Τεύχος 15 • Ιούλιος 2009

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

ΕΝΑΣ ΔΙΚΟΣ ΜΑΣ, ΕΝΑΣ ΔΙΚΟΣ ΣΑΣ ΚΑΙ Ο **ΚΑΛΥΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΑΝΑΒΑΤΗΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΠΟΧΩΝ** ΟΔΗΓΟΥΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΝΟΥΝ ΤΑ DUCATI 1198S, HONDA CBR1000RR C-ABS, KAWASAKI ZX-10R, SUZUKI GSX-R1000 ΚΑΙ YAMAHA YZF-R1

SUPERBIKE BATTLE '09

FIRST RIDES

BMW K1300S

HONDA DN-01

HONDA S-WING 150

MOTOGP ΤΡΙΠΛΗ ΙΣΟΒΑΘΜΙΑ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ, ΝΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ HONDA ΣΤΗ LAGUNA

Η APRILIA ΣΥΝΙΣΤΑ
Agip
ΟΦΕΛΟΣ
900€
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
MANA
ΙΣΧΥΕΙ ΕΩΣ 31/07
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
Αποκτήστε το με 0% προκαταβολή, έως 84 μήνες και προνομιακό επιτόκιο 6,9%.
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

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

BMW Motorrad
K 1300 S

BMW Hellas AE
www.bmw-motorrad.gr

The Ultimate Riding Machine

BMW K 1300 S

Χιλιόμετρα μπροστά.

Νέα BMW K 1300 S. Νιώσε την πραγματική δύναμη που χαρίζουν οι 175 ίπποι σε κάθε στροφή και ετοιμάσου να βρεθείς χιλιόμετρα μπροστά.
Έλα μέχρι τις 31 Ιουλίου στο Δίκτυο Εμπόρων και μάθε για τις καλοκαιρινές μας προσφορές σε όλη την γκάμα BMW Motorrad.

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

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,
Δημήτρης Λασιθιωτάκης,
Γιάννης Μπούστας,
Έφη Παπαδοπούλου,
Παναγιώτης Σκυριανός,
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
Απλή αλληλογραφία
Σχεδιαστικές διαφωνίες
Φωτογραφικές ανησυχίες
Εμπορικές συναλλαγές

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

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

...γησε πολύ...

The Front

news 14
Οι ονειρώξεις της MCN γίνονται επιτέλους πραγματικότητα, η Bimota το ρίχνει στο χρυσό που μας φέρνει πιο κοντά και ένας αρχαίος κινητήρας επιστρέφει

First Rides

BMW K1300S 28
Το... αφιέρωμα του Σπύρου στα K1300 συνεχίζεται, με προσκύνημα στις Σέρρες

Honda DN-01 42
Ολίγη από Power, ολίγη από Cruiser, πασπαλισμένα με γεύσεις από το μέλλον και κιβώτιο έκπληξη

Honda S-Wing 150 56
Συμπιεσμένο Silverwing ή ξεχειλωμένο SH; Και τί ακριβώς είναι το μικρό Megascooter;

Cover Story

Superbike Battle '09 66
Πέντε μοτοσυκλέτες, δύο περιοδικά και Ο έλλην πρωταθλητής. Λέτε να έχει ενδιαφέρον;

Racing

Editorial 140
Με τα δίχρονα και την KTM στο στόχαστρο των Ιαπώνων, τα πράγματα δείχνουν δύσκολα

MotoGP 142
Ο Pedrosa σπάει το σερί της γκαντεμιάς και παίρνει βάθρο ενώ οι δύο οδηγοί της Yamaha τρώγονται σε κάθε στροφή...

Isle of Man TT 160
Όχι ο μοναδικός, αλλά ο πιο γνωστός αγώνας επί δημοσίων δρόμων. Και από φέτος, κίνδυνος μηδενικών ρύπων

Gossip 180
Αλλαγές και πάλι στους κανονισμούς των MotoGP, το Dakar χωρίς την KTM, χρέη, αποσύρσεις και σειρά μεταγραφών. Όρεξη να έχεις να διαβάζεις...

Racing Lines 190
Ο Colin, ο Lance και το ποδήλατο, έναντι στο μπαμπά Hayden και τη λατρεία του στα ζυμαρικά

The Back

Press 194
Τα ψηφιακά περιοδικά μοτοσυκλέτας συνεχίζουν να αυγατίζουν, ενώ δύο YBR 125 κάνουν το γύρο της Νοτίου Αμερικής

eCycle 196
Το ποδήλατο, όπως και η μοτοσυκλέτα, θέλει το κρανάκι του. Και το λουκέτο του. Και μερικά ακόμα που δεν θέλει η μοτοσυκλέτα...

Giro D' Italia 204
Που αλλού σου δίνουν κουράγιο οι δαίμονες; Ποδηλατικός γύρος με τα όλα του

Dura Ace Di2 212
Ηλεκτρονικές αλλαγές ταχυτήτων σε ποδήλατο... αλλά το DN αλλάζει ηλεκτροϋδραυλικά

eMarket 224
Εδώ οι καλές προσφορές, εδώ οι καλές ευκαιρίες – δεν ακούς καλέ κυρία;

eClubs 236
Γιατί μας χωρίζει μόνο ένα κλικ

erebus 238
Στο Misano υπό βροχή, με παρέα την Pirelli

exodus 242
Αριστερά μας, η πτωτική αγορά. Δεξιά, η ανοδική Triumph

eIssues 244
Δε βοηθάει πια η μνήμη; Εμείς είμαστε εδώ με το σωστό σκονάκι

Τεύχος 15 • Ιούλιος '09

Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

Σπύρος Τσανάκας

Smo

Τεύχος αφιερωμένο στο κάπνισμα. Διανύουμε τον πρώτο άκαπνο μήνα της Ελλάδας και ακόμα ψάχνουμε να βρούμε τι συμβαίνει. Στο μεταξύ ταξιδεύουμε στις Σέρρες (ξανά...) με καλή παρέα και την αφρόκρεμα των Superbikes για ένα πλήρες συγκριτικό και επί τη ευκαιρία να καπνίσουμε κάνα λάστιχο - αυτό επιτρέπεται ακόμα κύριε Νομοθέτα; Για το τέλος, δε, έχουμε μιαν απορία με μερικές αντιπροσωπείες: αυτοί τώρα τί καπνίζουν και δε μπορούν να συνεννοηθούν με κανένα;

Φαγώθηκε ο κύριος Δημήτρης Αβραμόπουλος, καβάτζωσε αμέτρητες τηλεοπτικές ώρες για να μας εξηγήσει το άκαπνο όραμά του για τη νέα Ελλάδα και τελικώς από την 1η Ιουλίου του σωτήριου έτους 2009 εφήρμοσε μετά τυμπανοκρουσιών την καθολική απαγόρευση του καπνίσματος στους δημόσιους χώρους της Ελλάδας. Ή, μάλλον, ας βάλουμε το "καθολική" σε εισαγωγικά, καθότι ακόμα εκκρεμεί ένας σκασμός από τεχνικές λεπτομέρειες που δεν έχουν καθοριστεί.

Για παράδειγμα, φίλος μου με καφετέρια συνολικού εμβαδού μικρότερου των 70 τετραγωνικών μέτρων δεν έχει καταφέρει ακόμη να βρει τον μηχανικό που θα του στήσει το κατάλληλο σύστημα εξαερισμού για να χαρακτηρίσει το μαγαζί του ως εγκεκριμένο χώρο καπνιστών -ως του δίνει το δικαίωμα ο νόμος. Η αιτία είναι πως ουδείς τεχνικός γνωρίζει επακριβώς τις τεχνικές προδιαγραφές που θα πρέπει να έχει αυτό το σύστημα, έτσι η συνηθέστερη απάντηση που ακούει προς το παρόν είναι: "εγώ δε βάζω την υπογραφή μου ακόμα..."

kin'

Πριν λίγες μέρες στα δελτία ειδήσεων άκουγα πως σχεδόν κανένα κατάστημα άνω των 70 τετραγωνικών δεν έχει καταθέσει ακόμα αίτηση για δημιουργία χώρου καπνιστών, καθώς και στην περίπτωση αυτή οι τεχνικές προδιαγραφές δεν έχουν ανακοινωθεί... Αρχικά ο νόμος προέβλεπε πως ο χώρος καπνιστών στα μεγάλα μαγαζιά θα πρέπει να είναι πλήρως απομονωμένος, με ξεχωριστή είσοδο και μέγεθος όχι μεγαλύτερο από το 30% του συνολικού εμβαδού. Στη συνέχεια όμως, συνεπεία πιέσεων, η διάταξη αυτή έπεσε θύμα ανελέπτων τροποποιήσεων με αποτέλεσμα η έκτασή της να αυξομειώνεται με μια σαφή τάση προς το 40% του συνολικού χώρου, η απαίτηση για ξεχωριστή είσοδο μάλλον οδεύει προς κουβά, ενώ ακόμη και το διαχωριστικό από τον άκαπνο χώρο έχει γίνει ένα χώρισμα ύψους δύο μέτρων.

Όπως καταλαβαίνετε, στο διάστημα ως την 1η Ιανουαρίου 2010 που υποτίθεται πως η εφαρμογή του νόμου θα γίνεται με πρόστιμα πλέον και όχι με απλές επιπλήξεις (όπως σήμερα), η όλη κατάσταση θα παραμένει ρευστή. Επισήμως η κυβέρνηση θέλει να δει πώς εφαρμόζεται το μέτρο και δηλώνει έτοιμη για το απαραίτητο fine tuning. Ανεπισήμως οι κακές γλώσσες λένε πως το ζουμί εστιάζει στις φοβίες για κάθετη πτώση της νυκτερινής αγοράς το χειμώνα, όταν οι ανοικτοί χώροι δε θα προσφέρονται πλέον για ντρίμπλες εναντίον της νομοθεσίας...

Στο μεταξύ, τα κανάλια διαπιστώνουν πως στα μπουζούκια ουδείς στερείται το τσιγαράκι του, ενώ και στην καφετέρια του φίλου μου καθημερινά ο κόσμος καπνίζει κανονικά εντός του καταστήματος λες και δεν είδε ποτέ ούτε ένα σποτάκι από όλη αυτή την εκτεταμένη καμπάνια στα ΜΜΕ που οι κυβερνώντες έκαναν με τα λεφτά των φορολογουμένων για να μας πείσουν πως στην Ελλάδα υπάρχουν κάποιοι που παράγουν έργο.

Ας έχει, για όσους πιστεύουν πως το μέτρο απαγόρευσης του καπνίσματος είναι καλό και ωφέλιμο -μεταξύ αυτών και εμείς- ας ελπίσουμε πως οι απειλές Αβραμόπουλου πως αν δει προβλήματα θα προχωρήσει σε οριστική απαγόρευση του καπνίσματος από 1/1/2010 δίχως εξαιρέσεις θα αποτελέσουν μια σπάνια περίπτωση πολιτικής δέσμευσης που δε θα μείνει στα λόγια.

303 Σερραίοι

Συγκριτικό δεν κάνουμε για πρώτη φορά στο ebike, ωστόσο σίγουρα αυτή είναι μια υπερπαραγωγή για τα δεδομένα μας και λόγος που αυτή κατέστη εφικτή δεν είναι άλλη από τη συνεργασία με το περιοδικό 0300. Τρακόσιοι λοιπόν αυτοί, συν τον Δάλλα, τον Σκυριανό και τον Μπούστα και ιδού οι 303 του παραπάνω τίτλου -σε περίπτωση που απορήσατε...

Η σχέση μας με τους πρώην συναδέλφους της Highsiding είναι άριστη, άλλωστε μέχρι πριν δύο χρόνια τόσο εγώ όσο και ο Δάλλας δουλεύαμε για τους 2Τροχούς - ο υπογράφων, δε, και για το 0300 για μερικούς μήνες. Η αμοιβαία συμπάθεια ξεπερνά το επίπεδο της συντακτικής ομάδας των περιοδικών άλλωστε, καθώς θα έλεγα πως μάλλον πρόκειται για τη μόνη εταιρεία όπου μπορούμε να συνεννοηθούμε χωρίς το φόβο "πισινών" και "μπηχτών" ή λοιπών μορφών παγίδων. Προφανώς λοιπόν σπεύσαμε με χαρά να συνεργαστούμε και πιστεύουμε πως και το αποτέλεσμα αξίζει τον κόπο. Πέραν αυτού, όπως εξηγεί στη συνέχεια και ο Κωνσταντίνος στο Superbike Battle '09, συνεργασία δε σημαίνει απαραιτήτως και συμφωνία στα συμπεράσματα, όπου ο καθένας μπορεί να έχει την άποψή του. Εμείς βασιζόμαστε σε μεγάλο βαθμό στην ετυμηγορία του Γιάννη Μπούστα, ο οποίος είναι αναμφίβολα ο καλύτερος Έλληνας αναβάτης και μόνιμος πρωταθλητής τα τελευταία χρόνια στην κατηγορία των Superbikes, αλλά την πλαισιώνουμε με την άποψη ενός έμπειρου και ταχύ μεν, αλλά όχι "επαγγελματία" δε αναβάτη, φίλου και συνεργάτη του περιοδικού, του Παναγιώτη Σκυριανού. Αφήνοντας κατά μέρος τις επιδόσεις των μοτοσυκλετών

ΕΛΑΣΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΜΟΤΟ
Bouki's way
ΤΗΛ. 210 4827200
210 9713577
COLORI
DAINESE
PIRELLI

αυτών στο δρόμο, εστιάζουμε στην αποτελεσματικότητά τους στην πίστα, το φυσικό χώρο για τον οποίο κατασκευάστηκαν εξαρχής. Νομίζω πως τα συμπεράσματα θα αποτελέσουν έκπληξη για πολλούς, αλλά αν μη τι άλλο έχουν ένα βασικό στοιχείο κύρους πίσω τους: πρόκειται για μια ομοφωνία τριών εντελώς διαφορετικών μεταξύ τους αναβατών, η οποία προέκυψε φυσικά και δίχως την απαίτηση για οποιασδήποτε μορφής συμβιβασμούς.

Μ.Σ.

Μη Συνεννοήσιμος. Αυτό σημαίνει αν απορείτε. Το έλεγε για χρόνια ένας παλιός μου φίλος -σε ένδοξες φοιτητικές εποχές- και τον τελευταίο ενάμιση χρόνο η ατάκα αυτή έχει επανέλθει στο λεξιλόγιό μου για λόγους που ούτε κατανοώ, ούτε δικαιολογώ.

Μιλώ για ένα πρόβλημα που όσο πάει και γιγαντώνεται και αφορά την ικανότητα κάποιων ανθρώπων στις Ελληνικές αντιπροσωπείες μοτοσυκλετών να συντονιστούν με τις ανάγκες των περιοδικών.

Βασική μας ανάγκη είναι η παροχή μοτοσυκλετών δοκιμής, για τον οποίο λόγο όλες οι αντιπροσωπείες έχουν ανθρώπους αρμόδιους να κανονίζουν αυτή τη ροή -άλλωστε γι' αυτό και σχεδόν από όλα τα καινούργια μοντέλα κάθε χρόνο επιλέγεται ένα ως "δημοσιογραφικό", το οποίο θα κάνει τον κύκλο του στα περιοδικά για να δοκιμαστεί.

Εκτός από την πρωταρχική ανάγκη της δοκιμής καθαυτής, υπάρχει για τις εταιρείες και ένα επιπλέον όφελος που ονομάζεται δωρεάν προβολή. Δεκατόσες σελίδες αφιερωμένες σε μια μοτοσυκλέτα και μόνο είναι ένα θέμα που διαφορετικά θα κόστιζε αρκετά λεφτά για να χρεωθεί ως διαφήμιση. Κι όμως, αντιμετωπίζουμε σοβαρά προβλήματα με δύο κυρίως εταιρείες από τις οποίες για να πάρουμε μια μοτοσυκλέτα δοκιμής θα πρέπει προηγουμένως να έχουμε ανάψει λαμπάδες στο ύψος του Δάλλα στην Τήνο, να έχουμε θετικό χρησμό από τους Δελφούς -και ένα ούριο αεράκι ίσως και να βοηθούσε κάπως την κατάσταση.

Μιλώ για την Ελληνμότο και την Kawasaki.

Οι μοτοσυκλέτες της πρώτης, όσες εν πάση περιπτώσει βγαίνουν για δοκιμή, βρίσκονται μονίμως σε μια περιοδεία για test rides. Το πόσες φορές έχουμε ακούσει "πάρε ένα τηλέφωνο από τον άλλο μήνα" ειλικρινά δε μπορώ να μετρήσω. Ούτε δοσατζής να ήμουν! Αν δεν είναι σε περιοδεύοντα θίασο, τότε θα είναι σε σέρβις, αλλά ο μάστορας λείπει σε άδεια και μετά σε τεχνικό σεμινάριο και άλλος άνθρωπος σε μια από τις μεγαλύτερες Ελληνικές αντιπροσωπείες που να ξέρει να αλλάξει λάδια σε ένα ολοκαίνουργιο μηχανάκι δεν υπάρχει... Κάπως έτσι η εύρεση ενός KTM, ενός Ducati ή ενός Moto Morini καθίσταται κάτι σαν το παιχνίδι με τον κρυμμένο θησαυρό.

Στην Τεομότο (Kawasaki) πάλι, δικαιολογίες δεν ακούμε συχνά. Απλά τη μια η μοτοσυκλέτα θα είναι διαθέσιμη αύριο στις 12, μετά στις 2 και τέλος ξανά από μεθαύριο. Προσφάτως για ένα ATV περάσαμε κοντά δύο εβδομάδες με την παραπάνω επωδό τρεις φορές τη μέρα μέχρι να αποφασίσουμε πως δεν θέλουμε πια να το τεστάρουμε. Τεστάραμε τα νεύρα μας στην πορεία και αυτά απέτυχαν παταγωδώς. Όταν όμως είναι να σκάσει η δικαιολογία, τότε είναι για να πανηγύρια: το ZX-6R το είχαμε κλείσει ένα μήνα πριν ανέβουμε στις Σέρρες για το καλοκαιρινό track day του Trackbike.gr, για να μάθουμε την ύστατη ώρα πως ο υπεύθυνος είχε χάσει το στικάκι μνήμης όπου αποθήκευε το πρόγραμμα των μοτοσυκλετών δοκιμής κι έτσι μας κρέμασε. Ενώ πριν που το είχε το στικάκι του δηλαδή δουλεύαμε σαν ελβετικό ρολόι ε;

Τί να πω, απλά ήθελα να τα βγάλω από πάνω μου να ξαλαφρώσω, γιατί πραγματικά υπάρχουν άλλοι άνθρωποι σε ανάλογες θέσεις άλλων εταιρειών -στις Piaggio, BMW, Yamaha λ.χ.- που όταν σου δίνουν μια ημερομηνία ξέρουν να την τηρούν και με αυτόν τον τρόπο ολονών μας η δουλειά γίνεται καλύτερα και αποτελεσματικότερα.

Καλή σας ανάγνωση.

DUCATI
CORSE

The Front

Ασπρόμαυρο και κακοσκαναρισμενο, αλλά αυτό είναι το μέλλον κατά τη Honda. Επιτέλους, η MCN δικαιώνεται

Honda V4

Μετά από ατελείωτα χρόνια εξωφύλλων και προβλέψεων, φαίνεται ότι ήρθε και στην πραγματικότητα η ώρα του καινούργιου VFR.

Το σήριαλ που τρέχει χρόνια κυρίως μέσω των σελίδων της MCN και που έχει περάσει από χίλια μύρια λιβάνια με κινητήρες V5 και V4 όλων των δυνατών κυβισμών και αποδόσεων, παίρνοντας τη θέση πότε του VFR 800 και πότε του Blackbird, ήρε ξανά τα πάνω του ανεβαίνοντας σε ακροαματικότητα μετά την παρουσίαση του πρωτοτύπου V4 στα περσινά σαλόνια και το άνοιγμα του αντίστοιχου site. Όπως ήταν φυσικό, ο διεθνής Τύπος είχε και πάλι τα πρωτεία με τρομερά scoop βγαλμένα από την κοιλιά των συντακτών του, μέχρι που αποφάσισε ο Shigeru Takagi, Senior Managing Director της Honda να δώσει μια συνέντευξη. Μέσω της Βρετανικής εφημερίδας λοιπόν, μας πληροφόρησε ότι σύσσωμη η Honda πιστεύει πως μπορεί να μας βάλει σε μια νέα εποχή, ξεκινώντας από την καινούργια V4 μοτοσυκλέτα, που θα παρουσιάσουν το φθινόπωρο, η οποία θα μας δείξει το γούστο και τη σχεδιαστική γλώσσα της Honda. Δεν τη θεωρούν δε αντικαταστάτρια ούτε του VFR ούτε του XX, αλλά ως μια νέα γενιά μοτοσυκλέτας, ενώ αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο για σειρά μοτοσυκλετών βασισμένων σε αυτό τον κινητήρα.

Δεν ξέρω αν παρατηρήσατε ότι όχι μόνο δεν είπε κουβέντα περί κυβισμού, αλλά ούτε περί ονομασίας, κάτι που μας κάνει να βλέπουμε τις δηλώσεις περί VFR 1200 με τα φωτοσοπαρισμένα VFR πάνω στις βαμμένες στο χέρι ασπρόμαυρες φωτό που διέρρευσαν από την Ιαπωνία με κάπως διαφορετικό μάτι. Το μόνο σίγουρο είναι ότι το V4 θα έχει τεχνολογία να φάνε και οι κότες, αλλά, αν θα έχει κυλίνδρους που θα διακόπτουν αυτόματα τη λειτουργία τους ή όχι, 150 ή 200 ίππους, ή ό,τι άλλο έχει οραματιστεί κατά καιρούς το όποιο περιοδικό, αυτό είναι κάτι που μένει να αποδειχτεί.

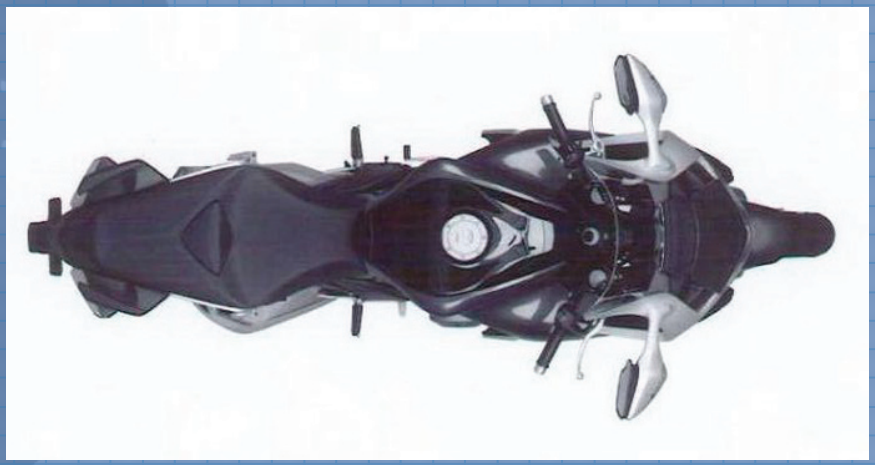
Αυτό που μπορούμε να δούμε με σιγουριά, είναι μια μοτοσυκλέτα με αρχοντική, όρθια θέση οδήγησης, μετάδοση με άξονα και κανονικό λεβιέ ταχυτήτων, κάτι που σημαίνει ότι το ημιαυτόματο κιβώτιο του DN-01 μάλλον δε θα κάνει την εμφάνισή του και πως μάλλον ήρθε η ώρα να αρχίσει να ανησυχεί το BMW K1300. Το αστείο είναι ότι παρά όλο αυτό το χαμό, οι πρώτες πραγματικές φωτό της μοτοσυκλέτας εν κινήσει δεν προήλθαν από κάποιο site μοτοσυκλέτας, αλλά από το αυτοκινητιστικό site www.leftlanenews.com, που το πέτυχε κατά τη διάρκεια δοκιμών στις ερήμους της California –και οι αναγνώστες του οποίου φρόντισαν να κράξουν καταλλήλως για την ύπαρξη δίτροχου ανάμεσα στα πολυαγαπημένα κουτιά τους. Μα κανένας σεβασμός στα όνειρα της MCN πια;

Είστε ελεύθεροι να βάλετε όσα στοιχήματα θέλετε μέχρι να επιστρέψουμε με περισσότερες και επιβεβαιωμένες λεπτομέρειες για τη νέα τάξη των πραγμάτων κατά τη Honda –καθώς και για την πραγματική ονομασία και τον κυβισμό του νέου V4.

LEFTLANENEWS.COM
COPYRIGHT: BRENDA PRIDDY & COMPANY

LEFTLANENEWS.COM
COPYRIGHT: BRENDA PRIDDY & COMPANY

LEFTLANENEWS.COM
COPYRIGHT: BRENDA PRIDDY & COMPANY



Ducati Vyper

Κάτι περίεργες συμπτώσεις που συμβαίνουν μερικές φορές... Όλως τυχαίως, τη στιγμή που η Ducati κλείνει συμφωνία με την Orange County Choppers για τη διάθεση των μοντέλων της μέσω ενός νέου καταστήματος της γνωστής οικογένειας, αρχίζουν να διαρρέουν οι πρώτες φωτογραφίες του Ducati Vyper, που είναι... Custom.

Βέβαια, οι εν λόγω φωτογραφίες προέρχονται από την MCN κάτι που σημαίνει ότι η αξιοπιστία τους είναι έως αμφισβητήσιμη, ειδικά από τη στιγμή που το μόνο που υπάρχει είναι ένα πρωτότυπο από πηλό –ή πλαστελίνη, ανάλογα με το ποιόν ακούς. Το μόνο σίγουρο είναι ότι κατόπιν της συνεργασίας, αργά ή γρήγορα θα αρχίσουν διάφορα Custom Ducati να κυλούν τις ρόδες τους στην άλλη μεριά του Ατλαντικού, με την τηλεοπτική κάλυψη της οικογενείας να προσφέρει και ωραιότατη διαφημιστική κάλυψη στην Ιταλική εταιρεία. Ποιός ξέρει, ίσως αν τα πράγματα πάνε όσο καλά φαίνονται, να πάρει και το πράσινο φως το Vyper ως το επίσημο Chopper/Power Cruiser της Ducati και να τα βάλει με το κατεστημένο των V-Max και των λοιπών μεγαθήριων, με λιγότερο νίκελ και περισσότερο χωροδικτύωμα. Και ποιός ακούει τους Ducatisti μετά…

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

Lamborghini Caramelo

Μοιάζει πιο αληθινό και εφικτό απ' τα περισσότερα πρωτότυπα, αλλά πρόκειται απλά για μια σχεδιαστική μελέτη –τί μελέτη όμως…

Πνευματικό παιδί του Ρουμάνου σχεδιαστή Laurentiu Trifescu, είναι μια απεικόνιση του πως θα μπορούσε να είναι μια μοτοσυκλέτα της Lamborghini σε περίπτωση που η Ιταλικής καταγωγής εταιρεία αποφάσιζε να ανοίξει τους ορίζοντές της στους δύο τροχούς.

Σε αντίθεση με αντίστοιχο εξάμβλωμα της δεκαετίας του '80, το Caramelo είναι πανέμορφο και δείχνει πως ο Trifescu διάβασε καλά το μάθημά του. Όπως σε όλες τις Lamborghini, το όνομα προέρχεται από ένα διάσημο Ισπανό Ταύρο, ο οποίος είχε νικήσει μια τίγρη και ένα λιοντάρι σε μια αρένα το 1877. Η σχεδίαση με τις έντονες ακμές δανείζεται σχεδιαστικά στοιχεία από τις Murcielago και Gallardo, ενώ σε πλήρη αρμονία με τις ρίζες της εταιρείας το πλαίσιο είναι φυσικά χωροδικτύωμα.

Ο Laurentiu οραματίζεται ένα κινητήρα V4 κάτω από τα λιτά πλαστικά του Caramelo, ώστε να σταθεί απέναντι στις 1198 και MV Agusta αυτού του κόσμου, κάτι που δείχνει ελαφρώς δύσκολο, γιατί ο μόνος διαθέσιμος V4 αυτή τη στιγμή ανήκει στο RSV4. Πιο πιθανή θα έδειχνε μια εκδοχή με ένα δικύλινδρο V2, καθώς η Lamborghini ανήκει στην Audi, που συνεργάζεται ήδη με την KTM, δίνοντας κινητήρες για το X-Bow.

Κρίμα που απ' ότι φαίνεται, μαζί με το X-Bow που δε θα πατήσει τις ρόδες του στην Ελλάδα παρά μόνο κατόπιν παραγγελίας, οι πιθανότητες να μπει στην παραγωγή το Caramelo είναι ελάχιστες.

Lazareth FZ1

Ψάχνετε για ένα γυμνό χιλιάρι αλλά σας φαίνονται όλα συνηθισμένα και... ψόφια; Πιστεύετε ότι οι μοτοσυκλέτες χάλασαν μετά τη δεκαετία του '90;

Αν η απάντησή σας είναι θετική σε οποιοδήποτε απ' τα παραπάνω ερωτήματα και σας περισσεύουν καμιά σαρανταριά χιλιάδες ευρώ για μια μοτοσυκλέτα, ρίξτε μια ματιά στο καινούργιο δημιούργημα του Ludovic Lazareth, το FZR 1000 Compressor.

Δεν ακούσατε λάθος, το δημιούργημα του εκκεντρικού Lazareth δε βασίζεται στο FZ1, αλλά στο πολυαγαπημένο του FZR και είναι το τελευταίο μιας σειράς εικαστικών "βελτιώσεων" πάνω στην κάποτε εικονική μοτοσυκλέτα. Περί ντιζάιν και μονόμπρατσου δε θα σχολιάσουμε καν, και υποθέτουμε ότι ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να είναι ή ιδιαίτερα κοντός ή ιδιαίτερα ευέλικτος για να μη βρίσκει το πόδι του πάνω στο κάλυμμα του ιμάντα που οδηγεί τον κομπρέσορα που δανείστηκε ο Ludovic από ένα Mini Cooper S που είχε πρόχειρο. Φυσικά, ούτε κουβέντα δε γίνεται για ιπποδυνάμεις, ροπές και άλλα τέτοια πεζά. Για μια κοντινότερη ματιά και μια περιήγηση ανάμεσα στα υπόλοιπα δημιουργήματα του Lazareth, κάντε μια βόλτα απ' το www.lazareth.fr.

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

more stuff...

Η Carver Europe, κατασκευάστρια του Carver One που είχαν αγαπήσει οι παρουσιαστές του Top Gear, δεν χαίρει πλέον άκρας υγείας. Μετά από την ακύρωση μιας συμφωνίας που αναμενόταν να κλείσει το Μάιο, η εταιρεία χρεοκόπησε, αν και η τεχνολογία μπορεί να συνεχίσει σε άλλα μοντέλα, καθώς η θυγατρική της, Advanced Technology Licensing Company, φαίνεται να είναι ακόμα ενεργή

Ως αποτέλεσμα μιας πανευρωπαϊκής εκστρατείας, πάνω από 20 μέλη των Hell's Angels συνελήφθησαν στην Ιταλία. Οι κατηγορίες περιλαμβάνουν ληστείες και εκβιασμούς, ενώ η λίστα αναμένεται να εμπλουτιστεί μετά τις ανακρίσεις. Ο Ιταλικός κλάδος των Hell's Angels έχει ως βάση τη Verona, όπου πάνω από 140 μέλη κρύβονται στο αρχηγείο, με τους απαραίτητους ένοπλους φρουρούς στην πόρτα

Μπορεί η πορεία της Triumph στην Ελλάδα να είναι εξαιρετική όπως μας πληροφορεί ο Σπύρος στο eXodus αυτού του τεύχους, αλλά τα χρέη της μαμάς εταιρείας αυγατίζουν. Από τον Ιούνιο του 2008 έως φέτος, το ανοιχτό χρέος έχει υπερδιπλασιαστεί, από τα 124 στα 249 εκατομμύρια λίρες, αναγκάζοντας τον Bloor σε επαναδιαπραγματεύσεις με τις τράπεζες. Άγχος; Όχι ιδιαίτερο, καθώς τα οικονομικά της εταιρείας δείχνουν θετικά.

Μια… ιδιόμορφη καμπάνια ασφαλείας ξεκίνησε στις αρχές του Ιουνίου στο Μιλάνο, με Brolly Girls (ομπρελοκοπελίτσες καλέ!) πλήρεις με τακούνι στιλέτο και μερικά εκατοστά υφάσματος, να μοιράζουν ενημερωτικά φυλλάδια και να κάνουν παρατηρήσεις για κράνη και χρήση φώτων στους άναυδους μοτοσυκλετιστές. Άγνωστο παραμένει αν τα γυμνά μπούτια προκάλεσαν περισσότερα ατυχήματα απ' όσα απέτρεψαν οι συμβουλές στους επιζήσαντες...

Παίζατε όταν ήσασταν μικροί με Lego; Προσπαθούσατε να κατασκευάσετε τη μοτοσυκλέτα ή το αυτοκίνητο των ονείρων σας ή καταπιανόσασταν μόνο με κτίρια; Το πρόβλημα είναι ότι ποτέ δεν υπήρχαν αρκετά για να φτιάξεις ακριβώς αυτό που ήθελες, αλλά φαίνεται ότι όταν υπάρχουν χρήματα όλα γίνονται, όπως αποδεικνύει αυτή τη Triumph Daytona 1200 που όχι μόνο είναι κατασκευασμένη από Lego, αλλά είναι σε φυσικό μέγεθος. Και αν δε μας πιστεύετε, δείτε μόνοι σας το video στο http://www.youtube.com/watch?v=3-bW7ara5gA

Gold Tesi

Η Bimota Tesi δεν ήταν ποτέ αυτό που θα ονομάζαμε συνηθισμένη μοτοσυκλέτα, με τις εξωπραγματικές αναρτήσεις και τη φουτουριστική σχεδίαση, αλλά φαίνεται ότι πάντα υπάρχει περιθώριο για κάτι παραπάνω.

Η Ιταλική εταιρεία συνεργάστηκε με το σχεδιαστή Daad Dantone, κατασκευάζοντας αυτή την Tesi 3D σε μαύρο ματ με χρυσές λεπτομέρειες, για την έκθεση Rock Gold, όπου θα εκτεθεί ανάμεσα σε δημιουργίες των Borsalino, Emanuele Bicocchi, Fila, Pagano, Philipp Plein, και Ruby Paris. Φυσικά, κανείς δεν έχει πει κουβέντα περί τιμής, αλλά όπως δείχνουν οι φωτογραφίες του Motoblog.it, το τελικό αποτέλεσμα δικαιώνει και με το παραπάνω όσους έχουν τα χρήματα να βάλουν αυτή την Tesi στο σαλόνι τους. Γιατί εμείς μάλλον δε θα τη βγάζαμε στο δρόμο ακόμα και αν τα είχαμε...

Kawasaki KX 2010

Παρότι το KX450 παρουσιάστηκε μόλις πέρυσι, η Kawasaki δεν επαναπαύεται, βελτιώνοντάς το στα σημεία για το 2010.

Οι κύριες αλλαγές περιλαμβάνουν την κατάργηση της μπαταρίας, με τον ψεκασμό να παίρνει ρεύμα από τη μανιβέλα κατά την εκκίνηση, ενώ για πρώτη φορά σε μοτοσυκλέτα παραγωγής χρησιμοποιείται πιστόνι τύπου Bridged Box που μειώνει το ύψος του και βελτιώνει την ευστροφία, φυσικά δανεισμένο από τις αγωνιστικές μοτοσυκλέτες της εταιρείας.

Επίσης νέο είναι το ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης, που όχι μόνο είναι ρυθμισμένο για καλύτερη απόδοση (τι άλλο;) αλλά δίνει τη δυνατότητα στον αναβάτη να επέμβει στις ρυθμίσεις, κάνοντας fine tuning για συγκεκριμένες συνθήκες, ενώ μπορεί να λειτουργήσει και ως data logger, κρατώντας στοιχεία για όλες σχεδόν τις παραμέτρους λειτουργίας του κινητήρα. Μικρές αλλαγές έχουν γίνει στη γεωμετρία του πλαισίου για καλύτερη πρόσφυση, ενώ και το μικρό αδελφάκι του KX, το 250, διαθέτει το νέου τύπου πιστόνι και αλλαγές στα σημεία.

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

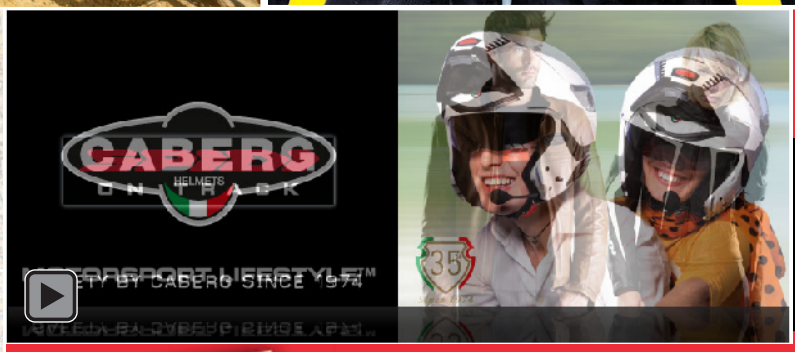
ACERBIS

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

Αυτό είναι sidecar!

Αν ανήκετε και εσείς σε αυτούς που δεν κατάλαβαν ποτέ γιατί τα καλάθια των μοτοσυκλετών ονομάζονται sidecar, ήρθε η ώρα να δικαιωθείτε.

Το τελευταίο δημιούργημα του εκκεντρικού μεν, φανατικού λάτρη της μοτοσυκλέτας δε, François Knorreck, πραγματικά βάζει το car στο sidecar.

Ο François είναι τεχνικός σε ένα νοσοκομείο στη Γαλλία, αλλά κάπως πιο γνωστός στους μοτοσυκλετιστικούς κύκλους για την αμφίβια Yamaha με την οποία διέσχισε τον ποταμό Loire. Το Snaefell που βλέπετε στις φωτογραφίες είναι το αποτέλεσμα 15,000€, δέκα χρόνων και πάνω από 10,000 εργατοωρών στην πολυαγαπημένη του Laverda. Το Snaefell είναι εξ' ολοκλήρου χειροποίητο, κατασκευασμένο από πολυεστέρα και ανθρακονήματα, με τρομακτική προσοχή στη λεπτομέρεια, απ' την ηλεκτρικά ανοιγόμενη πόρτα αλά Lamborghini ως τις τρεις εξατμίσεις και από τη δημιουργία δικής του ανάρτησης μέχρι το εντυπωσιακό φινίρισμα τόσο μέσα όσο και έξω από το sidecar.

Ο François χρησιμοποίησε ανταλλακτικά από μια σειρά μοτοσυκλετών και αυτοκινήτων, για να φτάσει στο αποτέλεσμα που ήθελε. Άσχετα με το τι πιστεύετε περί της αισθητικής του δημιουργήματος του, κάντε μια επίσκεψη στο http://breganzane.com/blog/snfl.php για να δείτε τη διαδικασία της κατασκευής του. Πιστέψτε μας, αξίζει τον κόπο.

Honda Faze 250

Ιδού το ολοκαίνουργιο σκούτερ 250 κυβικών της μαμάς Honda, που ακούει στο διακριτικό όνομα Faze.

Με ιδιαίτερα μακρύ μεταξόνιο και τροχούς 13 ιντσών, το μεσαίο Mega Scooter δείχνει να έχει όλα τα φόντα να πρωταγωνιστήσει στην κατηγορία, χάρη και στην ξεχωριστή του εμφάνιση. Το μόνο πρόβλημα είναι πως ως τώρα, διατίθεται μόνο στην Ιαπωνική αγορά, χωρίς να έχει ακουστεί ούτε μια κουβέντα για πιθανή μεταγραφή του στην Ευρώπη, πόσο μάλλον στη χώρα μας. Προς τι ο ντόρος τότε; Μια ματιά στο χαρακτηριστικό φανάρι και τη γενικότερη σχεδιαστική γλώσσα του εμπρός μέρους θα σας δώσει την απάντηση, καθώς οι ομοιότητες με το καινούργιο VFR (μάλλον) 1200 είναι κάτι παραπάνω από εμφανείς. Λέτε να βλέπουμε τα πρώτα βήματα της καινούργιας σχεδιαστικής ταυτότητας της Honda;

Born to be Wild!

TORNADO NAKED TRE

TNT 899

Benelli

Pure Passion
Since 1911

Benelli Hellas, benelli.gr@cytanet.com.cy
Επίσημος Μεταπωλητής: **Fanmoto**
Κατάστημα: Ηρώων Πολυτεχνίου 8 Ηλιούπολη
Συνεργείο: Ελ.Βενιζέλου & Φωκίδος Ηλιούπολη
www.fanmoto.gr

Honda CB300

Το βλέπαμε σε κατασκοπευτικές φωτογραφίες, μέσα και έξω από κούτες και ήρθε η ώρα της επίσημης παρουσίασής του.

Το CB300 βασίζεται μεν στο CBF 250, αλλά παίρνει τα σχεδιαστικά του στοιχεία από το CB1000R, για ένα αποτέλεσμα απρόσμενα όμορφο για entry level μοντέλο. Τα τεχνικά του δε γεννούν ακριβώς ονειρώξεις, με 26 ίππους και 2.9 kg.m ροπής από τα 290 κυβικά του αερόψυκτου μονοκύλινδρου, αλλά είναι παραπάνω από αρκετά για καθημερινή μετακίνηση, ειδικά όταν συνδυάζονται με αισθητική μεγαλύτερης και δη σπορ μοτοσυκλέτας.

Το CB300 έκανε το ντεμπούτο του στη Βραζιλία και αναμένεται να κυλίσει τις ρόδες του και στη Νότιο Αμερική σε δεύτερη φάση. Άγνωστο παραμένει αν θα έρθει στην Ευρώπη, αλλά με την τάση μετακίνησης προς οικονομικότερες μοτοσυκλέτες, μην ξαφνιαστείτε καθόλου αν το δείτε να φιγουράρει στα σταντ των εκθέσεων από το φθινόπωρο.

Benelli: Μείωση παραγωγής

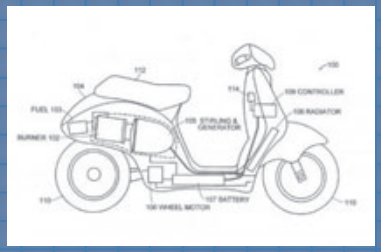
Για άλλη μια φορά τα πράγματα δε δείχνουν ιδιαίτερα ευοίωνα για την ιστορική ιταλική εταιρεία, καθώς η παραγωγή έχει μειωθεί, οι περισσότεροι εργαζόμενοι τελούν σε καθεστώς ημιαπασχόλησης και η Qiang Jiang επανεξετάζει το μέλλον της εταιρείας.

Σε αντίστοιχη κρίση πριν μερικά χρόνια, η Κινέζικη εταιρεία είχε εμφανιστεί ως σανίδα σωτηρίας, εμφυσώντας σημαντικά κεφάλαια στη Benelli, με ανακοινώσεις νέων μοντέλων, βελτιστοποιήσεων της παραγωγής και άλλων ωραίων.

Τα τότε σχέδια ήθελαν την παραγωγή του ΄09 να εφάπτεται των 20,000 μονάδων, χάρη και στο Due που ήταν υπό εξέλιξη. Δυστυχώς, το δικύλινδρο Benelli ακόμα εξελίσσεται, η οικονομική κρίση πέταξε το άσχημο κεφάλι της και η παραγωγή του εργοστασίου όχι μόνο δεν έφτασε τον αρχικό πενταψήφιο στόχο, αλλά ούτε τις 5,000 μονάδες του συντηρητικότερου υπολογισμού που ακολούθησε, με τελικό στόχο το 1/5 αυτού.

Το μέλλον της Benelli παραμένει στο τραπέζι σε κάποιο κτίριο της Κίνας, με τον PR της εταιρείας και πρώην αγωνιζόμενο Gianluca Galasso, να διαβεβαιώνει ότι οι εξ' ανατολών ιδιοκτήτες έχουν κατανόηση και πως η παραγωγή των μοτοσυκλετών δεν πρόκειται να μετακομίσει στην Κίνα. Το ενδεχόμενο παραμένει ανοιχτό όμως για τα σκούτερ της εταιρείας και το μόνο που μένει ουσιαστικά για να παρθεί η απόφαση είναι η βελτίωση του ποιοτικού ελέγχου του Κινέζικου εργοστασίου καθώς όπως έχουμε πει και σε προηγούμενο τεύχος, δεν είναι στα επίπεδα που επιθυμεί η Benelli.

Sterling scooter



Ο Dean Kamen, ο πολυεκατομμυριούχος εφευρέτης που μας έδωσε το Segway, ετοιμάζει το καινούργιο του παιδί, ένα υβριδικό σκούτερ.

Και τι με αυτό, θα αναρωτηθείτε ορθά; Τα υβριδικά σκούτερ δεν είναι κάτι το καινούργιο, αλλά η ιδέα του Kamen πάει το πράγμα ένα βηματάκι παραπέρα. Η γενική συνταγή δεν απέχει από το συνηθισμένο: ως σωστό υβριδικό, διαθέτει ηλεκτροκινητήρα και ένα συμβατικό μοτέρ για να φορτίζει τις μπαταρίες... μόνο που το μοτέρ κάθε άλλο παρά συμβατικό είναι.

Καλώς ορίστε τον κινητήρα Sterling, ένα σύνολο που θυμίζει περισσότερο ατμομηχανή παρά κινητήρα εσωτερικής καύσης και είναι παλαιότερος σε σύλληψη απ' τον τελευταίο. Ο λόγος που οι κινητήρες Sterling δεν είναι διαδεδομένοι, είναι η χαμηλή τους απόδοση σε σχέση με τους βενζινοκινητήρες. Μόνο που αυτό δε μας αφορά καθόλου στη συγκεκριμένη, καθώς ακόμα και οι 5 ίπποι που πιθανολογείται ότι θα αποδίδει στη συγκεκριμένη εφαρμογή φτάνουν και περισσεύουν για να φορτίζουν τις μπαταρίες, ενώ χάρη στην ανυπαρξία τυπικής εσωτερικής καύσης, ο κινητήρας Sterling μπορεί να λειτουργήσει με οποιοδήποτε σχεδόν καύσιμο υπάρχει.

Ο Kamen έχει επενδύσει πάνω από 50 εκατομμύρια δολάρια στην πατέντα και, παρότι το πρωτότυπο δεν έχει εμφανιστεί επίσημα ακόμα, ζει και βασιλεύει στο κτήμα του όπου κάνει και τις δοκιμές του. Λέτε μια λύση που θεωρείτο παρωχημένη ακόμα και την εποχή των ατμομηχανών να είναι το μέλλον;

YMC
*TESTED FOR EXTREME BEHAVIOR.
ΟΛΑ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ
ΣΕ 18 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ
ΟΔΗΓΟΥΝΤΑΙ
ΜΕ ΔΙΠΛΩΜΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ:
ΑΛΙΜΟΥ 34, 174 55 ΑΛΙΜΟΣ Τηλ.: 210 98 54 550, Fax: 210 98 54 554
www.ymc.gr, e-mail: info@ymc.gr
YMC MEGA CENTER 10 ΧΙΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ ΠΑΤΡΙΑΡΧΕΙΚΑ ΠΥΛΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 2310 49 19 99 FAX. 2310 49 19 17

ebike.gr

first rides

Πολύ γκάζι, πολλή τεχνολογία, πολλή πρακτικότητα... Τρία σε ένα είμαστε καλο-καιριάτικα...

BMW K1300S

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

Η σωστή BMW...

... πρέπει να είναι μεγάλη, να στρίβει και να ταξιδεύει –για πολλούς, δε, οφείλει να φορά boxer. Παίρνουμε λοιπόν την ολοκαίνουργια K1300S της "αιρετικής" τετρακύλινδρης οικογένειας, ταξιδεύουμε ως τις Σέρρες και τη ρίχνουμε στο γυρολόι για να αποφανθούμε πόσο σωστή μπορεί να είναι. Γιατί μεγάλη είναι σίγουρα...

Νέο τελικό μικρότερο, κομψότερο και πιο αγριεμένο πχητικώς

Κέντρο ελέγχου: το καλό με όλα τα ηλεκτρονικά βοηθήματα της BMW είναι πως απενεργοποιούνται όταν δεν τα θες. Το κακό είναι πως φορτώνουν αρκετά μια ήδη βαριά τιμή

Πανίσχυρο μπροστινό φρένο, βελτιωμένο Duolever, εξακολουθεί να είναι πολύ χρήσιμο το ABS σε αυτόν το συνδυασμό

Κάπου εκεί μέσα είναι κρυμμένος ένας τετρακύλινδρος σε σειρά με τους κυλίνδρους πλαγιασμένους στις 55° για να κατέβει χαμηλότερα το κέντρο βάρους

Δεν έχω σκοπό να σας κουράσω με πολλές τεχνικές λεπτομέρειες. Ούτως ή άλλως, στα αμέσως προηγούμενα τεύχη μας δοκίμασα τις K1300GT (#13) K1300R (#14), όπου είπαμε αρκετά. Αρκούμαι μόνο στα απαραίτητα.

