ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

Τεύχος 14 • Ιούνιος 2009

THE TEST
YAMAHA XJ6

FIRST RIDES
BMW K1300R
TRIUMPH BONNEVILLE
PIAGGIO MP3 LT 400

COVER STORY
APRILIA
ΤΟ ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ
RSV4 FACTORY

RACING ΤΑ MOTOGP ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΥΝ ΕΥΡΩΠΗ: JEREZ, LE MANS ΚΑΙ MUGELLO

ebike.gr

Και το ψηφιακό, περιοδικό είναι, Δημήτρη μου...

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, 155-62
Χολαργός,
Αθήνα
Τηλ. 6980231409
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 10
Το S1000RR διχάζει τις απόψεις περί αισθητικής, τα τετράροδα και ηλεκτρικά σκουτεροειδή αυξάνονται και οι Ιταλοί το ρίχνουν στη βιομηχανική κατασκοπία

First Rides

BMW K1300R 24
Ένα γυμνό Sport Touring με κτηνώδη ροπή; Ο Σπύρος πετάει τη σκούφια του

Triumph Bonneville 38
Ο παρελθοντολάγνος της παρέας αναλαμβάνει το κλασσικό Triumph. Ω τι έκπληξη, του αρέσει

Piaggio MP3 400 LT 52
Ο Σπύρος μυείται στην τέχνη του drift αντί να κάνει τη δουλειά του με ασφάλεια. Ντροπή

Cover Story

Aprilia RSV4 Factory 64
Ο Κώστας πετάγεται στις –στεγνές– Σέρρες για να δει προς τι όλη η φασαρία

The Test

Yamaha XJ6 82
Το γυμνό Diversion επιστρέφει δυναμικό. Ή είναι μόνο εμφάνιση;

Racing

Editorial 104
Noriyuki Haga vs Ben Spies vs Michel Fabrizio. Πάρτε ποπ κορν και ετοιμαστείτε

MotoGP 106
Με τα προγνωστικά ακόμα ανοικτά, το τσίρκο περνάει από Jerez, Le Mans και Mugello. Τι θα αλλάξει;

Gossip 122
Ο Supersic βγαίνει στο σφυρί και τα Moto2 φισκάρουν όσο η Bridgestone ανακατεύει τα ελαστικά της

Racing Lines 132
Η Honda τα βάζει με τη μοτοσυκλέτα της και ο Moriwaki με τον κινητήρα της

The Back

Press 136
Τα χιλιάρικα γίνονται εκατομμύρια και τα ψηφιακά περιοδικά μοτοσυκλέτας αυγατίζουν

eCycle Tech News 138
Ποδήλατα για συνεδριάσεις, αναδιπλούμενα τιμόνια και άλλα πολλά

eCycle 142
Κρύβοντας τα γρανάζια

eMarket 150
Το καλοκαίρι έρχεται και οι προσφορές δίνουν και παίρνουν

eClubs 160
Γιατί μας χωρίζει μόνο ένα κλικ

erebus 162
Καλοκαιρινές ομελέτες

exodus 164
Έκθεση περί εκθέσεων και παρ' ολίγον εκθέσεων

eIssues 168
Εδώ τα παλιά καλά τεύχη!

Τεύχος 14 • Ιούνιος 09

Φωτό εξωφύλλου: Βασίλης Κωστάκος

Μηνιαίο
ψηφιακό περιοδικό μοτοσυκλέτας
Κυκλοφορεί κάθε μήνα
Βρίσκεται ελεύθερα κάθε μέρα και ώρα
στο www.ebike.gr

Σπύρος Τσαντήλας

Το χάσαμε το Παρίσι πατριώτ'...

Δεν είχε περάσει παρά ελάχιστη ώρα αφότου είχα τελειώσει την προσωπική μου στήλη (Exodus), όταν χτύπησε το τηλέφωνο. Ο Δάλλας μου ανακοινώνει την αναβολή του Σαλονιού του Παρισιού. Φυσικά δεν ήξερε πως η στήλη μου ήταν αφιερωμένη σε γκρίνια για το Ελληνικό Σαλόνι, αλλά ο συγχρονισμός ήταν ανυπέρβλητος. Ουσιαστικά η εξέλιξη από τη Γαλλία ήρθε κι έδεσε λες και ήταν το τελευταίο κομματάκι του παζλ που έψαχνα.

Δελτίο Παγκοσμίου

Για τον κόσμο της μοτοσυκλέτας αυτή η εξέλιξη είναι κολοσσιαίας σημασίας. Κάθε χρόνο στο Μιλάνο και εναλλάξ σε Παρίσι και Κολωνία οι δύο παγκόσμιες Εκθέσεις της Μοτοσυκλέτας είναι Το επίκεντρο. Οι δημοσιογράφοι συρρέουν εκεί από όλον τον πλανήτη, καθώς κάθε φορά που ανασηκώνεται μια κουκούλα αποκαλύπτει μια παγκόσμια πρωτιά. Αν εξαιρέσουμε το Τόκυο, όπου οι Ιάπωνες συνήθως κρατούν μερικά πρωτότυπα, πουθενά αλλού δεν έχουμε τις επίσημες πρώτες όλων των μοντέλων κάθε χρονιάς. Όλα τα μεγάλα Σαλόνια άλλων χωρών –όχι ασήμαντων αγορών, μα των Η.Π.Α., της Αγγλίας, της Αυστραλίας– σπανιότατα φιλοξενούν πρωτιές και αποκαλύψεις, εκτός αν πρόκειται για κάτι προορισμένο αποκλειστικά για τη συγκεκριμένη χώρα.

Εύλογα συμπεραίνω ότι η αναβολή ενός εκ των δύο Παγκόσμιων Σαλονιών για το 2009 είναι βόμβα πρώτου μεγέθους και σαφής ένδειξη πως κάτι δεν πάει καθόλου καλά στη χώρα της Μοτοσυκλέτας. Το λιτό και γενικόλογο δελτίο Τύπου της οργάνωσης του Mondial du Deux-Roues έλεγε πως εξαιτίας της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης… κλπ… δεν είμαστε σε θέση να διατηρήσουμε τα υψηλά στάνταρ που έχουμε συνηθίσει ούτε την απαρτία των κατασκευαστών… (αυτοέπαινοι και αυτοεπιβεβαιώσεις)… το αναβάλουμε για το φθινόπωρο του 2010 όπου ελπίζουμε όλα να είναι ολάνθιστα και μυρωδάτα…

Ούτε κουβέντα για το προφανές, πως δηλαδή τότε το Παρίσι θα φιλοξενεί τη Μεγάλη του των Αυτοκινήτων Έκθεση, ενώ θα είναι η σειρά της Κολωνίας με την Intermot σε ημερομηνίες Οκτωβρίου 2010 που είναι ήδη καθορισμένες. Αλλά, ας το ξεπεράσουμε προς το παρόν αυτό κι ας δούμε λίγο παρασκήνιο.

> "...έλα μωρέ, μωρέ, δεν έγινε και τίποτα, τις μοτοσυκλέτες τις δείχνουμε μέσω Internet και όλοι τελικά θα τις δουν στα εθνικά Σαλόνια..."

Θεωρίες Συνομωσίας

Οι πληροφορίες λένε πως το "κακό" ξεκίνησε όταν Honda και Yamaha ανακοίνωσαν στους Παριζιάνους διοργανωτές την απουσία τους. Όταν αυτή η πληροφορία βγήκε στους δρόμους, οι BMW και Harley-Davidson αποφάσισαν να μιμηθούν. Για το Παρίσι ήταν πλέον ήδη αργά. Το αφεντικό της διοργανώτριας εταιρείας AMC Promotion, Thierry Hesse, δηλώνει με πάσα ειλικρίνεια πως "δε μπορώ να χρεώσω 12€ εισιτήριο στον κόσμο για να δει μισό Σαλόνι..." Στη συνέχεια αντεπιτίθεται εν αμύνει: "Οι Honda, Yamaha και Suzuki δε θα συμμετάσχουν ούτε στο Μιλάνο..."

Προφανώς εδώ επικρατεί ένα μπάχαλο με οικονομικές ρίζες. Η Kawasaki φέρεται έτοιμη να ανακοινώσει επισήμως πως δε θα συμμετάσχει στο 41ο Σαλόνι του Τόκυο (!), ενώ η Honda έχει ήδη ρίξει χυλόπιτα και στο NEC, το σημαντικότερο Βρετανικό Σαλόνι Μοτοσυκλέτας.

Να πω και τη γνώμη μου; Έχοντας πάει κάμποσες φορές στο Μιλάνο και πέρυσι και στην Κολωνία, δε σας κρύβω πως, συγκριτικά με το παρελθόν, οι Ιάπωνες ήταν ωσεί παρόντες και το 2008. Η Honda μοίραζε press kit μόνο σε αριθμημένους και διαπιστευμένους δημοσιογράφους που έπρεπε να είχαν προ-δηλώσει το αίτημά τους (για 2-3 DVD μιλάμε...), ενώ οι Suzuki και Kawasaki δεν είχαν καν τέτοιο υλικό. Σε Παγκόσμιο Σαλόνι, έ; Χώρια που όλοι οι Ιάπωνες δεν είχαν και τίποτε σπουδαίο να δείξουν, ίσως η μεγαλύτερη είδηση να ήταν το Bandit 650 με επανασχεδιασμένο φανάρι. Λες και ήταν ήδη με το ένα πόδι στην έξοδο; Ποιος ξέρει...

Και τώρα τι γίνεται; Στη Γαλλία, οι εκπρόσωποι των Ιαπωνικών εργοστασίων δηλώνουν μέσες-άκρες πως "έλα μωρέ, δεν έγινε και τίποτα, τις μοτοσυκλέτες έτσι κι αλλιώς τις δείχνουμε πλέον πολύ νωρίτερα μέσω Internet και όλοι τελικά θα τις δουν από κοντά στα μικρότερα εθνικά Σαλόνια Μοτοσυκλέτας." Το πιάσατε; Αυτοί πάντα μιλούν την εταιρική γραμμή. Το trend να σκάνε σε κυβερνο-πρεμιέρα τα νέα μοντέλα φαντάζει ως ένα προοδευτικό πλάνο απαξίωσης των Εκθέσεων και περιστολής εξόδων. Ή τουλάχιστον έτσι λειτούργησε.

Στο σημείο αυτό, ως γνήσιος Έλλην, δε θέλω να ξεχάσω και τις απαραίτητες Θεωρίες Συνομωσίας, σύμφωνα με τις οποίες παίζεται ένας πόλεμος Σαλονιών, στον οποίο το θύμα είναι το Παρίσι –καθότι, λέει, η Γαλλία δεν έχει εθνικούς κατασκευαστές να τη στηρίξουν και το Παρίσι είχε γίνει βαρετό και μπλα μπλα μπλα... Αυτό, και να συμβαίνει, δε θα το μάθουμε ποτέ.

Ερχόμαστε τώρα στα δικά μας. Όπως γκρινιάζω επαρκώς και στη στήλη Exodus του παρόντος τεύχους, αυτές οι διεθνείς εξελίξεις κανονικά πρέπει να οδηγήσουν σε αναβάθμιση της Ελληνικής Έκθεσης. Αν φέτος αυτό δεν έγινε, του χρόνου ίσως θα πρέπει να δούμε το πράγμα λίγο διαφορετικά, καθότι φαίνεται πως τα εργοστάσια στρέφουν προς τα κει τη στρατηγική τους. Όχι υπέρογκα κόστη για ένα παγκόσμιο event, αλλά περισσότερη κατά τόπους προωθητική δουλειά. Αν μη τι άλλο, για τον πελάτη περισσότερη σημασία έχει να χαϊδέψει, να καβαλήσει το νέο μοντέλο που θα ήθελε να αποκτήσει, παρά να το βλέπει σε φωτογραφίες στην οθόνη. Εγώ πάντως αυτό θα ήθελα. Ούτως ή άλλως, η οθόνη του θα έχει πολλή δουλειά χάρη στο eBike ανεξαρτήτως διεθνών Σαλονιών, πολύ καιρό πριν έρθει η ώρα για το εκ των πραγμάτων αργοπορημένο μας Σαλόνι.

Αφήστε που η αναβολή του Παρισιού δε σημαίνει ντε και καλά και κατάργηση των Εκθέσεων. Σίγουρα θα περιμένω να δω την Ιταλική αντίδραση και τις Μιλανέζικες εξελίξεις. Κάτι μου λέει πως εκεί όλα θα κυλήσουν ρολόι –και τότε θα είναι οι Ιάπωνες που κινδυνεύουν να βρεθούν χαμένοι.

Βρε λες να είμαστε Περιοδικό Μοτοσυκλέτας;

Στο τεύχος αυτό ΔΕΝ υπάρχει ανταπόκριση από το Ελληνικό Σαλόνι Μοτοσυκλέτας 2009. Ο λόγος είναι πολύ απλός: δεν είχε τίποτε που να μην έχουμε ξαναδείξει, τίποτε που να αξίζει πραγματικά να γεμίσει μερικές ηλεκτρονικές σελίδες. Κι αν το πρώτο ισχύει κάθε χρόνο δεδομένου ότι τον Απρίλιο είναι πολύ αργά για νέα μοντέλα, φέτος ήταν και η όλη διοργάνωση ανάλογα φτωχή –για περισσότερα διαβάστε στήλη Exodus, μην τα ξαναλέμε.

Υπάρχουν όμως κάμποσες ενδιαφέρουσες μοτοσυκλέτες, προεξέχουσας της "εξώφυλλης" Aprilia RSV4. Ένα μεγάλο μπράβο οφείλουμε στην Piaggio Ελλάς, η οποία σε πείσμα των καιρών είχε τη διορατικότητα να στήσει και μια Ελληνική παρουσίαση στις Σέρρες ελάχιστο καιρό μετά την πανευρωπαϊκή παρουσίαση. Της οφείλουμε και ένα μεγάλο ευχαριστώ για την πρόσκλησή της, την οποία τιμήσαμε εις διπλούν με τον Κωνσταντίνο Δάλλα, καθώς φαίνεται πως είναι μια από τις πρώτες εταιρείες που έχει αρχίσει να αντιλαμβάνεται για τα καλά πως 4,500 εγγεγραμμένοι με ονοματεπώνυμο αναγνώστες μάλλον πραγματικά συνιστούν ένα Περιοδικό Μοτοσυκλέτας. <<

Το περίπτερο των Αδελφών Βασσάλου ήταν ένα από τα λίγα στην Έκθεση Μοτοσυκλέτας που θύμιζε παλιές καλές εποχές...

The Front

Τα ηλεκτροϋβριδικά καλά κρατούν, αλλά τη μερίδα του λέοντος στη δημοσιότητα έχει το ριζοσπαστικό σχεδιαστικά BMW S1000RR

MOTORCYCLE DOT SAE M/C
RR
1000

BMW S1000RR

Τη Monza διάλεξε η BMW για να κάνει την επίσημη παρουσίαση του πρώτου της πραγματικού Superbike, αποδεικνύοντας ότι ξέρει αρκετούς τρόπους να τραβάει την προσοχή, πέρα από την εντυπωσιακή απόδοση του ολοκαίνουργιου τετρακύλινδρου εν σειρά.

Όταν διέρρευσαν οι πρώτες κατασκοπευτικές φωτογραφίες του S1000RR, δεν ήταν λίγοι αυτοί που έτριβαν τα χέρια τους, βλέποντας τη BMW να κάνει μια στροφή 180ο προς τη συμβατικότητα. Τα ανοιχτά στόματα στην όψη του ασύμμετρου μούτρου του R1000SS στην παρουσίασή του, θύμισαν σε όλους ότι η BMW πάντα βρίσκει τον τρόπο να κάνει τα πράγματα με το δικό της τρόπο, ακόμα και όταν παίζει σε ξένα, ως τώρα, χωράφια.

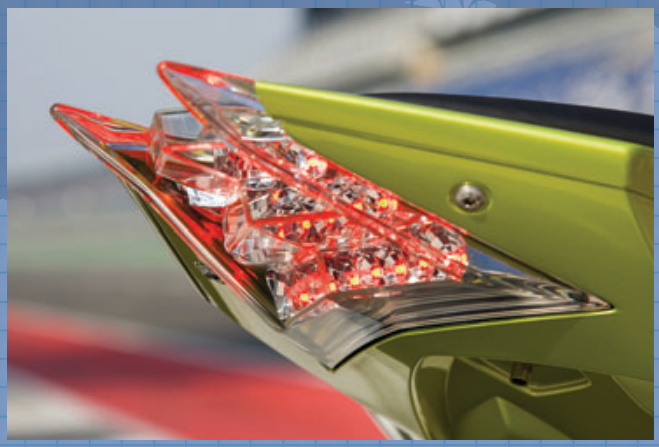
Το ασύμμετρο μούτρο είναι σήμα κατατεθέν της BMW εδώ και χρόνια, αλλά σύμφωνα με τα σκίτσα που έβγαλε η εταιρεία στη διασημότητα, αυτή τη φορά υπάρχει λογική πίσω από την επιλογή. Η δεξιά μεριά είναι σχεδιασμένη για να θυμίζει τις μοτοσυκλέτες των αγώνων αντοχής, με το μεγάλο φαίρινγκ και το μεγάλο σχεδόν στρογγυλό προβολέα, ενώ το αριστερό φανάρι φροντίζει να δίνει τη μέγιστη φωτιστική απόδοση όταν χρειάζεται.

Τα βασικά τεχνικά της S1000RR είναι σαφώς λιγότερο ριζοσπαστικά, αλλά εξ' ίσου ενδιαφέροντα. Ο τετρακύλινδρος των 999 κυβικών αποδίδει 193 ίππους στις 13,000 στροφές και 11.4 κιλά ροπής στις 9,750, τα οποία φτάνουν στον πίσω τροχό διαμέσου ενός κιβωτίου 6 σχέσεων με slipper συμπλέκτη. Η εξάτμιση παρότι ασπάζεται την τυπική διάταξη 4 σε 2 σε 1, διαθέτει δύο βαλβίδες, τη μία πριν το τελικό για μείωση του θορύβου και η άλλη στους λαιμούς για αύξηση της ροπής στις χαμηλές και μεσαίες στροφές. Το πλαίσιο είναι εξ' ολοκλήρου αλουμινένιο, οι αναρτήσεις πλήρως ρυθμιζόμενες, με ανεστραμμένο πιρούνι 46mm και ακτινικές δαγκάνες Brembo εμπρός, ενώ το ψαλίδι διαθέτει έκκεντρη βάση, επιτρέποντας τη ρύθμιση του ύψους ανάλογα με τις συνθήκες.

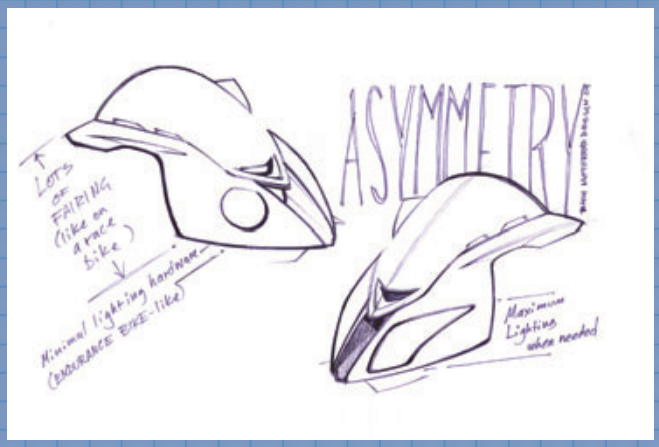
Το ενδιαφέρον ξεκινάει με τα προαιρετικά ηλεκτρονικά: όπως περιμέναμε υπάρχει ABS, αντισπίν, shift light, quickshifter (εδώ τον βάζουν στα Κ...) και immobilizer. Αυτά επιγραμματικά, γιατί το ζουμί είναι το εξής: και το ABS και το Antispin είναι μεταβλητής λειτουργίας, επικοινωνώντας μεταξύ τους. Το αντισπίν (DTC για Dynamic Traction Control) έχει τέσσερις θέσεις: Rain, Sport, Race και Slick. Στην θέση Rain, η ισχύς του κινητήρα μειώνεται. Το ABS διαθέτει wheelie protection, το οποίο, όπως και το ABS είναι ενεργά σε όλες τις θέσεις εκτός της Race. Και καθ' ότι Race, δε χρειάζεται τον αισθητήρα κλίσης, που επιτρέπει σούζες διαρκείας πέντε δευτερολέπτων, όσο η κλίση δεν ξεπερνά τις 20 μοίρες. Φυσικά το ABS είναι σχεδιασμένο και για χρήση πίστας, εξ' ου και ο χαρακτηρισμός race ABS, ενώ το σύστημα που ζυγίζει μόλις 2.5 κιλά μπορεί φυσικά να απενεργοποιηθεί τελείως.

Σύμφωνα με τη BMW, η μοτοσυκλέτα ζυγίζει 183 κιλά στεγνή και 206.5 πλήρης υγρών και έτοιμη για το δρόμο, όντας η ελαφρύτερη 1000άρα Superbike με ABS. Η S1000RR θα είναι διαθέσιμη σε τρεις χρωματικούς συνδυασμούς: Ασημί "Mineral", γκρί "Thunder" και ψυχεδελικό πράσινο "Ostra". Αν αναρωτιέστε που πήγε η λευκή-κόκκινη-μπλέ βαφή που βλέπαμε στις φωτογραφίες, τότε σκέπτεστε το χρωματισμό "BMW Motorrad Motorsport", που είναι φυσικά εξτρά.

SETUP
2000



RACETEC


ASYMMETRY
Lots of FAIRING (like on a race bike)
Minimal lighting hardware (ENDURANCE BIKE-like)
Maximum Lighting when needed

Lumeneo Smera

Μοιάζει σαν μισό Smart, αλλά είναι η πιο ενδιαφέρουσα μίξη αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας –έστω σκούτερ– που έχουμε δει τελευταία.

Το πιο ενδιαφέρον όμως είναι πως το Smera πωλείται πλέον κανονικά στη Γαλλία, σε αντίθεση με τα περισσότερα ενδιαφέροντα πρωτότυπα που μένουν... πρωτότυπα για μια ζωή. Πνευματικό παιδί των Daniel Moulene και Thierry Moulene, το Smera ξεκίνησε τη ζωή του στο χαρτί το 2003, με τα πρώτα πρωτότυπα να κυλούν τις ρόδες τους το 2004.

Κινούμενο από δύο ηλεκτροκινητήρες 15KW που κινούν τους πίσω τροχούς μέσω ιμάντα, το Smera χάρη στο χαμηλό του βάρος –μόλις 350 κιλά– φτάνει τα 100 σε 8 δευτερόλεπτα, με τελική 130 και αυτονομία 150 χιλιομέτρων. Το πιο ενδιαφέρον όμως στοιχείο δεν είναι ούτε η εμφάνιση, ούτε η ηλεκτρική τεχνολογία. Βλέπετε, το Smera παίρνει κλίσεις σαν κανονική μοτοσυκλέτα, αλλά... μόνο του. Χάρη στους αισθητήρες κλίσης, τα ηλεκτρονικά του Smera αποφασίζουν ποιά είναι η ιδανική γωνία και γέρνουν το κουβούκλιο αντίστοιχα μεγιστοποιώντας την πρόσφυση, χωρίς ο αναβάτης να ασχολείται στο ελάχιστο.

Με κόστος 24,500€ στη Γαλλία, το Smera μπορεί να μη συναγωνίζεται τα παπιά, αλλά σίγουρα δεν είναι ακριβό για όσα προσφέρει. Για περισσότερες πληροφορίες, πεταχτείτε μέχρι το http://lumeneo.fr/

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

Honda Goldwing 2011

Ο αντικαταστάτης της θρυλικής Goldwing φαίνεται ότι θα έρθει νωρίτερα απ' ότι περιμέναμε, αδράζοντας παράλληλα τον τίτλο της τεχνολογικής ναυαρχίδας της Honda.

Σύμφωνα με φήμες που κυκλοφορούν ευρέως στο διαδίκτυο τον τελευταίο μήνα, η επόμενη Goldwing θα διατηρήσει τον χαρακτηριστικό εξακύλινδρο Boxer, αλλά με τέσσερις βαλβίδες στον κύλινδρο και δύο εκκεντροφόρους σε κάθε κεφαλή, όπως και το πρωτότυπο EVO6 που είχαμε δει στο σαλόνι του Τόκιο το 2007. Ο κυβισμός της Goldwing αναμένεται να αγγίξει τα 2 λίτρα από τα 1,832 κυβικά που έχει τώρα, ενώ τη μετάδοση θα αναλάβει μια εξελιγμένη έκδοση του ημιαυτόματου κιβωτίου του DN-01, που όπως θα διαβάσετε στο επόμενο τεύχος είναι ήδη εντυπωσιακή.

Όπως αρμόζει σε μια ναυαρχίδα, η νέα Goldwing θα έχει GPS, ABS, αντισπίν, αερόσακο για τον αναβάτη και το σύστημα ελέγχου πίεσης των ελαστικών, ενώ η συνδεσιμότητα Bluetooth και η υποδοχή iPod, θα φροντίσουν να κάνουν τα ταξίδια ανά τον πλανήτη ακόμα πιο ευχάριστα.

Triumph Thunderbird 1600

Η Triumph παρουσίασε και επίσημα το νέο Thunderbird για το 2010. Το πτηνό του κεραυνού μπορεί να έχασε ένα κύλινδρο από το 2003 που κύλισε τις ρόδες του για τελευταία φορά, αλλά ανέβηκε αισθητά σε κυβικά, χτυπώντας πλέον στα ίσια τα μεγάλα Cruiser με τα 1,594 κυβικά του δικύλινδρου κινητήρα του.

Σχεδιασμένο με στόχο, τι άλλο, την αμερικανική αγορά, το Thunderbird είναι πνευματικό παιδί του Καλιφορνέζου Tim Prentice, που έχει σχεδιάσει μεταξύ άλλων το Triumph Rocket III Touring, καθώς και το Honda Rune. Σε ένα νεύμα προς τη λογική, αρκετά σπάνιο στην κατηγορία, οι ζάντες είναι χυτές αλουμινένιες και όχι ακτινωτές, ενώ το πίσω ελαστικό των 200mm μπορεί να θεωρηθεί έως και συντηρητικό. Όσοι περιμένουν εντυπωσιακά νούμερα ιπποδυνάμεων καλό είναι να θυμηθούν την κατηγορία στην οποία απευθύνεται. Για τη μειοψηφία που θέλει κάτι παραπάνω, η Triumph θα διαθέτει κιτ που θα ανεβάζει τον κυβισμό στα 1,700 κυβικά και την ισχύ στους 100 ίππους, φέρνοντας τη ροπή μια ανάσα πριν τα 16 χιλιογραμμόμετρα.

Buell on Ice

Μπορεί τα 238 km/h να μη λένε πλέον πολλά σαν τελική στην άσφαλτο, αλλά τα πράγματα αλλάζουν ελαφρώς όταν η επιφάνεια κάτω από τα ελαστικά όχι απλά θυμίζει, αλλά είναι πάγος.

Και δεν υπάρχει καλύτερο μέρος για να κάνεις μια τέτοια φυσιολογική εξερεύνηση της τελικής μιας Buell 1125R με το απαραίτητο σετάκι νίτρου, από την επιφάνεια μιας παγωμένης λίμνης στη Σουηδία. Ο Βρετανός στάντμαν Craig Jones καθόταν χαλαρά όσο οι άνθρωποι της Buell καθάριζαν τη χιονισμένη επιφάνεια της λίμνης με ένα εκχιονιστικό, αφήνοντας μόλις μερικά εκατοστά πάγου ανάμεσα στο αμερικάνικο Superbike και τα παγωμένα νερά της λίμνης Dellen.

Με την πρόσφυση να είναι στην καλύτερη των περιπτώσεων ανύπαρκτη, η Buell εξόπλισε το 1125R με ειδικά ελαστικά με καρφιά πριν ξαμολήσει τον Βρετανό για ένα από τα πιο εντυπωσιακά PR events της Αμερικανικής Εταιρείας. Και η σκοπιά του Jones; "Πιστεύω ακράδαντα ότι το κεφάλι μας είναι ο μεγαλύτερος περιοριστικός παράγοντας όταν πιέζεις τα όριά σου. Όσο λιγότερο σκέπτεσαι τους κινδύνους, τόσο περισσότερο μπορείς να πιέσεις. Οπότε κράτησα τα πράγματα απλά. Έβαλα ταχύτητα, έσκυψα πίσω από τη ζελατίνα και πήγα όσο γρηγορότερα μπορούσα."

Όχι ακριβώς η καλύτερη τακτική επιβίωσης, αλλά απολύτως σύμφωνη με τα προηγούμενα κόλπα του Jones, που έχει στο παλμαρές του το μεγαλύτερο endo – ξεκινώντας από τα 192 m/h και κρατώντας τον πίσω τροχό στον αέρα για 305 μέτρα, φυσικά με συνεπιβάτη. Κρίμα που δεν υπάρχει παγκόσμιο ρεκόρ τελικής στον πάγο...

more stuff...

Πιο ταιριαστά δε γίνεται: Ο Brad Pitt θα ενσαρκώσει το ρόλο του Steve McQueen στην επερχόμενη βιογραφική ταινία, με την κοινή τους αγάπη για τις μοτοσυκλέτες να μας προετοιμάζει για μια παρέλαση ιστορικών μοντέλων σε εντυπωσιακές σκηνές –χωρίς τη χρήση CGI.

Ό,τι πήραν την πολυαναμενόμενη έγκριση, άλλαξαν γνώμη. Ο λόγος για τα κεφάλια της Buell, που αποφάσισαν ότι η εποχή δεν είναι ακριβώς ιδανική για μετακομίσεις, αφήνοντας κατά μέρος τα σχέδια για την κατασκευή μιας κάθετης μονάδας στο βιομηχανικό πάρκο του East Troy. Η "ανατολική Τροία" ακούγεται κάπως ε;

Αν είσαι Ιταλός, οφείλεις να πηγαίνεις ενάντια στο ρεύμα. Την ίδια περίοδο που όλοι μαζεύονται, η Ducati Βορείου Αμερικής σημείωσε ρεκόρ πωλήσεων, ανεβάζοντας το μερίδιο της αγοράς της στο 6%, ενώ σε 20 κεντρικές πόλεις αυτό το νούμερο ξεπερνάει το 10% στις μοτοσυκλέτες δρόμου. Και το Streetfighter δεν έχει αρχίσει να πωλείται ακόμη...

Στην EICMA το Νοέμβριο φημολογείται ότι θα δούμε τους πρώτους γόνους της συνεργασίας KTM-Bajaj, με τις τετράχρονες μονοκύλινδρες μοτοσυκλέτες των 125 κυβικών που θα κατασκευάζονται στο εργοστάσιο της δεύτερης, με κινητήρες σχεδιασμένους από την πρώτη. Το πρώτο τέκνο λέγεται ότι έχει χαρακτηριστική ομοιότητα με το θείο του, το RC8. Για να δούμε…

Η BMW ετοίμασε μια ρέπλικα του HP2 Megamoto που έκανε την ανάβαση του Pikes Peak, η οποία όμως για κάποιο ανεξήγητο λόγο θα είναι διαθέσιμη μόνο στην Ιαπωνία. Μην αγχώνεστε όμως –οι μοτοσυκλέτες είναι μηχανικά ίδιες με τα HP2 παραγωγής, κάτι που σημαίνει ότι οι αλλαγές είναι μόνο χρωματικές. Και βέβαια, ότι μπορείτε να κάνετε μια άριστη ρέπλικα της Pikes Peak ρέπλικα, με μια βόλτα στον βαφέα της επιλογής σας.

Ducati vs MV Agusta

Πανικός έχει γίνει στην Ιταλία, με ένα σκάνδαλο βιομηχανικής κατασκοπίας ανάμεσα στη Ducati και την MV Agusta, με την πρώτη να κατηγορεί τη δεύτερη για παραβίαση των εμπορικών μυστικών της, παράνομο ανταγωνισμό και προσχεδιασμένη κλοπή.

Όλα αυτά τα ωραία βγήκαν στη φόρα όταν η δίωξη οικονομικού εγκλήματος της Ιταλίας έκανε μια επίσκεψη στο σπίτι του Enrico d' Onofrio, πρώην οικονομικού διευθυντή της Ducati, που μεταπήδησε στην MV Agusta μετά την εξαγορά της από την H-D, στη θέση του CEO.

Η Guarda di Finanza έκανε έρευνα στο σπίτι του και κατέσχεσε υπολογιστές και σκληρούς δίσκους όπου υποτίθεται πως ενδέχεται να βρίσκονται αποθηκευμένα ευαίσθητα οικονομικά δεδομένα της Ducati –απόρρητα φυσικά.

Σύμφωνα με τον d' Onofrio και τον δικηγόρο του, τα αρχεία που είχε στην κατοχή του ήταν ένα απλό backup που είχε κάνει για λόγους ασφαλείας όσο δούλευε στη Ducati, ενώ φρόντισαν να τονίσουν ότι δεν ήταν τίποτα απόρρητο, παρά μόνο αρχεία που κυκλοφορούσαν ελεύθερα στο δίκτυο.

Σχολιάζοντας σχετικά, ο Claudio Castiglioni δήλωσε πως δε θα είχε νόημα να έκλεβε κανείς σχέδια από τη Ducati γιατί "εμείς φτιάχνουμε διαφορετικές μοτοσυκλέτες". Έως τώρα, δεν έχει υπάρξει κάποια επίσημη δήλωση από τη Ducati.

Derbi GPR & Senda DRD 125 4T

Τη νέα γενιά των επιτυχημένων της μοντέλων παρουσίασε στη Βαρκελώνη η Derbi, με κοινό άξονα τον καινούργιο τετράχρονο κινητήρα καταγωγής Piaggio. Έτσι, οι πανέμορφες εισαγωγικές μοτοσυκλέτες εκσυγχρονίζονται με τις προδιαγραφές καυσαερίων, ενώ χάρη στην υγρόψυξη και την τετραβάλβιδη κεφαλή οι επιδόσεις τους αναμένεται να είναι άνω του μέσου όρου στην κατηγορία.

Το Senda DRD θα είναι και πάλι διαθέσιμο σε δύο εκδόσεις, SM και Enduro, με ανανεωμένη εμφάνιση και νέους χρωματικούς συνδυασμούς, βλέποντας στα ίσια το καινούργιο WR-125 της Yamaha.

Εκεί που τα πράγματα σοβαρεύουν, είναι στη μάχη για το ομορφότερο τετράχρονο Street 125άρι, όπου το GPR με το αλουμινένιο πλαίσιο και την εξάτμιση κάτω από τον κινητήρα να έχει το στόχαστρο καρφωμένο στο YZF-125, φέρνοντας μια ελαφριά αύρα από το Aprilia RSV-4 στην εμφάνιση.

SUZUKI

Way of Life!

LEON & PARTNERS

Πάθος για στιλ και επιδόσεις.

GLADIUS

Τράβηξε όλα τα βλέμματα πάνω σου με το ξεχωριστό σου στιλ και ξέφυγε από τα συνηθισμένα με δυνατές επιδόσεις. Τώρα μπορείς! Η καινούργια, street της Suzuki είναι ένα κομψό αριστούργημα, με το χωροδικτύωμα του πλαισίου να δένει απόλυτα με την αισθητική της μοτοσικλέτας. Με το ευρύ φάσμα ροπής που προσφέρει ο σπορ V-twin κινητήρας 645κ.εκ., αυτή η μοτοσικλέτα μοιάζει να είναι φτιαγμένη για σένα. Είτε το πάθος σου είναι το στιλ είτε είναι οι επιδόσεις, η GLADIUS σε βάζει στο κέντρο της προσοχής.

made in Japan

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

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

Mac Motorcycles

Με τις εταιρείες ανά τον κόσμο να περνούν σε οικονομίες κλίμακας, είναι ιδιαίτερα ευχάριστο να ανακαλύπτεις ότι κάποιοι συνεχίζουν να κοιτούν μπροστά, ιδρύοντας μια νέα εταιρεία μοτοσυκλέτας. Η νεοσύστατη Βρετανική Mac Motorcycles είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας του (επίσης) Βρετανικού σχεδιαστικού οίκου Xenophya designs και του Ellis Pitt. Στόχος η δημιουργία μιας σειράς λιτών, σπορ μοτοσυκλετών, κινούμενων από τον αερόψυκτο μονοκύλινδρο Buell Blast των 500 κυβικών.

Αν το 3D ή τα τεχνικά σας παραξενεύουν, ο Ellis έχει την εξήγηση: "Έχοντας σχεδιάσει, μετατρέψει, κατασκευάσει και οδηγήσει όλων των ειδών τις μοτοσυκλέτες τα τελευταία χρόνια, αποφασίσαμε ότι είχε έρθει η ώρα να κατασκευάσουμε μια σειρά που να αντανακλά τη φιλοσοφία μας. Οι επιρροές μας είναι ιδιόμορφες, με ασυνήθιστες συνδέσεις ανάμεσα σε εντελώς διαφορετικά ήδη μοτοσυκλετών, από chopper και Ιταλικά μονοκύλινδρα του '50 έως flat track και αγωνιστικά εποχής. Θέλουμε να ξαναφέρουμε την αγνή απόλαυση της μοτοσυκλέτας που έχει χαθεί πίσω από την τεχνολογία και τα πλαστικά."

Έως τώρα, η Mac Motorcycles έχει σχεδιάσει τέσσερα μοντέλα, τα Spud, Ruby, Peashooter και Roarer, όλα παραλλαγές στο θέμα "ό,τι χρειάζεται και τίποτα παραπάνω". Η εταιρεία σκοπεύει να αρχίσει την παραγωγή σε μικρές ποσότητες, με προοπτική αύξησης αν υπάρξει αντίστοιχη ζήτηση. Εκτός από τη Μεγάλη Βρετανία, η Mac Motorcycles σκοπεύει να διαθέσει τις μοτοσυκλέτες της και σε Ευρώπη, Βόρειο Αμερική, Αυστραλία και Ιαπωνία. Για περισσότερα, πεταχτείτε μια βόλτα από το http://www.mac-motorcycles.com/

Αναβάλλεται το σαλόνι του Παρισιού

Η διεθνής έκθεση μοτοσυκλέτας του Παρισιού που ήταν προγραμματισμένη να γίνει στις αρχές Οκτωβρίου θα αναβληθεί για το 2010 –και βλέπουμε.

Λόγος, τι άλλο, η οικονομική κρίση που έχει αναγκάσει τους κατασκευαστές σε οικονομίες. Η χιονοστιβάδα ξεκίνησε όταν οι Honda και Yamaha ανακοίνωσαν ότι δε θα συμμετείχαν στην έκθεση, με τη BMW και την Harley Davidson να ακολουθούν κατά πόδας. Με 4 κύριες εταιρείες να απέχουν, η έκθεση, που μην ξεχνάμε έχει ως κύριο άξονα την παρουσίαση καινούργιων μοντέλων, έπαψε να έχει νόημα, ειδικά από τη στιγμή που δεν υπάρχει κάποια Γαλλική εταιρεία αρκετά δυνατή για να προσελκύσει από μόνη της τους επισκέπτες.

Τα προβλήματα όμως συνεχίζονται, με έντονες τις φήμες ότι η Honda θα απουσιάσει και από την EICMA του Μιλάνου, ενώ η προτεινόμενη αναβολή ενός έτους για το Παρίσι, φέρνει την έκθεση στις ίδιες ημερομηνίες με την έκθεση αυτοκινήτου του Παρισιού και την Intermot να λαμβάνουν χώρα τον Οκτώβριο του 2010. Τα πράγματα δε δείχνουν ιδιαίτερα ευοίωνα για το διετές σαλόνι του Παρισιού, που ήδη δεχόταν έντονη κριτική για την έλλειψη πρωτοτυπίας και παράλληλων εκδηλώσεων.

MONDIAL
DU DEUX ROUES
CYCLE - MOTO - CYCLO - SCOOTER - ÉQUIPEMENTS

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

BMW Motorrad

BMW Hellas AE
www.bmw-motorrad.gr

The Ultimate Riding Machine

BBDO ATHENS

Σε κάθε μοτοσικλέτα BMW δίνουμε το 100%. Αυτή τη φορά προσθέσαμε κάτι περισσότερο.

Τώρα με κάθε μοντέλο έχετε όφελος έως 10% της αξίας του σε Γνήσια Αξεσουάρ BMW Motorrad.

Κάντε δική σας την καινούρια μοτοσικλέτα BMW που ονειρεύεστε και αποκτήστε μέχρι το 10% της αξίας της σε εξοπλισμό αναβάτη και αξεσουάρ μοτοσικλέτας, με όφελος έως 2.100€. Επωφεληθείτε τώρα και από το μειωμένο τέλος ταξινόμησης.

Ισχύει μέχρι 30.6.2009 στο Δίκτυο Επίσημων Εμπόρων Μοτοσικλετών BMW.

Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών: Τηλ.: 210 9118000

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

Βράβευση του δικτύου

Η εταιρεία ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ, σε εκδήλωσή της το βράδυ του Σαββάτου στις 9 Μαΐου τίμησε το δίκτυο συνεργατών της με βράβευση των προσπαθειών τους για άρτια προώθηση των προϊόντων που αντιπροσωπεύει στην Ελληνική αγορά μοτοσυκλέτας.

Για 2η χρονιά, στην εκδήλωση παραβρέθηκαν μεγάλο μέρος των συνεργατών, ανάμεσά τους η εταιρεία Stelpet, Motonews, Ξύκης κα, δημιουργώντας ευχάριστο κλίμα στο οποίο όλοι πέρασαν όμορφα.

Η βραδιά έκλεισε με την απονομή του πρώτου βραβείου, ένα ταξίδι στην Βαρκελώνη για 2 άτομα, αλλά και των υπολοίπων με πλούσια δώρα.

CSS Approved

Το California Superbike School, CSS εν συντομία, δημιούργησε ένα logo για να βοηθήσει τους αναβάτες να ξεχωρίζουν τα προϊόντα που χρησιμοποιούνται και έχουν την έγκριση του σχολείου. Με αυτό τον τρόπο, σκοπεύουν να βοηθήσουν τους αγοραστές να επιλέξουν σωστά, εκμεταλλευόμενοι τη συσσωρευμένη εμπειρία των εκπαιδευτών του σχολείου, που έχει διδάξει πάνω από 100,000 αναβάτες δρόμου και αγωνιζόμενους όλων των επιπέδων, χάρη στην παγκόσμια παρουσία του CSS (με σχολεία στην Αμερική, Αυστραλία, Ευρώπη, Σκανδιναβία, Νότιο Αφρική και Dubai).

Όπως είναι φυσικό, μόνο προϊόντα που χρησιμοποιούνται συστηματικά από τους εκπαιδευτές μπορούν να πάρουν την έγκριση του CSS.

