δοθούν εντολές για κατεδαφίσεις όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο. Τελικά, άλλωστε, οι δήμοι έχουν την εποπτεία των ακτών, όχι την κυριότητά τους που παραμένει στο Κράτος.

Σημαντικό: κάθε δήμος υποχρεούται να διατηρεί ένα μέρος της ακτής ελεύθερο προς τους πολίτες που δεν επιθυμούν να πληρώσουν για παροχή υπηρεσιών. Πολύ σωστά, διότι πολύ απλά μου φαίνεται αδιανόητο να θαυμάζουμε το τουριστικό μοντέλο ανάπτυξης χωρών όπως η Ιταλία και η Ισπανία, όπου δεν υπάρχουν παρά ελάχιστες παραλίες ελεύθερης πρόσβασης, καθώς η συντριπτική πλειοψηφία είναι περιφραγμένη και πληρώνεις είσοδο για μια βουτιά.

Ωραία, θα μου πείτε, και γιατί μας τα λες όλα αυτά; Εδώ και δεκαετίες το Κράτος υποτίθεται πως προστατεύει τη φυσική μας κληρονομιά με μια σειρά νόμων που κάθε λίγο και λιγάκι εκσυγχρονίζονται και ανανεώνονται. Να σας πω: Ποιοι νόμοι; Κάντε μια βόλτα στην παραλία του Σαρωνικού (η οποιαδήποτε άλλη στην Ελλάδα) και το μόνο που θα συναντήσετε είναι αυθαιρεσίες. Θυμάται κανείς μια ουσιαστική επιχείρηση κατεδάφισης; Όλα εκεί είναι ακόμα, να αψηφούν τους νόμους μέσα στα μούτρα τους. Μου φαίνεται λοιπόν πως η νέα υπουργική απόφαση έρχεται απλά να εξασφαλίσει αυτό το 20% που θέλει να τσεπώσει το δημόσιο, εκφράζοντάς το μέσα σε ένα κυκεώνα άλλων διατάξεων που ως επί το πλείστον θα παραμείνουν ανεφάρμοστες, όπως ακριβώς και οι επί δεκαετίες προηγούμενες.

Είναι χρέος μας ως πολίτες να φροντίσουμε ώστε στη δική μας γειτονιά το ελάχιστο δυνατό από την παραπάνω απόφαση θα τηρηθεί. Το λέει και το Σύνταγμα της Ελλάδος, άρθρο 24, παράγραφος 1: "Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός".

Αν η κεντρική εξουσία είναι απρόσωπη και απόμακρη από τον πολίτη, η δημοτική αρχή είναι σαφώς πιο προσβάσιμη στον έλεγχο των πολιτών. Ο δήμαρχος δεν κρύβεται στο απυρόβλητο θωρακισμένων λιμουζίνων και απροσπέλαστων μεγάρων, αλλά ζει και κινείται ανάμεσά μας καθημερινά, μας ακούει και μας βλέπει. Ας φροντίσουμε αυτό να παραμείνει έτσι. Ας εξασφαλίσουμε για φορά σε αυτή την ταλαίπωρη χώρα πως ο Νόμος θα τηρηθεί, έστω και στο ελάχιστο. Αν δεν το κάνουμε εμείς, τότε ποιος;

Εταιρεία	Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia		
	Dorsoduro 750	2(C),12 (F)
	RSV4 Factory	7(Π)
BMW		
	F650 GS	4(T)
	F800 GS	7(F)
	HP2 Megamoto	3(Σ)
Buell		
	1125R	11(T)
Ducati		
	Monster 696	12(T)
	848	1(F)
	1098R	1(C)
	Hypermotard	3(Σ)
	Streetfighter	8(Π)
Gilera		
	GP 800	11(F)
	Runner ST200	4(F)
Honda		
	CB 1000R	7(T)
	CBF 600	10(F)
	CBF 125	12(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)
	Bandit 1250 SA	3(F)
	GSX-R 600 K8	9(F)
	GSX-R 1000 K9	7(Π)
	V-Strom 650 Desert	2(F)

we have issues...

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

Εταιρεία / Μοντέλο		Τεύχος
Triumph		
	Street Triple	2(Σ)
	Street Triple R	9(Τ)
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(Τ)
	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
	Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α΄)	9
	Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β΄)	10
	Αγοράζοντας ελαστικά (ά)	10
	Βασικές γνώσεις	8
	Ενυδάτωση	7
	Μεσαία Τριβή	11
	Tech News	12
eBooks		
	Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
	ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Feature		
	Civil Enduro	9
	Civil Enduro II	11
	Motorcycle Design	1
	Mythic Bikes 2009	12
	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
Συνεντεύξεις		
	Βασίλης Ορφανός	12
Ελαστικά		
	Michelin Anakee 2	9

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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