Το πέρασμα από τα 1,200 στα 1,300 cc δεν έγινε με τον "απλό" τρόπο, ήτοι λίγα χιλιοστά στη διάμετρο των εμβόλων, μερικά νέα γραφικά και τέλος. Ο Γερμανός έριξε δουλειά, ξεκινώντας από τον κινητήρα. Πολλές ώρες επανασχεδιασμού, αύξηση κυβισμού με ταυτόχρονη αύξηση σε διαδρομή και διάμετρο εμβόλων, νέα ηλεκτρονική χαρτογράφηση. Το αποτέλεσμα μετρά ονομαστικά 8 ίππους και περίπου 1 χιλιογραμμόμετρο ροπής επιπλέον από το 1200. Παράλληλα, η μέγιστη ιπποδύναμη αποδίδεται σε 1000 στροφές χαμηλότερα, γεμίζοντας και την καμπύλη της ροπής σε όλο της το φάσμα.

Γύρω από τον κινητήρα όλα έχουν περάσει από ψιλό κόσκινο. Το φέρινγκ έχει "βελτιστοποιηθεί" αεροδυναμικώς, χωρίς αυτό να είναι άμεσα αναγνωρίσιμο –θα πρέπει να μπουν δίπλα-δίπλα τα δύο διαδοχικά μοντέλα για να δεις τις μικροδιαφορές. Το Duolever και το Paralever πέρασαν ένα λίφτινγκ επίσης, με το μπροστινό να είναι αυτό που άλλαξε περισσότερο. Το μάτι δεν πιάνει τον επανασχεδιασμένο κάτω αλουμινένιο βραχίονα του συστήματος, το σώμα θα νιώσει όμως τη διαφορά στο αποτέλεσμα.

Αυτό που σίγουρα δε χάνει το μάτι είναι η νέα εξάτμιση. Πολυγωνικό σχήμα και πολύ μικρότερο μέγεθος από την προκάτοχο, με λίγα λόγια πολύ ομορφότερη. Μου φάνηκε πως ακούγεται και πολύ πιο "τραγανός" ο ήχος της επίσης…

Πάμε ταξίδι

Δύσκολα μπορώ να πω πως αντιλαμβάνομαι την επιπλέον δύναμη και ροπή. Αφενός πάνε μερικά χρόνια από την τελευταία μου επαφή με το K1200S, αφετέρου ήταν ήδη τόσο γεμάτος ο κινητήρας που 8 άλογα στα 175 πόσο εμφανή μπορούν πια να είναι; Αυτό που με το χέρι στην καρδιά επιβεβαιώνω είναι πως ο ψεκασμός λειτουργεί υποδειγματικά, "τεμπελιάζει" ανεπαίσθητα στην απόκριση του –φαινόμενο οπωσδήποτε καθόλου ενοχλητικό στη συγκεκριμένη περίπτωση– μα λειτουργεί γραμμικά και βελούδινα όσο χρειάζεται για 175 φιλικά στο χέρι άλογα. Μέχρι να το ανοίξεις φυσικά…

Βγαίνοντας στον αυτοκινητόδρομο δεν υπάρχει απολύτως κανένα νόημα να γεμίζεις σχέσεις. Γρήγορα στην έκτη και η ροπή αναλαμβάνει από κει. Οπουδήποτε και να ανοίξεις, το κατέβασμα δε θα σου λείψει. Παρόλο που το γρανάζωμα της μοτοσυκλέτας δείχνει μάλλον προς το κοντό –με τουριστικά κριτήρια πάντα. Έχεις τη διακοσάρα λίγο μετά τις 6,000 στροφές και με κόκκινο στις 11,000… ε, λες ότι θα πιάνει 350. Στην πραγματικότητα η τελική που βλέπεις στο κοντέρ δύσκολα θα ξεπεράσει τα 280. Όχι ότι είναι και λίγα, απλά όταν το στροφόμετρο σκαρφαλώνει ψηλά πάνω από τις 9,000, εκεί είναι που βλέπεις την απόσταση από τα ορόσημα της hyper touring σκηνής –βλέπε Hayabusa, ZZR1400. Το K1300S περπατά περισσότερο σε μονοπάτια FJR από πλευράς απόδοσης, ανεβάζει στροφές βαρύγδουπα και πειστικά ξεπερνώντας με άνεση τις ικανότητες του Yamaha, αλλά εκεί ψηλά σταματά νωρίτερα από τα θηρία των 300+ km/h. Κρίνοντας από τον τρόπο που σβήνει η απόδοσή του ψηλά υποπτεύομαι πως οι Γερμανοί απλά έτσι το θέλησαν –και δυσκολεύομαι να τους δώσω άδικο, δεδομένου ότι αυτό το κάτι παραπάνω από τα 280 στα 300 είναι απλά ένα κερασάκι status, ταχύτητες που επ' ουδενί δε θα

Η τιμονόπλακα φέρνει τα κλιπόν σε ανοικτή θέση και σχετικά ψηλά, φτιάχνοντας μια θέση οδήγησης με πιο τουριστάδικο προσανατολισμό. Δεν ήταν καθόλου άσχημα ακόμα και στην πίστα πάντως

Πλήρη, ευανάγνωστα, καλοφωτισμένα, μόνο που μέρος τους ανήκει στο έξτρα εξοπλισμό, βλέπε υπολογιστής ταξιδίου στην LCD οθόνη

σου λείψουν στον πραγματικό κόσμο.

Ταξιδεύοντας με φυσιολογικές ταχύτητες, όπου ως νορμάλ γι' αυτό εννοώ μια μουαγιέν της τάξης των 160, τα 15 λίτρα καυσίμου αρκούν άνετα για 220 χιλιόμετρα και κάπου εκεί ανάβει το λαμπάκι. Η ρεζέρβα έχει άλλα 4 λίτρα, όπερ μπορείς να υπολογίσεις ανάλογα με το ρυθμό σου πόσο ακόμα θα σε βγάλει. Ανεβάζοντας το τέμπο σου –εκτός από τον κίνδυνο του Αυτοφώρου– μειώνεις αναλόγως την αυτονομία. Πάντως μεγαλύτερη κατανάλωση από 9lt/100km δε μέτρησα πουθενά και, πιστέψτε με, το προσπάθησα.

Το ερώτημα, φυσικά, δεν είναι αν αυτή η μοτοσυκλέτα μπορεί να ταξιδέψει. Είναι BMW και sport touring, άρα το ζητούμενο είναι αν είναι κορυφαία σε αυτή τη δουλειά. Ναι, είναι! Η γεωμετρία της ταιριάζει ιδανικά σε ανοικτό δρόμο, χωρίς το βάρος της και το μεταξόνιο να συνιστούν κάποιο μαστόδοντο. Έχει μονίμως τη sport συνιστώσα στο μυαλό, αλλά κάθεσαι σούπερ ευρύχωρα, όλο το σώμα είναι καλυμμένο από το φέρινγκ, ακόμα και τα πόδια. Η ζελατίνα ζητά λίγο σκύψιμο σε φυσιολογικές γωνίες, εργονομικά η θέση οδήγησης είναι απολύτως ξεκούραστη και, μ' αυτά και μ' αυτά, έφτασα Σέρρες αρκετά φρέσκος. Αυτό παρότι έκανα ένα ταξίδι ως επί το πλείστον "εξπρές".

Ζμπίστα

Χάρηκα πολύ όταν παρέλαβα το S βλέποντας ένα ολόφρεσκο ζευγάρι Pirelli Diablo Corsa III στις ρόδες του. Έχοντας στο μυαλό μου τις Σέρρες από πριν προγραμματίσω τη δοκιμή, σκέφτηκα πως θα ήταν άδικο να φορέσω εξ' επί τούτου λαστιχάκι, ας τα κάνω όλα με ό,τι επιλέγει η BMW.

Πάνω τους έβγαλα και το πρώτο συμπέρασμα από την πίστα. Είσοδος, 7-8 γύροι εκ των οποίων οι πρώτοι δύο χαλαρότατοι και βγαίνοντας το μπροστινό είχε περισσότερα μπιμπίκια στις άκρες του πέλματός του από το πίσω! Αφού καθησύχασα τον Δάλλα πως δεν έστριβα όλη την πίστα με κλειστό γκάζι,

Με το K1300S
καμία απόσταση δεν είναι
απαγορευτική

απλά συνδύασα τη θεωρητική γνώση περί Duolever με το αποτέλεσμα. Ίσως το μεγαλύτερο όφελος που αντιλαμβάνεται κανείς από το εναλλακτικό αυτό μπροστινό είναι η αυξημένη πρόσφυση που προσφέρει. Αυτό γίνεται επειδή το λάστιχο δέχεται περισσότερη δύναμη από την ανάρτηση, άρα ασκείται περισσότερη τριβή με το έδαφος και αυτή είναι η κυρίαρχη δύναμη στην εξίσωση της πρόσφυσης.

Το K1300S δεν είναι, ούτε πρόκειται ποτέ να γίνει superbike killer. Είναι πολύ βαρύ, πολύ μακρύ, πολύ αρχοντικό για να πάει δίπλα σε οποιοδήποτε sport μοντέλο. Θα σε πάει όμως στην πίστα και θα διασκεδάσει με την ψυχή του! Φρένα ευθείας, K1: η διαδικασία είναι λίγο περίεργη διότι το μπροστινό στέλνει ελάχιστη πληροφόρηση στα χέρια και επιπλέον σου φαίνεται πως δε βυθίζεται. Από μέσα μου χαίρομαι που έχει ABS και δεν το έχω απενεργοποιήσει, αλλά όταν αμολώ τις άγκυρες της Brembo με όλη μου τη δύναμη, το θηρίο φρενάρει ικανοποιητικά χωρίς να μπει σε λειτουργία τίποτα ηλεκτρονικό. Για να μπει στη στροφή το μετατοπιζόμενο βάρος μου δεν αρκεί. Θέλει λίγη περισσότερη προσπάθεια, μετά μπαίνει, ξαπλώνει και κάθεται εκεί, σταθερό σα βράχος.

Σε δύο συνεχόμενα 20λεπτα στην πίστα (φιλοξενούμενος του www.trackbike.gr) ουδέποτε μπήκε σε λειτουργία τόσο το ABS όσο και το ASC, το αντι-σπιν που επίσης φορούσε η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα ως έξτρα. Αργότερα το K πέρασε από τα χέρια του Δάλλα. Ο οποίος δεν είχε, λέει, πρόβλημα με το ABS, αλλά το ASC επενέβαινε συνέχεια και του έκοβε το ρυθμό! Να πάρει, τόσο αργά πάω; Την επόμενη φορά που ξαναμπήκα έβαλα σκοπό της ζωής μου να το κάνω να ξυπνήσει. Το κατάφερα εύκολα στην έξοδο της K5, όπου απλά άνοιξα μια δευτέρα συνειδητά άγαρμπα, το πίσω έδιωξε, η κλωτσιά με επανέφερε χωρίς δράματα στη θέση μου. Χάνεις χρόνο, γλιτώνεις χρήμα! Όσον αφορά στα φρένα, έχοντας οδηγήσει όλες τις γενιές ABS της BMW της τελευταίας 15ετίας και μερικές εξ' αυτών και σε πίστα, ομολογώ πως αυτή ήταν η πρώτη φορά που δεν το απενεργοποίησα. Αυτό στα μάτια μου είναι κάτι σπουδαίο, η BMW από το 2004 και μετά έχει κάνει άλματα προόδου εδώ. Και να μην ξεχάσω κάτι βασικό: ουδέν σημάδι κούρασης στα φρένα μετά από απανωτά 20λεπτα πίστας, σταθερή απόδοση, τουλάχιστον σε ρυθμούς μέσου αναβάτη.

Το K1300S είναι παντού εξαιρετικά σταθερό χωρίς να αποκλείει τη διόρθωση, την αλλαγή γραμμής –κάτι που είναι εξαιρετικά πιο δύσκολο με Telelever… Το μπροστινό έχει πολλή πρόσφυση και το ανακαλύπτεις όσο το πιέζεις, μα η ανάρτηση εξακολουθεί να σε κρατά λίγο στο σκοτάδι. Είναι σαφής πάντως η βελτίωση από το K1200S, καθώς αυτός

Ζάντα αριστούργημα

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

Δώσε του στροφές
των 200 να
γουστάρει

BMW

ήταν ο βασικός λόγος που επανασχεδιάστηκε ο βραχίονας του Duolever και μίκρυνε η διαδρομή του αμορτισέρ: για περισσότερο feedback.
Το βάρος του όμως και το μακρύ μεταξόνιο θέτουν τα όρια. Όσο ωραία κι αν περάσεις μαζί του, δεν είναι κατάλληλο για να πολεμήσει με τα χρονόμετρα. Θέλει προσπάθεια στο εσάκι με ανοικτό το γκάζι, δύσκολα μπορεί να κρατήσει φόρα στις σφικτές στροφές και κουράζει γρήγορα όσο το κρατάς σε γρήγορο ρυθμό. Όσο πιο ανοικτή η διαδρομή, τόσο καλύτερα νιώθει το K1300, δρόμο ή πίστα δεν έχει σημασία. Δώσ' του στροφές των 200 να γουστάρει! Έτυχε αμέσως μετά από μερικούς γύρους μαζί του να καβαλήσω ένα R1 '09 και νόμιζα πως καβαλάω ποδήλατο. Γιγάντια η διαφορά! Να δω όμως τον R1 να γυρνά οδικώς στην Αθήνα… Άσε που με είχε καλομάθει το BMW και στην ευθεία άναβα τσιγάρο με 250…

Και Sport και Touring

Είχα ένα ερώτημα στην αρχή. Απαντώ ξεκινώντας ανάποδα. Touring είναι και με τα όλα του. Αυτές οι μοτοσυκλέτες της συγκεκριμένης κατηγορίας έχουν μια διχασμένη προσωπικότητα, αλλά για μένα αποτελούν τον τέλειο συμβιβασμό ανάμεσα στην αποτελεσματικότητα στο δρόμο και τη διασκέδαση.
Με το K1300S καμία απόσταση δεν είναι απαγορευτική, για έναν ή δύο επιβαίνοντες. Οι ικανότητές του ξεπερνούν τα όρια του αυτοκινητοδρόμου, προσφέροντας και επαρχιακό παιχνίδι εντός των ορίων που καθορίζει η τουριστάδικη πλευρά της sport touring φυσιολογίας του. Ειλικρινά η μοτοσυκλέτα ήταν καλύτερη στο ταξίδι απ' ότι στην πίστα, πάντως κακή σε κάτι δεν ήταν ποτέ. Ούτε καν στην πόλη…
Μπορεί να μην είναι η μεγαλύτερη, ούτε η γρηγορότερη, ούτε καν η ισχυρότερη της κατηγορίας της, αλλά είναι σίγουρα η ακριβότερη. Όσοι ψάχνουν τις απόλυτες επιδόσεις, θα βρουν ιαπωνικές αντιπροτάσεις με το αυτό το κάτι παραπάνω γλιτώνοντας πάνω από δύο χιλιάρικα. Κι αυτά χωρίς να συνυπολογίσουμε πως η BMW μπορεί να κουβαλήσει πάνω της εύκολα ένα τάληρο σε αξεσουάρ. Όχι, δεν είναι όλα απαραίτητα, αν και αυτό θα το έλεγα για το ABS που προσφέρει ένα μαξιλαράκι ασφαλείας απέναντι στο κάπως ασαφές Duolever. Μα είναι και μερικά πράγματα που δεν επιτρέπεται να λείπουν από μια τέτοια μοτοσυκλέτα: έξτρα ο υπολογιστής ταξιδίου; Επιτρέπεται; <<

Η μονάδα ελέγχου του ESA II μοιάζει με ένα τυπικό δοχείο αζώτου. Μόνο που εδώ μπορείς να ρυθμίζεις την ανάρτησή σου με ένα δάχτυλο, βγαίνοντας από την K5 και πριν φτάσεις στο εσάκι των Σερρών

Ενιαία σέλα για άνετα ταξίδια. Κάνει εξαιρετική δουλειά στο να βολεύει δύο άτομα πάνω της για πολλές ώρες

Από το cockpit καταλαβαίνει κανείς τον προορισμό αυτής της μοτοσυκλέτας: γρήγορα ταξίδια

Ο ενιαίος προβολέας είναι πλέον εκλιπών είδος. Αυτό δεν εμποδίζει τον συγκεκριμένο να είναι και κομψός και αποδοτικότατος

BMW K1300S
BMW HELLAS A.E.
16,461€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,182 mm
Πλάτος:	905 mm
Ύψος:	1,221 mm
Μεταξόνιο:	1,585 mm
Ύψος σέλας:	820 mm (790 κατά παραγγελία)
Ρεζερβουάρ:	19 l (4 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	228 kg (254 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:	175/9,250 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 Corsa III, 120/70-ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm με δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.00 x 17"
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Corsa III, 190/55-ZR17
Φρένο:	Δίσκος 265 mm με δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων

VP2

AVON VP2 - Πέρα από τα συνηθισμένα

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

VP2 Supersport

VP2 Sport

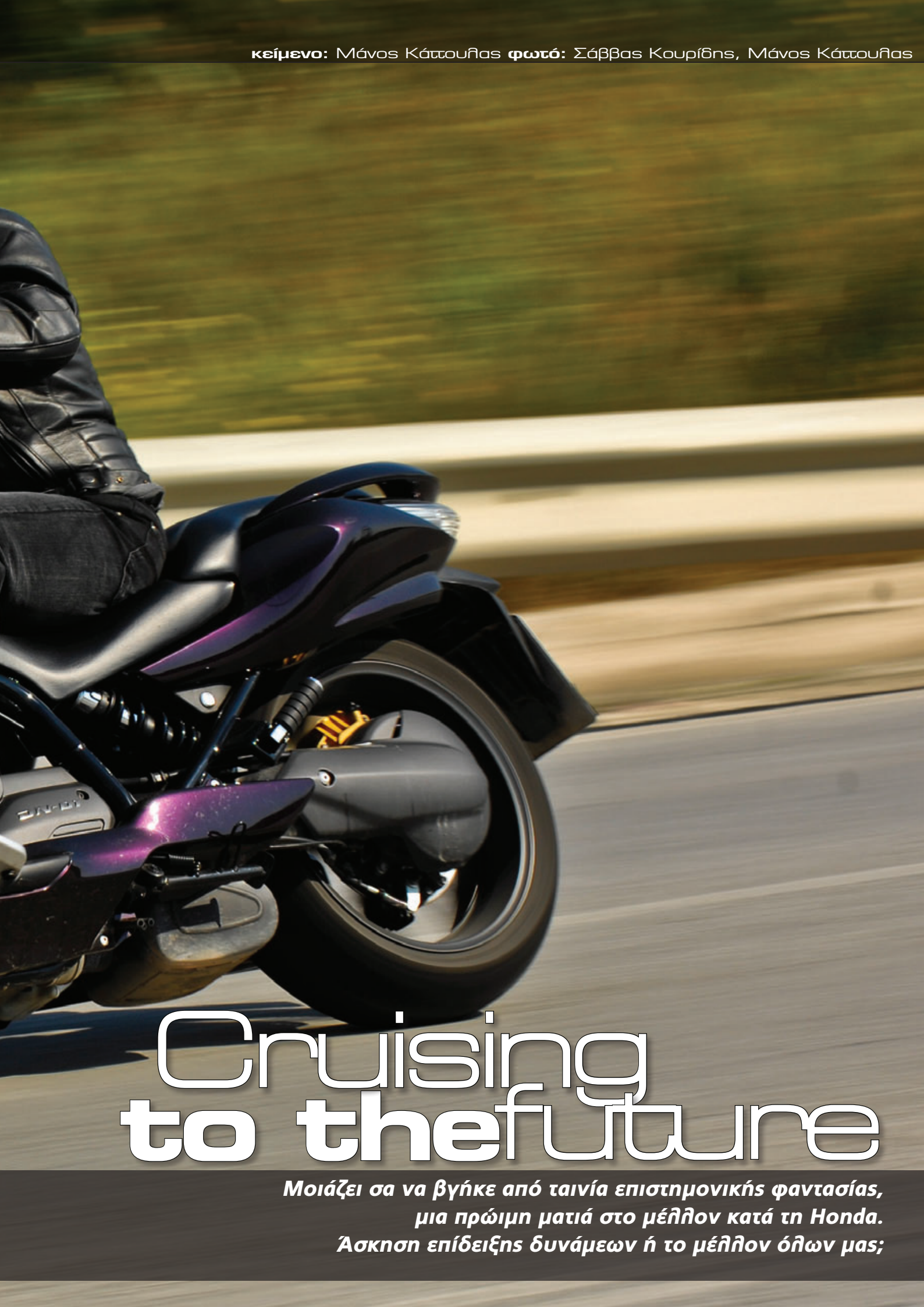
VP2 Xtreme

Αποκλειστική Διάθεση Αντιπροσώπευση

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

Honda DN-01

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



Cruising to the future

Μοιάζει σα να βγήκε από ταινία επιστημονικής φαντασίας, μια πρώιμη ματιά στο μέλλον κατά τη Honda. Άσκηση επίδειξης δυνάμεων ή το μέλλον όλων μας;

Επιλογή ανάμεσα σε Drive και Sport για την αυτόματη μετάδοση και αλλαγές σχέσεων στη χειροκίνητη λειτουργία

Η θέα από τη θέση οδήγησης. Εντυπωσιακός όγκος, με τιμονόπλακα και όργανα κάπου στο βάθος

Από εδώ εμπλέκεται και απεμπλέκεται η μετάδοση. Από την πίσω μεριά του διακόπτη υπάρχει το κουμπί που επιλέγει τη χειροκίνητη λειτουργία

Δε χρειάζεται δεύτερη ματιά στο διαστημικό σουλούπι του DN-01 για να θυμηθείς πως ξεκίνησε την καριέρα του ως πρωτότυπο που ελάχιστοι θεωρούσαν ότι θα έμπαινε σε παραγωγή. Πέρα από τις εύκολες και αναπόφευκτες συνδέσεις με το δικαστή Νρεντ και τη μοτοσυκλέτα του, που ομολογουμένως έχουν νόημα μόνο για όσους έχουν περάσει αισθητά τα 30, το DN είναι εντυπωσιακά εξωτικό, διαφορετικό απ' ο,τιδήποτε άλλο κυκλοφορεί, παρά τα δανεισμένα σχεδιαστικά στοιχεία από τα Civic της εταιρείας.

Αυτό που πραγματικά εντυπωσιάζει όμως είναι ότι, πίσω από τη φουτουριστική σχεδίαση, τα πράγματα είναι υπερβολικά συμβατικά. Το πλαίσιο είναι σωληνωτό ατσάλινο σεβαστού βάρους, ο V2 με τα κτηνώδη μεν ψεύτικα δε καπάκια έχει θητεύσει κάτω από τα πλαστικά των αποτελεσματικών αλλά ταπεινών Transalp και Deauville, τα φρένα προέρχονται από τις μισές μοτοσυκλέτες δρόμου της Ιαπωνικής εταιρείας, ενώ το δάρι κιβώτιο... είναι όλη η ουσία.

Φίλα προσκείμενη

Human Friendly Transmission ή HFT κατά τη Honda. Με δεδομένο ότι δε μου έχει επιτεθεί –ούτε καν αγριοκοιτάξει– καμία μετάδοση στο παρελθόν, οφείλω να υποθέσω ότι το HFT είναι κάτι πραγματικά ξεχωριστό, όπως και είναι. Και αν νομίζετε ότι είναι κάποιο καινούργιο κόλπο, γελιέστε: το HFT έχει τις ρίζες του στη δεκαετία του '50, όπου η Honda αγόρασε την πατέντα της υδραυλικής/μηχανικής μετάδοσης από τον κατασκευαστή εργαλείων Badalini, με πρώτη εμφάνιση, ως HMT τότε, στο σκούτερ Juno του 1962. Το 1991, το Motocross RC250MA που τσάκισε την κατηγορία είχε μετάδοση HFT (Human Fitting Transmition τότε) με την πρώτη εφαρμογή ηλεκτρονικών στο σύστημα, για να φτάσουμε στο DN-01 με τα ηλεκτρονικά να έχουν τον πρώτο λόγο, προσφέροντας έξι προεπιλεγμένες σχέσεις και σειρά επιλογών λειτουργίας.

Εν τάχει, το σύστημα έχει τα πλεονεκτήματα της μεταβλητής μετάδοσης που δίνει ένα CVT χωρίς τα μειονεκτήματα του χώρου που αυτό απαιτεί ή τη συντήρηση του ιμάντα. Η μηχανική ενέργεια

του κινητήρα μετατρέπεται σε υδραυλική και ξανά σε μηχανική με τα ηλεκτρονικά να αναλαμβάνουν να αλλάζουν τη "σχέση" μετάδοσης στην υδραυλική φάση με ελάχιστες απώλειες, σε ένα ιδιαίτερα συμπαγές σύνολο που χωράει μέσα στις κάσες του κινητήρα και προσφέρει άμεση απόκριση. Ταυτόχρονα η πρώτη, σύμφωνα με τη Honda, εφαρμογή συστήματος κλειδώματος σε απείρως μεταβλητή υδραυλική μηχανική μετάδοση, προσφέρει αυξημένη οικονομία σε πορεία με σταθερή ταχύτητα. Για το DN, τη μετάδοση από εκεί και πέρα αναλαμβάνει ο άξονας που μπορεί να αυξάνει το μήκος, αλλά μηδενίζει το κόστος συντήρησης και συνδυάζεται άριστα με τον cruiser χαρακτήρα.

Όλα ωραία και καλά, αλλά καθώς αυτή είναι η πρώτη εφαρμογή του HFT, το κόστος του είναι αναμενόμενα υψηλό – υπολογίστε πάνω από 5,000€ ως ανταλλακτικό – οπότε για να διατηρηθεί το κόστος σε μη στρατοσφαιρικά επίπεδα, η Honda έπρεπε αναγκαστικά να κάνει οικονομίες κλίμακας όπου μπορούσε, εξ' ου η συμβατικότητα και το βάρος της υπόλοιπης μοτοσυκλέτας.

Ο δε δικύλινδρος των 680 κυβικών που αναλαμβάνει να προσφέρει την αρχική μηχανική ενέργεια στο HFT, μπορεί με 61 ίππους να μην είναι ό,τι δυνατότερο κυκλοφορεί, αλλά ταιριάζει στην αισθητική των Cruiser και κρατάει το κόστος σε λογικά επίπεδα, έχοντας και το πλεονέκτημα της γραμμικότητας απόδοσης.

Καβαλώντας το μέλλον

Η Honda το θέλει Tourer, αλλά το DN θυμίζει περισσότερο απ' ο,τιδήποτε άλλο power cruiser. Κάθεσαι χαμηλά με την πλάτη όρθια και το τιμόνι να έρχεται προς το μέρος σου αντί να χρειάζεται να σκύψεις εμπρός, με τα χέρια σχετικά ανοιχτά και τα πόδια τόσο μπροστά και τεντωμένα που χρειάζεται συνειδητή προσπάθεια τις πρώτες φορές που ανεβαίνεις για να μην πατήσεις απλά σε κάποιο πλαστικό.

Βέβαια, αυτά ισχύουν αν είσαι κάτω του 1.80. Όσο το πλησιάζεις, πόσο δε το περνάς, αρχίζουν τα ζόρια, καθώς η φυσιολογική θέση των ποδιών περνάει τα όρια της πλατφόρμας, και στη δεξιά μεριά και του πεντάλ των φρένων, ενώ οι υπέροχες καμπύλες κάτω από το ρεζερβουάρ ξαφνικά δε χωράνε τα γόνατα του αναβάτη, δημιουργώντας μια όχι και τόσο βολική θέση.

Η έλλειψη μανέτας φρένου αριστερά ξενίζει, ειδικά από τη στιγμή που το αυτοκινητίσιο πεντάλ του πίσω φρένου είναι

Παρά τις ταπεινές προδιαγραφές, τα συνδυασμένα φρένα δεν ιδρώνουν απ' το βάρος του DN

Σε πλήρη αρμονία με την εμφάνιση, τα όργανα είναι ψηφιακά αλλά λακωνικά σε πληροφορίες

Έργο τέχνης η μονόμπρατση ζάντα. Κρίμα που κρύβεται από την εξάτμιση

km/h
F
E

Arai

σχετικά δύσχρηστο λόγω θέσης. Κάπως όμως θα έπρεπε να θυμίζει η Honda ότι το DN είναι μοτοσυκλέτα με πανάκριβη μετάδοση και όχι ένα σκούτερ της σειράς.

Βέβαια, ένα σκούτερ έχει και χώρο αποθήκευσης, που στην περίπτωση του DN-01 είναι... ανύπαρκτος. Κάτω από την πίσω σέλα χωράνε μόνο τα χαρτιά και κάνα λουκέτο, εκτός αν έχετε αγοράσει το πέταλο της Honda που χωράει μια χαρά, ευχαριστώ.

Ανεκμετάλλευτοι δείχνουν και οι χώροι εκατέρωθεν του ντεπόζιτου, με το εντυπωσιακό πλάτος του συνόλου φαίρινγκ – ρεζερβουάρ να μη μεταφράζεται σε αντίστοιχη χωρητικότητα, αλλά ούτε και σε κάποιο ντουλαπάκι. Το γιατί το καταλαβαίνεις άπαξ και το δεις γυμνό, καθώς όλα αυτά τα ηλεκτρονικά κάπου πρέπει να χωρέσουν. Και με τόσο χαμηλό ύψος, δεν υπήρχαν και πολλές εναλλακτικές…

Αυτές οι υποχωρήσεις στην πρακτικότητα για την τεχνολογία του κιβωτίου δε θα είχαν νόημα αν δεν υπήρχε αντίκρισμα στην πράξη και η μεγαλύτερη επιβράβευση είναι το πόσο σωστά γίνονται όλα: η εκκίνηση είναι γλυκύτατη και τα ηλεκτρονικά φροντίζουν να πραγματοποιούν τις τέλειες αλλαγές κάθε φορά, χωρίς κανένα τίναγμα ή άλλο κουλό, προς μεγάλη χαρά του εκάστοτε συνεπιβάτη.

Γρήγορα αρχίζεις να καταλαβαίνεις ότι η θέση D στο κιβώτιο έχει νόημα μόνο για χαλαρές βόλτες στην παραλιακή ή για να αραιώσεις λίγο τις σχέσεις σου με το βενζινά σου. Ο εγκέφαλος διατηρεί τις στροφές χαμηλά αλλάζοντας ταχύτητες πολύ νωρίς και αποφεύγοντας τα κατεβάσματα όπως ο διάολος το λιβάνι, εκτός αν στύψεις κυριολεκτικά το γκριπ του γκαζιού. Η επιλογή του S έχει ως άμεσο αποτέλεσμα το κατέβασμα μιας σχέσης, φέρνοντας τον κινητήρα σαφώς πιο κοντά στην καλή του περιοχή, ενώ δεν υπάρχουν κανενός είδους δισταγμοί για κατεβάσματα ανά πάσα στιγμή χρειάζεσαι να προσπεράσεις.

Αν θες να κινηθείς πραγματικά σβέλτα όμως, η επιλογή των "δακτυλοκίνητων" αλλαγών είναι απλά μονόδρομος. Με προτεραιότητα τη μακροζωΐα του κινητήρα, ακόμα και το S ανεβάζει σχέση στις 6.000 στροφές, αφήνοντας αναξιοποίητο ένα ιδιαίτερα σημαντικό πλατό δύναμης 2.000 στροφών, ενώ ταυτόχρονα τονίζονται οι κραδασμοί που παρουσιάζονται όταν ανοίγεις τέρμα το γκάζι κάτω από τις 5,500 στροφές, λογικότατοι καθώς ο δικύλινδρος έχει να αντιμετωπίσει τα 270 κιλά του DN παρέα με το βάρος του αναβάτη.

Η τσαμπουκαλεμένη θέση οδήγησης μπορεί να σε κάνει να

Παρά την ανύπαρκτη διαδρομή, το αμορτισέρ καταφέρνει να αποσβέσει ικανότατο ποσοστό ανωμαλιών

Μαντέμι και άγιος ο Θεός. Τουλάχιστον η θέση τους είναι πρακτική για τον συνεπιβάτη

Ο μοχλός επιλογής του χειροφρένου, στη δεξιά μεριά του κινητήρα

GREAT POWER • GREAT SOUND • GREAT QUALITY

Scorpion

HONDA
CBR 1000RR
ΠΑΛΑΙΑ ΤΙΜΗ
909€
ΝΕΑ ΤΙΜΗ
727€

SUZUKI
GSXR 1000
ΠΑΛΑΙΑ ΤΙΜΗ
ΑΠΟ 565€
ΝΕΑ ΤΙΜΗ ΑΠΟ
452€

YAMAHA XT 660
ΠΑΛΑΙΑ ΤΙΜΗ 894€
ΝΕΑ ΤΙΜΗ 715€

YAMAHA TDM 900
ΠΑΛΑΙΑ ΤΙΜΗ 894
ΝΕΑ ΤΙΜΗ 715€

HONDA HORNET 600
ΠΑΛΑΙΑ ΤΙΜΗ 447€
ΝΕΑ ΤΙΜΗ 357€

YAMAHA FAZER 1000
ΠΑΛΑΙΑ ΤΙΜΗ 447€
ΝΕΑ ΤΙΜΗ 357€

YAMAHA FAZER 600
ΠΑΛΑΙΑ ΤΙΜΗ 760€
ΝΕΑ ΤΙΜΗ 608€

50% ΕΚΠΤΩΣΗ
ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΓΙΑ 1 ΠΤΩΣΗ

ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ SCORPION ΔΙΑΤΙΘΟΝΤΑΙ ΜΟΝΟ ΣΤΟ ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΙΚΤΥΟ

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

...μια ανέλπιστα
εύχρηστη πλατφόρμα
επίδειξης και εφαρμογής των
τεχνολογιών της Honda
GR XXO
534
DN

αισθάνεσαι σαν τον κυρίαρχο του σύμπαντος, αλλά τα βάρη αυτής της ευθύνης γίνονται άμεσα εμφανή στη μέση, που αρχίζει να κουράζεται και να πονάει, όπως σε όλα τα Power Cruiser.

Με τέτοιο μεταξόνιο σαφώς και το DN δεν πρόκειται να ανησυχήσει κανένα Supersport, αλλά λυπάμαι ήδη όποιο Cruiser θελήσει να σταθεί δίπλα του σε δρόμο με στροφές. Η ακαμψία του πλαισίου απλά υποδειγματική για την κατηγορία ακόμα και κοντά στην τελική, ενώ το μόνο που πρέπει να προσέχεις είναι μην ξεχαστείς και αρχίσεις να ξύνεις το σύμπαν – κάτι που μπορεί να γίνει πάρα μα πάρα πολύ εύκολα χάρη στην αίσθηση σιγουριάς και τη μικρή απόσταση από το έδαφος. Το εντυπωσιακό είναι ότι αυτή η συμπεριφορά συνδυάζεται με ανέλπιστη άνεση, παρά τη φαινομενικά ανύπαρκτη διαδρομή της πίσω ανάρτησης. Συνδυάστε την απόδοση του κινητήρα με την ευχρηστία του χειροκίνητου κιβωτίου και τις τέλειες αλλαγές του, για ένα σύνολο που μπορεί να κινηθεί πολύ πιο γρήγορα απ' όσο περιμένεις, με ελάχιστο κόπο –αποστολή εξετελέσθη κοινώς, ανοίγοντας τις ορέξεις για τον επερχόμενο συνδυασμό του HFT με ένα δυνατότερο κινητήρα. Ίσως μετά το ABS να δούμε και CBR HFT..

Τα φρένα συνεχίζουν την άριστη απόδοση που έχουμε συνηθίσει στις υπόλοιπες εφαρμογές τους, με το δύσχρηστο πεντάλ του φρένου να αναλαμβάνει μεγαλύτερο επιβραδυντικό ρόλο, λόγω της κατανομής βάρους και του μακριού μεταξονίου.

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στη στάθμη του λαδιού καθώς το εξαιρετικό κιβώτιο μοιράζεται το ίδιο λάδι με τον κινητήρα –ο οποίος στις λιγότερων κυβικών εκδόσεις του τουλάχιστον έδειχνε μια ιδιαίτερη προτίμηση στην κατανάλωσή του. Άπαξ και η ποσότητα του λαδιού μειωθεί έστω και κατά ένα λίτρο, τότε το DN μπαίνει σε mode ανάγκης, απενεργοποιώντας το κιβώτιο μέχρι να συμπληρωθεί λάδι, προστατεύοντας το ακριβό εξάρτημά του.

Γεύση απ' το μέλλον

Όλα τα λεφτά στο DN-01 είναι το κιβώτιο. Τελεία και παύλα. Το πρόβλημα είναι ότι με την αυτόματη λειτουργία τόσο εύκολη –και προεπιλεγμένη– οι περισσότεροι αγοραστές θα το χρησιμοποιούν απλά ως μεγάλο σκούτερ, αδιαφορώντας για την τεχνολογία που κρύβεται από πίσω, γοητευμένοι από την εντυπωσιακά δυναμική του παρουσία.

Πέρα από την τεχνολογία για την τεχνολογία, είναι τα 12,000€ που κοστίζει πολλά γι' αυτά που προσφέρει; Αντικειμενικά ναι, αλλά αυτό ισχύει για όλα τα Cruiser, που απέχουν πολύ από το χαρακτήρα του DN. Ουσιαστικά όμως, αυτό δεν έχει καμία απολύτως σημασία, γιατί το DN-01 παίζει ουσιαστικά χωρίς ξεκάθαρο ανταγωνισμό. Είναι μια ανέλπιστα εύχρηστη πλατφόρμα επίδειξης και εφαρμογής των τεχνολογιών της Honda, ένα "επειδή μπορούμε" και "επειδή έχουμε τα κότσια". Σα δήλωση είναι ανεκτίμητη, όπως και η ευκαιρία να βιώσεις το μέλλον πολύ πριν απ' τους άλλους –γιατί κάτι μου λέει ότι αυτή είναι απλά η πρώτη γεύση από τις δυνατότητες και τις εφαρμογές του HFT... <<

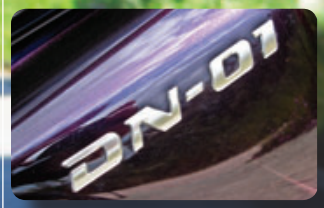
Το ανθρακί χρώμα και τα ψεύτικα πλαστικά καπάκια αναβαθμίζουν την εικόνα του γνωστού δικύλινδρου

Υποτυπώδης στήριξη της μέσης του αναβάτη, άνεση και χειρολαβές για συνεπιβάτη

Πλατφόρμες αντί για μαρσπιέ, πεντάλ αυτοκινητιστικού τύπου, ως σωστό Cruiser

Τεράστια, φυσικά νίκελ και εκνευριστικά ήσυχη

Για όσους αναρωτιούνται γιατί δεν υπάρχει ντουλαπάκι. Με τόσο χαμηλό ύψος, το φιλτροκούτι και τα ηλεκτρονικά στριμώχνονται εκατέρωθεν του ρεζερβουάρ



HONDA DN-01
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
12,000€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,315 mm
Πλάτος:	820 mm
Ύψος:	1,115 mm
Μεταξόνιο:	1,610 mm
Ύψος σέλας:	690 mm
Βάρος κατασκευαστή:	269 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υγρόψυκτος δικύλινδρος V52,4B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 66mm
Χωρητικότητα:	680 cc
Σχέση συμπίεσης:	10:1
Ισχύς:	61/7,500 hp/rpm
Ροπή:	6.4/6,000 kgm/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	106/41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ πλάγια τοποθετημένο
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17˝
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Roadsmart 130/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 296 mm, δαγκάνες Nissin τριών εμβόλων με γλίστρα, CBS, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6 x 17˝
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Roadsmart 190/50-17
Φρένο:	Δίσκος 276 mm, δαγκάνα Nissin δύο εμβόλων με γλίστρα, CBS, ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	15 lt
Μέση κατανάλωση:	7.4 lt/100 km
Μέση αυτονομία:	202 km

Η APRILIA ΣΥΝΙΣΤΑ
Agip
TBWA\ ATHENS \ ΥΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ
APRILIA DORSODURO 750.
ΚΑΘΕ ΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΜΙΑ ΑΡΕΝΑ.
Περίμενε λίγο για μια μικρή ευθεία και θα εκτιμήσεις την εκρηκτική απόδοση του V2 με τους 92 ίππους. Περίμενε για την έξοδο της στροφής, όπου η ροπή των 82Nm θα κατακλύσει τις αισθήσεις σου. Απόλαυσε την ευχαρίστηση να προκαλείς ξανά και ξανά, μέχρι να πειστείς ότι όλα είναι δυνατά! Έλα να δοκιμάσεις το Aprilia Dorsoduro 750. Η επόμενή σου μοτοσυκλέτα σε περιμένει!
Ο αναβάτης στη φωτογραφία είναι επαγγελματίας και η φωτογράφιση πραγματοποιήθηκε κάτω από ελεγχόμενες συνθήκες σε δημόσιο δρόμο, κλειστό στο κοινό. Η Aprilia σας συνιστά να οδηγείτε με σεβασμό στους άλλους οδηγούς και στον ΚΟΚ.
Αποκτήστε το με 0% προκαταβολή, έως 84 μήνες και προνομιακό επιτόκιο 6,9%.
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
aprilia

Honda S-Wing 150

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

Ούριος άνεμος

Ο βενιαμίν των SilverWing φιλοδοξεί να προσφέρει ανέσεις Mega Scooter στη μικρή κατηγορία κυβισμού –εκεί που βασιλεύει το SH

Δε φημίζονται για την αίσθησή τους, αλλά η αποτελεσματικότητα δε χωράει αμφισβήτηση

Έτοιμο να δεχτεί τσιγάρα, ψιλά και κινητό

Νίκελ και λάστιχο στις δύο θέσεις για τα πόδια, πρακτική τάπα

Περίεργο σκούτερ το S-Wing. Ή μάλλον, όχι περίεργο, αλλά ελαφρώς ασυνήθιστο πλέον. Με το SH και τους κλώνους του να έχουν τη μερίδα του λέοντος στην αγορά και τα mega scooter να χαίρουν άκρας υγείας και σεβαστών πωλήσεων, η ζήτηση για τα μικρά mega scooter είναι αισθητά περιορισμένη, όπως άλλωστε πλέον και η προσφορά.
Στο εξωτερικό, όπου τα 125άρια έχουν ακόμα νόημα, το S-Wing παίζει άνετα σε μια ζωντανή κατηγορία –εδώ όμως που με το μικρό δίπλωμα έχεις την άνεση των μεγαλύτερων κυβικών και των 33 ίππων, ποιός είναι ο ρόλος του;

Πολυτέλεια και άνεση

Δύο λέξεις που δε συνηθίζεται να περιγράφουν μικρού κυβισμού σκούτερ, ταιριάζουν απόλυτα στο S-Wing. Μια ματιά στην αρχοντική σέλα σου λέει ό,τι χρειάζεται για την προσφερόμενη άνεση πριν καν το καβαλήσεις, ενώ όπου πέσει το μάτι παρατηρείς την προσοχή που έχει δώσει η Honda στις λεπτομέρειες: από τα υπερπλήρη όργανα και τα νίκελ σχέδια στην ποδιά (να μην πω πατήθρες, τη σιχαίνομαι αυτή τη λέξη), έως το καπάκι του μοχλικού της σέλας και την πανεύκολη και βολικά τοποθετημένη τάπα, το S-Wing δίνει μια ακριβή αίσθηση που λείπει από την κατηγορία.
Τα τεράστια εμπρός φώτα μπορεί να μην κερδίζουν κάποιο βραβείο αισθητικής, αλλά πέρα από αποδοτικά είναι και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ξεχωρίζοντας το S-Wing απ' τα υπόλοιπα σκούτερ της χωρητικότητάς του, μια διαφορά που ενδυναμώνεται από τις σεβαστές του διαστάσεις και τους προσφερόμενους χώρους, πριν φτάσεις στα πίσω φωτιστικά και ανακαλύψεις ότι ακολουθούν το ίδιο σχεδιαστικό μοτίβο, με λίγο περισσότερο κόκκινο χρώμα φυσικά.
Η σέλα είναι όσο άνετη δείχνει, με στήριξη για τη μέση που θα εκτιμηθεί δεόντως, αλλά η φαρδιά ποδιά μειώνει ελαφρώς το πλεονέκτημα της χαμηλής σέλας, καθώς κρατάει τα πόδια ανοιχτά, κάτι που θα δυσκολέψει όσους δεν διακρίνονται για το ύψος τους.
Τα όργανα θυμίζουν αυτοκίνητο, ένα νεύμα στο αγοραστικό κοινό που έχει στο στόχαστρο το S-Wing και είναι υπερπλήρη,

Άνετη για τον αναβάτη, θρόνος για το συνεπιβάτη -και με χειρολαβές στη βάση της σχάρας

Μπορεί να μη χωράει τον παππού, αλλά δύσκολα θα μείνετε από χώρο

Υπερπλήρη όργανα που δε ντρέπονται για τις αυτοκινητιστικές επιρροές τους

διαθέτοντας μέχρι και μετρητή μέσης κατανάλωσης. Όσο για τους χώρους, σαφώς και δεν πλησιάζουν αυτούς των τετράροδων, αλλά είναι σε εντελώς διαφορετική κλάση από τα SH αυτού του κόσμου, χάρη στο μεγαλύτερο μεταξόνιο, τους μικρούς τροχούς και την τοποθέτηση του ρεζερβουάρ ανάμεσα στα πόδια του αναβάτη. Και για όσους δεν έπιασαν το υπονοούμενο από τα όργανα, η Honda φροντίζει να το υπογραμμίσει, τονίζοντας ότι ο χώρος κάτω από τη σέλα θα χωρέσει ένα ολόκληρο κράνος και ένα χαρτοφύλακα – ή για τους υπόλοιπους αρκετά συμπράγκαλα για ένα σαββατοκύριακο. Όσο για τα μικροπράγματα, υπάρχει ένα μικρό αλλά βαθύ ντουλαπάκι στην ποδιά, ενώ η σπάνια πλέον συνύπαρξη κεντρικού και πλευρικού σταντ είναι πάντα καλοδεχούμενη.

Φυσάει μπαϊράκι

Η ενεργοποίηση της μίζας απαιτεί ένα γενναίο πάτημα στις μανέτες του φρένου και ο μονοκύλινδρος έρχεται στη ζωή, δείχνοντας πιο ήσυχος απ' ότι στο SH. Αν, όπως και εγώ αρχικά, νομίζετε ότι τα κυβικά πέφτουν λίγα για ένα σκούτερ τέτοιου όγκου και βάρους, το S-Wing θα χαρεί να σας διαψεύσει με το πρώτο άνοιγμα του γκαζιού, με τη βελόνα να καρφώνεται στις 7,000 στροφές και το μικρό megascooter να πετάγεται μπροστά. Ο ρυθμός μειώνεται αισθητά μόνο μετά τα 80 km/h, αφού δηλαδή το S-Wing έχει ήδη ξεπεράσει τις λογικές καθημερινές απαιτήσεις. Θα συνεχίσει να ανεβάζει με σταδιακά μειούμενη φόρα μέχρι τα 120, αλλά τα 110 έρχονται και διατηρούνται εύκολα ακόμα και με δύο άτομα.

Χάρη στους μικρούς τροχούς και την κατανομή βάρους το τιμόνι είναι ελαφρύ αλλά όχι ανησυχητικά, ενώ η γεωμετρία φροντίζει για την απαραίτητη σταθερότητα. Οι αναρτήσεις είναι προβλεπόμενα ρυθμισμένες με πρώτο στόχο την άνεση, αλλά όχι τόσο που να αφήνουν το S-Wing να ταλαντώνεται. Απορροφούν άριστα όλες τις ανωμαλίες εκτός από τις, τι άλλο, απότομες εγκάρσιες, αλλά ακόμα και τότε καταφέρνουν να αποσβέσουν το μεγαλύτερο μέρος της δυσαρέσκειας πριν αυτή φτάσει στον αναβάτη.

Με τόσο μακρύ μεταξόνιο δεν είναι περίεργο που ο αναβάτης μπορεί να δημιουργήσει ταλαντώσεις παίζοντας με το τιμόνι στην ευθεία. Αυτό δεν έχει όμως καμία πρακτική διαφορά,

καθώς το πλαίσιο τις μαζεύει άμεσα, προσφέροντας ταυτόχρονα ευθυβολία και σταθερότητα στα πιο ανοιχτά κομμάτια που είναι και η καλύτερή του.
Στην πόλη, που θα περάσει και το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του, το S-Wing αποδεικνύεται ιδιαίτερα πρακτικό και ευέλικτο, με το τιμόνι να κόβει πολύ, διευκολύνοντας τους ελιγμούς, ενώ οι ψηλά και εμπρός τοποθετημένοι καθρέπτες προσφέρουν άριστο οπτικό πεδίο και ευελιξία ανάμεσα στα αυτοκίνητα, ως αντίτιμο για τη δύσκολη, λόγω θέσης, ρύθμισής τους.
Στον τομέα των φρένων δεν υπάρχουν εκπλήξεις, καθώς βρίσκουμε για άλλη μια φορά το αγαπημένο πακέτο συνδυασμένων φρένων της Honda στην έκδοση για σκούτερ, που γονατίζουν το σύνολο χωρίς εύκολα μπλοκαρίσματα ή αδιάφορα για την κατηγορία χαρακτηριστικά όπως αίσθηση στις μανέτες, ενώ ο αναβάτης μπορεί να αναπαύει τα πόδια του πιο ψηλά σε μια θέση που θυμίζει ελαφρά cruiser αλλά δίνει την κόντρα που λείπει από τα σκούτερ.
Ο τυπικός χώρος για τσάντες και λοιπά ανάμεσα στα πόδια του αναβάτη απουσιάζει, αλλά εκεί βρίσκεται το ρεζερβουάρ, που πέρα από την πανέξυπνη και πρακτική τάπα, διαθέτει και 9.4 λίτρα χωρητικότητας, κάτι που σε συνδυασμό με τη χαμηλή κατανάλωση δίνει εύκολα αυτονομία που ξεπερνάει τα 250 χιλιόμετρα σε φυσιολογικούς και όχι επί τούτου οικονομικούς ρυθμούς.