Ο Διευθυντής του Ευρωπαϊκού τμήματος, Andy Ibbott είπε σχετικά: "Πολλοί κατασκευαστές έρχονται σε επαφή με εμάς για να διαθέσουν τα προϊόντα τους και παρότι, όπως όλοι, χρειαζόμαστε τους σπόνσορες για να καλύπτουμε τα έξοδά μας, δεν επιλέγουμε απλά την καλύτερη οικονομική συμφωνία. Το σημαντικότερο όλων είναι να μπορούμε να εμπιστευτούμε το προϊόν σε θέμα ασφαλείας και να είναι άνετο με καλή εφαρμογή γιατί κάνουμε πάρα πολλά χιλιόμετρα."

Η έγκριση του CSS έχει ως στόχο να διευκολύνει στις αγορές τους τόσο τους απλούς μοτοσυκλετιστές όσο και όσους κάνουν τακτικά Trackday, ώστε να επιλέξουν εξοπλισμό που να είναι όχι μόνο προσιτός οικονομικά, αλλά να έχει μεγάλη αντοχή και αξιοπιστία.

500.000 BMW GS

Γιορτάζοντας την παραγωγή 500.000 μοτοσυκλετών GS από την παρουσίαση του R80 G/S το Σεπτέμβριο του 1980, η Γερμανική εταιρεία παρουσίασε μια ειδική, επετειακή έκδοση του ιδιαίτερα δημοφιλούς 1200GS.

Διαθέσιμη αποκλειστικά σε λευκό χρώμα, όπως παλιά, η επετειακή έκδοση θα έρχεται με μια σειρά ειδικών αξεσουάρ, όπως φιμέ ζελατίνα, επέκταση μπροστινού φτερού, μαύρο κάλυμμα στην εισαγωγή αέρα για το ψυγείο του λαδιού, μαύρους τροχούς και αλουμινένια προστατευτικά για τις κεφαλές του κινητήρα. Προσοχή όμως, γιατί η νέα, δίχρωμη σέλα είναι 20mm πιο ψηλή απ' την απλή έκδοση. Το σπεσιαλάκι GS θα παραχθεί σε 500 κομμάτια, όσες και οι χιλιάδες των GS που έχουν παραχθεί μέχρι σήμερα.

It's not just a need...

Handmade in Italy

It's a pleasure

DEVIL

ESSENZIALE

FIGHTER

KOMPOSIT

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΑΠΟΜΙΜΗΣΕΙΣ!

και junior

info@vassalos.gr, www.vassalos.gr

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

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

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

first rides

Τρεις μοτοσυκλέτες, επτά ρόδες. Φαντάζεστε πού ανήκει αυτή η μία που περισσεύει στο μέτρημα, έτσι;

MICHELIN

Darth Vader
γυμνός

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

Πολύ της μόδας οι γυμνές μοτοσυκλέτες τα τελευταία χρόνια. Αυτό το BMW πάντως, θες να φταίνε τα 173 άλογα, θες η εμφάνιση του απόλυτου techno-freak κακού του κινηματογράφου, κάνει ακριβώς ό,τι και ο προκάτοχός του: ξεχωρίζει από χιλιόμετρα

μπορείς
να κινείσαι οδημερίς
γράφοντας doughnuts στην
άσφαλτο

Σου αρέσει-δε σου αρέσει εμφανισιακά, σίγουρα δε μπορείς να αμφισβητήσεις πως το K1300R τραβά το βλέμμα. Ακολουθώντας την οικογενειακή στρατηγική που ήθελε τον τετρακύλινδρο K κινητήρα να μεγαλώνει από τα 1,200 στα 1,300cc, το R πλέον περιπολεί στους δρόμους με 173 ονομαστικά άλογα και ροπή ελκτικής μηχανής.

Έχω την εντύπωση πως, ακόμα κι αν ήθελαν οι Γερμανοί, να δώσουν μια πιο συμβατική ή κλασική εμφάνιση στο R θα τους ήταν πολύ δύσκολο. Η αιτία εντοπίζεται στο Duolever μπροστινό, το οποίο, σε αντίθεση με τα GT και S, δεν έχει πουθενά να κρυφτεί και από μόνο του εκπέμπει μια φουτουριστική αύρα. Καλύτερα λοιπόν που σχεδίασαν και την υπόλοιπη μοτοσυκλέτα στο ίδιο μοτίβο, παρά να φτιάξουν κάποιο διχασμένο κορμί με λίγο από αυτό και λίγο από το άλλο. Άλλωστε, οι πιο κλασικοί τύποι θα βολευτούν με το R1200R στην ανάγκη –κι ας μην κουβαλά τον τερατώδη τετρακύλινδρο με την τόση πολλή δύναμη.

Ένα S χωρίς ρούχα

Η σύγχρονη κατηγορία των streetfighters έχει μια σαφή ιδεολογική συγγένεια με τα supermoto. Προέκυψε από μια μόδα του δρόμου που χρειάστηκε (όπως πάντα…) κάμποσα χρόνια να φτάσει στις γραμμές παραγωγής: πρώην superbikes χωρίς τα πλαστικά τους, με τιμόνια αντί κλιπόνς. Το K1300R σαφώς και μιμείται αυτήν την αρχέγονη ιεροτελεστία, όντας ουσιαστικά ένα K1300S με διαφορετικά ρούχα. Οι μεταξύ τους αλλαγές είναι απειροελάχιστες. Πρακτικά, το μόνο σημαντικό σημείο

διαφοροποίησης είναι η κοντύτερη τελική μετάδοση του R, 2.91 έναντι 2.82 του S. Αυτό είναι όλο, σα να άλλαξες ένα πίσω γρανάζι στο GSX-R1100 που έγδυσες. Κατά τα λοιπά έχουμε ίδιες αναρτήσεις και πλαίσιο, καθώς και σχεδόν ίδια ιπποδύναμη, εκτός αν θεωρείτε μεγάλη τη διαφορά από τους 173 του γυμνού στους 175 του ντυμένου… Όπερ σημαίνει πως η μοτοσυκλέτα διατηρεί τον πανίσχυρο κινητήρα με τα 14 κιλά ροπής, τις ίδιες αναρτήσεις και πλαίσιο, όλη την ικανότητα και φιλοσοφία του S.

Συγκριτικά με το παρελθόν των 1,200cc η μοτοσυκλέτα έχει βελτιωθεί στα σημεία, όπως και η υπόλοιπη οικογένεια των K. Αφήνουμε κατά μέρος τα γνωστά 100 κυβικά εκατοστά και τη μικρή αύξηση ιπποδύναμης που τα συνοδεύει, συνεχίζουμε με μια νέα γενιά ηλεκτρονικών που περιλαμβάνει την κεντρική διαχείριση Digital Motor Electronics –απαραίτητη στη μάχη με τις περιβαλλοντικές νόρμες– και την αναβαθμισμένη ηλεκτροϋδραυλική ανάρτηση ESA II πλέον. Παράλληλα, η διαδρομή του μπροστινού Duolever μειώθηκε λιγάκι και επανασχεδιάστηκε ο κάτω βραχίονας του αμορτισέρ ώστε να δίνει περισσότερη πληροφορία στον αναβάτη. Αυτά είναι όλα και θα τα ξαναπούμε στο κοντινό μέλλον και με τη δοκιμή του K1300S από την πίστα των Σερρών και τα πολλά χιλιόμετρα από την Αθήνα ως εκεί. Πίσω στο R λοιπόν.

Η ισχυρότερη γυμνή

Προσπαθώ στο μυαλό μου να χτίσω το προφίλ της ιδανικής streetfighter. Τι είναι αυτό που πρέπει να κάνει καλά; Τι καταφέρνω πετώντας κάθε αεροδυναμικό βοήθημα και αλλάζοντας το τιμόνι; Προφανώς η αναπροσαρμογή της θέσης οδήγησης είναι αυτή που στο τέλος θα κυριαρχήσει. Η οποία έχει τα κακά της, όπως την αδυναμία να εκμεταλλευτώ σε ταχύτητα τις πρώην ικανότητες του κινητήρα μου τώρα που δεν έχω πουθενά να κρυφτώ από τον τιμωρό αέρα και κάθομαι και όρθιος σαν τον εσταυρωμένο στο μοτοκροσάδικο τιμόνι. Έχει όμως και τα καλά της, καθώς κάνει τη μοτοσυκλέτα πολύ πιο ευέλικτη σε στριμόκωλες καταστάσεις, πιο παιχνιδιάρα με τον μεγαλύτερο μοχλό που δίνει το τιμόνι και ό,τι πρέπει αν μου αρέσουν τα καγκουριλίκια, βλέπε σούζες, παντιλίκια και λοιπά εδέσματα από τον τσελεμεντέ του (μοτοσυκλετιστή) αναρχικού.

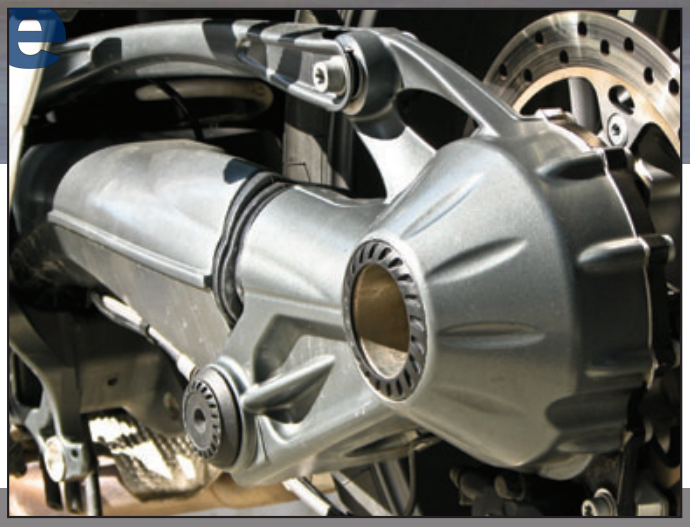
Γι' αυτό και πάντα ένα χιλιάρι είναι προτιμότερο για να ξεντυθεί από ένα εξακοσάρι: γιατί θα έχει περισσότερη ροπή χαμηλά. Πόσο μάλλον αν μιλάμε για ένα τέτοιο τετρακύλινδρο 1,300 λοιπόν, με τόσα άλογα και άλλη τόση ροπή. Σωστά; Όχι ακριβώς.

Η BMW διαφημίζει πως διαθέτει την "ισχυρότερη γυμνή μοτοσυκλέτα παραγωγής" και δεν έχω κανένα λόγο να αμφιβάλλω. Ακόμα και με την κοντύτερη τελική μετάδοση το K1300R δεν έχει κανένα ενδοιασμό να ξεπεράσει τα 250 στο κοντέρ, ουσιαστικά ισοφαρίζοντας την αντίστοιχη επίδοση της αδελφής GT, μιας μοτοσυκλέτας με ανυπέρβλητη αεροδυναμική κάλυψη συγκριτικά με τη μινιμάλ ζελατινίτσα του R.

Από πλευράς ροπής είναι αναμενόμενα ξέχειλο σε όλο το φάσμα λειτουργίας του, μπορείς να ξεκινήσεις με δευτέρα χωρίς να το πάρεις είδηση ή με τρίτη και ελάχιστη

Αυτή η τιμονόπλακα δεν είναι ακριβώς ό,τι ωραιότερο έχω δει

Άνετη και φιλόξενη για όλους



Paralever, έχει εξελιχθεί σε κάτι που αν δεν το δεις θα πεις πως είναι αλυσίδα

προσπάθεια. Μπορείς να κινείσαι ολημερίς γράφοντας doughnuts στην άσφαλτο και μάλλον θα σου φανεί ευκολότερο από το να κινείσαι κανονικά. Σίγουρα θα είναι απολαυστικότερο και θεαματικότερο. Εκτός αν έχεις προσθέσει στον εξοπλισμό το ASC, κόβοντας ηλεκτρονικά την όποια διάθεση για τσάμπα στο πίσω λάστιχο. Το οποίο το βρίσκω ηθικά λάθος από τη στιγμή που τα έσπρωξες για μια τόσο ισχυρή γυμνή μοτοσυκλέτα –αλλά εφόσον το σύστημα απενεργοποιείται, εντάξει, κράτα το για μια δύσκολη μέρα. Το σύστημα αντι-σπιν, όπως σας είχα πει και στη δοκιμή του GT στο προηγούμενο τεύχος, επεμβαίνει πάντα ως αντίποινο της πράξης σου: σε ένα μικρογλίστρημα μπορεί να είναι βελούδινο, σε μια άγαρμπη σφαλιάρα ροπής προσομοιάζει σε ανατίναξη κινητήρα. Πάντως πάντα κάνει αυτό που υπόσχεται, επαναφέρει τον άτακτο τροχό στη θέση του, συνήθως τον πίσω ή τον μπροστινό εφόσον η αφορμή ήταν μια σούζα.

Γιατί λοιπόν είπα πριν εκείνο το 'όχι ακριβώς' ως προς την ιδανικότητα του R για streetfighter; Διότι πολύ απλά, η μοτοσυκλέτα από την οποία προέρχεται δεν είναι το τυπικό superbike. Απεναντίας, το K1300S είναι ένα κλασικότατο sport touring, αρκετά βαρύ και μακρύ ως οφείλει να είναι μια μοτοσυκλέτα που θέλει να ταξιδεύει σωστά. Η θέση οδήγησης είναι πολύ… σπορ. Πρέπει να σκύψεις και να απλωθείς για να φτάσουν τα χέρια σε αυτό που δεν είναι ακριβώς τιμόνι αλλά μάλλον πολύ ανοικτά κλιπόν. Το R μοιράζεται το ίδιο μεταξόνιο με το S, με 1,585mm που είναι μάλλον πολλά αν θέλουμε παιχνιδιάρικη καθημερινή συμπεριφορά. Εδώ που τα λέμε, είναι 13mm μεγαλύτερο από το μεταξόνιο του K1300GT, μιας φύσει τουριστάδικης μοτοσυκλέτας! Και 248 κιλά με όλα πλην τον αναβάτη. Δεν είναι και λίγα.

Δεν περίμενα πως θα το έγραφα αυτό μια μέρα, αλλά πραγματικά αυτή η μοτοσυκλέτα είναι "υπερβολικά

Ντιζαϊνάτο προστατευτικό ψυγείου

SUZUKI

Way of Life!

THE NEW

GSX-R 1000 K9

Μονομάχος

made in Japan

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

Όταν εμφανίστηκε πριν μια δεκαετία, η GSX-R 1000 ανέτρεψε τα δεδομένα και καθιέρωσε το πρότυπο της μοντέρνας αγωνιστικής μοτοσικλέτας. Χρόνο με το χρόνο, επιβεβαιώνει τη φήμη της μονομαχώντας με όλους τους αντιπάλους της, διατηρώντας το μύθο της ζωντανό. Σήμερα, η νέα GSX-R 1000 K9 με εντελώς καινούριο κινητήρα και πλαίσιο, νέες αναρτήσεις κορυφαίας τεχνολογίας B.P.F. και φρένα αγωνιστικών προδιαγραφών, γεμίζει με υπερηφάνεια τους μηχανικούς και τους αναβάτες της, συνεχίζοντας τη νικητήρια παράδοσή της. Νέα GSX-R 1000 K9. Μια ιστορία γεμάτη ένδοξες νίκες.

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

LEON & PARTNERS

σταθερή" για να κάνει παιχνίδι. Τουλάχιστον με την έννοια που έχουμε συνηθίσει από τις γυμνές superbikes. Το K1300R έχει κάθε καλή διάθεση να παίξει, αλλά προτιμά ταμπλό υψηλών ταχυτήτων, τρελαίνεται να επιτίθεται σε ανοικτές διαδρομές και να στρίβει με πάρα πολλά στο κοντέρ του, όπως ακριβώς και το S. Αυτό το κάνει εξαιρετικά, το Duolever είναι σταθερό ως οφείλει, σφικτό και καλύτερο από το Telever στο να διαβάζει το δρόμο. Δεν είναι καλύτερο από ένα τηλεσκοπικό στο τελευταίο, αλλά βρίσκει περισσότερη πρόσφυση εκ κατασκευής –και τρώει περισσότερα μπροστινά λάστιχα για τον ίδιο λόγο. Τα φρένα που μοιράζεται όλη τη φαμίλια K εδώ δείχνουν καλύτερα με τα (πολύ) λιγότερα κιλά συγκριτικά με το GT που δοκιμάζαμε πριν, με το ABS να συνεπικουρεί στην αίσθηση "αντιβύθισης" του μπροστινού.

Εξουσία

Το K1300R διαθέτει μάλλον την πιο προσιτή τιμή της οικογένειας. Απογυμνωμένο από τα ηλεκτρονικά καλούδια

Από εδώ ξεκινά η σχεδιαστική ταυτότητα

Κούκλα ζάντα ίδια με του S

Η εικονιζόμενη σπορ ζελατίνα είναι έξτρα και κοστίζει 220€

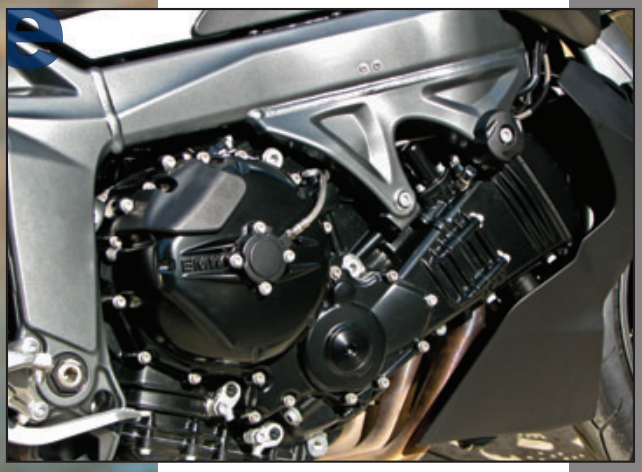
της BMW (ESA II, ASC, Integral ABS, θερμαινόμενα), στέκεται ικανοποιητικά απέναντι στον ανταγωνισμό, με τον τίτλο του ισχυρότερου κινητήρα να παραμένει. Από κει και πέρα αρχίζεις να φορτώνεις εξοπλισμό κατά τα γούστα και τις ανάγκες σου, για να φτάσεις στη μοτοσυκλέτα της δοκιμής που με όλα τα κόλπα κοστίζει αισίως 17,610. Έχει κι άλλα βέβαια, ζελατίνες, βαλίτσες, όρεξη να έχεις να φορτώνεις. Ανάμεσα στον επιπλέον εξοπλισμό ξεχωρίζουμε το σύστημα "υποβοήθησης αλλαγής ταχυτήτων", δηλαδή ένα quickshifter για αλλαγές χωρίς να κλείνει το γκάζι.

Στην ουσία μπορεί να κάνει πολλά: να κινείται καθημερινά χωρίς πρόβλημα, να κάνει γρήγορες βόλτες, να ταξιδέψει, να μεταφέρει δύο άτομα σε μεγάλες ή μικρές αποστάσεις. Επίσης, χάρη στον καλό του ψεκασμό και το γραμμικό άπλωμα της ισχύος, κάτι πανεύκολο όταν έχεις άφθονη ροπή, μπορεί εξίσου εύκολα και απολαυστικά να κινείται νωχελικά, ράθυμα, με μία πάνω μονίμως. Το θέμα είναι αν εσύ μπορείς να παραμείνεις τόσο ψύχραιμος με τόση εξουσία στο δεξί χέρι. Σε πολλά από τα προαναφερθέντα καθήκοντά του δεν είναι καλύτερο από το S –όπως λ.χ. στο ταξίδι– αλλά διαθέτει πάντα αυτή την αρχέγονη γοητεία της γυμνής μοτοσυκλέτας. Ακόμη κι αν μοιάζει με τον Darth Vader ντυμένο στα άσπρα. <<

Όψη επιθετική και ολίγον sci-fi

"εσύ μπορείς να παραμείνεις ψύχραιμος με τόση εξουσία στο δεξί χέρι;"

LED παντού



Πολλή δύναμη και ακόμη πιο πολλή ροπή

Νέο πεντάγωνο και κοντό τελικό

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,228 mm
Πλάτος:	856 mm
Ύψος:	1,095 mm
Μεταξόνιο:	1,585 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Ρεζερβουάρ:	19 l (4 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	243 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:	173/9,250 hp/rpm
Ροπή:	14.3/8,250 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ:

	BMW Duolever
Διαδρομή/Διάμετρος:	115/- mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου (προαιρετικά ESA II)

ΠΙΣΩ:

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	135 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς (προαιρετικά ESA II)

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17"

Ελαστικό: Pirelli Diablo Rosso, 120/70-ZR17

Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm με δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων

ΠΙΣΩ:

Ζάντα:	5.50 x 17"
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Rosso, 180/55-ZR17
Φρένο:	Δίσκος 265 mm με δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων

BMW K1300R
BMW HELLAS A.E.
14,400€

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

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

The Ultimate Riding Machine

Προικισμένο μοντέλο...

...στη Motogenesis A.E.

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

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

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

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

Triumph Bonneville SE

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

50 χρόνια μετά...

Η Bonneville κλείνει φέτος αισίως τον μισό αιώνα ζωής, έχοντας αλλάξει στην πορεία 180° μοίρες τον προσανατολισμό της, ωριμάζοντας σαν το καλό κρασί.

Είναι εύκολο να το ξεχάσει κανείς, αλλά κάποτε το όνομα Bonneville ήταν συνώνυμο με την ταχύτητα. Ξεδιάντροπα δανεισμένο από τα Bonneville Salt Flats, τις αχανείς εκτάσεις όπου οι εταιρείες κατέβαζαν τις μοτοσυκλέτες τους για να σπάσουν ένα ακόμα ρεκόρ τελικής ή επιτάχυνσης, ταίριαζε απόλυτα με το σπορ ρόλο της Bonneville που δεχόταν αλλαγές σχεδόν κάθε χρόνο ώστε να μένει μπροστά στη μάχη με τον ανταγωνισμό.

Οι σημερινές Bonneville βέβαια, ανεξαρτήτως έκδοσης, δεν έχουν τέτοιες βλέψεις πια. Έχοντας παραδώσει τη σκυτάλη των επιδόσεων στα τρικύλινδρα αδελφάκια τους πριν καν ξαναγεννηθούν υπό την αιγίδα του John Bloor, χασκογελάνε με τις σκυφτές θέσεις οδήγησης και τις γόμες, ξεκινώντας για μια ακόμα χαλαρή βόλτα υπό την ηχητική υπόκρουση του ράθυμου δικύλινδρου κινητήρα.

Φόρος τιμής

Η Bonneville μπορεί να άργησε να ξαναγεννηθεί –μόλις το 2001– αλλά όταν βγήκε στα φώτα της δημοσιότητας ήταν εμφανές ότι η Triumph είχε πετύχει διάνα. Τιμώντας το όνομά της δέχτηκε κι αυτή αρκετές αλλαγές στα χρόνια που πέρασαν, με στόχο όμως όχι τις επιδόσεις αλλά το χαρακτήρα, ενώ εκτός από τις διάφορες εκδόσεις απετέλεσε τη βάση για τα Scrambler και Thruxton, καλύπτοντας άριστα το φάσμα της νοσταλγίας.

Τα βασικά στοιχεία φυσικά παραμένουν, ντυμένα με το πανέμορφο κουστούμι εποχής. Δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας, φυσικά αερόψυκτος, δύο εξατμίσεις να κάνουν παρέα στα δύο πίσω αμορτισέρ, μεγάλη μονοκόμματη σέλα και φυσικά μπόλικο μέταλλο και σεμνές δόσεις νίκελ.

Ο δικύλινδρος έχει κερδίσει 75 κυβικά σε σχέση με την πρώτη έκδοση του ’01, φτάνοντας τα 865, ή αλλιώς 216 cc παραπάνω από την πρώτη Bonnie. Οι προδιαγραφές ρύπων βέβαια δε μασούν από classic και λοιπά, αναγκάζοντας την Triumph να τοποθετήσει ψεκασμό από το 2008 και μετά, φροντίζοντας όμως να τον καλύψει όμορφα μέσα σε δύο ψευτο-καρμπυρατέρ, διατηρώντας την εικόνα που οι αγοραστές περιμένουν. Μέχρι και ψεύτικο τσοκ πάνω στα καρμπυρατέρ έχει, που φυσικά είναι απλά ένα χειρόγκαζο που κρατάει τις στροφές λίγο πιο ψηλά, χωρίς να ανακατεύεται με το μείγμα. Το πανέμορφο ψυγείο λαδιού είναι καλά κρυμμένο ανάμεσα στους σωλήνες του πλαισίου, πίσω από τον τροχό, ενώ τα μεταλλικά σωληνάκια και οι λαιμοί των εξατμίσεων που με τη χρήση περνάνε από το νίκελ στο χρυσό για να φτάσουν το μπλε, έχουν περισσότερη σημασία από τα απόλυτα νούμερα: οι 67 ίπποι είναι νούμερο απλά αστείο, αλλά δε θα μπορούσαμε να πούμε το ίδιο για τα 7 κιλά ροπής, που δείχνουν άλλωστε και τον προσανατολισμό της Bonnie.

Όλα αυτά βέβαια ήταν γνωστά από το 2008, αλλά φέτος η Triumph ανανέωσε στα σημεία το αγαπημένο της δικύλινδρο, κάνοντας μια κίνηση που ξένισε πολλούς. Βλέπετε, η κυριότερη αλλαγή από τα περσινά μοντέλα είναι εμφανέστατη και αφορά τα πατούμενα της κυρίας. Οι ακτίνες του παρελθόντος έδωσαν τη θέση τους σε

Τα βουρτσισμένα καπάκια ξεχωρίζουν την SE, λάμποντας στο ηλιοβασίλεμα

Κι όμως δεν είναι καρμπυρατέρ, αλλά ψεκασμός. Προσοχή στη λεπτομέρεια όμως: “τσοκ” κι ας μη χρειάζεται ποτέ

Πιο μοντέρνα αισθητική απ’ όσο χρειάζεται, αλλά μεταμόρφωση στην αίσθηση χάρη και στη νέα τρόμπα

Καλά κρυμμένο το ψυγείο του λαδιού, ανάμεσα στους εμπρός σωλήνες του σκελετού

"Τα βασικά στοιχεία φυσικά παραμένουν, ντυμένα με το πανέμορφο κουστούμι εποχής"

χυτές ζάντες, βουρτσισμένες στο χείλος και το πρόσωπο των μπράτσων. Οι απόψεις για την αισθητική τους διχάζονται όπως γίνεται άλλωστε πάντα με τις απόψεις, αλλά το κερασάκι κρύβεται στις ίντσες. Η Triumph δεν άλλαξε απλά το υλικό κατασκευής, αλλά πήγε και ένα βηματάκι πιο πέρα, στη διάμετρο της μπροστινής ζάντας, που κατέβηκε από τις αρχοντικές 19 ίντσες στις σύγχρονες 17. Ταυτόχρονα, όσο τα μάτια όλων ήταν καρφωμένα στους τροχούς, άλλαξε τη σέλα με μια χαμηλότερη και ελαφρώς σκαμμένη, τοποθέτησε νέους διακόπτες (με σινιάλο παρακαλώ) ευγενική χορηγία των πιο σύγχρονων μοντέλων, άλλαξε το φανάρι που απέκτησε πλέον καθαρό κρύσταλλο, καθώς και το πλαϊνό –και μοναδικό– σταντ.
Παράλληλα, άλλαξαν και οι εξατμίσεις, από peashooter σε πιο συμβατικά χωνιά, που σε συνδυασμό με τις χυτές ζάντες δίνουν μια πιο σύγχρονη πινελιά στη Bonnie. Το αστείο βέβαια είναι πως τώρα μοιάζουν περισσότερο με της "μαμάς" του '69, ενώ οι χαρακτηριστικές βάσεις του εμπρός φτερού για κάποιο λόγο θυσιάστηκαν στη μετάβαση από τις 19 στις 17 ίντσες. Win some, lose some...
Βέβαια η διχρωμία του ρεζερβουάρ, Pacific Blue and Fusion White κατά την Triumph, είναι αποκλειστικό προνόμιο της έκδοσης SE, όπως και το ανάγλυφο σήμα στο ρεζερβουάρ, τα ελαστικά τμήματα στο ντεπόζιτο, τα βουρτσισμένα καπάκια του κινητήρα και το στροφόμετρο.

Αέρας από τα παλιά

Ανεξαρτήτως έκδοσης πάντως, η Bonnie αλλάζει τον τρόπο που βλέπεις τις μοτοσυκλέτες –ακόμα κι αν η αρχή δεν είναι υποχρεωτικά καλή, καθώς αλλάζει με το ζόρι την πρωινή ιεροτελεστία πριν τη διαδρομή. Ξεκλειδώνεις το πάντα απαραίτητο λουκέτο, ανακαλύπτεις ότι δεν έχεις πού να το βάλεις καθώς η σέλα δεν ανοίγει και ούτως ή άλλως δεν έχει χώρο από κάτω, γυρίζεις το κλειδί,

Διχάζει τις αισθητικές απόψεις, αλλά μεταμορφώνει τη συμπεριφορά της Bonnie

Ανάγλυφο σήμα της Triumph στα λάστιχα των μαρσπιέ –προσοχή στη λεπτομέρεια πάνω απ' όλα

Η κλειδαριά του λαιμού βρίσκεται στη δεξιά μεριά...

... και η ανάφλεξη αριστερά. Κρίμα που πρέπει να είσαι ταχυδακτυλουργός για να τις χρησιμοποιήσεις όταν είσαι πάνω στη μοτοσυκλέτα

τραβάς συμπλέκτη και απολαμβάνεις το ράθυμο ήχο του δικύλινδρου καθώς φοράς κράνος και γάντια. Πας να ανέβεις, ξανακατεβαίνεις, βγάζεις το κλειδί από την ανάφλεξη, ξεκλειδώνεις το λαιμό από την κλειδαριά που βρίσκεται από την άλλη μεριά, ξαναβάζεις μπροστά και ξεκινάς τη μέρα σου εκτιμώντας το πόσο πιο εύκολη έχει γίνει η εκκίνηση τα τελευταία χρόνια.

Κάπου εκεί σταματούν σχεδόν όλα σου τα προβλήματα, καθώς μπαίνεις στο μαγικό κόσμο της Bonneville. Κάθεσαι εντυπωσιακά χαμηλά, με το μεγάλο νίκελ τιμόνι να πέφτει άνετα στα χέρια, τα πόδια να κλείνουν σε φυσιολογικές γωνίες... καναπέ, το τακούνι να κοντράρει στο πίσω μέρος των μαρσπιέ και τους λεβιέδες φρένων/ταχυτήτων να έρχονται άμεσα στην ιδανική θέση.

Ο συμπλέκτης (δις ρυθμιζόμενος παρακαλώ) είναι ελαφρύς και ουσιαστικά άχρηστος, καθώς η ελαστικότητα του δικύλινδρου είναι εντυπωσιακή. Το παραμικρό άνοιγμα του γκαζιού από τις 1,500 μόλις στροφές φέρνει άμεση επιτάχυνση, ενώ μέσα στην πόλη σπανίως θα ξεπεράσεις τις 3,000 στροφές.

Τα πάντα γίνονται εύκολα και πάνω απ' όλα χαλαρά, με την εικόνα να χαλάει μόνο από τις αναπηδήσεις του πίσω μέρους σε εγκάρσιες ανωμαλίες, δείχνοντας ότι τα πανέμορφα νίκελ διπλά αμορτισέρ δεν είναι ακριβώς η τελευταία λέξη της τεχνολογίας στις αναρτήσεις.

Το πηρούνι είναι αρκούντως σφιχτό, ενώ το εμπρός φρένο παρά τη διπίστονη δαγκάνα και τα 200 στεγνά κιλά του Bonneville αποδεικνύεται ανέλπιστα δυνατό και με αίσθηση που έλειπε από το προηγούμενο –ας όψεται η νέα τρόμπα με το πανέμορφο ξεχωριστό δοχείο των υγρών και η καινούργια δισκόπλακα.

Στροφές και χαμόγελα

Δε νομίζω ότι θα εκπλαγεί κανείς με αυτό, αλλά εκεί που

ΔΩΡΕΑΝ Γνήσια Αξεσουάρ Triumph αξίας **€1.200** / ΠΙΣΩ ΦΤΕΡΟ, ΚΑΡΙΝΑ, TANK PAD, ΜΙΝΙ ΦΑΙΡΙΝΓΚ, ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ

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

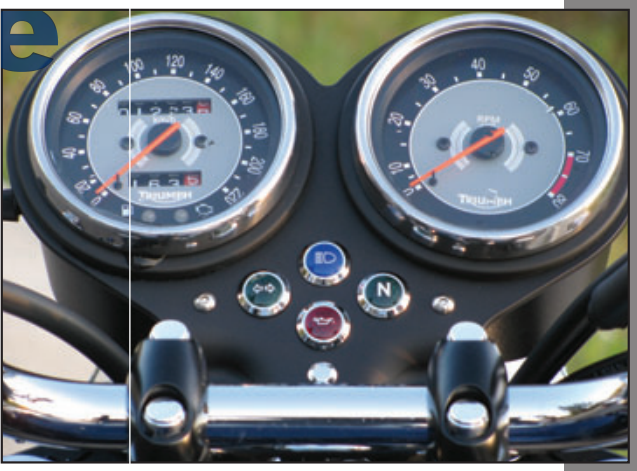
e-mail: triumph@eliofil.gr

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

GO YOUR OWN WAY

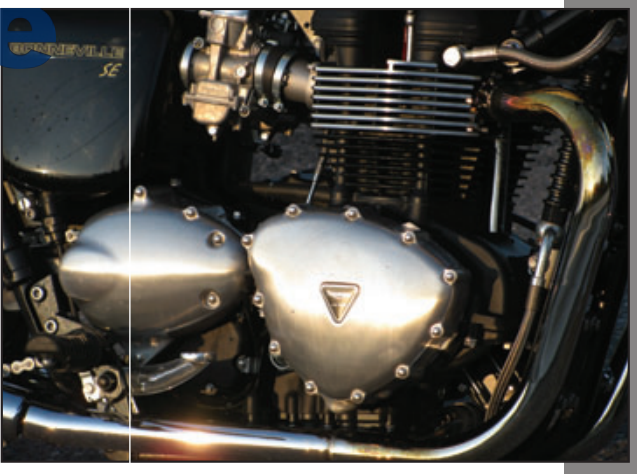
www.triumphmotorcycles.com/greece

Ανεξαρτήτως έκδοσης πάντως, η Bonnie αλλάζει τον τρόπο που βλέπεις τις μοτοσυκλέτες



Απλά, αναλογικά και πανέμορφα. Το στροφόμετρο γέρνει δεξιά μόνο σε ανοιχτούς δρόμους

Διχρωμία, νίκελ σήμα και ελαστικά επιθέματα για τα γόνατα ξεχωρίζουν την SE απ' τις απλές Bonneville



Η απόδοσή του στα χαρτιά είναι για γέλια, στο δρόμο για χαμόγελα

Σαφώς πιο αδιάφορες αισθητικά, αλλά και πιο "σωστές" στην παράδοση

η Bonneville έρχεται στο στοιχείο της είναι οι επαρχιακοί δρόμοι. Για την ακρίβεια, μάλλον είναι φτιαγμένη ακριβώς γι' αυτούς.

Λάμπει από το "χαλαρά" μέχρι το "σβέλτα" και επιβραβεύει τη σκεπτόμενη οδήγηση. Δεν αργεί άλλωστε να σε βάλει στο ρυθμό της. Ακόμα και αν για κάποιο λόγο θεωρείς ότι πρέπει να στρίβεις με χαστούκια, η αργή γεωμετρία θα σε κάνει να αλλάξεις γνώμη, όπως άλλωστε και η έλλειψη ξεσπάσματος ψηλά θα σου υποδείξει γλυκά ότι δεν έχεις λόγο να ζορίζεις το μοτέρ προσπαθώντας να βγάλεις την τελευταία ικμάδα δύναμης από τον δικύλινδρο.

Όταν αρχίσεις να φέρεσαι στη Bonneville όπως της αρμόζει, σου θυμίζει έναν άλλο τρόπο να απολαμβάνεις το μοτοσυκλετισμό αλλά και τον περιβάλλοντα χώρο. Σύντομα πιάνεις τον εαυτό σου να κινείται με μια ταχύτητα πάνω, αφήνοντας τη ροπή να σε ξελασπώνει, χωρίς την ανάγκη να γυμνάζεις την αριστερή σου πατούσα δύο και τρεις φορές για κάθε στροφή. Ο χαλαρός ήχος που βγαίνει από τις δύο εξατμίσεις βάζει ένα όχι και τόσο μικρό λιθαράκι στη διαφορετική αίσθηση που αποπνέει το Bonneville, αφήνοντάς σε να ξεγνοιάσεις και να αρχίσεις να απολαμβάνεις τη φύση γύρω σου.

Η λέξη-κλειδί είναι "σταθερότητα" και τα χαμόγελα δεν αργούν καθόλου άπαξ και αρχίσουν δρόμοι με αλλεπάλληλες στροφές. Ένα ελαφρύ σπρώξιμο στο τιμόνι αρκεί για να αλλάξει την τροχιά και δεν αργείς να μπεις στο ρυθμό της. Τα περιθώρια κλίσης –ελαφρώς αυξημένα χάρη στη νέα διάταξη των εξατμίσεων που ισοφαρίζουν τη μείωση της απόστασης από το έδαφος λόγω του 17άρη τροχού– φτάνουν και περισσεύουν για τους ρυθμούς της Bonnie, οι στροφές σπάνια ξεπερνούν τις 3,500, ο κινητήρας γουργουρίζει και η φύση ξυπνάει δίπλα σου. Το καλύτερο απ' όλα; Δεν κουράζεσαι. Σε αντίθεση με τα μοντέλα έως το '08 με τις πιο ταιριαστές ακτίνες αλλά το μεγαλύτερο τροχό, το Bonneville δεν απαιτεί πια τόση δύναμη για αλλαγές κατεύθυνσης, φτάνοντας ξεκούραστος στην ίδια διαδρομή που μέχρι πέρυσι θα σου θύμιζε πόσο αγύμναστα είναι τα χέρια σου.

Ο συνδυασμός δε της ροπής με τον τρόπο που μαθαίνεις να μετακινείσαι με τη Bonnie, έχει ένα ανέλπιστα ευχάριστο αποτέλεσμα στο βενζινάδικο. Η μέση κατανάλωση δεν ξεπέρασε τα 5.6 λίτρα (ανά 100 km), φλερτάροντας ακόμα και με νούμερα που ξεκινούν από το 4 σε ήρεμες διαδρομές, που ήταν παράλληλα και οι πιο απολαυστικές. Όχι άσχημα για δικύλινδρο 865 κυβικών...

Τα ταξίδια σαφώς και είναι μέσα στο πεδίο της γυαλιστερής Triumph, αρκεί να μη βιάζεσαι. Μετά από λίγη ώρα, τείνεις να σταθεροποιείς το ρυθμό γύρω στα 120, καθώς η χαλαρή και όρθια θέση οδήγησης δεν είναι ό,τι πιο αεροδυναμικά αποτελεσματικό, με τον αέρα να ενοχλεί από εκεί και πάνω. Σε περίπτωση ανάγκης ή βαρεμάρας βέβαια, ελλείψει συνεπιβάτη, μπορείς να βάλεις τα πόδια στα πίσω μαρσπιέ, κάτι που περιστρέφει τον κορμό σε πιο σκυφτή και ξεκούραστη θέση, ανεβάζοντας το όριο άνεσης από τον αέρα κατά καμιά 30αριά χιλιομετράκια.

Είναι όταν τελειώσει όμως η διαδρομή που η Bonneville παίζει το καλό της χαρτί. Σταματημένος στην άκρη του δρόμου για τσιγάρο, με τα μέταλλα από τις εξατμίσεις να κρυώνουν με τα χαρακτηριστικά τσικ-τσικ, κάθεσαι και τη

Όμορφη η νίκελ τάπα του ρεζερβουάρ –κρίμα που δεν κλειδώνει όμως

χαζεύεις – και δε χρειάζεται να είναι ηλιοβασίλεμα για να αποκτήσει ενδιαφέρον η εικόνα. Όπου και να πέσει το μάτι σου, κάποιος από τους σχεδιαστές της Triumph σου έχει ένα δωράκι. Από τα πλαϊνά καπάκια που ανοίγουν με κέρμα – πόσα χρόνια είχα να δω κάτι τέτοιο – μέχρι τα ανάγλυφα σήματα της Triumph στα λαστιχάκια των μαρσπιέ και τη σέλα, ή την πανδαισία χρωμάτων που καλύπτουν τους λαιμούς των εξατμίσεων στις κούρμπες τους κοντά στο μοτέρ. Κι ας μην έχει πια ζάντες με ακτίνες…

Η τιμή της ψυχής

Και ερχόμαστε στη σούμα. Πως κοστολογείς μια μοτοσυκλέτα "εποχής"; Με αντικειμενικά κριτήρια, είναι δύσκολο να ποντάρεις πάνω στη Bonneville, όπως άλλωστε και σε όλες τις κλασσικές μοτοσυκλέτες. Ευτυχώς όμως δε χρειάζεται, γιατί η μοτοσυκλέτα είναι κάτι που αγοράζεται με την ψυχή –κι εκεί είναι που η Bonneville χτυπάει γερά. Δεν είναι εργοστάσιο παραγωγής αδρεναλίνης, αλλά ηρεμίας, πετώντας ένα-ένα όλα τα άγχη σου μακριά, τη μια στροφή μετά την άλλη. Η Bonnie κάνει κάθε διαδρομή ξεχωριστή, φτιάχνοντάς σου το κέφι για βόλτα, σαν πιτσιρίκι που σε τραβάει από το μπατζάκι δείχνοντάς σου το σωστό δρόμο.

Και αν τα 9,290€ της έκδοσης SE ακούγονται πολλά, υπάρχει πάντα η απλή έκδοση που προσφέρει τις ίδιες συγκινήσεις για 1,000€ λιγότερα, ενώ στα μάτια μου ο κατάμαυρος κινητήρας με τις αλουμινένιες βίδες στα καπάκια να ξεχωρίζουν δείχνει πιο ταιριαστός στο όλο σύνολο.