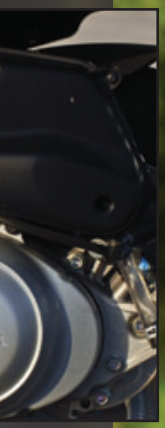
Ενδο-οικογενειακές και άλλες διαμάχες

Μπορεί οικονομικά το S-Wing να βρίσκεται πιο κοντά στο SH 300i απ' ότι στο 150 που του διέθεσε και τον κινητήρα, αλλά η αλήθεια είναι ότι βρίσκεται απλά σε διαφορετική κατηγορία. Αδιαφορεί για τον πιο σπορ χαρακτήρα των SH, προσφέροντας χώρους, άνεση και – να τολμήσουμε; - πρεστίζ που απλά δε συνηθίζεται σε αυτά τα κυβικά.
Το S-Wing δεν προβληματίζεται καθόλου από τον εσωτερικό ανταγωνισμό, καθώς έξυπνα τοποθετείται έναντι σε εντελώς διαφορετικό κοινό. Δυστυχώς αυτό το κοινό το φέρνει απέναντι σε σκούτερ όπως το X-Max που μπορεί να είναι 300€ ακριβότερο, αλλά έχει +100 κυβικά που βοηθούν στα ανοιχτά κομμάτια, για να μην αναφέρουμε καν μια σειρά ευρωπαϊκών σκούτερ 250+ στην ίδια κατηγορία τιμής. Εάν ξαναγυρίσουν τα διπλώματα των 125 βέβαια... <<

Κάποιος το τσάντισε και δεν ξέρω ποιός...

Ο μονοκύλινδρος των 153 κυβικών βγάζει το S-Wing ασπροπρόσωπο σε ταχύτητες πόλης

Το ημιμπούμερανγκ μοτίβο των φαναριών συνεχίζεται και πίσω



"...το S-Wing δίνει μια ακριβή αίσθηση που λείπει από την κατηγορία"

HONDA S-WING 150
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
4,250€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,090 mm
Πλάτος:	745 mm
Ύψος:	1,435 mm
Μεταξόνιο:	1,490 mm
Ύψος σέλας:	776 mm
Ρεζερβουάρ:	9,4 lt
Βάρος κατασκευαστή:	158 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	58 x 57.8 mm
Χωρητικότητα:	153 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	14.5/8,500 hp/rpm
Ροπή:	1.32/7,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
Τηλεσκοπικό πηρούνι	
Διάμετρος/Διαδρομή:	33/85.7 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
Δύο αμορτισέρ	
Διαδρομή:	98.1 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 5 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.75 x 13˝
Ελαστικό:	Bridgestone HOOP B02 110/90-13
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, Τριπίστονη δαγκάνα με γλίστρα, CBS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3.5 x 12˝
Ελαστικό:	Bridgestone HOOP B02 130/70-12
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, Μονοπίστονη δαγκάνα με γλίστρα, CBS

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

Καλύτερα δε γίνεται!

κείμενο: Κων/νος Δάλλας
συνεργάστηκαν: Γιάννης Μπούστας, Παναγιώτης Σκυριανός, Σπύρος Τσαντήλας και σύσσωμη η συντακτική ομάδα του 0300
φωτό: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

Συγκριτικό στις Σέρρες, με όλα τα γιαπωνέζικα 1000άρια και το πολυπόθητο Ducati; Με τον Μπούστα να στήνει, να οδηγεί και να γράφει χρόνους; Με αξιόλογους συναδέλφους, έναν αναγνώστη που μας προέκυψε πολύτιμος συνεργάτης, καινούργια λάστιχα, κουβέρτες και δύο φωτογράφους; Και εσείς ακόμα αναρωτιέστε για την επιλογή του τίτλου στο άρθρο;

Όλα ξεκίνησαν από ένα τηλεφώνημα του Κώστα Ταρναβά, φίλου και νυν αρχισυντάκτη του 0300, με τον οποίο έχουμε συνυπάρξει αρκετά φεγγάρια στους "2Τροχούς". Ο Κώστας γνώριζε ότι κυκλοφορούσε κάπου στην παρέα μου ένα 1198S, καθώς είχαμε συναντηθεί στις Σέρρες το Μάιο και το είχε δει από κοντά. Η πρόταση που έριξε στο τραπέζι ήταν με δυο λόγια η εξής: "βάζουμε την πίστα και τα γιαπωνέζικα, βάζετε το Ducati να κάνουμε ένα συγκριτικό από κοινού;" Άκρως δελεαστική, δε μπορώ να πω, αλλά εμπεριέχει μια παράμετρο που δεν είμαι σε θέση να τη διαχειριστώ μόνος μου: το Ducati. Το συγκεκριμένο 1198S ανήκει στον πολύ καλό φίλο Νίκο Χασιώτη, που μετά κόπων και βασάνων κατάφερε να αποκτήσει μόλις πριν από μερικούς μήνες. Σε αντίστοιχες περιπτώσεις που πρόκειται να χρησιμοποιήσουμε μοτοσυκλέτες ιδιωτών, επιδιώκω να είναι και οι ίδιοι παρών στην όλη διαδικασία, έτσι ώστε να αποφύγω να βρεθώ με την ευθύνη μεταφοράς και επίβλεψης μιας ξένης μοτοσυκλέτας που μάλιστα δε θα οδηγήσω μόνο εγώ.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, κάτι τέτοιο ήταν αδύνατο, καθώς ο Νίκος ζει και εργάζεται προσωρινώς στο Κατάρ. Παρά τη θετική του απάντηση για το όλο εγχείρημα, η λήψη της απόφασης ήταν πολύ δύσκολη - αλλά για να φτάσαμε στο σημείο να διαβάζετε για όλα αυτά, προφανώς απαντήσαμε θετικά και όλα πήγαν όπως τα σχεδιάσαμε.

Όλα; Όχι ακριβώς, καθώς τόσο το 0300 όσο και εμείς, επιδιώκαμε να οργανώσουμε το πληρέστερο συγκριτικό στην κατηγορία. Όπως κρίνετε από τις φωτογραφίες, κάτι τέτοιο δεν κατέστη δυνατό, καθώς τόσο το ολοκαίνουργιο Aprilia όσο και το KTM δεν καταφέραμε να τα πάρουμε μαζί μας στις Σέρρες - περισσότερα όμως για τις απουσίες στο σχετικό κείμενο.

Απουσίες

Αυτό το συγκριτικό θα ήταν ακόμα πιο πλήρες αν δεν απουσίαζαν το ολοκαίνουργιο Aprilia RSV4 Factory και το KTM RC8. Για το πρώτο, οι έντονες προσπάθειες του τμήματος marketing της Piaggio Ελλάς (Βασιλική και Σοφία, ευχαριστούμε!) δεν κατάφεραν να φέρουν στην Ελλάδα μια μοτοσυκλέτα εντός του χρονικού ορίου που είχαμε θέσει. Την επόμενη φορά λοιπόν...

'Οσον αφορά στο KTM, δεν υπήρξε επίσημη θέση, αλλά φήμες θέλουν την αντιπροσωπεία να αποφεύγει τη συμμετοχή σε συγκριτικά φοβούμενη το αποτέλεσμα. Κρίμα, γιατί τόσο ο Γιάννης Μπούστας όσο και εγώ πιστεύαμε ότι θα έφερνε ένα αξιόλογο αποτέλεσμα. Τώρα μάλιστα με την καινούργια του τιμή (12,990€ μέχρι το τέλος του μήνα!), δύσκολα θα πέρναγε απαρατήρητο.

Οι πιο ψείρες θα παρατηρήσουν ότι από τη λίστα με τις απουσίες... απουσιάζει η MV Agusta. Το καθεστώς της αντιπροσώπευσής της στην Ελλάδα παραμένει άγνωστο αυτή τη στιγμή, καθώς η Italmoto που τη διαχειριζόταν δεν υφίσταται πια. Με δυο λόγια, εδώ δεν υπάρχει αντιπροσωπεία, μοτοσυκλέτα για δοκιμή που θα βρίσκαμε να πάρουμε;

Πως έγινε το test

Όλες οι μοτοσυκλέτες, εκτός από το Ducati, έφτασαν οδικώς στις Σέρρες. Ο λόγος είναι ότι το 0300 επέλεξε να κάνει το συγκριτικό και στο δρόμο, πράγμα που εμάς ναι μεν μας ενδιέφερε, αλλά αδυνατούσαμε να ακολουθήσουμε λόγω του Ducati - είπαμε, άλλο να το δανειστείς για ένα συγκριτικό στις Σέρρες και άλλο να του βάλεις και 1,600 χιλιόμετρα στο οδόμετρο, τη στιγμή που δεν έχει κάνει ούτε το σέρβις των χιλίων.

Έτσι, συμφωνήσαμε ότι δεν υπάρχει λόγος να... συμφωνήσουμε στο τελικό αποτέλεσμα, καθώς το 0300, εκτός από την πίστα, θα λάμβανε υπόψη του τόσο τη χρήση στο δρόμο όσο και την καθημερινή μετακίνηση. Ταυτόχρονα, το 0300 πιστεύει ότι η πιο αξιόλογη κρίση του αποτελέσματος στην πίστα είναι το άθροισμα των καλύτερων χρόνων όλων των αναβατών για κάθε μοτοσυκλέτα - και ο έχων το μικρότερο αριθμό χρίζεται νικητής. Αυτό δε μας βρίσκει σύμφωνους για δύο λόγους: πρώτον, δεν πιστεύουμε ότι ο ταχύτερος γύρος λέει όλη την αλήθεια και, δεύτερον, ακόμα κι αν την έλεγε, αυτό αδικεί τρομερά το Ducati στη συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς όλοι είχαμε στο πίσω μέρος του μυαλού μας ότι είναι ιδιώτη και δεν το πιέσαμε όσο τα υπόλοιπα για να γράψει χρόνο - εντάξει, Μπούστα εξαιρουμένου, αλλά εκτός του ότι ο άνθρωπος έτρεχε με Ducati 1098 τα προηγούμενα δύο χρόνια, μην ξεχνάμε ότι σίγουρα ξέρει τι κάνει και μέχρι που να πιέσει... Αυτά για το Ducati. Αναλογιστείτε τώρα πόσο κερδισμένο βγαίνει από μια τέτοια διαδικασία το Suzuki, που κερδίζει έδαφος στις ευθείες λόγω after market εξάτμισης...

Το δικό μας αποτέλεσμα βασίζεται πρώτα απ' όλα στη γνώμη του καλύτερου Έλληνα αναβάτη όλων των εποχών, του Γιάννη Μπούστα, που μας έκανε την τιμή να οδηγήσει μαζί μας και να μας πει τη γνώμη του για κάθε μοτοσυκλέτα ξεχωριστά, αλλά και να τις βάλει στη σειρά αξιολογώντας τες τη μια απέναντι στην άλλη. Δύσκολο να τον αμφισβητήσει κανείς, έτσι δεν είναι;

Στην πορεία πάντως, ανακαλύψαμε ότι δε θα χρειαστεί καν να μπούμε σε τέτοια διαδικασία, καθώς τόσο η δική μου γνώμη, του δημοσιογράφου ειδικού Τύπου δηλαδή, όσο και αυτή του Παναγιώτη Σκυριανού, του φίλου και συνεργάτη / αναγνώστη, όχι απλώς συμβαδίζουν με του πολυπρωταθλητή, αλλά είναι σχεδόν ταυτόσημες - πλην ελαχίστων εξαιρέσεων που θα τις αναλύσουμε στη συνέχεια.

e300
motorcycle magazine
CBR
Fireblade
ebike.gr

Bouki's way
intramoto

Πάμε τώρα να δούμε και τη διαδικασία της δοκιμής στην πίστα. Το πρωί της πρώτης μέρας, ο χρόνος αναλώθηκε στο στήσιμο των αναρτήσεων και την πραγματοποίηση ομαδικών φωτογραφιών. Ο Μπούστας πήρε τα εργαλεία του και όλοι οι υπόλοιποι βοηθήσαμε, κρατώντας ορθάνοιχτα τα αυτιά μας. Αφού βρέθηκε -και καταγράφηκε, όπως θα δείτε στις σελίδες που ακολουθούν- η ιδανική ρύθμιση για κάθε μοτοσυκλέτα, βάλαμε τις φόρμες μας και κάναμε μερικούς γύρους για να πάρουμε την αίσθηση των μοτοσυκλετών και της πίστας. Όλες οι μοτοσυκλέτες φορούσαν τα λάστιχα με τα οποία μας παραδόθηκαν, τα οποία δεν ήταν βέβαια στην καλύτερη δυνατή κατάσταση. Με προσοχή και σύνεση λοιπόν η πρώτη μας επαφή.

Πλησιάζοντας μεσημέρι, οι μοτοσυκλέτες πήραν σειρά στο φορτηγό του Δημήτρη Μπούκη για να φορέσουν τα ολοκαίνουργια Metzeler Racetec Interact, με τα οποία έγιναν οι χρονομετρημένοι γύροι από κάθε αναβάτη. Η σειρά με την οποία ολοκληρώθηκε η διαδικασία κληρώθηκε λίγο πριν ξεκινήσουν οι αλλαγές ελαστικών και ήταν η εξής: Yamaha, Honda, Ducati, Suzuki, Kawasaki. Πρώτος ξεκινούσε ο Γιάννης Μπούστας, που έμπαινε στην πίστα για τρεις γύρους με τα απάτητα Metzeler να έχουν προθερμανθεί σε κουβέρτες για 40 λεπτά. Ακολουθούσε ο Άρης Παπαπαναγής του 0300 και μετά ο "δικός μας" Παναγιώτης Σκυριανός - ο ένας πίσω από τον άλλο, έτσι ώστε να έχουν ζεστά ελαστικά από τον πρώτο γύρο. Εγώ θα έκανα τα χρονομετρημένα μου την επομένη που θα είχα περισσότερο χρόνο και καθαρό μυαλό, καθώς εκείνη τη στιγμή είχα την επιμέλεια της προετοιμασίας των μοτοσυκλετών και της μίνι συνέντευξης του Μπούστα κάθε φορά που έβγαινε από την πίστα. Ο καιρός βέβαια είχε αντίθετη άποψη - γι' αυτό και οι πίνακες με τους χρόνους δεν αναφέρουν τελικά το δικό μου όνομα, καθώς φορτώσαμε και φύγαμε την επομένη εν μέσω μιας ασταμάτητης καλοκαιρινής βροχής...

Πάμε λοιπόν να δούμε τι κατάφερε κάθε μοτοσυκλέτα ξεχωριστά, εξετάζοντάς τες στην ίδια σειρά με την οποία χρονομετρήθηκαν. >>

COLORI
HRC
METZELER
ultimate

TCX
METZELER
ultimate
YAMAHA

Yamaha YZF-R1

Με τα Continental ContiSportAttack που φορούσε όταν το παραλάβαμε, δεν υπήρχε λόγος να το οδηγείς. Ντρεπόμασταν να πούμε πόσο ρημάδι ήταν με αυτά τα λάστιχα, μέχρι τη στιγμή που βγήκε ο Μπούστας από την πίστα και φώναξε ότι αυτό το μηχανάκι προσπαθούσε να τον πετάξει κάτω. Στο 1' 29"...
Δεν γνωρίζουμε τι μπορούν να κάνουν αυτά τα λάστιχα στο δρόμο - και προφανώς δεν μας ενδιαφέρει σε αυτή τη δοκιμή. Στην πίστα πάντως, μόνο για power drift και τούμπες κάνουν...

Μην απογοητεύεστε από τώρα φίλοι Yamahaίοι. Γενικά, το R1 είναι μια καλή μοτοσυκλέτα. Άνετη και ξεκούραστη θέση οδήγησης, καλά φρένα με απότομο δάγκωμα στη μανέτα, που δεν είναι απαραίτητα καλό. Δεν είναι τόσο απότομα σαν του Ducati, αλλά δεν έχουν και την αίσθηση των φρένων του Ducati.
Φοβερά απότομο στην απόκριση στο γκάζι - και με τον standard χάρτη αλλά κυρίως με τον "A", ο οποίος είναι για κλωτσιές. Ο μόνος λόγος που μπορούμε να σκεφτούμε για την ύπαρξη τριών χαρτών ανάφλεξης που αλλάζουν "on the fly" είναι ο συνδυασμός τους με το αγωνιστικό kit, έτσι ώστε να έχεις τρεις επιλογές ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες και τη φθορά των ελαστικών κατά τη διάρκεια ενός αγώνα. Μ' αυτά και μ' αυτά, η συνολική εικόνα σε κάνει να καταλήγεις στο ότι η Yamaha έβγαλε μια μοτοσυκλέτα που για να την κάνεις να συμπεριφέρεται όπως πρέπει, θα χρειαστεί να τοποθετήσεις το πλήρες αγωνιστικό kit - κάτι σαν το Honda Fireblade του 2004 δηλαδή: καλό στη γενική χρήση, αλλά στην πίστα ήθελε να αγοράσεις το μισό HRC για να γίνει μηχανάκι...

Με τα Metzeler Racetec το μεσημέρι, το R1 μεταμορφώθηκε. Το μπροστινό σου έδινε εμπιστοσύνη αλλά στη γρήγορη είσοδο στη στροφή, καταλάβαινες τα κιλά του και αισθανόσουν σαν να θέλει να ανοίξει τη γραμμή του. Από τη στιγμή που θα ολοκλήρωνε την αλλαγή κατεύθυνσης, η αίσθηση ήταν όπως έπρεπε. Κατά τη διάρκεια της αλλαγής κλίσης όμως είχες την εντύπωση ότι θα πας απέναντι και όχι μέσα στη στροφή. Ο Τάκης υποστηρίζει ότι αφότου μπεις στη στροφή, μπορείς να το βάλεις στη γραμμή του ανοίγοντας και κλείνοντας το γκάζι. Ας δούμε όμως τι λέει ο Μπούστας για όλα αυτά: "*Καλό μπροστινό, εμπιστοσύνη. Στην είσοδο της στροφής είναι ουδέτερο, δηλαδή νομίζεις ότι πας με λάθος φόρα, θέλει να το πιέσεις κι άλλο. Δηλαδή εγώ παντού στην είσοδο της στροφής ήμουν αργός, και στην παρατεταμένη και παντού. Έχει φόρα στην είσοδο. Είναι ωραίο την ώρα που ανοιγοκλείνεις το γκάζι, το πας εκεί που θέλεις το μηχανάκι, τη φτιάχνεις τη γραμμή σου*".
Με δυο λόγια, κοινοί θνητοί και Μπούστας συμφωνούν σχεδόν σε όλα - με μια τεράστια διαφορά. Εμείς εντοπίζουμε αδυναμία να πάρεις φόρα στην είσοδο, καθώς το αισθάνεσαι να θέλει να πάει ανοιχτά, ο Γιάννης βλέπει περιθώριο να πιέσει κι άλλο!

Παρόλα αυτά, η αίσθησή του δεν μεταφράστηκε σε νούμερα στο χρονόμετρο, με αποτέλεσμα το R1 να είναι η μοτοσυκλέτα με την οποία έκανε τον χειρότερό του χρόνο. Απολαύστε περιγραφή: "*Στον δεύτερο γύρο πήγαινα για 1.23.9, αλλά έκανα λάθος. Το 1.24.1 το έκανα κατεβάζοντας 1η στην Κ1. Ωραίο μηχανάκι, πολύ καλό. Έβαζα και 5η τώρα και μπερδεύτηκα γιατί πριν κατέβαινα με 4η. Περπάταγε τώρα που το πήγαινα ψηλά, είχε δυναμώσει. Είναι πολύ γρήγορο στο γέμισμα της 3ης και της 4ης, τρέχει στην ευθεία το μηχανάκι. Η απόκριση του ψεκασμού ήταν 60% καλύτερη (σ.σ. την πρώτη φορά το οδήγησε με τον νευρικό χάρτη "Α", ενώ στα χρονομετρημένα με τον standard), οι σχέσεις δεν ταιριάζουν επειδή είναι μακρύ και αναγκάζομαι να κατεβάζω 1η στην Κ5 και να πηγαίνω με 2α όλη την πίστα. Ακόμα και στις Κ11-12 με 1η στρίβω. Μόνο με το Ducati και το Honda μπαίνω με 2α εκεί - όλα τα άλλα με 1η. Φρένα καλά, σταθερό το μηχανάκι, σταματάει. Στην αλλαγή από την Κ2 στην 3 είναι πάρα πολύ ωραίο, αλλά στο κέντρο της 3 ανοίγει λίγο τη γραμμή και σε αναγκάζει να κλείσεις λίγο το γκάζι για να μπεις μέσα. Βέβαια είχαμε και τα νορμάλ μαρσπιέ που ακουμπούσαν τα πόδια μου κάτω και δεν με άφηναν να πλαγιάσω όσο ήθελα*".

Αλλόκοτος ήχος, γλυκιά απόδοση με δύναμη και ευστροφία ψηλά. Στις χαμηλές δε δείχνει τόσο πρόθυμος όσο οι άλλοι τετρακύλινδροι

Εντελώς καινούργια, με ενσωματωμένο trip computer πέραν όλων των άλλων. Οι χάρτες της ανάφλεξης είναι το ίδιο άχρηστοι με του Suzuki στην πίστα

Ακόμα προσπαθούμε να καταλάβουμε ποιος ο λόγος να βάψει κανείς μοβ το πλαίσιο και το ψαλίδι...

"...το 1'24.1 το έκανα κατεβάζοντας πρώτη στην K1..."

Έτσι όπως είναι, το R1 δεν μπορεί να γυρίσει γρήγορα. Το μεγαλύτερό του πρόβλημα είναι τα εσάκια και γενικώς τα σημεία της πίστας που απαιτούν γρήγορη αλλαγή κατεύθυνσης. Θέλει πολλή δύναμη στο τιμόνι για να υπακούσει, πράγμα που έχει να κάνει με την κατανομή του βάρους και όχι με τα κιλά - και αυτό έρχεται να το αποδείξει το Honda, που είναι το πιο εύκολο στις αλλαγές κατεύθυνσης, χωρίς να είναι σημαντικά ελαφρύτερο από το Yamaha: μόλις τέσσερα κιλά διαφορά...

Ο κινητήρας έχει δύναμη και ευστροφία ψηλά, αλλά στις χαμηλές στροφές δείχνει να δυσκολεύεται να ανεβάσει. Έχει μια περίεργη αίσθηση στον τρόπο που περνά τη δύναμη κάτω, και σε κάποιες φάσεις χαζοσπινιάρει. Αισθάνεσαι καλύτερα τον πίσω τροχό σε σχέση με ένα παραδοσιακό 4κύλινδρο, αλλά ενώ μπορείς να ανοίξεις το γκάζι νωρίτερα, δεν ενθουσιάζεσαι με τον τρόπο απόδοσης. Ο Γιάννης δεν φαίνεται να συμφωνεί με όλα: *"Στα φρένα στην 5 είναι σταθερό αλλά επειδή κατεβάζω 1η, μου πέφτει λίγο πιο κοντό (σ.σ. το γρανάζωμα) από ότι πρέπει. Αλλά έχει φόρα στο κέντρο της 5.*
Στην έξοδο, βάζει πολύ ωραία τη δύναμη κάτω, παρότι είναι η πιο γλιστερή στροφή της πίστας. Γενικώς, στις μεσαίες είναι λειτουργικό το μηχανάκι, βάζει ωραία τον τροχό κάτω. Δε θέλει να σπινάρει. Η πίσω ανάρτηση είναι καλή, δεν έκανε τίποτα το μηχανάκι. Γενικώς είναι πολύ καλό. Πολύ καλή αίσθηση το μπροστινό, κράτημα... Εύκολα ξετρυπάει το εσάκι. Τα κιλά τα βλέπω την ώρα που πρέπει να το τραβήξεις για να μπει μέσα, εκεί φαίνονται τα κιλά. Πολύ καλή είσοδο στην παρατεταμένη και σταθερό στο κέντρο της. Μου έδινε την αίσθηση ότι δεν έχω μπει με πολλά και πρέπει να ανοίξω το γκάζι. Έπρεπε να πάω με περισσότερα. Γενικώς δείχνει ότι η γεωμετρία του είναι προς το γρήγορο - και το δείχνει και μέσα στο εσάκι αυτό. Σταθερό στο φρενάρισμα, δεν γυρνάει τον κώλο - μόνο στα κατεβάσματα τα πολύ υπερβολικά, επειδή κατέβαζα 1η, γύριζε λίγο τον κώλο άλλα όχι πολύ, ίσα-ίσα που με βοηθούσε. Μου έκανε εντύπωση ότι έχει διαφορά από τα συμβατικά 4κύλινδρα ο τρόπος που βάζει τη δύναμη στον τροχό. Αισθάνεσαι ότι μοιάζει πάρα πολύ με το Ducati, που το Ducati έχει και πολλή ροπή".

Είναι προφανές ότι είμαστε πιο άτσαλοι στον χειρισμό του γκαζιού από τον Γιάννη. Στα δικά του χέρια δεν θέλει να σπινιάρει, στα δικά μας χαζεύει στον ίδιο βαθμό που το κάνει ένα συμβατικό 4κύλινδρο με αυτά τα άλογα. Η διαφορά αντίληψης στην κατανομή του βάρους οφείλεται περισσότερο στους ελάχιστους γύρους που είχε κάνει ο Γιάννης με όλες τις μοτοσυκλέτες του συγκριτικού μέχρι τη στιγμή που ξεκίνησαν τα χρονομετρημένα. Αργότερα μέσα στη μέρα, επανέρχεται και τα συγκρίνει ξανά στην απότομη αλλαγή κατεύθυνσης και την αίσθηση βάρους.

Συνολικά, το R1 είναι μια μοτοσυκλέτα που δε δικαιολογεί εξέλιξη για την Yamaha, τουλάχιστον στη νορμάλ του μορφή. Ξενερώσαμε όταν το πρωτοείδαμε, ξενερώσαμε όταν ανεβήκαμε πάνω του, καθώς εκεί που είχαμε μια στενή μοτοσυκλέτα ανάμεσα στα πόδια μας, ανακαλύψαμε ότι έχει παχύνει υπερβολικά. Μετά, μας έφτιαξε ο ήχος του αλλά ξενερώσαμε και πάλι όταν το οδηγήσαμε. Περιμέναμε κάτι πολύ καλύτερο από τη Yamaha. Πιθανώς στο δρόμο να είναι μια πολύ καλή μοτοσυκλέτα, αλλά αν αγοράζεις Superbike για το δρόμο, να μας συγχωρείς αλλά είσαι για την καφετέρια - και μέχρι εκεί, ως γνωστόν, όλα το ίδιο γρήγορα πάνε.

Μεγαλώνοντας τα τελικά, χάλασαν τα καλύτερα οπίσθια Superbike με εξατμίσεις στην ουρά. Η αλλαγή με after market επιβάλλεται για αισθητικούς -και μόνο- λόγους

Arai
HELMET

ΠΛΑΙΣΙΟ
Σημαντικά ενισχυμένο σε σχέση με το παρελθόν, έχει επηρεάσει και τη θέση οδήγησης, όντας πολύ πιο φαρδύ στο ύψος των ποδιών

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
Χρονισμός a-la MotoGP και ήχος που θυμίζει VFR. Τα ενισχυμένα κάρτερ και το επιπλέον βάρος που αυτά συνεπάγονται είναι ένας από τους λόγους που το R1 δεν είναι μπαλαρίνα στα σφιχτά κομμάτια της πίστας

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

	ΕΜΠΡΟΣ	**ΠΙΣΩ**
Προφόρτιση ελατηρίων:	τέρμα σφιχτή	standard
Απόσβεση συμπίεσης:	8 κλικ από τέρμα ανοιχτή	standard
Απόσβεση επαναφοράς:	1 κλικ από τέρμα σφιχτή	1 κλικ από τέρμα σφιχτή

ΠΙΡΟΥΝΙ
Το μπροστινό ρυθμίζει απόσβεση συμπίεσης στη μια μόνο μπότα και απόσβεση επαναφοράς στην άλλη. Σύμφωνα με τη Yamaha, η επιλογή αυτή προσφέρει καλύτερη απόκριση και μεγαλύτερη ακρίβεια στις ρυθμίσεις

ΦΡΕΝΑ
Το μόνο με εξαπίστονες δαγκάνες σε αυτή την παρέα, δεν προσφέρει τίποτε παραπάνω από τον ανταγωνισμό

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

1	Γιάννης Μπούστας	**1'24.15**
2	Άρης Παπαπαναγής	**1'28.00**
3	Παναγιώτης Σκυριανός	**1'28.85**

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

YAMAHA YZF-R1
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
15,540€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,060 mm
Πλάτος:	720 mm
Ύψος:	1,110 mm
Μεταξόνιο:	1,415 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	214 kg
Ρεζερβουάρ:	18 lt (3.4 ρεζέρβα)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	77 x 53.6 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	182 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.8 / 10,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.51
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.65 (17:45)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.53 / 12
2α	2.06 / 14
3η	1.76 / 17
4η	1.52 / 19
5η	1.36 / 22
6η	1.27 / 23
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	289 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο Deltabox
Γωνία κάστερ:	24°
ίχνος:	102 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, ακτινικές δαγκάνες 6 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17 (190/55-17 στο test)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

HJC
DUCATI CORSE
HONDA
SUPERBIKE TEST

Honda
CBR1000RR
C-ABS

Ανεβαίνοντας στο Honda μετά το Yamaha, αισθάνεσαι ότι ανέβηκες σε 600. Δεν είναι 1000άρι αυτό το μηχανάκι, είναι πολύ μικρό σε διαστάσεις. Η θέση οδήγησης είναι ψιλοτουριστική, με το τιμόνι να βρίσκεται ψηλά. Αυτό δεν σημαίνει ότι είναι λάθος η θέση, αφού η Honda πάντα έβαζε νερό στο κρασί της σε αυτό τον τομέα καθώς γνωρίζει ότι οι μοτοσυκλέτες της θα οδηγηθούν πολύ περισσότερο στο δρόμο. Στην αξιολόγηση της θέσης οδήγησης δεν τα βρήκαμε με τον Τάκη. Αυτόν τον ξίνισαν τα ψηλά κλιπον γιατί έχει μάθει να κάθεται πάνω από το μπροστινό όταν οδηγεί και δεν τον βόλεψαν, εμένα μου άρεσε περισσότερο από του Yamaha, κυρίως λόγω των περισσότερων δυνατοτήτων μετακίνησης πάνω στη σέλα και της δυνατότητας που μου δίνει να κάτσω ακόμα πιο πίσω χωρίς να χάσω τη στήριξή μου στο ντεπόζιτο. Ωστόσο και οι δύο συμφωνήσαμε σε ένα πράγμα: με αυτή τη θέση οδήγησης, το Honda δεν σε κουράζει. Μπορείς να μπεις στην πίστα και να κάνεις 50 γύρους χωρίς να σου κοπούν τα χέρια. Ας δούμε τι λέει ο Μπούστας στην πρώτη του επαφή: "***Είναι το πιο κοντινό για όλους. Κατ΄αρχήν δεν θέλει να πλαγιάσεις πολύ για να στρίψει. Μου έκανε εντύπωση αυτό. Το Ducati θέλει το διπλό πλάγιασμα για να στρίψει το ίδιο. Δεν χρειάζεται να πλαγιάζεις, μπορεί να στρίψει χωρίς να πλαγιάζει πολύ.***

Ωραίο, και από αναρτήσεις μια χαρά είναι, εντάξει. Όλα τα γιαπωνέζικα ζητάνε απόσβεση επαναφοράς στο αμορτισέρ. Μόνο το Ducati ήτανε σωστό πίσω. Αλλά πολύ μπόμπα το μηχανάκι. Πολύ μικρούλι και γρήγορη γεωμετρία. Για κάποιον όμως άσχετο, η τόσο γρήγορη γεωμετρία σε αυτή την πίστα, στις Σέρρες, που έχεις μια ροή πλαγιασμένος, δεν σου προσφέρει και τόσο μεγάλη άνεση πάνω στο μηχανάκι. Θέλει να γυρίσει συνέχεια τον κώλο στο γκάζι. Στα Μέγαρα πρέπει να είναι πολύ εντάξει, αρκεί να μην σηκώνει τον πίσω τροχό, στο φρενάρισμα να είναι σταθερό".

Απίθανο το C-ABS, μόνο αναβάτες επιπέδου Μπούστα μπορούν να καταλάβουν την εμπλοκή υπολογιστή στην όλη διαδικασία

Αποδίδει γραμμικά σχεδόν από το ρελαντί, έχει γεμάτες μεσαίες και πολύ δύναμη ψηλά. Να είχε και ένα μονόδρομο συμπλέκτη...

Στην απόδοση τώρα, έχει δύναμη παντού. Αισθάνεσαι ένα κινητήρα γραμμικό και ηλεκτρικό, σε σημείο που σε κάνει να νομίζεις ότι δεν πάει σε σχέση με τα άλλα. Ένας λόγος που με το Honda αισθάνεσαι να πηγαίνεις πιο αργά απ' ότι βλέπεις στο χρονόμετρο είναι ο τρόπος απόδοσης του κινητήρα και ο ήχος που παράγει. Τόσο ηλεκτρικός και ήσυχος που πραγματικά νομίζεις ότι δεν πας γρήγορα. Ας δούμε τι λέει ο Μπούστας γι' αυτό: "*Από γκάζι, αισθανόμουν ότι το Yamaha πηγαίνει καλύτερα. Αλλά δεν είναι κακό το Honda, είναι πιο γεμάτο, πιο ηλεκτρικό. Από χαμηλά μέχρι όπου, δούλευε - γι' αυτό και βγαίνω με 2α στις K11-12, εκεί όπου κανένα άλλο 4κύλινδρο δεν μπορεί να βγει με 2α, δεν μπορεί να την σηκώσει. Είναι γεμάτο χαμηλές-μεσαίες. Ψηλά όμως αργεί λίγο, και όταν ζεσταίνεται αργεί και λίγο παραπάνω. Γύρο με το γύρο πέφτει η απόδοσή του αυτουνού αντί να ανεβαίνει*".

Σαν στήσιμο, το μηχανάκι είναι αέρινο. Πολύ γρήγορο στα εσάκια, αλλάζει κατεύθυνση για πλάκα, δίνοντας την αίσθηση 600αριού. Εδώ, ο Τάκης, που κάθεται πάνω από το μπροστινό και άθελά του σφίγγει το τιμόνι σε διάφορες φάσεις, βρίσκει το μπροστινό ευαίσθητο. Λογικό, καθώς με αυτή τη γεωμετρία, το μπροστινό του CBR "ακούει" ακόμα και στο πιο απαλό άγγιγμα. Αν δεν είχε αυτό το μειονέκτημα, δεν θα μιλούσαμε για το πιο εύκολο πέρασμα στα εσάκια. Με αυτά και αυτά, ο Τάκης αντιπάθησε το μπροστινό του Honda. Εγώ πάλι, δεν είχα κανένα πρόβλημα με αυτό, καθώς κάθομαι πολύ πιο πίσω και δεν το φορτίζω όσο ο Τάκης. Από την άλλη, συνεχίζω να θαυμάζω τη Honda για την καταπληκτική κατανομή βάρους σε αυτό το CBR. Αυτό που λέει ο Μπούστας παραπάνω, ότι χρειάζεται τη μισή κλίση από τα άλλα για να στρίψει, ισχύει, και έχει να κάνει με την κατανομή της μάζας. Διαβάστε τι μας είπε μετά το χρονομετρημένο: "*Καλές αναρτήσεις, η γεωμετρία τώρα με τα καινούργια λάστιχα σε βοήθαγε, καλό στην 5, έχει πολύ καλή είσοδο και μπορείς να διατηρήσεις πολύ μεγάλη φόρα στο κέντρο της στροφής. Γενικώς όλα τα καινούργια 1000άρια έχουν πολύ γρήγορη είσοδο, κάτι που δεν είχαν παλαιότερα - δηλαδή με το GSX-R1000 K5 δεν το είχες αυτό. Το Ducati δεν έχει τέτοια είσοδο όσο αυτά, αργεί. Τίποτε δεν με ενόχλησε - ακόμα και η ανάρτηση, που βγαίνω με μεγάλη ταχύτητα στην K16 και βαράει λίγο ζεϊμπέκικα. Καλό μπροστινό σύστημα, μια χαρά. Άμα δεν μου μάγκωνε το πόδι (σ.σ. το heelguard έπιανε τη μπότα του και "κλείδωνε" το πόδι στο μαρσπιέ), με αυτό το είδα ότι θα ήμουν κάτω από το 23.*

Για άλλη μια χρονιά, το CBR διαθέτει τα πιο φτωχά όργανα. Οι άλλοι βάζουν ένδειξη σχέσης κιβωτίου, lap timer, μέχρι και ποσοστό ανοίγματος γκαζιού (!), η Honda το χαβά της...

Τα εσάκια δεν τα βλέπει αυτό το μηχανάκι, πέρασα σχεδόν αφρενάριστος στο τελευταίο. Αλλάζει τόσο γρήγορα και πάει αμέσως μέσα, δηλαδή σε αυτό αν του βάλεις slick, αμορτισέρ, μια εξάτμιση και το στήσεις... Με το Ducati είναι σαν να είσαι με νταλίκα και δεν χωράς, κάπως έτσι, με τέτοια αίσθηση. Και στην παρατεταμένη με φόρα... Και δεν κάνει τίποτα, ανοίγεις και το γκάζι και τώρα με το καινούργιο λάστιχο δεν γύριζε και τον κώλο, ήταν ΟΚ. Το αισθάνεσαι όμως ότι έχει κοντό μεταξόνιο, στην 5. Για το δικό μου στυλ, θα τράβαγα λίγο πιο πίσω τον τροχό και θα ήταν εντάξει".

Στα φρένα τώρα, που είναι και το μεγάλο στοίχημα της Honda για το 2009, ας δώσουμε τον πρώτο λόγο στον Μπούστα και μετά επανερχόμαστε με τα σχόλια των κοινών θνητών: "*Μου άρεσε το σύστημα για τα φρένα γιατί σου δίνει το δικαίωμα να παίξεις, να τα τραβήξεις τα φρένα (σ.σ. πιο βαθιά), να πας στο κέντρο της στροφής φρεναρισμένος με το πίσω πατημένο, να δεις τι κάνει. Κάνει ωραία δουλειά, σε βάζει μέσα, το οποίο το κάνω εγώ, αλλά καμία φορά άμα είναι τα μηχανάκια νευρικά και πιάνει πολύ το πίσω φρένο, όπως στο Ducati που πιάνει δυνατά το πίσω φρένο, γυρνάει τον κώλο στο κέντρο της στροφής, δηλαδή δεν πρέπει να το ακουμπάς. Αυτό χαβαλεδιάζει, το πατάς και δεν γυρνάει, δεν κάνει τίποτα. Αλλά στο τέρμα της ευθείας, μόλις πατάς το φρένο κάνει ενάμισι μέτρο για να έρθουνε τα φρένα τα κανονικά. Και ξέρεις, μετά αισθάνεσαι ένα μικρό άφημα και μετά ξαναπιάσιμο. Αλλά μπορείς να τα τραβήξεις μέχρι μέσα. Δεν χάνεις, γιατί μπορείς να μείνεις φρεναρισμένος μέχρι λίγο πριν την κορυφή, να είσαι πιασμένος στο φρένο χωρίς να είσαι φοβισμένος. Ενώ με τα άλλα πρέπει να αφήσεις στην Κ1. Μεγάλη βοήθεια τα φρένα. Δηλαδή πας στο άγνωστο, έφτανα στα φρένα, που φρενάρω 20 μέτρα νωρίτερα απ' ότι με το Ducati μου, εγώ τη φτάνω την ταμπέλα των 100 και τώρα τη βλέπω από μακριά και φρενάρω. Αλλά πας, πατάς, δεν πιάνει στην αρχή, περιμένεις και κάνει μπιιζζζζ, άγκυρα σου λέω. Και κάνεις έτσι και μπαίνεις. Απλά θέλει να το μάθεις και να το αφήνεις λίγο νωρίτερα γιατί καθυστερεί στο άφημα, μένει φρεναρισμένο για ένα μετράκι.*

...τα εσάκια
δεν τα βλέπει αυτό το
μηχανάκι...

X-lite
CLOVER
METZELER

Το ABS πάντως δουλεύει, το ευχαριστιόμουν. Μπορεί να ήθελα να το απενεργοποιήσω για να κάνω τον απόλυτο χρόνο. Δεν μου άρεσε το ότι την ώρα που κάνω το πρώτο πάτημα (στη μανέτα), αισθάνομαι μια καθυστέρηση να έρθει το φρενάρισμα".

Μάλιστα. Τι να πούμε τώρα εμείς... Λόγω της βροχής που έριξε την επομένη, δεν μπορέσαμε να πειραματιστούμε με τα φρένα του Honda και να δοκιμάσουμε αυτά που ο Μπούστας μπόρεσε να δει στους ελάχιστους γύρους που έκανε πριν τα χρονομετρημένα. Παρόλα αυτά, μένει να διαπιστωθεί στο άμεσο μέλλον πόσο μαγικά βοηθάει το ABS στην πραγματοποίηση γρήγορων χρόνων, καθώς ένα πράγμα στο οποίο συμφωνήσαμε με τον Τάκη είναι ότι το μηχανάκι γράφει χρόνους την ώρα που εσύ νομίζεις ότι πηγαίνεις βόλτα. Είναι καλό παντού, χωρίς να μπορείς να πεις ότι είναι κάπου εκπληκτικό - εκτός βέβαια από την αλλαγή κατεύθυνσης, όπου πραγματικά παίζει χωρίς αντίπαλο.

Όταν την πρωτοσυναντήσαμε, τη βρίζαμε. Εδώ που έχουμε φτάσει σήμερα, η εξάτμιση του CBR τείνει να χαρακτηριστεί και όμορφη - μετά βέβαια από τα διπλά τελικά του Ducati

ΠΛΑΙΣΙΟ
Η πιο γρήγορη γεωμετρία σε αυτή την παρέα. Το στήσιμο σε τοποθετεί πάνω από το μπροστινό, αλλά η θέση οδήγησης δεν βοηθά ιδιαίτερα αυτό το στυλ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
Ο πιο βελούδινος σε απόδοση, χωρίς ξεσπάσματα και άλλα νευρικά. Δουλεύει από χαμηλά με τον ίδιο τρόπο, ενώ ψηλά αποδίδει το ίδιο δυνατά με τον ανταγωνισμό

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

	ΕΜΠΡΟΣ	**ΠΙΣΩ**
Προφόρτιση ελατηρίων:	τέρμα σφιχτή	standard
Απόσβεση συμπίεσης:	1 1/4 στροφές από τέρμα σφιχτή	1 στροφή από τέρμα σφιχτή
Απόσβεση επαναφοράς:	1 στροφή από τέρμα σφιχτή	1/4 στροφής από τέρμα σφιχτή

ΠΙΡΟΥΝΙ
Πολύ καλό μπροστινό με πολύ γρήγορη γεωμετρία. Τα κιλά της όλης κατασκευής δεν φαίνονται πουθενά μέσα στην πίστα, πράγμα που υποδηλώνει εξαιρετική κατανομή βάρους

ΦΡΕΝΑ
Πολύ δυνατά και απροβλημάτιστα χάρη στο C-ABS. Γραπώνεις τη μανέτα με όλη σου τη δύναμη και περιμένεις να φρενάρει - τόσο απλά. Ο Μπούστας βρίσκει και πλεονέκτημα στα φρένα μέσα στη στροφή - για περισσότερα, βλέπε κείμενο...

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

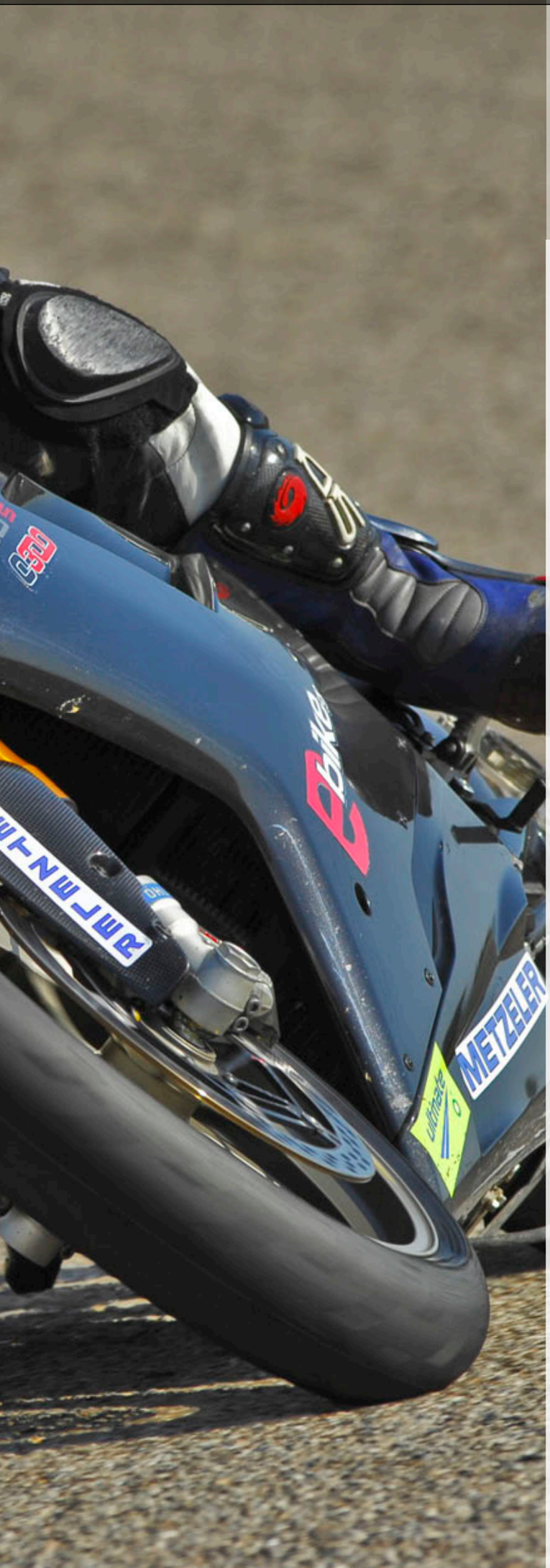
1	Γιάννης Μπούστας	**1'23.16**
2	Άρης Παπαπαναγής	**1'27.63**
3	Παναγιώτης Σκυριανός	**1'27.84**

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

HONDA CBR1000RR C-ABS
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.
17,000€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,080 mm
Πλάτος:	685 mm
Ύψος:	1,130 mm
Μεταξόνιο:	1,410 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	210 kg
Ρεζερβουάρ:	17.7 lt (4 ρεζέρβα)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 55.1 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.3:1
Ισχύς κατασκευαστή:	175 / 12,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.6 / 8,500 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.717
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.625 (16:42)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.286 / 11
2α	1.778 / 15
3η	1.500 / 17
4η	1.333 / 20
5η	1.214 / 21
6η	1.138 / 23
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	274 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Γωνία κάστερ:	23.3º
ίχνος:	96.2 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι HMAS
Διαδρομή / Διάμετρος:	110 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ HMAS Unit Pro Link
Διαδρομή:	137 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων , C-ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17 (190/55-17 στο test)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου, C-ABS

Arai
HELMET
DUCATI
SUPERBIKE TEST



Ducati 1198S

Από την πρώτη στιγμή που το καβαλάς, το αισθάνεσαι σκληρό. Σκληρό στήσιμο, συμπαγής αίσθηση... Αντρικό μηχανάκι, ειδικά όταν ξεκαβαλάς από τα άλλα και ανεβαίνεις εκεί λες "παναγιά μου, θα με πιάσει η μέση μου". Και αυτό, ξέρετε, είναι καθαρά διαφορά κουλτούρας. Ο Ιάπωνας φτιάχνει ένα μηχανάκι για να το οδηγεί η κυρά Μαρία που πάει για ψώνια, αλλά και ο Μπούστας που το έβαλε στις Σέρρες για να κάνει χρόνο. Ο Ιταλός όμως δεν είναι έτσι. Ο Ιταλός φτιάχνει ένα μηχανάκι για μια συγκεκριμένη δουλειά και μόνο.

Θεωρούμε ότι είναι απαγορευτικό για το δρόμο, ακριβώς γιατί δεν έχει φτιαχτεί για το δρόμο. Εκεί που ο Ιάπωνας βάζει νερό στο κρασί του και κάνει πιο τουριστική τη θέση οδήγησης για να βολευτεί ο καφετεριάκιας, μαλακώνει και την ανάρτηση για να ανεβάσεις έναν άνθρωπο πίσω να πας μέχρι τη γωνία, ο Ιταλός ούτε που να το σκεφτεί. Φανταστείτε να οδηγείτε αμέριμνος στην Αθήνα με την κοπελίτσα σας πίσω, πενήντα κιλά ανθρωπάκι. Στο πρώτο καλό σαμάρι θα ψάχνετε να την βρείτε στο μπουγαδόσυρμα στον 2ο όροφο.

Όσοι από εσάς έχετε γιαπωνέζικα Superbike και έχετε αλλάξει αμορτισέρ, θυμηθείτε τη διαφορά από το στοκ στο after market. Με το δεύτερο, προσπαθείς να πατήσεις στατικά την ουρά κάτω και δεν πατιέται με τίποτα. Ε, το Ducati είναι έτσι με το στοκ αμορτισέρ. Ανεβαίνεις επάνω κι έχεις την εντύπωση ότι αυτό το πράγμα με το παραμικρό που θα βρει θα σε πετάξει στα ύψη. Φοβερή όμως αίσθηση στο δρόμο, καταλαβαίνεις και την καρφίτσα που είναι κάτω από τον τροχό.

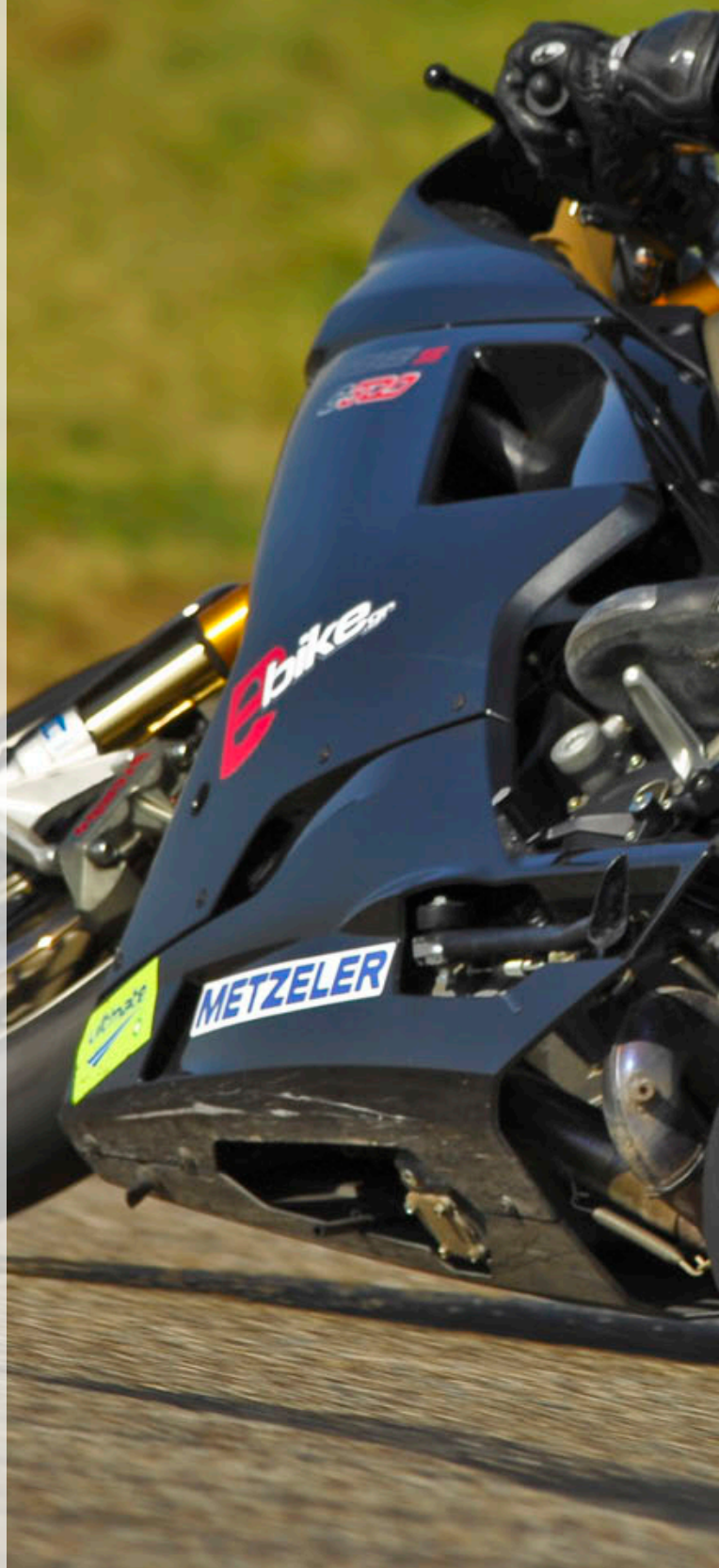
Παρόλα αυτά, το 1198 δεν θυμίζει σε τίποτα τα παλαιότερα Ducati. Οι Ιταλοί έχουν βάλει κι αυτοί λίγο νερό στο κρασί τους και έχουν φτιάξει τη θέση οδήγησης. Στα 999, 998 και 916, για να φτάσεις τα κλιπον καθισμένος στη σέλα, έπρεπε να τεντώσεις τα χέρια, ενώ ο διαθέσιμος χώρος δεν ήταν αρκετός για να κάτσεις πιο πίσω και να βολευτείς στο να βγάλεις το σώμα στη στροφή. Γενικώς, τα παλαιότερα Ducati σε έβαζαν σε μια συγκεκριμένη θέση και αυτό ήταν, τελείωσε. Το 1198 δεν είναι έτσι, το έχουν "γιαπονεζοποιήσει" πολύ. Παραμένει πάντως πιο ακραίο από τα Ιαπωνικά, δεν είναι μοτοσυκλέτα για όλους.

Βέβαια, όταν μπεις μέσα στην πίστα και ξεπεράσεις το πρώτο σοκ της σκληράδας, όσο αρχίζεις να ανεβάζεις ρυθμό, τότε συνειδητοποιείς ότι η μοτοσυκλέτα βρίσκεται στο στοιχείο της και δουλεύει όπως πρέπει. Όταν πας αργά με το Ducati, ξενερώνεις. Όταν πας αργά με τα γιαπωνέζικα νομίζεις ότι κάτι κάνεις. Το Ducati, όσο πιο γρήγορα πας, τόσο πιο άνετα αισθάνεσαι. Με ένα στοκ γιαπωνέζικο, όσο πιο γρήγορα πας τόσο περισσότερο ανασφαλής αισθάνεσαι - και δεν αναφερόμαστε σε στημένα μηχανάκια, αλλά στη μορφή και τις ρυθμίσεις που έχουν όπως βγαίνουν από τη βιτρίνα των καταστημάτων.

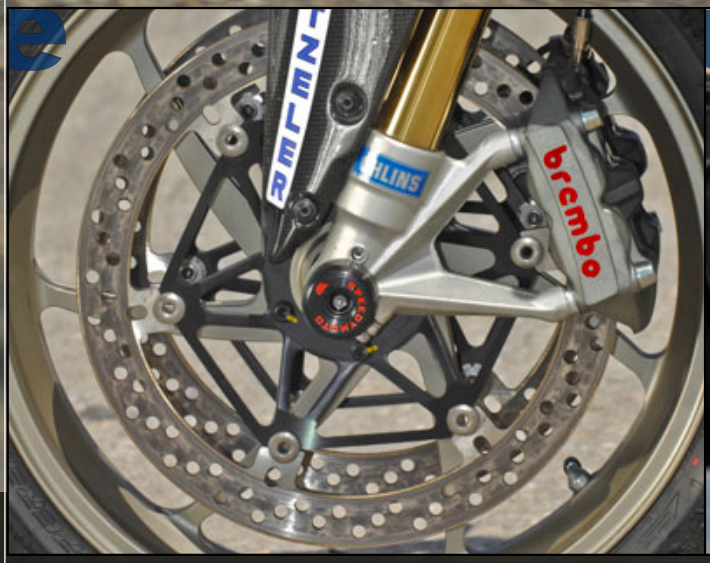
Αυτό που θέλουμε να πούμε είναι ότι ένας μέσος αναβάτης που θα πάρει το Ducati, μπορεί να ξενερώσει άσχημα, θα γυρίσει πίσω και θα πει "παιδιά, τι είναι αυτό το πράγμα; Πώς το οδηγάτε;" Είπαμε, το Ducati δεν είναι για όλους.

Πάμε στις πρώτες εντυπώσεις του Μπούστα: "***Γλιστράνε τα μαρσπιέ στα φρένα. Λόγω αυτού του προβλήματος κάνεις πιο άτσαλα κατεβάσματα και χοροπηδάει ο τροχός στα φρένα - και λόγω του ότι δεν έχει μονόδρομο συμπλέκτη. Δεν είναι βέβαια πρόβλημα αυτό. Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι ότι με τα φρένα αυτά τα πατάς στα σημάδια των αλλονών και πρέπει να ανοίξεις το γκάζι για να φτάσεις εκεί που στρίβεις. Αφήνεις και ξανανοίγεις δηλαδή. Θέλει συνήθεια, πρέπει να φρενάρεις 50 μέτρα αργότερα με αυτό, λόγω μοτέρ που σε κρατάει αλλά και για τα φρένα που έχει. Το πίσω είναι τέλειο, δηλαδή είναι όπως είναι το αγωνιστικό το δικό μου, δεν κάνει τίποτα, δεν υπάρχει περίπτωση να γλιστρήσει με τίποτα, αλλά το μπροστινό αισθάνεσαι ακόμα ότι θέλει λίγο επαναφορά και λίγο συμπίεση παραπάνω***".
Για το μπροστινό του, σημαδεύεις στην είσοδο και όπου του ζητήσεις να πάει, πηγαίνει. Σου δίνει μια μικρή αίσθηση ότι θα γλιστρήσει, αλλά ουσιαστικά περνάει στον πόντο από το σημείο που σημαδεύεις. Έκπληκτος διαπιστώνεις ότι δεν έχει μονόδρομο συμπλέκτη - πράγμα που δεν δικαιολογείται σε μοτοσυκλέτα των 24,000 ευρώ. Παρόλα αυτά, δεν τον χρειάζεται και τόσο επειδή έχει μακρύ μεταξόνιο και το γύρισμα της ουράς στα φρένα είναι γλυκό. Αυτό δεν είναι βέβαια δικαιολογία, απλώς δεν τον έχει τόση ανάγκη όσο το Suzuki για παράδειγμα.

Το traction control, όπως το είχαμε ρυθμισμένο στη θέση 4 (όλοι εκτός Μπούστα στο 4 το οδήγησαν), στο γρήγορο γύρο έκανε αισθητή την παρουσία του. Βέβαια, από την άλλη πλευρά, έχοντας τη σιγουριά του traction control, μπορούσες να επιστρέψεις στο γκάζι νωρίτερα. Παρόλα αυτά, σε αρκετά σημεία στην πίστα σε έκοβε. Στην K5 για παράδειγμα, θα μπορούσε να βγαίνει με πολλά περισσότερα χιλιόμετρα. Μετά, στην έξοδο της 12 το ίδιο. Στην έξοδο για την ευθεία, δεν έμπαινε στην 16 αλλά στην 15, εκεί όπου είχε μεγαλύτερη κλίση. Βέβαια, δεν τέθηκε θέμα να κατεβάσουμε τον βαθμό εμπλοκής του traction control, καθώς η μοτοσυκλέτα δεν ήταν δοκιμής και δεν θα παίρναμε κανένα ρίσκο με αυτή. Με τον Μπούστα το συζητήσαμε πάρα πολύ προτού αποφασίσουμε ότι για τους δικούς του γύρους και μόνο, θα βάζαμε το traction στο 1. Πάμε να δούμε τι έγινε στο χρονομετρημένο του: "***Τώρα που βάλαμε το traction στο 1, έμπαινε αρκετά σε κάποιες φάσεις, ενώ σε άλλες δεν έμπαινε. Σε διευκολύνει πάντως στο γυρολόγιο. Στον ταχύτερο γύρο έμπαινε το traction και δεν έβλεπα τις στροφές για να αλλάξω και έμπαινα στον κόφτη (σ.σ. το traction control χρησιμοποιεί τις ίδιες ενδεικτικές λυχνίες με το shift light). Ωραία δουλεύει και γυρνάει λίγο παραπάνω τον κώλο τώρα που το βάλαμε στο 1. Παρόλα αυτά, θα ήθελα να επεμβαίνει λιγότερο, αλλά δε γίνεται.***

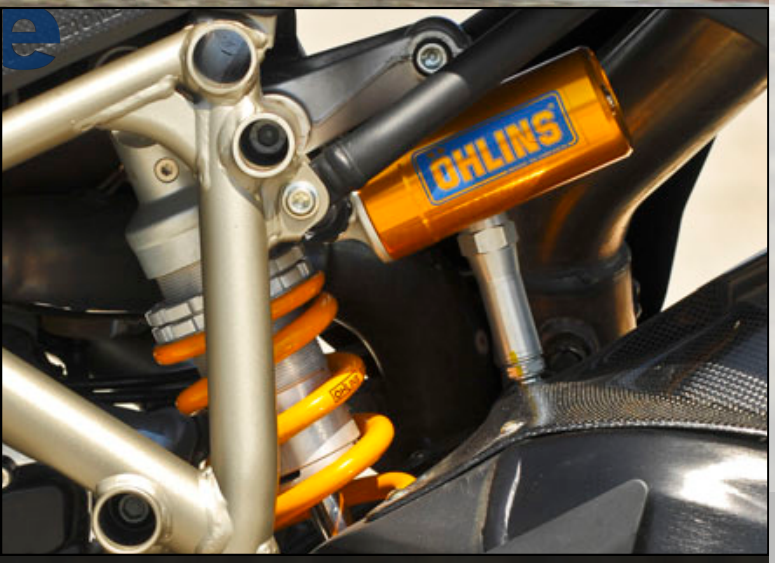


...θέλει συνήθεια.
Πρέπει να φρενάρεις 50 μέτρα
αργότερα με αυτό...



*Τα απολύτως καλύτερα φρένα,
τόσο σε αίσθηση όσο και σε αποτέλεσμα*

*Κάτι παραπάνω από πλήρη τα όργανα του 1198,
με μόνη παραφωνία το ψηφιακό
στροφόμετρο, που δε διακρίνεται καλά*



Οι αναρτήσεις της Ohlins έκαναν τη διαφορά. Αυτό είναι το μόνο αμορτισέρ που δε χρειάστηκε να τερματίσει ο Μπούστας την απόσβεση επαναφοράς

Με το traction control αισθάνεσαι σίγουρος και ανοίγεις το γκάζι σε μερικά σημεία που δε θα το άνοιγα με το δικό μου. Ακόμα και στο 1 μπαίνει πολύ. Με βοήθησε πολύ στον δεύτερο γύρο. Στον πρώτο μπορούσα να πάω πολύ γρήγορα αλλά τον έχανα επειδή προσπαθούσα να καταλάβω το traction control. Σίγουρα η μοτοσυκλέτα μού είναι άγνωστη. Επειδή δουλεύει με αυτό τον τρόπο, με το traction control, θέλει λίγο συνήθεια. Τι δε θέλει; Δε θέλει να του ανοίγεις απότομα και πολύ το γκάζι γιατί παραμπαίνει το traction αν του το κάνεις. Θέλει φόρα στην είσοδο και μαλακά στο γκάζι.
Και όλα αυτά με λάθος γραναζώματα και λάθος χειριστήρια - για την πίστα. Είναι λάθος που στην πίστα δεν γυρνάνε το κιβώτιο ανάποδα. Σου κόβει χρόνο. Εγώ χάνω μισό δευτερόλεπτο από τις ταχύτητες, μέχρι να αλλάξω. Δεν μπαίνουν τα πόδια από κάτω, δε χωράνε, δεν, δεν...
Άμα αλλάξω το λεβιέ των ταχυτήτων... Ξέρεις τι ταλαιπωρία τραβάω με το λεβιέ των ταχυτήτων; Κατ' αρχή δε βοηθούν οι σχέσεις, δεν κάθονται τα μηχανάκια από σασμάν. Αυτό με το κιβώτιο με κουράζει πολύ, είναι λίγο σκληρό όταν τρέχει και είναι ταλαιπωρία (σ.σ. έκανε σημάδι στο μεγάλο δάχτυλο από τα ανεβάσματα των ταχυτήτων). Δεν δουλεύει καλά, είναι φτωχό από πρόγραμμα και δεν έχει κάνει ούτε το πρώτο σέρβις".

Αδικήθηκε το 1198 από αυτή τη λεπτομέρεια. Ξέρετε, το πρώτο σέρβις στα Ducati δεν είναι απλά λάδια-φίλτρα. Έχει και ρύθμιση στους ιμάντες, πράγμα πολύ σημαντικό στην απόδοση του κινητήρα. Και δεν θα είχαμε να πούμε τίποτε πάνω σε αυτό αν, πρώτον, δεν ήταν παρών ο Μπούστας που γνωρίζει καλά το πως δουλεύουν τα Ducati και, δεύτερον, δεν είχαμε οδηγήσει ένα μήνα πριν την ίδια μοτοσυκλέτα ξανά στις Σέρρες, τόσο εγώ όσο και ο Τάκης. Σε σημεία της πίστας που ήσουν με 3η, τώρα δε μπορούσε να τη φορτώσει και αναγκαζόσουν να χρησιμοποιείς 2α.
Βέβαια, όλα αυτά μας οδηγούν σε ένα ακόμη συμπέρασμα που δε θα αρέσει στους φίλους της Ducati. Αυτές οι μοτοσυκλέτες, πέρα από υψηλό κόστος κτήσης, έχουν και αντίστοιχα υψηλό κόστος συντήρησης – γιατί, για να δουλέψει το 1198 όπως έχει σχεδιαστεί να αποδίδει, θα πρέπει να κάνει ένα σέρβις πριν από κάθε επίσκεψη στην πίστα. Κάτι τέτοιο δεν είναι απαιτούμενο σε ένα γιαπωνέζικο, που με μια επίσκεψη στο συνεργείο το χρόνο μπορεί να βγάλει όλη τη σεζόν, ανεξάρτητα από το οδηγικό σας επίπεδο.
Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι αγοράζοντας ένα 1198S, έχεις βρεθεί με ένα σπεσιαλάκι στα χέρια σου. Αυτό σημαίνει ότι το όλο πακέτο θέλει την ανάλογη φροντίδα μετά την αγορά, δεν τελειώνουν όλα εκεί.
Στα υπόλοιπα τώρα, πολύ σκληρό κιβώτιο, το οποίο σύμφωνα και με τον Γιάννη Μπούστα, θέλει πολλή προσοχή στα πρώτα του χιλιόμετρα. Αν χάσεις ταχύτητα μια φορά στην αρχή, τότε ετοιμάσου να τις χάνεις πολύ πιο συχνά για το υπόλοιπο της συμβίωσής σου με το Ducati. Προσέχουμε για να έχουμε λοιπόν, ιδιαίτερα στα πρώτα του χιλιόμετρα.

Για τα φρένα τώρα, ξεχάστε οτιδήποτε έχετε οδηγήσει. Από άλλο πλανήτη, με δύναμη και αίσθηση που στην πορεία τα συνηθίζεις και φρενάρεις 50 μέτρα πιο αργά απ' ό,τι άλλο έχεις οδηγήσει. Σε μια πρόταση, ο Χριστός, η Παναγία και το Άγ. Πνεύμα μαζί, όλα με ένα δάχτυλο! Ένα πράγμα σε περιορίζει στο φρενάρισμα, και δεν είναι άλλο από τα μαρσπιέ, που γλιστράνε διαολεμένα, με αποτέλεσμα να φεύγουν τα πόδια από πάνω τους σε κάθε δυνατό φρενάρισμα. Λιγότερο ενοχλητικό είναι το υλικό της σέλας, που γλιστράει και σε ρίχνει πάνω στο ντεπόζιτο όταν πέφτεις δυνατά στα φρένα. Βέβαια, τώρα που το καλοσκεφτόμαστε, είναι η μόνη μοτοσυκλέτα σε αυτό το συγκριτικό που το μεγαλύτερο πρόβλημα που εντοπίζουμε είναι τα γλιστερά μαρσπίε και το υλικό της σέλας. Άντε και το μονόδρομο συμπλέκτη, που υπάρχει βέβαια στα αξεσουάρ της Ducati Corse σε όλα τα χρώματα. Ξεχνάμε βέβαια τα συχνά σέρβις, ή ακόμα καλύτερα ένα φίλο μηχανικό που να έρχεται μαζί μας στις Σέρρες σε κάθε trackday, έτσι ώστε να μην υπάρξει παράπονο από λάθος ρύθμιση...

Πέρα από κάθε αστείο, θα πρέπει να τονίσουμε ότι το 1198, έτσι όπως είναι, με αυτά τα περιφερειακά που διαθέτει, είναι βέβαιο ότι θα δουλεύει με τον ίδιο τρόπο και του χρόνου - πράγμα που δεν μπορείς να πεις για τα γιαπωνέζικα. Το παίρνεις και έχει τα πάντα. Χρειάζονται κάποιες μικρές βελτιώσεις, αλλά από εκεί και πέρα έχεις στη διάθεσή σου ένα μηχανάκι που δεν υπάρχει άλλο πιο κοντινό για χρήση σε πίστα. Αν θέλεις να πηγαίνεις Σέρρες μίνιμουμ τρεις φορές το χρόνο και είσαι διατεθειμένος να πληρώσεις ακριβά την προετοιμασία του, παίρνοντας πίσω ό,τι καλύτερο υπάρχει σε αίσθηση και αποτέλεσμα, τότε το 1198S είναι για σενα. Αν δεν σκοπεύεις να επισκέπτεσαι την πίστα συχνά, αλλά αναλώνεσαι σε γρήγορες βόλτες στο δρόμο, τότε μην το πάρεις, θα δεινοπαθήσεις.

Εκτός από όμορφες, βγάζουν και ωραίο ήχο. Τώρα, το κατά πόσο πληρούν τις προδιαγραφές Euro3, το συζητάμε...

Ebike
METZELER
ultimate

ΠΛΑΙΣΙΟ
Το μοναδικό σωληνωτό, στην ελαφρύτερή του μορφή μέχρι σήμερα. Μακρύ μεταξόνιο και αργή σχετικά γεωμετρία, χαρακτηριστικά των Ducati εδώ και πολλά χρόνια

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
Το μόνο δικύλινδρο της παρέας, αποδίδει τρελή ροπή στις μεσαίες και πολύ περισσότερη δύναμη από τα 4κύλινδρα μέχρι να φτάσει στο όριο λειτουργίας

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

	ΕΜΠΡΟΣ	ΠΙΣΩ
Προφόρτιση ελατηρίων:	μισή στροφή από τέρμα σφιχτή	standard
Απόσβεση συμπίεσης:	17 κλικ από τέρμα ανοιχτή	3 κλικ από τέρμα ανοιχτή
Απόσβεση επαναφοράς:	2 κλικ από τέρμα σφιχτή	4 κλικ πιο σφιχτή από standard

ΠΙΡΟΥΝΙ
Κορυφαίο μπροστινό με βιδωμένη αίσθηση και γεωμετρία προς το αργό. Μένει στη γραμμή του ό,τι και να κάνεις, προσφέροντας σιγουριά μέσα στη στροφή

ΦΡΕΝΑ
Απίστευτα φρένα, πιο προοδευτικά από του 1098 λόγω διαφορετικής πάστας στα τακάκια. Πολύ δυνατά, απαιτούν ελάχιστη πίεση στη μανέτα για να αποδώσουν τα μέγιστα

DUCATI 1198S
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
24,150€

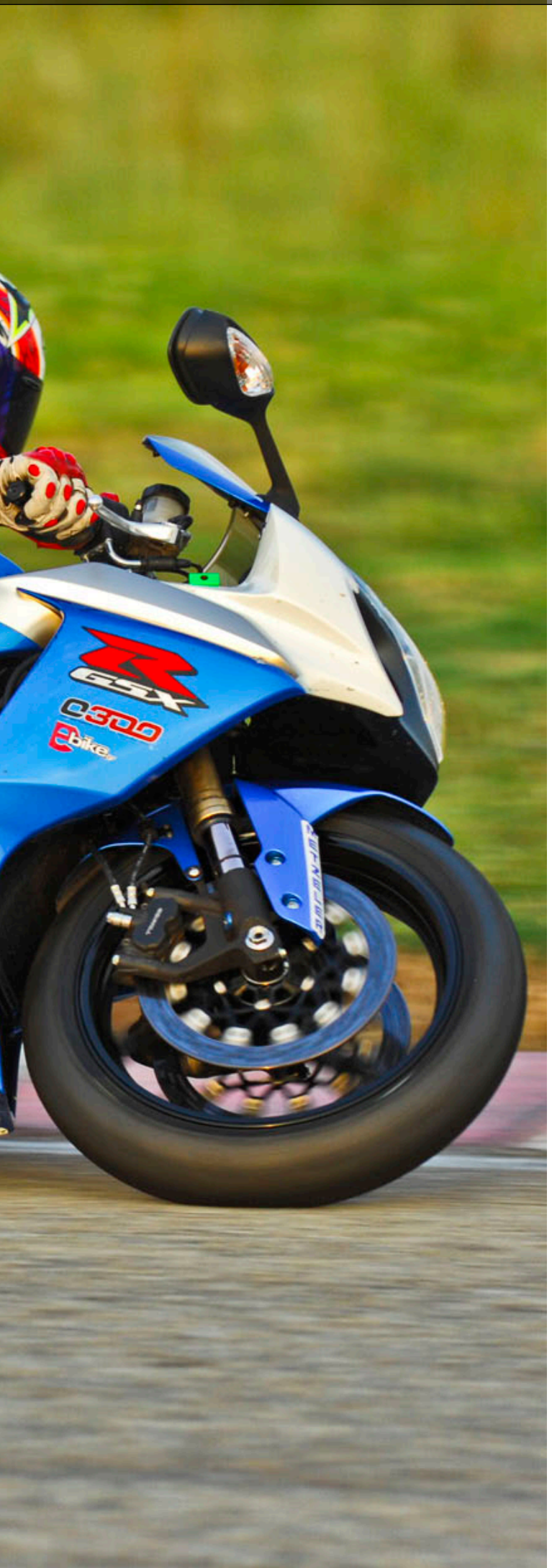
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,430 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	195.5 kg
Ρεζερβουάρ:	15 lt (4 ρεζέρβα)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	δικύλινδρος V 90º, υγρόψυκτος, 2x2EEK, 8 βαλβίδες με δεσμοδρομικό σύστημα κίνησης
Διάμετρος x Διαδρομή:	106 x 67.9 mm
Χωρητικότητα:	1,198 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	170 / 9,750 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	13.4 / 8,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Ξηρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.84
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.53 (15:38)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.47 / 10
2α	1.76 / 15
3η	1.35 / 19
4η	1.09 / 24
5η	0.96 / 27
6η	0.88 / 29
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	287 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα ALS 450
Γωνία κάστερ:	24.5º
Ίχνος:	97 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Ohlins
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Ohlins
Διαδρομή:	127 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς, ύψος
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 330mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo monobloc 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

1	Γιάννης Μπούστας	**1'22.35**
2	Παναγιώτης Σκυριανός	**1'27.72**
3	Άρης Παπαπαναγής	**1'29.21**

Arai
SUZUKI
METZELER
ultimate



Suzuki GSX-R1000

Από την πρώτη στιγμή που ανεβαίνεις πάνω του, διαπιστώνεις ότι δεν έχει καμία σχέση με το K7. Σαφώς ανώτερο, αλλά και πάλι δεν είναι καλύτερο από το ένα και μοναδικό K5 - πάντα σε ό,τι αφορά την απόδοση του κινητήρα και την απόκριση του ψεκασμού. Με τα Suzuki βλέπεις ξεκάθαρα τη ζημιά που έχουν κάνει οι προδιαγραφές στις καινούργιες μοτοσυκλέτες. Το K9 μας έκανε πολύ μεγάλη εντύπωση γιατί είναι μακράν καλύτερο από το K7. Λίγοι είναι αυτοί που γνωρίζουν ότι το K9 είναι μια εντελώς καινούργια μοτοσυκλέτα και ότι δε βασίζεται στο απερχόμενο μοντέλο. Μάλλον φταίει και η πολιτική της Suzuki, που το πέρασε στα ψιλά γράμματα, μάλλον λόγω κρίσης. Ευχάριστη έκπληξη λοιπόν το K9, με μια θέση οδήγησης που θα βολέψει τον περισσότερο κόσμο και ένα απίθανο μπροστινό. Εξοικειώνεσαι άμεσα στη σέλα του, νομίζοντας ότι το οδηγάς χρόνια - φαινόμενο Honda ονομάζεται αυτό. Σου δίνει εμπιστοσύνη παντού, φοβερή έκπληξη.

Μετά την πρώτη βόλτα, ο Μπούστας είπε: "***Καρεκλάδικη θέση οδήγησης. Σταθερό στα φρένα, που δεν είναι κακά, αλλά δεν πιάνουν κιόλας. Δεν μένει όμως από φρένα, αλλά δεν δαγκώνει. Σταθερό, τώρα όμως ήταν με τα παλιά λάστιχα και την ώρα που του δίνω, ξέρεις, θέλει να γλιστρήσει. Κατά τα άλλα κρατάει τις γραμμές, δείχνει ότι θέλει λίγο απόσβεση το αμορτισέρ την ώρα που βγαίνεις από την έξοδο της στροφής, δηλαδή μπαίνει και βγαίνει απότομα. Το μπροστινό του είναι σε καλή κατάσταση, αισθάνεσαι στην αρχή ότι είναι λίγο σκληρό. Είναι όμως απότομο στην απόκρισή του (το γκάζι), δεν είναι τόσο κακό όσο είναι το Yamaha στο κλείσε-άνοιξε, αλλά μετά, έχει μια τρύπα και κάνει μπαμ η δύναμη μετά τις 9,000 rpm και έρχεται πολύ απότομα. Άμα πέσεις κάτω από τις 9 δεν περπατάει το μηχανάκι, έχει τρύπα. Είναι κούφιο και μετά έρχεται πολύ απότομα, πάρα πολύ απότομα***".

Απογοήτευση τα φρένα, τερματίζεις τη μανέτα για να πάρεις το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Επειγόντως αντικατάσταση τα σωληνάκια με υψηλής

Υπερπλήρες το όργανο του Suzuki, με όλες τις απαραίτητες ενδείξεις και χειριστήρια αλλαγής τους από το δεξιό διακόπτη

Το συγκεκριμένο που οδηγήσαμε είχε πάρα πολλή δύναμη. Ο λόγος δεν είναι άλλος από το ότι φορούσε ολόκληρη εξάτμιση Yoshimura τιτανίου, παρέα με ένα ελεύθερο φίλτρο αέρα BMC. Αυτό όμως είχε και τα αρνητικά του, καθώς η απουσία after market εγκέφαλου για να εμπλουτιστούν τα μείγματα είχε ως αποτέλεσμα την εμφάνιση μιας τρύπας στις μεσαίες στροφές λειτουργίας, που μπορείτε να τη δείτε και στο συγκριτικό διάγραμμα δυναμομέτρησης. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι τη μέρα που δυναμομετρήθηκε το συγκεκριμένο GSX-R, η αφόρητη ζέστη δεν του επέτρεψε να δείξει τα δόντια του, αποδίδοντας την ίδια πάνω κάτω ισχύ με τα εντελώς νορμάλ Honda και Kawasaki. Περισσότερα όμως γι' αυτό αργότερα, σε επόμενη σελίδα.

Στην ευθεία των Σερρών, το Suzuki μάζευε πάρα πολλή φόρα. Και όσο καλό του έκανε αυτό στο χρονόμετρο, άλλη τόση ζημιά έκανε στην αξιολόγηση, καθώς δε μπορείς να το τοποθετήσεις ξεκάθαρα στην κατάταξη αφού δε μπορείς να γνωρίζεις πόσο θα έχανε συνολικά αν δε φορούσε εξάτμιση. Σύμφωνα με τον Μπούστα, κερδίζει ένα δευτερόλεπτο στην ευθεία σε σχέση με το Ducati, το οποίο πάλι δεν πήγαινε όσο θα έπρεπε να πηγαίνει. Πάμε πάλι στα σχόλια του Μπούστα: "*Μάζευε χρόνο στην ευθεία, το έβλεπα ότι μάζευε. Αλλά ήταν και σταθερό στο κέντρο της στροφής, ήταν καλό. Στο Ducati ρίχνω ένα δευτερόλεπτο στην ευθεία. Το δίκαιο θα ήταν να είχε τη νορμάλ εξάτμιση πάνω. Αλλά ήταν καλό, πιο πολύ μου άρεσε από το Honda. Έτσι όπως το δούλευα το μοτέρ τώρα (σ.σ. ψηλά), τραβάει, έχει δύναμη πολλή. Το άκουγες πως ξεκόλλαγε στην έξοδο από τις στροφές; Τρέχει. Είναι αυτό που με βόλεψε περισσότερο από τα άλλα, μου έδωσε μεγαλύτερη εμπιστοσύνη εμπρός-πίσω. Εντάξει, γίνομαι και εγώ λίγο καλύτερος γιατί είχα πάρα πολύ καιρό να οδηγήσω, αλλά μη νομίζεις ότι έχω κάνει και πολλούς γύρους. Σκέψου ότι έχω κάνει δύο γύρους με το κάθε μηχανάκι το πρωί και από δύο ακόμη τώρα στα χρονομετρημένα. Είναι δίκαιο το test*".
Για το πακέτο κινητήρα / εξάτμισης, δεν είχε να πει και τα καλύτερα...: "*Το μοτέρ δεν είναι αυτό που ήταν το K5, είναι κούφιο χαμηλά. Βέβαια, με αυτό το πρόγραμμα και την εξάτμιση. Ψηλά πάει. Αλλά είναι απότομα, δεν μπορείς να τα οδηγήσεις έτσι. Είναι επικίνδυνα, έτσι όπως έρχεται η δύναμη, μπαμ, μπουμ, κλείνεις, ανοίγεις, δεν είναι... Αυτοί αντί να τα φτιάχνουν τα μηχανάκια τα χαλάνε; Έχεις καβαλήσει νορμάλ K5 να δεις τι κάνει; Ηλεκτρικό, δουλεύει από χαμηλά, δεν κάνει γκουπ, γκαπ. Τι είναι αυτό το πράγμα; Αυτό συμπεριφέρεται σαν 750 έτσι όπως είναι ρυθμισμένο, γιατί έχει τρύπα από την εξάτμιση*".

Απίστευτο μπροστινό που από του χρόνου θα το βλέπουμε σε όλες τις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας - πλην Ducati φυσικά, που δεν το χρειάζεται

Αρκετά με τον κινητήρα προς το παρόν, πάμε να δούμε τα υπόλοιπα. Ένα πράγμα που μας ξένισε ήταν το πολύ μακρύ γρανάζωμα. Αρκετά ακατάλληλο για την πίστα, αναγκάζεσαι να δουλεύεις 1η - 2α σχεδόν παντού. Ο Μπούστας τα λέει καλύτερα από εμάς: "*Είναι μακρύ από γρανάζωμα, αναγκάζεσαι να χρησιμοποιείς 2α σε όλη την πίστα. 2α την παρατεταμένη, 2α παντού. Και βγαίνω εδώ στη γρήγορη (K16) με 2α, 3η, 4η". Σαν λειτουργία, το κιβώτιο είναι το καλύτερο σε αυτήν την παρέα. Μαλακό και θετικό, δε σε δυσκολεύει στις αλλαγές, ούτε πονάνε τα δάχτυλά σου μετά από ένα γρήγορο session στην πίστα. Από φρένα όμως, το GSX-R έχει μακράν τα χειρότερα της κατηγορίας. Δεν γνωρίζουμε αν χρειαζόταν τακάκια ή αλλαγή στα υγρά των φρένων λόγω της συμμετοχής του σε άλλα συγκριτικά, αλλά όπως και να' χει αυτή την εικόνα δεν την παρουσίασε κανένα άλλο μηχανάκι. Κατέβαινες την ευθεία, τερμάτιζες τη μανέτα πάνω στο γκριπ, περίμενες και, λίγο μετά, φρέναρε. Τελικά φρέναρε, αλλά αφότου είχε τερματίσει η μανέτα και τα είχες δει όλα. Πάμε ξανά στον Μπούστα: "Θα ήθελα να είχε καλύτερα φρένα μπροστά. Έχει πάρα πολύ καλό μονόδρομο συμπλέκτη και δεν έχει αυτό που είχαν τα Suzuki, που έφερναν τον πίσω τροχό δίπλα σου στα φρένα. Δεν τον γυρνάει τον τροχό, τον έχει πατημένο κάτω και δίνει πολύ μεγάλη εμπιστοσύνη στο μπροστινό. Το K5 τον γύρναγε πολύ τον κώλο στα φρένα. Βέβαια, μάλλον παίζει ρόλο και το ότι δεν έχει πολύ καλά φρένα και δε μπορεί να τον σηκώσει τον κώλο και να τον γυρίσει*".

Είναι αρκετά γρήγορο στις αλλαγές κατεύθυνσης, όχι τόσο όσο το Honda, αλλά πιο ουδέτερο και υπάκουο. Το έστριβες, αντιδρούσε γρήγορα και έμενε εκεί. Τέλεια ζυγισμένο, όπως ήταν πάντα τα Suzuki όλα αυτά τα χρόνια. Το αισθάνεσαι να πατά το ίδιο δυνατά και στους δύο τροχούς, λες και δε φορτίζει τον ένα από τους δύο περισσότερο. Πάμε πάλι στον Μπούστα να δούμε τι λέει για όλα αυτά: "*Δεν είναι ότι δίνει πολύ μεγάλη εμπιστοσύνη στην είσοδο, γιατί αυτό τώρα πια το κάνουν όλα. Στο κέντρο όμως της στροφής, όταν χρειαστεί να το πιέσεις και να του αλλάξεις λίγο τη γραμμή γιατί έχεις μπει με λίγο περισσότερα χιλιόμετρα στην είσοδο, αυτό το κάνει χωρίς να σε φοβίζει ότι θα σου κλειδώσει το μπροστινό. Δεν έχει αυτή την αίσθηση του "κλειδώνω", που να ξέρεις ότι την έχει το Ducati. Γιατί το Ducati φτάνει και μετά κλειδώνει, τέλος. Σκας κάτω από μούτρα.*

...στην ευθεία
το Suzuki μάζευε πάρα πολύ
φόρα...

Αυτή την αίσθηση, δεν, δηλαδή έπαθα πλάκα. Και με βόλεψε που είναι μπροστά τα μαρσπιέ, με βόλεψε η θέση οδήγησης. Με έφερε πιο μπροστά στο τιμόνι και ήμουν πιο καλά. Παρατρέχει το μηχανάκι, και στον καλό το γύρο βάλαμε το λάθος πρόγραμμα (σ.σ. άλλαξε χάρτη και έβαλε τον Β κατά λάθος στην έξοδο για την ευθεία). Αισθάνθηκα πολύ άνετα με το Suzuki, ότι μπορώ να κάνω πολλά πράγματα μέσα στη στροφή, ενώ με το Ducati είμαι εγκλωβισμένος στη γραμμή μου. Είμαι εγκλωβισμένος σε αυτό που έχω ξεκινήσει και σε αυτό που έχω σκεφτεί να κάνω. Με το Suzuki μπορώ να αλλάξω γωνία, μπορώ να κάνω ό,τι θέλω. Ούτε το Honda το κάνει εύκολα αυτό. Έχει την τάση να το κάνει, αλλά επειδή θέλει να γυρίσει τον κώλο δε σου αφήνει περιθώρια".

Για το πίσω τώρα, όσο το δουλεύεις ψηλά και αποφεύγεις το απότομο ξέσπασμα της δύναμης γύρω στις 9, μπορείς και συγκεντρώνεσαι στην οδήγησή σου και δε χρειάζεται να σκέφτεσαι συνέχεια πίσω, μήπως σου γλιστρήσει. Όσο προχωράς στην πίστα και φθείρεις τα λάστιχα, θα πρέπει να αρχίσεις να έχεις το νου σου. Ο Μπούστας λέει: "*Μόλις περάσανε τρεις γύροι, άρχισαν τα ζεϊμπέκικα. Έχει κάποια προσόντα, αλλά τρώει πολύ το λάστιχο. Αντίστοιχα, το Ducati το τρώει και αυτό το λάστιχο αλλά δεν κάνει ζεϊμπεκιές. Με το Ducati, 1.22 θα γύριζα συνέχεια. Με το Suzuki, όσο θα γύριζα θα έχανα χρόνο. Και το 1.22 το κάνω από την ευθεία. Το Ducati χάνει κι άλλο στην ευθεία, δηλαδή δεν πάει αυτό που πρέπει να πάει. Το Suzuki πάει παραπάνω απ' ότι πρέπει να πάει (σ.σ. λόγω εξάτμισης). Άρα το κέρδος που έχει το Suzuki στην ευθεία σε σχέση με το Ducati είναι τεράστιο, γι' αυτό βγαίνει ο χρόνος κοντά. Μου άρεσε πολύ, είναι καλύτερο από το K5 που έτρεχα το 2005. K7 δεν έχω οδηγήσει. Το μοτέρ δεν είναι καλύτερο. Είναι δυνατό ψηλά, ο ψεκασμός δεν είναι τέλειος και μεσαίες δεν έχει καθόλου. Δηλαδή αυτό το μηχανάκι πρέπει να το γραναζώσεις και να το στήσεις να δουλεύει πάνω από τις 9,000 rpm"*.

Όμορφη, ελαφρύτερη και πολύ πιο δυνατή από τη νορμάλ. Χάρισε κάποια δέκατα στην ευθεία, αλλά άνοιξε και μια τρύπα στις μεσαίες λόγω φτωχού μείγματος

GSX
600
Arai

ΠΛΑΙΣΙΟ
Μοιάζει περισσότερο στο θρυλικό K5 και λιγότερο στο τεμπέλικο K7 - και αυτό μόνο καλό μπορεί να είναι. Γρήγορη γεωμετρία, εύκολο στις αλλαγές κατεύθυνσης, ακρίβεια στην επιλογή γραμμής

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
Πολύ δυνατός και με καλή απόκριση στο γκάζι, χάνει στην συνολική εικόνα από την αλλαγή στη λειτουργία που επιφέρει η εξάτμιση. Με μια πιο πλούσια χαρτογράφηση θα μπορέσει να δείξει τον καλύτερό του εαυτό

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

	ΕΜΠΡΟΣ	ΠΙΣΩ
Προφόρτιση ελατηρίων:	29 κλικ από τέρμα σφιχτή	standard
Απόσβεση συμπίεσης:	5 στροφές από τέρμα σφιχτή	1,5 στροφή από τέρμα σφιχτή
Απόσβεση επαναφοράς:	μισή στροφή από τέρμα σφιχτή	τέρμα σφιχτή

ΠΙΡΟΥΝΙ

Αυτό είναι το Big Piston της Showa, που απ' ό,τι μαθαίνουμε έχει παραγγείλει ολόκληρη η Ιαπωνία για το 2010. Δουλεύει απίθανα, έχει την απολύτως καλύτερη αίσθηση μέσα στη στροφή και δε δείχνει να κουράζεται μετά από αρκετούς γύρους

ΦΡΕΝΑ

Χρειάζονται επειγόντως αναβάθμιση, καθώς είναι πολύ κατώτερα από τη συνολική απόδοση της μοτοσυκλέτας

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

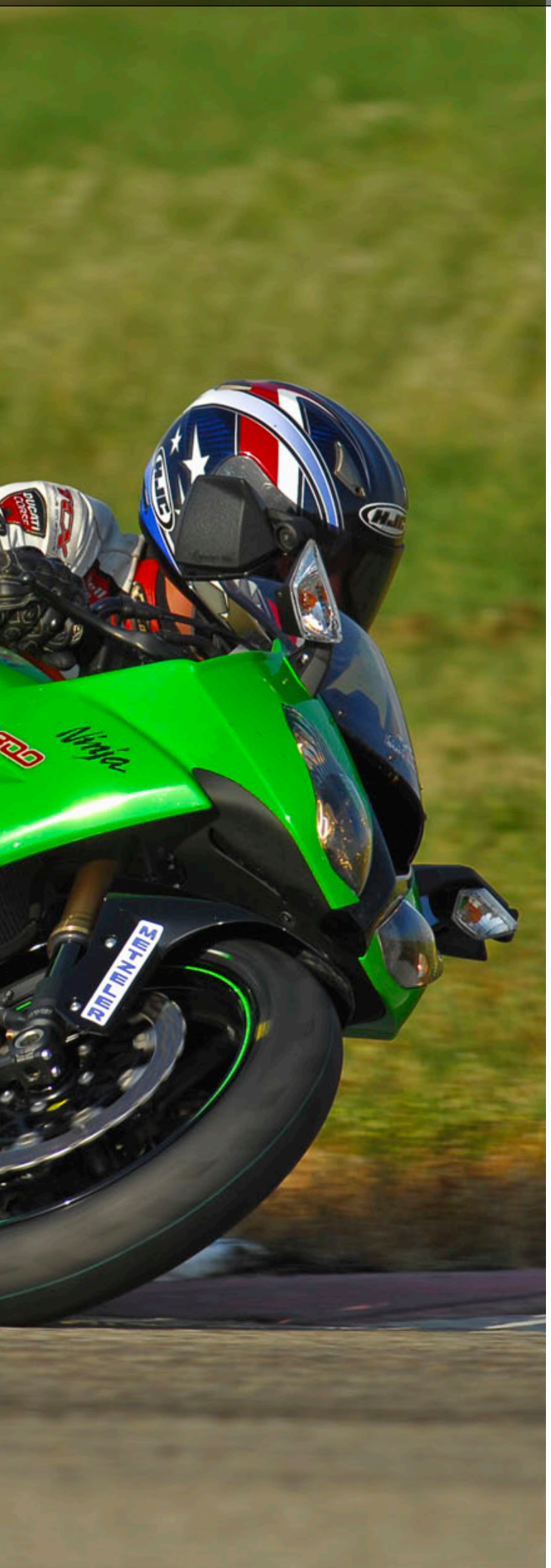
1	Γιάννης Μπούστας	**1'22.33**
2	Άρης Παπαπαναγής	**1'26.70**
3	Παναγιώτης Σκυριανός	**1'27.72**

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

SUZUKI GSX-R1000
(YOSHIMURA R77)
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
15,475€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,045 mm
Πλάτος:	710 mm
Ύψος:	1,130 mm
Μεταξόνιο:	1,405 mm
Ύψος σέλας:	810 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	199.5 kg
Ρεζερβουάρ:	17.5 lt
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	74.5 x 57.3 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.8:1
Ισχύς κατασκευαστή:	185 / 12,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.9 / 10,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.617
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.471 (17:42)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.562 / 11
2α	2.052 / 14
3η	1.714 / 17
4η	1.500 / 20
5η	1.360 / 22
6η	1.269 / 23
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	277 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό
Γωνία κάστερ:	23.8°
Ίχνος:	98.3 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	125 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Showa
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17 (190/55-17 στο test)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

METZELER



Kawasaki ZX-10R

Ο Τάκης έπαθε μεγάλη ζημιά με το Kawasaki - και η αλήθεια είναι ότι γνωρίζω πολλούς που θα πάθουν αντίστοιχη ζημιά όταν το οδηγήσουν. Για κάποιο ανεξήγητο λόγο τα Kawasaki περνούν απαρατήρητα στην Ελλάδα. Υποπτεύομαι ότι φταίει η περιορισμένη διαφημιστική προβολή και η ανύπαρκτη εμπλοκή της Kawasaki στα κοινά της μοτοσυκλέτας, καθώς οι μοτοσυκλέτες τους είναι πολύ καλύτερες απ' ότι υπονοούν τα νούμερα των πωλήσεων. Δείτε τι συνέβη στον Τάκη και αναλογιστείτε: "*Το Kawasaki το σνόμπαρα όλη τη μέρα. Έχει βγει από το 2008 και δεν του είχα δώσει καμία σημασία. Και όντως, την ημέρα του συγκριτικού το σνόμπαρα. Το πρωί που μπορούσα να πάρω οποιαδήποτε μοτοσυκλέτα να μπω να οδηγήσω, δεν το προτίμησα. Το καβάλησα το απόγευμα, μου φάνηκαν λίγο ψηλά τα μαρσπιέ. Το πήρα με κρύα λάστιχα και έκανα τους πρώτους δύο γύρους πίσω από εσένα που είχες το Honda. Αφού αισθάνθηκα λίγο καλά, σε πέρασα στην 5 από εξωτερική, πηγαίνοντας πιο βαθιά και έστριψα εκεί με τέτοια εμπιστοσύνη και εκτός γραμμής, έπαθα πλάκα με το πώς έστριψε με τελείως διαφορετική γραμμή στην 5*".