Όποια και να βάλετε στο μάτι πάντως, καλό είναι να υπολογίσετε άλλα 67 ευρώ πάνω στην τιμή αγοράς, για μια τάπα βενζίνης που κλειδώνει… <<

Σκαμμένη η σέλα σε όλα τα μοντέλα 2009, ανοίγοντας τις αγκάλες σε αναβάτες κάθε αναστήματος

Οβάλ φανάρι με νίκελ βάση, ανάγλυφο σήμα στη σέλα… όνειρο

Τα δύο, νίκελ φυσικά, αμορτισέρ ολοκληρώνουν το ταξίδι στο παρελθόν, αλλά υπολείπονται του συνόλου

www.bikenet.gr
GR
OBZ
548
2009

TRIUMPH BONNEVILLE SE
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
9,290€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,144 mm
Πλάτος:	748 mm
Ύψος:	1,100 mm
Μεταξόνιο:	1,454 mm
Ύψος σέλας:	751 mm
Βάρος κατασκευαστή:	200 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Αερόψυκτος δικύλινδρος εν σειρά, 2B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	90 x 68mm
Χωρητικότητα:	865 cc
Σχέση συμπίεσης:	-
Ισχύς:	67/7,500 hp/rpm
Ροπή:	7.04/5,800 kgm/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ:

Τηλεσκοπικό πηρούνι Kayaba

Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ:

Δύο αμορτισέρ Kayaba

Διαδρομή:	100 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.0 x 17΄΄
Ελαστικό:	Metzeler ME Z4 110/70-17
Φρένο:	Ένας δίσκος 310 mm, δαγκάνα Nissin δύο εμβόλων με γλίστρα

ΠΙΣΩ:

Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Metzeler ME Z2 130/80-17
Φρένο:	Δίσκος 255 mm, δαγκάνα Nissin δύο εμβόλων με γλίστρα

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	16 lt
Μέση κατανάλωση:	5.6 lt/100 km
Μέση αυτονομία:	285 km

Γκουντούφας

accessories

ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

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

Ωρες λειτουργίας | Δε-Τε 9.00-7.00 | Τρι-Πε-Πα 9.00-8.00 | Σα 10.00-3.00

ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ ΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΡΤΕΣ

VISA MasterCard

motobech

Piaggio MP3 LT 400 i.e.

Άλλο φρούτο!

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

Αυτή ήταν η πρώτη φορά που καβάλησα ένα MP3. Είχα πάψει καιρό τώρα να περιμένω εκπλήξεις από τα νέα μοντέλα που μας έρχονται για δοκιμή, αλλά να που η Piaggio κατάφερε να με αφήσει με το στόμα ανοικτό. Τόσο εμένα, όσο και το... Νομοθέτη

Χειρόφρενο, έξυπνα σχεδιασμένο ώστε να μη λύνεται όταν κλειδώσει το τιμόνι. Παρέα με το κλείδωμα της ανάρτησης, καθιστά εντελώς άχρηστο το κεντρικό σταντ

Καναπές –και άνετος μάλιστα

Όμορφη χυτή αλουμινένια ζάντα για χάζι

Ενιαίος χώρος 65 λίτρων. Προσωπικά χώρεσα εκεί μέσα πέντε σακούλες σούπερ μάρκετ, αλλά το κράνος της φωτογράφησης δεν έλεγε να χωρέσει με τίποτα...

Ναι, μπορείς να κινηθείς κι έτσι...

Ας ξεκινήσω λοιπόν με το ζουμί. Η οικογένεια των MP3 ξεχωρίζει ούτως ή άλλως με την περίτεχνη μπροστινή γεωμετρία, τους δύο τροχούς και τις ξεχωριστές τους αναρτήσεις. Αυτό δεν είναι νέο. Γιατί λοιπόν το φρέσκο μοντέλο με τον κωδικό LT (σε 250 και 400cc) να είναι κάτι το τόσο ξεχωριστό; Απλούστατα, διότι κατάφερε να χωρέσει μέσα από ένα φινιστρίνι του Νόμου μετρώντας το μετατρόχιο των δύο μπροστινών τροχών (465mm) ακριβώς όσο χρειάζεται για να το χαρακτηρίσει… αυτοκίνητο! Όπερ σημαίνει πως αρκεί ένα δίπλωμα αυτοκινήτου για να το οδηγήσει κανείς, αυξάνοντας σημαντικά το υποψήφιο πελατολόγιό του και προσφέροντας μια σημαντική εναλλακτική σε όσους ονειρεύονται να δραπετεύσουν από τη νεκρική ακαμψία της αστικής κίνησης.

Με το στόμα ανοικτό

Στην πρώτη επαφή το MP3 δεν δείχνει να ξεχωρίζει από οποιοδήποτε μεγάλο σκούτερ της σειράς X της Piaggio. Τουλάχιστον μέχρι να συνειδητοποιήσεις πως δε στέκεται όρθιο χάρη στο κεντρικό του σταντ, αλλά στην κλειδωμένη μπροστινή ανάρτηση. Ξεκινώντας την κίνηση η ανάρτηση ξεκλειδώνει αυτομάτως –συνοδευόμενη από ένα χαρακτηριστικό ηχητικό ‘μπιπ’ για να ξέρεις τι σου γίνεται– και ξαφνικά βρίσκεσαι πάνω σε ένα τυπικό σκούτερ που αν το αφήσεις, θα πέσει. Το μπροστινό δείχνει κάπως βαρύ σε αίσθηση και αυτό είναι απολύτως λογικό αν σκεφτείς ότι τώρα δύο τροχοί τρίβονται με την άσφαλτο, χώρια το διπλό σύστημα διεύθυνσης και τις αυξημένες τριβές που αυτό συνεπάγεται. Στην πρώτη στροφή μένω με το στόμα ανοικτό. Η εμπιστοσύνη που δίνουν οι δύο τροχοί μπροστά είναι ανυπέρβλητη συγκριτικά με οποιοδήποτε σκούτερ έχω οδηγήσει ποτέ (κυριολεκτικά!). Εκεί που φοβάσαι να δώσεις λίγη κλίση μην τυχόν και χάσεις το μπροστινό, εδώ το τραβάς κάτω και αυτό μένει κολλημένο στη θέση του. Σύντομα έχω εξοικειωθεί μαζί του και στρίβω στα στενά της πόλης με κλίσεις που δε θα τολμούσα με κανένα άλλο δίτροχο.

Δεν είναι ότι δε γλιστράει. Γλιστράει κανονικότατα και, αν το πιέσεις, θα νιώσεις δύο ρόδες μπροστά να κινούνται κάθετα στην πορεία σου. Αυτό που δεν κάνει είναι να σε ρίξει από το γλίστρημα. Έτσι, την πρώτη φορά που πήγα να κάνω το μάγκα σε γυαλισμένη άσφαλτο τρόμαξα με το γλίστρημα. Τη δεύτερη το περίμενα και από την τρίτη και μετά απλά το προκαλούσα για διασκέδαση! Έχει πολλή πλάκα να μπαίνεις ντριφτάροντας και με τις τρεις… Στο μεταξύ, ένα πολύ σημαντικό στοιχείο της ανάρτησης αυτής είναι η συνεργασία με τον αναβάτη. Μπορεί να δείχνει βαρύ και περίπλοκο, αλλά περνάει την απαραίτητη πληροφορία, έτσι ξέρεις πότε πατάει καλά και πότε γλιστράει, γεγονός σημαντικό στην ενεργητική σου ασφάλεια.

Ναι, μιλώ για ασφάλεια διότι, αποδεδειγμένα, και το MP3 πέφτει! Αφήνοντας κατά μέρος δύο ξεχωριστές περιπτώσεις ανθρώπων που γνωρίζω προσωπικά πως κατάφεραν να ρίξουν ένα MP3, θα μοιραστώ τη δική μου εμπειρία. Κατεβαίνω στενό της γειτονιάς μου, με άσφαλτο-παγοδρόμιο, κατηφορικό που καταλήγει σε 90 μοίρες δεξιά στροφή. Εκεί, ό,τι κι αν οδηγώ, πάω σα γιαγιά μετά από τριπλό by-pass γιατί, σα να μην έφταναν οι παραπάνω τρομακτικές διηγήσεις, έχει και ανάποδη κλίση η στροφή. Την πρώτη φορά με το MP3 μπήκα επιφυλακτικά, μετά όμως είδα πως με παίρνει και σταδιακά άρχισα να στρίβω με περισσότερο γκάζι, λιγότερο φρένο. Μετά από μερικές δεκάδες διελεύσεις η καρμανιόλα της γειτονιάς έχει μετατραπεί στην προσωπική μου K1. Για χάρη της δοκιμής (και μιας σχετικής έλλειψης ωριμότητας) αποφασίζω να

Πλήρη, με όλη τη σημασία της λέξης

Ασκήσεις εργονομίας: μέσα στο φτερό είναι το ψυγείο

Στο φανάρι πρέπει να βγάλεις πόδι, αλλιώς έπεσες. Αν θες, βέβαια, κλειδώνεις την ανάρτηση και μένεις με τα πόδια στην ποδιά του, ενώ ανοίγοντας το γκάζι στο πράσινο το σύστημα ξεκλειδώνει αυτόματα

Κλειδί-τηλεχειριστήριο, ανοίγει πορτ μπαγκάζ και σέλα

στρίψω αφρενάριστος. Πλησιάζω με μια 40αριά στο κοντέρ, σημαδεύω γραμμή και το πλαγιάζω. Αρχίζει να διώχνει μπροστά, όμως το παράκανα, είναι και κατηφόρα και με κλίση προς τα έξω και πλέον το χάσιμο του μπροστινού αρχίζει να με τρομάζει. Ώσπου ξαφνικά, ενώ χαίρομαι που δεν έρχεται κανείς από την αντίθετη (σας είπα πως είναι ΚΑΙ διπλής κατεύθυνσης;) ο εξωτερικός μπροστινός τροχός βρίσκει πρόσφυση και, λειτουργώντας ως μοχλός, ανασηκώνει τον έτερο μπροστινό στον αέρα. Μερικά χιλιοστά αρκούν για να ασπρίσει άλλη μια τούφα από τα μαλλιά μου. Δεν έπεσα, αλλά αυτός είναι ένας απλός τρόπος που αποδεικνύει πως όλα πέφτουν –αρκεί να το προσπαθήσεις.

Φυσικά και το MP3 δε φτιάχτηκε για τέτοιου είδους οδήγηση και οφείλω να τονίσω ξανά πως δεν υπάρχει άλλο σκούτερ που να μπορεί να στρίψει με τόση ασφάλεια ανεξαρτήτως ασφάλτου. Στην πόλη, δε, ούτε καν μοτοσυκλέτα δε σου δίνει τέτοια αίσθηση ασφάλειας. Σε βροχή δεν είχα την τύχη να το οδηγήσω (ο καιρός ξέρει να στέλνει καταιγίδες μόνο για όταν παίρνω γυμνά 1200 για τεστ…), αλλά επίτηδες το πέρασα από τις χειρότερες ασφάλτους που γνωρίζω, οπότε μοιραία περιμένω πως και στο βρεγμένο το πλεονέκτημά του θα είναι τεράστιο.

Full lock ανάποδα!

Πέραν του σημαντικού του αυτού πλεονεκτήματος που αφορά στην εμπιστοσύνη, το MP3 κερδίζει άλλο ένα σημαντικό μετάλλιο: είναι πολύ πιο ευγενικό με τον αναβάτη του όταν κοπανά σε λακκούβες. Πράγματι, το μπροστινό περνά τις ανωμαλίες πολύ πιο ήρεμα και σχεδόν ποτέ δεν κοπάνησε με την τρομακτική λύσσα που συχνά συνοδεύει ένα τοπικό σκουτερίσιο πιρούνι φτωχών αποσβέσεων και μικρής διαδρομής. Επίσης, είχα όλη την καλή διάθεση να το βάλω σε σπορ περιπέτειες. Στρίβοντας τελικιασμένο στην Περιφερειακή Υμηττού, λοιπόν, το MP3 ανταπεξήλθε άνετα. Πάλι το κυρίαρχο αίσθημα είναι της ασφάλειας, όπου παύεις να ανησυχείς μήπως ξαφνικά χάσεις τον κόσμο κάτω από τα πόδια σου και παίρνεις κλίσεις αντάξιες μόνο των ακριβότερων ‘συναδέλφων’ –βλέπε GP800, T-Max και πάει λέγοντας. Στις υψηλές ταχύτητες χάνει σε ακρίβεια, καθώς η αίσθηση από το μπροστινό είναι πως ‘πλέει’ μέσα στη στροφή, αλλά το ζητούμενο παραμένει: στρίβει και με πολλά, στρίβει και με λίγα, πάντα με περισσότερη αίσθηση ασφάλειας από κάθε άλλο σκούτερ.

Κάνει κι άλλα κόλπα δε! Όταν μέσα στη στροφή το MP3 είναι αρκετά πλαγιασμένο, το πίσω λάστιχο με τη μικρή καμπυλότητα πατάει στην άκρη της κορώνας του και, έχοντας λίγα περιθώρια εύρεσης πρόσφυσης, μια καλή γκαζιά το στέλνει κατευθείαν να διαγράφει τόξα γύρω από το σκούτερ. Μιλάμε για απροσδόκητα παντιλίκια σε μικρές ταχύτητες που εύκολα μαθαίνεις να τα ελέγχεις και όλοι θα σε κοιτούν με μάτια ορθάνοικτα σαν πιατάκια του γλυκού να βγαίνεις από το στενό διπλωμένος με ανάποδα τιμόνια! Φυσικά κι εδώ το καλό είναι πως δεν ανησυχείς για ενδεχόμενο χάσιμο

του μπροστινού, έτσι τέτοιου είδους παιχνίδια έχουν μόνο διασκέδαση να προσφέρουν.
Λέγοντας προηγουμένως για 'τελικιασμένο' MP3, ας ασχοληθώ και λίγο με τον κινητήρα του. Λίγο-πολύ ο μονοκύλινδρος Master των 400cc είναι γνωστός από άλλα μοντέλα της Piaggio, όπως λ.χ. το X8. Δεδομένου ότι το MP3 είναι αρκετά βαρύ, φαντάζομαι (χωρίς να το έχω οδηγήσει) πως με τους μικρούς κινητήρες (125 και 250) θα υποφέρει κάπως. Εδώ και με τους 34 ίππους του 400 η επιτάχυνσή του από στάση είναι μάλλον νωθρή –αν και δεν πρέπει να ξεχνάμε πως ως LT απευθύνεται και σε ανθρώπους με ελάχιστη ως μηδενική δίτροχη εμπειρία, άρα η φιλικότητα στην απόδοση είναι ένα σημαντικό ζητούμενο. Εκεί που δείχνει τα κυβικά του είναι μετά τα 80, όπου το MP3 έχει μαζέψει φόρα και φτάνει εύκολα στα 120km/h, με ικανοποιητική διάρκεια ως και τα 140. Κάπου εκεί τελειώνει το παιχνίδι, πάντως με αυτές τις ταχύτητες και τη δουλειά σου θα κάνεις μια χαρά και την εκδρομούλα σου.

Τώρα και με δίπλωμα αυτοκινήτου

Συνολικά το MP3, LT ή όχι, είναι ένα σημαντικό βήμα μπροστά για τη μοτοσυκλέτα. Το λέω γιατί καταφέρνει να προσφέρει δίτροχη αίσθηση με την ασφάλεια του τρίτου τροχού, συμπεριφερόμενο ακριβώς όπως μια κανονική μοτοσυκλέτα. Πλαγιάζει με τον ίδιο τρόπο, στρίβει με τις ίδιες γραμμές και σε διασκεδάζει με τον ίδιο τρόπο. Το ότι προσφέρει πολύ ευρύτερα περιθώρια ασφάλειας είναι απλά ένα μεγάλο συν στο οπλοστάσιό του.
Παράλληλα, έχει όλη την πρακτικότητα ενός μεγάλου σκούτερ, με την άνετη θέση για δύο επιβαίνοντες, την ευκολία της αυτόματης μετάδοσης και έναν τεράστιο αποθηκευτικό χώρο με διπλή πρόσβαση που θα σε κάνει να ξεχάσεις ότι δεν υπάρχει κανένα ντουλαπάκι στην ποδιά για τα μικροπράγματα. Στην πόλη χωράει παντού, τουλάχιστον όπου μπαίνει και οποιοδήποτε άλλο μεγάλο σκούτερ, το μπροστινό του δεν περιορίζει σε τίποτα την ευελιξία του. Ναι, είναι χοντρούλι, αλλά ποιο mega scooter δεν είναι;

Κοστίζει κάμποσο για τα δεδομένα της κατηγορίας του, αλλά τι άλλο χρειάζεται κανείς για να αντιληφθεί πως ΔΕΝ αγοράζει ένα μέσο σκούτερ της κατηγορίας αυτής; Είναι σαφές πως η τεχνολογία του αξίζει να αμειφθεί και η πραγματικότητα στους δρόμους λέει πως αρκετός κόσμος τα δίνει ευχαρίστως. Τώρα και μόνο με δίπλωμα αυτοκινήτου, λοιπόν. <<

Από αυτή τη γωνία μοιάζει εντελώς φυσιολογικό

MASTER 400cc, πολύ καλύτερος από τον QUASAR 250cc για τα κιλά του MP3

Το ποδόφρενο είναι για τους αυτοκινητάδες: πιάνει όλα τα φρένα μαζί. Μόνο στο LT. Για τους υπόλοιπους, οι μανέτες στο τιμόνι είναι όπως πρέπει να είναι

"Έχει πολλή πλάκα να μπαίνεις ντριφτάροντας και με τις τρεις..."

PIAGGIO MP3 LT 400 I.E.
PIAGGIO HELLAS E.Π.Ε.
7,537€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,180 mm
Πλάτος:	745 mm
Μετατρόχιο εμπρός:	465 mm
Μεταξόνιο:	1,550 mm
Ύψος σέλας:	785 mm
Ρεζερβουάρ:	12 l
Βάρος κατασκευαστή:	Δ.Α.
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος MASTER, 1EEK, 4βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	85.8 x 69 mm
Χωρητικότητα:	398.9 cc
Σχέση συμπίεσης:	Δ.Α.
Ισχύς:	34/7,500 hp/rpm
Ροπή:	3.8/5,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Δύο ανεξάρτητες αρθρώσεις με μπράτσα αλουμινίου και ένα αμορτισέρ/τροχό
Διαδρομή/Διάμετρος:	85/- mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	110 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.00 x 12"
Ελαστικό:	Michelin Gold Standard, 120/70-12
Φρένο:	Δύο δίσκοι 240 mm με δαγκάνες δύο εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.50 x 14"
Ελαστικό:	Michelin Gold Standard, 140/70-14
Φρένο:	Δίσκος 240 mm με δαγκάνα ενός εμβόλου

Νέο Beverly Tourer 300

Το απόλυτο ιταλικό στυλ με 4.101 €

Απόλυτη κομψότητα. Σχεδίαση που ξεχωρίζει. Επιδόσεις.

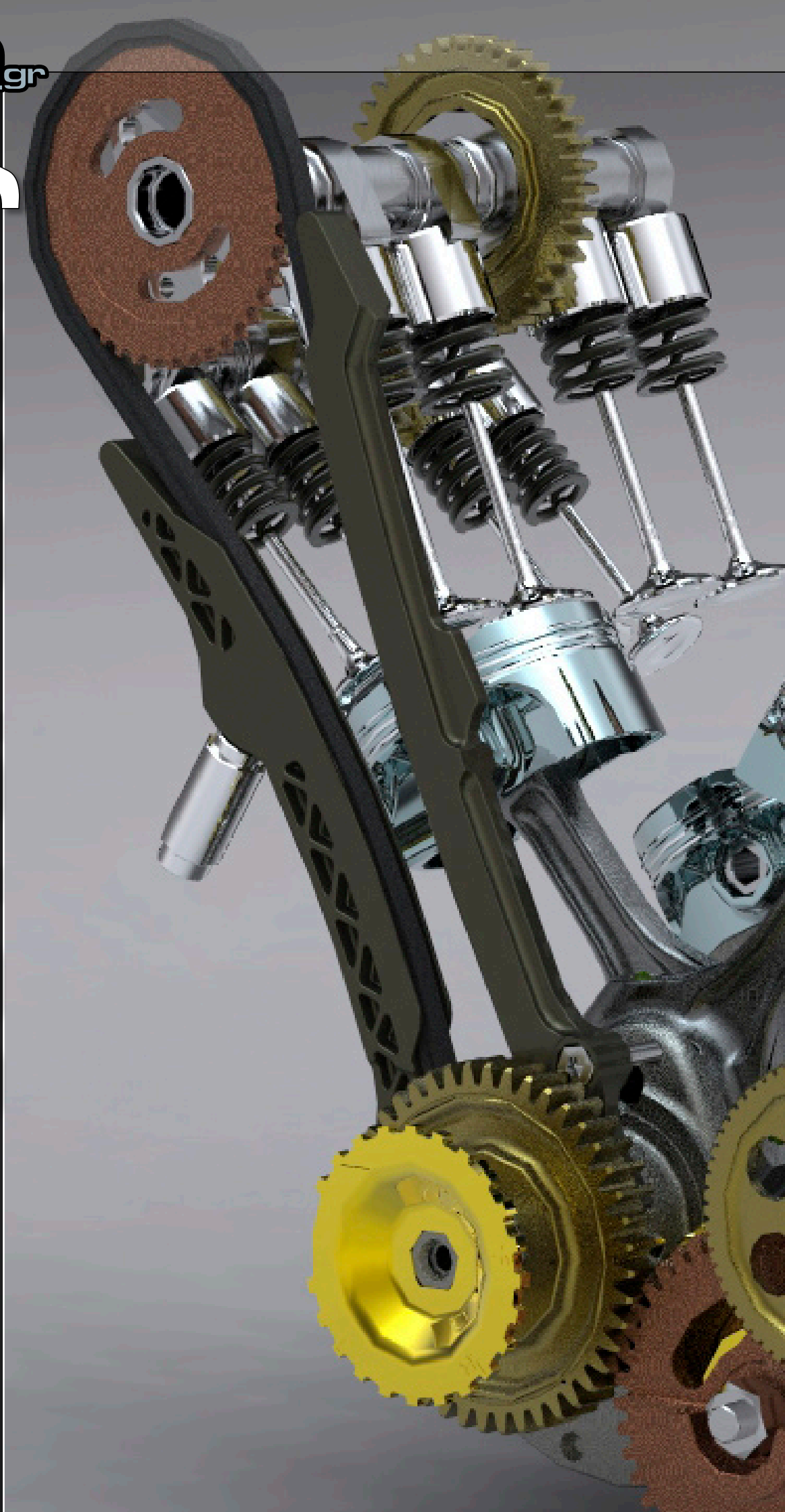
Απόλυτα κομψό με νέο ισχυρό κινητήρα 300cc.
Σπορ επιδόσεις και καλύτερη οδική συμπεριφορά.
Δικό σου, τώρα, σε ένα από τα σημεία πώλησης Piaggio.

PIAGGIO
LIBERI TUTTI

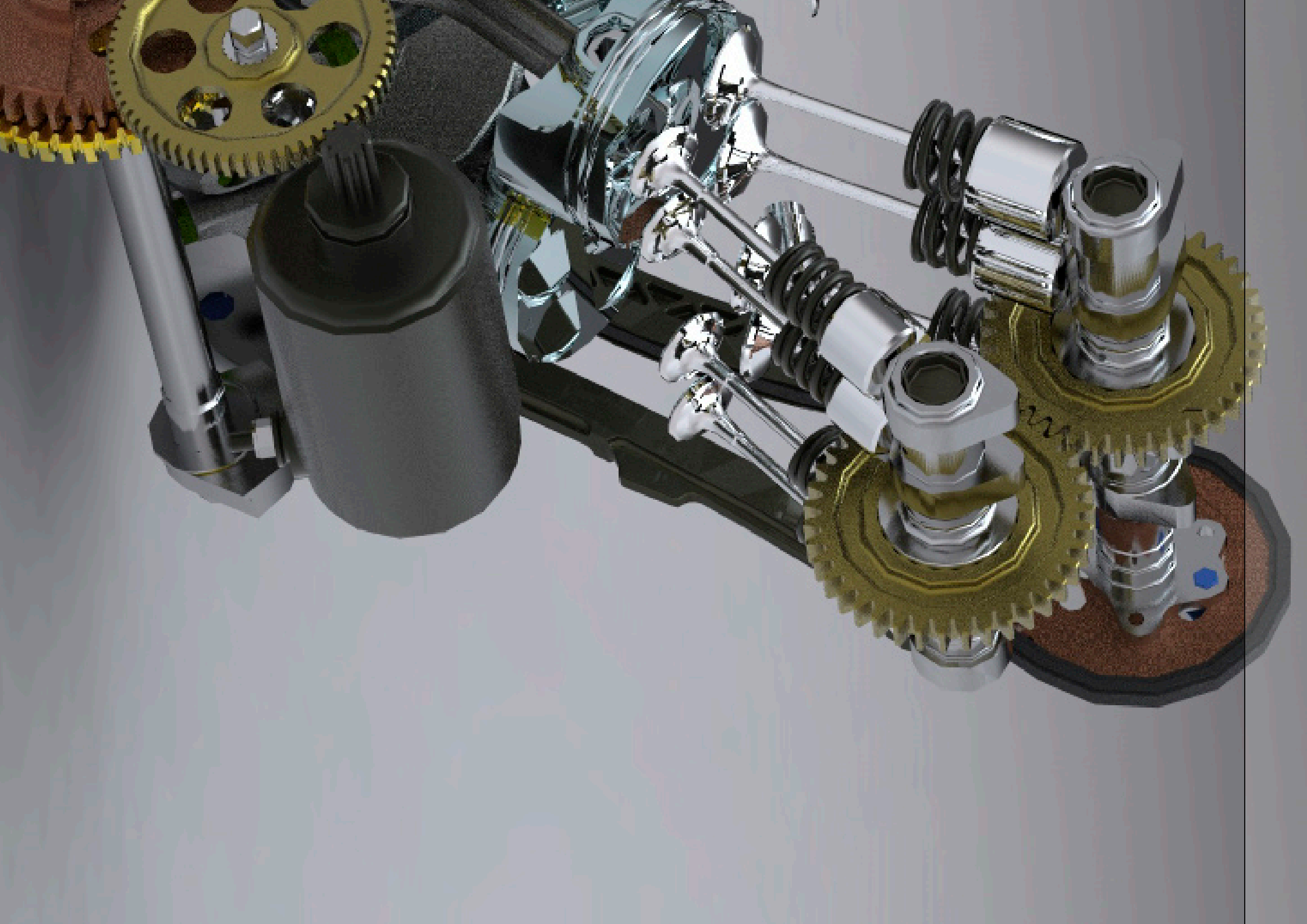
PIAGGIO HELLAS A.E., ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 7572100, FAX: 210 7572185
e-mail: piaggiohellas@gr.piaggio.com - www.gr.piaggio.com

ebike.gr

cover story



Και βρείτε μου τώρα ένα καλό λόγο που όχι η Honda, αλλά η Aprilia έβαλε πρώτη στην παραγωγή V4 Superbike



RSV4
DELLORTO
FACTORY
brembo

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Βασίλης Κωστάκος, αρχείο ebike.gr

Τα V2 δεν είναι παντοτινά

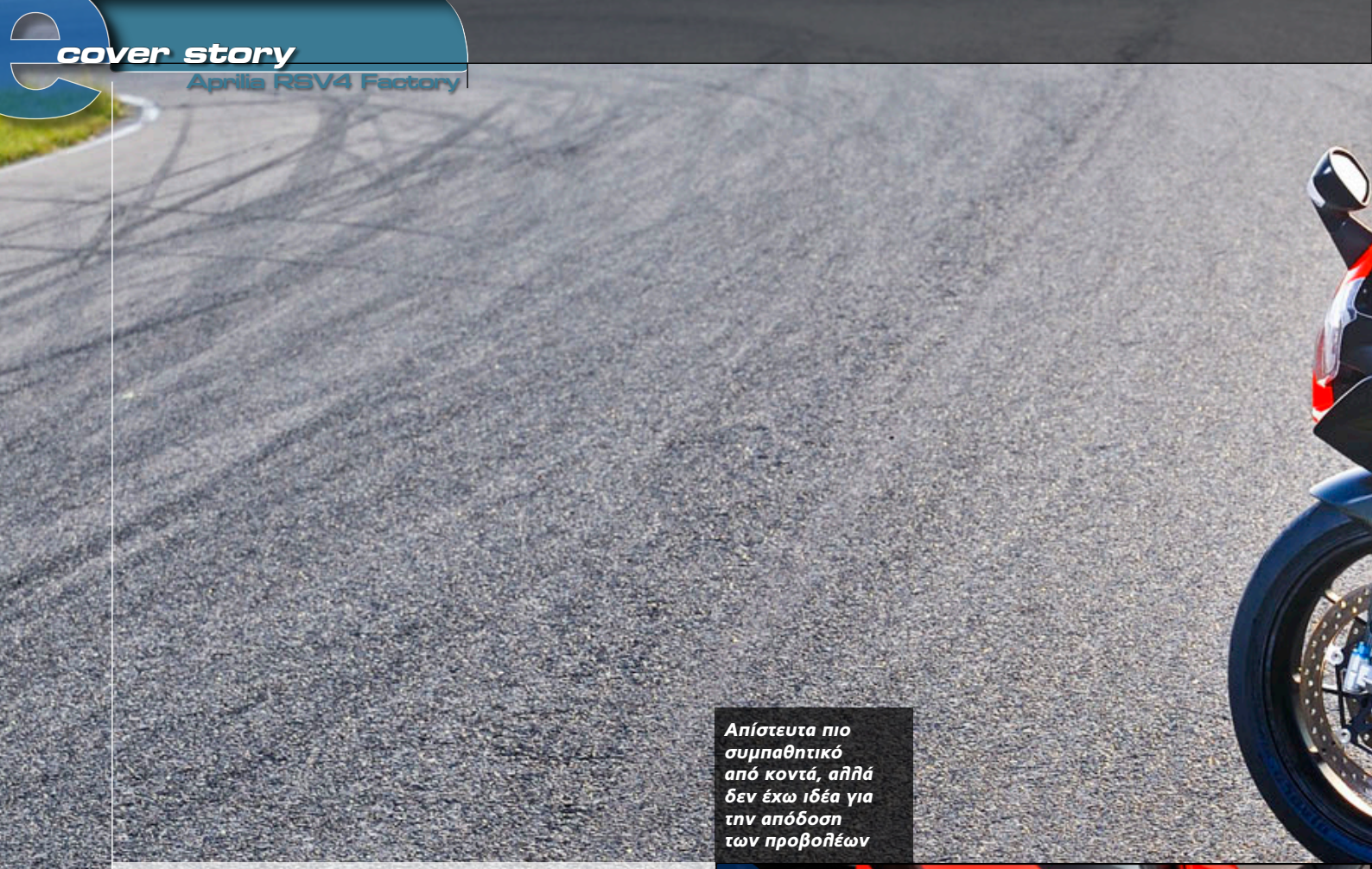
Μήνες τώρα, RSV4 ακούγαμε και RSV4 δεν βλέπαμε - παρά μόνο στα χέρια των Biaggi και Nakano, τα αποτελέσματα των οποίων μας έκαναν να τρίβουμε τα χέρια μας προσμένοντας τη στιγμή που θα ανεβαίναμε στη σέλα του. Η ώρα αυτή έφτασε τελικά στα τέλη του Μάη, στην παρουσίαση που διοργάνωσε η Aprilia στην πίστα των Σερρών

Και ήταν μια ώρα δύσκολη, καθώς εκτός του μεγάλου πλήθους δημοσιογράφων που κλήθηκαν να οδηγήσουν τις πέντε RSV4 που ήρθαν γι' αυτό το σκοπό από την Ιταλία, εγώ θα μοιραζόμουν τα τέσσερα 20λεπτα -που στο τέλος της μέρας έγιναν περιέργως τρία- με τον Τσαντήλα. Και το πρόβλημα δεν ήταν ότι θα μου χαλούσε τις αναρτήσεις με τα περισσευούμενα κιλά του, αλλά το ότι θα βοηθούσε και αυτός στο να εξαφανιστούν τα λάστιχα πριν φτάσει η ώρα να το οδηγήσω.

Α ρε γκρίνια που βγάζω ώρες ώρες... Αλλά λογικό δεν είναι, με αυτά που άκουσα το προηγούμενο βράδυ από τον διευθυντή πωλήσεων της Aprilia, στην παρουσίαση στο ξενοδοχείο; Όλα κυλούσαν φυσιολογικά, με τους προτζέκτορες, τα σχεδιαγράμματα και τα όλα τους, μέχρι το σημείο που άρχισαν οι οικονομικές συγκρίσεις με τον ανταγωνισμό. Τόσο το Honda, τόσο το Suzuki, τόσο το Yamaha, τόσο το Ducati. Και πόσο το Aprilia; 19,300€ το Factory. Αφαιρώντας όμως, λέει, τις αναρτήσεις της Ohlins, τα monobloc της Brembo, τις σφυρήλατες ζάντες και τα carbon φτεράκια, που κοστίζουν, λέει, 6,000€, το RSV4 κάνει 13,300€ και είναι... best buy! Τι είπες τώρα! Περιμένω και εγώ καμιά αντίδραση της προκοπής από το κοινό, αλλά τίποτα... Όλοι τον κοιτάνε λες και μόλις αποκάλυψε τη μεγαλύτερη αλήθεια στο χώρο της μοτοσυκλέτας. Σε περίπτωση που σας διέφυγε, δύο πράγματα μάθαμε εκείνο το βράδυ. Πρώτον, ότι ένα 1000άρι χωρίς αναρτήσεις, ζάντες και φρένα, στα 13,300€, είναι πραγματική ευκαιρία μπροστά στα άλλα που έχουν όλα τα παραπάνω και στοιχίζουν 14,000€. Και δεύτερον, ότι όλα τα επώνυμα αξεσουάρ που βάζει στις μοτοσυκλέτες της η Aprilia, τα ψωνίζει στην ίδια τιμή λιανικής που δίνει σε εμάς τους κοινούς θνητούς η αντιπροσωπεία της Ohlins, για παράδειγμα. Παραδόξως, το βράδυ κοιμήθηκα σαν πουλάκι και στον ύπνο μου έβλεπα κάθε δυνατή παραλλαγή ενός συγκριτικού του Aprilia -χωρίς τις ζάντες- με τα υπόλοιπα Superbike...

Την άλλη μέρα το πρωί ήταν η δεύτερη φορά που συναντιόμασταν από κοντά με το RSV4 - η πρώτη όμως σε φυσικό φωτισμό, και ήταν αρκετή για να θυμηθώ για μια ακόμη φορά πόσο μακράν είναι οι Ιταλοί σε φινέτσα. Παλαιότερα, οι Ιάπωνες είχαν καταφέρει να πλησιάσουν τα ευρωπαϊκά στάνταρ - και περισσότερο απ' όλους η Yamaha με τα R1 και R6. Σήμερα όμως που, το R1 τουλάχιστον, πλησιάζει στο επίπεδο του "δεν βλέπεται" -εκεί όπου ήδη βρίσκονται τα GSX-R, ZX-10 και με τη μπροστινή ρόδα μέσα το Fireblade-, την ίδια στιγμή που οι Ιταλοί βγάζουν 1198 και RSV4, ε, νομίζω ότι γυρίσαμε στην εποχή που το μόνο Superbike που δεν ντρεπόσουν

...πόσο μακράν είναι οι Ιταλοί σε φινέτσα...
RSV4
Xpd
FACTORY
DELORTO

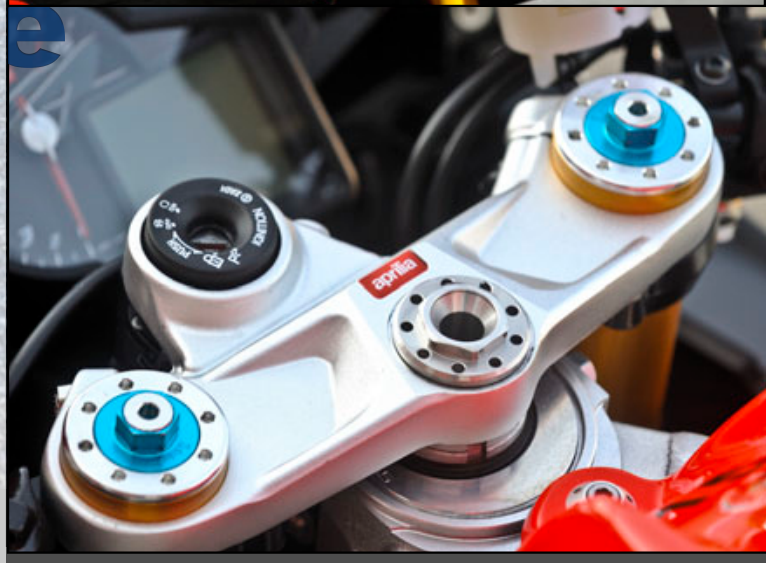


Απίστευτα πιο συμπαθητικό από κοντά, αλλά δεν έχω ιδέα για την απόδοση των προβολέων

να σε δουν πάνω του ήταν το 916 - και οι περισσότεροι από εμάς, αν ψάξουμε, κάπου έχουμε μια φωτογραφία του από περιοδικό ή με εμάς πάνω του σε καμιά έκθεση (αν και νομίζω ότι τότε δεν επιτρεπόταν ακόμα η διάσημη "στατική δοκιμή" στις εκθέσεις...)

Απ' όπου και να το κοιτάξεις, δύο μηνύματα φτάνουν στο κεφάλι σου άμεσα: είναι μικρό, πολύ μικρό, και πολύ όμορφο. Μίνιμαλ ουρά, κοντή και σηκωμένη ψηλά, ακριβώς όπως πρέπει να είναι σε όλα τα Superbike (ακούτε ρε στη Yamaha, που το κάνατε χειρότερο από το ZX-10 το προηγούμενο;). Στενός κινητήρας και πλαίσιο, ελάχιστα πλαστικά, πετυχημένη διχρωμία. Το μούτρο είναι πολύ καλύτερο από κοντά και ασύγκριτα πιο όμορφο απ' οτιδήποτε κυκλοφορεί φέτος - με εξαίρεση του Ducati, φυσικά. Το τελικό της εξάτμισης είναι μεγαλύτερο από του CBR, αλλά για κάποιο ανεξήγητο λόγο, δεν ενοχλεί καθόλου στο μάτι. Όργανα και διακόπτες έρχονται από την ήδη υπάρχουσα γκάμα της Aprilia - και ενώ το πρώτο είναι πολύ καλό, καθώς αυτό το πολυόργανο με τις άπειρες ενδείξεις έχει ενσωματωμένο ό,τι και να ζητήσεις, οι φτηνιάρικοι διακόπτες με το γυαλιστερό πλαστικό δεν είναι και το καλύτερο θέαμα σε μια μοτοσυκλέτα των 19,000€...

Αισθητικά, τα μόνα φάουλ που μπορείς να βρεις σε αυτή τη μοτοσυκλέτα είναι ποιοτικά. Και σε αυτό βέβαια κρατάω μια πισινή, καθώς ακόμα δεν έχω δει RSV4 παραγωγής από κοντά. Κι αν αναρωτηθήκατε τι είναι αυτά που οδηγήσαμε, η απάντηση είναι μερικά από τα πρώτα κομμάτια που κυλάνε στις ράμπες του εργοστασίου, τα λεγόμενα προπαραγωγής, που χρησιμοποιήθηκαν στη διεθνή δημοσιογραφική παρουσίαση στο Misano - και χρησιμοποιούνται μέχρι τώρα σε κάθε εμφάνιση που έχουν κάνει τα RSV4 στον ειδικό Τύπο. Και τι μ' αυτό; Ε,



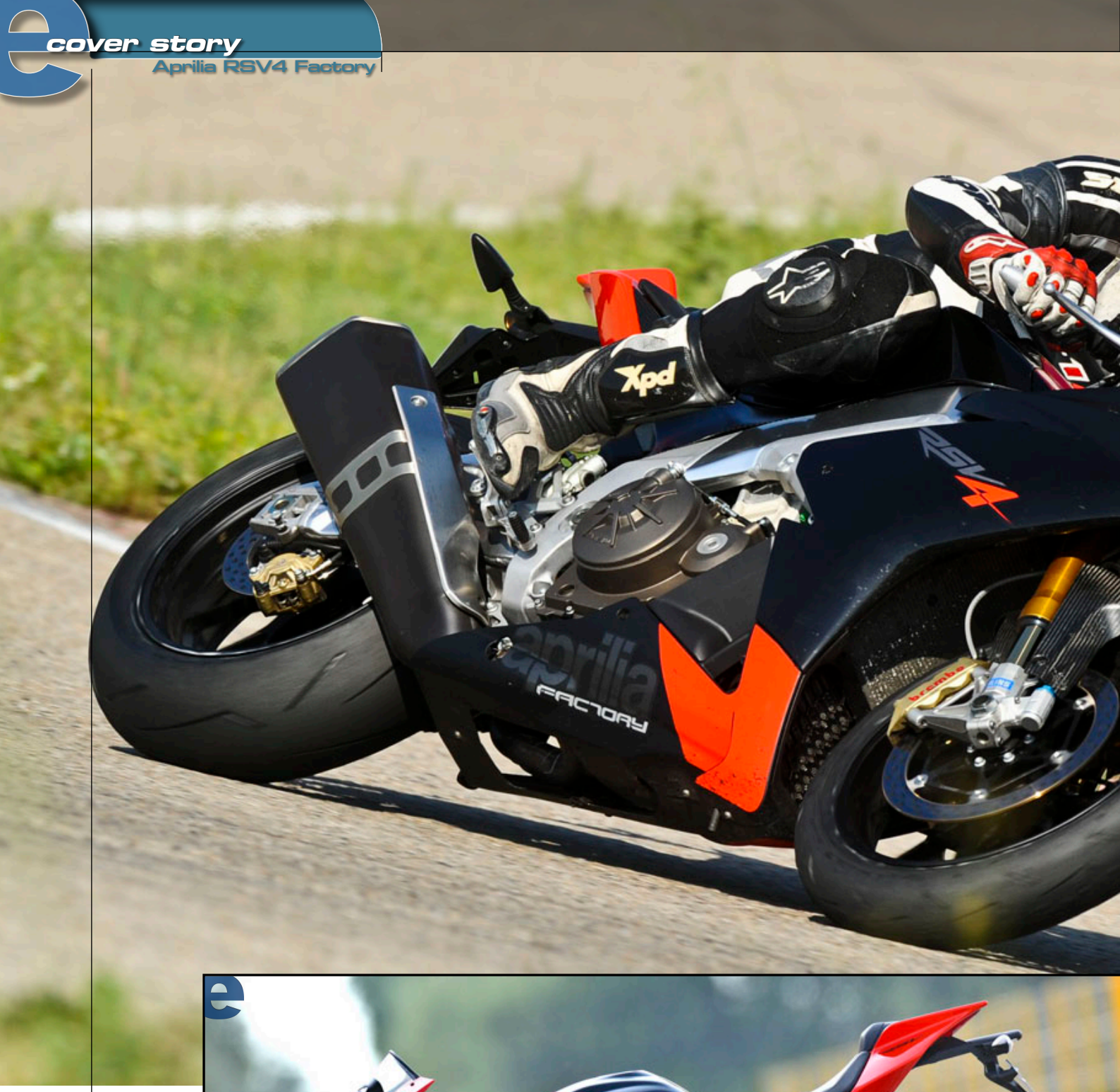
Αχ αυτές οι τιμονόπλακες στα Aprilia... Η μια καλύτερη από την άλλη

Αν αυτό είναι εξάτμιση που περνά Euro3, τότε εγώ έχω τα πιο ευαίσθητα αυτιά στην Ελλάδα

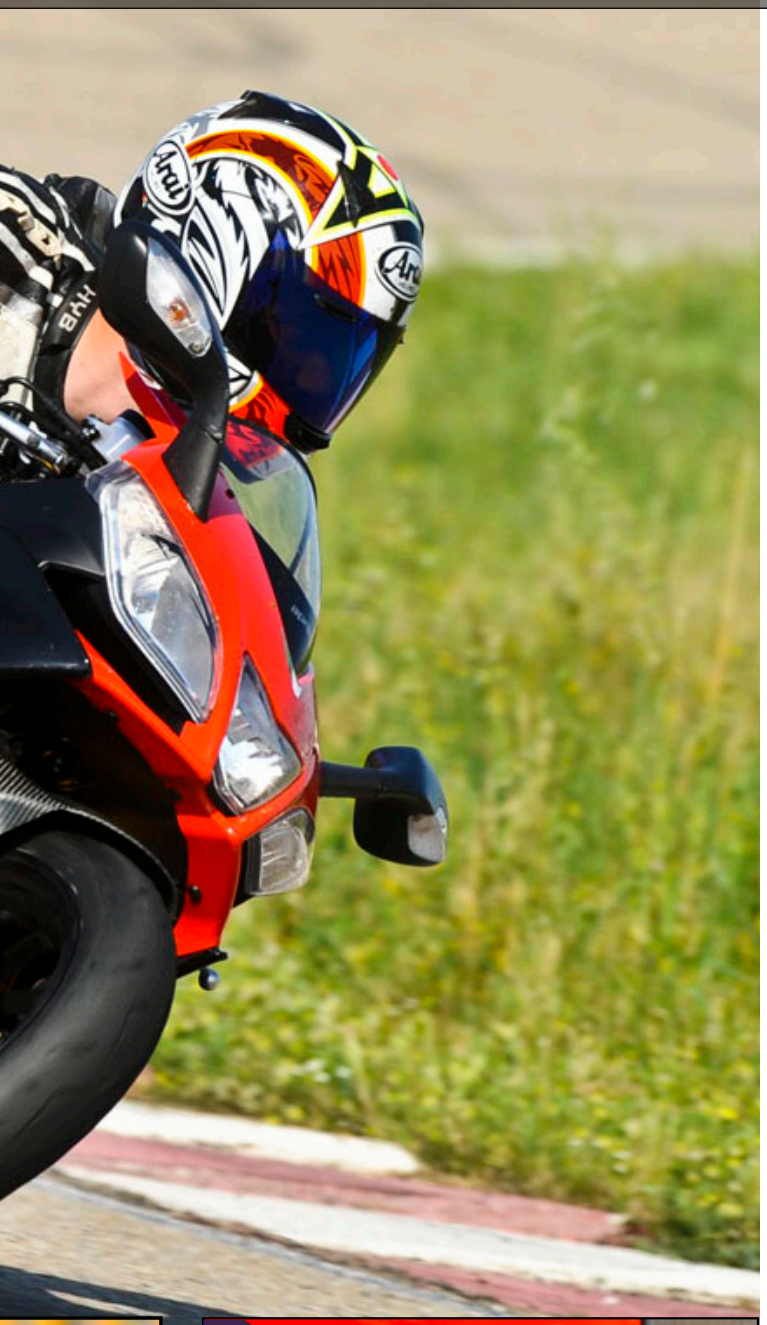
Απίστευτο και όμως αληθινό: σε αυτό το χώρο μπαίνει σελάκι συνεπιβάτη - σοβαρά μιλάω!