Πάμε και στον Μπούστα τώρα, να δούμε τις εντυπώσεις του από την πρώτη βόλτα: "*Πολύ ολοκληρωμένο, παντού καλό. Πουθενά σε άλλο επίπεδο, παντού καλό, πουθενά κακό. Και ωραία θέση οδήγησης, είσαι γενικώς άνετος πάνω του. Το αμορτισέρ στην αρχή δείχνει ότι είναι λίγο σκληρό, μετά όμως μαλακώνει και δείχνει ότι θέλει να γλιστρήσει το μηχανάκι από ανάρτηση. Μου άρεσε και το μπροστινό, μου έδινε πολύ καλή εμπιστοσύνη στο να μπω με φόρα. Το οποίο όμως μετά μου το χάλαγε το λάστιχο (σ.σ. φορούσε ακόμα τα Diablo Corsa III πρώτης τοποθέτησης). Είναι ουδέτερο και ακόμα και εδώ στη γρήγορη (K16) δεν έχει την τάση του Suzuki και του Honda που θέλουν να γυρίσουν τον κώλο με τα πολλά χιλιόμετρα. Είναι πολύ σταθερό στα πολλά χιλιόμετρα και σου δίνει μεγάλη ασφάλεια το μπροστινό στα πολλά. Δηλαδή, μπαίνεις με τη μούρη και έρχεται και ο κώλος, ακολουθεί. Με το Honda μπαίνεις με τη μούρη αλλά νομίζεις ότι ο κώλος είναι αποκομμένος, λες και καβαλάς μόνο το μπροστινό σύστημα. Αλλά το Kawasaki είναι αυτό που βλέπεις. Σε εντυπωσιάζει από την ποιότητα κατασκευής και τη φιλοσοφία που έχει. Είναι καλό παντού. Δεν είναι πουθενά πολύ καλό, είναι καλό παντού. Και είναι και ουδέτερο. Εμένα μου αρέσουν τα ουδέτερα μηχανάκια. Θέλω να έχω τον μπροστινό τροχό στον αέρα και ο πίσω να είναι καλά αλλά να μην είναι πολύ το φορτίο πίσω ούτε πολύ μπροστά. Το Honda έχει φορτίο μπροστά, φαίνεται. Και γρήγορα πήγαινε εδώ στην ευθεία, έκανα αλλαγές, έβαζα την επόμενη και έφτανε γρήγορα κάτω (σ.σ. στο τέλος της ευθείας). Φαίνεται η διαφορά με τα άλλα, ενώ το Honda μετά τη μέση της ευθείας δεν περπατάει*".

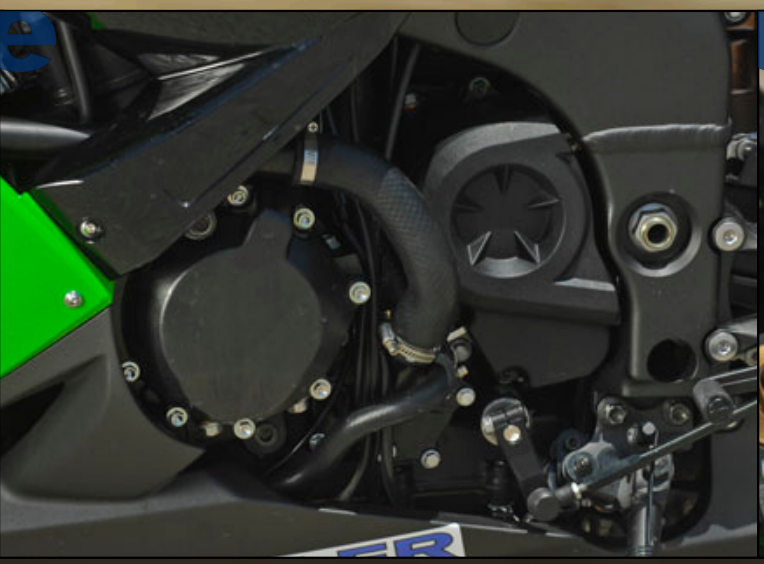
Ο κινητήρας του είναι γραμμικός, αλλά πιο γεμάτος από του Honda - και με πολλή δύναμη ψηλά. Σε στοκ μορφή, το Kawasaki είναι το πιο δυνατό από όλα. Και όλα αυτά χωρίς να είναι ηλεκτρικό σε απόδοση, όπως το Honda, απλώς είναι γεμάτο παντού. Μας φάνηκε λίγο αδύναμο στις μεσαίες, κυρίως λόγω του μακριού γραναζώματος. Αν όμως το οδηγήσεις με 2α και το δουλεύεις πιο ψηλά, δε σε τρομάζει όπως το Suzuki που απαιτεί την προσοχή σου στο άνοιγμα του γκαζιού, αλλά αποδίδει γραμμικά και εντυπωσιάζει ψηλά. Το πιο δυνατό σημείο του ZX-10R είναι το μπροστινό του, που με δυο λόγια είναι από άλλο πλανήτη. Και όταν λέμε μπροστινό, να τονίσουμε ότι μιλάμε πάντα για τον συνδυασμό πιρουνιού / πλαισίου. Έχοντας αυτό υπ' όψη, καταλήγουμε στο ότι το Kawasaki έχει τον πιο τέλειο συνδυασμό - καλύτερο και από του κατά πολύ ακριβότερου Ducati με το Ohlins του.

Πάμε να δούμε τι λέει ο Μπούστας για όλα αυτά μετά το χρονομετρημένο του: "*Κουράστηκα, δεν είχα δύναμη να αλλάξω κατεύθυνση στο τελευταίο εσάκι. Επειδή είναι η τελευταία μοτοσυκλέτα τα έχω φτύσει. Εγώ σφίγγομαι πάνω του για να το γυρίσω επειδή είναι το καθένα διαφορετικό, είμαι προσεκτικός να ακούω τις ταχύτητες, ποια ταχύτητα έχω μέσα, αν έχω τη σωστή και τέτοια, και πας και πρέπει να φρενάρεις σε άλλο σημείο, να αλλάξεις αλλού, άλλη γεωμετρία...*

Αυτά, με λίγο δουλίτσα κάνουν 1.20 γυρολόγιο όλα. Το Yamaha πάντως είναι "μπαουλέ". Δηλαδή το Kawasaki μπροστά στο Yamaha φαίνεται ρε παιδιά ότι είναι πιο μικρό μηχανάκι. Το Kawasaki έχει πολύ ωραίο μπροστινό, λες και καβαλούσα Agusta. Και δεν κάνει και μαλακίες το πίσω, αυτό είναι το γέλιο με το Kawasaki. Γκάζι καλό, δυνατό μοτέρ από χαμηλά, τραβάει και ψηλά, χωρίς τρύπες.

Πολύ καλά φρένα, καταπληκτικά. Έχει τα δεύτερα καλύτερα φρένα και το δεύτερο καλύτερο μπροστινό μετά το Ducati. Ωραία θέση οδήγησης, μόνο τα μαρσπιέ που με τρόμαζαν όταν ακουμπούσαν κάτω (σ.σ. ξεχάσαμε να βγάλουμε τις μπίλιες). Με βόλεψε η θέση, μου άρεσε. Ωραία γεωμετρία, ουδέτερο μηχανάκι... Σε βοηθάει το μπροστινό και η γεωμετρία του. Δηλαδή το μπροστινό δείχνει και λίγο καλύτερο από του Ducati σε αίσθηση. Στα ψιλά, τα λακουβάκια, τα πάει καλύτερα από το Ducati, τα καταπίνει".

Τα δεύτερα καλύτερα φρένα μετά το Ducati, βιδωμένα πάνω σε ένα μπροστινό που παίρνει βραβείο εμπιστοσύνης στην πίστα των Σερρών



Εξαιρετικός και πολύ δυνατός ψηλά. Στις χαμηλομεσαίες χάνει μόνο από το Honda, αλλά δεν του φαίνεται...

Σταμπιλιζατέρ της Ohlins και στο βάθος το πολυσυζητημένο όργανο με τη βελόνα να γυρνά πίσω από την ψηφιακή οθόνη

Φοβερή αίσθηση το μπροστινό, σε βαθμό που θα σκεφτόσουν σοβαρά ακόμα και να του αλλάξεις λάδια, φοβούμενος μήπως το χαλάσεις. Σου δίνει τέτοια αίσθηση και ασφάλεια που μπορείς να μπεις με τα απολύτως περισσότερα χιλιόμετρα στην είσοδο της στροφής από οποιοδήποτε άλλο. Ο λόγος που αυτό το μπροστινό είναι καλύτερο και από του Ducati είναι ο φοβερός συνδυασμός σίγουρου πατήματος και δυνατότητας αλλαγής γραμμής στην καρδιά της στροφής. Το Ducati σου δίνει και αυτό απόλυτη σιγουριά στο πάτημά του, αλλά είναι τρένο, βιδωμένο στη γραμμή του. Το Kawasaki είναι και αυτό βιδωμένο, μόνο που σου επιτρέπει να το βγάλεις από την τροχιά του και να το βάλεις εκεί που θέλεις μέχρι και την τελευταία στιγμή. Αν θες να κλείσει τη γραμμή του, την κλείνει. Αν θες να την ανοίξει, την ανοίγει. Το Ducati πάει και κάθεται εκεί που το βάζεις, δύσκολα αλλάζει γραμμή μετά. Στην παρατεταμένη, ο Τάκης ορμούσε με μακράν τα περισσότερα χιλιόμετρα που έχει δει εκεί και τη στιγμή που νόμιζε ότι θα τον βγάλει απέναντι, άνοιγε το γκάζι και το Kawasaki έμπαινε μέσα στη στροφή, με αποτέλεσμα να μπορεί να έρθει στο γκάζι πολύ νωρίτερα απ' ότι με οποιοδήποτε άλλο. Το Kawasaki σηκώνει απίστευτα χιλιόμετρα στην είσοδο της στροφής, δίνοντάς σου ταυτόχρονα φοβερή αίσθηση και ασφάλεια.

Πάμε ξανά στον Μπούστα να ολοκληρώσει την γνώμη του: "***Είχε άλλο μισό δευτερόλεπτο κάτω, αλλά εγώ δεν μπορούσα, δεν είχα δύναμη. Από τον πρώτο γύρο δηλαδή που έκανα, δεν είχα δύναμη να κάνω κι άλλο. Στο δεύτερο ερχόμουνα πιο γρήγορα, αλλά μέσα στο εσάκι δεν είχα δύναμη να αλλάξω κατεύθυνση. Ωραίο, ηλεκτρικό και δύναμη ψηλά. Μακρύ γρανάζωμα αλλά ταιριάζει με 1η - 2α που τα οδηγάμε εμείς. Το Suzuki ταίριαζε ακριβώς εδώ πέρα στο γρανάζωμα με 1η - 2α, ενώ αυτό ήταν λίγο μακρύτερο. Ξέρεις τι φόρα μάζευα στην είσοδο; Σαν στήσιμο είναι λίγο μαλακό πίσω, θέλεις ένα λίγο πιο στιβαρό αμορτισέρ πίσω. Μια πίσω ανάρτηση θέλει το μηχανάκι αυτό. Θέση οδήγησης ωραία, όλα πολύ καλά. Και ποιοτικό, την ώρα που το καβαλάς το καταλαβαίνεις ότι είναι ποιοτικό το μηχανάκι, δεν τρίζει, δεν έχει κραδασμούς, δεν έχει τίποτα***".

...μπορείς να μπεις
με τα απολύτως περισσότερα χιλιόμετρα
στην είσοδο της στροφής...
Ninja
ZX10
METZELER
ultimate

Στο πίσω τώρα, που δε μας ενόχλησε ποτέ. Βγαίνοντας με 2α από την K5 και την K10, άνοιγες το γκάζι τέρμα και η ουρά δεν έκανε τίποτα. Τα φρένα του, πάντα με μέτρο σύγκρισης το Ducati, δεν είναι τόσο γεμάτα σε αίσθηση, αλλά σε συνδυασμό με το εκπληκτικό μπροστινό, έχεις τη δυνατότητα να μη φτάσεις στο σημείο να τα τερματίσεις και να σου λείψει η δύναμη, γιατί τα αμολάς και στρίβεις. Δεν μένει από φρένα, ούτε υστερεί σε αίσθηση. Δεν είναι τόσο δυνατά όσο του Ducati βέβαια, αλλά δεν θα σου λείψει η πληροφορία. Ο μονόδρομος συμπλέκτης είναι πάρα πολύ καλός, κατεβάζεις όσες θέλεις, αμολάς τη μανέτα και η ουρά κάνει απλώς ένα κουνηματάκι στην αρχή - και αυτό ήταν όλο.

Στις χαμηλές στροφές και σε γυρολόγιο εκτός ρυθμού, ο ψεκασμός κλωτσάει ελαφρά. Αυτό όμως κάτω από τις 5,000 rpm, που είναι τελείως εκτός πραγματικότητας για το ZX-10R στο περιβάλλον της πίστας.

Μας χάλασαν ελαφρώς τα όργανα, που ναι μεν είναι πανέμορφα το βράδυ, αλλά τη μέρα δεν διακρίνεις εύκολα τις στροφές. Η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα αποπνέει ποιότητα. Δε δείχνει φτηνό και αυτός είναι ο λόγος που η παραφωνία του πολυοργάνου μας χτυπάει τόσο άσχημα. Συνολικά, το Kawasaki είναι πάρα πολύ καλό παντού - και σε κάποια σημεία το καλύτερο. Ο Τάκης έκανε τον καλύτερο προσωπικό του χρόνο με το Kawasaki, οδηγώντας πολύ πιο άνετα από τα υπόλοιπα, και μάλιστα σε ένα γύρο που έμεινε από βενζίνη στην έξοδο της τελευταίας στροφής για την ευθεία! Και όλα αυτά με ένα μηχανάκι που το σνόμπαρε και δεν το είχε οδηγήσει καθόλου. Μετά το χρονομετρημένο του γύρο, κατέβηκε από τη σέλα και το κοιτούσε μουρμουρίζοντας "***δεν είναι δυνατόν, δεν είναι δυνατόν...***".

Αυτό το τελικό θα ταιριάζει μια χαρά στην αποθήκη σας. Κρατήστε το, λένε ότι θα ανοίξουν τα ΚΤΕΟ μοτοσυκλετών πολύ σύντομα...

HJC
e300
Ninja
METZELER
ultimate

ΠΛΑΙΣΙΟ
Εξαιρετικό σύνολο, με ήπια γεωμετρία, σίγουρο πάτημα και γρήγορη αλλαγή κατεύθυνσης. Η θέση οδήγησης θα βολέψει την πλειοψηφία των αναβατών χωρίς να γίνει κουραστική ή άβολη

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
Το πιο δυνατό εργοστάσιο, με καλή απόκριση στο γκάζι, γεμάτες μεσαίες και απίθανο ήχο, που μόνο τα Kawasaki ξέρουν να αποδίδουν

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

	ΕΜΠΡΟΣ	ΠΙΣΩ
Προφόρτιση ελατηρίων:	1 ορατή γραμμή	standard
Απόσβεση συμπίεσης:	5 κλικ από τέρμα ανοιχτή	1,5 στροφή από τέρμα σφιχτή
Απόσβεση επαναφοράς:	2 κλικ από τέρμα σφιχτή	τέρμα σφιχτή

ΠΙΡΟΥΝΙ
Εξαιρετικό μπροστινό, πάντα σε συνδυασμό με το πολύ καλό πλαίσιο. Τρελή εμπιστοσύνη και δυνατότητα να μπεις με τέτοια φόρα στην στροφή που δύσκολα θα μπορέσει να σε ακολουθήσει κάποιο από τα υπόλοιπα της παρέας

ΦΡΕΝΑ
Μόνο του Ducati είναι καλύτερα - και αυτό σε δύναμη. Σε αίσθηση, το Kawasaki δεν έχει τίποτα να ζηλέψει

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

1	Γιάννης Μπούστας	**1'22.51**
2	Άρης Παπαπαναγής	**1'26.60**
3	Παναγιώτης Σκυριανός	**1'26.62**

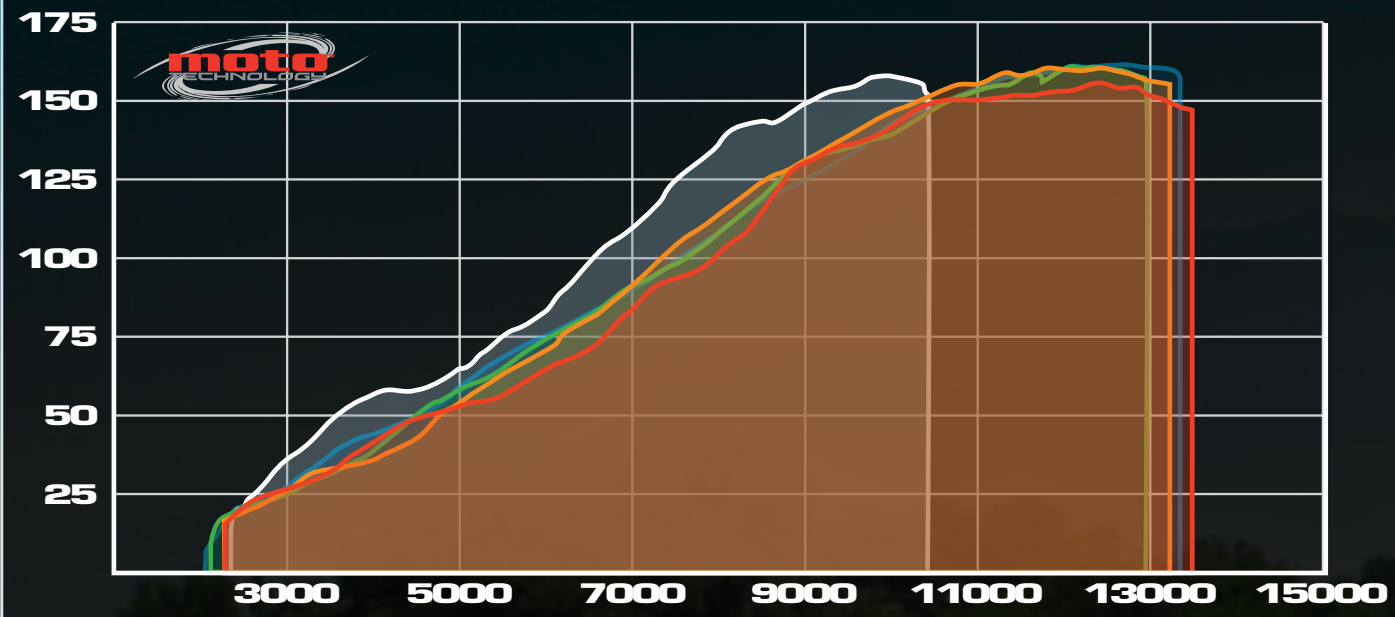
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

KAWASAKI ZX-10R
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
12,290€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,110 mm
Πλάτος:	710 mm
Ύψος:	1,135 mm
Μεταξόνιο:	1,415 mm
Ύψος σέλας:	830 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	207.5 kg
Ρεζερβουάρ:	17 lt
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 55 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.9:1
Ισχύς κατασκευαστή:	188 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.5 / 8,700 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.611
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.412 (17:41)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.600 / 12
2α	2.050 / 15
3η	1.740 / 18
4η	1.550 / 20
5η	1.400 / 22
6η	1.300 / 24
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	299 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Γωνία κάστερ:	25.5°
ίχνος:	110 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Uni Track
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

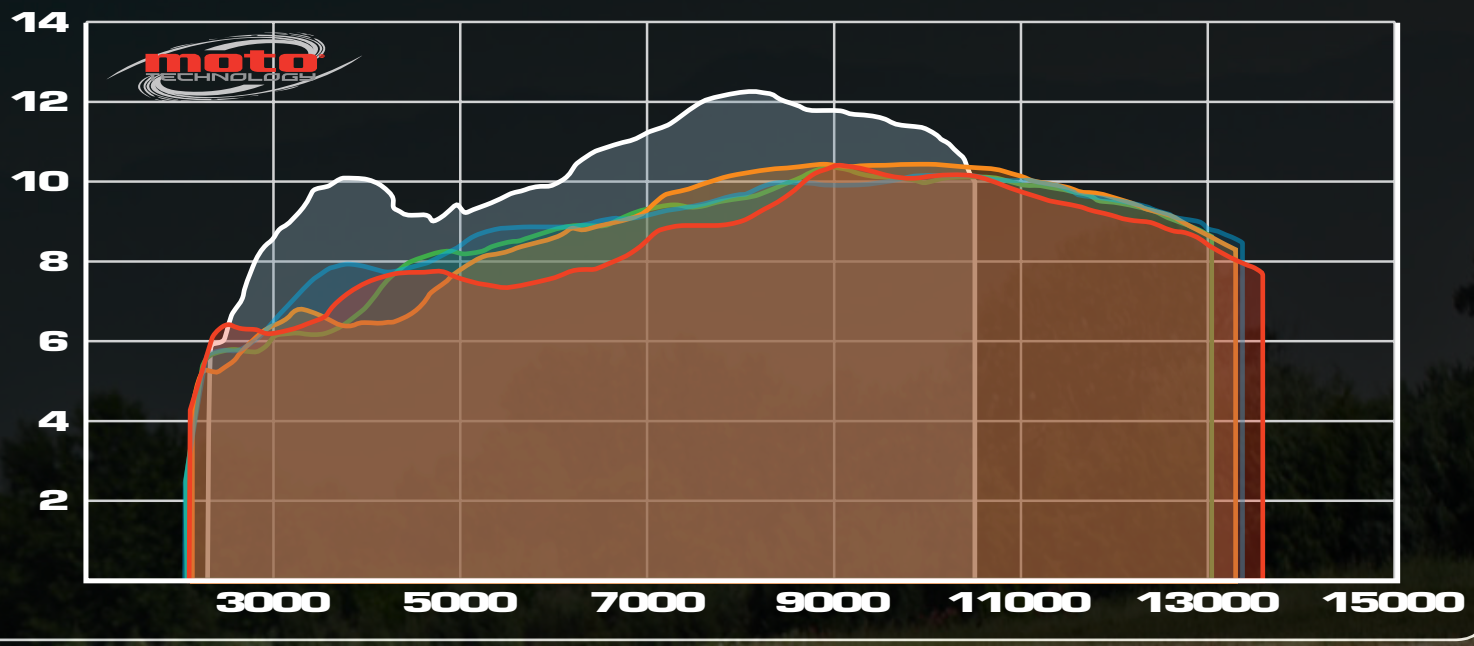
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Ducati 1198S (hp/rpm): 157.2 / 9,900
Yamaha YZF R1 (hp/rpm): 154.9 / 12,400
Honda CBR 1000RR (hp/rpm): 160.3 / 11,800
Kawasaki ZX-10 (hp/rpm): 160.5 / 12,400
Suzuki GSX-R K9 (hp/rpm): 161.2 / 12,800



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Ducati 1198S (kg.m/rpm): 12.3 / 8,100
Yamaha YZF R1 (kg.m/rpm): 10.4 / 9,000
Honda CBR 1000RR (kg.m/rpm): 10.4 / 9,900
Kawasaki ZX-10 (kg.m/rpm): 10.4 / 9,000
Suzuki GSX-R K9 (kg.m/rpm): 10.1 / 10,200



And the win

ner is...

Αν είσαι από αυτούς που ξεπετάνε το συγκριτικό για να πάνε να διαβάσουν το συμπέρασμα, γύρνα αμέσως στην πρώτη σελίδα και διάβασέ το όλο από την αρχή. Αν ήταν στο χέρι μου -και, πίστεψέ με, ακόμα ψάχνω να δω αν γίνεται-, αυτή η σελίδα δε θα εμφανιζόταν αν δε διάβαζες όλες τις προηγούμενες. Ακούς εκεί να θέλεις να μάθεις ποιος κερδίζει και ποιος χάνει, περνώντας στο ντούκου όλο τον κόπο που κάναμε για να φτάσουμε εδώ... Αν έχεις διαβάσει μέχρι και την τελευταία λεζάντα, φτιάξε μια γαβάθα με pop corn, κάτσε αναπαυτικά μπροστά στην οθόνη σου και πάμε να ξετυλίξουμε μαζί το κουβάρι της τελικής κατάταξης, αρχίζοντας από την τελευταία θέση

5 Yamaha YZF-R1

Δεν ήταν και η πιο εύκολη επιλογή - και πρέπει να ομολογήσω ότι φάγαμε πολύ ώρα συζητώντας με τον Τάκη προτού καταλήξουμε στο R1. Ο έτερος μνηστήρας της 5ης θέσης ήταν το Honda Fireblade - και ο λόγος που το R1 ήταν αυτό που πήρε τελικά την 5η θέση δεν ήταν άλλος από την αδιαπραγμάτευτη στάση των Μπούστα και Δάλλα, που υποστηρίζουν ότι το Honda είναι καλύτερη μοτοσυκλέτα από το Yamaha - και όχι ότι το Yamaha είναι χειρότερο. Ο Τάκης θα προτιμούσε το Honda στην τελευταία θέση, καθώς ήταν το μόνο μηχανάκι στο οποίο δεν μπόρεσε να βολευτεί και να εμπιστευθεί το μπροστινό του. Ο μόνος ουσιαστικός λόγος που τελικά το Honda επικρατεί του Yamaha είναι ότι το πρώτο είναι πολύ πιο ασφαλές για τον μέσο αναβάτη, τόσο στην πίστα όσο και στο δρόμο. Έχει το πλεονέκτημα του ABS, που όσο και να πιέσεις θα είναι εκεί και θα σε προστατεύσει από μια χαζή πτώση, ενώ είναι και το πιο εύκολο στις αλλαγές κατεύθυνσης.

Όσο αφορά το Yamaha, δεν σας κρύβω ότι περιμέναμε πολύ περισσότερα από μια μοτοσυκλέτα με τα γονίδια της παγκόσμιας πρωταθλήτριας του Valentino Rossi. Είναι βαρύ σε αίσθηση και δυσκολεύει στα σφιχτά, ενώ ο κινητήρας βάζει τη δύναμη κάτω αλλά δε διεκδικεί κανένα όσκαρ στον τρόπο απόδοσης. Τα φρένα είναι καλά, χωρίς κάτι το ιδιαίτερο - και ακριβώς το ίδιο σχόλιο μπορείς να κάνεις για τις αναρτήσεις. Καλές, χωρίς να βρίσκεις κάτι εξαιρετικό να σχολιάσεις. Είναι βέβαιο ότι αγοράζοντας το πλήρες αγωνιστικό κιτ, το R1 μπορεί να μεταμορφωθεί σε πραγματικό διεκδικητή του θρόνου των Superbike - το αποδεικνύει άλλωστε σε κάθε του αγώνα ο Ben Spies με την εργοστασιακή συμμετοχή στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbike. Ωστόσο, εδώ εξετάζουμε τις μοτοσυκλέτες ακριβώς όπως φτάνουν στα χέρια των κοινών θνητών, και όχι μετά τις περιποιήσεις των αγωνιστικών ομάδων. Υπό αυτό το πρίσμα λοιπόν, το R1 μένει στην ουρά της κατάταξης και παρακολουθεί με δέος τη μάχη για τις πρώτες θέσεις.

Σας το ξεφουρνίσαμε λίγο πριν, αλλά τώρα θα σας πούμε και το γιατί. Έχει τον καλύτερο κινητήρα, γεμάτο από χαμηλά και με μπόλικη δύναμη ψηλά, είναι το πιο εύκολο στις αλλαγές κατεύθυνσης, χωρίς να γίνεται νευρικό και πλεονεκτεί στα φρένα για τον μέσο αναβάτη. Το ABS δουλεύει εξαιρετικά και μόνο ένας αναβάτης επιπέδου Μπούστα μπορεί να πει ότι τον κρατάει πίσω στον γρήγορό του γύρο. Ας τον αφήσουμε όμως να κλείσει αυτή την παράγραφο: "Το Honda χάνει από τα φρένα σε αγωνιστικό ρυθμό, και χάνει και από τον κώλο, δεν βάζει εύκολα κάτω τη δύναμη. Έναν αρχάριο δεν θα τον πετάξει κάτω το Honda από φρένα, όπως δεν θα τον πετάξει κάτω το Ducati από γκάζι, θα είναι σίγουρος".

4 Honda CBR1000RR C-ABS

3 Suzuki GSX-R1000

Μια συνολικά πολύ καλή μοτοσυκλέτα, που η συγκεκριμένη όμως έκλεβε και έχανε ταυτόχρονα. Έκλεβε σε δύναμη και γκάζι λόγω της ολόκληρης εξάτμισης της Yoshimura, έχανε σε χρηστικότητα και απόκριση γκαζιού καθώς η εξάτμιση δεν συνοδευόταν από αλλαγή στη χαρτογράφηση. Κορυφαίο μπροστινό που σου δίνει τη δυνατότητα να κάνεις ό,τι θέλεις μέσα στη στροφή, μέτρια φρένα που χρειάζονται αναβάθμιση επειγόντως και νευρική απόκριση στο γκάζι, που το πιθανότερο είναι να βελτιωθεί φτιάχνοντας ένα χάρτη της προκοπής -με το ανάλογο αντίτιμο σε hardware και εργατοώρες στο δυναμόμετρο- ή βάζοντας ξανά την εργοστασιακή εξάτμιση. Θα μπορούσε να βρίσκεται στη δεύτερη θέση αν ο κινητήρας του δούλευε όπως πρέπει, καθώς έχει ένα σημαντικό πλεονέκτημα τιμής από την προπορευόμενη μοτοσυκλέτα - μην ξεχνάμε ότι είναι το φθηνότερο Superbike '09 που μπορεί κανείς να αγοράσει σήμερα.

Η APRILIA ΣΥΝΙΣΤΑ
Agip
ΤΒΨΝΛ\ATHENS\ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ
aprilia
RSV4
MAX BIAGGI ΚΑΙ APRILIA.
ΤΟ SUPER-BIKE ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ.
Ο Max Biaggi και η Aprilia αντιμετωπίζουν μαζί την πρόκληση του Παγκοσμίου 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;
Αποκτήστε το με 0% προκαταβολή, έως 84 μήνες και προνομιακό επιτόκιο 6,9%.
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
aprilia

1198 S

2 Ducati 1198S

Μια εκπληκτική σε αίσθηση μοτοσυκλέτα που χάνει την πρώτη θέση από καθαρά δικό της λάθος. Ερχόμενοι στις Σέρρες και έχοντας οδηγήσει το 1198S ένα μήνα πριν στο trackday του trackbike.gr, ήμασταν βέβαιοι ότι το Ducati θα φύγει νικητής από την όλη διαδικασία. Στην πορεία όμως, η μοτοσυκλέτα παρουσίασε μια ευαισθησία στις καιρικές συνθήκες, με αποτέλεσμα να έχει χάσει αρκετά σε απόδοση, πράγμα που της στέρησε αρκετά άλογα - και, προφανώς, την πρώτη θέση. Η όλη ιστορία απέδειξε για μια ακόμη φορά ότι τα μεταξωτά βρακιά θέλουν και επιδέξιους κώλους. Γιατί το να βρεις τα 24,150€ για να το αγοράσεις είναι το πρώτο βήμα. Το να το συντηρείς όμως είναι το δεύτερο - και μάλλον ακόμα μεγαλύτερο από το πρώτο. Ωστόσο, είναι ένας συμβιβασμός που αξίζει πραγματικά να τον κάνεις όταν ψάχνεσαι για να βελτιωθείς οδηγικά στην πίστα. Θα πληρώσεις κάτι παραπάνω, είναι η αλήθεια, αλλά βελτίωση χωρίς να πονέσει η τσέπη σου δεν υπάρχει. Ακριβώς αυτό που θα κάνεις όταν αρχίσεις να έχεις απαιτήσεις με ένα γιαπωνέζικο: θα πας στην Ohlins ή στην WP π.χ. και θα τους πεις: φέρτε ένα πιρούνι, φέρτε ένα αμορτισέρ...

Πού είναι η διαφορά; Μα, στο ότι το Ducati στα δίνει έτοιμα σε ένα πακέτο, το οποίο σε βάθος χρόνου θα σου γλιτώσει αρκετά χρήματα. Σε ένα γιαπωνέζικο, ό,τι και να βάλεις, σε 3 χρόνια που θα πας να τα πουλήσεις, αν τα πουλήσεις μαζί με το μηχανάκι θα χάσεις και τα λεφτά της μοτοσυκλέτας και των αξεσουάρ. Αν τα δώσεις ξεχωριστά, θα πρέπει να βάλεις πολύ νερό στο κρασί σου. Συνεπώς, γι' αυτόν που θέλει να ασχοληθεί σοβαρά με την πίστα, το Ducati έρχεται πρώτο στις επιλογές του. Προϋποθέτει βέβαια να έχεις βαθιά τσέπη. Το μόνο που ζητάει είναι ένα μονόδρομο συμπλέκτη και ένα σετ μαρσπιέ που δεν γλιστράνε.

Ninja

1 Kawasaki ZX-10R

Αυτή η μοτοσυκλέτα κερδίζει γιατί είναι η απομυθοποίηση του Ducati. Ένα μηχανάκι φθηνό (12,260€ για όσο ισχύει το μειωμένο τέλος ταξινόμησης), που κατασκευάζεται τόσο για χρήση σε πίστα, όσο και για να βγει βόλτα στο δρόμο και να πας όπου θες. Με τα μισά λοιπόν λεφτά από το Ducati, ένα κατσαβίδι και ένα καλό ζευγάρι λάστιχα, έχει τη δυνατότητα να κάνει εκπληκτικούς χρόνους στην πίστα, με απόλυτη ασφάλεια, χωρίς να αισθάνεσαι ούτε στιγμή ότι ρισκάρεις. Είναι παντού καλό, χωρίς να είναι κορυφαίο κάπου. Βέβαια, σε βάθος χρόνου θα χρειαστεί ένα αμορτισέρ και κάποιες μικροβελτιώσεις, που σε καμία όμως περίπτωση δεν καλύπτουν τη χαοτική διαφορά στα λεφτά με το Ducati.

Τα συγχαρητήριά μας λοιπόν στο 10άρι από το Akashi, που παρότι δεν άλλαξε ούτε βίδα για το '09 (αν και κάποιες κακές γλώσσες ισχυρίζονται το αντίθετο για το πιρούνι και τον ψεκασμό), κατόρθωσε και αντιστάθηκε στα νεοφερμένα Suzuki και Yamaha, ενώ μπόρεσε να αφήσει πίσω του και το διπλάσιας αξίας Ducati, με τα σαφώς καλύτερα περιφερειακά. Πώς το λέει εκείνο το γνωμικό; Η αξία του ηττημένου δίνει δόξα στον νικητή; Έτσι ακριβώς.

Κυρίες και κύριοι, είτε σας αρέσει είτε όχι, το καλύτερο Superbike για το '09 είναι λαχανί, γρήγορο και κακομούτσουνο. Είναι το Kawasaki ZX-10R.

Τελικά θα αγόραζα...

"Το Ducati. Φρένα, αναρτήσεις, αίσθηση, κάτω όπως είναι βιδωμένο το μηχανάκι, συν το πλεονέκτημα του traction control, δεν μπορείς να το περάσεις έτσι"

Γιάννης Μπούστας

"Το Suzuki, επειδή βολεύομαι καλύτερα πάνω του και μου αρέσει ο τρόπος που αποδίδει τη δύναμη. Θα έλεγα το Kawasaki που είναι και φθηνότερο, αλλά θα το αλλάξουν του χρόνου και θα με πιάσουν τα νεύρα μου"

Κων/νος Δάλλας

"Το Kawasaki, επειδή είμαι τύπος που κυνηγάω το χρόνο. Σε θέμα χρόνου και πίστας είναι value for money. Από την άλλη, αν μου περίσσευαν 50 χιλιάρικα -25 η αγορά και 25 τα σέρβις!-, θα έπαιρνα το Ducati"

Παναγιώτης Σκυριανός

Metzeler Racetec Interact

Χρησιμοποιήσαμε τις σκληρότερες γόμες από αυτές που διαθέτει η Metzeler για χρήση πίστας (K2 εμπρός και πίσω), ενώ οι πιέσεις που τα δουλέψαμε ήταν 32 psi εμπρός και 29.5 πίσω, μετρημένα κρύα υπό σκιά.

Όσο αφορά την απόδοσή τους, αφήνω τον Γιάννη Μπούστα να μιλήσει επ' αυτού, το σχόλιο του οποίου πιστεύω ότι φτάνει και περισσεύει: *"Έχω πάθει πλάκα με το μπροστινό λάστιχο, το οποίο στο Ducati δεν έδειξε καλή διαγωγή, με φόβιζε. Το μπροστινό, ούτε μια φορά δε σκέφτηκα ότι μπορεί να μου γλιστρήσει - μόνο λίγο στο Ducati. Το Ducati όμως είναι τέτοιο, θέλει να "κάνει μούτρα". Το πίσω λάστιχο έχει λίγο μικρότερη διάρκεια από το Pirelli Diablo Superbike slick, και σαν κράτημα, δεν είναι πολύ διαφορετικό. Το μπροστινό σίγουρα είναι πάρα πολύ καλό - για την ακρίβεια δεν έχω οδηγήσει καλύτερο μπροστινό λάστιχο".*

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ...

Τον Γιάννη Μπούστα. Χωρίς αυτόν, το συγκριτικό σε καμία περίπτωση δεν θα είχε την ίδια αξία. Έστησε τις αναρτήσεις, έφερε τις κουβέρτες του (τρία ζευγάρια παρακαλώ!), οδήγησε τόσο γρήγορα όσο κανείς άλλος Έλληνας με στοκ μοτοσυκλέτες και, πάνω απ' όλα, μας γέμισε γνώση και πληροφορία γύρω από την οδήγηση και τον χαρακτήρα των μοτοσυκλετών. Ό,τι και να γράψω θα είναι πραγματικά λίγο.

Τους Κώστα Ταρναβά, Άρη Παπαπαναγή, Θοδωρή Ερμήλιο, Κωστή Ηλιόπουλο, Ηλία Μπόσμο. Το team του 0300 δηλαδή, παιδιά ανοιχτόμυαλα με φρέσκιες ιδέες, απαλλαγμένα από κόμπλεξ και πισώπλατα χτυπήματα, που συνεχίζουν να χαρακτηρίζουν τον μικρόκοσμο της μοτοσυκλέτας. Θα την ξανακάνουμε τη δουλειά παρέα, να είστε σίγουροι!

Τον Νικόλα Χασιώτη. Ο ευτυχής κάτοχος του Ducati 1198S, που μου το εμπιστεύτηκε τυφλά για δεύτερη φορά μέσα σε ένα μήνα - και όλα αυτά χωρίς καν να έχει κλείσει τα 1,000 km για να κάνει το πρώτο του σέρβις! Να δω πως θα στο ξεπληρώσω αυτό μια μέρα...

Τον Παναγιώτη Σκυριανό. Γύρισε τούμπα το πρόγραμμά του, δούλεψε μέρα-νύχτα και κινδύνευσε να καταστρέψει το γάμο του, αλλά κατάφερε να μου κάνει παρέα στο ταξίδι και στην πίστα. Με τα γυρίσματα που μας έκανε ο καιρός τη δεύτερη μέρα, η παρουσία του αποδείχθηκε κάτι περισσότερο από σωτήρια, αφού εγώ δεν μπόρεσα να κάνω ούτε ένα χρονομετρημένο γύρο.

Τον Δημήτρη Μπούκη. Ο μπαλαντέρ λαστιχάς της γειτονιάς σας, πανταχού παρών με τον ξεμονταδόρο παραμάσχαλα. Γνωστός από τα trackday του trackbike.gr για την ταχύτητα και την ποιότητα της δουλειάς του, είχε αναλάβει να τοποθετεί τα ολοκαίνουργια Racetec Interact στις μοτοσυκλέτες του συγκριτικού, λίγο πριν μπει ο Μπούστας για τους χρονομετρημένους γύρους του.

Την Intramoto. Η πιο δυναμική αντιπροσωπεία ελαστικών (Metzeler-Pirelli), που ακόμα και σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς βοηθά στην πραγματοποίηση τέτοιων συγκριτικών δοκιμών με την παροχή του -απαραίτητου γι' αυτή τη δουλειά- ενιαίου ελαστικού. Τα Metzeler Racetec Interact ήταν αυτό ακριβώς που χρειαζόμασταν στις ζεστές συνθήκες εκείνης της Τετάρτης - μέχρι και ο Μπούστας τα βρήκε καλύτερα από τα Pirelli Superbike slick που χρησιμοποιεί σε αγώνα - και όχι, δεν κάνουμε πλάκα...

Τον Θανάση Γαβαθά και τη Φιλιώ για την παραχώρηση του Peugeot 106 που μας κουβάλησε στις Σέρρες, ρυμουλκώντας το τρέιλερ με το Ducati.

Τον Σάββα Κουρίδη γιατί είναι από τους ελάχιστους εναπομείναντες ρομαντικούς που προσπαθούν να πραγματοποιήσουν το όνειρό τους με τέτοια επιμονή και υπομονή, συχνά χωρίς να υπολογίζουν το -όποιο- κόστος.

Την ομάδα του eBike.gr. Που συνεχίζει να με στηρίζει και να με ανέχεται με όλες τις παραξενιές μου - που δεν είναι και λίγες, τώρα που το σκέφτομαι...

racing

Από το 1907 ο μύθος του Isle of Man χτίζεται με ιδρώτα και αίμα. 102 χρόνια μετά, το Νησί εξακολουθεί να φιλοξενεί τρελούς αναβάτες που μας προσφέρουν απίστευτα ρεκόρ...

LAP 1
LAP 2
LAP 3
LAP 4
LAP 5
LAP 6
35

SCOTT
ACERBIS
MOTOREX
DHL
Arai
tcx

Υπάρχει ακόμα παλμός στα δίχρονα;

Πάνε σχεδόν επτά χρόνια από τότε που η Honda παρουσίαζε το πρωτότυπο EXP-2, ένα δίχρονο μονοκύλινδρο enduro που σκόπευε να το τρέξει και στο Paris-Dakar προς επίδειξη των δυνατοτήτων της.

Η τεχνολογία Activated Radical Combustion (ARC) υποσχόταν εξαιρετικά καθαρή καύση από τον δίχρονο κινητήρα, σε βαθμό που σύμφωνα με τα press kit της εταιρείας μάλλον θα έπρεπε να ανησυχεί ο τετράχρονος κινητήρας. Παραδόξως, ξαφνικά το όλο σχέδιο μπήκε στο ράφι και ο πλανήτης μας επέστρεψε στην πορεία της προ-Εξολοθρευτή πολιτείας της Καλιφόρνια: σκοτώστε τα δίχρονα!

Η αρχή έγινε στους αγώνες. Το 2002 έτρεξαν τα τελευταία GP500, ενώ σταδιακά και οι πίστες Enduro, MX και SM τετραχρονίστηκαν σχεδόν καθ' ολοκληρία. Σήμερα στους δρόμους κυκλοφορεί μια ολόκληρη νέα γενιά μοτοσυκλετιστών που δεν έχουν ποτέ στη ζωή τους καβαλήσει δίχρονο.

Ώσπου μια πρόσφατη συνέντευξη του προέδρου της KTM, Stefan Pierer, τάραξε αρκετά τον κόσμο των εκκεντροφόρων και των βαλβίδων. Ούτε λίγο ούτε πολύ, ο πορτοκαλής πρόεδρος δήλωσε πως το δίχρονο trend επιστρέφει!

Αναγνωρίζοντας πως πέρυσι η KTM πούλησε πάνω από 20,000 δίχρονες μοτοσυκλέτες, περίπου το μισό των συνολικών χωματερών τους πωλήσεων, τώρα βλέπει πως η μόδα ξαναγυρνά. Η οικονομική κρίση δεν είναι αμέτοχη: σύμφωνα με τον Pierer, υπάρχει ένας τεράστιος αριθμός από πιτσιρικάδες χομπίστες που δεν είναι διατεθειμένοι να πληρώνουν το υψηλό κόστος συντήρησης/αποκατάστασης ενός τετράχρονου. Προτιμούν έτσι μια δίχρονη μοτοσυκλέτα για το παιχνίδι τους, η οποία και φτηνότερη στη συντήρησή της είναι, και απλούστερη.

Κατά τον ίδιο, "υπάρχει μια ολόκληρη νέα γενιά αναβατών off road για τους οποίους ο δίχρονος κινητήρας είναι ασυναγώνιστος, τόσο σε επιδόσεις, όσο και σε κόστος. Μιλάμε για μια εξαιρετικά επιδραστική ομάδα καταναλωτών." Ως γνωστόν, κάθε κοινωνική ομάδα έχει τους opinion leaders της, οι οποίοι αποτελούν εδώ και χρόνια το ιερό δισκοπότηρο κάθε τμήματος μάρκετινγκ που σέβεται τον εαυτό του. Αυτοί, λέει ο Pierer, ξαναγίνονται δίχρονοι.

Ξεπερνώντας, δε, το επίπεδο του χομπίστα, ο Pierer βλέπει πως ο δίχρονος κινητήρας κυριαρχεί στους αγώνες Extreme Enduro, μια κατηγορία διαρκώς αυξανόμενου ενδιαφέροντος. Τέλος, μνημονεύει και χαιρετίζει τη μαμά-FIM, η οποία επαναφέρει στο καλεντάρι του Παγκοσμίου MX1/MX2 από του χρόνου την κατηγορία Junior με δίχρονα 125cc.

Καταλήγοντας ο πρόεδρος εξηγεί το προφανές: η KTM εξακολουθεί να διατηρεί το δίχρονο κινητήρα ως αναφαίρετο τμήμα του μελλοντικού της σχεδιασμού. Ανακοινώνει, δε, πως με τους συνεργάτες του έχουν ήδη επιλέξει τις κατευθύνσεις στις οποίες θα στοχεύσουν και έχουν ξεκινήσει την εξέλιξη της επόμενης γενιάς δίχρονων με στόχο να είναι δυνατότερα, πιο ήσυχα και πιο καθαρά.

Αυτό για μας είναι ένα ευχάριστο μήνυμα κόντρα στη γραφειοκρατική υποκρισία που επιτρέπει σε βιομηχανίες να σκοτώνουν τον πλανήτη, μα ενοχλείται από μερικές δίχρονες εξατμίσεις. Φυσικά, βέβαια, δε βγάζουμε από την άκρη του μυαλού μας πως τα τελευταία χρόνια η KTM ουσιαστικά εξωθήθηκε στην πόρτα της εξόδου από τα GP μέσω αυτής της τακτικής. Και δε μπορούμε παρά να φανταστούμε πως πίσω από αυτή τη σκέψη του Stefan Pierer παίζει ένας ακόμη μεγαλύτερος, ακήρυχτος πόλεμος: η επιστροφή των σκήπτρων της μοτοσυκλέτας από την Ιαπωνία στην Ευρώπη, μια βραδυφλεγής διαδικασία που τρέχει υπογείως τα τελευταία χρόνια. Αυτό μπορεί να γίνει μόνο κόβοντας τα Ιαπωνικά πλοκάμια που φτάνουν ως το γραφείο του Νομοθέτη…

Yamaha show

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

Όσο περνά ο καιρός το YZR-M1 αναδεικνύεται στο καταλληλότερο εργαλείο για όποιον έχει βλέψεις τίτλου, λογικά λοιπόν οι εργοστασιακοί αναβάτες της Fiat Yamaha ανήκουν στην τριάδα των ουσιαστικών μνηστήρων της κορυφής –η οποία θα μπορούσε να γίνει και τετράδα μόνο εφόσον η απρόσμενη νίκη του Pedrosa αποκτήσει και συνέχεια…

>> MotoGP

Μέχρι τελευταίας ρανίδας

Αν δεν υπήρχαν αυτοί οι δύο τύποι με τις μπλε και άσπρες M1, ο αγώνας της Βαρκελώνης πιθανότερο είναι να προκαλούσε νύστα. Έτσι κι αλλιώς, μέχρι να φτάσουμε στους τελευταίους 4-5 γύρους, για ύπνο ήταν το θέαμα. Αυτό που ήταν ξεκάθαρο από την αρχή ήταν ότι η νίκη, εκτός απροόπτου, θα παιζόταν μεταξύ των Rossi και Lorenzo. Με βάση τους χρόνους των δοκιμών θα έπρεπε να συμπεριλάβουμε στη λίστα αυτή και τον Stoner, ωστόσο φρόντισε ο ίδιος να βγει από τη μέση παραδίδοντας πνεύμα μετά τους πρώτους δέκα γύρους του αγώνα, παρόλο που έδειχνε να κρατά επαφή με την κορυφή.

Οι δύο εργοστασιακοί αναβάτες της Fiat Yamaha γυρνούσαν σε πανομοιότυπους χρόνους, ήταν πολύ κοντά μεταξύ τους σε όλη τη διάρκεια του αγώνα και, το βασικότερο, οι χρόνοι τους ήταν αδιανόητοι για όλους τους υπόλοιπους. Λογικά λοιπόν το προσωπικό της ομάδας δεν είχε παρά μία μόνη ανησυχία: μήπως στη μεταξύ τους μάχη έβγαζε ο ένας τον άλλο εκτός. Κάτι που πολύ εύκολα θα μπορούσε να συμβεί στους τελευταίους γύρους, όταν και οι δύο αποφάσισαν πως είχε έρθει η ώρα του ξεκαθαρίσματος. Για περίπου τέσσερις γύρους άλλαξαν πολλές φορές θέσεις στην κατάταξη, οδηγούσαν συνεχώς ρόδα-ρόδα και μας χάρισαν μερικά ιστορικά highlights που θα βλέπουν τα παιδιά μας στα

βίντεο του μέλλοντος. Όπως για παράδειγμα το προσπέρασμα του Rossi από την εξωτερική στα φρένα της ευθείας, μαζεύοντας το απλωμένο του πόδι για να βρει χώρο να περάσει τον εμβρόντητο Lorenzo… Ή, το αποκορύφωμα της Catalunya, την απίστευτη προσπέραση της τελευταίας στροφής πάνω στον Lorenzo, ο οποίος δεν περίμενε αυτή την κίνηση και ετοιμαζόταν να σουζάρει προς τη νίκη στην πατρίδα του.

Ο Casey Stoner άντεξε να ακολουθήσει για λιγότερο από δέκα γύρους. Ως τότε οι χρόνοι του ήταν αυτοί που αποδεικνύουν γιατί είναι ο τρίτος της τριάδας που διεκδικεί το φετινό πρωτάθλημα, ωστόσο στη συνέχεια έκανε την εμφάνισή της η κόπωση. Τρέχοντας σε 40 βαθμούς και πολλή υγρασία, ο Αυστραλός είχε κι ένα εμπύρετο κρύωμα να αντιμετωπίσει με αποτέλεσμα να αρχίσει να ρίχνει το ρυθμό του σταδιακά. Μάλιστα, προς το τέλος "κατάφερε" να βάλει στο παιχνίδι τον Andrea Dovizioso που ακολουθούσε σε μια μακρινή και μοναχική τέταρτη θέση, για να καταφέρει να κρατήσει τη θέση του στο βάθρο με την τελευταία ικμάδα δύναμης που του είχε απομείνει μπροστά από τον Ιταλό – σχεδόπν 9 δευτερόλεπτα πίσω από τον Rossi. Λογικά αμέσως μετά τον αγώνα ο Stoner κατέρρευσε.

Ο Dani Pedrosa, ως γνωστόν, τρέχει τραυματίας. Στην πατρίδα του χρειάστηκαν κάμποσες ενέσεις για να μπορέσει να αγωνιστεί, αλλά αυτές δε μπορούσαν να κάνουν και μαγικά. Έτσι ο μικρόσωμος Ισπανός έχασε αρχικά τη μάχη από τον ομόσταυλό του, Dovi, και στη συνέχεια υποχώρησε άλλη μια θέση πίσω από τον Loris Capirossi. Παρόλα αυτά η έκτη θέση είναι ιδιαίτερα τιμητική για έναν άνθρωπο με τρία ραγισμένα κόκαλα στους τελευταίους μήνες!

Ο Nicky Hayden κατάφερε με τη δέκατη θέση που πήρε να φέρει το καλύτερο φετινό του αποτέλεσμα, σίγουρα όχι μια επίδοση που θα τον ικανοποιήσει, ειδικά με την έκτη θέση που είχε εξασφαλίσει στην εκκίνηση.

Στα αξιοσημείωτα της Catalunya ξεχωρίζουμε τη wild card συμμετοχή του "φυγά των 250" Gabor Talmacsi με την Team Scot και τη δεύτερη RC211V του Yuki Takahashi τερματίζοντας στην τελευταία θέση. Ο Ιάπωνας έπεσε, προσφέροντας έτσι την απόλυτη δικαιολογία στην ομάδα του για την κρυάδα που του επεφύλλασσε, αφήνοντάς τον εκτός MotoGP μετά τον επόμενο αγώνα στο Assen.

Ο κανόνας του Rossi

Έχοντας πάρει τη νίκη υπ' αριθμό 99, ο Rossi έψαχνε την επετειακή 100ή και το αγαπημένο του Assen έμοιαζε ως ιδανικό μέρος για να τη σημειώσει. Από τα χρονομετρημένα δοκιμαστικά είχε γίνει σαφές πως οδεύαμε προς μια επανάληψη της Βαρκελώνης, καθώς αυτός κι ο Lorenzo κυριαρχούσαν στα χρονόμετρα και η pole παίχτηκε μεταξύ τους στα τελευταία δευτερόλεπτα.

Ο αγώνας ξεκίνησε με αυτές ακριβώς τις προδιαγραφές και σύντομα οι δυο τους απομακρύνονταν από το υπόλοιπο κοπάδι. Μόνο που αυτή τη φορά δε θα είχαμε μια ακριβή επανάληψη της Catalunya, απλά διότι ο Lorenzo έκανε μια κακή εκκίνηση και στους πρώτους γύρους έπρεπε να περάσει κάμποσους αναβάτες, όταν το κατάφερε, δε, ο Ιταλός βρισκόταν περίπου 1.5 δευτερόλεπτο μπροστά. Προσπάθησε με όλες του τις δυνάμεις να κλείσει τη διαφορά, έκλεψε μερικά δέκατα, μα ο αντίπαλός του είχε πάντα απά-

Το προσπέρασμα του Rossi στην τελευταία στροφή της Catalunya δεν το έπιασε κανένας φωτογράφος. Δεν είναι η στροφή που θα περίμενε κανείς την κίνηση…

Μια χρονιά παραλίγο στο βάθρο για τον Andrea Dovizioso, με ένα lowside για την απότομη προσγείωση στις Η.Π.Α.

Στο Καταλανικό βάθρο ο Stoner (δεξιά) έδειχνε εντελώς εξουθενωμένος. Ως τότε δε μπορούσε καν να σταθεί όρθιος

Οπαδός της Barcelona ο Lorenzo, παρουσιάζει μια σπέσιαλ βαφή που γιορτάζει το treble της αγαπημένης του ομάδας

Τις κάμερες ξέρεις να τις κοιτάς κύριε James Toseland, τα pit boards όχι... Για τη μαύρη σημαία τι λες;

Πριν τον αγώνα του Assen μερικοί αναβάτες έκαναν γύρους επίδειξης με αγωνιστικές GP του παρελθόντος. Όχι, δε χρονομετρήθηκαν...

Με σπέσιαλ βαφή στην πατρίδα του ο Hayden, όσο πάει και ανεβαίνει

ντηση και από τη μέση του αγώνα και μετά είχε αντιληφθεί πως ήταν μάταιο οπότε απλά εγκατέλειψε την προσπάθεια. Ο Valentino Rossi έγινε μόλις ο δεύτερος αναβάτης όλων των εποχών που έφτασε στις 100 νίκες: 74 στη μεγάλη κατηγορία, 12 στα 250 και 14 στα 125. Επόμενος στόχος οι 122 του Giacomo Agostini, ένας στόχος πολύ δύσκολος εφόσον ο Ιταλός κάνει ό,τι έχει πει, δηλαδή να τρέξει για ένα ή δύο χρόνια ακόμη.

Το βάθρο συμπλήρωσε και πάλι ο Casey Stoner, αυτή τη φορά 23 ολόκληρα δευτερόλεπτα μακριά από τον πρώτο! Ο Αυστραλός για μια φορά ακόμη έμεινε από δυνάμεις στο τέλος και σε καμμία περίπτωση δεν ήταν σε θέση να αντιμετωπίσει τα δύο Yamaha.

Το Βατερλώ της Honda, πάντως, μέχρι τώρα είναι το Assen. Αμφότεροι οι εργοστασιακοί αναβάτες, αφού τους πέρασαν με χαρακτηριστική ευκολία όλοι οι υπόλοιποι διεκδικητές του τίτλου, έπεσαν στην πρώτη στροφή από μπροστινό με πανομοιότυπο τρόπο, παρόλο που το HRC είχε διαφημίσει προηγουμένως πως θα τρέξει ένα νέο πλαίσιο με το οποίο ήλπιζαν να λυθούν τα περισσότερα παράπονα των Pedrosa και Dovizioso.

Με τα δύο Repsol εκτός μάχης, οι Colin Edwards και Chris Vermeulen τερμάτισαν με αυτή τη σειρά πίσω από τους τρεις πρώτους για να πάρουν τις καλύτερες προσωπικές τους φετινές επιδόσεις.

Ακόμη πιο πίσω, για την έκτη θέση, έγινε η μάχη της ημέρας! James Toseland, Mike Kallio, Randy de Puniet, Nicky Hayden, Alex de Angelis, Loris Capirossi και Toni Elias σε ένα σκηνικό αλά 125 άλλαζαν διαρκώς μεταξύ τους θέσεις σε όλο τον αγώνα. Στους τελευταίους γύρους, προφανώς, η μάχη εντάθηκε και εκείνη τη στιγμή ήταν οι Elias και Capirossi που έδειχναν δυνατότεροι, αλλά μια ριψοκίνδυνη κίνηση του Ισπανού έβγαλε και τους δύο εκτός γραμμής, με αποτέλεσμα να επωφεληθούν ο Kallio και ο Toseland που πηρε τελικά και την έκτη θέση. Ο Capirossi βρέθηκε δέκατος με πολλά νεύρα, ο Elias όγδοος αλλά αργότερα τιμωρήθηκε με ποινή 20 δευτερολέπτων για τη μανούβρα του και έτσι κατέληξε 12ος, αφήνοντας την όγδοη θέση στον Hayden που βελτίωσε τη φετινή του καλύτερη επίδοση. Ο πιο άτυχος της παρέας, όμως, ήταν ο Mika Kallio, ο οποίος φαινόταν πως θα έπαιρνε την έκτη θέση, αλλά έπεσε από μπροστινό (lowside) στον τελευταίο γύρο και τραυμάτισε το χέρι του με αποτέλεσμα να απέχει από τον επόμενο αγώνα στη Laguna Seca…

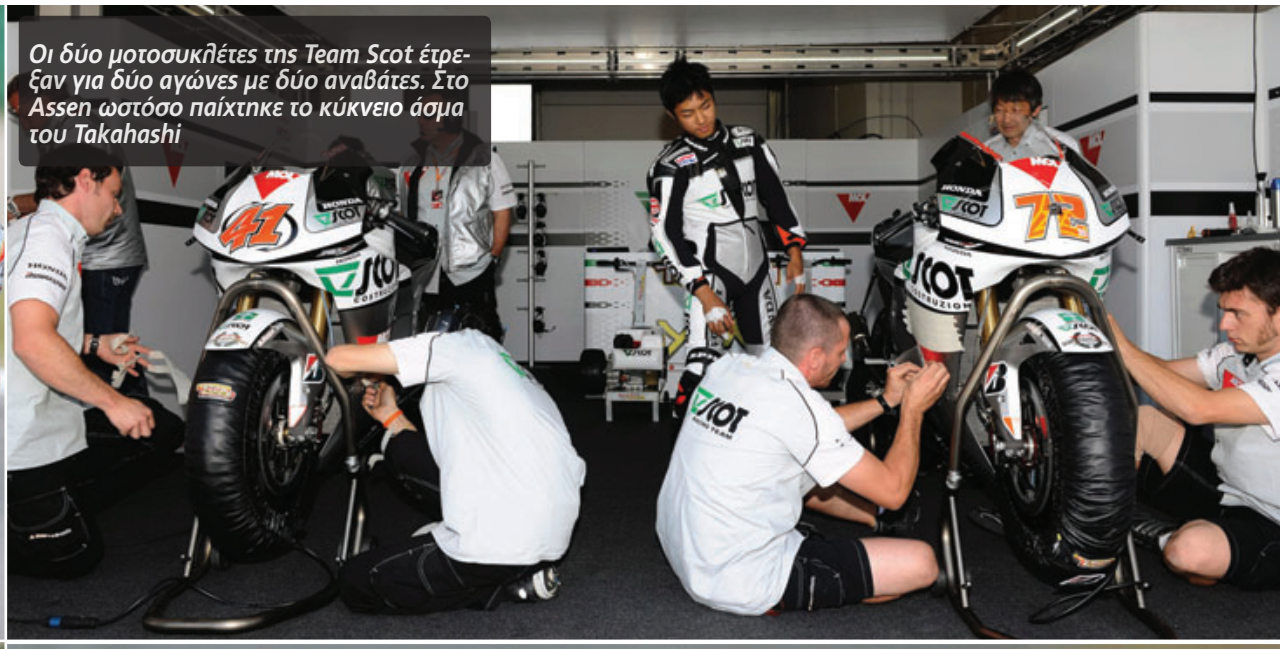
Και ξαφνικά Honda!

Το ότι ο Jorge Lorenzo είναι στα πάνω του δε χρειάζεται να το επαναλάβω. Για δύο μέρες δοκιμών το έργο ήταν γνωστό: Rossi, Lorenzo και Stoner οι ταχύτεροι, με τον Ισπανό να βγαίνει πρώτος στις κατακτήριες. Αυτό, παρά το απίθανο highside που υπέστη το Σάββατο με αποτέλεσμα να φύγει σηκωτός με ραγισμένη κλείδα και γερά κοπανημένο πόδι και χέρι. Το ίδιο ακριβώς, μα σε διαφορετική στροφή, έπαθε και ο Stoner, ευτυχώς γι' αυτόν λιγότερο οδυνηρά. Αμφότεροι διέγνωσαν λάστιχα όχι καλά προσαρμοσμένα (βλέπε dual compound) στην κατά κόρον αριστερόστροφη πίστα, με αποτέλεσμα στις λίγες δεξιές να πατούν με κρύο λάστιχο. Για τον Lorenzo, δε, η αιτία έγινε ακόμη πιο σαφής, αφού στον προηγούμενο γύρο προσπάθησε να

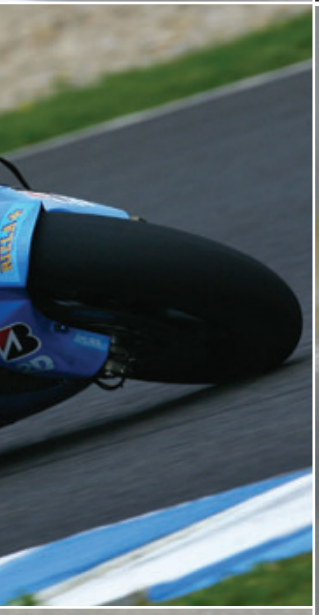
Η τέταρτη θέση του Colin Edwards στην Ολλανδία ήταν το καλύτερο φετινό του αποτέλεσμα

Ο Loris Capirossi περιμένει ακόμα από τη Suzuki το νέο μοτέρ που θα του επιτρέψει να βλέπει ψηλότερα από την έκτη θέση…

Η αρχή του Ολλανδικού GP έγινε έτσι. Στη συνέχεια ο Lorenzo καθάρισε τους προπορευόμενους Dovizioso και Stoner, μα ως εκεί…



Οι δύο μοτοσυκλέτες της Team Scot έτρεξαν για δύο αγώνες με δύο αναβάτες. Στο Assen ωστόσο παίχτηκε το κύκνειο άσμα του Takahashi



Τρεις γύρους πριν το τέλος στην Catalunya ο Rossi περνά τον Lorenzo στα φρένα της ευθείας από την εξωτερική. Το δίπλωμα του ποδιού του ήταν απλά το κερασάκι στην τούρτα…

αποτρέψει κάποιους από το να κολλήσουν πίσω του πηγαίνοντας συνειδητά αργά, οπότε όταν άρχισε το γρήγορο γύρο του το λάστιχό του ήταν ακόμη πιο ψυχρό. Παρά την πτώση του, πάντως, ο Jorge δεν έχασε την pole!

Ο Rossi είχε μερικά θέματα με το στήσιμο της μοτοσυκλέτας του, ο Stoner με την υγεία του που παρουσιάζει σημάδια εξάντλησης πολύ πριν την ώρα του –βλέπε απόσταση αγώνα.

Το δε Pedrosa κανένας δεν τον υπολόγιζε προ του αγώνα, καθώς όλοι τον θεωρούν ακόμη ως αναρρώνοντα πολυτραυματία. Ουδείς εντυπωσιάστηκε όταν εκτοξεύτηκε στην εκκίνηση και από τη δεύτερη σειρά εκκίνησης βρέθηκε πρώτος. Σίγουρα πάντως δεν περίμεναν πως ο Dani θα έβαζε κεφάλι κάτω και θα εξαφανιζόταν. Για μερικούς γύρους το τρίο της κεφαλής ήταν Pedrosa, Stoner και Rossi, με Lorenzo και Dovizioso στο παιχνίδι. Σύντομα οι τρεις πρώτοι άνοιξαν τη διαφορά τους και εξίσου σύντομα ο πρωταθλητής του '08 πέρασε αυτόν του '07. Οι δυο τους έπαιξαν στενά για μερικούς γύρους και κάπου εκεί ο Αυστραλός παρέδωσε πνεύμα, αφήνοντας τη δεύτερη θέση εντός οπτικού πεδίου μεν, εκτός βεληνεκούς δε. Στο μεταξύ ο Dovi… αγρόν ηγόραζε από χαμένο μπροστινό.

Ο Rossi προσπάθησε να κλείσει τη διαφορά του από τον Pedrosa, αλλά αυτός είχε βρει ευκαιρία στην κοκορομαχία των άλλων δύο και είχε απομακρυνθεί 3 δευτερόλεπτα. Κάθε φορά που ο Ιταλός μάζευε μερικά δέκατα, ο Ισπανός τα έπαιρνε άμεσα πίσω, έτσι κάπου εκεί το όλο θέαμα έδειχνε να λαμβάνει τέλος.

Μόνο που οι δύο Ισπανοί δεν είχαν πει την τελευταία τους λέξη.

Πρώτος και καλύτερος ο Lorenzo που, παρά τη σπασμένη του κλείδα, είδε τον Stoner να κουράζεται ("έχανα τη συγκέντρωσή μου…") και βάλθηκε να τον περάσει, εύκολα όπως αποδείχτηκε. Μετά του άνοιξε η όρεξη και βρήκε μπροστά του τον Rossi βολεμένο γνωρίζοντας πως οι βασικοί του αντίπαλοι ήταν πίσω και δεν έπιανε με τίποτα τον Pedrosa. Ροκανίζοντας σταθερά τη διαφορά, λίγους γύρους πριν το τέλος το δεύτερο εργοστασιακό M1 έπιασε το πρώτο και η προσπάθεια του Lorenzo να περάσει παρολίγον να καταλήξει σε οικογενειακή τραγωδία αν ο μικρός δεν κατάφερνε να μαζέψει τη χαμένη στα φρένα μοτοσυκλέτα του. Παρά και τη νέα "στραβή", ο Jorge ξαναρίχτηκε στο κυνήγι του Rossi και κατάφερε πάλι να του κόψει τη διαφορά στο ελάχιστο –χωρίς να τον απειλήσει ξανά πάντως.

Ήταν ο άλλος Ισπανός που πήγε να δώσει αναπάντεχο ενδιαφέρον στον αγώνα. Ο Pedrosa δεν υπολόγισε καλά την απόσταση του Rossi πίσω του και του "άφηνε" περίπου μισό δευτερόλεπτο σε κάθε έναν από τους δύο τελευταίους γύρους. Επιπλέον, στις τελευταίες δύο στροφές σχεδόν το έκλεισε αδικαιολόγητα το γκάζι και αναπάντεχα ο Rossi βρέθηκε με ευκαιρία να χωθεί ("και ξαφνικά τον είδα μπροστά μου!") στην τελευταία στροφή! Ευτυχώς για τον Pedrosa, πρόλαβε να αντιδράσει και στο σπριντ του τερματισμού κράτησε τη νίκη που ήταν δικαιωματικά όλη δική του. Ήταν επίσης η πρώτη της Honda για το 2009 και η πρώτη της μετά από 19 αγώνες…

Τρελή χαρά και για τον Nicky Hayden που τερμάτισε πέμπτος πίσω από τον Stoner, καθαρίζοντας τον μοναδικό

Σπουδαία νίκη για τον Dani Pedrosa στη Laguna Seca, τον ξαναβάζει στον χάρτη

Φέτος το δίδυμο της Fiat Yamaha έχει ανέβει σε έξι βάθρα αλλά μπρατσέτα

Ένα πανό με 100 φωτογραφίες από τις ισάριθμες νίκες του Rossi ξεδιπλώθηκε στην Ολλανδία για τον απαραίτητο πανηγυρισμό

Αυτή τη μάχη για την έβδομη θέση στη Laguna Seca κράτησε κάμποσο και έβγαλε νικητή τον Edwards (5) μπροστά από τον Vermeulen (7)

Το τρίο των πρωτοπόρων της κατάταξης καταδιώκει εις μάτην τον Pedrosa στην Corkscrew του Αμερικανικού GP

του αντίπαλο Toni Elias σχετικά εύκολα φτάνοντας στο καλύτερο φετινό αποτέλεσμά του. Παρόλα αυτά έχει δρόμο να καλύψει: εννιά δευτερόλεπτα πίσω από τον (άρρωστο) ομόσταυλό του δεν είναι και ακριβώς κολακευτικά…
Και το δράμα της κατάταξης καλά κρατεί. Μόλις 16 βαθμοί χωρίζουν πρώτο από τρίτο, ενώ οι 60 του Pedrosa από τον Rossi δείχνουν μάλλον πολλοί για να καλυφθούν σε 9 αγώνες –ειδικά με τους τρεις καλύτερους αναβάτες μπροστά του. Πάντως οι 450 εναπομείναντες βαθμοί, για το καλό μας, μυρίζουν θρίλερ με τα όλα του.

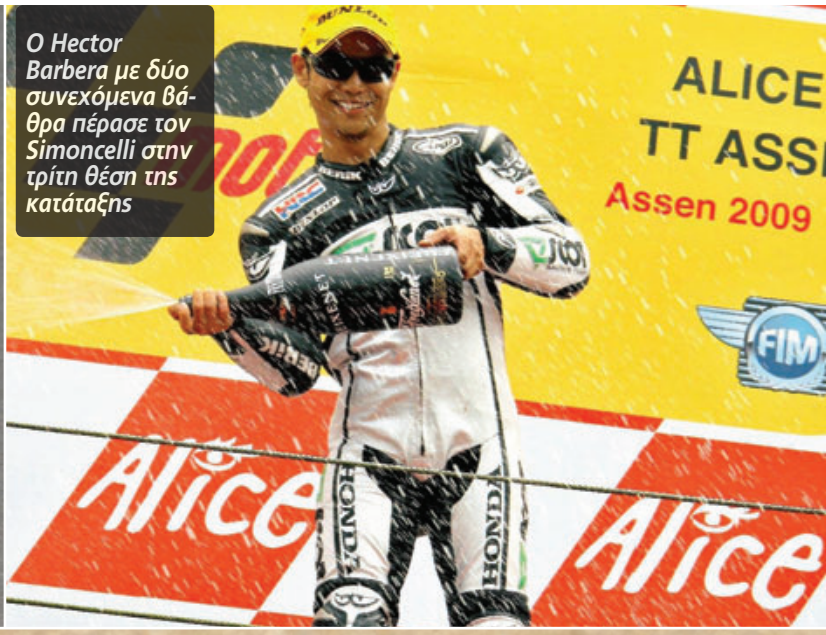
>> 250GP

Ένα Honda στην κορυφή!

Απίστευτο; Κι όμως αληθινό! Πάνε σχεδόν τρία χρόνια από τότε που η Honda ανακοίνωσε πως σταματά την εξέλιξη των δίχρονων 250 και 125, αφήνοντας ελεύθερο το πεδίο για τα Aprilia (και ως πέρυσι και τα KTM). Κι όμως, μετά από οκτώ αγώνες ο Hiroshi Aoyama (Team Scot) βρίσκεται πρώτος στην κατάταξη των 250 με 13 βαθμούς διαφορά από τον δεύτερο Alvaro Bautista! Πώς έγινε αυτό; Για δείτε…
Στην Ισπανία ο Bautista ήθελε –προφανώς– τη νίκη μπροστά στο κοινό του και δε δυσκολεύτηκε και πολύ να την κατακτήσει. Τερμάτισε με μεγάλη διαφορά από τον δεύτερο, Aoyama, ενώ ένα επιπλέον δωράκι που έκανε το κοινό να πανηγυρίσει ήταν η πτώση του Marco Simoncelli στο δεύτερο γύρο. Ως εκεί, ο Bautista κρατούσε την κεφαλή του αγώνα από την αρχή, ενώ ο Super Sic μόλις είχε καθαρίσει από την "κίνηση" και ως δεύτερος ετοιμαζόταν να καταδιώξει τον Ισπανό. Ατυχώς η πτώση του μας στέρησε μια καλή διαφαινόμενη μονομαχία. Οι δύο επόμενες θέσεις μετά το νικητή παίχτηκαν ανάμεσα στους Hiroshi Aoyama και Hector Barbera. Ο Ιάπωνας κάπου στη μέση του αγώνα φάνηκε να έχει τεχνικό πρόβλημα και έχασε λίγο έδαφος, αλλά προφανώς αυτό λύθηκε στην πορεία από μόνο του και έτσι ο Aoyama ξανάρχισε την αντεπίθεσή του φτάνοντας τον Barbera στον τελευταίο γύρο και περνώντας τον!
Στο Assen, για μια ακόμη φορά φέτος, η μάχη ήταν ανάμεσα στους Aoyama και Bautista, καθώς οι δυο τους οδηγούσαν τον αγώνα με διαφορά. Στο τέλος ο Bautista έκανε μια αρκετά ριψοκίνδυνη προσπάθεια να κλέψει τη νίκη από τον εντυπωσιακό Ιάπωνα, τον χτύπησε στο πίσω μέρος και έπεσε, ενώ ο αναβάτης της Honda κρατήθηκε όρθιος και τερμάτισε νικητής. Με αυτή, τη δεύτερη φετινή του νίκη, ο αναβάτης της Team Scot κατάφερε αναπάντεχα να φέρει τη Honda του στην πρώτη θέση της βαθμολογίας, μπροστά από τα πανίσχυρα Aprilia του Bautista και Gilera του Simoncelli, των δύο θεωρητικώς δυνατότερων μονομάχων για τον τίτλο! Πίσω τους οι Hector Barbera και Marco Simoncelli έδωσαν τη δική τους μάχη που ανέδειξε τον Ισπανό δεύτερο και τον Ιταλό τρίτο.
Αυτή είναι και η τετράδα που προηγείται στην κατάταξη των 250.
Στη Laguna Seca, ως γνωστόν, οι αυστηρές περιβαλλοντικές προδιαγραφές σημαίνουν πως τα δίχρονα δεν επιτρέπονται ούτε σε αγώνες παγκοσμίου, έτσι οι αναβάτες των δύο μικρών κατηγοριών θα έχουν την ευκαιρία για ξεκούραση.

Τελευταίος γύρος στο Assen, ο Bautista καταδιώκει τον Aoyama ζητώντας τους επιπλέον 5 βαθμούς της νίκης, πέφτει από πίσω του και απογειώνεται… Ο Ιάπωνας ήταν τυχερός, έμεινε όρθιος και κέρδισε

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



Ο Hector Barbera με δύο συνεχόμενα βάθρα πέρασε τον Simoncelli στην τρίτη θέση της κατάταξης

Αυτοί οι δύο θα έπρεπε βάσει προγνωστικών να σφάζονται για τον τίτλο: Bautista (19) και Simoncelli (58). Κι όμως, προηγείται ο Aoyama (4)

>> 125GP

Όποιος βιάζεται...

Αυτό που έγινε στον αγώνα των 125 στην Catalunya δεν είναι κάτι που βλέπουμε συχνά... Ο Julian Simon και ο Andrea Iannone έδιναν μια δυνατή μάχη για τη νίκη σχεδόν σε όλη τη διάρκεια του αγώνα και τερματίζοντας τον προτελευταίο γύρο ο Ισπανός ήταν μπροστά. Αυτό που δε γνωρίζαμε όμως –και προφανώς ούτε και ο ίδιος– ήταν πως ο Simon νόμιζε πως τερμάτιζε, έτσι με το που πέρασε την ευθεία άρχισε να πανηγυρίζει, ενώ οι μηχανικοί του φρενήρεις προσπαθούσαν να του εξηγήσουν πως έχει έναν ακόμα γύρο.

Το μοιραίο αποτέλεσμα είναι πως τον πέρασε στην ευθεία τόσο ο Iannone, όσο και ο Nicolas Terol και ο ομόσταυλός του Sergio Gadea. Όταν κατάλαβε το τραγικό του λάθος ο Simon βάλθηκε να κυνηγήσει τους αντιπάλους του, αλλά ήταν πλέον πολύ δύσκολο. Ο Iannone πανηγύρισε μια ανέλπιστη νίκη μέσα στην Ισπανία, με δεύτερο τον περιχαρή Terol. Όσον αφορά στους δύο αναβάτες της Bancaja Aspar, τερμάτισαν με ακριβώς τον ίδιο χρόνο (στο χιλιοστό του δευτερολέπτου!) αφήνοντας το φωτοφίνις να αναδείξει τρίτο τον Gadea, ολοκληρώνοντας το σοκ για τον τραγικό Simon που έχασε μέσα από τα χέρια του μια σπουδαία νίκη μπροστά τους συμπατριώτες του...

Το δράμα συνεχίστηκε και στο Assen, όπου από τη μέση του αγώνα και μετά φαινόταν πως θα έχουμε μια σκληρή μάχη μεταξύ των Gadea, Terol και Simon. Οι τρεις τους είχαν τις ίδιες ελπίδες για νίκη και είχαν ξεχωρίσει από όλους τους υπόλοιπους, ενώ φτάνοντας στον τελευταίο γύρο τα έπαιξαν όλα για όλα. Με τον Gadea να έχει την πρωτοπορία, μα δίχως διαφορά ασφαλείας, ο Terol δοκίμασε στον τελευταίο γύρο μια αρκετά επίφοβη προσπέραση στο εσάκι, βγήκε εκτός και ξαναμπήκε μέσω ενός ασφαλτοστρωμένου διαδρόμου στην πίστα ακριβώς πίσω από τον πρωτοπόρο. Δεν κατάφερε να τον περάσει και τερμάτισε δεύτερος, ωστόσο μετά την απονομή οι αγωνοδίκες μελέτησαν το βίντεο του αγώνα και αποφάνθηκαν πως ο Terol έπρεπε να τιμωρηθεί για το "κόψιμό του" από το διάδρομο ασφαλείας εκτός της πίστας, έτσι τον τιμώρησαν με χρονική ποινή που τον έριξε στην πέμπτη θέση. Όψιμα, λοιπόν, δεύτερος ανακυρήχθηκε ο Julian Simon, παίρνοντας με τον τρόπο αυτόν και την κεφαλή στη γενική κατάταξη των 125, ενώ τρίτος αναδείχθηκε ο Bradley Smith –αν και ουδέποτε ανέβηκε σε αυτό το βάθρο για να το χαρεί...

Ο Julian Simon έπαιξε τέλεια τον πρωταγωνιστικό ρόλο στην Ισπανική τραδωγία των 125

Αφού έχει κάνει τη βλακεία του ο Simon (60), χάνει στο φωτοφίνις από τον Gadea (33), με τον Marquez (93) να καραδοκεί

Από αριστερά, Terol, Iannone και Gadea στο βάθρο της Catalunya

Η εξαιρετική συγκομιδή του Ιουνίου έφερε τον Sergio Gadea μόλις 20 βαθμούς από την κορυφή

Η καυτή μάχη Iannone (29) και Simon (60) στη Βαρκελώνη είχε αναπάντεχο τέλος

WORLD CHAMPION SUPERSPORT

Kenan Sofuoglu and Braking SK - Wave® discs

info.italia@braking.com · www.braking.com

BRAKING®

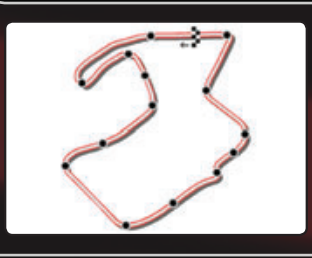
POWER UNDER CONTROL

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
Σ.ΜΠΕΖΑΣ - Μ.ΛΕΩΝ Ε.Π.Ε.
ΜΙΧΑΗΛ ΒΟΔΑ 37 ΑΘΗΝΑ 104 40 ΤΗΛ.: 210.8232 001 FAX: 210.8210 376
ΥΠΟΚ/ΜΑ-ΕΚΘΕΣΗ: ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 141 ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ/FAX: 210.7470 074
e-mail: info@bele.gr - website: www.bele.gr

BL SINCE 1918

BRAKING PROGRIP RIS Galop UNION SUNSTAR AKTIVE MA·FRA CMS

Mazda Raceway
Laguna Seca
http://www.mazdaraceway.com/



Έτος κατασκευής: 1957
Μήκος: 3,610 m
Στροφές: 11
Δεξιές: 4
Αριστερές: 7

MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 22ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 42ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:01
Απόσταση αγώνα: 32 γύροι / 115.52 km
Ρεκόρ πίστας: Casey Stoner (2008)
1'21.488 158.627 km/h
Pole position: Jorge Lorenzo
1'21.678 159.112 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Dani Pedrosa (15ος γύρος)
1'21.928 158.627 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 22ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 26ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:16
Απόσταση αγώνα: 24 γύροι / 109.32 km
Ρεκόρ πίστας: Alvaro Bautista (2008)
1'39.510 164.787 km/h
Pole position: Pole position Hector Barbera
1'40.019 163.948 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Hiroshi Aoyama (8ος γύρος)
1'40.706 162.830 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 21ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 24ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:01
Απόσταση αγώνα: 22 γύροι / 100.21 km
Ρεκόρ πίστας: Mika Kallio
1'44.532 156.870 km/h
Pole position: Sandro Cortese
1'45.430 155.534 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Julian Simon (3ος γύρος)
1'45.537 155.376 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	3	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	157.433	
2	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	157.412	+0.344
3	99	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	157.318	+1.926
4	27	Casey Stoner	AUS	Ducati Team	Ducati	156.695	+12.432
5	69	Nicky Hayden	USA	Ducati Team	Ducati	156.152	+21.663
6	24	Toni Elias	SPA	San Carlo Honda Gresini	Honda	156.130	+22.041
7	5	Colin Edwards	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	155.653	+30.201
8	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	155.498	+32.857
9	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	155.065	+40.325
10	33	Marco Melandri	ITA	Hayate Racing Team	Kawasaki	154.621	+48.028
11	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	154.576	+48.810
12	88	Niccolo Canepa	ITA	Pramac Racing	Ducati	152.887	+1'18.531
Δεν τερμάτισε	4	Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda Team	Honda	154.805	26 γύροι
Δεν τερμάτισε	59	Sete Gibernau	SPA	Grupo Francisco Hernando	Ducati	152.240	26 γύροι
Δεν τερμάτισε	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	150.303	29 γύροι
Δεν τερμάτισε	41	Gabor Talmacsi	HUN	Scot Racing Team MotoGP	Honda	148.651	29 γύροι
Ακυρώθηκε	52	James Toseland	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha		

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Rossi V.	20	20	25	-	16	25	25	20										**151**
2	Lorenzo J.	16	25	-	25	20	20	20	16										**142**
3	Stoner C.	25	13	16	11	25	16	16	13										**135**
4	Pedrosa D.	5	16	20	16	-	10	-	25										**92**
5	Edwards C.	13	4	9	9	10	9	13	9										**76**
6	Dovizioso A.	11	11	8	13	13	13	-	-										**69**
7	Melandri M.	2	10	11	20	5	2	5	6										**61**
8	Vermeulen C.	9	6	6	10	6	5	11	8										**61**
9	De Puniet R.	6	5	13	2	8	8	9	7										**58**
10	Capirossi L.	-	9	10	8	11	11	7	-										**56**
11	Toseland J.	-	7	3	7	9	3	10	-										**39**
12	Hayden N.	4	-	1	4	4	6	8	11										**38**
13	Elias T.	7	1	7	6	2	-	4	10										**37**
14	De Angelis A.	10	3	2	5	1	4	6	5										**36**
15	Kallio M.	8	8	-	-	3	7	-	-										**26**
16	Canepa N.	-	2	-	1	7	-	2	4										**16**
17	Gibernau S.	3	-	5	-	-	1	3	-										**12**
18	Takahashi Y.	1	-	4	3	-	-	1	-										**9**

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	25	25	20										**185**
2	Ducati	25	13	16	11	25	16	16	13										**135**
3	Honda	11	16	20	16	13	13	9	25										**123**
4	Suzuki	9	9	10	10	11	11	11	8										**79**
5	Kawasaki	2	10	11	20	5	2	5	6										**61**

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	45	45	36										**293**
2	Ducati Marlboro	29	13	17	15	29	22	24	24										**173**
3	Repsol Honda	16	27	28	29	13	23	-	25										**161**
4	Rizla Suzuki	9	15	16	18	17	16	18	8										**117**
5	Monster Tech3 Yamaha	13	11	12	16	19	12	23	9										**115**
6	San Carlo Honda Gresini	17	4	9	11	3	4	10	15										**73**
7	Hayate Racing Team	2	10	11	20	5	2	5	6										**61**
8	LCR Honda	6	5	13	2	8	8	9	7										**58**
9	Pramac Racing	8	10	-	1	10	7	2	4										**42**
10	Grupo Fransisco Hernando	3	-	5	-	-	1	3	-										**12**
11	Scot Racing Team MOT	1	-	4	3	-	-	1	-										**9**

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Scot Racing Team 250cc	Honda	161.027	
2	40	Hector Barbera	SPA	Pepe World Team	Aprilia	160.736	+4.424
3	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	160.348	+10.339
4	41	Aleix Espargaro	SPA	Balatonring Team	Aprilia	160.280	+11.383
5	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	160.266	+11.596
6	6	Alex Debon	SPA	Aeropuerto-Castello-Blusens	Aprilia	160.092	+14.265
7	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	159.851	+17.982
8	55	Hector Faubel	SPA	Valencia CF - Honda SAG	Honda	159.784	+19.012
9	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	159.660	+20.926
10	35	Raffaele De Rosa	ITA	Scot Racing Team 250cc	Honda	159.653	+21.033
11	63	Mike Di Meglio	FRA	Mapfre Aspar Team 250cc	Aprilia	158.937	+32.128
12	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	158.349	+41.329
13	25	Alex Baldolini	ITA	WTR San Marino Team	Aprilia	156.835	+1'05.321
14	53	Valentin Debise	FRA	CIP Moto - GP250	Honda	156.391	+1'12.451
15	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	153.803	+1 γύρος
16	56	Vladimir Leonov	RUS	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	153.362	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	**19**	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	161.424	2 γύροι
	8	Bastien Chesaux	SWI	Racing Team Germany	Honda	154.870	5 γύροι
	7	Axel Pons	SPA	Pepe World Team	Aprilia	147.509	8 γύροι
	54	Toby Markham	GBR	C&L Racing	Honda	149.826	10 γύροι
	80	Stevie Bonsey	USA	Milar - Juegos Lucky	Aprilia	150.017	11 γύροι
	75	Mattia Pasini	ITA	Team Toth Aprilia	Aprilia	149.235	11 γύροι
	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	159.328	14 γύροι
	16	Jules Cluzel	FRA	Matteoni Racing	Aprilia	157.439	19 γύροι
Δε συμπλήρωσε γύρο	**48**	Shoya Tomizawa	JPN	CIP Moto - GP250	Honda		

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	25	20	-										**153**
2	Honda	13	20	25	20	10	20	25	-										**133**
3	Gilera	7	-	16	25	20	-	16	-										**84**
4	Yamaha	-	2	-	-	-	-	-	-										**2**

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aoyama H.	13	20	25	8	10	20	25	-										**121**
2	Bautista A.	9	25	20	13	16	25	-	-										**108**
3	Barbera H.	25	5	13	5	11	16	20	-										**95**
4	Simoncelli M.	-	-	16	25	20	-	16	-										**77**
5	Pasini M.	-	16	10	-	25	13	-	-										**64**
6	Luthi T.	10	8	11	-	13	10	-	-										**52**
7	De Rosa R.	11	4	6	10	7	7	6	-										**51**
8	Faubel H.	5	-	2	20	8	6	8	-										**49**
9	Locatelli R.	7	-	7	16	6	-	11	-										**47**
10	Debon A.	2	11	-	-	9	11	10	-										**43**
11	Wilairot R.	8	-	1	11	2	9	7	-										**38**
12	Cluzel J.	20	-	8	-	-	5	-	-										**33**
13	Di Meglio M.	16	-	5	-	4	2	5	-										**32**
14	Pesek L.	3	9	3	9	-	4	4	-										**32**
15	Abraham K.	-	7	-	4	3	8	9	-										**31**
16	Talmacsi G.	6	13	9	-	-	-	-	-										**28**
17	Tomizawa S.	4	6	4	-	-	-	-	-										**14**
18	Espargaro P.	-	-	-	-	-	-	13	-										**13**
19	Toth I.	-	3	-	7	1	-	1	-										**12**
20	Baldolini A.	1	-	-	-	5	3	3	-										**12**
21	Aoyama S.	-	10	-	-	-	-	-	-										**10**
22	Leonov V.	-	1	-	6	-	-	-	-										**7**
23	Debise V.	-	-	-	3	-	-	2	-										**5**
24	Markham T.	-	-	-	2	-	-	-	-										**2**
25	Watanabe K.	-	2	-	-	-	-	-	-										**2**
26	Bonsey S.	-	-	-	-	-	1	-	-										**1**

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	153.671	
2	60	Julian Simon	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	153.612	+0.901
3	38	Bradley Smith	GBR	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	152.867	+12.356
4	29	Andrea Iannone	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	152.864	+12.400
5	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	153.666	+20.078
6	17	Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	152.343	+20.468
7	94	Jonas Folger	GER	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	152.324	+20.755
8	24	Simone Corsi	ITA	Fontana Racing	Aprilia	152.292	+21.263
9	44	Pol Espargaro	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	152.273	+21.558
10	93	Marc Marquez	SPA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	152.248	+21.941
11	6	Joan Olive	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	152.141	+23.605
12	7	Efren Vazquez	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	151.834	+28.406
13	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Interwetten	Derbi	149.822	+1'00.312
14	85	Marvin Fritz	GER	LHF-Project Racing	Honda	149.819	+1'00.355
15	8	Lorenzo Zanetti	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	149.803	+1'00.615
16	39	Luis Salom	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	149.802	+1'00.629
17	73	Takaaki Nakagami	JPN	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	149.779	+1'00.997
18	82	Michael Van Der Mark	NED	Dutch Racing Team	Honda	149.777	+1'01.030
19	53	Jasper Iwema	NED	Racing Team Germany	Honda	149.296	+1'08.795
20	69	Lukas Sembera	CZE	Matteoni Racing	Aprilia	149.279	+1'09.076
21	14	Johann Zarco	FRA	WTR San Marino Team	Aprilia	148.925	+1'14.817
22	86	Karel Pesek	CZE	Pesek Team	Derbi	147.953	+1'30.729
23	87	Luca Marconi	ITA	CBC Corse	Aprilia	147.018	+1'46.244
24	83	Pepijn Bijsterbosch	NED	Racing Team Bijsterbosch	Honda	146.428	+ 1 γύρος
25	10	Luca Vitali	ITA	CBC Corse	Aprilia	146.075	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	12	Esteve Rabat	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	151.983	11 γύροι
	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	Loncin Racing	Loncin	134.337	13 γύροι
	16	Cameron Beaubier	USA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	135.854	17 γύροι
	11	Sandro Cortese	GER	Ajo Interwetten	Derbi	150.792	18 γύροι
	35	Randy Krummenache	SWI	Degraaf Grand Prix	Aprilia	141.953	21 γύροι
	32	Lorenzo Savadori	ITA	Fontana Racing Aprilia	140.085	21 γύροι	
	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia	Aprilia	139.986	21 γύροι
	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	116.049	21 γύροι
Δε συμπλήρωσε γύρο	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia		

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	25	25	-										**162.5**
2	Derbi	8	16	11	10	13	7	7	-										**72**
3	KTM	-	11	16	-	11	11	6	-										**55**
4	Loncin	-	4	-	-	-	-	2	-										**5**
5	Honda	-	-	-	3	-	-	-	-										**4**

Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Simon J.	10	20	-	25	16	13	20	-										**104**
2	Smith B.	5.5	6	25	13	25	8	16	-										**98.5**
3	Iannone A.	12.5	25	-	9	-	25	13	-										**84.5**
4	Gadea S.	2	-	20	16	5	16	25	-										**84**
5	Terol N.	4.5	-	6	7	20	20	11	-										**68.5**
6	Marquez M.	-	11	16	-	11	11	6	-										**55**
7	Folger J.	5	8	-	20	2	10	9	-										**54**
8	Espargaro P.	6.5	16	9	-	13	-	7	-										**51.5**
9	Cortese S.	8	10	10	4	6	7	-	-										**45**
10	Bradl S.	4	13	-	-	8	9	10	-										**44**
11	Aegerter D.	2.5	7	7	10	-	-	3	-										**29.5**
12	Redding S.	1.5	-	13	-	9	5	-	-										**28.5**
13	Vasquez E.	-	-	11	8	-	-	4	-										**23**
14	Olive J.	-	9	5	-	-	2	5	-										**21**
15	Rabat E.	3	3	4	5	-	4	-	-										**19**
16	Zarco J.	0.5	-	3	-	10	3	-	-										**16.5**
17	Webb D.	3.5	5	8	-	-	-	-	-										**16.5**
18	Nakagami T.	-	-	-	11	1	1	-	-										**13**
19	Zanetti L.	-	2	-	6	4	-	1	-										**13**
20	Corsi S.	1	1	2	-	-	-	8	-										**12**
21	Krummenacher R.	-	-	-	1	3	6	-	-										**10**
22	Savadori L.	-	-	-	-	7	-	-	-										**7**
23	Koyama T.	-	4	-	-	-	-	-	-										**4**
24	Iwema J.	-	-	-	3	-	-	-	-										**3**
25	Fritz M.	-	-	-	-	-	-	2	-										**2**
26	Di Carlo G.	-	-	-	2	-	-	-	-										**2**
27	Beaubier C.	-	-	1	-	-	-	-	-										**1**

CREG·NY·BAA
THE RESTAURANT
CREG·NY·BAA
Geoff Duke
ROCK OIL
MARK JOHNS
IFS
PADGETTS

3X130 mph

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** iomtt.com

Πέρασαν 102 χρόνια από τότε που η πρώτη μοτοσυκλέτα έφυγε για ένα χρονομετρημένο γύρο του θρυλικού Mountain Circuit του Νησιού, μα τα ρεκόρ ακόμα σπάνε. Από την αβεβαιότητα των τελευταίων ετών, φέτος ο αγώνας έκλεισε με μεγάλη επιτυχία και πλέον τρεις αναβάτες έχουν γράψει γύρο-ρεκόρ με μέση ωριαία άνω των 130 μιλίων ανά ώρα!

DAINESE SUPERBIKE

Ο εικονιζόμενος Steve Plater (HM Plant Honda Racing) κάνει ό,τι περνά από τα χέρια του για να πάει πιο γρήγορα το CBR1000RR του, αλλά τελικά θα μείνει δεύτερος στη μεγάλη κατηγορία των Superbikes, 18 δευτερόλεπτα πίσω από τον ομόσταυλό του John Mc Guinness που πήρε τη 15η του νίκη! Ο Mc Guinness έγραψε το απόλυτο ρεκόρ γύρου στις τελευταίες δοκιμές των Superbikes με μέση ταχύτητα 131.578 m/h (210.5 km/h!) και κέρδισε με άλλο ένα ρεκόρ συνολικής διάρκειας αγώνα, 1h 46min 7.52sec (127.996 m/h). Τρίτος τερμάτισε ο Guy Martin (Hydrex Honda Racing), ενώ αξίζει να σημειώσουμε πως σύσσωμη η πρώτη πεντάδα απαρτίζεται από CBR1000RR Fireblade. Το πρώτο μη-Honda είναι το GSX-R1000 του Adrian Archibald (Suzuki / AMA Racing Team) στην έκτη θέση.

TEKNIC
RACING
HONDA

RELENTLESS SUPERSPORT

Ο Ian Hutchinson (CBR600RR Padgetts Racing – εικονίζεται) κερδίζει τον πρώτο αγώνα των Supersport μπροστά από τους Guy Martin (CBR600RR Hydrex Honda Racing) και Keith Amor (CBR600RR Wilson Craig Racing). Τον δεύτερο αγώνα της κατηγορίας, τρεις μέρες μετά θα κερδίσει ο γιος του θρυλικού και αδικοχαμένου Joey Dunlop, Michael (YZF-R6 Street Sweep/Marlow Construction), με δεύτερο τον Bruce Anstey (GSX-R600 Relentless Suzuki by TAS Racing) και τρίτο τον Conor Cummins (ZX-6R McAdoo Kawasaki Racing). Ο Νεοζηλανδός Anstey στις δοκιμές έσπασε το ρεκόρ ταχύτερου γύρου με 17 min 53.32 sec, που αντιστοιχεί σε μέση ταχύτητα-ρεκόρ για την κατηγορία 126.549 m/h (202.5 km/h).
Ο ίδιος έγινε ένας από τους τρεις αναβάτες στην ιστορία που γύρισε το Mountain Circuit στα Superbikes με μέση ταχύτητα άνω των 130 m/h, για την ακρίβεια 130.129 m/h (208.2 km/h). Μαζί με το νικητή Mc Guinness και τον ομόσταυλο του Anstey, Cameron Donald, που έγραψε στις δοκιμές ελάχιστα πάνω από 131 m/h (210 km/h), οι τρεις αυτοί αναβάτες ανήκουν πλέον στο πάνθεον της Ιστορίας του Νησιού.