"...το RSV4
σου κάνει τη ζωή εύκολη
στην πίστα..."

Η APRILIA ΣΥΝΙΣΤΑ
Agip
TBWA\ATHENS\ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ
MANA 850
RIDING INNOVATION
Συνάντησε το μέλλον της μοτοσυκλέτας σήμερα με την επαναστατική τεχνολογία του MANA 850. Τη μοναδική μοτοσυκλέτα με 2 διαφορετικά συστήματα μετάδοσης: αυτόματο και σειριακό. Με 3 διαφορετικούς χάρτες λειτουργίας που επιλέγεις απλά με το πάτημα ενός κουμπιού. Με αποθηκευτικό χώρο που χωράει ένα full face κράνος εκεί που στις άλλες μοτοσυκλέτες υπάρχει το ντεπόζιτο. Τώρα και με ABS 2 καναλιών της Continental. Απλά το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να επιλέξεις. Είσαι έτοιμος να δεις το μέλλον;
aprilia
PIAGGIO HELLAS A.E., ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 7572100, FAX: 210 7572185, e-mail: piaggiohellas@gr.piaggio.com - www.aprilia.com.gr


Xpd
RSV4
aprilia
FACTORY
brembo

RSV4
brembo



δεν είναι αυτό ακριβώς που θα φτάσει στα χέρια σου ως αγοραστή. Πολύ συχνά, τα προπαραγωγής είναι δεμένα σχεδόν εξ' ολοκλήρου στο χέρι και κουβαλάνε διάφορα ποιοτικά ελαττώματα - όπως τα πέντε RSV4 των Σερρών που ζήτημα ήταν αν δυο έστω από αυτά ακουγόντουσαν το ίδιο στο ρελαντί. Κάποια πάλι "πυροβολούσαν" σε κάθε κλείσιμο του γκαζιού, πετώντας φλόγες από την εξάτμιση - και δεν μου φάνηκε πολύ Euro3 αυτό... Ένα τους δεν λειτουργούσε με τον χάρτη "Track" επιλεγμένο. Αλλά γι' αυτό υπάρχουν τα πλήρη test με την άφιξη της μοτοσυκλέτας στη χώρα μας, έτσι δεν είναι; Μέχρι τότε, πάμε για τις πρώτες εντυπώσεις...

Η σημαντικότερη Superbike της χρονιάς

Ναι, το Aprilia είναι το πιο πολυσυζητημένο της κατηγορίας - πιο πολύ κι από τον crossplane στρόφαλο του καινούργιου R1, και δεν θέλει πολύ σκέψη για να καταλάβει κανείς γιατί. Πρώτον, είναι το πρώτο τετρακύλινδρο Superbike εξ' Ευρώπης - και μάλιστα με ένα laytout στον κινητήρα που, μέχρι πριν λίγα χρόνια, η Honda έπινε νερό στο όνομά του. Δεύτερον, είναι το πιο όμορφο. Τι; Δεν συμφωνείτε; ΟΚ, αλλά δεν μπορείτε να αρνηθείτε ότι το σχεδιαστικό του μοτίβο είναι το μόνο ανάμεσα στα μοντέλα του '09 που έχει κάτι διαφορετικό να πει. Έπειτα, είναι αυτή η μοναδικότητα που προσδίδει ο συνδυασμός αναρτήσεων της Ohlins / χρυσά φρένα της Brembo. Στο μυαλό μας, κανένα γιαπωνέζικο πιρούνι και καμία Nissin ή Tokico δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτά - κακώς βέβαια, γιατί γνωρίζω πολλές περιπτώσεις που τα "φτηνιάρικα γιαπωνέζικα περιφερειακά" είναι καλύτερα από κάποια υπερτιμημένα ευρωπαϊκά. Στην περίπτωσή μας πάντως, τόσο τα φρένα όσο και οι αναρτήσεις είναι πραγματικά υψηλού επιπέδου. Κρατώ μια πισινή για τα Ohlins που, εμφανισιακά τουλάχιστον, δείχνουν ολόιδια με αυτά του Mille Factory, το πιρούνι του οποίου δεν έχει συγκεντρώσει και τις καλύτερες κριτικές...

Κάποια στιγμή μέσα στη μέρα, έφτασε η ώρα η δική μου και για 40 συνολικά λεπτά της ώρας, το RSV4 ήταν στη διάθεσή μου. Στο πρώτο 20λεπτο, τα λάστιχα που φορούσε έκαναν μόνο για burnout και σούζες, αλλά δεν με πείραξε ιδιαίτερα, καθώς πρόσφατα ανακάλυψα πόσο αποκαλυπτικό για την ιδιοσυγκρασία μιας μοτοσυκλέτας είναι να την γυρνάς σβέλτα στις Σέρρες χωρίς καθόλου λάστιχο στα δεξιά. Μαθαίνεις να χρησιμοποιείς τη φόρα στην είσοδο και να μην τεμπελιάζεις, γνωρίζοντας ότι θα καλύψεις τη χασούρα στην έξοδο με το αρκουδόγκαζο που έχουν όλα τα σημερινά 1000άρια.

Μιας που πιάσαμε τη κουβέντα για το γκάζι, το RSV4 έχει μπόλικο από αυτό κάπου εκεί ψηλά, χωρίς σε καμία περίπτωση να δείχνει τόσο όσο ισχυρίζεται η Aprilia. Στο υπόλοιπο φάσμα πριν τα πενταψήφια νούμερα στο στροφόμετρο, η απόδοση είναι εντελώς γραμμική. Τίποτε το συνταρακτικό δεν συμβαίνει και, παρέα με τον γλυκό ήχο του κινητήρα, εύκολα ξεγελιέσαι και νομίζεις ότι οδηγάς κάτι πολύ πιο αδύναμο. Τα νούμερα στο ταχύμετρο και οι χρόνοι στο ενσωματωμένο lap timer που ενεργοποιείται χειροκίνητα δεν συμβαδίζουν με την αίσθηση, οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι το RSV4 σου κάνει τη ζωή εύκολη στην πίστα.

"...τόσο τα φρένα
όσο και οι αναρτήσεις είναι πραγματικά
υψηλού επιπέδου..."

Δεύτερη γνώμη

Στις Σέρρες βρέθηκα λίγο-πολύ ως 'τσόντα'. Αυτό είχε τα καλά του, είχε και τα κακά του. Με επίσημο απεσταλμένο του eBike τον Δάλλα, η παρουσία μου σήμαινε πως θα έπρεπε να μοιραστούμε τα 4 sessions με τη μοτοσυκλέτα, γεγονός που με δημοκρατικές διαδικασίες οδήγησε σε 3 γι' αυτόν και 1 σε μένα. Αυτό ήταν το κακό. Δίκαιο πάντως.

Το καλό ήταν πως μόλις 10 μέρες πριν, στο track day του trackbike.gr είχα μια πολύ πρόσφατη εμπειρία από τα ολοκαίνουργια R1 και CBR1000 C-ABS, άρα ένα άμεσο μέτρο σύγκρισης.

Τώρα, αν σας πω ότι κατάλαβα τα πάντα για το RSV4 με ένα 20λεπτο στην πίστα, να σας δώσω και τη διεύθυνσή μου να έρθετε για μαζικό φατούρο. Κερνώ και mojito με σπιτική μέντα από τη γλάστρα μου. Μπορώ όμως να σας πω τι κατάλαβα:

1. Λες και βρέθηκα πάνω σε ένα 600 με 180 άλογα. Αυτή είναι η πρώτη εντύπωση και με αυτή έχω μείνει ως τούδε.

2. Αν και λιλιπούτειο σε πλάτος και όγκο, η θέση οδήγησής του είναι πολύ πιο ευρύχωρη συγκριτικά με τις δύο γιαπωνέζες που προανέφερα. Ειδικά όταν μιλάμε για 'πλουσιοπάροχους' άντρες σαν και του λόγου μου.

3. Κούμπωσα αναπάντεχα γρήγορα και καλά στη σέλα του και αυτό φάνηκε από την ευκολία με την οποία έβγαλα ολόκληρο το 20λεπτο. Όντας μάλλον 'αντιαθλητικός' από πλευράς φυσικής κατάστασης, με τις δύο Ιαπωνικές superbikes δέκα μέρες πριν δύσκολα έβγαζα όλο το session χωρίς να νιώθω κούραση στα πόδια, με αποτέλεσμα να μειώνω πολύ το ρυθμό μου στους τελευταίους γύρους. Στο RSV4, απεναντίας, η καρό σημαία με βρήκε να θέλω κι άλλο…

4. Το κιβώτιο μου φάνηκε αρκετά μακρύ, με αποτέλεσμα να μην είναι και τόσο εμφανής η ιπποδύναμή του από την αρχή. Φυσικά όλα αυτά τα άλογα είναι εκεί και μπορούσα να γυρνώ σχεδόν παντού με μια τρίτη. Όμως μετά τις 12,500 στροφές ο κινητήρας δεν έδειχνε και πολύ πρόθυμος να στροφάρει. Ακόμα και κρατώντας την τετάρτη σε όλη την ευθεία της πίστας, στις τελευταίες δύο ενδείξεις του στροφόμετρου πριν τα κόκκινα ήθελε πολύ ξεζούμισμα για να φτάσει. Αυτά με τον χάρτη S(port), γιατί όλοι συμβούλευαν να μην προτιμήσουμε τον T(rack) ως νευρικό και απότομο. Στο ένα 20λεπτό μου, λοιπόν, δεν δοκίμασα άλλο χάρτη.

5. Για τα φρένα δεν έχω άλλο σχόλιο πλην του ότι για τα δικά μου δεδομένα ήταν υπερ-επαρκή και σε δύναμη και σε αίσθηση.

6. Όσον αφορά στις αναρτήσεις, στη διαδικασία 'φύγε συ - έλα συ' δεν έχω ιδέα με τι είδους ρυθμίσεις μπήκα στην πίστα, σίγουρα θα ήθελα να κάνω λίγη δουλειά πάνω τους, υπήρχε κάποια απόσταση από αυτό που θα αποκαλούσα ιδανικό για μένα. Αλλά, με πλήρως 'σκαλιζόμενα' Ohlins και μια μοτοσυκλέτα που ακόμη και η θέση του κινητήρα στο πλαίσιο ρυθμίζεται, προφανώς και θα μπορεί κανείς να την κάνει κυριολεκτικά προέκταση του σώματός του. Ουδεμία αμφιβολία επ' αυτού.

7. Ο ήχος... απίστευτος. Έτσι πρέπει να ακούγεται μια σωστή superbike –κι αυτό με τη μαμά εξάτμιση. Δε θέλω καν να ξέρω τι θα συμβεί όταν οι ευγενείς οίκοι του κλάδου των after market εξατμίσεων αποφασίσουν να ασχοληθούν μαζί της…

Σπύρος Τσαντήλας

Σ.ΜΠΕΖΑΣ - Μ.ΛΕΩΝ Ε.Π.Ε.

BL SINCE 1918

ΤΑ ΠΑΝΤΑ...

ΓΙΑ ΤΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ **Σ.ΜΠΕΖΑΣ - Μ.ΛΕΩΝ Ε.Π.Ε.**

ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 141 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ/FAX: 210.7470 074

e-mail: info@bele.gr website: www.bele.gr

Και τελικά;

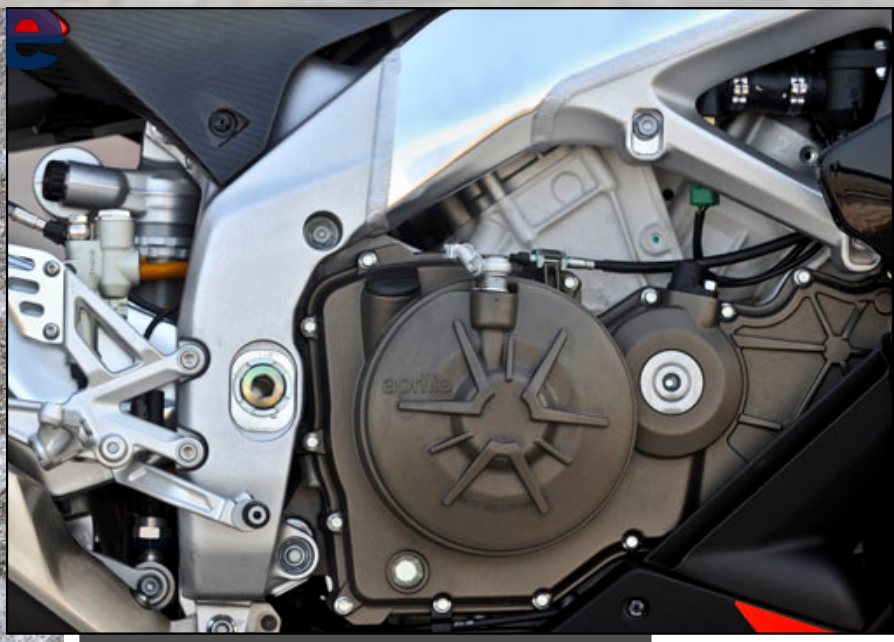
Δεν χωρά αμφιβολία ότι το RSV4 χτυπάει διάνα από την πρώτη κιόλας στιγμή. Βασισμένο στην αρχιτεκτονική που κυριαρχεί τα τελευταία χρόνια στους αγώνες (minimal διαστάσεις και συγκέντρωση των μαζών στο κέντρο), μοιάζει με 600 σε ευελιξία χωρίς να χάνει σε σταθερότητα. Έχει το γκάζι για να αντιμετωπίσει τα σημερινά 1000άρια, μικρότερο βάρος, ικανές αναρτήσεις και εξαιρετικά φρένα. Ωστόσο, θέλει δουλειά ακόμα για να φτάσει στη μορφή που το έχουν φανταστεί οι σχεδιαστές του, με την περισσότερη από αυτή να πρέπει να γίνει στην ηλεκτρονική διαχείριση του ψεκασμού. Έχει σαφώς καλύτερη απόκριση από τα Shiver και Dorsoduro, αλλά και αρκετό δρόμο για να φτάσει στο επίπεδο που βρίσκεται η Yamaha με το ride-by-wire (το μόνο άλλο εργοστάσιο που το χρησιμοποιεί στην παραγωγή). Και το πρόβλημα σε αυτό το επίπεδο ιπποδύναμης είναι σαφώς μεγαλύτερο, καθώς η απόσταση της δυνατής εξόδου από το highside είναι μικρότερη από το πάχος μιας τρίχας...

Το σημαντικότερο πάντως είναι ότι το μεγάλο Aprilia μένει πιστό στην παράδοση που θέλει τους Ιταλούς να βγάζουν τις πιο έτοιμες Superbike για πίστα. Δεν κάνεις ούτε κλικ στις αναρτήσεις και γυρνάς εύκολα κοντά στον προσωπικό σου καλύτερο χρόνο, αδυνατώντας να καταλάβεις γιατί είναι τόσο δύσκολο για τους Ιάπωνες να καταφέρουν κάτι τέτοιο (με εξαίρεση το τελευταίο Fireblade, αλλά περισσότερα γι' αυτό στο επόμενο τεύχος).

Ζημιά που πάθαμε τελικά. Θέλω Σέρρες, ένα RSV4 και τέσσερα ζευγάρια λάστιχα για να λύσω όλες μου τις απορίες.

Α, και καμιά 25αριά χιλιάδες ευρώ, όλα μέσα... <<

Ό,τι ζητήσεις, το έχουμε. Αυτή η ένδειξη σχέσης κιβωτίου να φαινόταν καλύτερα...



Δυνατός χωρίς να του φαίνεται, θέλει λίγη δουλειά ακόμη στη διαχείριση του καυσίμου

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

APRILIA RSV4 FACTORY
PIAGGIO HELLAS E.Π.Ε.
19,266€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,040 mm
Πλάτος:	735 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,420 mm
Ύψος σέλας:	845 mm
Ρεζερβουάρ:	17 lt
Βάρος κατασκευαστή:	189 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος τετρακύλινδρος σε V65°, 2x2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.0:1
Ισχύς:	177.6 / 12,250 hp/rpm
Ροπή:	11.6 / 10,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Ohlins
Διαδρομή/Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Ohlins με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς, ύψος πίσω μέρους
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Diablo Supercorsa
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm με ακτινικές δαγκάνες Brembo monobloc 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17 in
Ελαστικό:	190/55-17, Pirelli Diablo Supercorsa
Φρένο:	Δίσκος 220 mm με δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

MAX BIAGGI ΚΑΙ APRILIA. ΤΟ SUPER-BIKE ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ.

Ο Max Biaggi και η Aprilia αντιμετωπίζουν μαζί την πρόκληση του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Superbike με το RSV4 FACTORY. Το τετρακύλινδρο V4 με γωνία 65º προέρχεται κατευθείαν από το αγωνιστικό τμήμα και ο κινητήρας 1000cc με απόδοση 180 ίππους είναι ο δυνατότερος παραγωγής Aprilia. Το RSV4 έχει τις μικρότερες δυνατές διαστάσεις για να χωράει σε κάθε στροφή, ενώ η τεχνολογία της πλήρους ρυθμιζόμενης γεωμετρίας του πλαισίου φέρνει τη μοτοσυκλέτα στα μέτρα του κάθε αναβάτη και της κάθε πίστας. Και το ride by wire 3ης γενιάς είναι εκεί για να μετατρέπει την επιθυμία του αναβάτη της σε αυτόματη εντολή. Όπως και στους αγώνες απ' όπου κατάγεται. Γιατί αυτή τη φορά δεν πρόκειται μόνο για το ίδιο DNA ... είναι η ίδια η μοτοσυκλέτα που έρχεται κατευθείαν απ' τους αγώνες για να βάλει φωτιά σε κάθε πίστα... Το RSV4 Factory είναι έτοιμο. Εσύ;

aprilia

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

the test

Μάλλον πρόκειται για συνωνυμία: XJ6 αυτό, Diversion το ντυμένο. Γιατί δεν έχουν τότε καμία σχέση με τους προγόνους τους; Μάλλον ο Δαρβίνος είχε δίκιο..

GR XXO
2008 255

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

Μεταμόρφωση

Αερόψυκτο και ταπεινό; Όχι πια. Το καινούργιο Diversion αποποιείται τα κύρια χαρακτηριστικά του προκατόχου του, δίνοντας μια νέας αισθητικής πνοή στις απλές καθημερινές μοτοσυκλέτες.

Κατ' αρχάς μια διευκρίνιση: Σύμφωνα με την πάγια τακτική της Yamaha, οι μοτοσυκλέτες της δεν έχουν επώνυμο παρά μόνο όταν είναι... ντυμένες, οπότε το Diversion συνοδεύει μόνο το φαιρινγκάτο FJ6, όπως και το Fazer αντιστοιχεί επισήμως μόνο στο ντυμένο FZ6. Καθώς όμως φαίνεται ότι αυτός ο διαχωρισμός ισχύει μόνο εντός της εταιρείας των τριών διαπασών, για τις γραμματικές ανάγκες της δοκιμής θα ασπαστούμε την διπλή ονομασία.

Για να λέμε και του στραβού το δίκιο βέβαια, κάτι είχε η Yamaha στο μυαλό της όταν χώριζε τα παιδιά της σε στρατόπεδα, που δεν ήταν άλλο από το διαφορετικό τους χαρακτήρα. Έτσι, όπως και στο πιο σπορ αδελφάκι του, που έδωσε και την καρδιά του, το γυμνό XJ είναι σαφώς πιο επιθετικό, χωρίς τη σοβαρότητα που συνοδεύει τα πλαστικά εκείνου. Το κατά πόσο υπάρχει αντίκρισμα της εμφάνισης και στο χαρακτήρα θα το δούμε λίγο αργότερα, αλλά η ουσία είναι ότι μπορείς να καβαλάς το Diversion χωρίς να βάζεις μια νέον ταμπέλα στο κράνος σου που να λέει «χρησιμοποιώ τις μοτοσυκλέτες αποκλειστικά για μετακίνηση». Με άλλα λόγια, η μέρα με τη νύχτα σε σχέση με την εικόνα που συνόδευε την προηγούμενη γενιά των XJ6.

Στα αχνάρια του '90

Οι νεώτεροι μπορεί να μη θυμούνται καν τα προηγούμενα Diversion των αρχών του '90 και δε μπορεί να τους κατηγορήσει κανείς γι' αυτό. Άλλωστε, το να περνάνε απαρατήρητα ήταν ένα κύριο σημείο της εργασιακής τους περιγραφής, ώστε να μη δημιουργούν ενστάσεις ούτε αισθητικά ούτε κατά τη χρήση, ακόμα και αν αυτό σήμαινε ότι ουδέποτε δε θα δημιουργούσαν εξάψεις.

Κατασκευασμένα με τη γνωστή τακτική του Parts Bin, επέτρεψαν στη μαμά Yamaha να διατηρήσει το κόστος και την τιμή χαμηλά, δίνοντας τη δυνατότητα σε πολλούς να αγοράσουν την πρώτη τους καινούργια μεγάλη μοτοσυκλέτα, σε μια εποχή που η έλλειψη

χρηματοδοτήσεων έκανε οποιοδήποτε συνδυασμό κυβικών άνω των 250 να μοιάζει με όνειρο θερινής νυκτός. Το ότι το Diversion είχε πάνω του ότι πιο φτηνό από κινητήρα και περιφερειακά δεν ενοχλούσε άλλωστε κανένα που ήξερε τι αγοράζει.

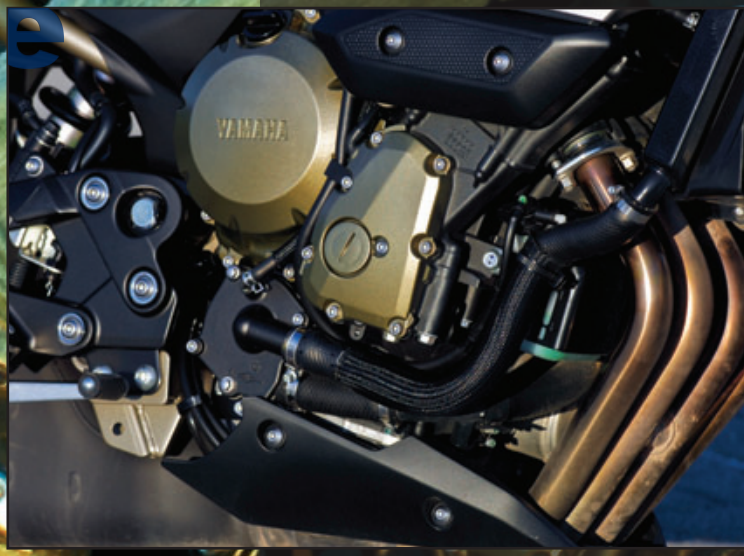
Το καινούργιο XJ απευθύνεται και πάλι σε αυτούς που θέλουν να κάνουν τη δουλειά τους, αλλά αυτή τη φορά η περιγραφή περιλαμβάνει και όσους ενδιαφέρονται για την εικόνα τους. Το γυμνό XJ είναι εντελώς διαφορετικό απ' το συντηρητικό Diversion, έχοντας υπό συγκεκριμένες γωνίες πιο επιθετική εμφάνιση ακόμα και απ' το γυμνό Fazer. Μην το πείτε πουθενά, αλλά οπτικά, το γυμνό XJ6 έχει περισσότερη συγγένεια με το FZ1 απ' ότι το FZ6, κάνοντας το τελευταίο να δείχνει ανούσια φλύαρο και τις ψευδοδιπλές και στην ουρά εξατμίσεις του αναίτια φιγουρατζίδικες.

Βέβαια, οι προδιαγραφές ρύπων σήμαιναν ότι η Yamaha δεν ήταν σε θέση να βουτήξει το χέρι της βαθειά στο χρονοντούλαπο για να ανασύρει και να ξεσκονίσει έναν αρχαίο αερόψυκτο κινητήρα όπως είχε κάνει στις αρχές του '90 για τα προηγούμενα XJ. Έτσι, η καρδιά είναι ο γνωστός τετρακύλινδρος εν σειρά που βρίσκουμε ανάμεσα στο αλουμινένιο πλαίσιο των Fazer, που τον είχαν δανειστεί με τη σειρά τους από το πρώτο ψεκαστό R6 του '03.

Η εμπειρία μου απ' τα Fazer αλλά και από το τελευταίο CBF είχε αποδείξει για άλλη μια φορά ότι η χρήση υψηλόστροφου κινητήρα με καταβολές Supersport δεν είναι η ιδανική λύση για καθημερινή μοτοσυκλέτα λόγω της έλλειψης ροπής χαμηλά. Αυτή τη φορά όμως, η Yamaha αποφάσισε να βάλει το χέρι λίγο πιο βαθειά στην τσέπη, κάνοντας ένα retuning του κινητήρα και όχι το Detuning που είχε γίνει για το Fazer – ή τους περιοριστές στο γκάζι που μείωναν την ιπποδύναμη της «βασικής» έκδοσής του.

Έτσι, ο ψεκασμός διαθέτει πλέον σώματα 32mm αντί για τα 36άρια του Fazer, οι εκκεντροφόροι είναι πιο ήπιοι, ενώ αντίστοιχες ρυθμίσεις έχει και η μονάδα ελέγχου του κινητήρα, όλα προσανατολισμένα στη γεμάτη λειτουργία σε χαμηλές στροφές. Αφού ούτως ή άλλως οι τεχνικοί της Yamaha μπήκαν στο τριπάκι, ασχολήθηκαν και με το μηχανικό συμπλέκτη, αλλάζοντας τη συνδεσμολογία του,

Απλά, ευανάγνωστα και δανεισμένα απ' την ίδια πηγή που προσέφερε τον κινητήρα.



Καινούργιο χρώμα στα καπάκια και διαφορετικές ρυθμίσεις που μεταμορφώνουν τον κινητήρα μέσα και έξω.

Μακράν το πιο αδιάφορο αισθητικά τμήμα του XJ. Τουλάχιστον είναι μεγάλο και φαίνεται από μακριά.

η μέρα με τη νύχτα σε σχέση με την εικόνα που συνόδευε την προηγούμενη γενιά των XJ6

Δε γίνεται να απομακρυνθείς περισσότερο απ' το απλό στρογγυλό φανάρι του προηγούμενου XJ

ώστε να σηρώχνει την καμπάνα αντί να την τραβάει, με κερασάκι τη διαφορετική συνδεσμολογία του επιλογέα για πιο θετική αίσθηση.

Η διατήρηση του κινητήρα, παρά τις σημαντικές αλλαγές που δέχτηκε, σήμαινε ότι το κόστος είχε ήδη κρατηθεί χαμηλά. Δυστυχώς όμως, δε θα γινόταν το ίδιο αν διατηρούνταν και το αλουμινένιο πλαίσιο του Fazer που πλαισίωνε τα τελευταία χρόνια τον τετρακύλινδρο μας. Έτσι, την τιμητική του έχει και πάλι ένα σωληνωτό πλαίσιο τύπου διαμάντι, που είναι σε κοινή θέα όπως παλιά, κάνοντας και την όχι απαραίτητη αλλά χρήσιμη σύνδεση με το προηγούμενο XJ6.

Τα υπόλοιπα περιφερειακά είναι σε πλήρη αρμονία με τη συγκράτηση της τιμής χαμηλά: Τηλεσκοπικό πηρούνι 41mm χωρίς ίχνος ρυθμίσεων, διπίστονες δαγκάνες εμπρός και ψαλίδι που αποσκοπεί στη διατήρηση της ζητούμενης ακαμψίας και όχι στον εντυπωσιασμό με το μέγεθός του.

Και όλα αυτά ντύνονται με ένα κουστουμάκι που όχι μόνο είναι σύγχρονο, αλλά αρκετά δυναμικό για να ξεχωρίζει το XJ6 απ' τις υπόλοιπες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας, αφήνοντας υποσχέσεις να πλανούνται στον αέρα. Πλαϊνά καπάκια σε διαφορετικό χρώμα από τα υπόλοιπα πλαστικά που φέρνουν λίγο σε CB1000R, εξάτμιση κάτω από τον κινητήρα, πολυπρισματικό φανάρι (κοινό με το φαιρινγκάτο XJ6 παρότι δείχνει τόσο διαφορετικό χωρίς τα πλαστικά) και ακμές παντού – μέχρι και στο τελείωμα της σέλας. Το μόνο σημείο που χαλάει κάπως η συνταγή, είναι το συντηρητικό πίσω φανάρι, κάτι λογικό καθώς ταιριάζει καλύτερα με την αισθητική του Diversion.

Και το καλό είναι ότι η καλή εικόνα δε χαλάει από κοντά. Η προσοχή που έχει δώσει η Yamaha στις λεπτομέρειες είναι εμφανής, κάνοντας το XJ να μη δείχνει ως φτωχός συγγενής ή επιλογή ανάγκης – μέχρι και οι διακόπτες είναι φρέσκιας κοπής και στρογγυλεμένοι, δείχνοντας πολύ πιο ακριβοί απ' του καινούργιου R1, ενώ χρειάζεται να ψάξεις πολύ για να βρεις σημεία με κακή εφαρμογή, όπως η βάση της κλειδαριάς της σέλας, που είναι καλά κρυμμένη.

Φέρνουν ελαφρώς σε CB1000R, μια σύνδεση που καθόλου υποτιμητική δεν είναι.

Ταπεινή εμφάνιση και εξίσου χαλαρή απόδοση, με τα μπλοκαρίσματα να ανήκουν στις άγνωστες λέξεις.

Μοιάζει ίδια με του Fazer αλλά δεν είναι. Είναι όμως εξίσου άνετη.

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

ΠΛΑΙΣΙΟ

Απλό, μεταλλικό και σωληνωτό, μπορεί να μην έχει την ακαμψία του αλουμινένιου περιμετρικού του Fazer, αλλά δεν έχει και το κόστος του. Οι εμφανείς σωλήνες και το συγκεκριμένο χρώμα δίνουν ένα μικρό νεύμα στη μεριά του προηγούμενου Diversion, που όπως και το σημερινό XJ έδειχνε πολύ πιο ενδιαφέρον στη γυμνή απ' ότι στη ντυμένη του έκδοση.

ΠΙΣΩ ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Το 160άρι ελαστικό κάνει την επιστροφή του, δίνοντας ευελιξία, με άριστη διαχείριση της περιορισμένης ισχύος που φτάνει σε αυτό. Το αμορτισέρ εδράζεται στο ψαλίδι χωρίς μοχλικό, είναι μαλακό και άνετο με ένα άτομο, αλλά δείχνει τσακωμένο με τις λακκούβες, ειδικά αν σηκώνει και συνεπιβάτη

ΜΠΡΟΣΤΙΝΟ

Διπίστονες δαγκάνες με γλίστρα όπως παλιά και όπως οικονομικώς προσιτά, κλασικό τηλεσκοπικό πηρούνι 41 mm χωρίς καμία απολύτως ρύθμιση. Προσανατολισμένα στην άνεση και την ευχρηστία, ζορίζονται ταυτόχρονα και εξίσου όταν αρχίζεις να ζητάς πράγματα εκτός των υπολογισμών χρήσης της μαμάς Yamaha.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Ως άλλη σκυτάλη, ο τετρακύλινδρος των 599 κυβικών έχει παραδοθεί στο Diversion από το Fazer 600, που με τη σειρά του το δανείστηκε από το πρώτο ψεκαστό R6. Μικρότερα σώματα ψεκασμού και άλλος χρονισμός των εκκεντροφόρων για ροπή χαμηλά και διαφορετική συνδεσμολογία στο συμπλέκτη για πιο μαλακή λειτουργία και θετικότερο κούμπωμα ταχυτήτων. Ξενέρωτος ψηλά, αλλά με γραμμικότητα που κάνει το Fazer να σκάει από τη ζήλια του.

Απ' έξω εμφάνιση...

Η θέση οδήγησης είναι ιδιαίτερα φιλική, προσανατολισμένη περισσότερο σε αναβάτες μέσου αναστήματος και κάτω, ενώ τα χαμηλά τοποθετημένα μαρσπιέ βεβαιώνουν ότι τα πόδια δε θα κουραστούν ακόμα και μετά από πολλά χιλιόμετρα στο δρόμο. Ο ελαφρά μπάσος ήχος που ξεφεύγει από το χαμηλά τοποθετημένο τελικό δίνει μια διαφορετική νότα απ' το Fazer, που επιβεβαιώνεται απ' τα πρώτα κ'όλας μέτρα.

Ο συμπλέκτης με το επανασχεδιασμένο μοχλικό είναι πανάλαφρος και θετικός, με την 1η να κουμπώνει πολύ πιο θετικά απ' τις προηγούμενες ενσαρκώσεις του κινητήρα ακόμα και με κρύα λάδια, ενώ το χαρακτηριστικό «γκλάνγκ» της αλλαγής από 1η σε 2α μπορεί να μην έχει εξαλειφθεί τελείως, αλλά είναι σημαντικά μειωμένο. Η κύρια έκπληξη όμως δεν έρχεται από το συμπλέκτη, αλλά από τον επανασχεδιασμένο τετρακύλινδρο.

Παρ' ότι η προσωπική μου μοτοσυκλέτα είναι ένα R6 με ίδιο ουσιαστικά κινητήρα, δε μπορώ να πω ότι οι ρυθμίσεις που είχαν γίνει στο Fazer με έβρισκαν σύμφωνο, και με καλό λόγο. Ακόμα θυμάμαι την προσπάθεια προσπέρασης που είχα κάνει δικάβαλος με 1η ανεβαίνοντας τη Δίρφυ, μόνο και μόνο για να ξαναμαζευτώ αμέσως καθώς ο τετρακύλινδρος απλά δεν ήταν σε θέση να επιταχύνει με τις στροφές του κοντά στο ρελαντί, δίνοντας ένα γλαφυρό παράδειγμα της διαφοράς ανάμεσα στην ελαστικότητα και τη ροπή που απλά δεν είχε σε αυτές τις στροφές. Με χαροποιεί ιδιαίτερα λοιπόν, ότι είμαι σε θέση να δηλώσω με το χέρι στην καρδιά πως το XJ6 δεν πρόκειται να δημιουργήσει τέτοια προβλήματα στους ιδιοκτήτες του. Η μεταμόρφωση του κινητήρα είναι ολοκληρωτική, αποδίδοντας γραμμικότατα, γεμάτα και μεστά στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, χωρίς

"Το καινούργιο XJ απευθύνεται και πάλι σε αυτούς που θέλουν να κάνουν τη δουλειά τους, αλλά αυτή τη φορά η περιγραφή περιλαμβάνει και όσους ενδιαφέρονται για την εικόνα τους"

τις τρύπες στην απόδοση που χαρακτήριζαν το Fazer, κάτι που φαίνεται και στο δυναμόμετρο. Αν προσθέσετε στην εξίσωση και το πιο κοντό γρανάζωμα, θα αρχίσετε να καταλαβαίνετε πόσο πιο ευχάριστο και ζωντανό είναι το XJ χαμηλά σε σχέση με το πιο σπορ αδελφάκι του, και πόσο πιο βολική είναι αυτή η λειτουργία στην πραγματική ζωή.

Η ελαστικότητα είναι υποδειγματική και οι τετρακύλινδρες σπορ καταβολές γίνονται εμφανείς μόνο όταν θες να κινηθείς σβέλτα με δεύτερο άτομο, όπου θα χρειαστεί να αλλάζεις στις 8.000 στροφές περίπου για να διατηρείς το ρυθμό σου. Και ο τρόπος που αποδίδει, ξεκούραστα χωρίς την ανάγκη να του πίνεις το αίμα, φέρνει τις ανταμοιβές του στο βενζινάδικο. Με μέση κατανάλωση τα 6,1 λίτρα/100 km, το XJ θα περάσει τα 280 χιλιόμετρα με ένα ντεπόζιτο, ενώ με πιο ήπιους ρυθμούς θα προσθέσει καμιά 40αριά χιλιομετράκια παραπάνω.

Εκεί που πληρώνεις βέβαια τη ροπή χαμηλά, είναι στην απόδοση ψηλά και το XJ6 σαφώς και δεν εξαιρείται από τον κανόνα. Το όριο στροφών είναι χαμηλότερο και σύντομα συνειδητοποιείς ότι δεν υπάρχει κανένας απολύτως λόγος να κυνηγάς τον κόφτη, καθώς η απόδοση πέφτει αισθητά, περιορίζοντας την εύκολη τελική του στα 180 κοντερίσια χιλιόμετρα. Με ψαράκια και υπομονή, ο ψηφιακός δείκτης θα ανέβει κ'άλλο, αλλά μόνο και μόνο σκεπτόμενοι κάτι τέτοιο έχουμε ήδη φύγει από το mission brief του γυμνού Diversion.

Εκεί που είμαστε 100% εντός, είναι στην χρήση πόλης και στα μικρά ταξιδάκια, με έμφαση στους επαρχιακούς δρόμους, μακριά από την εθνική και τον αέρα που αρχίζει να ζορίζει το σβέρκο. Εκεί το XJ6 λειτουργεί υποδειγματικά όσο κινείσαι από χαλαρά έως σβέλτα, με το τιμόνι να δίνει καλό μοχλό για αλλαγές ταχυτήτων και χωρίς πλεύσεις από τις αναρτήσεις, παρά τις μαλακές τους ρυθμίσεις.

Expo Center

ΚΟΤΕΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.

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

Η συνταγή χαλάει λίγο μόνο στις απότομες εγκάρσιες ανωμαλίες, ειδικά υπό κλίση, όπου το πίσω αμορτισέρ απλά μένει από απαντήσεις, τερματίζοντας αν τα χιλιόμετρα του πέσουν πολλά, ή αν ψηθείς από την ευελιξία που δίνει το 160άρι πίσω ελαστικό και αρχίσεις να ψάχνεις τα όχι εντυπωσιακά αλλά εντός του ανταγωνισμού περιθώρια κλίσης, με απότομα φρεναρίσματα και χαστούκια που απλά δεν είναι προβλεπόμενη συμπεριφορά για μια τόσο ευγενική μοτοσυκλέτα. Ντροπή σας.

Το Diversion δεν είναι όλο δουλειά και καθόλου χαρά, απλά θέλει τον τρόπο του. Η μεστή απόδοση του κινητήρα σε συνδυασμό με το στενό ελαστικό, σου δίνουν τη δυνατότητα να σπας πρόσφυση πίσω κατά βούληση σε γλιστερούς δρόμους, κάνοντας γλυκά και ομαλότατα drift που δεν τρομάζουν, ενώ όσοι κρύβουν έναν εκκολαπτόμενο κάγκουρα μέσα τους θα χαρούν να μάθουν ότι χάρη στην κοντή 1η και τη γραμμικότατη απόδοση, το γυμνό Yamaha αποδεικνύεται ένα εξαιρετικό σχολείο για σούζες, κολακεύοντας όσους μαθαίνουν. Προσοχή μόνο στις προσγειώσεις, γιατί το πηρούνι είναι μαλακό.

Παρά την άγριά του εμφάνιση λοιπόν, το XJ6 έχει εντελώς διαφορετικό κινητήρα απ' ότι περιμένει κανείς, όντας εκ διαμέτρου αντίθετο και από το σημείο αναφοράς της κατηγορίας, το συντηρητικό στην εμφάνιση, αλλά κινούμενο από φρεσκότατο πρώην RR κινητήρα, CBF. Εδώ, ο κινητήρας του XJ παρότι παλαιότερης κοπής – ή μάλλον ακριβώς γι'αυτό – δείχνει πως το νεώτερο δεν είναι πάντα το καλύτερο, αποδίδοντας την ισχύ του εκεί που τη χρειάζεσαι πραγματικά και όχι κοντά στο κόκκινο, αφήνοντας το Honda να μουρμουρίζει για την ελαστικότητα και την ευστροφία του. Μπορεί το γυμνό Diversion να μην εξιτάρει με τη λειτουργία του, αλλά στο 99% των περιπτώσεων έχει τον καλύτερο κινητήρα για τη χρήση που προορίζεται. Κρίμα που, τουλάχιστον στη μοτοσυκλέτα της δοκιμής, εμφανιζόντουσαν υψίσιχνοι κραδασμοί στα μαρσπιέ από τις 5.500 έως τις 7.000 στροφές, ενοχλώντας τον αναβάτη στο νόμιμων ταχυτήτων ταξίδι.

Απόλυτα συνυφασμένα με το χαρακτήρα του XJ είναι και τα φρένα. Απαιτούν δύναμη στη μανέτα και αρκετή αλλά επιβραδύνουν αποτελεσματικότατα και χωρίς μπλοκαρίσματα ακόμα και στη γλίτσα, χάρη στην προοδευτική αίσθησή τους, κάνοντας για πρώτη ίσως φορά σε μοτοσυκλέτα της κατηγορίας το ABS να δείχνει περιττή πολυτέλεια. Σε δε οριακό φρενάρισμα με δύο άτομα, θα αποδώσουν καλύτερα απ' ότι περιμένεις, με

Συγκέντρωση μαζών και κόστους χαμηλά, δίνοντας και ένα πιο άγριο αέρα. Μας αρέσει.

Ενιαία αλουμινένια βάση για τα μαρσπιέ αναβάτη – συνεπιβάτη. Κρίμα που είναι μαύρη και αόρατη.

Από τα ελάχιστα σημεία που φαίνονται οι εκπτώσεις για διατήρηση του κόστους χαμηλά

τις μικρές αναπηδήσεις του πίσω τροχού και την αίσθηση ότι το πηρούνι στρεβλώνει ελαφρά να δείχνουν πως όλα είναι σχεδιασμένα σαν ένα πακέτο και δεν είναι απλά ένα συνονθύλευμα περισσευούμενων ανταλλακτικών.

Η τιμή, τιμή δεν έχει

Με αισθητά λιγότερα χρήματα απ' ότι κοστίζει ένα XT660X και τιμή που μόνο το Bandit μπορεί να συναγωνιστεί, το XJ6 είναι απλά μια από τις πιο ενδιαφέρουσες επιλογές στην κατηγορία. Όμορφο, φιλικό και ευχάριστο όσο δε ζητάς συμπεριφορά Supersport από μια μοτοσυκλέτα που στοιχίζει τα μισά χρήματα απ' το αντίστοιχο αδελφάκι της, με χαμηλή κατανάλωση και ικανή αυτονομία, τα όποια ψεγάδια του XJ6 ωχριούν εμπρός στο λόγο τιμής/απόδοσης.

Το καλύτερο δε απ' όλα, είναι πως ποτέ δε σε κάνει να νιώθεις πως καβαλάς μια φτηνή μοτοσυκλέτα, δείχνει πολύ πιο ακριβή και upmarket απ' ότι είναι, ενώ ο τρόπος απόδοσης του κινητήρα είναι ικανός να κάνει τους περισσότερους κατόχους Fazer να κοκκινίζουν από τη ζήλια τους. Όχι κ' άσχημα για την απόγονο του εξαιρετικά ξενέρωτου Diversion της δεκαετίας του '90. <<

το XJ6 είναι απλά μια από τις πιο ενδιαφέρουσες επιλογές στην κατηγορία

Yamaha XJ6
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Β.Ε.
€6.360

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,120 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	1,085 mm
Μεταξόνιο:	1,440 mm
Ύψος σέλας:	785 mm
Βάρος κατασκευαστή:	205 kg (γεμάτη)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	τετράχρονος τετρακύλινδρος εν σειρά, υγρόψυκτος τετραβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	65.5 x 44.5 mm
Χωρητικότητα:	600 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.2:1
Ισχύς κατασκευαστή:	78/10,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.1/8500 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.955
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.875 (46/16)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.846 / 7
2α	1.947 / 11
3η	1.556 / 13
4η	1.333 / 16
5η	1.190 / 18
6η	1.083 / 19
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	193 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο τύπου διαμάντι
Rake:	26°
Trail:	103.5

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	130 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Roadsmart, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 298 mm, διπίστονες δαγκάνες με γλίστρα

ΠΙΣΩ

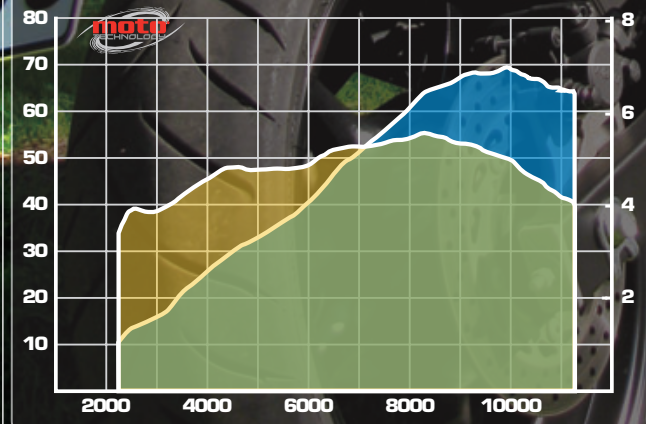
Ζάντα:	5 x 17 in
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Roadsmart, 160/60 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, μονοπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	17.3 lt
Μέση κατανάλωση:	6,1 lt/100km
Μέση αυτονομία:	283km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 69.1 / 9,900
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 5.5 / 8,300



Το XJ6, με αριθμό πλαισίου 2626 και 2,750 km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 23.3C, υγρασία 23%, ατμοσφαιρική πίεση 1000.0mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

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

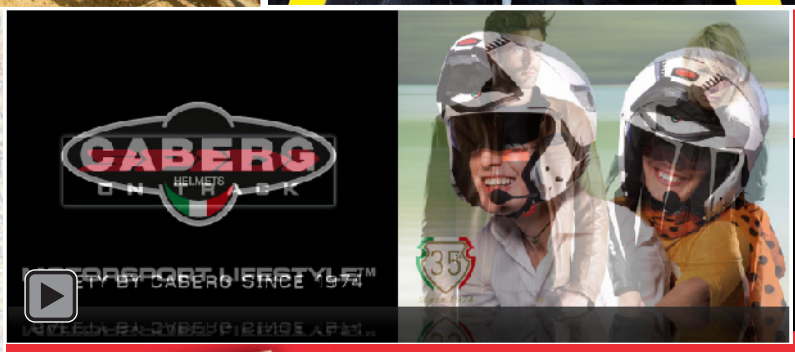
ACERBIS

Γιαννιτσά
23820 81118

Πτολεμαΐδα
24630 80272

Λάρισα
2410 555232

TAKACHI



Βόλος
24210 76221

Καρδίτσα
24410 41983

KAPPA

e-shop
www.motorshop.gr

MOTAK

Αθήνα
Λ. Συγγρού 226, 210 95 65 525

Xpd
MOTORSPORT CULTURE BOOTS

Αθήνα
Καλλιρόης 43 - 210 92 22 349

Ξεφυλλίστε online
τον νέο μας κατάλογο

R&G

WRP WORKS RACING PARTS

Αθήνα
Μηχαλακοπούλου 199,
210 7710149

Ρόδος
22410 69000

MOTOREX
Oil of Switzerland

Κως
22420 28837

Puig

Κύπρος
+357 99 468893

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

Forma performing boots

Σάμος
22730 22505

Harri's

Πάτρα
2610 272528

Κόρινθος
27410 29702

CABERG

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

racing

Ο Lorenzo πετάει και ο Melandri στο βάθρο! Ο δε Pedrosa, αν πηγαίνει έτσι με ενάμισι πόδι και ατελές μηχανάκι, πώς θα πάει όταν όλα γίνουν καλά;

SWISS WATCHES SINCE 1853
RAND PRIX
ANCE
2009
FIM
TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
FIAT
YAMAHA
DAINESE
BRIDGESTONE
Arai
axo
Red Bull

Μονομαχία για τρεις

Τι γνωρίζουμε για τον Noriyuki Haga; Πως είναι ένας εξαιρετικά θεαματικός και μαχητικός αναβάτης, εύκολος στο λάθος και συχνά θύμα των ρίσκων που παίρνει στη λογική "κερδίζω ή πέφτω". Αυτός ήταν ο Nitro Nori που ξέραμε για μια ολόκληρη δεκαετία και αυτόν περιμέναμε να δούμε και φέτος.

Γεμίζοντας τις υπερβολικά βαριές μπότες του Troy Bayliss επωμίστηκε μεγάλες ευθύνες. Αρχικά να συνεχίσει την κυριαρχία της Ducati, ειδικά τώρα που με τα 1200cc συχνά κατηγορείται πως "κλέβει εκκλησίες". Έπειτα, να πάρει επιτέλους αυτό που του κλάπηκε το 2000, τον παγκόσμιο τίτλο –34 ετών πια δε θα έχει και τόσες πολλές ευκαιρίες ακόμη.

Ο νεοφερμένος Ben Spies είναι κατά τα φαινόμενα ο βασικότερος ανταγωνιστής του. Ήδη είναι αποδεδειγμένα ο ταχύτερος αναβάτης του WSBK με το απόλυτο 100% στις pole ακόμη και σε πίστες που έχει ξαναδεί μόνο στο Xbox.

Ο λόγος όμως που ο Haga θεωρείται το αδιαφιλονίκητο φαβορί για το 2009 δεν είναι η θέση του στη βαθμολογία. Είναι ο τρόπος που έχει φτάσει εκεί.

Ξεκινώντας τη σεζόν ο Spies ήταν ακόμη μόνο στα χαρτιά διεκδικητής, μα και ο Ιάπωνας βρισκόταν σε μια νέα και άγνωστη γι' αυτόν μοτοσυκλέτα και ομάδα. Είχε και ο ίδιος ένα δεύτερο αγώνα να τρέξει. Σε ελάχιστους αγώνες το τοπίο έδειχνε να ξεκαθαρίζει. Αυτό που προοιωνιζόταν ως "το πιο ανταγωνιστικό πρωτάθλημα όλων των εποχών" έγινε μια μονομαχία των δύο. Είναι ένα γνώριμο σκηνικό για τον Spies, σε ακριβώς τις ίδιες συνθήκες έτρεχε την τελευταία τριετία απέναντι μόνο στον ομόσταυλό του Mat Mladin στο πρωτάθλημα AMA SBK, όλοι οι υπόλοιποι απλά δεν υπήρχαν. Μόνο που εδώ, όπως εύστοχα παρατηρεί ο Chris Martin στο Speedtv.com, ο Spies αυτή τη φορά βρέθηκε να παίζει το ρόλο του Mladin: "ο Τεξανός αποδεικνύεται γενικά ταχύτερος και πιο απειλητικός για να πάρει τη νίκη σε οποιοδήποτε αγώνα, μα ταυτόχρονα δείχνει και πιο πιθανός να κάνει το σημαντικό λάθος."

Απέναντί του, δε, έχουμε ένα μεταμορφωμένο Haga. Φέτος έχει αλλάξει ολοκληρωτικά τον τρόπο σκέψης του και αυτό αποδεικνύεται από τα αποτελέσματά του: όπου δεν έχει κερδίσει, είναι δεύτερος. Εξαιρείται μόνο η πτώση του στο δεύτερο σκέλος της Monza, μετά από σύγκρουσή του με… πουλί. Λες και με κάποιο μαγικό τρόπο έχει καταφέρει να διατηρήσει την ταχύτητά του σε εξαιρετικά υψηλό επίπεδο φιλτράροντας μόνο τις δόσεις ακραίας υπερβολής. Στον τσαμπουκά είναι πάντα μέσα και μας κερνάει αφειδώς θέαμα, αλλά έχει κατεβάσει το όριό του ένα κλικ, ποσότητα που μπορεί ενίοτε να κάνει τη διαφορά πρώτου με δεύτερο –αλλά και να φέρει την απογείωση πιο κοντά.

Γι' αυτό πιστεύω πως φέτος πολύ δύσκολα θα χάσει τον τίτλο ο Haga, ξέρει τι πρέπει να κάνει και το κάνει συστηματικά επί έξι συνεχόμενους διπλούς αγώνες.

Τέλος, ας μην ξεχνάμε άλλον ένα ανερχόμενο στην κατάταξη αναβάτη, τον Michel Fabrizio. Ο Κουρίδης μου έχει πάρει το κεφάλι, "αυτόν πρόσεχε, είναι ο επόμενος πρωταθλητής της Ducati, μη σου πω ότι και φέτος θα τον ιδρώσει τον Haga…" Όντας Ιταλός, έχει το ρεύμα του και την ανάλογη προσοχή από το εργοστάσιο. Από 11ος στην κατάταξη αναρριχήθηκε δεύτερος. Είναι γρήγορος, έχει τσαμπουκά και φέτος δείχνει πως αρχίζει να ωριμάζει.

Εμπρός λοιπόν για περισσότερο ξύλο!

theraceeditorial

Μια παλάβα δε θα μας σώσει!

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας,
φωτό:Ducati, Yamaha, Suzuki, Bridgestone, motogp.com, αρχείο eBike

Μετά από δύο Ασιατικούς αγώνες πνιγμένους στη βροχή, η επιστροφή στην Ευρώπη ελπίζαμε πως θα σημάνει παλιές καλές παραδοσιακές μάχες του καλοκαιριού. Το GP Jerez μας έδωσε ελπίδα, αλλά μετά ήρθαν δύο αγώνες 'αλά F1' που κρίθηκαν στα πιτ. Βροχή-Γκάζια: 4-1 ως τώρα.

>> MotoGP

Η Jerez του Ιταλού

Μετά από δύο δεύτερες θέσεις, στη Jerez είχε φτάσει η ώρα του Valentino Rossi για μια νίκη, μάλιστα με πειστικό τρόπο. Εκκίνηση από την τέταρτη θέση και διαδοχικές προσπεράσεις στους τρεις βασικούς ανταγωνιστές του, Lorenzo, Stoner, Pedrosa. Από τη στιγμή που ο Ιταλός καθάρισε στον 18ο γύρο τον Ισπανό της Honda, απέμεναν 9 γύροι ως τον τερματισμό στους οποίους απλά επιβεβαίωσε πως στο πρώτο σαββατοκύριακο του Μάη στη Jerez ήταν ο ταχύτερος.

Ο κάτοχος της pole, Jorge Lorenzo, αν και θα ήθελε να ικανοποιήσει το κοινό του, όχι απλώς βρέθηκε από πρώτος τρίτος στην πρώτη στροφή, μα τον πέρασε πανεύκολα ο ομόσταυλός του καθ' οδόν προς το θρίαμβο και μετά, στον τέταρτο γύρο, έχασε και το μπροστινό του για να αποχωρήσει απογοητευμένος.

Αυτή η πτώση ήταν δωράκι για τον Randy de Puniet, ο οποίος τερμάτισε μεν 20 δευτερόλεπτα πίσω από τον Stoner, μα σε μια θέση που δε μας έχει συνηθίσει. Πίσω του, ακόμη πιο εκπληκτικά, ο Marco Melandri, σε μια εκ διαμέτρου αντίθετη πορεία με τον αναβάτη που πήρε τη θέση του φέτος: ο Nicky Hayden ίσα που κατάφερε να βαθμολογηθεί 15ος, τερματίζοντας ένα ολόκληρο λεπτό μετά το νικητή –και 50 δευτερόλεπτα από τον έτερο κόκκινο, Stoner.

Ενδιάμεσες καταστάσεις

Η Γαλλία –παραδοσιακά!– επέστρεψε τα MotoGP στην αβεβαιότητα των περίεργων συνθηκών. Οι εκπλήξεις είχαν αρχίσει από το Σάββατο με την εκπληκτική pole του Pedrosa από το πουθενά με έναν τρελό γύρο σε νεκρό χρόνο. Το πρωί του αγώνα όμως ο καιρός ήταν πολύ υγρός. Μετά τα δίχρονα Βατερλώ πτώσεων, η μεγάλη κατηγορία θα ξεκινούσε με την πίστα πολύ βρεγμένη μεν, στη διαδικασία του στεγνώματος δε. Όλοι μπήκαν με βρόχινα λάστιχα αν και ήταν σαφές πως κάποια στιγμή θα έπρεπε να αλλάξουν.

Ο Lorenzo πήρε την πρωτοπορία στα βρόχινα γυρίζοντας ταχύτερα απ' όλους. Ο Rossi, έχοντας ξεκινήσει τέταρτος, βρέθηκε πολύ γρήγορα πίσω του μα ήταν αδύνατο να τον πλησιάσει, έτσι μόλις στον πέμπτο γύρο έσπευσε να αλλάξει μοτοσυκλέτα με σλικ. Πριν καν καταλάβει σε ποια θέση βρισκόταν, έχασε το μπροστινό του και έπεσε. Σηκώνοντας τη χτυπημένη του μοτοσυκλέτα αναγκάστηκε να επιστρέψει στα πιτς, όπου άλλαξε εκ νέου, αυτή τη φορά με βρόχινο μπροστινό και σλικ πίσω. Μόλις ξαναμπήκε σε ρυθμό ήρθε και μια ποινή ride through για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας στην pitlane και η σεμνή τελετή έλαβε τέλος. Ο Rossi ολοκλήρωσε τον αγώνα του με δύο γύρους διαφορά από τους πρώτους. Το πρώτο του μηδενικό μετά από 21 αγώνες!

Καθώς οι αναβάτες έμπαιναν σε διάφορες χρονικές στιγμές για αλλαγή, ο Lorenzo εξακολουθούσε να γράφει απίστευτους χρόνους και απομακρυνόταν. Η κατάταξη ήταν μονίμως ρευστή, καθώς κανείς δεν ήξερε ποιος είχε μπει για αλλαγή και ποιος όχι, ωστόσο όταν η κατάσταση έφτασε σε μια ισορροπία, ο Lorenzo ήταν μακράν πρώτος και πίσω του βρισκόταν ο… Melandri! Ούτε ο ίδιος δεν το πίστευε, όπως είπε, όταν είδε το σχετικό pitboard. Κι εκεί που όλα φαίνονταν τακτοποιημένα με τον Dovizioso τρίτο, καθώς η πίστα είχε στεγνώσει εντελώς, εμφανίστηκε ένας αφηνιασμένος Pedrosa. Ο Ισπανός δεν ήταν πουθενά στη μουσκεμένη αρχή του αγώνα, άλλαξε λάστιχα μαζί με τον Rossi, είδε από πρώτο χέρι την πτώση του Ιταλού και γενικά κινήθηκε αθόρυβα όσο η πίστα ήταν υγρή. Μόλις στέγνωσε όμως ανέβασε ρυθμό και στους τελευταίους γύρους γυρνούσε πολύ πιο γρήγορα από τον Dovi εξαφανίζοντας μια σεβαστή διαφορά σε λίγους γύρους. Έγραψε τον ταχύτερο γύρο του αγώνα στον προτελευταίο και στον τελευταίο καθάρισε τον ομόσταυλό του για μια αναπάντεχη θέση στο βάθρο.

Μεγάλο θύμα του Le Mans ήταν ο Sete Gibernau, μετά από μια πτώση το Σάββατο κατά την οποία έσπασε ξανά την κλείδα της αμαρτίας του, αυτή για την οποία το 2005 αποχώρησε από την ενεργό δράση μετά το 'πολύνεκρο της Catalunya'. Αυτή τη φορά ο Ισπανός δηλώνει πως θέλει να επιστρέψει στον συγκεκριμένο αγώνα, στις 14 Ιουνίου.

Σερί τέλος

Στο Mugello ο Rossi είχε κερδίσει δέκα φορές, τις τελευταίες επτά συνεχόμενες. Τελευταία φορά που έβρεξε εκεί στον αγώνα ήταν το 2001, εντελώς συμπτωματικά τότε που ο Ιταλός έπεσε με το χίπικα βαμμένο RC211V. Φέτος τα MotoGP στήθηκαν στην εκκίνηση με την πίστα μούσκεμα και βρόχινα λάστιχα, με τις προβλέψεις να δίνουν επα-

Kallio και Canepa σε αντίθετες πορείες: ο πρώτος ξεφουσκώνει, ο δεύτερος πήρε το αποτέλεσμα της ζωής του στο Mugello

Στους πρώτους γύρους αυτή η τριάδα (Stoner 27, Dovi 4, Vermeulen 7) πρωταγωνίστησε

Οι αλλαγές μοτοσυκλετών ανέδειξαν ένα αδύνατο σημείο του Rossi: σε δύο συνεχείς αγώνες υπέπεσε σε λάθη

Marco Melandri, ο άνθρωπος της στιγμής ως τώρα

Lorenzo σε παραλήρημα επί εδάφους Le Mans

Ο Stoner έχει κάθε λόγο να γλεντάει τη νίκη στο Mugello

νάληψη του Le Mans –ήτοι, αλλαγή μοτοσυκλετών στη μέση του αγώνα.
Ο Jorge Lorenzo κατάφερε να πέσει στον πρώτο αναγνωριστικό γύρο –πριν την προθέρμανση!– αλλά πρόλαβε να γυρίσει στο box της ομάδας του και να αλλάξει μοτοσυκλέτα εντός χρόνου. Στην εκκίνηση ο Pedrosa εκσφενδονίστηκε από όγδοος πρώτος, με τους Stoner και Vermeulen από κοντά, αλλά και τους Dovizioso, Rossi και Melandri σε κοντινή απόσταση. Στην υγρή πίστα οι παραδόσεις τηρήθηκαν: ο Pedrosa οπισθοχώρησε, ο Rossi ανέβαινε διαρκώς. Η κορυφή άλλαξε χέρια πολλάκις. Stoner, Dovizioso, Rossi και Melandri κράτησαν από λίγο την πρωτοπορία, ώσπου στον ένατο γύρο ο Dovi μπήκε για να αλλάξει σε σλικ. Ένα γύρο αργότερα άλλαξαν όλοι οι πρωτοπόροι και έμεναν 15 γύροι με την πίστα να έχει μια ξεκάθαρη στεγνή γραμμή. Εκεί φάνηκαν πολλά στοιχεία από τη στρατηγική της κάθε ομάδας. Αρχικά ήταν ο Dovizioso που βγήκε κερδισμένος, καθώς είχε προλάβει να ζεστάνει τα λάστιχά του και πέρασε τους πάντες για να βγει μπροστά. Ακολούθησαν οι Stoner, Melandri, Capirossi, Dovizioso, Lorenzo και Rossi. Ο Marco Melandri έκανε πάλι μια εντυπωσιακή προσπάθεια να πιάσει κορυφή και σύντομα ένα τρενάκι με τους Capirossi και Stoner έδειχναν να φτιάχνουν ένα σταθερό βάθρο αλλάζοντας μεταξύ τους θέσεις. Από πίσω τα δύο εργοστασιακά Yamaha ακολουθούσαν κατά πόδας και προς το τέλος του αγώνα ο Stoner, αφού καθάρισε τον Capirossi που οδήγησε για λίγο τον αγώνα, είχε φτιάξει μια μικρή διαφορά της τάξης του 1.5 δευτερολέπτου από τους δύο αναβάτες της FIAT Yamaha. Ο Capirossi οπισθοχώρησε, ομοίως και οι Melandri και Dovizioso, με τον τελευταίο να κάνει μια απέλπιδα προσπάθεια να κλέψει το βάθρο από τον Rossi άνευ επιτυχίας.
Ο Casey Stoner σταμάτησε το σερί του Mugello και τουλάχιστον αποζημίωσε τους Ιταλούς –που πάγωσαν με τον Αυστραλιανό ύμνο στο 'σπίτι του Rossi'– με τη νίκη της Ducati. Ο δε Valentino Rossi, μπορεί να βρέθηκε αρκετά δύσκολα στο βάθρο εκεί που έδειχνε πως άνετα θα τερμάτιζε και πέμπτος, αλλά επί της ουσίας έχασε κατά κράτος από τους δύο βασικούς του διώκτες στην κατάταξη, τους Stoner και Lorenzo.
Ο Dani Pedrosa είχε ένα περίεργο ατύχημα το Σάββατο, όπου κατάφερε να σώσει ένα high side, μα κατά την προσγείωσή του στη μοτοσυκλέτα τραυμάτισε σοβαρά έναν μηριαίο μυ. Στον 13ο γύρο έπεσε θύμα ενός ακόμη high side που αυτή τη φορά δεν έσωσε και απομακρύνθηκε με φορείο από την πίστα κρατώντας τον τραυματισμένο του δεξί μηρό.
Οι πρώιμοι πρωταγωνιστές Vermeulen και Melandri μόλις στέγνωσε η πίστα υποχώρησαν στις θέσεις 10 και 11 αντιστοίχως, αμφότεροι ωστόσο τερμάτισαν μπροστά από τον Nicky Hayden, τον τελευταίο εργοστασιακό αναβάτη στη σειρά τερματισμού για μια ακόμη φορά...

Ο Colin Edwards στο Mugello πήρε αυτό που ήθελε: να περάσει τον Toseland έστω και την τελευταία στιγμή

Μια μάχη που ο Hayden (69) έχασε, τόσο απ΄ τον Melandri (33) όσο και τον Vermeulen (7)

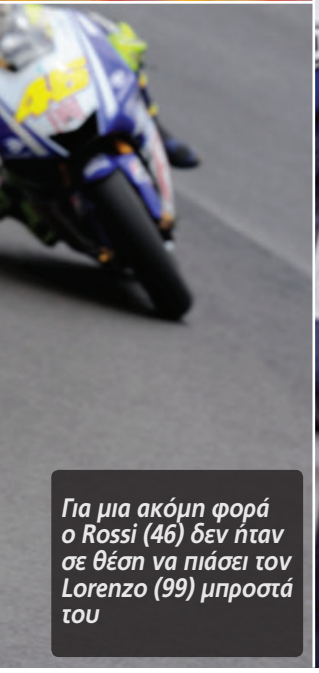
>> 250GP

Loca is back!

Η απουσία του πρωταθλητή Marco Simoncelli από τους δύο πρώτους αγώνες τελείωσε στη Jerez, με τον Ιταλό να επιστρέφει δυναμικά στο κυνήγι του πρωταθλήματος.

Όπως εξέπληξε το σύμπαν στη Jerez και μας γοήτευσε στο Le Mans, ο Dani Pedrosa επέστρεψε στις ατυχίες στο Mugello

Μαντέψτε ποιος είναι ο λιγότερο χαρούμενος στη φωτογραφία αυτή...



Για μια ακόμη φορά ο Rossi (46) δεν ήταν σε θέση να πιάσει τον Lorenzo (99) μπροστά του

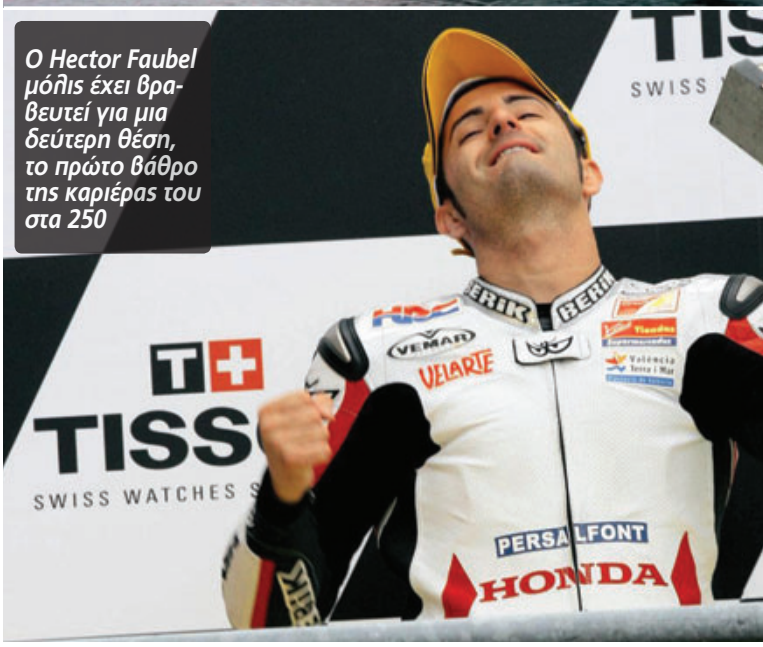
Αλλά ο μεγάλος πρωταγωνιστής της Ισπανίας δεν ήταν αυτός –ούτε το άλλο λογικό φαβορί, Alvaro Bautista. Ο Hiroshi Aoyama της Team Scot, με το αδύναμο και κάθε άλλο παρά φαβορί Honda του κατάφερε να πάρει τη νίκη μετά από έναν εντυπωσιακό αγώνα, κατά τον οποίο τέσσερις αναβάτες μάχονταν στο μεγαλύτερο μέρος του για τη νίκη. Ο Ιάπωνας κατάφερε να κρατήσει πίσω του τον Bautista, ο οποίος λυσσαλέα ήθελε να τον περάσει. Ο Simoncelli έδειχνε πως θα έπαιζε για τη νίκη, αλλά στο τέλος οι δυνάμεις του τον πρόδωσαν καθώς ακόμη δεν είχε αναρρώσει 100% από τον τραυματισμό του και περιορίστηκε στην τρίτη θέση, μόλις έξι εκατοστά του δευτερολέπτου μπροστά από τον 'τοπικό' Hector Barbera.

Πηγαίνοντας στη Γαλλία ήταν οι καιρικές συνθήκες που έπαιξαν σημαντικό ρόλο. Για μια ακόμη φορά σε βρεγμένη πίστα ο Alvaro Bautista δεν κατάφερε να μείνει στη μάχη της κορυφής, τερματίζοντας τέταρτος κι αλάργα. Ο Marco Simoncelli πήρε την πρώτη του νίκη για το 2009, μιμούμενος τα περσινά του κατορθώματα –όταν ξεκίνησε τη χρονιά με δύο πτώσεις για να πάρει μετά φόρα προς τον τίτλο. Δεύτερος ήταν ο πανευτυχής Hector Faubel στο παρθενικό του βάθρο στα 250, τερματίζοντας 18 ολόκληρα δευτερόλεπτα πίσω από τον SuperSic. Στο τελευταίο σκαλί, δε, η έκπληξη ήταν ακόμη μεγαλύτερη: ο Roberto Locatelli ξαναβρέθηκε στο βάθρο μετά το 2006 και το τρομερό του ατύχημα το 2007. Πρόκειται για ένα ιστορικό αποτέλεσμα για τη Gilera, η οποία είχε να δει δύο μοτοσυκλέτες της ταυτόχρονα στο βάθρο από το 1957!

Στο Mugello τα 125 έτρεξαν σε στεγνή πίστα, όμως τα 250 δεν είχαν την ίδια τύχη καθώς ο αγώνας τους έγινε υπό δυνατή βροχή. Ο αναβάτης που ξεχώρισε σε αυτές τις συνθήκες ήταν ο τοπικός ήρωας Mattia Pasini, με μια εξαιρετικά δυνατή μονομαχία μεταξύ των Bautista και Simoncelli να κλέβει τα φώτα της δημοσιότητας. Συγκεκριμένα, οι δύο αναβάτες μάχονταν σώμα με σώμα, η τελική επίθεση του Ιταλού έγινε δέκα γύρους πριν τον τερματισμό με μια εξαιρετικά αισιόδοξη μανούβρα-χώσιμο η οποία είχε ως αποτέλεσμα οι δύο αναβάτες να έρθουν σε επαφή με πολλά χιλιόμετρα και να βγουν παρές εκτός πίστας. Αμφότεροι ξαναμπήκαν στον αγώνα για να τερματίσει τελικά ο Simoncelli δεύτερος και ο Bautista τρίτος, αφού ο Pasini εκμεταλλεύτηκε την εντουράδα των δύο πρωταγωνιστών. Λίγο αργότερα οι αγωνοδίκες εξέδωσαν ανακοίνωση σύμφωνα με την οποία ο Ιταλός κρίθηκε ένοχος για επικίνδυνη οδήγηση και τιμωρήθηκε με πρόστιμο $5,000 και παρατήρηση.

Η νίκη του Hiroshi Aoyama στη Jerez ήταν το πιο ανέλπιστο δώρο που θα μπορούσε να περιμένει η Honda σε μια κατηγορία που έχει εγκαταλείψει

Νίκη για τον Pasini στην πατρίδα του, μπροστά από τους δύο διεκδικητές του τίτλου



Ο Hector Faubel μόλις έχει βραβευτεί για μια δεύτερη θέση, το πρώτο βάθρο της καριέρας του στα 250

>> 125GP

Αγγλική αντεπίθεση

Κάμποσοι Ισπανοί στην εκκίνηση των 125 προσέφεραν στο κοινό του Jerez την ελπίδα για ανάκρουση του εθνικούς τους ύμνου εντός έδρας, όμως ήταν ένας Βρετανός πιτσιρικάς, ο Bradley Smith που κατάφερε να πάρει εκεί την παρθενική του νίκη μετά από 50 συνολικά αγώνες στην κατηγορία. Ο 18χρονος έφυγε πρώτος, έστριψε πρώτος και εξαφανίστηκε στον ορίζοντα κυριαρχώντας απόλυτα. Πίσω του άφησε μια έντονη μάχη δύο Ισπανών, των Sergio Gadea και Marc Marquez η οποία κατέληξε με νι-

Στο Le Mans η Gilera έγραψε ιστορία. Ο Roberto Locatelli (δεξιά) είναι πάλι εδώ!

Σε τέτοιες συνθήκες οι δύο μονομάχοι επιστρέφουν στην άσφαλτο μετά από μια ακούσια εντουράδα στο Mugello

κητή των πρώτο (και εμπειρότερο εκ των δύο). Αν μη τι άλλο το βάθρο της Jerez είχε δύο Ισπανούς και τον πρώτο να τρέχει για Ισπανική ομάδα.

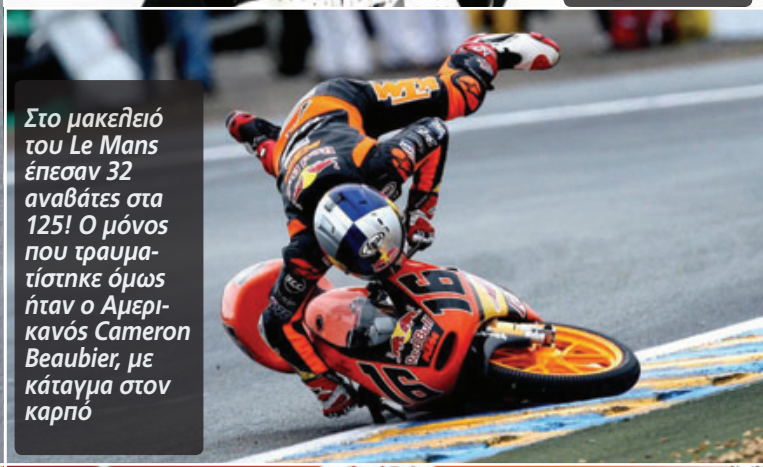
Οι περίεργες υγρές συνθήκες του Le Mans άφησαν το στίγμα τους στα 125: σημειώθηκε ρεκόρ πτώσεων για την κατηγορία με 32 σε όλο το τριήμερο! Στη διάρκεια του αγώνα ο Julian Simon οδήγησε προσεκτικά κατά το μακελειό πτώσεων των πρώτων γύρων και ξεπερνώντας αυτό το διάστημα πήρε τη νίκη με μεγάλη χρονική άνεση 27 δευτερολέπτων. Πίσω του τερμάτισε ο μόλις 15 ετών Γερμανός Jonas Folger –που παραλίγο να ανέβει και στο βάθρο της Jerez μα έπεσε στον προτελευταίο γύρο– και τρίτος ο Sergio Gadea.

Φτάνοντας στο Mugello ο Simon κρατούσε την κεφαλή της κατάταξης, αλλά εκεί μίλησε με τη δεύτερη νίκη του ο Bradley Smith. Ο αγώνας έγινε σε στεγνή πίστα, παρά την πρωινή βροχή. Στο δεύτερο μισό του αγώνα οι Smith, Nicolas Terol και Julian Simon ξέφυγαν από τους υπόλοιπους και έδωσαν μεταξύ τους μια θεαματική μάχη για την κατάταξη του αγώνα. Εκεί ο Άγγλος κέρδισε για μόλις δύο δέκατα από τον Terol, αφήνοντας τρίτο τον Simon. Με το αποτέλεσμα αυτό, ο Bradley Smith πέρασε πρώτος στην κατάταξη της κατηγορίας.