Arai
IFS
Global Logistics
ROCK OIL
Mark Johns Motors
IFS
Global Logistics
4
PADGETTS
man
telecom
DUNLOP
ARROW

ROYAL LONDON 360 SUPERSTOCK

Άλλη μία νίκη στα Superstock για τον Ian Hutchinson (CBR1000RR Padgetts Racing) μετά το πρώτο σκέλος των Supersport, με δεύτερο τον εικονιζόμενο Guy Martin (CBR1000RR Hydrex Honda Racing) και τρίτο τον Keith Amor (CBR1000RR Wilson Craig Racing). Ο νικητής έγραψε το όνομά του δίπλα σε ένα ακόμη ρεκόρ ταχύτερου αγώνα, τερματίζοντας σε 1h 10 min 57.54sec και μέση ωριαία ταχύτητα 127.612 m/h ή 204.2 km/h. Οι τύποι αυτοί τρέχουν ο καθένας σε δύο και τρεις διαφορετικές κατηγορίες στο TT, με αποτέλεσμα να γράφουν εκατοντάδες γύρους (60 km έκαστος παρακαλώ!) στη διάρκεια ενός δεκαημέρου στο Νησί, όλους σε εξωφρενικά υψηλές ταχύτητες, ικανές να κάνουν αναβάτες των MotoGP να εκφράζουν το θαυμασμό τους για το πώς το καταφέρνουν σε δημόσιους δρόμους, δίπλα σε πεζοδρόμια, τοίχους και κολώνες.

agv
HYDRA
8

POKERSTARS SENIOR TT

Αυτό που δεν κατάφερε να κάνει στα Superbikes ο Steve Plater (CBR1000RR HM Plant Honda Racing) το κατάφερε στην κατηγορία Senior TT. Τερμάτισε πρώτος μπροστά από τον τοπικό Conor Cummins, που εδώ τον απολαμβάνουμε να ίπταται στη Ballaugh Bridge με το ZX-10R του (McAdoo Kawasaki) και τον Gary Johnson (CBR1000RR Robinson Concrete). Ο Plater στην πορεία κατάφερε να σπάσει και το ρεκόρ της κατηγορίας, τερματίζοντας σε 1h 45 min 53.15 sec, με μέση ταχύτητα 128.278 m/h (205.2 km/h). Τέλος, ήταν αυτός που κέρδισε το Joey Dunlop Trophy, ένα έπαθλο στη μνήμη του μεγάλου πρωταθλητή του Isle of Man που αποδίδεται κάθε χρόνο σε αυτόν με την καλύτερη συνδυασμένη επίδοση σε όλες τις κατηγορίες συνολικά που συμμετάσχει.

PokerStars
McAdoo racing
Kawasaki
Ninja
MORRIS LUBRICANTS
CORTREAGH PRINTING
METZELER
FERODO
NGK
PROMACH
MONSTER
DID

Arai
A&J RACING
2
A&J RACING
CRESCENT

SURE SIDECAR

Οι Dave Molyneux και Dan Sayle (600cc DMR Suzuki / A & J Racing) πήραν τη νίκη στα Sidecar μπροστά από τους Philip Dongworth/Gary Partridge (600cc Ireson Honda / WAS Auto Centre Ltd) και Simon Neary/Stuart Bond (600cc Dynobike Suzuki / Neary Racing). Ο αγώνας της κατηγορίας θεωρήθηκε ένας από τους θεαματικότερους όλων των εποχών, αν και σημαδεύτηκε από τον σοβαρό τραυματισμό των Nick Crowe/Mark Cox.

MOTORSPORT MERCHANDISE LIGHTWEIGHT 250 & ULTRA LIGHTWEIGHT 125

Οι δύο μικρές κατηγορίες των δίχρονων (125 και 250) τρέχουν στη σύντομη διαδρομή Billown των περίπου 7 km. Εκεί θριάμβευσε σε αμφότερες κατηγορίες ο βετεράνος του Νησιού, Ian Lougher (Barnes Special) κερδίζοντας τα δύο σκέλη των 250 και το πρώτο των 125, ενώ στο δεύτερο της Ultra Lightweight 125cc τερμάτισε δεύτερος πίσω από τον Chris Palmer. Ο Lougher συμπλήρωσε φέτος ούτε λίγο ούτε πολύ 100 αγώνες στο Isle of Man και, αν απορείτε για το πώς, όχι δεν είναι 180 χρονών. Απλά κάθε χρόνο τρέχει στις μισές διαθέσιμες κατηγορίες, οι περισσότερες εκ των οποίων έχουν από δύο σκέλη έκαστη. Διά του λόγου το αληθές, στη συγκεκριμένη φωτογραφία τον βλέπουμε πάνω στο YZF-R6 της ομάδας του (Black Horse Motorcycle Finance/Yamaha UK) με το οποίο τερμάτισε 7ος στο πρώτο σκέλος των Supersport και 6ος στο δεύτερο. Δεν ξεχνάμε να αναφέρουμε πως ο Lougher έσπασε τα ρεκόρ και στις δύο Lightweight κατηγορίες με 96.051 m/h (125cc) και 102.531 m/h (250cc). Ήρωας; Τουλάχιστον…

SHOEI
9
SOLWAY
FEADSHIP
YAMAHA
blackhorse
CSO

.com
AENI
MOTORS
12
SPEEDYCOM

TTXGP

Φέτος ήταν μια ιστορική χρονιά. Για πρώτη φορά το TT συμπεριέλαβε μια κατηγορία για ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες, η οποία κατάφερε να μαζέψει κάμποσες ομάδες σε δύο κατηγορίες, Best Buy Pro Class και Open. Στον αγώνα τερμάτισαν έξι μοτοσυκλέτες στην πρώτη κατηγορία και τρεις στη δεύτερη. Στην Pro ξεχώρισε ο Rob Barber (AGNI X01), τον οποίο βλέπουμε στη φωτογραφία να παίρνει πρώτος (ελέω της pole position που κατέκτησε) μια ιστορική εκκίνηση σε μια νέα εποχή για την αγωνιστική μοτοσυκλέτα καθοδόν προς έναν αγώνα που θα κερδίσει με μέση ωριαία ταχύτητα κάτι παραπάνω από 87 m/h, ήτοι περίπου 139 km/h. Οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες έχουν αρχίσει να πηγαίνουν γρήγορα…

Για την ιστορία, στην Open νικητής αναδείχθηκε ο Chris Heath (Electric Motorsport) με μέση ταχύτητα 66.022 m/h.

VIPs

Οι υψηλές παρουσίες του φετινού TT ήρθαν από τη νέα χορηγό της κατηγορίας Superbike, Dainese, η οποία κάλεσε τους κ.κ. Giacomo Agostini, 10 φορές νικητή του TT και τον Valentino Rossi. Σε ένα γύρο επίδειξης των δύο αναβατών, ο Rossi με ένα ειδικά φτιαγμένο YZF-R1 δήλωσε πως αν δεν ακολουθούσε τον Ago δε θα μπορούσε με τίποτα να πάει τόσο γρήγορα στο Mountain Circuit. Ευτυχώς που ο βετεράνος πολυπρωταθλητής θυμάται ακόμα καλά τη διαδρομή και όλα της τα τυφλά σημεία. Όπως φαίνεται, ο Ago θυμάται και πώς να καλοπερνά κιόλας…

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

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το TT δείχνει να περνά σε μια νέα εποχή. Άφθονες παράλληλες εκδηλώσεις προσέφεραν θέαμα στο κοινό που κατέκλυσε το Isle of Man για μια χρονιά ακόμη, οι αγώνες είχαν δράση, αγωνία και πολλά ρεκόρ, τα ατυχήματα ήταν ελάχιστα. Στις 13 μέρες που διήρκεσε συνολικά το φετινό TT, οι διοργανωτές μέτρησαν 2,090 γύρους δοκιμών και 1,423 γύρους αγώνα, που αντιστοιχούν σε 125,721 και 85.902 διανυθέντα χιλιόμετρα. Το ραντεβού έχει ήδη δοθεί ξανά στις 29 Μαΐου του 2010 για το επόμενο TT.

Τέλος, ας κρατήσουμε μια σκέψη για το μοναδικό αναβάτη που έχασε τη ζωή του στο φετινό TT: ο 58χρονος βετεράνος με δεκάδες συμμετοχές ως ιδιώτης τα προηγούμενα χρόνια, John Crellin, έφυγε μετά από μια πτώση στο Mountain Box κατά τη διάρκεια του Senior TT στις 12 Ιουνίου 2009.

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

Racing Gossip

WSBK: ΤΟ ΘΡΙΛΕΡ ΞΑΝΑΡΧΙΖΕΙ

Εκεί που όλα έδειχναν Haga, κάτι οι δύο συντριπτικές νίκες του Spies στην πατρίδα του, κάτι ο τραυματισμός του Ιάπωνα στον τελευταίο αγώνα και οι 14 βαθμοί που τους χωρίζουν πλέον δεν είναι τίποτα.

Το είπε και ο ίδιος ο Spies μετά την κατάκτηση του Donington εις διπλούν: "τώρα μυρίζω την κορυφή…" Κι αν ο Haga κατάφερε στο πρώτο σκέλος να τερματίσει άνετα τρίτος, στο δεύτερο δε θα είχε την ίδια τύχη. Βρέθηκε και πάλι σε μια μοναχική τρίτη θέση, η οποία έγινε δεύτερη όταν εκμεταλλεύτηκε λάθος του Biaggi αλλά σε ελάχιστο χρόνο απογειώθηκε στην ίδια στροφή που έχασε μέρος του μικρού του δάχτυλου το 2007 ο Troy Bayliss. Ο Haga χτυπήθηκε αρκετές φορές από τη μοτοσυκλέτα του κουτρουβαλώντας στην αμμοπαγίδα, έφυγε μεν περπατώντας αλλά αργότερα η ιατρική διέγνωσε ενδεχόμενο ραγισμένο σπόνδυλο στην πλάτη του.

Ευτυχώς οι λεπτομερείς εξετάσεις δεν έβγαλαν το ίδιο συμπέρασμα και ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας θα πρέπει να μόνο να ξεπεράσει ένα δυνατό χτύπημα στον ώμο και ένα κάταγμα στο χέρι. Αυτό βέβαια σημαίνει πως θα χρειαστεί ίσως μια επέμβαση για τοποθέτηση μεταλλικών πλακών και άφθονη ξεκούραση, μπας και προλάβει τον αγώνα του Brno. Το καλό γι' αυτόν είναι πως ως τότε μεσολαβεί κοντά ένας μήνας (24/7). Για φανταστείτε να είχε τώρα απανωτούς αγώνες και να έχανε λ.χ. δύο… Με τον Spies αγριεμένο, μόλις μισή νίκη μακριά και 250 διαθέσιμους βαθμούς ως το τέλος της σεζόν, δεν τον παίρνει να χάνει τίποτα…

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

ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ MOTOGP

Αναπροσαρμογές στους κανονισμούς του 2010 ανακοίνωσε η Road Racing Commission για τα GP. Το σχέδιο για μια μοτοσυκλέτα ανά αναβάτη κατέληξε στον κουβά, ενώ για τη Moto2 ανακοινώθηκε ενιαίος προμηθευτής ελαστικών.

Η ιδέα είχε προκαλέσει πάρα πολλές αντιδράσεις από τις ομάδες, διότι πολύ απλά η μία μοτοσυκλέτα ανά αναβάτη θα σήμαινε πως μια γερή πτώση σε οποιοδήποτε session δοκιμών θα ισοδυναμούσε με αδυναμία συμμετοχής στον αγώνα. Είπαμε οικονομία σε ανταλλακτικά, όχι σε συμμετοχές. Έπειτα, ακόμη και με μια υποτιθέμενη ευχέρεια ανακατασκευής της, μια πτώση το Σάββατο θα σήμαινε πως ο αναβάτης χάνει τις κατακτήριες δοκιμές, άρα την ευκαιρία για μια καλή θέση εκκίνησης.

Η διάρκεια των δοκιμών παραμένει όση και σήμερα, δηλαδή 60 λεπτά την Παρασκευή απόγευμα και άλλα δύο 60λεπτα το Σάββατο, πρωί και απόγευμα.

Όσον αφορά στην κατηγορία Moto2 που θα αντικαταστήσει τα 250, ανακοινώθηκε πως για τα επόμενα τρία χρόνια τα ελαστικά θα προμηθεύονται συνολικά από τη Dunlop, η οποία έχει ήδη αυτή τη δουλειά στα 125 και 250. Οι διαστάσεις θα είναι 3.75" x 17" μπροστά και 6.00" x 17" πίσω, σε συγκεκριμένες προδιαγραφές (spec tyre), στα πρότυπα των MotoGP.

Στο Assen μια μέρα πριν τον αγώνα ο πρώην αναβάτης των GP, Jurgen van den Goorbergh (εικονίζεται), έκανε μερικούς γύρους επίδειξης με τη μοτοσυκλέτα της Blusens BQR Honda που θα τρέξει του χρόνου στη Moto2.

DAKAR 2010, ΔΙΧΩΣ KTM!

Άνοιξαν οι δηλώσεις συμμετοχής για το Dakar του 2010, που θα γίνει πάλι στη Νότια Αμερική. Αλλαγές κανονισμών, περιβαλλοντικές διαμαρτυρίες και αποχώρηση της KTM, όλα είναι στο μενού…

Από την 1η ως και τις 17 Ιανουαρίου 2010 θα γίνει ο αγώνας Dakar 2010 στα εδάφη της Αργεντινής και της Χιλής. Μόνο που αυτή τη φορά η διαδρομή αλλάζει ώστε να συμπεριλάβει πολλή περισσότερη έρημο, καταργώντας το πέρασμα από την Παταγονία. Η κίνηση αυτή προκάλεσε έντονες διαμαρτυρίες από περιβαλλοντικές οργανώσεις καθώς οι επιπλέον ειδικές στην έρημο Ατακάμα περνούν μέσα από προστατευόμενες περιοχές γεμάτες από ιθαγενείς φυλές, οι οποίες θα μπορούσαν να πληγούν έντονα εφόσον η διαταραχή του αγώνα επηρεάσει σοβαρά το φυσικό τους περιβάλλον. Αυτό όμως είναι το λιγότερο από τα προβλήματα της ASO –έχοντας την υποστήριξη της κυβέρνησης της Χιλής που επιθυμεί με θέρμη την "τουριστοποίηση" της ερήμου Ατακάμα μπορεί να είναι ήσυχη.

Σοβαρότερες συνέπειες δείχνει να έχει η αλλαγή των κανονισμών που επιβάλλουν οι διοργανωτές περιορίζοντας τον αγώνα στα 450cc ως μέγιστο. Δεδομένου ότι ο αριθμός των αναβατών (ιδιωτών και μη) με KTM μεγαλύτερου κυβισμού είναι μεγάλος, η οργάνωση προβλέπει τη συμμετοχή τους φέτος ως μεταβατική χρονιά, αρκεί να φορέσουν ένα ειδικά κατασκευασμένο δαχτυλίδι στην τροφοδοσία του κινητήρα που περιορίζει την απόδοσή του στα επίπεδα που να είναι συγκρίσιμη με τα 450… Από το 2011, δε, κομμένο ο,τιδήποτε άνω των 450.

Αυτή η κίνηση έχει εξοργίσει την KTM που, θεωρώντας πως έξι μήνες πριν την εκκίνηση είναι πολύ αργά για τέτοιες αλλαγές, εξήγγειλε από τις 6 Ιουνίου την αποχώρησή της από τον αγώνα, τόσο σε εργοστασιακό επίπεδο όσο και ως υποστήριξη ιδιωτικών ομάδων, ωστόσο η ASO και ο David Castera δε δείχνουν να ιδρώνουν.

Κάποιες κακές γλώσσες ήδη μιλούν για ένα παιχνίδι των Ιαπωνικών εργοστασίων με σκοπό να φέρουν τον αγώνα στα μέτρα των υπολοίπων εκτός δρόμου πρωταθλημάτων. Φυσικά, όλες οι ευρωπαϊκές εταιρείες έχουν 450 σε Enduro και MX, οπότε κανείς δεν τους αποκλείει από το Dakar, όμως η εσπευσμένη ανακοίνωση με εφαρμογή από τον επόμενο αγώνα είναι υπόπτως… πρόωρη. Για την ιστορία, οι ανακοινώσεις έγιναν με το άνοιγμα των δηλώσεων συμμετοχής στις 15 Μαΐου, με λήξη στις 15 Ιουλίου 2009…

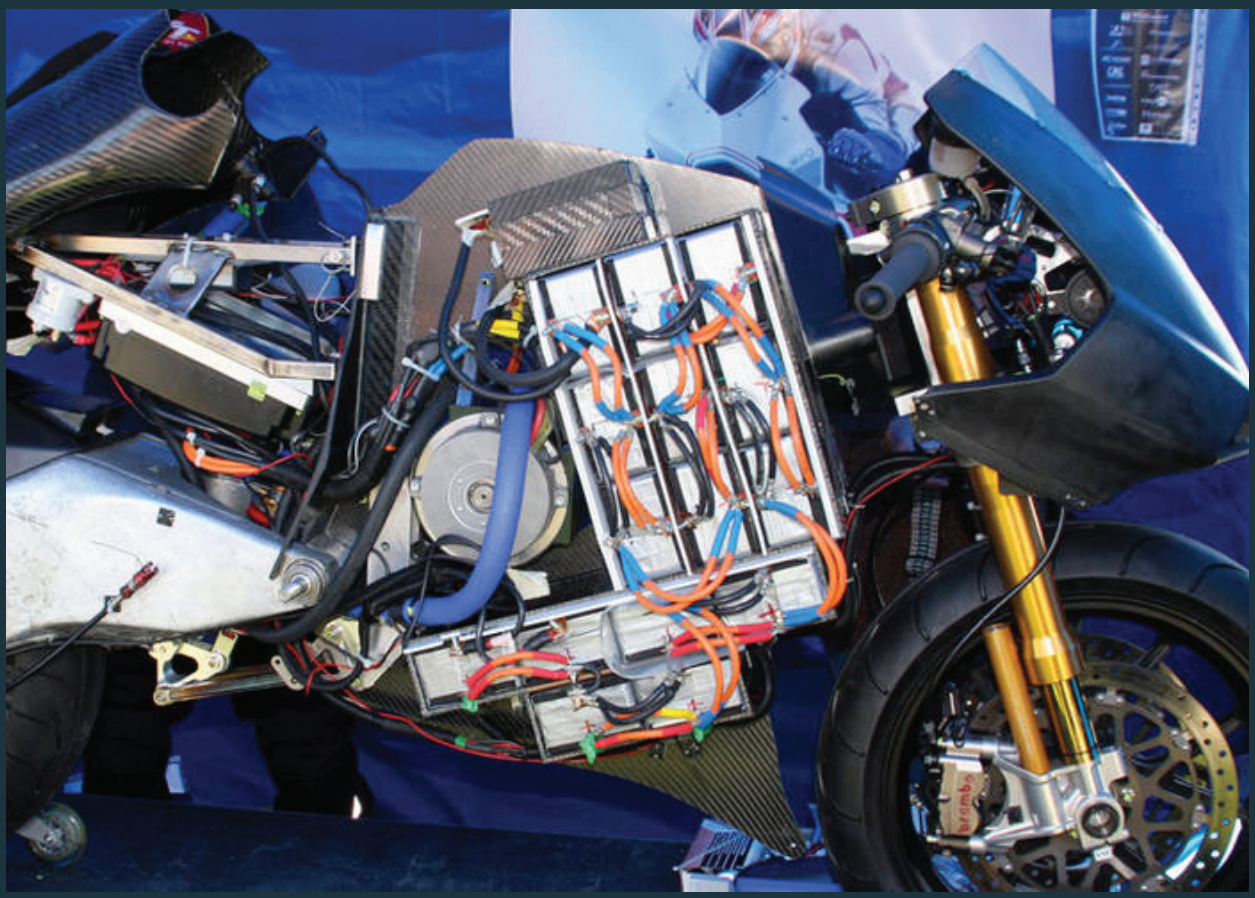
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Το TTXGP στο Isle of Man έδειξε το δρόμο και η FIM εξέδωσε φύλλο πορείας. Από το 2010 στήνεται Πρωτάθλημα Ταχύτητας για ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες.

Η επίσημη ανακοίνωση της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Μοτοσυκλέτας (FIM) στις 24 Ιουνίου ανακοινώνει τη δημιουργία ενός νέου πρωταθλήματος ταχύτητας αποκλειστικά για ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες, ήδη από το 2010. Αφετηρία στάθηκε η επιτυχία του "πράσινου" TTXGP που για πρώτη φορά φέτος συμπεριελήφθη στο πρόγραμμα του Isle of Man TT 2009 και μάζεψε αρκετές συμμετοχές. Το ενδιαφέρον αυτό μεταφράζεται σε ικανή στήριξη για μια διεθνή σειρά αγώνων, οι κανονισμοί και το πρόγραμμα των οποίων προαναγγέλλονται για τους επόμενους μήνες.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της FIM, Vito Ippolito, "είμαστε πεπεισμένοι πως πολύ σύντομα τα Παγκόσμια Πρωταθλήματα Μοτοσυκλέτας θα είναι προσβάσιμα σε μη ρυπογόνους, όσον αφορά σε καυσαέρια και θόρυβο, κινητήρες."

Ουσιαστικά, αυτό εμμέσως πλην σαφώς προαναγγέλλει την πρόθεση της Ομοσπονδίας να στήσει στο άμεσο μέλλον ηλεκτρικές κατηγορίες στα μεγάλα Παγκόσμια Πρωταθλήματα. Προς το παρόν η φύση του νέου πρωταθλήματος δεν είναι ακόμη καθορισμένη, αλλά η ανάθεση του πονήματος στη Road Racing Commission, αν μη τι άλλο, υπονοεί πως η αρχή θα γίνει στα χνάρια του πρόσφατου TT, δηλαδή με μοτοσυκλέτες δρόμου. Βέβαια, δοθείσης της ανάπτυξης των ηλεκτρικών MX στις Η.Π.Α., θα ήταν λογικό να υποθέσουμε πως και το Παγκόσμιο MX θα αποτελέσει ένα βραχυπρόθεσμο στόχο. Άλλωστε η κατηγορία αυτή βρίσκεται πολλά βήματα μπροστά από τη supersport σε επίπεδο οργάνωσης και συμμετοχών στις Η.Π.Α. και έπειτα είναι και η KTM που ήδη έχει παρουσιάσει μια ανάλογη μοτοσυκλέτα.



Ο PASINI ΚΑΙ ΤΑ ΧΡΕΗ

Όχι, δε χρωστάει το παλικάρι, η ομάδα του χρωστάει. Αλλά μαντέψτε ποιος την πληρώνει…

Φτάνοντας στο Assen η ομάδα Team Toth φημολογείτο πως δε θα έτρεχε στο GP των 250. Αιτία η κακή οικονομική κατάσταση των ιδιοκτητών της ομάδας, οι οποίοι χρωστούσαν, λέει, τόσα πολλά στην Aprilia που τελικώς τους πήρε πίσω τις αγωνιστικές μοτοσυκλέτες αμέσως μετά τον αγώνα της Catyalunya. Οι μοτοσυκλέτες τελικώς και παραδόθηκαν στην ομάδα στην Ολλανδία, χωρίς όμως ηλεκτρονικά. Αυτά δόθηκαν από την Aprilia μόλις μια ώρα πριν αρχίσουν τα δοκιμαστικά και μόνο αφότου προσκομίστηκαν τραπεζικές εγγυήσεις για την καταβολή των χρωστούμενων. Μέχρι τότε, βέβαια, ο Mattia Pasini θα πρέπει να γέρασε και μερικά χρόνια…

MOTOGP 09/10

Ανακοινώθηκε το επίσημο videogame των MotoGP από την Capcom, για να γίνεις Pedrosa στη θέση του Pedrosa και να φέρεις επιτέλους τον τίτλο στη Honda!

Το παιχνίδι πρόκειται να κυκλοφορήσει τον ερχόμενο Μάρτιο και θα είναι βασισμένο στο φετινό πρωτάθλημα, με όλους τους αναβάτες, ομάδες και πίστες. Υπόσχεται πλήρη ρεαλισμό και αυτό δεν το φροντίζει μόνο από πλευράς γραφικών, αλλά και εισάγοντας νέα στοιχεία στο σενάριο του gameplay, όπως για παράδειγμα την πριμοδότηση στοιχείων όπως το στυλ οδήγησης.

Στο Arcade Mode με μια σειρά από νέες δοκιμασίες μπορείς να κερδίσεις ή και να κλέψεις πόντους από τους αντιπάλους σου παίρνοντας στρατηγικά ρίσκα –άρα και να χάσεις πόντους αντιστοίχως… Καριέρα (Career Mode) μπορείς να κάνεις σε όλες τις κατηγορίες των GP, όπου πλέον είσαι και team manager με αρμοδιότητες επιλογής όλων των μελών της ομάδας, επιλογές που έχουν το αντίκτυπό τους και στις επιδόσεις σου.

Ένα βασικό σημείο, δε, αφορά τη μακροβιότητα του παιχνιδιού, όπου παρέχεται η δυνατότητα δωρεάν αναβάθμισης του παιχνιδιού με όλες τις αλλαγές του 2010 στις ομάδες και τις συνθέσεις τους. Προφανώς μια πλήρης αγωνιστική χρονιά επιφορτισμένος με όλη τη διοίκηση της ομάδας αλλά και το οδηγικό κομμάτι μπορεί να σε κρατήσει απασχολημένο για αρκετό καιρό. Με διαθέσιμες όλες τις κατηγορίες (125/250/motoGP) και τόσους πολλούς αναβάτες, μάλλον τελειωμό δε θα ΄χει. Λέτε να έχει και τα τετράχρονα Moto2 στις αναβαθμίσεις του 2010;

SIMON CRAFAR

Ο Νεοζηλανδός βετεράνος αναβάτης των GP και SBK τραυματίστηκε σοβαρά κάνοντας enduro στη Ρουμανία.

Οι λιγοστές διαθέσιμες πληροφορίες αναφέρουν πως στις αρχές του Ιουνίου ο Νεοζηλανδός τραυματίστηκε σε τροχαίο ατύχημα όταν ένα αυτοκίνητο τον χτύπησε ενώ βρισκόταν για enduro στη Ρουμανία. Διαγνώστηκε με σπασμένο τον Τ12 σπόνδυλο στην πλάτη του, χειρουργήθηκε στη Ρουμανία και τοποθετήθηκε μια μεταλλική πλάκα κατά μήκος πέντε σπονδύλων για να τον σταθεροποιήσει.

Ο Simon Crafar έτρεξε στα GP500 για μισή σεζόν το 1993 με τη Harris, ενώ ολοκλήρωσε τη σεζόν με τη Suzuki στα GP250. Στη συνέχεια πέρασε στο WSBK όπου παρέμεινε για τέσσερα χρόνια, δύο με τη Honda και άλλα δύο με την Kawasaki, παίρνοντας συνολικά 10 βάθρα μα καμία νίκη. Τα επόμενα δύο χρόνια (98-99) επανήλθε στα GP με τη Yamaha, όπου κατάφερε να πάρει την πολυπόθητη νίκη στο Donington μπροστά από τον μεγάλο Mick Doohan –ήταν η τελευταία νίκη της Dunlop στη μεγάλη κατηγορία. Αυτή μία νίκη και άλλα δύο βάθρα ήταν ο συνολικός απολογισμός του από αυτή τη διετία. Στη συνέχεια έτρεξε περιστασιακά σε αγώνες WSBK και μία πλήρη σεζόν (2002) για λογαριασμό της Yamaha στο Βρετανικό BSB, όπου και κρέμασε τα γάντια του.

Ευχόμαστε πλήρη και σύντομη ανάρρωση.

Racing Gossip

ΔΙΑΖΥΓΙΟ TEN KATE – WP

Μετά από πολλά χρόνια συνεργασίας η σχεδόν εργοστασιακή ομάδα της Honda στο WSBK και WSS ανακοίνωσε πως περνά από τη WP στην Ohlins…

Η ανακοίνωση έγινε στο Misano, όπου Hannspree Ten Kate Honda ανακοίνωσε με δελτίο Τύπου τη σύναψη συμφωνίας με το Andreani Group για να τους προμηθεύει με αναρτήσεις της Ohlins. Η συνεργασία με τη WP μετρά από την αρχή της αγωνιστικής προσπάθειας της Ολλανδικής ομάδας Ten Kate, οπότε ένα ξαφνικό διαζύγιο μεσούσης της σεζόν ακούγεται τουλάχιστον περίεργο.

Σύμφωνα με τον ιδιοκτήτη της ομάδας, Ronald ten Kate, "ήταν μια πολύ δύσκολη απόφαση γιατί είμαστε μαζί από την αρχή και είχαμε κατακτήσει τίτλους παρέα. Δυστυχώς, πρόσφατες οργανωτικές αλλαγές στο εσωτερικό της WP έχουν θέσει περιορισμούς στην ακρίβεια της εξέλιξης που χρειαζόμαστε."

HONDA: 50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΓΩΝΕΣ

Μισός αγωνιστικός αιώνας φέτος συμπληρώνεται και η Honda το γιορτάζει σαρώνοντας στο Isle of Man TT και με ένα ωραιότατο αφιέρωμα στην ιστοσελίδα της.

Η κυριαρχία της Honda στην πιο πρεστιζάτη κατηγορία των Superbikes στο TT του 2009 ήρθε με τον καλύτερο τρόπο να γλυκάνει μια χρονιά-ορόσημο για τη μεγαλύτερη κατασκευάστρια μοτοσυκλετών του πλανήτη. Συμπληρώνοντας 50 χρόνια από τότε που ο Soichiro Honda πήρε μια μικρή ομάδα και ξεκίνησε την εισβολή του στον κόσμο των αγώνων, η εταιρεία του χρειαζόταν οπωσδήποτε ένα αντίδοτο στην ξηρασία των GP, αλλά και την κακή οικονομική κατάσταση που έχει επιφέρει δυσάρεστες εξελίξεις. Πώς αλλιώς να το πούμε κομψότερα όταν η ίδια η Honda ανακοινώνει πως δε θα έχει εργοστασιακή συμμετοχή στον αγώνα αντοχής της Suzuka, μέσα στην πατρίδα της;

Στα πλαίσια της επετείου, στην ιστοσελίδα της εταιρείας, http://world.honda.com/MotoGP/history/, στήθηκε ένα εξαιρετικό αφιέρωμα στην πορεία του μισού αυτού αιώνα, ξεκινώντας από τη διακήρυξη του Soichiro Honda προς τους εργαζομένους της εταιρείας του το 1954 στην οποία ανακοίνωνε την πρόθεσή του να εκμεταλλευτεί τη στέρεη οικονομική βάση που χτίστηκε με τις μικρές μοτοσυκλέτες για να αναπτυχθεί στον παγκόσμιο αγωνιστικό στίβο. Το πόσο καλά το κατάφερε, το γνωρίζουμε όλοι…

ΦΕΥΓΕΙ Ο DAVID KNIGHT ΑΠΟ ΤΗ BMW

Ένας πολυδιαφημισμένος γάμος καταλήγει σε διαζύγιο. Ο Άγγλος δύο φορές πρωταθλητής Enduro πήγε μετά βαΐων και κλάδων στη BMW, αλλά η απουσία αποτελεσμάτων μπορεί να χαλάσει και την πιο ζαχαρένια σχέση.

Το δελτίο Τύπου της BMW απλά ανακοινώνει τη διακοπή της συνεργασίας, κοινή συναινέσει.

"Πριν την αρχή της σεζόν ο David Knight συμπλήρωσε αρκετά τεστ με την αγωνιστική G450X. Παρόλα αυτά κατά τη διάρκεια της χρονιάς κατέστη εμφανές πως αναβάτης και μοτοσυκλέτα δεν έχουν την αρμονία που απαιτείται για να καταφέρουν κορυφαία αποτελέσματα σε αυτό το τόσο απαιτητικό περιβάλλον. Γι' αυτό το λόγο, ο David Knight και η BMW Motorrad Motorsport αποφάσισαν να λύσουν τη συνεργασία τους με καλό και δίκαιο τρόπο."

SMPRINIS

ΚΩΤΣΟΥ 34 ΧΑΛΚΙΔΑ

Τηλ./fax.: 2221025984

HUSABERG

TRIUMPH

Racing Gossip

Ο SIMONCELLI ΣΤΗ GRESINI

Ανακοινώθηκε η συμφωνία του τρέχοντος Πρωταθλητή GP250 με τη San Carlo Gresini, βάζοντας έτσι πρόωρα ταφόπλακα στους αρβυλολόγους του πλανήτη που τον είχαν περάσει από όλες τις ομάδες των MotoGP και WSBK…

Όχι ότι δε θα τον ήθελαν όλες αυτές οι ομάδες, έτσι; Ο Marco Simoncelli κατάφερε πέρυσι σε ελάχιστους μήνες να διαβεί τη γραμμή από τον τυπικό άσημο αναβάτη των 250 σε ένα δημοφιλή πρωταθλητή "τύπου Rossi", δηλαδή Ιταλό, τσαμπουκαλή στην οδήγηση και με ένα ξεχωριστό χαρακτηριστικό –κι ας είναι και τρίχες…

Μέχρι τώρα είναι γνωστό πως ο Super Sic έχει δεχτεί προτάσεις από την Aprilia για το WSBK, υποθετικά από τη Yamaha και τη Suzuki για τα MotoGP, αλλά εν τέλει στην Ολλανδία μερικές μέρες πριν τον αγώνα ανακοινώθηκε η συμφωνία του για ένα χρόνο με την ομάδα του Fausto Gresini. Επισήμως δεν έχει ξεκαθαρίσει ποιανού τη θέση θα πάρει στην ομάδα, αλλά θεωρείται βέβαιο πως για να αγνοήσει εργοστασιακές προτάσεις έχει εξασφαλίσει το RC211V του Toni Elias, το μόνο μη Repsol αγωνιστικό που είναι σχεδόν ισότιμο τεχνολογικά με τα δύο εργοστασιακά. Λέγεται πως ο αναβάτης ήρθε στον Gresini με τις ευλογίες της Honda, η οποία τον προορίζει για ένα εκ των δύο Repsol, εφόσον φυσικά αποδειχτεί ανταγωνιστικός. Αν μη τι άλλο, λογικά θα έχει το απαραίτητο εργαλείο.

Όσο για τον ίδιο, προς το παρόν κρατά μικρό καλάθι. Ερωτηθείς σχετικά με ενδεχόμενες μάχες με τον φίλο του Valentino Rossi (προπονούνται και μαζί στο MX) απάντησε, "Αν φτάσω να μάχομαι με τον Valentino, τότε θα σημαίνει πως όντως πάω πολύ καλά!"

Ο TAKAHASHI ΕΚΤΟΣ TEAM SCOT!

Και ξαφνικά, που λέτε, ο Yuki Takahashi θα εγχειριστεί στη μέση και θα μείνει τρεις μήνες εκτός δράσης. Ευτυχώς που ο καλός θεούλης έστειλε τον Gabor Talmacsi λίγες βδομάδες πριν και δες τώρα πόσο χρήσιμος μας βγήκε!

Η επίσημη ανακοίνωση της Team Scot λέει πως ο Takahashi χτύπησε με το πέσιμό του στη Βαρκελώνη και τώρα θα πρέπει να εγχειριστεί, με αποθεραπεία τριών μηνών. Δεν ξέρουμε κατά πόσο ο τραυματισμός του είναι τόσο σοβαρός που να απαιτεί αυτή την επέμβαση, πάντως ο Ιάπωνας στο Assen έτρεξε κανονικά και τερμάτισε κάμποσα δευτερόλεπτα μπροστά από τον Talmacsi. Στο μεταξύ ο team manager της ομάδας, Cirano Mularoni, μας τα είπε λίγο καλύτερα.

"Ήταν δύσκολη η κατάσταση. Δεν υπήρχαν αρκετά ανταλλακτικά για τις δύο μοτοσυκλέτες και η κατάσταση θα γινόταν χειρότερη μετά το Brno που η κάθε μοτοσυκλέτα θα πρέπει να αντέξει για αρκετούς αγώνες. Μετά τι θα κάναμε σε έναν αγώνα με βροχή, θα αλλάζαμε ζάντες αντί για μοτοσυκλέτες;"

Μετά θυμόμαστε πως ο Talmacsi σέρνει πίσω του κάμποσους χορηγούς –που η Team Scot έχει απόλυτη ανάγκη– και περισσότερη προβολή ως εθνικός ήρωας της χώρας του και Παγκόσμιος Πρωταθλητής, οπότε δένει το γλυκό.

Ελπίζω τουλάχιστον ο δύσμοιρος Takahashi, του οποίου η αποχώρηση ήταν κοινό μυστικό από τον αγώνα της Catalunya, να μην εγχειριστεί δίχως να το χρειάζεται, για τα μάτια του κόσμου…

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

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Tour de France, ποτέ δεν είναι αργά για ποδή

Col

αναβάτης Monster Yamaha Tech

«His

«Αν η Suzuki

να φτιάξουν ένα

αναβ

«Σερβίρουν τέσσερις διαφορετικούς τύπο

ζυμαρικών και είναι όλοι οι αγαπημένοι μου..

Earl Hayden,

πατέρας Nicky Hayden

«Ήταν ένα ατύχημα καθώς προσπερνού-

σε έναν πολύ αργότερο αναβάτη...

Fabiano Sterlacchini,

τεχνικός διευθυντής Pramac Ducati MotoGP

PRAMAC RACING

...λατο...
...in Edwards,
...3 MotoGP

Το ρώτησαν το παλικάρι αν έχει σχέδια για την επόμενη χρονιά. Αυτός, αφού έκανε μερικές γκριμάτσες δείχνοντας το ρολόι του στον Rossi που εκείνη τη στιγμή έμπαινε αργοπορημένος στη συνέντευξη Τύπου του Mugello, έριξε την πληρωμένη απάντηση. Αν μπορεί ο Lance Armstrong, τότε μπορεί κι αυτός. Άλλωστε ο Edwards είναι νεότερος από τα 40 έτη του διάσημου συμπατριώτη του ποδηλάτη...

...shit linkage broke...
Ben Spies
αναβάτης Yamaha WSB

Η επίσημη ανακοίνωση στον Τύπο από τη Yamaha στο Παγκόσμιο SBK εξηγούσε πως ο Ben Spies εγκατέλειψε στο δεύτερο σκέλος του Kyalami όταν έσπασε ο σύνδεσμος του λεβιέ ταχυτήτων. Μόνο που η λέξη "shift" περιέργως έγινε... σκατά (shit). Ο δαίμων του τυπογραφείου ή μήπως μετέφεραν αυτούσια περιγραφή Spies στους μηχανικούς πως "μου έσπασε ο @#$%&! ο λεβιές";

...θέλει πραγματικά βάθρο θα πρέπει
...α δυνατότερο GSVR...
Loris Capirossi,
...βάτης Rizla Suzuki MotoGP

Το πάλεψε γερά ο Capirex στο Mugello, αλλά τελικά δεν κατάφερε παρά να τερματίσει πέμπτος. Οι περισσότεροι απλά τον κατάπιαν στην ευθεία και ο βετεράνος Ιταλός δεν έχει κανένα λόγο να μασάει τα λόγια του –ειδικά τώρα που υπέγραψε και για άλλον ένα χρόνο με τη Suzuki. Δώστε γκάζια στον παππού!

Ο γνωστός bon viveur πατέρας Hayden ρωτήθηκε πώς του φαίνεται η Ιταλική φιλοξενία στη νέα ομάδα του γιού του, συγκριτικά με αυτή της Repsol Honda. Και ο διάσημος πατέρας δεν έχασε την ευκαιρία να εξηγήσει πως η λέξη hospitality (φιλοξενία) δεν είναι μόνο ένα τυπικό όνομα για τον χώρο εστίασης της ομάδας στα paddocks... Η κοιλιά του δηλώνει πανευτυχής.

Η σύγκρουση μεταξύ των Mika Kallio και Nicky Hayden στο Le Mans, όπως την αντελήφθη και την περιέγραψε στους δημοσιογράφους το στέλεχος της ομάδας του Φινλανδού. Αυτό θα πει ευγενής άμιλλα και ανταγωνισμός: ο εργοστασιακός Hayden είναι απλά "ένας πολύ αργότερος αναβάτης". Αλλά πάλι, αν ένας "δορυφορικός" αναβάτης γυρνά πραγματικά πιο γρήγορα, να μην το πούμε;

the back

Κουτσοί στραβοί, στενγνοί βρεγμένοι, χαζοί και έξυπνοι μαζί στο Misano για να δουν Superbike. Ο Μάνος αναφέρει

BRUX
SUZUKI

Cycle Torque (Αυστραλία)

www.cycletorque.com.au

Δωρεάν και Ηλεκτρονικά

Το Cycle Torque ένα μικρό περιοδικό μοτοσυκλέτας από τη μακρινή Αυστραλία, έντυπο και δωρεάν. Η free press φύση του δεν στέκεται σε καμία περίπτωση εμπόδιο στην πρόθεση των εκδοτών του CT να το προσφέρουν και ηλεκτρονικά στους αναγνώστες τους από αυτόν το μήνα και στο εξής. Έτσι, από την κεντρική σελίδα ακολουθείτε το σύνδεσμο E-MAG και οδηγείστε σε μια online εκδοχή του περιοδικού μέσω της υπηρεσίας http://issuu.com. Εκεί απολαμβάνετε το τεύχος χάρη στην εύχρηστη full screen επιλογή –διαφορετικά δε μπορεί κανείς να διαβάσει άνετα τα κείμενα. Επιλογή κατεβάσματος του τεύχους για διάβασμα offline κάποια άλλη στιγμή, ωστόσο, δεν υπάρχει.

Moto Net (Γαλλία)

www.moto-net.com

YBR στην άκρη του κόσμου

Ο PE και ο Beru είναι δύο Γάλλοι μοτοσυκλετιστές που ξεκίνησαν να γυρίσουν τη Νότια Αμερική απ' άκρη σ' άκρη με μοτοσυκλέτα. Εντάξει, ούτε οι πρώτοι είναι, ούτε οι τελευταίοι. Σίγουρα όμως δε θα βρείτε πολλούς που να το δοκιμάζουν καβάλα σε δύο ταπεινά Yamaha YBR125!

Οι περιπέτειές τους (Bornes in America) δημοσιεύονται σε συνέχειες στο Γαλλικό διαδικτυακό περιοδικό Moto Net, ξεκινώντας από τον περασμένο Γενάρη. Στο πιο πρόσφατο, 18ο, επεισόδιό τους έχουν φτάσει στη Βραζιλία, έχοντας ήδη γράψει πάνω από 20,000 χιλιόμετρα. Αν κρίνουμε από τις φωτογραφίες που δημοσιεύουν, πάντως, μάλλον το διασκεδάζουν με την ψυχή τους…

Οι περιπέτειές τους συγκεντρωμένες βρίσκονται στη διεύθυνση http://www.moto-net.com/bornes-in-america.php.

NEWS TORQUE
BMW OFF ROAD COURSES
SUZUKI GSR600 ARRIVES
SPECIAL EDITION TRIUMPH DAYTONA
HART & HUNTINGTON FREESTYLE TOURS.
NEWS TORQUE
ELECTRIC BIKES ALMOST HERE
RIDE TO WORK DAY
Rocket on the Kays
Show dates
Big Daddy Husqvarna arrives

cycletorque
AUSTRALIA'S BIGGEST FREE MOTORCYCLE MAGAZINE
LATEST ISSUE
LATEST NEWS
RACING
BIKE TESTS
E-MAG
VIDEO AND AUDIO
BIKE PRODUCTS
STOCKISTS
SUBSCRIBE
TORQUING BACK
LATEST NEWS
SPECIAL FEATURE
Dragging Jeans
CLICK HERE TO ENTER
ONE PAIR TO GIVE AWAY EVERY MONTH!

cyclist.gr

Κείμενο και φωτό: cyclist.gr

Αξεσουάρ εκ των ουκ άνευ

Ποδηλασία δεν είναι μόνο το ποδήλατό σας. Υπάρχει μια σειρά από αξεσουάρ που συνοδεύουν το ποδήλατο, άλλα περισσότερο κι άλλα λιγότερο απαραίτητα, εξαρτάται από ποια σκοπιά το βλέπει ο καθένας. Ορισμένα πράγματα όμως θα πρέπει να τα έχετε, θεωρούνται απαραίτητα και θα πρέπει να τα υπολογίσετε στον προϋπολογισμό σας όταν θα αποφασίσετε να βάλετε το ποδήλατο στη ζωή σας.

Cyclist.gr

Κράνος

Το κράνος είναι το πιο απαραίτητο αξεσουάρ που θα πρέπει να αγοραστεί μαζί με το ποδήλατό σας. Έχει να κάνει με την ασφάλεια του πιο ευαίσθητου και πολύτιμου μέρους του σώματός σας. Μην αφήσετε τις σκέψεις τύπου "μα πώς θα φαίνομαι με το κράνος" ή "δεν το έχω συνηθίσει" να σας επηρεάσουν. Τα κράνη έχουν προχωρήσει πάρα πολύ σε τεχνολογία και παρέχουν μεγάλη ασφάλεια σε πολύ χαμηλό βάρος. Υπάρχουν κράνη σε πολλά χρώματα και μεγέθη, για όλα τα γούστα και όλα τα βαλάντια.

Τα πλεονεκτήματα του κράνους, εκτός του προφανούς, δηλαδή την προστασία του κεφαλιού από χτυπήματα, είναι αρκετά ακόμα.

Προστατεύει από τον ήλιο κατά την καλοκαιρινή περίοδο, όταν μια θερμοπληξία ή ηλίαση δεν είναι καθόλου απίθανο να συμβεί. Παρέχει καλύτερο αερισμό του κεφαλιού λόγω του ειδικού σχεδιασμού του από οποιοδήποτε καπέλο ή μαντήλι. Αποτελεί παράδειγμα προς τα παιδιά που εισέρχονται στην ποδηλασία, ώστε να καταλαβαίνουν πώς να τηρούν τις βασικές αρχές ασφάλειάς τους.

Φώτα

Δεν είναι ανάγκη να σκοτεινιάσει τελείως για να καταλάβετε ότι τα αυτοκίνητα δεν σας βλέπουν στο δρόμο. Ακόμα και όταν σουρουπώσει, η ορατότητα μειώνεται σε μεγάλο βαθμό και ενώ εμείς πιστεύουμε ότι μας βλέπουν συμβαίνει εντελώς το αντίθετο. Πιο παλιά τα ποδήλατα ήταν εξοπλισμένα με δυναμό. Ακόμα υπάρχουν αυτά τα ποδήλατα στην πιο εξελιγμένη τους μορφή, όμως οι λύσεις για τα φώτα είναι πολλές, οικονομικές και εύκολες στη χρήση.

Η συμβουλή μας για να παραμένετε ορατοί είναι να πάρετε κόκκινο φώς για πίσω και λευκό για μπροστά, όπως στα αυτοκίνητα και τις μοτοσυκλέτες. Επιλέξτε λίγο μεγαλύτερο φωτάκι για πίσω ή πάρτε και μια "ψείρα" (κόκκινο, μονό LED) για να βάλετε στο κράνος σας, στο πίσω μέρος, ενώ να προτιμάτε πά-

cyclist.gr

ντα φωτάκια με LED και να κάνετε χρήση της λειτουργίας flash σε έντονη επικινδυνότητα. Όταν σταθμεύετε το ποδήλατό σας, πάρτε τα φωτάκια μαζί σας. Τα περισσότερα αφαιρούνται από το ποδήλατο με μια απλή ασφάλεια. Μην τα ξεχνάτε πάνω στο ποδήλατό σας, υπάρχει κίνδυνος να σας τα κλέψουν. Έχετε καλού κακού καμιά μπαταρία μαζί σας σε περίπτωση που σας τελειώσουν οι μπαταρίες στα μέσα της διαδρομής.

Παγούρι - Παγουροθήκη

Όχι μόνο το καλοκαίρι, αλλά πολύ περισσότερο τους θερινούς μήνες, η ενυδάτωση του σώματός μας κατά την άσκηση είναι απολύτως απαραίτητη. Όταν γυμνάζεστε θα πρέπει το σώμα σας να ενυδατώνεται συνεχώς και το νερό θα πρέπει να είναι πάντα προσβάσιμο. Μια παγουροθήκη που "δένει" πάνω στο ποδήλατο και ένα ποδηλατικό παγουράκι για νερό με ειδικό στόμιο χωρίς καπάκι, είναι ό,τι χρειάζεστε για να μη μείνετε ποτέ από δίψα.