Julian Simon, πλέον από τους έμπειρους των 125 και διεκδικητής του τίτλου

Jonas Folger, Γερμανός, ετών 15. Διεκδίκησε βάθρο στην Ισπανία και το έχασε πέφτοντας στον προτελευταίο γύρο, το κατάφερε στη Γαλλία

Ο Bradley Smith (38) με δύο νίκες έχει σκαρφαλώσει στην κορυφή της κατηγορίας του



Στο μακελειό του Le Mans έπεσαν 32 αναβάτες στα 125! Ο μόνος που τραυματίστηκε όμως ήταν ο Αμερικανός Cameron Beaubier, με κάταγμα στον καρπό

Από αριστερά: Nicolas Terol, Bradley Smith, Julian Simon στο βάθρο του Mugello. Άραγε επιτρέπεται να πιει σαμπάνια κανείς τους;

Ο Ισπανός Marc Marquez στη δεύτερη χρονιά του στα 125 έχει πιάσει την έκτη θέση της κατάταξης με βάθρο στη Jerez

www.tecnomoto.gr

e-shop

ενα ΚΛΙΚ απόσταση

Το νέο e-shop με τις καλύτερες τιμές στην Ευρώπη

DNA AKRAPOVIČ HYPERPRO Dynojet TECMATE POGGIPOLINI

Δωρεάν παράδοση σε όλη την Ελλάδα

Mugello
http://www.mugellocircuit.it/

Έτος κατασκευής: 1974
Μήκος: 5,245m
Στροφές: 16
Δεξιές: 9
Αριστερές: 7

MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 20ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:01
Απόσταση αγώνα: 23 γύροι / 120.635 km
Ρεκόρ πίστας: Casey Stoner (2008)
1'50.003 171.649 km/h
Pole position: Jorge Lorenzo
1'48.987 173.250 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Valentino Rossi (21ος γύρος)
1'51.186 169.823 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 15ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 16ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:17
Απόσταση αγώνα: 21 γύροι / 110.145 km
Ρεκόρ πίστας: Alvaro Bautista (2008)
1'53.669 166.113 km/h
Pole position: Alvaro Bautista
1'52.804 167.387 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Marco Simoncelli (20ος γύρος)
2'05.830 150.059 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 19ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:02
Απόσταση αγώνα: 20 γύροι / 104.9 km
Ρεκόρ πίστας: Bradley Smith (νέο)
1'58.134 159.835 km/h
Pole position: Bradley Smith
1'58.134 159.835 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Julian Simon (8ος γύρος)
1'58.744 159.247 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	27	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	158.389	
2	99	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	158.331	+1.001
3	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	158.269	+2.076
4	4	Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda Team	Honda	158.266	+2.129
5	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	158.200	+3.274
6	5	Colin Edwards	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	156.989	+24.451
7	52	James Toseland	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	156.922	+24.621
8	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	156.898	+26.046
9	88	Niccolo Canepa	ITA	Pramac Racing Ducati	156.572	+31.815	
10	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	156.403	+34.814
11	33	Marco Melandri	ITA	Hayate Racing Team	Kawasaki	156.387	+35.090
12	69	Nicky Hayden	USA	Ducati Marlboro Team	Ducati	156.160	+39.122
13	36	Mika Kallio	FIN	Pramac Racing	Ducati	155.415	+52.462
14	24	Toni Elias	SPA	San Carlo Honda Gresini	Honda	155.414	+52.478
15	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	150.292	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	3	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	149.508	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	72	Yuki Takahashi	JPN	Scot Racing Team MotoGP	Honda	147.726	13 γύροι

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Stoner C.	25	13	16	11	25													**90**
2	Lorenzo J.	16	25	-	25	20													**86**
3	Rossi V.	20	20	25	-	16													**81**
4	Pedrosa D.	5	16	20	16	-													**57**
5	Dovizioso A.	11	11	8	13	13													**56**
6	Melandri M.	2	10	11	20	5													**48**
7	Edwards C.	13	4	9	9	10													**45**
8	Capirossi L.	-	9	10	8	11													**38**
9	Vermeulen C.	9	6	6	10	6													**37**
10	De Puniet R.	6	5	13	2	8													**34**
11	Toseland J.	-	7	3	7	9													**26**
12	Elias T.	7	1	7	6	2													**23**
13	De Angelis A.	10	3	2	5	1													**21**
14	Kallio M.	8	8	-	-	3													**19**
15	Hayden N.	4	-	1	4	4													**13**
16	Canepa N.	-	2	-	1	7													**10**
17	Gibernau S.	3	-	5	-	-													**8**
18	Takahashi Y.	1	-	4	3	-													**8**

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	20	25	25	25	20													**115**
2	Ducati	25	13	16	11	25													**90**
3	Honda	11	16	20	16	13													**76**
4	Suzuki	9	9	10	10	11													**49**
5	Kawasaki	2	10	11	20	5													**48**

Ομάδες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	36	45	25	25	36													**167**
2	Repsol Honda	16	27	28	29	13													**113**
3	Ducati Marlboro	29	13	17	15	29													**103**
4	Rizla Suzuki	9	15	16	18	17													**75**
5	Monster Tech3 Yamaha	13	11	12	16	19													**71**
6	Hayate Racing Team	2	10	11	20	5													**48**
7	San Carlo Honda Gresini	17	4	9	11	3													**44**
8	LCR Honda	6	5	13	2	8													**34**
9	Pramac Racing	8	10	-	1	10													**29**
10	Grupo Fransisco Hernando	3	-	5	-	-													**8**
11	Scot Racing Team MOT	1	-	4	3	-													**8**

58
MIDAC
Metis
EGU1
GILERA
Agip
DELORTI
agu

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	75	Mattia Pasini	ITA	Team Toth Aprilia	Aprilia	144.801	
2	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	144.794	+0.117
3	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	144.732	+1.293
4	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	143.514	+24.557
5	40	Hector Barbera	SPA	Pepe World Team	Aprilia	143.386	+27.014
6	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Scot Racing Team 250cc	Honda	143.230	+30.037
7	6	Alex Debon	SPA	Aeropuerto-Castello-Blusens	Aprilia	143.163	+31.325
8	55	Hector Faubel	SPA	Valencia CF - Honda SAG	Honda	142.964	+35.178
9	35	Raffaele De Rosa	ITA	Scot Racing Team 250cc	Honda	142.467	+44.856
10	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	142.384	+46.483
11	25	Alex Baldolini	ITA	WTRSan Marino Team	Aprilia	142.229	+49.521
12	63	Mike Di Meglio	FRA	Mapfre Aspar Team 250cc	Aprilia	141.669	+1'00.539
13	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	140.504	+1'23.730
14	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	140.415	+1'25.519
15	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	140.173	+1'30.397
16	11	Balazs Nemeth	HUN	Balatonring Team	Aprilia	133.569	+1 γύρος
17	7	Axel Pons	SPA	Pepe World Team	Aprilia	133.565	+1 γύρος
18	8	Bastien Chesaux	SWI	Racing Team Germany	Honda	133.554	+1 γύρος
19	53	Valentin Debise	FRA	CIP Moto – GP250	Honda	132.390	+1 γύρος
20	37	Daniel Arcas	SPA	Milar – Juegos Lucky	Aprilia	121.411	+3 γύροι
Δεν τερμάτισε	48	Shoya Tomizawa	JPN	CIP Moto - GP250	Honda	136.746	15 γύροι
	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	138.403	16 γύροι
	56	Vladimir Leonov	RUS	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	131.688	17 γύροι
Δε συμπλήρωσε γύρο	16	Jules Cluzel	FRA	Matteoni Racing	Aprilia		

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25	25	20	13	25													**108**
2	Honda	13	20	25	20	10													**88**
3	Gilera	7	-	16	25	20													**68**
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	20	13	16													**83**
2	Aoyama H.	13	20	25	8	10													**76**
3	Simoncelli M.	-	-	16	25	20													**61**
4	Barbera H.	25	5	13	5	11													**59**
5	Pasini M.	-	16	10	-	25													**51**
6	Luthi T.	10	8	11	-	13													**42**
7	De Rosa R.	11	4	6	10	7													**38**
8	Locatelli R.	7	-	7	16	6													**36**
9	Faubel H.	5	-	2	20	8													**35**
10	Cluzel J.	20	-	8	-	-													**28**
11	Talmacsi G.	6	13	9	-	-													**28**
12	Di Meglio M.	16	-	5	-	4													**25**
13	Pesek L.	3	9	3	9	-													**24**
14	Debon A.	2	11	-	-	9													**22**
15	Wilairot R.	8	-	1	11	2													**22**
16	Abraham K.	-	7	-	4	3													**14**
17	Tomizawa S.	4	6	4	-	-													**14**
18	Toth I.	-	3	-	7	1													**11**
19	Aoyama S.	-	10	-	-	-													**10**
20	Leonov V.	-	1	-	6	-													**7**
21	Baldolini A.	1	-	-	-	5													**6**
22	Debise V.	-	-	-	3	-													**3**
23	Markham T.	-	-	-	2	-													**2**
24	Watanabe K.	-	2	-	-	-													**2**

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	38	Bradley Smith	GBR	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	156.728	
2	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	156.714	+0.216
3	60	Julian Simon	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	156.266	+7.114
4	44	Pol Espargaro	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	155.962	+11.829
5	93	Marc Marquez	SPA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	155.931	+12.315
6	14	Johann Zarco	FRA	WTR San Marino Team	Aprilia	155.783	+14.605
7	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia	Aprilia	155.738	+15.305
8	17	Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	155.293	+22.255
9	32	Lorenzo Savadori	ITA	Fontana Racing	Aprilia	155.285	+22.392
10	11	Sandro Cortese	GER	Ajo Interwetten	Derbi	154.849	+29.239
11	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	154.398	+36.359
12	8	Lorenzo Zanetti	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	154.392	+36.444
13	35	Randy Krummenache	SWI	Degraaf Grand Prix	Aprilia	154.388	+36.507
14	94	Jonas Folger	GER	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	154.384	+36.581
15	73	Takaaki Nakagami	JPN	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	154.380	+36.636
16	12	Esteve Rabat	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	154.368	+36.834
17	61	Luigi Morciano	ITA	Junior GP Racing Dream	Aprilia	153.550	+49.870
18	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones Team	Aprilia	153.515	+50.419
19	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Interwetten	Derbi	152.555	+1'05.900
20	51	Riccardo Moretti	ITA	Elligi Racing	Aprilia	152.548	+1'06.019
21	64	Davide Stirpe	ITA	CRP Racing	Honda	151.678	+1'20.225
22	69	Lukas Sembera	CZE	Matteoni Racing	Aprilia	151.573	+1'21.946
23	53	Jasper Iwema	NED	Racing Team Germany	Honda	150.298	+1'43.074
24	63	Gennaro Sabatino	ITA	Junior GP Racing Dream	Aprilia	148.432	+1 γύρος
25	10	Luca Vitali	ITA	CBC Corse	Aprilia	147.926	+1 γύρος
26	62	Alessandro Tonucci	ITA	Junior GP Racing Dream	Aprilia	147.907	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	87	Luca Marconi	ITA	CBC Corse	Aprilia	148.378	8 γύροι
Δεν τερμάτισε	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	154.822	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	29	Andrea Iannone	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	153.542	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Joan Olive	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	152.426	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	7	Efren Vazquez	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	152.406	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	Loncin Racing	Loncin	142.471	18 γύροι
Δεν τερμάτισε	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	136.291	19 γύροι

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	12.5	25	25	25	25													**112.5**
2	Derbi	8	16	11	10	13													**58**
3	KTM	-	11	16	-	11													**38**
4	Loncin	-	4	-	-	-													**4**
5	Honda	-	-	-	3	-													**4**

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Smith B.	5.5	6	25	13	25													**74.5**
2	Simon J.	10	20	-	25	16													**71**
3	Iannone A.	12.5	25	-	9	-													**46.5**
4	Espargaro P.	6.5	16	9	-	13													**44.5**
5	Gadea S.	2	-	20	16	5													**43**
6	Marquez M.	-	11	16	-	11													**38**
7	Cortese S.	8	10	10	4	6													**38**
8	Terol N.	4.5	-	6	7	20													**37.5**
9	Folger J.	5	8	-	20	2													**35**
10	Aegerter D.	2.5	7	7	10	-													**26.5**
11	Bradl S.	4	13	-	-	8													**25**
12	Redding S.	1.5	-	13	-	9													**23.5**
13	Vasquez E.	-	-	11	8	-													**19**
14	Webb D.	3.5	5	8	-	-													**16.5**
15	Rabat E.	3	3	4	5	-													**15**
16	Olive J.	-	9	5	-	-													**14**
17	Zarco J.	0.5	-	3	-	10													**13.5**
18	Nakagami T.	-	-	-	11	1													**12**
19	Zanetti L.	-	2	-	6	4													**12**
20	Savadori L.	-	-	-	-	7													**7**
21	Koyama T.	-	4	-	-	-													**4**
22	Krummenacher R.	-	-	-	1	3													**4**
23	Corsi S.	1	1	2	-	-													**4**
24	Iwema J.	-	-	-	3	-													**3**
25	Di Carlo G.	-	-	-	2	-													**2**
26	Beaubier C.	-	-	1	-	-													**1**

ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ MOTOGP

Μικρές διορθωτικές κινήσεις σε απάντηση των παρατηρήσεων από τους αναβάτες για τα προβλήματα που συναντούν με τα λάστιχα. Όχι, ούτε περισσότερα θα έχουν, ούτε intermediate…

Η μικρή επέμβαση της FIM στους κανονισμούς αφορά στην κατανομή των οκτώ μπροστινών ελαστικών για τους αναβάτες. Ως τώρα ήταν υποχρεωμένοι να επιλέξουν δύο γόμες και να τις ισοκατανείμουν, τέσσερις από τον ένα τύπο και τέσσερις από τον άλλο. Τώρα, από τις 24 Ιουνίου, θα μπορούν να ζητούν τρία από τον ένα και πέντε από τον άλλο. Γιατί αυτό είναι σημαντικό; Διότι η μέχρι τώρα εμπειρία έδειξε πως σε κάποιους αγώνες η μία γόμα ήταν εντελώς άχρηστη, με αποτέλεσμα οι αναβάτες να έχουν μόλις τέσσερα μπροστινά για ολόκληρο τριήμερο αγώνα, ποσό μικρό ακόμη και με τις περικομμένες δοκιμές.

Η παραγγελία των ελαστικών, ωστόσο, θα πρέπει να γίνεται το πολύ δύο ώρες από τον τερματισμό του προηγούμενου αγώνα (!), ενώ μετά η παραγγελία θα έχει "κλειδωθεί" χωρίς δυνατότητα αλλαγής της. Οπότε και πάλι οι ομάδες θα πρέπει να βασίζονται πολύ στη μαντική όσον αφορά τις καιρικές συνθήκες του επόμενου αγώνα (ειδικά όταν αυτός είναι 15 μέρες μακριά…).

Προφανώς η αιτία της αδυναμίας αλλαγής επιλογής έγκειται στην τακτική της Bridgestone να φέρνει τα λάστιχα από την Ιαπωνία με καράβι (για λόγους οικονομίας), με αποτέλεσμα οι διαδικασίες να παίρνουν πολύ χρόνο.

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

EDWARDS ΣΤΗ ΣΕΛΑ ΕΝΟΣ APRILIA RSV4;

Βλέπει ομίχλη στο βάθος ο Αμερικανός και κρατά ανοικτές όλες τις πόρτες…

Αναγνωρίζει πως είναι πολύ πιθανό να του προταθεί μια τράμπα με τον Ben Spies στην εργοστασιακή ομάδα του WSBK, ενώ παράλληλα ισχυρίζεται πως η πρώτη του προτεραιότητα θα είναι να μείνει στα MotoGP και την Tech 3 όπου περνά καλά. Όμως έχει δύο προβλήματα: αφενός βλέπει πως τα GP μετατρέπονται σε μια ρομποτική διαδικασία και του λείπει η εξελικτική δουλειά στην μοτοσυκλέτα, αφετέρου αντιλαμβάνεται πως όλη αυτή η συζήτηση περί ανώτατου ορίου στο κασέ των αναβατών (salary cap) ενδεχομένως να κάνει μια γερή προσφορά από WSBK μεριά να φαντάζει άκρως υπολογίσιμη.

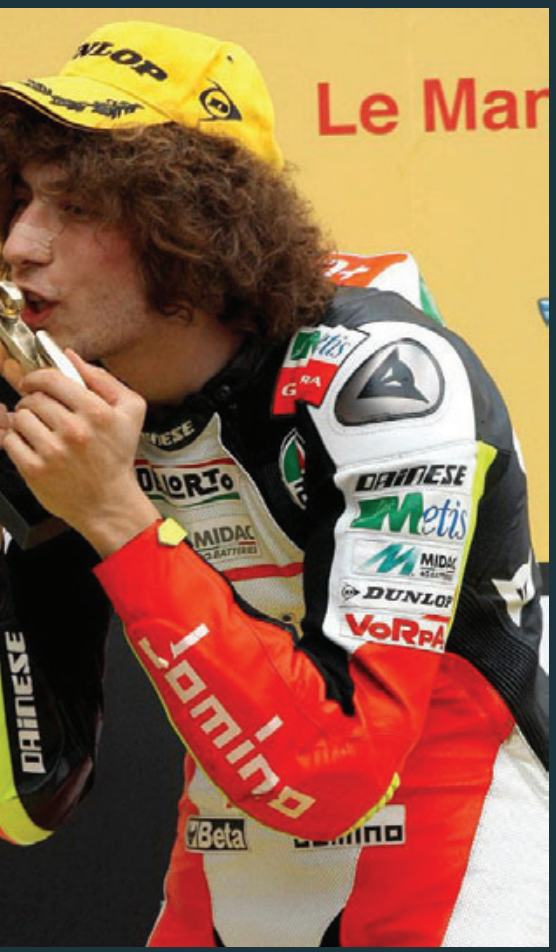
Ξεκαθαρίζει, δε, πως αν πάει WSBK θα το κάνει για χτυπήσει τίτλο –κάτι που δε μπορεί να κάνει στα MotoGP και σίγουρα είναι ένα καλό κίνητρο.

Ως τώρα φαίνεται πως μάλλον ο Τεξανός τρέχει την τελευταία του χρονιά στα MotoGP, ειδικά από τη στιγμή που οι rookies μπορούν να μπουν μόνο σε δορυφορική ομάδα, γεγονός που κάνει η σέλα του ακόμη πιο πολύτιμη. Μετά, η τράμπα με τον Spies του έχει ήδη προταθεί μια φορά εις μάτην, κάτι που θα μπορούσε να έχει ψυχράνει λίγο τη σχέση του με το εργοστάσιο.

Φυσικά, όλα μπορούν να ανατραπούν με μια καλή σειρά αποτελεσμάτων του Edwards στη φετινή χρονιά. Μην ξεχνάμε πως ο Colin δεν έχει πάρει ποτέ νίκη στα MotoGP και δε θα ήθελε να φύγει χωρίς τουλάχιστον μία…

ΟΛΟΙ ΘΕΛΟΥΝ SUPERSIC!

Από τότε που ο Marco Simoncelli εκδήλωσε την επιθυμία του από το 2010 να ανέβει στα MotoGP, όλοι τον θέλουν. Ποιος θα τον πάρει;



Αυτός δεν έχει πρόβλημα, όπως ο Bautista. Έχει ήδη τσιμπήσει τον τίτλο του στα 250 και απλά περιμένει την κατάλληλη ευκαιρία να μεταπηδήσει στη μεγάλη κατηγορία. Από ενδιαφέρον άλλωστε υπάρχει άφθονο. Πάμε με τη σειρά.

Είναι προσωπικός φίλος του Valentino Rossi και θεωρείται βέβαιο πως ο πολυπρωταθλητής των MotoGP λέει τον καλό του λόγο στη Yamaha. Είναι δεδομένο το ενδιαφέρον της Tech 3 (υπάρχει και ο κανόνας των rookies άλλωστε), η οποία και καλή μοτοσυκλέτα έχει και δεν αποκλείεται να έχει δύο σέλες άδειες για του χρόνου.

Ο Fausto Gresini είναι ένας εξίσου δυνατός μνηστήρας. Είναι Ιταλός και έχει την καλύτερη συμφωνία με το HRC από όλες τις δορυφορικές ομάδες της Honda. Θα τον ήθελε πολύ και σίγουρα θα προσπαθήσει πολύ να τον τραβήξει με το μέρος του.

Υπάρχει όμως και το υπαρκτό ενδιαφέρον της Aprilia να τον στείλει στο WSBK καβάλα σε ένα RSV4. Αν και ο ίδιος προτιμά τα GP, ήδη δέχεται μεγάλη πίεση από την Aprilia, η οποία σκοπεύει να προσθέσει άλλες δύο μοτοσυκλέτες της στο grid του WSBK του χρόνου, ως αντιστάθμισμα στην κατάργηση των δίχρονων 250 στα GP.

Τέλος, ένα ακόμη σενάριο θέλει τον Ιταλό να μένει άλλον ένα χρόνο στα GP250, ή πιο σωστά Moto2 από του χρόνου, ώστε να διεκδικήσει τον τίτλο του πρώτου πρωταθλητή της νέας κατηγορίας. Μικρός είναι, έχει χρόνο. Εδώ προσθέτουμε και ολίγη από διαπλοκή: εσχάτως η Tech 3 έχει εκδηλώσει επίσημο ενδιαφέρον για τη Moto2, οπότε εύκολα θα μπορούσε να "δέσει" τον Simoncelli (με τη βοήθεια του Rossi) για μια χρονιά στα 600cc και κλεισμένη θέση για τα MotoGP ένα χρόνο αργότερα. Δεν ακούγεται καθόλου απίθανο.

WORLD SUPERBIKES

Μετά από έξι αγώνες ο Nori Haga έχει ανοίξει τη διαφορά του από το δεύτερο, ο οποίος πλέον δεν είναι ο Ben Spies, μα ο Michel Fabrizio! Και, την ώρα που ετοιμάζουμε αυτό το τεύχος, ο έβδομος αγώνας θα ολοκληρώνεται στις Η.Π.Α. με φαβορί τον 'τοπικό' Spies.

Είναι πλέον σαφές πως ο Spies είναι ο ταχύτερος αναβάτης του WSBK. Έχει έξι στις έξι pole position και όποτε είναι μέσα στον αγώνα μάχεται για την κορυφή. Το πρόβλημα του Αμερικανού είναι πως δεν βρίσκεται πάντα μέσα στον αγώνα. Ο 'rookie' της Yamaha έχει καταφέρει στους έξι αυτούς αγώνες να πάθει τις γκαντεμιές μιας ολόκληρης καριέρας: έχει πέσει με τρελό high side πατώντας το χώμα στην έξοδο της στροφής με το πίσω λάστιχο, έχει σπάσει τον λεβιέ ταχυτήτων του, έχει μείνει από βενζίνη –και όλα αυτά ενώ συνήθως προηγείται!

Από την άλλη, ο Haga αν δεν κερδίσει θα βγει δεύτερος. Εξαιρείται μόνο το δεύτερο σκέλος της Monza όπου συγκρούστηκε με ένα πουλί και μάζεψε το πρώτο του DNF. Χάρη στη βαθμολογική αστάθεια των υπολοίπων, όμως, έχει βρεθεί 85 βαθμούς μακριά από τον δεύτερο. Ο οποίος εσχάτως είναι ο Michel Fabrizio. Ο Ιταλός είναι πολύ σταθερός στους τελευταίους δύο αγώνες και αν συνεχίσει έτσι μπορεί μέχρι και να απειλήσει τον Ιάπωνα. Άλλωστε έχουν την ίδια μοτοσυκλέτα.

Αξιοσημείωτη είναι η παρουσία κάμποσων νεοφερμένων αναβατών από το Αγγλικό BSB. Οι κ.κ. Leon Haslam, Jonathan Rea και Tom Sykes γεμίζουν την πρώτη δεκάδα της κατάταξης, σημειώνουν σταθερά καλά αποτελέσματα και αφήνουν πίσω τους αναβάτες με μεγάλη εμπειρία από GP και βαρύτερα ονόματα. Σίγουρα τους έχει βοηθήσει το γεγονός πως αρκετά βαριά ονόματα δηλώνουν τραυματίες: Corser, Hopkins, Neukirchner, Nakano, Laconi. Άντε να επιστρέψουν όλοι, να μπει περισσότερος κόσμος στη μάχη της νίκης.

Κλείνουμε με τον αξιότιμο κύριο Max Biaggi, ο οποίος δικαιώνει απόλυτα την Aprilia για την εμπιστοσύνη που του έδειξαν, έχει ανεβάσει το RSV4 δύο φορές στο χαμηλό σκαλί του βάθρου και κρατά την έκτη θέση της βαθμολογίας. Συγκριτικά με τη BMW, της οποίας οι αναβάτες συνήθως τερματίζουν στα όρια της 12άδας, πάει πολύ-πολύ καλύτερα, όπως συμβαίνει και με τον ομόσταυλό του, Shinya Nakano.

WSBK ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

	Αναβάτης	Ομάδα	Βαθμοί
1	Noriyuki Haga	Ducati Xerox Team	250
2	Michel Fabrizio	Ducati Xerox Team	165
3	Ben Spies	Yamaha WSB	162
4	Leon Haslam	Stiggy Racing Honda	116
5	Jonathan Rea	HANNspree Ten Kate Honda	106
6	Max Biaggi	Aprilia Racing	103
7	Tom Sykes	Yamaha WSB	103
8	Regis Laconi	DFX Corse Ducati	77
9	Max Neukirchner	Suzuki Alstare BRUX	75
10	Carlos Checa	HANNspree Ten Kate Honda	73

Η SUZUKI ΕΞΑΙΡΕΙΤΑΙ!

Η Suzuki εξασφάλισε την εξαίρεσή της από τον κανονισμό που επιβάλλει στους rookies να ξεκινούν από δορυφορική ομάδα. Αιτία, φυσικά, η μη ύπαρξη δεύτερης ομάδας για τη Suzuki…

Μ' αυτά και μ' αυτά, λοιπόν, η Suzuki έχει ξεκινήσει συζητήσεις με τον Alvaro Bautista για ενδεχόμενη μεταγραφή του από του χρόνου στα MotoGP. Αυτό βέβαια έχει μερικά προβλήματα: ο Loris Capirossi έχει ήδη υπογράψει για άλλον ένα χρόνο με τη Suzuki, γεγονός που σίγουρα θα πρέπει να προβληματίζει τον Chris Vermeulen. Θεωρείται πολύ δύσκολο να μπορέσει σε αυτό το οικονομικό περιβάλλον η ομάδα να κατεβάσει μια τρίτη μοτοσυκλέτα, ενώ τα όποια σενάρια για δορυφορική ομάδα έχουν μετατεθεί για τις καλένδες –και πάλι ελέω ύφεσης. Οπότε ο Bautista, εφόσον έρθει, θα πρέπει να φάει μια υπάρχουσα θέση.

Από την άλλη, ο Ισπανός έμεινε φέτος στα GP250 για να πάρει επιτέλους τον τίτλο, αλλά αυτό δεν φαίνεται να είναι εξασφαλισμένο φέτος. Αν δεν τα καταφέρει, θα εγκαταλείψει την προσπάθεια; Θα δούμε.

ΚΕΝΤΡΙΚΟ: Τροφωνίου 16, 104 40, Πλατεία Αττικής, Τηλ.: 210.8251640, Fax: 210.8813733 - **ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ:** Τηλ.: 210.8226211
e-mail: drakos@internet.gr - **url:** www.drakos.com.gr

Racing Gossip

Η DUCATI ΑΛΛΑΖΕΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Οι δυσκολίες πολλές και η ανάγκη να βρει τον εαυτό του ο Hayden πολλές. Γι' αυτό οι Ιταλοί επανεξετάζουν την πορεία τους και παίρνουν μέτρα.

Πρώτο βήμα είναι η συνολική αντιμετώπιση των ηλεκτρονικών, με την ευχή του Casey Stoner. Ο νεαρός Αυστραλός επιμένει να τρέχει με ένα περσινό πακέτο ηλεκτρονικών –που πλέον θεωρείται εξαιρετικά παρωχημένο– διότι αυτό ξέρει, αυτό εμπιστεύεται. Επιπλέον, έχει δημοσίως εκφράσει την πεποίθησή του πως η ομάδα πρέπει να περιορίσει τον έλεγχο των ηλεκτρονικών στη μοτοσυκλέτα ώστε να γίνει πιο οδηγήσιμη για τους υπόλοιπους αναβάτες. Προφανώς οι συμβουλές του εισακούστηκαν και η Ducati προχωρά σε αυτήν την κατεύθυνση.

Παράλληλα, ο Troy Bayliss (εικονίζεται) προστέθηκε μαζί με τον Vittoriano Guareschi στην ομάδα εξέλιξης, προσφέροντας την εμπειρία του στο να γίνει η D16 GP9 πιο φιλική προς το χρήστη. Ήδη έχει συμμετάσχει σε δοκιμές της ομάδας στο Mugello στις αρχές του περασμένου μήνα, απ' όπου και η σχετική φωτογραφία.

Τέλος, ειδικά για τον Nicky Hayden στην προσωπική του ομάδα προστέθηκε ο μηχανικός Juan Martinez, ο οποίος είχε δουλέψει και στο παρελθόν με τη Ducati πριν μεταγραφεί στην Kawasaki –και βρεθεί τώρα άνεργος. Επιπλέον, στην εργοστασιακή ομάδα προστέθηκε και ο Cristian Pupulin, πρώην Crew Chief των Loris Capirossi, Marco Melandri και Nicky Hayden από το 2006, ο οποίος αναλαμβάνει να οργανώσει τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί από όλους τους αναβάτες μέχρι τώρα στο πρωτάθλημα και βάσει των οποίων εξελίσσονται τα ηλεκτρονικά της μοτοσυκλέτας.

ΟΥΓΓΑΡΕΖΙΚΟ ΘΡΙΛΕΡ

Ο Gabor Talmacsi διέκοψε αιφνιδίως τη συνεργασία του με την ομάδα του Aspar στα GP250. Φυσικά το πού θα πάει και ποιος θα τον αντικαταστήσει είναι πλέον ένα δημοφιλές θέμα του διεθνούς Τύπου.

Ο έμπειρος αναβάτης διέκοψε τη συνεργασία του με τον Aspar μετά από "κρίσιμα προβλήματα προβολής των χορηγών," σύμφωνα με τον μάνατζέρ του. Το θέμα είναι πως φαίνεται μάλλον αδύνατο ο Ούγγρος να επιστρέψει στην Ισπανική ομάδα, οπότε νωρίς-νωρίς στη σεζόν ανοίγουν θέματα.

Ως πρωταθλητής GP125 του 2007, είναι το πιο δημοφιλές αθλητικό πρόσωπο της χώρας του και κουβαλάει σημαντικές προσωπικές χορηγίες. Αυτό τον καθιστά αυτομάτως δημοφιλή. Πόσο; Ας πούμε πως ήδη φέρονται να ερίζουν γι' αυτόν δύο ομάδες MotoGP. Αρχικά ακούστηκε πως θα έπαιρνε τη θέση του τραυματία Sete Gibernau, λίγο αργότερα μάθαμε πως τον περιμένει μια δεύτερη RC212V στην Team Scot δίπλα στον Yuki Takahashi. Η πρώτη περίπτωση φαίνεται δύσκολη, καθώς ο Sete, χτυπημένος στην ίδια ματοβαμμένη αριστερή του κλείδα, ισχυρίζεται πως είναι πολύ καλύτερα απ' όσο περίμενε και ανακοινώνει επιστροφή στην Catalunya, αμέσως μετά το Mugello δηλαδή. Από την άλλη, η Team Scot διαθέτει ήδη δύο μοτοσυκλέτες και πολύ θα ήθελε τις χορηγίες του Talmacsi προσφέροντάς του το πλεονέκτημα μιας ολόκληρης (υπόλοιπης) σεζόν και όχι μόνο όσο απουσιάζει ο βασικός αναβάτης.

Η είδηση της τελευταίας στιγμής αφορά μια άμεση τράμπα με τον Mattia Pasini. Ο Ιταλός τρέχει με την ομάδα του Imre Toth και δεν είναι καθόλου ευχαριστημένος εκεί. Δεδομένου πως ο Toth είναι Ούγγρος, δεν αποκλείεται καθόλου οι δύο αναβάτες απλά να αλλάξουν ομάδες μεταξύ τους.

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

Racing Gossip

ΤΑ MOTO2 ΜΥΡΙΖΟΥΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Μπορεί να έχουν φάει κάμποσο κράξιμο για το σκότωμα των δίχρονων 250, μα φαίνεται πως η συνταγή του ενιαίου κινητήρα και του σχετικά χαμηλού κόστους βρίσκει απήχηση και η Dorna χαίρεται.

Σιωπηλά μεν, αλλά έχουν ήδη κλείσει περίπου 17 θέσεις στο γκριντ του 2010 για τα Moto2, σύμφωνα με τη Dorna. Η εκτίμηση των ιθυνόντων, μάλιστα, είναι πως στο ξεκίνημα της νέας σεζόν, στην πρώτη εκκίνηση των Moto2 θα στηθούν ούτε λίγο ούτε πολύ 34 μοτοσυκλέτες! Με το επιπλέον ενδιαφέρον να εστιάζεται στην προσέλκυση νέων ονομάτων στην κατηγορία, όπως η Moriwaki για παράδειγμα.

Για να δούμε από πού βγαίνουν όλες αυτές οι συμμετοχές. Κατ' αρχήν, η Dorna μας λέει πως οι περισσότερες ομάδες που τώρα τρέχουν GP250 έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τα τετράχρονα 600. Μετά αναμένονται νέες προσθήκες, όπως προαναφέραμε, με πολλές εικασίες στο τραπέζι. Για να δώσω ένα στίγμα του τι αναμένεται να δούμε, ακούγεται πως και η Ten Kate προτίθεται να μπει το παιχνίδι παράλληλα με την εμπλοκή της στο WSBK/WSS.

Τέλος, ενδιαφέρον υπάρχει και από ομάδες των MotoGP, κυρίως δορυφορικών, όπως είναι οι Tech 3, Team Scot, Gresini, Pramac. Ο Fausto Gresini έχει ήδη ανακοινώσει την πρόθεσή του για ομάδα δύο μοτοσυκλετών. Όπως έλεγε σε πρόσφατη συνέντευξή του ο Herve Poncharal, ιδιοκτήτης της Tech 3 και πρόεδρος της IRTA, η νέα κατηγορία προσφέρεται για εμπλοκή στα Grand Prix, προσελκύει εύκολα χορηγούς γιατί είναι φρέσκια και δεν απαιτεί τρελλά εκατομμύρια, ενώ βλέπει πως θα μπορούσε να εξελιχθεί σε ιδανικό φυτώριο MotoGP και μεγάλη απειλή για το WSBK… Επιπλέον, ο ενιαίος (spec) κινητήρας προσφέρει ένα ακόμη πλεονέκτημα: όλοι έχουν τη δυνατότητα να πάρουν τον τίτλο, κάτι που στα MotoGP αποκλείεται για οποιαδήποτε δορυφορική ομάδα.

Η Honda εξέδωσε επίσημες πληροφορίες για τον κινητήρα που θα χρησιμοποιηθεί στην κατηγορία Moto2, ωστόσο αυτά τα τεχνικά στοιχεία είναι διαθέσιμα από τη FIM μόνο για τις ενδιαφερόμενες ομάδες και εφόσον υπογράψουν χαρτί που εγγυάται την εχεμύθειά τους. Άρα δεν παίζει να μάθουμε ακόμα πολλά για τους κινητήρες από CBR600RR που θα χρησιμοποιηθούν.

ΜΟΘ: 2Ο 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.

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

Racing Gossip

Η ΔΥΣΚΟΛΗ ΩΡΑ ΤΟΥ REGIS LACONI

Δεν πρόλαβε καλά-καλά να ξεκινήσει το free practice στο Kyalami ο Γάλλος και μια τρομακτική τούμπα τον έστειλε στο νοσοκομείο με δύο σπασμένους σπονδύλους και πολλή αγωνία για τη ζωή του.

Έμεινε για δύο μέρες σε τεχνητό κώμα, εγχειρίστηκε την Κυριακή στη Νότια Αφρική και στη συνέχεια παρέμεινε σε νάρκωση στην εντατική του νοσοκομείο. Οι γιατροί ισχυρίζονται πως ο Γάλλος τη γλίτωσε πολύ φτηνά, τόσο που εκτιμάται η πλήρης αποκατάστασή του και η επιστροφή του κανονικά στους αγώνες! Ωστόσο το πότε είναι ένα σοβαρό ερωτηματικό. Προς το παρόν υπολογίζεται πως θα παραμείνει στο νοσοκομείο περίπου ένα μήνα, ενώ μετά θα μεταφερθεί στο Παρίσι με ειδικό αεροπλάνο για να συνεχίσει την αποθεραπεία του, η οποία αναμένεται να είναι μακρόχρονη δοθείσης της σοβαρότητας του τραυματισμού του.

Στο μεταξύ η ομάδα του, DFX Corse, αναζητεί τον αντικαταστάτη του, τον οποίο μαθαίνουμε πως θα βρει τελικά στο πρόσωπο του Lorenzo Lanzi.

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

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Δε φταίει ο Pedrosa, φταίει η μοτοσυκ

Shuhei

πρόεδρος Honda Racing Corporat

«Προσπαθούσα να

αναβάτης M

«It

αναβάτης Mons

«Οι αγώνες δεν είναι νίκη ή ήττα, είναι για την εξέλιξη
μηχανολογίας και όλοι πρέπει να λαμβάνουν μέρος...

Mamoru Moriwaki,

ιδιοκτήτης της εταιρείας Moriwaki Engineering

«Γυρνούσες από το qualifying και έτρεμες...

Nicky Hayden,

αναβάτης Marlboro Ducati MotoGP

λέτα...

Nakamoto,
tion (HRC)

Έλεγαν (οι κακές γλώσσες) ότι τα MotoGP έγιναν 800cc λόγω Honda, η οποία έβλεπε πως η μικρότερη μοτοσυκλέτα θα ταίριαζε καλύτερα στον λιλιπούτειο αναβάτη της. Δύο σεζόν αργότερα, η Honda έχει πάρει μόλις τέσσερις νίκες (!). Να όμως που το αγωνιστικό αφεντικό δεν έχει κανένα πρόβλημα να κατηγορήσει τη δική του δουλειά, πριν από αυτή των αναβατών του. Και να πεις πως ο Dani δεν έχει γκρινιάξει σχετικώς για το εργοστασιακό RC212V;

α του πετάξω χαλίκια!

Nicky Hayden,
Marlboro Ducati MotoGP

Ο εμβολισμός του Hayden από τον Yuki Takahashi στον πρώτο γύρο του ιαπωνικού GP μας έδωσε μια σκληρή τηλεοπτική εικόνα: ο Ιάπωνας να κρατά το κράνος του σε απόγνωση, ο Αμερικανός ξαπλωμένος στην αμμοπαγίδα, περικυκλωμένος από προσωπικό ασφαλείας, κάνοντας χειρονομίες που έμοιαζαν με εκδηλώσεις αφόρητου πόνου… Μόνο που δεν ήταν σωματικός πόνος, ούτε δικός του. Τον άλλο ήθελε να πονέσει εκείνη τη στιγμή. Πολύ.

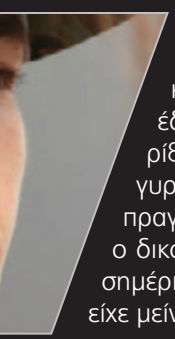
was a massive fuck-up!

Colin Edwards,
ster Yamaha Tech3 MotoGP

Ποιον βρίζει αυτή τη φορά (άνευ μετάφρασης) ο αγαπημένος μας Τεξανός; Τους μηχανικούς του φυσικά, οι οποίοι τον έστειλαν στη στεγνή εκκίνηση της Ιαπωνίας με τον κινητήρα του ρυθμισμένο στο βρόχινο software… Είναι μετά να μην ανοίξει το γλυκύτατο στοματάκι του; Εγώ μιαν απορία έχω μόνο: αυτός που του την έκανε, ήταν αυτός που πήρε με την πραξικοπηματική τράμπα μηχανικών με τον Toseland;

της .

Ο Ιάπωνας με το βαρύ όνομα είναι ένας από τους πρώτους υποψηφίους για συμμετοχή στη νέα κατηγορία Moto2, δεν έχει κανένα πρόβλημα όμως να εκφράσει την κάθετη διαφωνία του με τη λογική του ενιαίου κινητήρα. Και δε μπορεί κανείς να τον πει συμφεροντολόγο, μάλλον το ανάποδο καταφέρνει με αυτά που λέει: η εταιρεία του δεν κατασκευάζει κινητήρες και η στενότερη συνεργασία της είναι με τη Honda. Αλλά το σωστό να λέγεται…



Ο Nicky βλέπει φέτος βαρεμάρα στις κατακτήριες δοκιμές. Ο λόγος, φυσικά, η κατάργηση των qualifiers, τα οποία τους έδιναν τη δυνατότητα για δύο γύρους να ρίξουν ένα κι ενάμισι δευτερόλεπτο σε γυρολόγια που, έτσι κι αλλιώς, είναι εξωπραγματικά για τον κοινό θνητό. Κι έβγαινε ο δικός σου τρέμοντας κάθε Σάββατο μεσημέρι από την πίστα. Μια συγκίνηση του είχε μείνει του ανθρώπου, πάει κι αυτή…

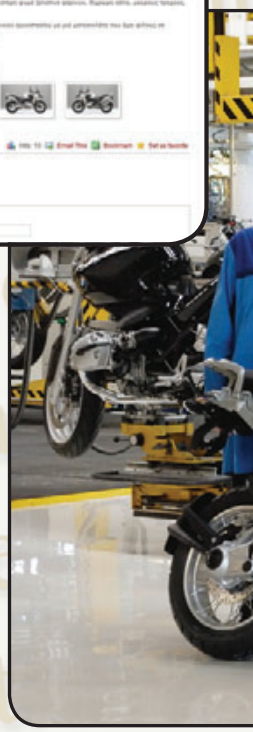
The Back

Τροχήλατα meeting, κρυφά γρανάζια, Ελληνικές εκθέσεις και παρ'ολίγον ομελέτες για την περίπτωση που πεινάσατε

MR BIKE (Ελλάδα)

www.mrbike.gr

R1200GS παντού!



Τι λέει εκεί; Πεντακόσια εκατομμύρια R1200GS έχουν παραχθεί από τη BMW και το γιορτάζει. Μα είναι να μην πανηγυρίζουν; Ο απίστευτος αριθμός αυτός, στα 6 χρόνια ζωής του μοντέλου, ισοδυναμεί με μια παραγωγή περίπου 228,000 GS ημερησίως! Όπερ σημαίνει πως έχουμε βρει τη μακράν αποδοτικότερη βιομηχανική μονάδα του πλανήτη, για να μην πω του Σύμπαντος. Μπράβο ο Γερμανός…

Μπορούμε να το δούμε και πιο γλαφυρά: αν παρκάραμε όλα αυτά τα GS στη σειρά θα τυλίγαμε τη Γη κάτι παραπάνω από 27 φορές! Έτσι γίνεται μια μοτοσυκλέτα παγκόσμιο best seller φίλοι μου.

Φυσικά, ο σωστός αριθμός είναι 500,000, αλλά γιατί να στεναχωριόμαστε, τα 500 μύρια ακούγονται σαφώς πιο εντυπωσιακά. Και, προσέξτε, ο συντάκτης της είδησης είναι ξεκάθαρος: αυτό το νούμερο ΔΕΝ περιλαμβάνει τα προγενέστερα R1100 και R1150 GS. Πού να τα μετρήσουμε όλα μαζί, σκέφτομαι τα μηδενικά και με πιάνει ίλιγγος…

Αν δεν πιστεύετε στα μάτια σας, κάντε μια ακόμη προσπάθεια στη σχετική σελίδα του Mr Bike.

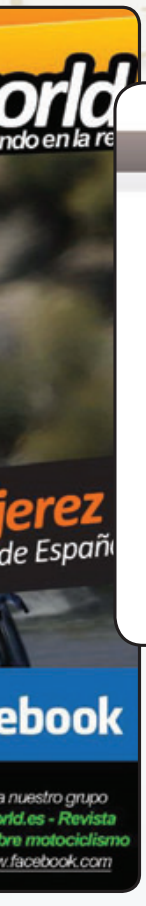
MOTOWORLD (Ισπανία)

www.motoworld.es

Αυξάνεσθε και πληθύνεσθε

Ένα ολοκαίνουργιο περιοδικό μόλις έκανε την εμφάνισή του στον παγκόσμιο ιστό, είναι το ισπανικό Motoworld το οποίο κυκλοφορεί δωρεάν, με εβδομαδιαία περιοδικότητα σε μορφή pdf. Ασχολείται σχεδόν αποκλειστικά με την αγωνιστική επικαιρότητα της εβδομάδας που πέρασε και, επ' ευκαιρία αυτής, μας δίνει και μια ολίγη από μοτοσυκλέτα παραγωγής. Έτσι το πρώτο του τεύχος που κυκλοφόρησε στις 4 Μαΐου φιλοξενούσε το "πολιτικό" Aprilia RSV4, ενώ το νέο τεύχος της 11ης Μαΐου ασχολείται με το αντίστοιχο BMW S1000RR. Δυστυχώς για μας, είναι μόνο στα ισπανικά.

MB 2
BMW
Werk Berlin
500.000stes BMW GS Motorrad
12. Mai 2009


ebook

Motoworld
Ya está disponible el número 2 del Magazine Semanal Motoworld
facebook
moterus
Renovamos Motoworld

Motoworld
magazine semanal
BMW S 1000 RR presentada en Monza
Ya está en la calle
facebook
Cara y cruz en SBK
Stewart: "Me siento exhausto"

tech news

Αναδιπλούμενο τιμόνι 2-σε-1

Τελικά οι καλύτερες ιδέες είναι οι απλές ιδέες...

Δύο από τα μεγαλύτερα προβλήματα της αστικής ποδηλασίας ανέκαθεν ήταν η αποθήκευση και η ασφάλεια του ποδηλάτου. Το νέο αναδιπλούμενο τιμόνι retrofit σχεδιασμένο από τον Joe Wentworth φαίνεται να τα λύνει και τα δύο ταυτόχρονα. Στην αναδιπλωμένη θέση του, το τιμόνι σχηματίζει μια κλειδαριά, όπου δεν επιτρέπει το στρίψιμο του εξαλείφοντας έτσι το ενοχλητικό φαινόμενο που συμβαίνει όταν ακουμπά κανείς το ποδήλατο στον τοίχο ενώ παράλληλα προσφέρει αντικλεπτική ασφάλεια. Έτσι, τα συνηθισμένα ποδήλατα μπορούν να καταλαμβάνουν λιγότερο χώρο και να προσφέρουν -έστω εν μέρει- χαρακτηριστικά αναδιπλούμενων ποδηλάτων αντικαθιστώντας μόνο το τιμόνι τους με σχετικά χαμηλό κόστος και διατηρώντας τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι μεγάλοι τροχοί. Μόνο εμφανές μειονέκτημα δείχνουν να είναι οι σκληρές, μεταλλικές άκρες του τιμονιού όταν αυτό είναι ανοιχτό -όχι ότι πιο φιλικό προς τους πεζούς ή εκείνο τον καθρέφτη αυτοκινήτου που τυχαίνει να χτυπάμε που και που όταν κάνουμε "σφήνες" μέσα στην κίνηση. Δυστυχώς, δεν μπορούμε να τα έχουμε όλα!

Γυμναστικά meetings

Έχουμε δει ποδήλατα διθέσια και τριθέσια. Άντε να δεχτούμε κι ένα επταθέσιο. Αλλά εδώ κάθονται όλοι σε κύκλο... μιλάμε για καινούργιους ορίζοντες!

Το Conference bike δεν είναι κάποιο σπουδαίο επίτευγμα της τεχνολογίας. Είναι όμως μια πολύ πρωτότυπη ιδέα, η οποία –ως είθισται– βρήκε στην πορεία διάφορες εφαρμογές που ίσως να μην είχε σκεφτεί ούτε ο δημιουργός του.

Στο επταθέσιο αυτό ποδήλατο λοιπόν, οι συμμετέχοντες στη βόλτα μπορούν να κάνουν πετάλι όλοι μαζί ή μόνο όποιος θέλει και όσο θέλει, αλλά το όλο σύστημα θα κινηθεί μόνο προς την κατεύθυνση που δίνει ο τιμονιέρης. Αυτός είναι και ο μόνος που έχει τη σωστή θέση για την πλοήγηση του Conference bike μακριά από τοίχους, γκρεμούς ή εφορμήσεις σε λεωφόρους ταχείας κυκλοφορίας.

Μπορεί να είναι η απόλυτη λύση για να αποκτήσουν νόημα (και διαιτολογικό αποτέλεσμα!) όλες αυτές οι ατελείωτες συναντήσεις εργασίας. Εκτός αυτού όμως, χρησιμοποιείται και ως εργαλείο τουριστικής ξενάγησης, ενώ στο Δουβλίνο αποδεικνύεται πολύτιμο ως ποδήλατο για τυφλούς!

Περισσότερα: www.conferencebike.com.

Ποδήλατο-ντισκοτέκ

Ωραίο πράγμα να ακούς μουσικής στις ποδηλατάδες σου. Ακόμα καλύτερο, δε, αν δε φοράς ακουστικά και εξακολουθείς να έχεις ακουστική επαφή με το άμεσο περιβάλλον σου.

Το Cy-Fi είναι το πρώτο ασύρματο ηχείο για δραστηριότητες όπως ποδηλασία, ιστιοπλοΐα, camping ή οτιδήποτε άλλο "τραβάει" ένα φορητό ηχείο που θα παίζει την αγαπημένη σας μουσική. Σχεδιασμένο να λειτουργεί με το iPod ισχυρίζεται ότι προσφέρει μια μοναδική ακουστική εμπειρία μέσω της τεχνολογίας Kleer™ και μεγάλης αυτονομίας της επαναφορτιζόμενης μπαταρίας του.

Μπορείτε να ελέγξετε το iPod σας μέσω του Cy-Fi αλλάζοντας το τραγούδι που παίζει με τα πλήκτρα στην αριστερή πλευρά του, να αυξομειώσετε την ένταση του ήχου από τη δεξιά σειρά πλήκτρων ή να σταματάτε και να ξαναξεκινάτε τη μουσική από το κουμπί στην κάτω πλευρά του ασύρματου ηχείου. Το Cy-Fi μπορεί να είναι μόλις μεγαλύτερο από μια τράπουλα και να ζυγίζει μόνο 100gr, αλλά στην εμφάνιση θυμίζει γονιμοποιημένο στρείδι μετά από οικολογική καταστροφή.

Μπορείτε να το τοποθετήσετε στον οριζόντιο σωλήνα ή το λαιμό του τιμονιού σας, ακόμη και στην τσέπη της ποδηλατικής σας μπλούζας. Δεν έχει ιδιαίτερη σημασία, γιατί όπως και να το τοποθετήσετε, θα θυμίζετε τα καγκούρια στο φανάρι με τα χαμηλωμένα Punto/Saxo/Civic και τα διπλά subwoofer που παίζουν στη διαπασών τα άσματα του 50cent.

Η συσκευασία περιλαμβάνει ασύρματο adaptor 2.4 GHz για iPod (σύντομα θα υπάρχει και έκδοση Bluetooth συμβατή με τα περισσότερα κινητά τηλέφωνα, έ ρε γλέντια), επιτραπέζια βάση φόρτισης και 2 βάσεις στήριξης.

Ψωνίζετε από το http://www.kleer.com/purchase/cyfi_wireless_speaker.php.

tech news

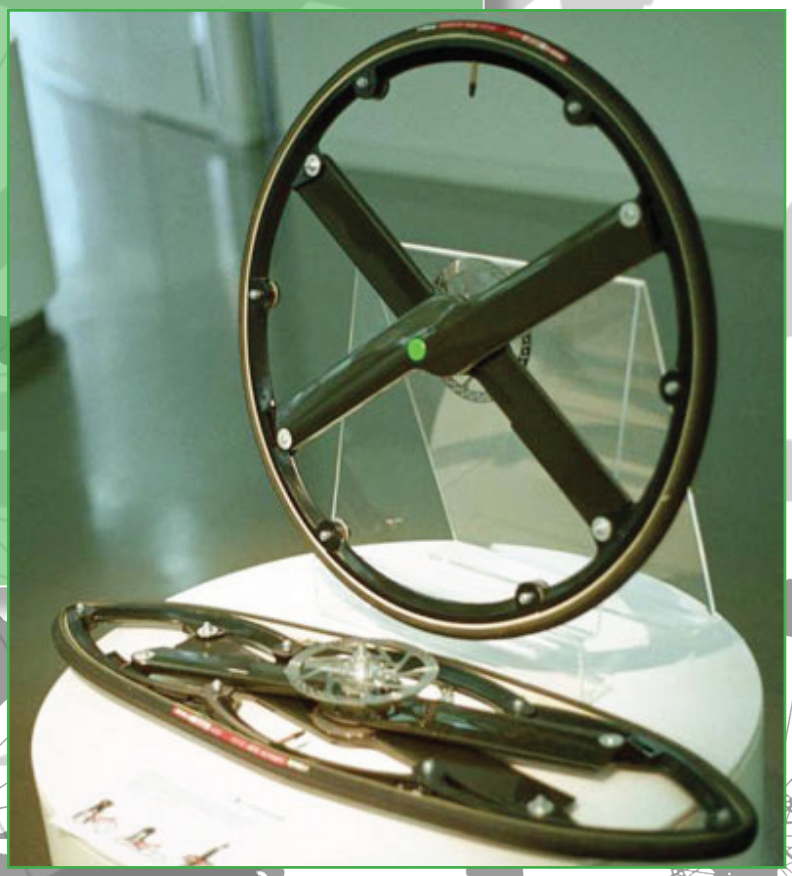
Crossbreed

Αναδιπλούμενοι τροχοί; Η καλύτερη για το κουβάλημα ενός ποδηλάτου αποσυναρμολογημένου. Και για να πουλάς μούρη, βεβαίως-βεβαίως…

Αν για τον οποιοδήποτε λόγο έχεις απόλυτη ανάγκη από τροχούς που διπλώνουν και χωρούν σε μια τσάντα, τότε το προϊόν της Crossbreed είναι μάλλον μονόδρομος για σένα.

Κατασκευάζονται από ανθρακόνημα και μόνο, αλλιώς κατά το σχεδιαστή τους Duncan Fitzsimons (www.duncfitz.co.uk) θα ζύγιζαν ένα τόνο… Αυτό σημαίνει πως θα είναι κομματάκι ακριβοί. Μετά, δε συνεργάζονται σε φρένα στεφάνης, άρα μόνο όπου υπάρχει δισκόφρενο. Τέλος, δέχονται μόνο λάστιχα tubular (μπουαγιώ), τα οποία και ακριβότερα είναι και δεν επισκευάζονται αν σκάσουν.

Αλλά, μπροστά σε αυτή τη μοναδικότητα, τι είναι λίγα ευρώ παραπάνω;



Καθιστικό ποδήλατο

Παραπλανητικός ο τίτλος. Τεχνικώς δεν είναι λάθος, μιλάμε για ποδήλατα φτιαγμένα για να κάθεσαι. Αυτό δεν κάνει και το καθιστικό στο σπίτι μας;

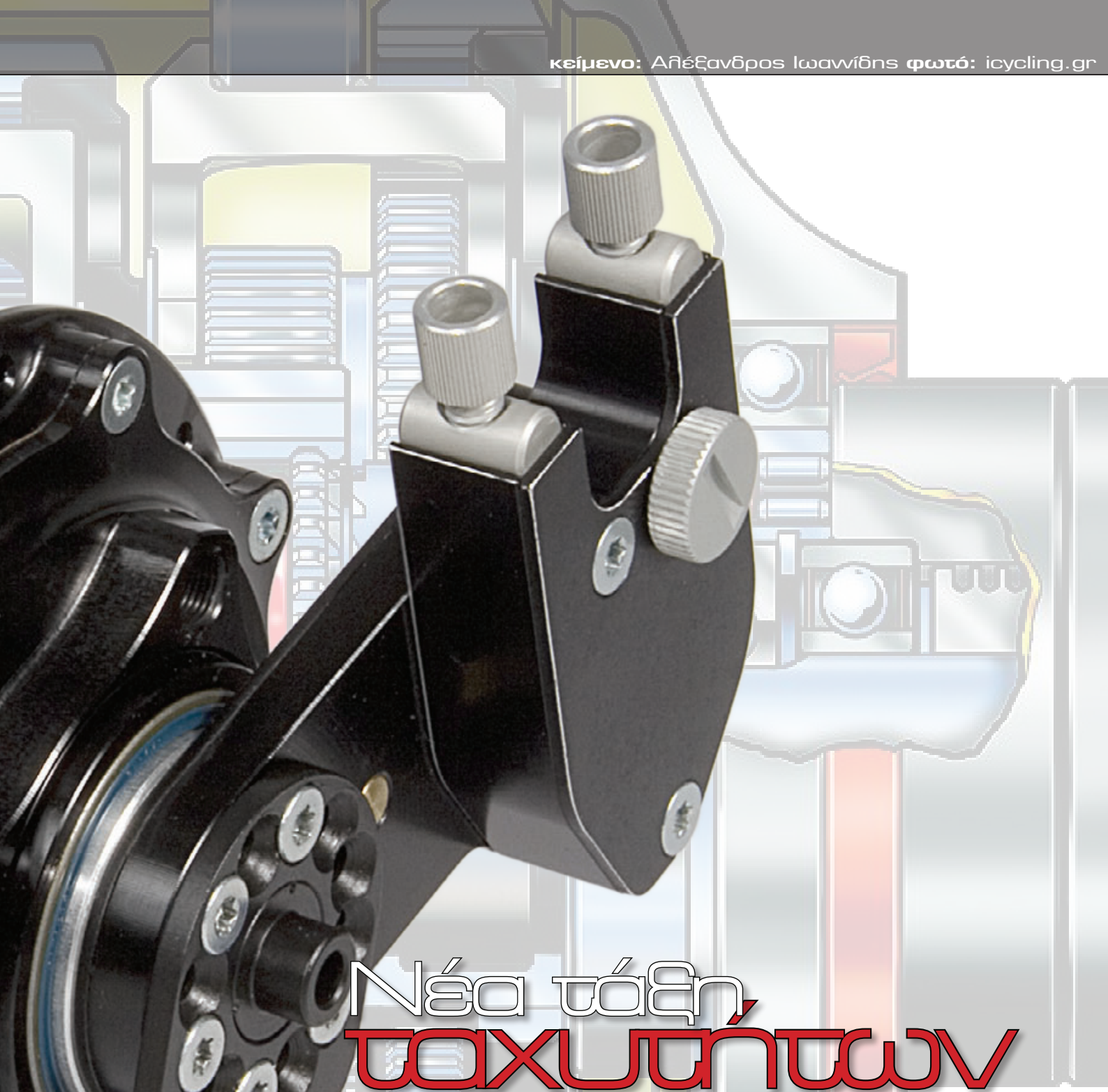
Θα μπορούσε να θεωρηθεί και ως ανακύκλωση ποδηλάτων και των εξαρτημάτων τους. Η Bike Furniture Design είναι ένα studio σχεδιασμού και κατασκευής με εξειδίκευση σε σύγχρονα, μοντέρνα έπιπλα κατασκευασμένα κυρίως από ανακυκλωμένα ατσάλινα και αλουμινένια στεφάνια ποδηλάτων, τιμόνια και σκελετούς. Πιστός στο ιδίωμα της κλασικής μοντέρνας σχεδίασης επίπλου, ο ιδρυτής της εταιρίας Andy Gregg συνεχώς βελτιώνει την άνεση και αντοχή των επίπλων που κατασκευάζει από το 1990.

Η γκάμα της εταιρείας περιλαμβάνει τραπέζια, σκαμπό, πολυθρόνες και ακόμη περισσότερες καρέκλες! Σε κάποια σχέδια μάλιστα, χρησιμοποιούνται και κομμάτια που προέρχονται από άλλα μέσα μεταφοράς (αλλά μόνο μεταφοράς): τζάμια τραίνων ή αυτοκινήτων στα τραπέζια, ρετάλια από ζώνες ασφαλείας ως ταπετσαρία καθισμάτων. Οι επιλογές ταπετσαρίας είναι απεριόριστες, και ανάμεσα σε αυτές περιλαμβάνονται δέρμα, λάστιχο, φελλός, διάφορα ακρυλικά και βινύλιο.

Γνωρίστε την απόλυτη καθιστική ποδηλατο-κολεξιόν στη διεύθυνση: www.bikefurniture.com.

Rohloff
SPE

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



Νέα τάξη ταχυτήτων

Θέλω να αλλάζω ταχύτητες πάντα και παντού, σταματημένος ή κινούμενος, από τελευταία σε πρώτη και ανάποδα. Μπορώ; Και βέβαια μπορείς, για γύρνα σελίδα…

Υπάρχουν μερικές ιδέες που μοιάζουν τόσο ριζοσπαστικές, σχεδόν σε τρομάζουν να τις "πλησιάσεις". Μία από αυτές είναι και το κέντρο εσωτερικών ταχυτήτων της Rohloff, Speedhub 500/14 του οποίου ο Έλληνας αντιπρόσωπος μου εμπιστεύθηκε ένα ιδιαίτερο test bike: "Χτισμένο" γύρω από ένα απέριττο ματ μαύρο cro-mo πλαίσιο Thorn Sterling (hardtail mtb) το οποίο είναι σχεδιασμένο ειδικά για χρήση με το Speedhub 500/14, το ποδήλατο ήταν μια "σπαρτιατική" σύνθεση εξαρτημάτων Shimano XT και PRO με συνολικό βάρος 12.1Kg.

Rohloff SPE

Rolling with Rohloff

Θυμάστε τη διαφήμιση της Telestet με τον "χαζό", που τα ήθελε όλα δικά του; Φανταστείτε λοιπόν τον χαζό να ρωτάει "Μπορώ... να κάνω ποδήλατο και να αλλάζω ταχύτητες όποτε θέλω, ακόμα και όταν δεν κάνω πετάλι ή είμαι σταματημένος, και όταν χτυπάω σε βραχάκια ή πέφτω κάτω να μη χαλάει το ντεραγιέ μου;" και αντί του κλασικού "Όχι" ο συνομιλητής του να απαντά "Ναί". Με το Rohloff Speedhub 500/14 όχι μόνο ο χαζός της διαφήμισης, αλλά και ο καθένας μπορεί, χάρη σε ένα συνονθύλευμα γραναζιών και αξόνων που βρίσκονται στο εσωτερικό του κέντρου.

Το κέντρο μας δίνει 14 σχέσεις, των οποίων τα φάσμα είναι 526%. Με άλλα λόγια, η 14η ταχύτητα είναι 5.26 φορές μακρύτερη από την πρώτη. Αν δε σας φαίνεται πολύ στη θεωρία, στην πράξη σας διαβεβαιώ ότι το φάσμα ταχυτήτων του Speedhub 500/14 είναι ευρύτατο! Η ίση κλιμάκωση των σχέσεων κατά 13,6% εξασφάλισε την ομαλή αίσθηση που έδινε στα πόδια μου το κέντρο όταν άλλαζα ταχύτητα. Σε κανένα από εκείνα τα μικρά απότομα ανηφοράκια που "εμφανίζονται από το πουθενά" δεν ένιωσα ότι μου λείπουν πεταλιές. Σε καμία κατηφόρα δεν ένιωσα ότι δεν έχω αρκετά βαριά ταχύτητα (οκ, δεν πήγα και για DH, μιλάω πάντα σε σχέση με το συμβατικό μου MTB που φορά Shimano XTR). Ακόμη και αν ήθελα γενικά να "κοντύνω" ή να "μακρύνω" τις σχέσεις των ταχυτήτων, αυτό θα ήταν απόλυτα εφικτό αλλάζοντας τον εμπρόσθιο δίσκο ή το πίσω γρανάζι (ή και τα δύο). Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά, μπορείτε να ρίξετε μια ματιά στο Ελληνικό site της Rohloff, για το οποίο μερίμνησε η Ελληνική αντιπροσωπεία, Action 3.

Βρήκα απολύτως κορυφαίο το γεγονός ότι όλες οι ταχύτητες ελέγχονται από ένα και μοναδικό χειριστήριο. Το περιστροφικό (δεν τρελαίνομαι για περιστροφικά) χειριστήριο έχει ενδείξεις που ξεκινούν από το 1 και φτάνουν μέχρι το 14. Αν μου κάπνιζε να βάλω από 14η ξαφνικά 1η, ουδέν πρόβλημα. Περιστρέφοντας σε δύο δόσεις (ο ανθρώπινος καρπός δεν μπορεί να περιστραφεί τόσο πολύ με μία κίνηση) το αλά gripshift χειριστήριο, βουαλά η 1η και τα ποδαράκια μου γύριζαν ανάλαφρα. Ούτε κρακ, ούτε κρουκ, ούτε η αλυσίδα να πέσει ή να μαγκώσει, ούτε καν φασαρία. Α, να μην παραλείψω να πω ότι όλα αυτά συνέβαιναν ταχύτατα και χωρίς κάποια υστέρηση.

Δυστυχώς, Μάιο μήνα δεν κατάφερα να βρω λάσπες στη Νότια Αττική, αλλά αποτελεί γεγονός ότι το κλειστό κέντρο της Rohloff είναι κατά πολύ πιο "αλεξίλασπο" (δική μου λέξη αυτή, τώρα τη σκέφτηκα) απ' ότι ένα συμβατικό σύστημα με εκτροχιαστές, κασέτα και δίσκους. Αφού ολόκληρος ο μηχανισμός είναι κλεισμένος-σφραγισμένος μέσα σε κέλυφος, καρφάκι δε του καίγεται τι καιρό έχει έξω. Άντε στη χειροτέρη να κάνει λίγη φασαρία παραπάνω η αλυσίδα επειδή θα μαζέψει λάσπη, ούτε πρόκειται να σταματήσει να

i Cycling.gr

EEDHUB 500/14

ACTION3

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

ταγγελματίες και ερασιτέχνες που
ν να το εκτιμήσουν λόγω της
ύ, του μεγάλου εύρους σχέσεων,
υργίας του. Το βάρος και η
νες επαγγελματικού επιπέδου.

οπιστία και αντοχή ακόμη και στις
13.6% από ταχύτητα σε ταχύτητα
την κορυφή της επίδοσης σας. Το
τη σωστή ταχύτητα για κάθε

φικό χειριστήριο το οποίο αλλάζει
τά καλώδια πάνω ή κάτω. Η
ειριστήριο όπως με τα συμβατικά
στο σύστημα ευρετηρίασης, ούτε

ναφέρεται στον τύπο άξονα. Δύο διαφορετικά είδη άξονα είναι διαθέσιμα:

πλακάζ (Quick release axle) (άξονας όπως εμφανίζεται στις εικόνες 1 και 2).

και παξιμάδια M10x1 (άξονας όπως εμφανίζεται στην εικόνα 3).

φέρεται σε πρόσθετες προδιαγραφές του κέντρου:

ε εξωτερικό μηχανισμό ταχυτήτων
2).

θρενο και εξωτερικό μηχανισμό
πως εμφανίζονται στην εικόνα 2).

facturer) Με την CC OEM ή TS
όνο για πλαίσια με νύχια Rohloff
2).

EM2 πλάκα άξονα και αντίστοιχο
international standard (IS 2000)

ήτων για χρήση σε tandem.

14 είναι διαθέσιμες σε τρία

γυρίζει, ούτε μπορεί να επηρεάσει τις ταχύτητες. Αυτός είναι και ο λόγος που το Speedhub 500/14 χρειάζεται σχεδόν αμελητέα συντήρηση (πολύ αραιές αλλαγές στα λάδια του μηχανισμού). Όσο για την αντοχή στο χρόνο και τη χρήση... θα έχετε καταλάβει από τα συμφραζόμενα ότι το κέντρο αυτό μένει με τον ιδιοκτήτη του για πολλά χρόνια!

Εύκολος χειρισμός, γρήγορες αλλαγές ταχυτήτων χωρίς λάθη ή προβλήματα, αντοχή στη λάσπη, στη χρήση και στο χρόνο... Δεν μπορεί, κάποιο μειονέκτημα θα έχει! Ναι, είναι βαρούτσικο και ακριβούτσικο. Πόσο βαρούτσικο; Για να μη σας κουράσω με προσθαφαιρέσεις, σας λέω αν το τοποθετήσετε στο εξοπλισμένο με σειρά XT MTB σας, αυτό θα βαρύνει κατά 500gr (κάντε τους υπολογισμούς σας για τη σειρά XTR και όσοι είσαστε μανιακοί με το βάρος ίσως τρομάξετε). Πόσο ακριβούτσικο; €1,000 πώς σας φαίνονται; Γιατί τόσο στοιχίζει!

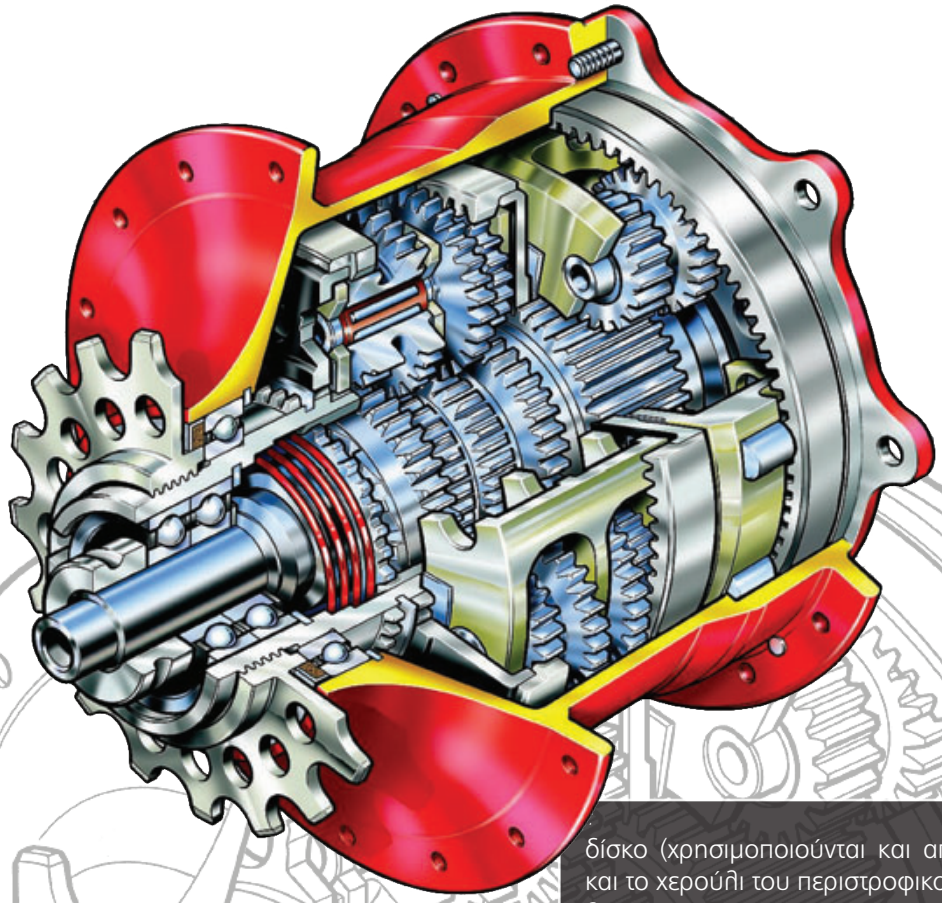
Τελικά, είναι ακριβότερο;

Το αρχικό κόστος αγοράς ενός Rohloff Speedhub 500/14 είναι 20-30% ακριβότερο από ένα κορυφαίο σύστημα μετάδοσης για ποδήλατο βουνού. Αν όμως το προεκτείνουμε στο χρόνο, κάπου στις 6.000 χιλιόμετρα "ρεφάρει", ενώ από κει και πέρα δε φαντάζει πια ακριβό.

Σίγουρα υπάρχουν διαφωνίες για το κάθε πόσα χιλιόμετρα χρειάζεται αλλαγή ένα σύστημα με εκτροχιαστές (που μάλλον οφείλονται στην διαφορετική χρήση πού κάνει κάθε χρήστης, την διαφορετική καταπόνηση πού αυτή συνεπάγεται, αλλά και τις διαφορετικές συνθήκες που αντιμετωπίζει). Παρόλα αυτά, κανείς δε μπορεί να ισχυριστεί ότι ένα συμβατικό σύστημα εκτροχιαστών έχει πολύ μεγάλη διάρκεια ζωής. Μια κασέτα βγάζει περίπου 3.000 χωμάτινα χιλιόμετρα. Κάθε αλλαγή κασέτας θέλει και αλλαγή αλυσίδας, περίπου κάθε τρεις αλλαγές κασέτας χρειαζόμαστε και ένα σετ εμπρόσθιων δίσκων. Αναπόφευκτα, θα χρειαστούμε κάποια στιγμή συντήρηση ή αλλαγή σε χειριστήρια και εκτροχιαστές, χωρίς να υπολογίσουμε τις ζημιές από τα αναμενόμενα ατυχήματα, η αν αφήσουμε σε κανένα βραχάκι τον πίσω εκτροχιαστή μας για "πουρμπουάρ"... Αν κάνουμε 5,000-6,000 χωμάτινα χιλιόμετρα το χρόνο τα πρώτα τέσσερα χρόνια μετά την αγορά, θα χρειαστεί να πληρώσουμε 8 συμβατικές κασέτες, 8-16 αλυσίδες, 3 σετ δίσκων, 3-4 αλλαγές καλωδίων, 1 σετ χειριστηρίων και 3 σετ εκτροχιαστών (με βάση τις ζημιές και φθορές που κάνω ο ίδιος, προσέχοντας το ποδήλατο μου όσο μπορώ)...

Για τα ίδια χιλιόμετρα στο ίδιο τερέν με ένα Rohloff, είναι απαραίτητες μόνο τέσσερις αλλαγές λαδιών, και μία αλλαγή στα σύρματα του χειριστηρίου.

Αν χρησιμοποιούμε αλυσίδα Rohloff και την προσέχουμε, μετά από τόσα χιλιόμετρα μόλις που αλλάζουμε τη δεύτερη, και μάλλον αλλάζουμε για πρώτη φορά γρανάζι και



δίσκο (χρησιμοποιούνται και από τις δύο μεριές!) καθώς και το χερούλι του περιστροφικού χειριστηρίου που θα έχει λιώσει. Χρησιμοποιώντας από την αρχή ένα μικρότερο δίσκο απολαμβάνουμε καλύτερη απόσταση από το έδαφος. Οι παραπάνω αλλαγές θα μας έδιναν και πάλι ένα ολοκαίνουργιο σύστημα μετάδοσης Rohloff, το οποίο θα ήταν απλά καλοστρωμένο, που θα άλλαζε σαν βούτυρο, ακόμα και σε στάση χωρίς περιστροφή των πεταλιών, ακόμα και όλες τις σχέσεις ταυτόχρονα, και θα είχε διανύσει μόλις την "παιδική ηλικία" της γνωστής διάρκειας ζωής του (τα πρώτα πού φτιάχτηκαν λειτουργούν ακόμα και έτσι ο "χρόνος ζωής" δεν έχει καθοριστεί στην πράξη!).

Για να έχουμε μια δίκαιη προσέγγιση στο θέμα της αγοράς ενός συστήματος Rohloff λοιπόν, δεν πρέπει να συγκρίνουμε μόνο το αρχικό κόστος αγοράς δύο συστημάτων (συμβατικό και εσωτερικού τύπου), αλλά το συνολικό κόστος λειτουργίας για κάποια χρόνια χωμάτινης χρήσης. Τολμώ επίσης να πετάξω την έμπνευση ότι έχοντας ένα σετ τροχών με πίσω κέντρο Rohloff, γίνεται πολύ πιο εύκολο να αποκτήσει κανείς 2 ή περισσότερα MTB, αφού το μόνο που θα κάνει είναι να αλλάζει τις ρόδες από ποδήλατο σε ποδήλατο, κουβαλώντας μαζί και τη μετάδοση. Τσουπ, βγάζουμε τις ρόδες από το hardtail, τσουπ τις βάζουμε στο FS!

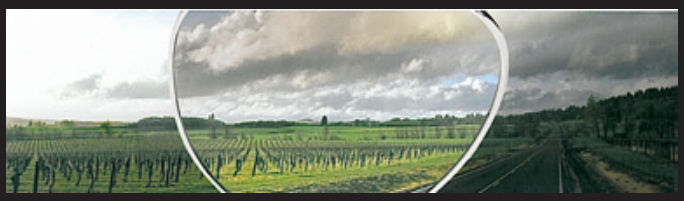
Απλαδή, να τρέξω να το αγοράσω;

Ώπα, μισό λεπτό... Όπως κάθε τι που υπάρχει στην αγορά, δεν κάνει για όλους. Κατ' αρχάς το Speedhub 500/14 προορίζεται για χωμάτινη ή "γερή" τουριστική χρήση, εκεί φαίνονται τα πλεονεκτήματα του. Βέβαια, το κέντρο θα "έλαμπε" ακόμη και πάνω σε ένα καλό city bike (το κόκκινο φανάρι δε θα σας βρει απροετοίμαστους ποτέ ξανά!). Αν κάνατε όρεξη να το βάλετε στο κουρσάκι σας, ξεχάστε το. Θα αποτελέσει λύση για προβλήματα που απλά δεν αντιμετωπίζετε, αφήστε το βάρος που θα προσθέσετε. Έξω

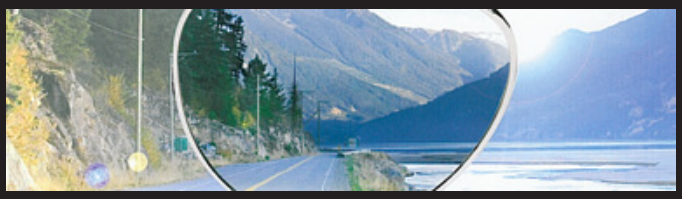
ΟΠΤΙΚΑ

Γ. ΚΛΑΔΟΣ

Photocromic
Put your eyes on cruise control.



Polarization
Sometimes the best way to rest your eyes is a long drive.



Spectral control
Everything you want to see. And nothing you dont.

SERENGETI EYEWEAR

TAG HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

adidas

VUARNET FRANCE

bollé

OAKLEY

SPY

CARRERA

Γυαλιά οράσεως και ηλίου που μπορούν να κατασκευαστούν στους βαθμούς σας **σε όλες σχεδόν τις καμπυλότητες**

Φακοί Επαφής με υψηλή υδροφιλία & διαπερατότητα, **χωρίς να στεγνώνουν τα μάτια**

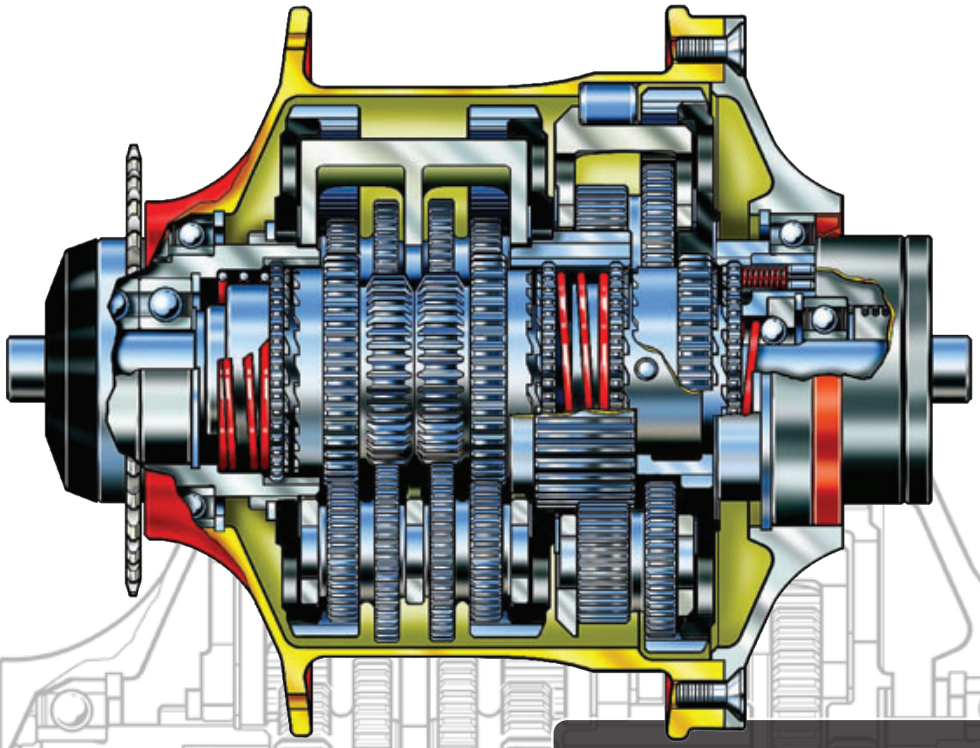
Φακοί ήλιου: polarized, antifog, mirror

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΣΥΛΛΟΓΕΣ για ανθρώπους που ζουν την περιπέτεια κατασκευασμένες από υλικά τελευταίας τεχνολογίας, διατηρώντας την μέγιστη δυνατή ελαστικότητα και ανθεκτικότητα.

Γ. ΚΛΑΔΟΣ

ΕΚΠΛΗΞΗ 30%

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ 1. Λ. ΠΑΠΑΓΟΥ 118 ΖΩΓΡΑΦΟΥ 15772, T+F: 2107487167
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ 2. Λ. ΠΑΠΑΓΟΥ 117Α ΖΩΓΡΑΦΟΥ 15772 T+F: 21077787167



οι κουρσάδες από την παρέα λοιπόν! Ποιος είναι ο "αλητάκος" ξάδερφος του κουρσά; Ο XCάς ("κρος-καντράς"), για τον οποίο ενώ η λειτουργία του Rohloff Speedhub είναι θείο δώρο, το βάρος του συστήματος του είναι τόσο ελκυστικό όσο και το φλερτ με μια φίλη της γιαγιάς του. Μην τολμήσετε να πείτε "συν 700 γραμμάρια" στον χωμάτινο ξάδερφο του κουρσά χωρίς να περιμένετε ένα ανάποδο χαστούκι στο μάγουλο!

Ποιοι μένουν τότε; Όλα τα μέλη της λίγο πιο άγριας οικογένειας MTB (All-Mountain, Trail, Enduro, Freeride...) τα οποία δεν είναι και λίγα, και μάλλον απαρτίζουν το μεγαλύτερο κομμάτι της χωμάτινης φυλής. Δε τους πολυενδιαφέρει το βάρος, αλλά η καλή λειτουργία, η ευκολία χρήσης και η αξιοπιστία, αρετές που το Speedhub εγγενώς διαθέτει. Ακόμη και η "ειδική ράτσα" των αθλητών 24ωρου MTB έχει να κερδίσει πολλά από μια εσωτερικού τύπου μετάδοση (ρωτήστε όσους έτρεξαν πέρυσι στο 24ωρο MTB του Parnassos Mountain Bike Festival τι έπαθαν με τα ντεραγιέ και τις αλυσίδες τους).

Λέγεται ότι η Γερμανική εταιρία ετοιμάζει μια ελαφρύτερη έκδοση του κέντρου της, η οποία σίγουρα θα είναι πιο ελκυστική σε πολλούς. Μέχρι τότε, και παρά τις αρετές που διαθέτει το κτηνώδες κέντρο θα δώσω 8 στα 10 σαμπρελάκια. Φυλάω ένα σαμπρελάκι για την ελαφριά έκδοση του κέντρου, και άλλο ένα αν πέσει η τιμή του (σ.σ. η τιμή του στη χώρα μας είναι ακριβώς ίδια με αυτή της Γερμανίας, εννοώ να ρίξει ο κατασκευαστής την τιμή). Σίγουρα όμως, το Rohloff Speedhub 500/14 έχει κάθε δυνατότητα να πάρει "άριστα" σαν πακέτο, και για να είμαι ειλικρινής, έχω αιτηθεί στον αντιπρόσωπο να ξαναπάρω το test bike του για να το τρέξω στο φετινό 24ωρο του Parnassos Mountain Bike Festival...

Αντιπρόσωπος: http://rohloff.gr/

iCycling.gr

2ο TRACK DAY

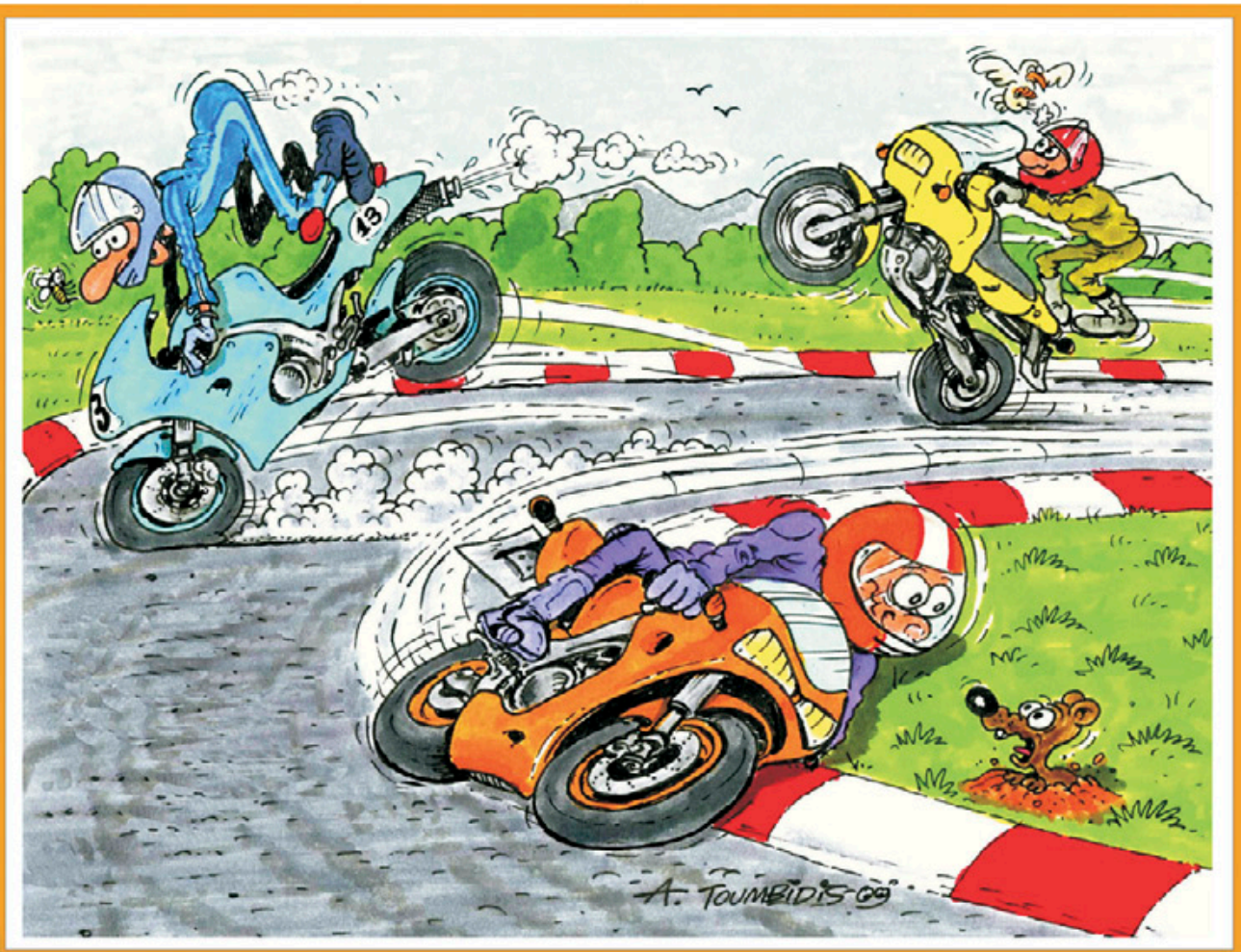
1ος ΦΙΛΙΚΟΣ ΑΓΩΝΑΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΣΕΡΡΩΝ

20-21 ΙΟΥΝΙΟΥ 2009

ΜΟΘ
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Power Bikes
ebike.gr
enduro.gr
motosite.gr
www.mothforum.gr



ΔΩΡΕΑΝ ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟ ΚΟΙΝΟ

ΜΟΘ

ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΜΟΤΟΕ

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ 7 ΤΗΛ.2310 208240
Διαμαντόπουλος Κώστας 6944 267429

www.moth.gr

ok wheel
Ελαστικά Μοτοσυκλετών
τηλ. 2310 951731
Ειδικές τιμές ελαστικών κατά την διάρκεια της εκδήλωσης!

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΙΚ
CAFETERIAS BIKES
ΤΟΥΜΠΙΔΗΣ ΘΑΝΑΣΗΣ
Τηλ. 2310 261242
Toumpidis@freemail.gr

Η ΔΙΚΗ ΣΟΥ ΘΕΣΗ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Με το ρυθμιζόμενο μαρσπιέ της Valter Moto αποκλείεται να μη βρεις την ιδανική θέση οδήγησης αφού παρέχει 9 διαφορετικές θέσεις σταθεροποίησης. Σε όμορφα χρώματα: κόκκινο, χρυσό, μπλέ, μαύρο & ασημί, όχι μόνο τελειοποιεί την εργονομία αλλά ταυτόχρονα απογειώνει την αισθητική της μοτοσυκλέτας σου.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

ERGAL ΤΑΠΕΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗ

Το κενό στην θέση των καθρεπτών είναι παρελθόν. Η Valter Moto βρίσκει την ευκαιρία να μετατρέψει το κενό σημείο της μοτοσυκλέτας σου με μια καλαίσθητη ergal πινελιά σε διάφορα χρώματα: κόκκινο, χρυσό, μπλέ, μαύρο & ασημί. Οι τάπες καθρέπτη ergal θα γίνουν μόδα.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

VALTER MOTO ΒΑΣΕΙΣ ΠΙΝΑΚΙΔΑΣ

Έφτασαν οι νέες βάσεις πινακίδας για Hayabusa '08-'09, CB1000R '08-'09 Naked, CBR1000RR '08-'09, ER6n '09, ZZR 1400 '08-'09, GSXR 1000 K9, ZX6 '09 και όλα τα υπόλοιπα νέα μοντέλα του 2009.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΙΔΑΝΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Το νέο κράνος SCORPION EXO-1000 RPM Speed δε μοιάζει με τα υπόλοιπα. Εξοπλισμένο με τρόμπα που φουσκώνει ειδικό μηχανισμό μέσα από τα μάγουλα για καλύτερη σταθεροποίηση στις μεγάλες ταχύτητες, άριστη ηχομόνωση, πτυσσόμενο φιμέ γυαλί ηλίου, μηχανισμό εμπλοκής της αντιθαμβωτικής ζελατίνας ώστε να μην αποκτά δική της... βούληση και με πλήρως αφαιρούμενη, πλενόμενη, αντι-ιδρωτική εσωτερική επένδυση, βρίσκεται πλέον διαθέσιμο και σε κόκκινο χρώμα.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

NEO SUZUKI DR 125 SM ΜΟΝΟ €2,995

Το 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
2103499000

2Χ2... ΔΙΠΛΟ ΟΦΕΛΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ SUZUKI

Αποκτήστε σήμερα τη μοτοσυκλέτα των ονείρων σας και επωφεληθείτε από το διπλό όφελος SUZUKI. Γιατί τώρα στη SUZUKI δεν έχετε κέρδος μόνο από το τέλος ταξινόμησης, 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 τη ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ καθώς και στο δίκτυο συνεργατών πανελλαδικά.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ
2103499000

PAZZO RACING ΤΩΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι ρυθμιζόμενες σε 6 θέσεις μανέτες Pazzo Racing, κατασκευασμένες από CNC με αλουμίνιο 6061-T6 και δυνατότητα ρύθμισης εν κινήσει, υπάρχουν σε 6 επιλογές χρωμάτων: Μαύρο, Ασημένιο, Χρυσό, Κόκκινο, Titan & Μπλε και πάντα με ελεύθερη επιλογή χρώματος για το ρυθμιστή (από τα ίδια χρώματα) για το συνδυασμό που σας αρέσει. Κατασκευάζονται στον Καναδά και υπάρχουν σε κοντή έκδοση -5cm περίπου από την εργοστασιακή ή σε μακριά έκδοση -2cm περίπου από την εργοστασιακή, με σημείο θραύσης σε περίπτωση ατυχήματος. Τιμή set 218€.

MOTORCYCLE ART
www.motorcycle-art.gr
2106000899

ΑΥΞΗΣΤΕ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ!

Βαλίτσες Givi E-55 Maxia 3 (€ 280) και Kappa K53 (€ 210). Στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories θα βρείτε ετοιμοπαράδοτες τις ολοκαίνουργιες προτάσεις των δύο κορυφαίων εταιρειών στο χώρο των αποσκευών. Με χωρητικότητα 53 και 55 λίτρων, για την K53 και E55 αντίστοιχα, είναι οι μεγαλύτερες βαλίτσες τις αγοράς και μπορούν να φιλοξενήσουν άνετα δύο κράνη full face οποιουδήποτε μεγέθους. Και οι δύο έχουν σχεδιαστεί από λευκό χαρτί με τις πιο αυστηρές απαιτήσεις του σύγχρονου design, με την E55 να υπερέχει του ανταγωνισμού με τους μεταλλικούς μεντεσέδες και τη παγκόσμια πρώτη παρουσίαση ανοίγματος με τηλεκοντρόλ (αναμένεται). Ο extra εξοπλισμός και για τις δύο περιλαμβάνει stop light κιτ και ανατομικό μαξιλαράκι συνοδηγού.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

ΕΤΟΙΜΟΙ ΓΙΑ ΕΚΔΡΟΜΕΣ;

Αν θέλετε να ταξιδέψετε με τη μοτοσυκλέτα και χρειάζεστε extra αποθηκευτικό χώρο η Μιχαλακοπούλου είναι η πρώτη σας στάση. Στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories στον αριθμό 118 θα βρείτε τη μεγαλύτερη συλλογή από υφασμάτινα σαμάρια μοτοσυκλέτας. Όλα τα καινούργια μοντέλα εταιρειών όπως Cameron, Colori, Bagster, Kappa, Givi και Cargo. Με συνολική χωρητικότητα μέχρι και 80 λίτρα, τιμές που ξεκινούν από € 82 και σχέδια για όλους τους τύπους μοτοσυκλετών, σίγουρα θα βρείτε κάτι που ταιριάζει στις ανάγκες σας.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

ΤΟ NEO CRYPTON X 135 ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΤΟΥ

Oversize δισκόπλακες 300mm από τη Braking, ergal προστατευτικά καπάκια για το ψυγείο και το μοτέρ, ρυθμιζόμενες μανέτες ergal ειδικού κράματος και, φυσικά, μαρσπιέ σε διάφορους χρωματισμούς. Όλα με άμεση και εύκολη τοποθέτηση χωρίς ανάγκη για "μαγικά" και τροποποιήσεις, κατασκευασμένα ειδικά και μόνο για το συγκεκριμένο μοντέλο σε απίστευτα χαμηλές τιμές.

Σ. ΜΠΕΖΑΣ - Μ. ΛΕΩΝ
2107470074 – 2108232001

Η ΙΤΑΛΙΚΗ PZR ΤΩΡΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η εν λόγω εταιρία διαθέτει πολυόργανα για όλους τους τύπους μοτοσυκλετών και για πρώτη φορά και για off road μοτοσυκλέτες, αφού τα PZR Racing όργανα είναι κατασκευασμένα από g shock μηχανισμό για μέγιστη ανθεκτικότητα σε όλα τα τερέν.
Η μεγάλη γκάμα της Ιταλικής εταιρίας απαρτίζεται από ηλεκτρονικά φωτιζόμενα ταχύμετρα, gear indicators, πολυόργανα τηλεμετρίας για αγωνιστική χρήση, shift lights για να ρυθμίζετε τα κόκκινα της μοτοσυκλέτας σας κ.ά.

Σ. ΜΠΕΖΑΣ - Μ. ΛΕΩΝ
2107470074 2108232001

UVEX ENDURO

Κατασκευασμένο από Carbon SLC (Super Lite Carbon), με ζελατίνα νέας τεχνολογίας Uvex Supravision HD-3D single shield. Διαθέτει κούμπωμα Double D, αντιαλλεργική επένδυση COOL MAX που αφαιρείται και πλένεται, αφαιρούμενα μάγουλα, σάκο μεταφοράς. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί με τη ζελατίνα σαν full face helmet ή χωρίς για χρήση cross. Το βάρος του είναι μόλις 1,270 gr (1,150 χωρίς ζελατίνα) και καλύπτει τις προδιαγραφές ECE R 22.05.

MOTO MARKET
Γραμμή επικοινωνίας για όλη την Ελλάδα: 80111795615

MICRON

Με τις εξατμίσεις υψηλών επιδόσεων από τη Micron θα δείτε μία σημαντική αύξηση της ιπποδύναμης σε όλο το φάσμα στροφών. Το πρόγραμμα σχεδιασμού και παραγωγής που ακολουθήθηκε από την Micron περιλαμβάνει ψηφιακή επεξεργασία όλων των παραμέτρων και χρήση του λογισμικού Optimum Power ώστε να αυξηθεί η ροή καυσαερίων και η ιπποδύναμη. Τώρα όλες οι εξατμίσεις σε ειδικές τιμές, από 135.00 ευρώ, μέχρι εξαντλήσεως του stock.

MOTO MARKET
Γραμμή επικοινωνίας για όλη την Ελλάδα: 80111795615

SPIDI RV COUPE

Κοντά γάντια από δέρμα BOVINE αγωνιστικής χρήσης με ενισχύσεις KERAMIDE στην παλάμη. Με ειδικούς αερισμούς στα δάχτυλα και διάτρητα τμήματα στο δέρμα για αερισμό του γαντιού και ένθετα από Titanium Fiber για μεγαλύτερη προστασία.

SPIDI STORE Καλλιρόης 43 – 2109222349
MOTO MARKET
Γραμμή επικοινωνίας για όλη την Ελλάδα 801 11 795 615

ΑΝΕΣΗ, ΕΥΚΟΛΙΑ, ΥΓΙΗ ΜΑΤΙΑ

Οι κορυφαίοι φακοί της CIBA VISION™ σας δίνουν τώρα τη δυνατότητα, με μια μοναδική προσφορά, να δοκιμάσετε τους μηνιαίους φακούς Air Ortix™ Aqua, τους ημερήσιους φακούς DAILIES™ Aqua Comfort Plus™ και το υγρό καθαρισμού Novasoft Aqua και να ανακαλύψετε ποιος φακός καλύπτει καλύτερα τις ανάγκες σας και ταιριάζει στον τρόπο ζωής σας. Βγάλτε τα γυαλιά σας χαμογελάστε και…

ΟΠΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΣ
2107774522

ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΣΤΟΥΣ ΦΑΚΟΥΣ ΕΠΑΦΗΣ ΓΙΑ ΑΣΤΙΓΜΑΤΙΣΜΟ

Ο ACUVUE® OASYS™ for ASTIGMATISM χρησιμοποιεί μια καινοτομική, τεχνολογία γνωστή ως Σχεδιασμός Επιταχυνόμενης Σταθεροποίησης (Accelerated Stabilization Design). Αυτή βοηθάει στο να μένει ο φακός στη σωστή θέση ώστε να σας προσφέρει καθαρή και σταθερή όραση όλη μέρα ότι και αν κάνετε, είτε δουλεύετε, είτε οδηγείτε τη νύχτα, αθλείστε ή παρακολουθείτε τηλεόραση.

ΟΠΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΣ
2107774522

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, V P 2 Sport και VP2 Extreme, είναι βασισμένα πάνω στην επιτυχημένη σειρά Viper. Κατασκευασμένα από νέας γενιάς υλικά, ξεχωρίζουν για το νέο χαμηλό βάρος τους και την μη παραμόρφωση τους, καθώς τα νέας τεχνολογίας λινά στο 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
2103485185-8

AVON DISTANZIA ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ON - OFF

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

AGRIPAN SA
2103485185-8

ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ POWER COMMANDER III USB, ΤΟ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟ

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

IMPORTED BIKES
2107525690

TEST RIDE ΣΤΟ ΝΕΟ BMW F800R

Ένα γυμνό έργο τέχνης εκτίθεται κάθε μέρα στη Motogenesis Α.Ε. Η νέα BMW F800R ήρθε για να κλέψει καρδιές, μοτοσυκλετιστικές και μη. Με τιμή μόνο €8,120 στη βασική της έκδοση η νέα naked BMW συμπληρώνει τη γκάμα της Γερμανικής εταιρίας στοχεύοντας όχι μόνο σε ολοένα μεγαλύτερο αγοραστικό κοινό, αλλά στην επαναφορά της 100% διασκέδασης σε 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 στα τηλέφωνα των καταστημάτων ή στο www.motogenesis.gr.

BMW MOTOGENESIS
2107711101 - 2104117776

ΝΕΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ: K1200S ΜΕ 13,500€

Στα καταστήματα Motogenesis σε Αθήνα και Πειραιά θα βρείτε όλα τα νέα μοντέλα BMW ετοιμοπαράδοτα, με εγγύηση BMW και πλέον μικτή ασφάλεια. Επίσης στα εν λόγω καταστήματα θα βρείτε εξουσιοδοτημένο Service BMW, γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ, καθώς και πολλές προσφορές σε παλαιότερα μοντέλα. Για περισσότερες πληροφορίες, e-mail: info@motogenesis.gr

BMW MOTOGENESIS
2107711101 - 2104117776

ΝΕΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΤΟ No 1 SITE

Θέλετε GSXR 1000 K9 με μόνο 12,800€, νέο R1 με μόνο 13,500€; Και το νέο DUCATI 1198 με μόνο 18,800€; Τότε ένα είναι το Site: www.imported-bikes.gr και μάλιστα είναι εικοσιτέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο ανοικτό και πάντα ενημερωμένο. Μην ψάχνετε άσκοπα, μπείτε οποιαδήποτε ώρα της ημέρας θέλετε και δείτε την πάντα ενημερωμένη γκάμα των μεταχειρισμένων, αλλά και καινούριων μοτοσυκλετών του καταστήματος.

IMPORTED BIKES
www.imported-bikes.gr

ΝΕΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ HONDA ΚΑΙ EXPO CENTER

Μία νέα κάθετη μονάδα HONDA άνοιξε και σας περιμένει στη Γρηγορίου Λαμπράκη στο Κερατσίνι. Το νέο κατάστημα Expo Center Honda βρίσκεται πλησίον του γνωστού καταστήματος Expo Center Yamaha που χρόνια τώρα εξυπηρετεί επιτυχώς τους ιδιοκτήτες 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 καθώς φυσικά και όλα τα νέα μοντέλα Honda σε προνομιακές τιμές.

HONDA EXPO CENTER
2104329990

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

CBR1000RR ΚΑΙ 600RR ΜΕ ΚΕΡΔΟΣ ΕΩΣ 1500€

Αποκτήστε το νέο CBR 1000 RR ανταλλάσσοντας την παλιά σας μοτοσυκλέτα με κέρδος 1500€. Παρόμοια προσφορά ισχύει και για το νέο CBR 600 RR με πραγματικό κέρδος 500€. Με τρία χρόνια χρυσή εγγύηση που μόνο το κατάστημα HONDA Τσαλίκης προσφέρει. Επίσης, στο εν λόγω κατάστημα θα βρείτε εξουσιοδοτημένο service, και μία σύγχρονη μονάδα ελέγχου και επισκευών αλλά και ελαστικών, για να ξενοιάσετε μία και καλή μετά την αγορά της μοτοσυκλέτας σας.

ΤΣΑΛΙΚΗΣ
2106046581

ΝΕΑ ΚΑΜΕΡΑ GO PRO ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Είναι 100% αδιάβροχη, με 9 διαφορετικές βάσεις για να προσαρμόζεται σε όλα τα σημεία λήψης με μέγιστη ασφάλεια, όπως: σε όλων των ειδών τα κράνη, ποδήλατα, Wind Surf και φυσικά σε μοτοσυκλέτες και αυτοκίνητα. Ανθεκτική σε όλες τις ταχύτητες διαθέτει ενσωματωμένο σκληρό δίσκο εγγραφής για μέγιστη ανάλυση και ελάχιστο πραγματικά βάρος. Επίσης διαθέτει ειδικά ενσωματωμένο φίλτρο αέρα για βέλτιστη ηχητική απόδοση και αμβλυγώνιο φακό υψηλής ανάλυσης για ρεαλιστική 100% λήψη.

ΔΡΑΚΟΣ
2108251640

ΤΟ ΝΕΟ HONDA DN-01 ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟ

Ήρθε το νέο DN 01, η μοτοσυκλέτα που δημιουργεί νέα δεδομένα στην οδήγηση εντός και εκτός πόλης. Αποκτήστε το πρώτοι, με τρία χρόνια χρυσή εγγύηση που μόνο το κατάστημα HONDA Τσαλίκης προσφέρει και με επώνυμα αξεσουάρ όπως βαλίτσα και ζελατίνα. Επίσης, στο εν λόγω κατάστημα θα βρείτε εξουσιοδοτημένο service και μια σύγχρονη μονάδα ελέγχου και επισκευών αλλά και ελαστικών για να ξενοιάσετε μία και καλή μετά την αγορά της μοτοσυκλέτας σας.

ΤΣΑΛΙΚΗΣ
2106046581

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 δε 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.

YAMAHA EXPO CENTER
2104329990

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

DYNOJET WIBE BAND 2 (WB2)

Η εταιρία Dynojet έχει στην διάθεση μας το νέο WIDEBAND COMMANDER WB2. Ένα σύστημα σένσορα λάμδα που σας δίνει την δυνατότητα να ελέγξουμε και να ρυθμίσουμε το μίγμα της μοτοσυκλέτας. Το WB2 καταγραφεί τα τελευταία 15 λεπτά λειτουργίας καυσίμου τα οποία βλέπετε μέσω του υπολογιστή σας, με καλώδια για θέση γκαζιού και στροφών, διαθέτει μετρητή πίεσης για όσους έχουν Turbo και οθόνη που προειδοποιεί σε περίπτωση φτωχού η πλουσίου μίγματος ώστε να ρυθμιστεί ξανά μέσω υπολογιστή. Πρόκειται για ένα προϊόν με το οποίο μπορείτε να λύσετε όλα σχεδόν τα προβλήματα που έχετε με την ρύθμιση του μίγματος. Μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα της Tecno-Moto Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας!

TECNO-MOTO
2109242410

DNA FILTER YAMAHA YZF 125R '08-'09

Σας παρουσιάσουμε ένα ακόμη νέο φίλτρο αέρος της εταιρίας DNA FILTERS για το μοντέλο YAMAHA YZF 125R '08-'09.Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτησή του είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της YAMAHA.Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99% και έχει την δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος που θα ικανοποιήσουν ακόμη και τους πιο απαιτητικούς πελάτες.
Μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας!

TECNO-MOTO
2109242410

AKRAPOVIC ΕΞΑΤΜΙΣΗ SUZUKI GSXR 1000 K9

Για όλους τους κατόχους της νέας SUZUKI GSXR 1000 K9 η εταιρία AKRAPOVIC ολοκλήρωσε την παραγωγή των εξατμίσεων και είναι πλέον στην διάθεση σας. Για το συγκεκριμένο μοντέλο η εταιρία Akrapovic έχει βγάλει ένα τελικό ή δύο τελικά σε τιτάνιο ή carbon για εργοστασιακούς λαιμούς, open και street legal, σε Hexagonal και Conical σχήμα. Επίσης διατίθενται τελικά τιτανίου megaphone open, για λαιμούς εργοστασιακούς. Και φυσικά ολόκληρα συστήματα εξατμίσεων με λαιμούς ανοξείδωτους ή τιτανίου και με ένα τελικό ή δυο τελικά τιτάνιο ή carbon hexagonal. Τέλος έχετε την δυνατότητα επιλογής σε open και street legal. Μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα της Tecno-Moto Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας!

TECNO-MOTO
2109242410

ATHENA, Η ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΣΑΣ

Η Athena είναι ίσως η μοναδική εταιρία στον κόσμο που διαθέτει τόσο μεγάλη γκάμα αξεσουάρ και ανταλλακτικών, με εφαρμογή σε πάνω από 50% της διεθνούς αγοράς μοτοσυκλετών ανά τον κόσμο. Μερικά από τα προϊόντα της είναι: φίλτρα αέρα - λαδιού, φυγοκεντρικά συστήματα και ιμάντες, συστήματα τροφοδοσίας - reed, πιστόνια, εκκεντροφόροι, κύλινδροι, χιτώνια και ό,τι άλλο μπορεί να φανταστεί ο νους σας. Επίσης τα τελευταία χρόνια μετά την απόκτηση μεγάλου εργοστασίου, εξειδικεύεται στην παραγωγή ηλεκτρονικών συστημάτων μοτοσυκλετών, όπως ηλεκτρονικές, συστήματα τηλεμετρίας με ενσωματωμένο το gps κ.ά. Ψάξτε για το σήμα της Athena σε όλα τα καλά καταστήματα.

ΔΡΑΚΟΣ
2108251640

HONDA Tsalikis

Νέες Μειωμένες Τιμές
HONDA
γιά όλα τα μοντέλα

ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΑ ΜΟΝΤΕΛΑ...

ΑΠΟΛΑΥΣΤΕ ΤΑ ΜΟΝΑΔΙΚΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΜΕ

- ✓ ΕΠΩΝΥΜΑ ΔΩΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΑΣ
- ✓ 1 ΧΡΟΝΟΣ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΓΓΥΗΣΗ
- ✓ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ SERVICE
- ✓ ΙΣΟΒΙΑ ΕΚΠΤΩΤΙΚΗ ΚΑΡΤΑ
- ✓ ΔΩΡΕΑΝ QUICK SERVICE
- ✓ 35 ΧΡΟΝΙΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΑΣ
- ✓ ΦΙΛΙΚΗ & ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ ΜΕ ΠΡΑΞΕΙΣ

2+1= 3 ΧΡΟΝΙΑ ΧΡΥΣΗ ΕΓΓΥΗΣΗ

2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ ΑΝΤ/ΠΕΙΑΣ
1 ΧΡΟΝΟ ΕΓΓΥΗΣΗ HONDA TSALIKIS

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE
ΕΛΑΣΤΙΚΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
ΜΕ 6 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ:
Agip

0% ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΕΩΣ 72 ΜΗΝΕΣ ΕΞΟΦΛΗΣΗ
Ή 14 ΜΗΝΕΣ ΑΤΟΚΑ

50% ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΕΩΣ 24 ΜΗΝΕΣ ΑΤΟΚΑ

ΓΝΗΣΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ HONDA
ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΛΕΩΦ. ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ 22, 153 44 ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΑΥΡΟΥ, ΤΗΛ: 210 6046581, 210 6615126 - FAX: 210 6615126

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΑΡΑΚΑΚΗ

LeoVince BRAKING CZ MICHELIN agv LASER GIVI IXS SHOEI

www.tsalikis.gr,
e-mail: info@tsalikis.gr

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΧΑΙΑ ΜΟΤΟ CLUB PATRAS - HELLAS

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΟΛΑ 2007

MOG

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός &
Μοτοσυκλέτα
bike me aprilia
aprilia riders club hellas
KTM
HELLAS CLUB
Μοτοσυκλετιστικός
Όμιλος Σοχού
ο Αγιος Γεώργιος
M. O. C.
2003
www.
motoRidersClub.com
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
Σ.ΜΟ.Κ.
www. smok.gr
ΣΥ.ΜΟ.ΦΕ
TDM
HELLAS

Μάνος Κάτσουλας

«Το τελευταίο που χρειάζομαι είναι να πηγαίνω σε επαγγελματικά ραντεβού με εσάνς κλούβιων αυγών»

Το καλοκαιράκι

Με τον υδράργυρο να περνάει χαλαρά τους 30 βαθμούς κελσίου όταν και όπως του καπνίσει, ακόμα και οι πλέον αρνητικοί οφείλουν να παραδεχτούν ότι έχουμε ήδη καλωσορίσει το καλοκαίρι, σύμφωνα με τον σταθερό πλέον κύκλο των δύο εποχών ανά έτος, αν και οφείλω να ομολογήσω ότι η απόλυση της άνοιξης με στενοχωρεί σαφώς περισσότερο απ' την αυτομόληση του φθινοπώρου.

Πέρα από τις προσωπικές μου προτιμήσεις όμως, έχει πραγματικά ενδιαφέρον να παρατηρεί κανείς το πώς αλλάζει η ψυχολογία του κόσμου με το που ανεβαίνει η θερμοκρασία –και τί επιπτώσεις μπορεί να έχει αυτό στην υγεία μας, από κάθε δυνατή άποψη. Κατ' αρχάς, δεν ξέρεις ακόμα πως να ντυθείς. Το πρωί σκας με το διάτρητο καλοκαιρινό μπουφανάκι, το βράδυ το δαγκώνεις κυριολεκτικά έτσι και χρειαστεί να περάσεις από καμιά περιφερειακή Υμηττού ή τυχαίνει να μένεις στα Βορειότερα των προαστίων. Οι τσάντες με εξτρά ρουχαλάκια για το βράδυ δίνουν τη λύση σε όσους γνωρίζουν ότι θα περάσουν τις περισσότερες ώρες τους στο δρόμο, αλλά απ' ό,τι φαίνεται οι περισσότεροι δεν είναι τόσο καλά οργανωμένοι, δίνοντας μεγάλη τροφή για χαμόγελα σε όσους σκοτώνουν την ώρα τους στα φανάρια εξετάζοντας τις στυλιστικές επιλογές των συναδέλφων μοτοσυκλετιστών.

Άλλοι κυκλοφορούν σχεδόν όπως τους γέννησε η μάνα τους, γλιτώνοντας στο παρά τσακ την κάθειρξη για προσβολή της δημοσίας αιδούς, άλλοι κυκλοφορούν ωσάν εκκολαπτόμενες πεταλούδες μέσα στις κατάμαυρες κορντούρες και τα φανταχτερά δερμάτινά τους και άλλοι, αναποφάσιστοι, επιλέγουν μια μεσαία γραμμή, ανάμεσα στους δύο κόσμους –όπως ευτυχής μεν, αναπόφευκτα ημι-ιδρωμένος δε αναβάτης CBR 1000RR που είδα προχτές, με φουλ δερμάτινη επένδυση από τη μέση και πάνω, κλειστή φυμέ ζελατίνα και, για κάποιον απροσδιόριστο λόγο, σορτσάκι και αθλητικό παπουτσάκι με τις κάρμπον προστατευτικές τρίχες της γάμπας να ανεμίζουν στον αέρα.

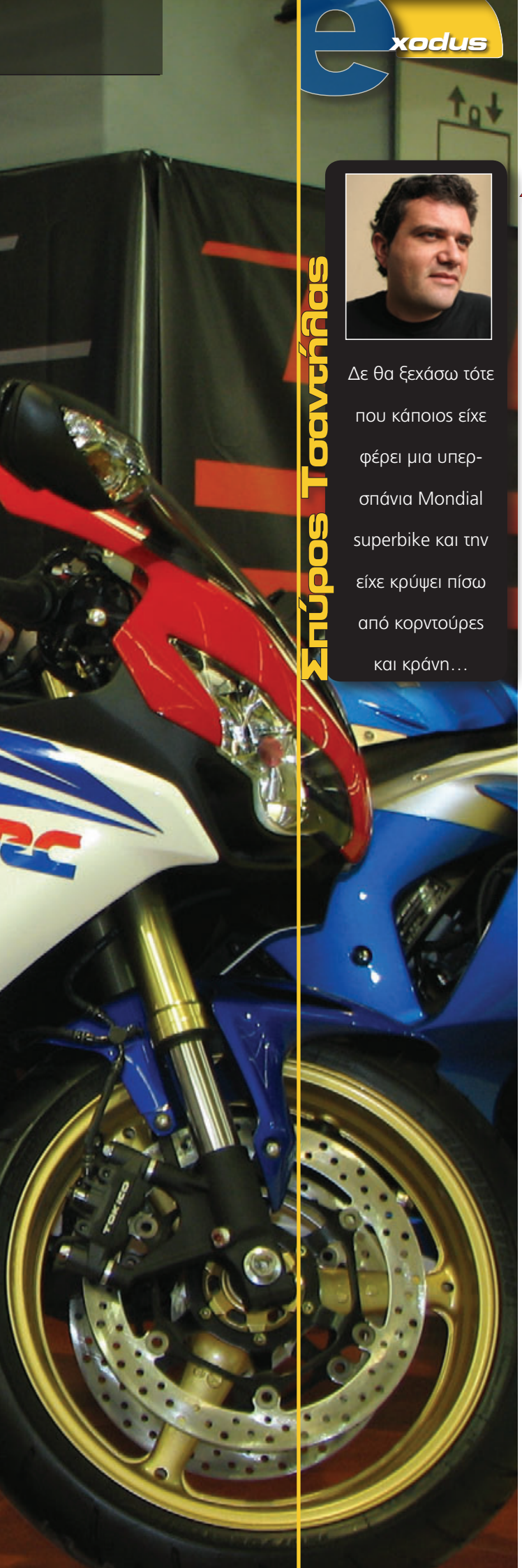
Πέρα από τις εύλογες απορίες για το τί ακόμα θα δούμε όσο η θερμοκρασία θα συνεχίζει την ανοδική της πορεία, πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι η σωματική μας ακεραιότητα κινδυνεύει, ανεξαρτήτως ένδυσης. Μόλις σήμερα το πρωί πήγε να με πατήσει –πεζό– ένα φορτηγάκι, επειδή ο οδηγός του είχε target fixation σε μια πιτσιρίκα που μπέρδεψε τον Χολαργό με το Space στη Μύκονο, επιλέγοντας ενδυμασία που ανέβαζε εύκολα την τοπική θερμοκρασία κατά καμιά 15αριά βαθμούς ακόμα. Δεν τον κατηγορώ τον άνθρωπο και μέσα μου χαίρομαι που δεν ήταν με μοτοσυκλέτα γιατί θα είχε πιθανότατα φάει άσχημα τα μούτρα του, αλλά πραγματικά δεν ξέρω τί έφταιγα που περίμενα στο πεζοδρόμιο.

Αντιστοίχου επιπέδου πρόβλημα εμφανίζεται δυστυχώς ακόμα και στις περιπτώσεις που δεν εμπλέκονται ημίγυμνες νεαρίδες, με τους ίδιους οδηγούς αυτοκινήτου που τα χάνουν με την πρώτη σταγόνα της βροχής να αποσυντονίζονται ολοκληρωτικά με την ξηρασία. Δε γνωρίζω αν φταίει η κρίση που τους κάνει να κυκλοφορούν χωρίς κλιματισμό αφήνοντας τον εγκέφαλό τους να βράζει στα μποτιλιαρίσματα, ή ακριβώς η χρήση του air condition που παρέα με τα κλειστά παράθυρα τους δημιουργεί την ψευδαίσθηση ότι είναι σε έναν άλλο, προσωπικό δικό τους κόσμο χωρίς άλλα οχήματα, αλλά ο εντυπωσιακά μεγάλος αριθμός των χαζών ατυχημάτων που έχω δει είτε να γίνονται είτε να αποφεύγονται στο παρά τσακ με έπεισαν ότι η επανεξέταση για το δίπλωμα ανά 10 χρόνια που λέγαμε και στο editorial του προηγούμενου τεύχους δεν είναι τσάμπα τρέξιμο, αλλά δώρο Θεού.

Μέχρι να εφαρμοστεί όμως, χρειάζεται αναγκαστικά εκθετική αύξηση της προσοχής στους αφηρημένους ηλίθιους που κυκλοφορούν ανάμεσά μας. Σε ένα σημείο είχα αρχίσει να σκέπτομαι να αρχίσω να κυκλοφορώ με το καλάθι του μοτοσυκλετιστή, φορτωμένο με αυγά ώστε να έχω έναν, ομολογουμένως όχι και τόσο διακριτικό, τρόπο να επαναφέρω στην πραγματικότητα αυτούς τους οδηγούς με μια καλοζυγισμένη ρίψη, αλλά σκεπτόμενος ελαφρώς ωριμότερα συνειδητοποίησα ότι αυτή δε θα ήταν σωστή λύση. Με τέτοια ζέστη τα αυγά θα χαλούσαν τάχιστα και το τελευταίο που χρειάζομαι είναι να πηγαίνω σε επαγγελματικά ραντεβού με εσάνς κλούβιων αυγών.

Για να τα ξαναπούμε λοιπόν, μην ξεχνάτε: σωστή καλοκαιρινή ένδυση με καβάτζα κάτι πιο ζεστό και τα μάτια σας 14. Στο δρόμο όμως, όχι στις παιδούλες...

Πάλι καλά που ήσουν κι εσύ…



Σπύρος Τσαντήλας

Δε θα ξεχάσω τότε που κάποιος είχε φέρει μια υπερσπάνια Mondial superbike και την είχε κρύψει πίσω από κορντούρες και κράνη…

Έκθεση σε κοινή θέα

Στην Έκθεση Μοτοσυκλέτας θα βρεις όλα τα νέα προϊόντα παρουσιασμένα με άνεση χώρου και όμορφα ντεκόρ, στη διάθεσή σου για 'καβάλα' το ένα πίσω από το άλλο. Όλοι οι έμποροι θα στήσουν εκεί το κινητό μαγαζί τους στη μία εκείνη εβδομάδα του χρόνου που όλοι οι μοτοσυκλετόδρομοι της Ελλάδας ενώνονται σε ένα κομβικό σημείο. Όπως είναι λογικό –και όπως έχουμε καλομάθει τόσα χρόνια– την Έκθεση πλαισιώνουν διάφορες παράλληλες εκδηλώσεις για το μάτι και το μυαλό.

Στην Έκθεση Μοτοσυκλέτας θα αφιερώσεις ένα ολόκληρο πρωινό ή απόγευμα, θα πας με τους φίλους σου να βγάλεις φωτογραφίες, θα πιεις τον καφέ σου βλέποντας FMX ή αγώνα SM, θα ξαναπάς μια καθημερινή με λιγότερο κόσμο για να αφοσιωθείς στη μελέτη των μοτοσυκλετών που σε ενδιαφέρουν, να τις οδηγήσεις στα test rides, να βγάλεις τις καλλιτεχνικές σου φωτογραφίες.

Η Έκθεση Μοτοσυκλέτας, συνήθως για ένα διάστημα που οριοθετείται από (και περιλαμβάνει) δύο σαββατοκύριακα, είναι ΤΟ επίκεντρο της μοτοσυκλέτας.

Όχι φέτος όμως.

Φέτος όλες οι μεγάλες αντιπροσωπείες δεν ήταν εκεί, τα νέα μοντέλα ήταν λιγοστά, συχνά ανακατεμένα με κάθε λογής μοτοσυκλέτα και στριμωγμένα σε πολύ μικρότερο χώρο. Η αίσθηση που αποκόμισα –με μια ομολογουμένως γερή δόση υπερβολής εκ μέρους μου– ήταν πως ο συγκεκριμένος χώρος ενδεχομένως και να μη χωρούσε ούτε μια Έκθεση Γαντιών Μοτοσυκλέτας εφόσον προέκυπτε πλήρης εμπορική απαρτία. Κι όμως, κατάφερε να χωρέσει αυτό που θα έπρεπε να είναι η Έκθεση Μοτοσυκλέτας 2009. Μέχρι που στρίμωξε σε μια χαμηλοτάβανη ασφαλτοστρωμένη σάλα στο δεύτερο όροφο μερικές επιδείξεις stunt riding.

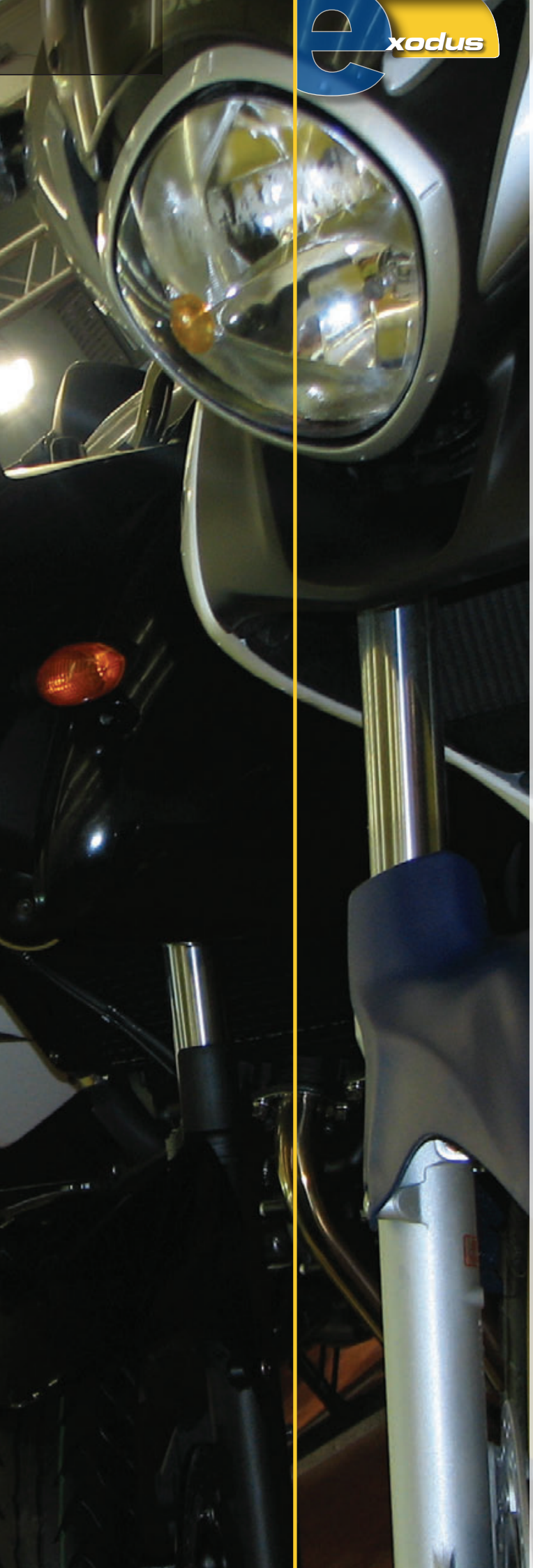
Χωρίς εικασίες ή παρασκηνιακές φήμες, θα θυμίσω απλά σε όλους το ιστορικό. Κάπου στα τέλη του Γενάρη κυκλοφορεί η πληροφορία πως λόγω κρίσης ίσως και να μη γίνει καθόλου Έκθεση φέτος. Λίγες εβδομάδες αργότερα ανακοινώνεται το "Athens Moto Show 2009" συνοδευόμενο από τον χαρακτηρισμό "μια νέα έκθεση μοτοσυκλέτας". Διοργανωτής για πολλοστή χρονιά η Lamarco, 22 ως 26 Απριλίου στο ολυμπιακό εκθεσιακό κέντρο Ξιφασκίας στο πρώην Δυτικό Αεροδρόμιο.

Με εντυπωσιακή χρονική εγγύτητα ανακοινώνεται μια δεύτερη Έκθεση Μοτοσυκλέτας 2009 από τον ΠΑΣΕΕΔ (Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Δικύκλων), 6 ως 10 Μαΐου στο εκθεσιακό κέντρο ΕΚΕΠ.

Σκωτσέζικο ντους. Από κει που δε θα είχαμε Έκθεση καθόλου, βρεθήκαμε με δύο!

Τελικώς έγινε μία, χωρίς τις αντιπροσωπείες, στο ΕΚΕΠ το Μάιο

SUZUKI



και δεν έμοιαζε καθόλου με όσα είχαμε συνηθίσει. Για την ακρίβεια μου θύμισε μια Έκθεση Μοτοσυκλέτας πριν μερικά χρόνια της οποίας είχε προηγηθεί ανάλογη ιστορία: αρχικά δε θα γινόταν καμία, μετά ανακοινώθηκαν δύο και αυτή που εν τέλει έγινε φιλοξενήθηκε στο νεότευκτο Ολυμπιακό κτίριο στην αρχή της Σπύρου Λούη στο Μαρούσι, την οποία θυμάμαι ακόμη ως τη χειρότερη που είχα δει ποτέ –τώρα απέκτησε ανταγωνισμό. Δε θα ξεχάσω το περίπτερο όπου κάποιος είχε φέρει τότε μια υπερ-σπάνια Mondial superbike και την είχε κρύψει πίσω από κορντούρες και κράνη…

Εντάξει, θα μου πείτε πως ακόμη και κουτσουρεμένη, πάλι η Έκθεση συγκέντρωσε ένα ικανό μέρος της αγοράς, οι αντιπροσωπείες έδωσαν τα βασικά τους νέα μοντέλα σε εμπόρους τους και αρκετός κόσμος ήρθε. Σύμφωνοι. Ελπίζω ωστόσο να μη διαφωνεί κανείς στο ότι η λογική "απ' το ολότελα καλή κι η Παναγιώταινα" δεν είναι ακριβώς η συνταγή της επιτυχίας. Ασπιρίνη στον πονοκέφαλο ναι, επιτυχία όχι, πρόοδος ούτε για πλάκα.

Στο σημείο αυτό οφείλω να θυμηθώ και τη διεθνή συγκυρία. Μόλις ανακοινώθηκε η αναβολή του Mondial des Deux Roues, κοινώς το Σαλόνι του Παρισιού, που θα γινόταν τον ερχόμενο Οκτώβριο μα τώρα προγραμματίζεται για ένα χρόνο αργότερα. Αιτία είναι η ύφεση –προφανώς!– και κάπου εδώ θα με ρωτήσετε με τι μούτρα κάθομαι και γκρινιάζω για το Ελληνικό Σαλόνι. Η στρατηγική των εταιρειών που βρίσκονται πίσω από την αναβολή μιλά για εστίαση των δραστηριοτήτων τους σε εθνικό επίπεδο κλπ, το οποίο μεταφραζόμενο από τα 'πολυεθνικά' στα Ελληνικά σημαίνει: δεν παίρνω το τεράστιο κόστος μιας παγκόσμιας Έκθεσης, αλλά φορτώνω στους κατά τόπους αντιπροσώπους μου το πολύ μικρότερο κόστος των τοπικών τους Εκθέσεων, ώστε τουλάχιστον να μη χάσω τη δημοσιότητα που οφείλω να πιάσω στην αγορά.

Με βάση αυτή τη λογική θα περίμενα το Ελληνικό Σαλόνι να είναι αναβαθμισμένο…

Επιπλέον, ειδικά για τη δική μας περίπτωση, ανέκαθεν είχα και μια ακόμα απορία: ποιο το νόημα να γίνεται η Έκθεση τόσο αργά; Η αδηφαγία του μοτοσυκλετιστή για το νέο έχει πεθάνει καθώς τα μισά από τα νέα μοντέλα έχουν ήδη φτάσει στην αγορά και τα βλέπει πια στο δρόμο. Η επικαιρότητα ΔΕΝ μπαίνει στο ψυγείο, ό,τι και να κάνουμε. Αυτή την εποχή ο διεθνής Τύπος δημοσιεύει scoops από τα μοντέλα του ΄10.

Θέλουμε να τους "φτιάξουμε" την εποχή που ανθίζουν τα λουλούδια και αυξάνουν οι πωλήσεις; Η λογική λέει πως ο ασθενής θέλει δυναμωτικά όταν τρεκλίζει, όχι όταν είναι έτοιμος για τρέξιμο.

Μα τι λέω; Ας δεήσουμε να ξαναδούμε μια Έκθεση της προκοπής να γουστάρουμε

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)
	K1300 GT	13(F)
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)
Harley-Davidson		
	XR 1200	13(F)
Honda		
	CB 1000R	7(T)
	CBF 125	12(F)
	CBF 600	10(F)
	CBF 1000	5(F)
	CBR 600 RR	7(Π)
	CBR 1000 RR	7(Π)
	Hornet 600	4(F)
	SH 300i	6(F)
	Lead 110	9(F)
	Transalp 700	3(T)
Kawasaki		
	Versys 650	1(F)
	Z 750	2(Σ)
	ZX6R	7(Π)
	ZX10R	5(T)
KTM		
	990 SM	3(Σ)
	Duke 690	2(T)
	RC8	1(C)
Moto Guzzi		
	Stelvio 1200 4v	6(T)
	V7 Classic	8(F)
Moto Morini		
	Corsaro Avio	13(T)
	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)
	Sixteen 150	13(F)

we have issues...

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

Εταιρεία / Μοντέλο		Τεύχος
Triumph		
	Street Triple	2(Σ)
	Street Triple R	9(T)
Vespa		
	GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha		
	FZ1 Fazer ABS	3(F)
	T-Max 500	6(F)
	WR 250 R	10(F)
	WR 250 X	4(F)
	X-City 250	2(F)
	XT660Z Tenere	8(F)
	YZF-R 125	6(F)
	YZF-R6	10(T)
	YZF-R1	7(Π)
Σαλόνια		
	Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08	2
	Intermot '08	8
	EICMA '08	9
Long Term		
	KTM 690 SuperMoto	4,5,6,8,9,11
	KTM 950 SuperMoto Voyager	4,5,6,7,9,11
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 Carting	4
	MotoGP '08 Preview	1
	Troy Bayliss	9
	WSBK: Στα Paddock	5
	X-Poros '08	9
Συνεντεύξεις		
	Βασίλης Ορφανός	12
Ρεπορτάζ		
	Διόδια Α.Ο. Αθηνών – Πατρών	13
Ελαστικά		
	Michelin Anakee 2	9

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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