Τρόμπα - Σαμπρέλα - Τσαντάκι

Πολλές φορές σκεφτόμαστε ότι ένα καινούριο ποδήλατο δεν πρόκειται να πάθει κάτι. Και είναι αλήθεια, έτσι θα έπρεπε να είναι. Όμως, ποτέ δεν υπολογίζαμε εκείνο το καρφί ή το γυαλί που παραμόνευε στην άκρη του δρόμου και θα έρχονταν να μας χαλάσει την ποδηλατάδα από την πρώτη κιόλας μέρα. Αυτό κι αν είναι ατυχία!

Μια τρόμπα και μια σαμπρέλα θα σας κάνει να συνεχίσετε τη βόλτα σας και θα σας γυρίσουν στο σπίτι χωρίς να χρειαστείτε να φωνάξετε να έρθουν να σας μαζέψουν από το δρόμο. Η αλλαγή του ελαστικού δεν είναι πλέον δύσκολη υπόθεση και δεν απαιτούνται εργαλεία. Η τρόμπα μπορεί να μπει πάνω στο ποδήλατο, όπως και η σαμπρέλα μέσα σε ένα ειδικό τσαντάκι

που πιάνει πάνω στο ποδήλατο. Έτσι δε θα χρειαστεί να τα κουβαλάτε και αυτά σε κάποια τσάντα στην πλάτη σας.

Κλειδαριά

Πήρατε το καινούριο σας ποδήλατο. Κρατήστε το ασφαλισμένο σε κάθε σας βόλτα που θα χρειαστεί να το αποχωριστείτε, έστω και για λίγο. Μια αλυσίδα ή ένα καλό λουκέτο θα εμποδίσει τους κακοπροαίρετους να καβαλήσουν το ποδήλατό σας και να φύγουν όταν εσείς το έχετε παρκάρει για να πάρετε τον καφέ σας. Κρατήστε το κλειδωμένο ακόμα και μέσα στην πυλωτή ή το garage σας. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που έχουν κλαπεί ποδήλατα πίσω από κλειδωμένες πόρτες. Οι αλυσίδες ή τα λουκέτα μπορούν να μεταφερθούν μέσα στο σακίδιό σας ή να πιάσουν πάνω στο ποδήλατο ώστε να μην τα κουβαλάτε στην πλάτη σας, αν δε θέλετε.

BIKING

ENHANCED PERFORMANCE WITHOUT DOPING

«Endurance athletes consume up to 97% of their energy for controlling their body temperature.»
(Professor Winfried Joch, Institute for Sports Science at Münster University in cooperation with Dr. Sandra Ückert, at Dortmund University)

X-BIONIC® Bike Wear utilises the energy from sweating and helps to maintain the ideal body temperature of 37°C when doing sport.
The effect is 30% more energy for your sport.

xitanit™

XITANIT™
The revolutionary material XITANIT™ features high conductivity and is able to reflect radiated heat.

3D-BionicSphere®-System
works from its position on the chest and the back. Without the sensation of wetness or heat. No risk of overcooling during recovery. The cooling is activated only when the body's temperature rises and sweating begins. If no sweat is present, then the system serves as insulation. The 3D-BionicSphere®-System only begins to cool once you are sweating.

Intercooler
this 3D construction collects perspiration on the upper thigh and maintains it directly upon the skin so as to evaporate it to maximum effect directly on this important muscle group. In between periods of exertion, the Intercooler's rib technology lies in waves upon the muscle to provide insulation. The locked-in air protects these vulnerable muscles from over-cooling.

Innerlap AirConditioningZone™
woven mesh with zero insulation function allows air to circulate and aids cooling as soon as you start to sweat.

HeatPipe Cooling
the HeatPipe Micro-System uses the sweat for additional cooling.

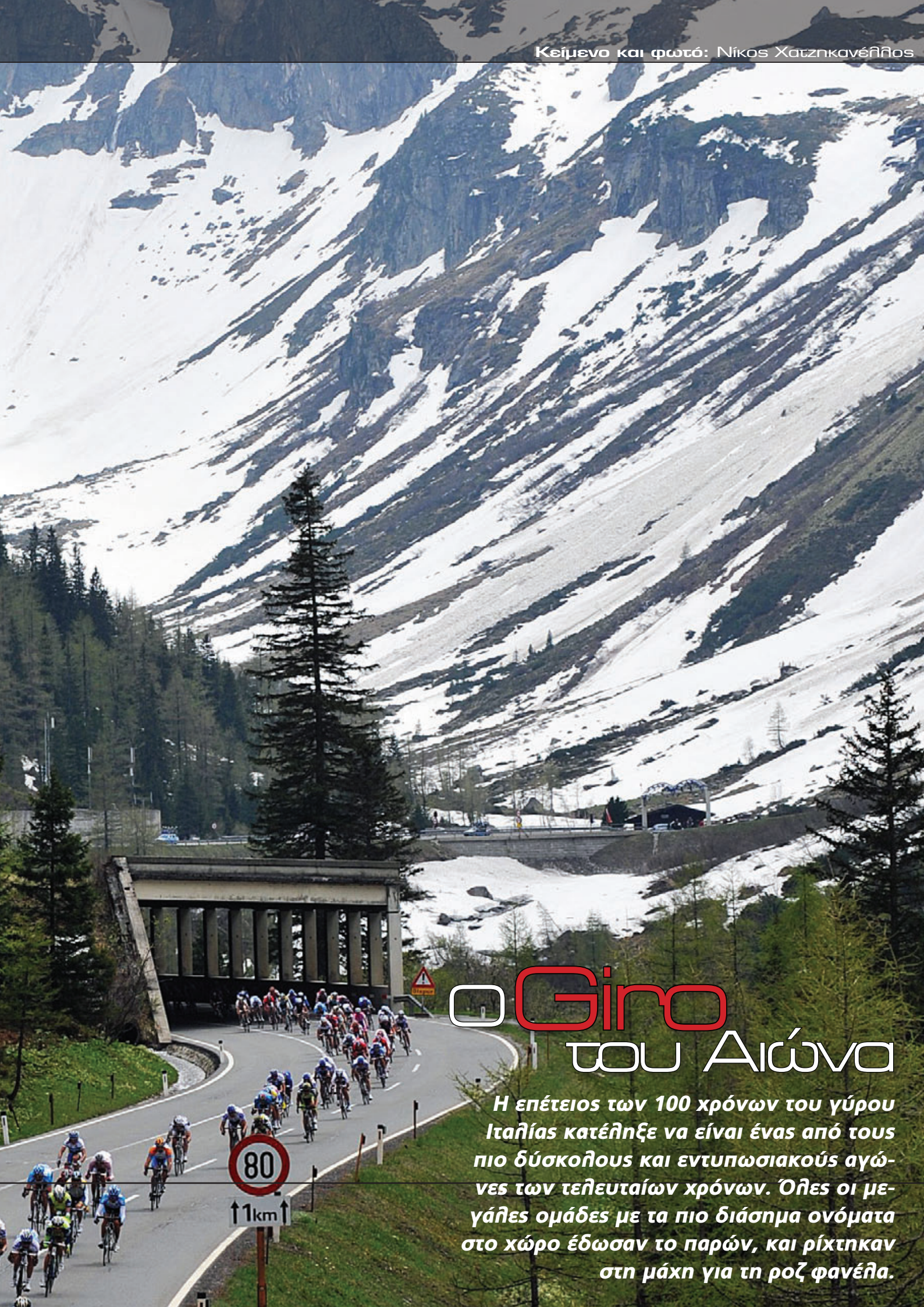
Self-adjusting Cuff®
(active band) fits any size of leg without slipping or constricting.

X-BIONIC®
FUNCTIONAL BIKEWEAR

For further informations about our X-BIONIC® products visit our www.x-bionic.com

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

Κείμενο και φωτό: Νίκος Χατζηκανέλλος



ο Giro του Αιώνα

Η επέτειος των 100 χρόνων του γύρου Ιταλίας κατέληξε να είναι ένας από τους πιο δύσκολους και εντυπωσιακούς αγώνες των τελευταίων χρόνων. Όλες οι μεγάλες ομάδες με τα πιο διάσημα ονόματα στο χώρο έδωσαν το παρών, και ρίχτηκαν στη μάχη για τη ροζ φανέλα.

SAXO BANK
SAXO BANK
SAXO BANK

Παρότι είχε μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας από άλλες χρονιές εξαιτίας των περισσότερων ανηφορικών ετάπ, ήταν ένας Γύρος πιο γρήγορος, που σημαίνει μεγαλύτερες ταχύτητες και καλύτερες επιδόσεις αθλητών. Εντυπωσιακές ήταν οι μάχες μεταξύ των μεγάλων φαβορί Basso, Di Luca, Grazzeli, Pellizotti, Sastre, Menchov, Leipheime και Armstrong (ο οποίος ακόμα ανάρρωνε από τραυματισμό προηγούμενου αγώνα και χειρουργείο στην κλείδα).

Η αυλαία άνοιξε, όπως πάντα, με ένα ομαδικό χρονόμετρο και νικήτρια την ομάδα Columbia, ακολούθησαν δύο γρήγορα ετάπ (spreed) για να ξεκινήσουν αμέσως μετά τα πρώτα ανηφορικά ετάπ που στην ουσία εκεί κρίνεται το τελικό αποτέλεσμα.

Ο αγαπημένος των Ιταλών και μεγάλο φαβορί Danilo Di Luca ή 'killer' όπως τον φωνάζουν δείχνει από νωρίς τις άγριες διαθέσεις του για τη νίκη πυροδοτώντας μεγάλες κόντρες. Από το 5ο ετάπ φοράει τη φανέλα του πρωτοπόρου αφήνοντας πίσω μεγάλους Ιταλούς αναβάτες όπως ο Simoni και ο Counego και ο μόνος Ιταλός πλέον που μπορεί να τον απειλήσει είναι ο Ivan Basso που φέτος επέστρεψε μετά από δύο χρόνια τιμωρία για σκάνδαλο ντόπινγκ.

LE TOUR DE FRANCE
LUK

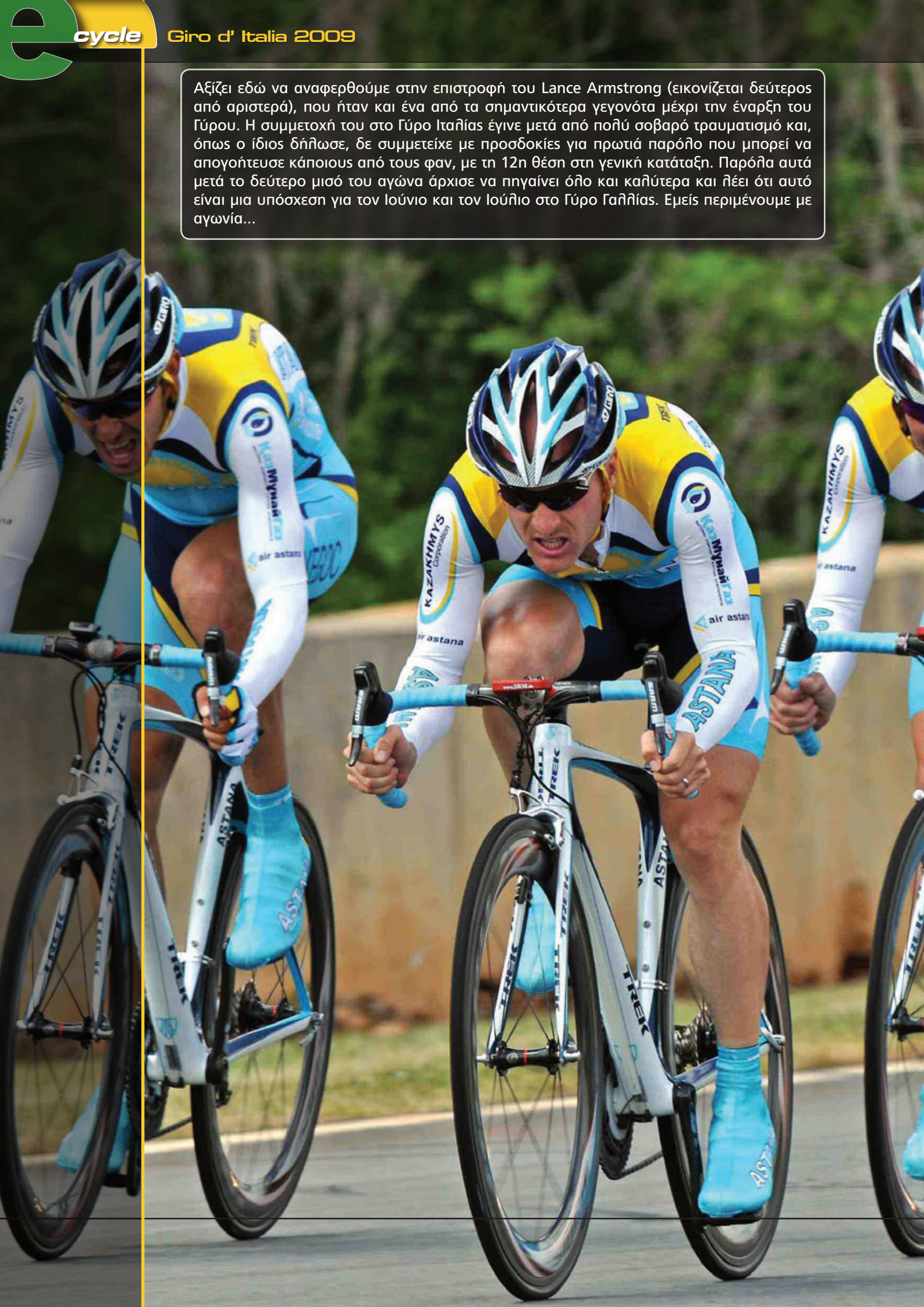
Ο διάβολος ήρθε από τη Γαλλία να θυμίσει στους ποδηλάτες πως ο Tour de France ακολουθεί. Στον Ιταλικό Giro ωστόσο, από το 9ο ετάπ και μετά ο Di Luca αρχίζει να νιώθει την ανάσα του Ρώσου Menchov, ο οποίος όλο και κερδίζει έδαφος και παίρνει τελικά την πρωτιά στο 12ο ετάπ αφήνοντάς τον πίσω 34". Από εκεί και μετά αυτοί οι δύο είναι οι πρωταγωνιστές του Γύρου με διαφορές δευτερολέπτων μεταξύ τους και τις πιο σκληρές κόντρες να εντοπίζονται στα ανηφορικά ετάπ.

Οι ανηφόρες τελειώνουν στο 19ο ετάπ με τερματισμό στο Βεζούβιο και νικητή τον Catlos Sastre και πρώτο στη γενική κατάταξη τον Denis Menchov, κάτι που θα διατηρήσει μέχρι το τέλος του Γύρου και θα είναι ο μεγάλος νικητής.

Τα αποτελέσματα της γενικής κατάταξης για τους πρώτους πέντε είναι:

1. Denis Menchov (Rus) Rabobank
2. Danilo Di Luca (Ita) LPR Brakes-Farnese Vini
3. Franco Pellizotti (Ita) Liquigas
4. Carlos Sastre (Spa) Cervelo Test Team
5. Ivan Basso (Ita) Liquigas

Αξίζει εδώ να αναφερθούμε στην επιστροφή του Lance Armstrong (εικονίζεται δεύτερος από αριστερά), που ήταν και ένα από τα σημαντικότερα γεγονότα μέχρι την έναρξη του Γύρου. Η συμμετοχή του στο Γύρο Ιταλίας έγινε μετά από πολύ σοβαρό τραυματισμό και, όπως ο ίδιος δήλωσε, δε συμμετείχε με προσδοκίες για πρωτιά παρόλο που μπορεί να απογοήτευσε κάποιους από τους φαν, με τη 12η θέση στη γενική κατάταξη. Παρόλα αυτά μετά το δεύτερο μισό του αγώνα άρχισε να πηγαίνει όλο και καλύτερα και λέει ότι αυτό είναι μια υπόσχεση για τον Ιούνιο και τον Ιούλιο στο Γύρο Γαλλίας. Εμείς περιμένουμε με αγωνία...



ASTANA
ASTANA
ASTANA
TREK

Dura Ace Di2: Βόλτα στο μέλλον

Η πρώτη μου πραγματική επαφή με την ηλεκτρονική έκδοση της νέας Dura Ace έγινε στην έκθεση Bike & Run πριν από λίγους μήνες. Τότε, περιορίστηκα σε λίγα λεπτά πάνω στο προπονητήριο. Πρόσφατα όμως, το demo-bike της Di2 ήταν στη διάθεση μου για μια ολόκληρη ημέρα...

Κείμενο και φωτό: Αλέξανδρος "Limas" Ιωαννίδης

Φαντάζομαι τους μηχανικούς της Shimano να φωνάζουν "It's aliiiiiiiive! It's aliiiiiiiiiveeee!" όταν πέρασε για πρώτη φορά ρεύμα μέσα από τα δοκιμαστικά πρωτότυπα της Di2 (Digital Integrated Intelligence), οι μηχανισμοί των εκτροχιαστών "απέκτησαν ζωή" και άρχισαν να κινούνται πάνω-κάτω. Τόσος ενθουσιασμός θα ήταν σίγουρα δικαιολογημένος, και όχι μόνο για τους προφανείς λόγους: παρόλο που οι ηλεκτρονικές αλλαγές ταχυτήτων δεν είναι κάτι καινούργιο (η Mavic είχε προσπαθήσει ανεπιτυχώς να πλασάρει το Zap Mavic System ή ZMS στις αρχές του '90), η Shimano έχει αποδείξει και παλαιότερα ότι μπορεί να επαναφέρει παλιές ιδέες, να τις εξελίξει με την τελειομανία που τη διακρίνει και να τις καθιερώσει στην αγορά. Ήξεραν εκείνη τη στιγμή ότι το μέλλον στις αλλαγές ταχυτήτων είχε φτάσει και το κρατούσαν στα χέρια τους!

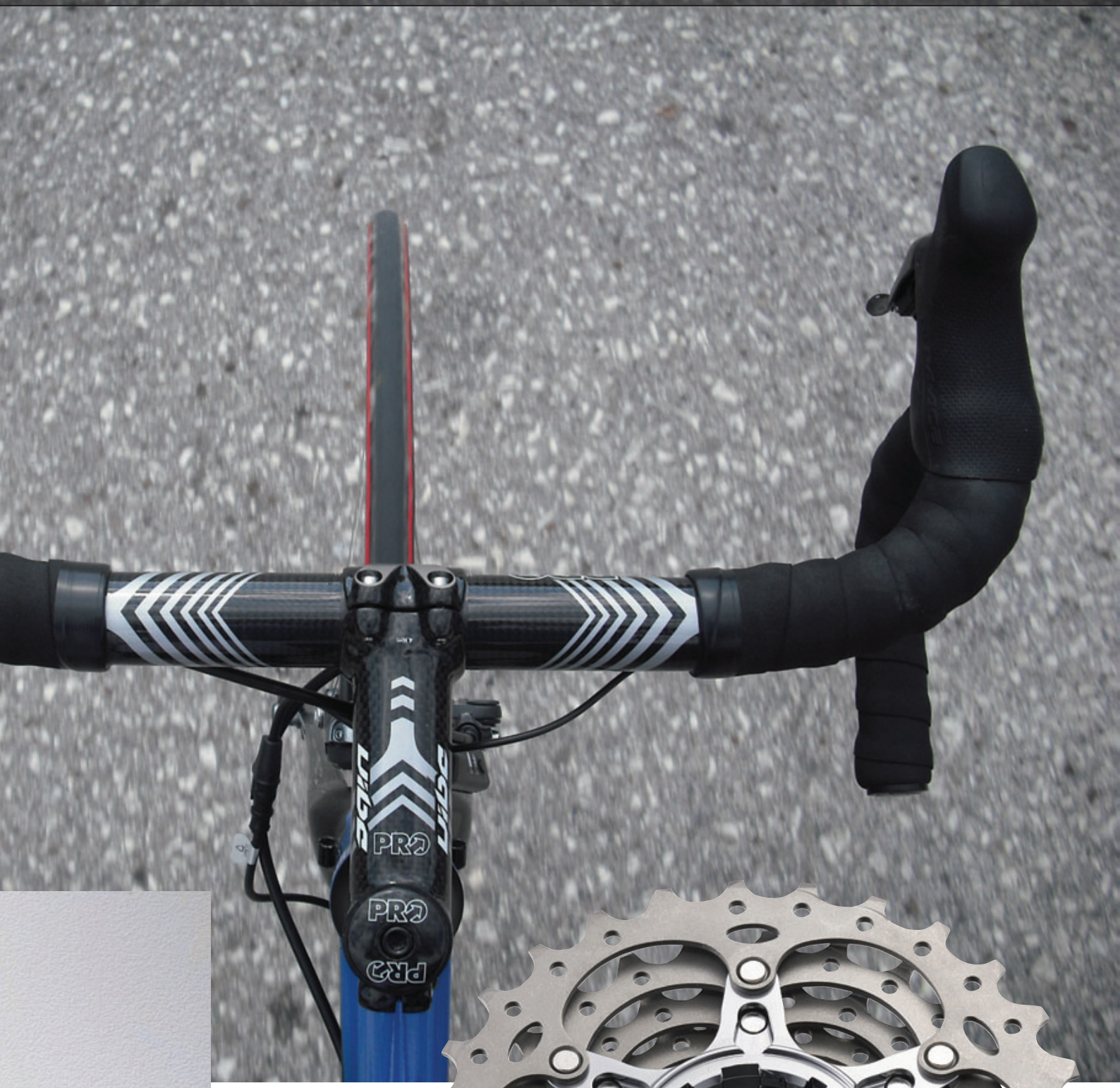
Η Dura Ace Di2 ή αλλιώς "7970", όπως είναι ο κωδικός της αριθμός, πέρασε μια περίοδο δοκιμής και εξέλιξης τριών ετών. Έπρεπε να εξαλειφθούν όλα τα μειονεκτήματα που είχαν οδηγήσει τις προηγούμενες προσπάθειες του ανταγωνισμού της στην αποτυχία: κακή λειτουργία σε δύσκολες καιρικές συνθήκες, μικρή διάρκεια μπαταρίας, εξαιρετική πολυπλοκότητα... Όλα ξεπεράστηκαν, ώστε η Di2 να ανταποκριθεί στο όνομα της "μαμάς" Shimano αλλά και να γίνει ελκυστική στο ποδηλατικό κοινό.

Η σχεδίαση της 7970 έχει ως εξής: μέσα στα "συμβατικής εμφάνισης" χειριστήρια υπάρχουν τα κυκλώματα που στέλνουν ενσύρματα την εντολή για την κάθε αλλαγή ταχύτητας σε αισθητήρες που βρίσκονται στους εκτροχιαστές. Ένας επεξεργαστής που βρίσκεται στον εμπρόσθιο εκτροχιαστή, με τη σειρά του στέλνει σήματα στα ηλεκτρικά μοτέρ που βρίσκονται σε κάθε εκτροχιαστή να κινήσουν την αλυσίδα πάνω στους δίσκους και τα γρανάζια αντίστοιχα. Τα πατροπαράδοτα συρματόσχοινα που όλοι γνωρίζουμε και των οποίων η αναπόφευκτη επιμήκυνση έχει πολλάκις αποτελέσει αιτία απορρύθμισης των ταχυτήτων μας, πήραν πια σύνταξη και έφυγαν για τα λουτρά Αιδηψού ανεπιστρεπτί. Τα υπόλοιπα εξαρτήματα της σειράς (δισκοβραχίονας, μεσαία τριβή, κασέτα, αλυσίδα, δαγκάνες φρένων) είναι κοινά με την "απλή" Dura Ace 7900 και δεν είναι παρά βελτιωμένες εκδόσεις των αντίστοιχων εξαρτημάτων από την προηγούμενη σειρά, 7800. Θα μιλήσουμε όμως και γι' αυτά, παρακάτω.

Ο Terminator των εκτροχιαστών

Συνολικά, η σειρά 7970 είναι περίπου 70gr ελαφρύτερη από τον προκάτοχο της, αλλά βαρύτερη από τη μηχανική της έκδοση, 7900.

Μεγάλη απώλεια βάρους (155gr) υπέστησαν τα χειριστήρια, όπου δε χρειάζεται πια να φιλοξενούν πολύπλοκους μεταλλικούς μηχανισμούς για την τύλιξη και απελευθέρωση των συρματόσχοινων, αλλά μικροσκοπικά κυκλώματα που ζυγίζουν ελάχιστα γραμμάρια. Τα λοιπά μεταλλικά εξαρτήματα είναι κατασκευασμένα από τιτάνιο, ενώ οι μανέτες των φρένων είναι ανθρακονημάτινες. Το βάρος τους είναι μόλις 255gr/ζεύγος, αλλά θα πρέπει να συνυπολογίσετε και τα πρόσθετα 68gr της μπαταρίας, που κάθεται


PRO
PRO
PRO

DURA-ACE

κάτω από την παγουροθήκη.
Ο εμπρόσθιος εκτροχιαστής έχει σχεδόν διπλασιάσει το βάρος του (124gr), αλλά δικαιολογημένα: πέρα από τα παραλληλόγραμμα που απαιτούνται για την κίνηση του, έχει επιβαρυνθεί και με μία ηλεκτρονική πλακέτα, μία CPU (κεντρική μονάδα επεξεργασίας) και ένα μοτέρ. Α, κι επειδή με όλα αυτά απέκτησε τρομερή δύναμη (μιλάμε για τον Terminator των εμπρόσθιων εκτροχιαστών εδώ, σκέτο σάιμποργκ δηλαδή), μακριά τα δάχτυλα σας όταν λειτουργεί. Είναι αρκετά δυνατός ώστε κατεβαίνοντας στη "χαμηλή" του θέση, να ακρωτηριάσει ανθρώπινα δάχτυλα!
Ο οπίσθιος εκτροχιαστής RD7970 μοιάζει αρκετά με τον "χειροκίνητο" αδερφό του, RD7900, μόνο που έχει φυτρώσει μια αντιαισθητική καμπούρα στην πλάτη του, απαραίτητη για να φιλοξενηθούν τα ηλεκτρικά εντόσθια του. Για να είμαι δίκαιος, δεν είναι πολύ άσχημος, απλά χρειάζεται λίγη συνήθεια μετά από τους φινετσάτους RD7800 & RD7900. Βάρος: 225gr, δηλαδή 45gr βαρύτερος από τον προκάτοχό του (RD7800).
Διαθέσιμος σε μορφή standard (39/53t) ή compact (34/50t) ο νέος δισκοβραχίονας της σειράς 7900/7970 είναι 15gr ελαφρύτερος και 20% πιο άκαμπτος από τον 7800, ο οποίος για πολύ καιρό αποτελούσε την καλύτερη σχέση βάρους/ακαμψίας ολόκληρης της αγοράς. Επίσης, έχει βελτιωθεί η αεροδυναμική του, ενώ η νέα σχεδίαση των δίσκων μειώνει την αντίσταση από την τριβή της αλυσίδας και βελτιώνει τις αλλαγές ταχυτήτων. Το νου σας όμως γιατί λέγεται ότι δεν είναι συμβατός με παλαιότερες σειρές Shimano και χρειάζεται οπωσδήποτε τους εκτροχιαστές 7900/7970 για να λειτουργήσει σωστά.
Όσο πιο γρήγορα πηγαίνεις, τόσο πιο καλά φρένα χρειάζεσαι. Οι προηγούμενες δαγκάνες φρένων της σειράς Dura Ace ήταν ό,τι πιο δυνατό και αξιόπιστο υπήρχε για ποδήλατα δρόμου. Έτσι, οι νέες δαγκάνες BR7900 δεν αποκλίνουν από τις αξίες των προγόνων τους. Η γεωμετρία της δαγκάνας έχει επανασχεδιαστεί με σκοπό τη βελτιωμένη συμπεριφορά, ενώ οι ρυθμιστές των συρμάτων έχουν χαμηλότερο προφίλ ώστε να προσφέρουν καλύτερη δρομολόγηση των καλωδίων. Το βάρος τους έχει πέσει κατά περίπου 20gr από πέρυσι, όχι κι άσχημα...
Η κασέτα γραναζιών CS7900 αξιοποιεί νέας σχεδίασης αλουμινένιο φορέα γραναζιών, ο οποίος είναι ελαφρύτερος αλλά και πιο άκαμπτος από αυτόν της προηγούμενης κασέτας Dura Ace. Τα 4 μεγαλύτερα γρανάζια είναι φτιαγμένα από τιτάνιο, ενώ τα υπόλοιπα 6 από ατσάλι. Η αστρονομική μείωση βάρους που υπέστη, κυμαίνεται στα 10-15gr, ανάλογα με το επιλεγμένο μέγεθος (από 11-23t έως 11-28t και 12-27t).
Η αλυσίδα μετάδοσης ήταν ένα εξάρτημα που η Shimano είχε αφήσει απείραχτο εδώ και αρκετά χρόνια. Στο κάτω-κάτω, γιατί να σκαλίσει κανείς κάτι που αγγίζει την τελειότητα; Μα, για ν' ακολουθήσει τις επιταγές της αγοράς, που θέλουν τις κορυφαίες αλυσίδες ποδηλάτων ελαφρωμένες, με κοίλους πείρους και τρύπιους κρίκους. Έτσι, η CN7900 είναι περίπου 30gr ελαφρύτερη από τη CN7800, ενώ η ασύμμετρη σχεδίαση της (διαφορετική εξωτερική και εσωτερική πλευρά) εξασφαλίζει λιγότερες πτώσεις της

DURA-ACE

όταν αυτή μετακινείται μεταξύ δίσκων, κάτι που συνήθως καταλήγει με εσάς να προσπαθείτε να την ξεμπλέξετε μεταξύ δίσκου και ψαλιδιού ("chainsuck").
Δε θα καταπιαστώ με τα νέα πετάλια Dura Ace PD7810, κυρίως γιατί δεν τα είχα στη διάθεση μου: το ποδήλατο της δοκιμής μου παραχωρήθηκε χωρίς πετάλια, άρα χρησιμοποίησα τα δικά μου. Πάντως, λέγεται ότι η πεπλατυσμένη τους σχεδίαση προσφέρει καλύτερη κατανομή της δύναμης στο πετάλι και είναι πιο ανθεκτικά από τα PD7800 (μεταλλικές επιφάνειες επαφής αντί πλαστικές). Η διαφορά βάρους τους είναι αμελητέα (6gr) και θα χάσετε περισσότερο βάρος φυσώντας τη μύτη σας πριν την προπόνηση.
Εδώ ας μου επιτραπεί να σχολιάσω τη νέα αισθητική της κορυφαίας σειράς της Shimano, λέγοντας ότι δε με ξετρελαίνει. Όχι ότι είναι άσχημη, αλλά, να... ο συνδυασμός γραφίτη/γυαλισμένου αλουμινίου ήταν ok για την XTR, αλλά νομίζω ότι δεν έπρεπε να επιβάλλουν αυτό το έντονο κοντράστ και στα ποδήλατα δρόμου. Την ώρα που γράφω αυτές τις λέξεις, κοιτάζω το κουρσάκι μου "ντυμένο" με τη γυαλιστερή 7800 και μου φαίνεται απείρως πιο όμορφο έτσι, παρά αν φορούσε τη νέα Dura Ace. Δε βαριέσαι, γούστα είναι αυτά. Φαντάζομαι ότι σε πολλούς θα αρέσει αυτή η αλλαγή. Πάντως, για να είμαι ειλικρινής, η ποιότητα του φινιρίσματος είναι άψογη, ακριβώς όπως μας έχουν συνηθίσει οι Ιάπωνες. Αρκετά με το μπλα-μπλα όμως, ας πάμε στην ουσία...

Βζζτ... Βζζτ...

Πατώντας το κουμπάκι ελέγχου στον διακλαδωτήρα των καλωδίων το LEDάκι άναψε κόκκινο. Ουπς, καλύτερα να φορτίσω τη μπαταρία για να μη γυρίσω "μονοτάχυτος" σπίτι μου αύριο, σκέφτηκα. Δε μου δόθηκε κανένα έντυπο οδηγιών μαζί με το demo bike, αλλά μέσα σε περίπου 15 δευτερόλεπτα είχα ανακαλύψει πώς αφαιρείται η μπαταρία από τη βάση της και τη συνέδεσα με τον φορτιστή. Γνώριζα ότι ακόμη και με το κόκκινο φωτάκι αναμμένο είχα περίπου 200Km χρήσης μπροστά μου πριν η μπαταρία αδειάσει τελείως, αλλά προτίμησα να το παίξω ασφαλής. Στο κάτω-κάτω, είχα όλη τη νύχτα μπροστά μου για να φορτίσω τη μπαταρία και να ευχαριστηθώ "φρέσκες" αλλαγές την επόμενη ημέρα. Περίπου μία ώρα αργότερα, η ένδειξη του φορτιστή είχε σβήσει και η μπαταρία ήταν έτοιμη -τι λες!
Η μέρα ήταν υπέροχη και ο δρόμος απλωνόταν σα γκρίζο χαλί μπροστά μου. Κατηφορίζοντας τα στενά της γειτονιάς μου, οδεύοντας προς την παραλιακή άρχισα να παίζω με τις ταχύτητες. Σε κάθε αλλαγή δίσκου ακουγόταν ένας ήχος που θύμιζε κάτι από ρομπότ, ενώ ο οπίσθιος εκτροχιαστής ήταν σχετικά αθόρυβος. Οι αλλαγές ήταν γρήγορες και αβίαστες, όπως ακριβώς είχα διαπιστώσει όταν τις δοκίμασα στην έκθεση. Η κατηφόρα όμως δε μπορούσε ν' αποκαλύψει περισσότερα και περίμενα να τελειώσει. Φανάρι Βάρκιζας, αριστερά στην Παραλιακή και βουρ για Σούνιο.
Για να ξεμπερδεύω με αυτά, θα αναφέρω πρώτα τις εντυπώσεις μου από τα μη-ηλεκτρονικά εξαρτήματα της σειράς: ο δισκοβραχίονας, αν και εξαιρετικά άκαμπτος, δε μπόρεσε να με πείσει γι' αυτό το 20% παραπάνω ακαμψίας από το προηγούμενο μοντέλο. Σίγουρα δεν πιστεύω ότι η

DURA-ACE
SHIMANO
DURA-ACE
HG
CN-7900
SHIMANO
DURA-ACE
CN-7900
SHIMANO
REC
AT
rpm
CLK
88:88:88
FLIGHTDECK

Ιαπωνική εταιρία ψεύδεται, απλά ότι ο προηγούμενος ήταν αρκετά άκαμπτος και μάλλον χρειάζεται κάποιος αναβάτης πιο θηριώδης από εμένα για τον σπρώξει στα όρια του. Ρώτησα επίσης έναν 100κιλο ιδιοκτήτη σειράς 7900 και παραγωγό αρκετών Watt πώς του φαίνεται ο νέος του δισκοβραχίονας και μου είπε πως ούτε αυτός μπορούσε να καταλάβει ιδιαίτερη διαφορά από τον παλιό του (Ultegra). Οι δαγκάνες των φρένων είναι ό,τι πιο δυνατό έχω δοκιμάσει σε ποδήλατο δρόμου και προσφέρουν πολύ καλή διαμόρφωση της δύναμης πέδησης, με προβλέψιμη συμπεριφορά. Χρειάζεται να πω κάτι άλλο; Η κασέτα είναι... κασέτα! Δε μπόρεσα να καταλάβω πρακτικά κάποια διαφορά από την προηγούμενη Dura Ace ή ακόμη και την Ultegra. Η αλυσίδα δουλεύει τέλεια και δε διαμαρτύρεται ακόμη και στις πιο ακραίες σχέσεις. Αν και στεγνή, ήταν αρκετά ήσυχη. Σε παρόμοιο ύφος με την κασέτα, η μεσαία τριβή είναι η μεσαία τριβή. Τοποθετείται στο σκελετό και γυρίζει μέχρι που θα λιώσει απ' τη χρήση (όχι πολύ σύντομα).

Και τώρα για το "κυρίως πιάτο", τις ηλεκτρονικές αλλαγές: αν σας άρεσαν οι αλλαγές ταχυτήτων οποιασδήποτε μηχανικής Dura Ace, οι αλλαγές που προσφέρει η 7970 θα σας στείλουν αδιάβαστους! Ένα απλό άγγιγμα είναι αρκετό να βρεθεί η αλυσίδα στο επόμενο γρανάζι σε χρόνο "0". Η αίσθηση των αλλαγών μου θύμισε ως ένα βαθμό αυτή της μηχανικής Dura Ace, μόνο που δεν απαιτείται δύναμη ή παρατεταμένη πίεση του επιλογέα προκειμένου να μπει η κάθε ταχύτητα, παρά μόνο ένα απλό άγγιγμα. Κάθε άγγιγμα αντιστοιχεί σε μία αλλαγή ταχύτητας, ενώ το σύστημα δίνει τη δυνατότητα "προ-επιλογής" ταχύτητας, αφού ο αναβάτης μπορεί να κάνει την επιλογή του π.χ. σε μια κατηφόρα χωρίς να κάνει πετάλι και η Di2 να μεταφέρει την αλυσίδα στην επιλεγμένη σχέση μόλις αρχίσουν να γυρίζουν πάλι τα πετάλια. Ίσως μου να μου έλειψε λίγο η δυνατότητα να αλλάζω 2-3 γρανάζια ταυτόχρονα, όπως γίνεται στις μηχανικές σειρές -κάτι που χρησιμεύει ιδιαίτερα σε απότομες αλλαγές κλίσης (αλλαγές "ο Μπαρμπέρης", συνήθως συνοδεύονται από διακριτούς ήχους ζορίσματος της αλυσίδας και διάφορα επιφωνήματα από τους παρευρισκόμενους). Από την άλλη, δεν ξέρω αν αυτό είναι εύκολο να εφαρμοστεί στην περίπτωση της Di2, όπου οι μηχανικοί της Shimano φαίνεται να έχουν βρει το "χρυσό σημείο" για την ενεργοποίηση των εκτροχιαστών, αφού δεν απαιτείται προσπάθεια από τον χρήστη για να ολοκληρωθεί μια αλλαγή ταχύτητας, αλλά και πολύ δύσκολα αυτό θα γίνει μη-θελημένα. Και όλα αυτά σε μόλις 2mm διαδρομής που έχουν τα πλήκτρα αλλαγών. Ένα θεματάκι που αντιμετώπισα, ήταν όταν φορούσα μακριά γάντια - οι ανάγλυφες επιφάνειες στα πλήκτρα που ανέβαζαν την αλυσίδα δεν ήταν εύκολα αντιληπτές, με αποτέλεσμα να χρειαστεί λίγος χρόνος προκειμένου να συνηθίσω. Όταν έβγαλα τα γάντια, το πρόβλημα εξαφανίστηκε.

Ενώ οι πίσω αλλαγές μου φάνηκαν ελάχιστα πιο γρήγορες από αυτές μιας καλορυθμισμένης 7900 (λέγεται κάτι για 30%, αλλά μου φάνηκε υπερβολικό) και σίγουρα δε θ' αποτελούσαν κριτήριο αναβάθμισης μιας σειράς 7800/7900 σε Di2, οι αλλαγές των δίσκων είναι απλά όλα τα λεφτά! Δεν έχω δει τόσο ομαλές, γρήγορες και αβίαστες αλλαγές δίσκων σε κανένα ποδήλατο ποτέ μου –πραγμα-

SHIMANO
FC-7900
JAPAN VIA
PROTO
172.5

τικά εντυπωσιάστηκα! Μετά από λίγη ώρα ξέχασα ότι είχα να κάνω με μια μετάδοση ποδηλάτου και άλλαζα ταχύτητες σα να οδηγούσα ένα σπορ αυτοκίνητο με σειριακό κιβώτιο (όταν δοκιμάσετε και εσείς τη Di2 σε ανοιχτό δρόμο θα καταλάβετε τον παραλληλισμό, αλλά για τώρα γελάστε όσο θέλετε, πολύ που με νοιάζει! :P). Ακόμη και σε ανηφόρα με κλίση 13%, οι δίσκοι άλλαξαν από μικρό σε μεγάλο και αμέσως μετά πάλι σε μικρό με την ίδια ευκολία και χωρίς το παραμικρό παράπονο. ΠΕΡΦΕΚΤ!

Αν θ' αγόραζα την Di2;

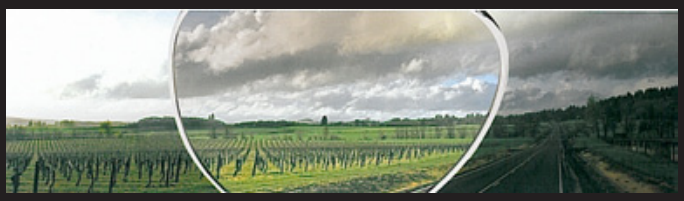
Καλή ερώτηση, δύσκολη απάντηση!
Αυτό που αξίζει περισσότερο απ' όλη τη σειρά είναι οι μπροστινές αλλαγές ταχυτήτων και η λειτουργία αυτορύθμισης του εμπρόσθιου εκτροχιαστή (ναι, ρυθμίζεται μόνος του για να μην τρίβεται στην αλυσίδα, ακόμη και στις πιο ακραίες σχέσεις). Επίσης, η σειρά 7970 διαθέτει πολύ καλή αρχιτεκτονική, αφού τα εξαρτήματα "κουμπώνουν" μεταξύ τους και υπάρχει η δυνατότητα τοποθέτησης προαιρετικών μονάδων, όπως το νέο Flight Deck (ασύρματο cyclocomputer πολλαπλών λειτουργιών με παλμογράφο και σύνδεση PC), εξτρά χειριστήριο SW7971 των πίσω ταχυτήτων για αλλαγές από οποιαδήποτε θέση στο τιμόνι, ή ακόμη η δυνατότητα να έχετε ένα ξεχωριστό τιμόνι για αγώνες χρονομέτρησης με τα ειδικά χειριστήρια ST7971 & SW7971 τοποθετημένα και απλά να το συνδέετε στο ποδήλατο, αφαιρώντας το κανονικό σας τιμόνι –εντάξει, μη φωνάζετε, μια ιδέα είπα!
Από την άλλη, η Di2 είναι πανάκριβη. Υπολογίστε ότι ο συνδυασμός χειριστήρια / εκτροχιαστές / μπαταρία / βάση / φορτιστής στοιχίζουν περίπου όσο μια ολόκληρη σειρά 7900 –και δε μου αρέσει καθόλου το σημείο τοποθέτησης της μπαταρίας: κάτω από την παγουροθήκη του οριζόντιου σωλήνα. Αυτά τα 10cm-11.5cm που προεξέχει, εμποδίζουν την τοποθέτηση παγουροθήκης στον κάθετο σωλήνα, με αποτέλεσμα να χρειάζεστε έναν προσαρμογέα της Shimano, ο οποίος "σηκώνει" την υποδοχή παγουροθήκης του κάθετου σωλήνα μερικά εκατοστά ψηλότερα. Μερικοί ίσως το βρουν λίγο άσχημο αισθητικά, αλλά νομίζω ότι είναι χρήσιμο μόνο σε όσους καβαλάνε μεγέθη πλαισίου από 52cm έως 57cm περίπου. Τα μικρότερα πλαίσια δύσκολα έχουν αρκετό χώρο για όλη αυτή την προίκα, ενώ τα μεγαλύτερα έχουν ήδη αρκετή απόσταση μεταξύ των παγουροθηκών τους ώστε να μη δημιουργείται πρόβλημα από τη μπαταρία.
Παρά τα όποια προβληματάκια της, η Dura Ace Di2 είναι το μέλλον και ήρθε για να μείνει. Αργά ή γρήγορα, το κοινό θα την αγκαλιάσει όπως την αγκάλιασαν εταιρίες σαν τις Cannondale, Focus και Pinarello που σύντομα θα προσφέρουν πλαίσια ποδηλάτων με εσωτερική καλωδίωση, ειδικά για τη σειρά αυτή. Α, επί τη ευκαιρία, προχθές η ηλεκτρονική Dura Ace είχε και την πρώτη της νίκη Pro-Tour, στο 5ο στάδιο του αγώνα Paris-Nice, στα χέρια του Jérémy Roy...

(Η δοκιμή αυτή βρίσκεται δημοσιευμένη και στην ιστοσελίδα http://icycling.gr/index.php/iread/dokimes/dura-ace-di2-bolta-sto-mellon.php).

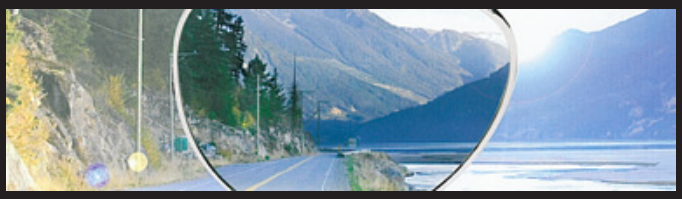
ΟΠΤΙΚΑ

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

Η ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΑΝΕΒΑΙΝΕΙ, ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΠΕΦΤΟΥΝ

Η Piaggio Hellas A.E. κάνει ακόμη πιο προσιτές τις τιμές στα δημοφιλή μοντέλα της μάρκας Aprilia: Sportcity Cube 300 καθώς και σε όλες τις εκδόσεις των μοντέλων Shiver 750 και Mana 850. Ποτέ ξανά η αγορά μιας Aprilia μοτοσυκλέτας ή scooter δεν ήταν πιο προσιτή και εύκολη υπόθεση! Επισκεφθείτε το δίκτυο συνεργατών Aprilia μέχρι και το τέλος Ιουλίου και αποκτήστε τα πιο δημοφιλή μοντέλα με όφελος έως και 900€: Sportcity Cube 300 από 4.049€ στα 3.850€, όφελος 200€, Shiver 750 από 8.040€ στα 7.640€, όφελος 400€, Shiver 750 ABS από 8.311€ στα 7.910€, όφελος 400€ Shiver 750GT από 8.138€ στα 7.740€, όφελος 400€, Shiver 750GT ABS από 8.413€ στα 8.020€, όφελος 400€, Mana 850 από 9.217€ στα 8.320€, όφελος 900€, Mana 850 ABS από 9.399€ στα 8.500€, όφελος 900€, Mana 850GT ABS από 9.597€ στα 8.700€, όφελος 900€. Παράλληλα, συνεχίζεται μέχρι τις 31/7/2009 η προωθητική ενέργεια για τα Scarabeo 50 & 100 με ειδική τιμή 1.890€ και 1.990€ αντίστοιχα.Ποτέ ξανά η αγορά μιας Aprilia μοτοσυκλέτας ή scooter δεν ήταν πιο εύκολη και προσιτή υπόθεση! Επωφεληθείτε σήμερα και ξεκινήστε τις διακοπές σας με το μοντέλο της Aprilia που σας ταιριάζει περισσότερο!

Piaggio Hellas AE
2107572100

ΘΡΥΛΙΚΕΣ GUZZI ΣΕ ΠΡΟΣΙΤΕΣ ΤΙΜΕΣ

Οι Moto Guzzi είναι θρυλικές μοτοσυκλέτες που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται στο χέρι με μεράκι και επιμονή στην λεπτομέρεια με γνώμονα την απόλυτη οδηγική ευχαρίστηση χρησιμοποιώντας όμως και την τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Η Piaggio Hellas φέρνει το θρύλο των μοτοσυκλετών πιο κοντά στο μοτοσυκλετιστικό κοινό με νέες μειωμένες τιμές σε δημοφιλή μοντέλα με όφελος έως και 2.500 € (έκπτωση 50% στο τέλος ταξινόμησης και όφελος έως 2.000€). Ποτέ πιο πριν δεν ήταν πιο εύκολη η απόκτηση ενός θρύλου, ποτέ πιο πριν δεν ήταν πιο εύκολη η απόκτηση μιας Moto Guzzi. Ισχύει για περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών. BREVA 1100 από 11.700€ μόλις 9.275€, BREVA 1100 ABS από 12.600€ μόλις 10.140€, GRISO 1100 από 12.450€ μόλις 9.970€, 1200 SPORT από 12.600€ μόλις 10.110€ και BREVA 750 από 8.100€ μόλις 6.936 €

Piaggio Hellas AE
2107572100

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ PIAGGIO

Η Piaggio Hellas γιορτάζει την άφιξη του καλοκαιριού με απίθανες προσφορές για όλα τα γούστα! Αποκτήστε τώρα το δικό σας σκούτερ Piaggio, Vespa ή Gilera και απολαύστε το πιο διασκεδαστικό και ξέγνοιαστο καλοκαίρι. Οι καλοκαιρινές προσφορές είναι εδώ και σας προκαλούν… μόνον έως το τέλος Ιουλίου! Piaggio Carnaby 300 Cruiser: Αποκτείστε το πρώτοι, με όφελος € 200, δηλαδή μόνο € 3.748. Vespa LX 150: Ξεχωρίστε μαζί της σε κάθε διαδρομή, με όφελος € 200, δηλαδή μόνο € 2.957. Gilera Runner ST 125: Πάθος, έκφραση, δυνατές εμπειρίες… τώρα το Runner ST 125 είναι δικό σας με έκπτωση € 245, δηλαδή μόνο με € 2.990. Piaggio Fly 125/150: Απογειωθείτε με το Fly, σε τιμές που συναρπάζουν… FLY 125 με € 1.690 και FLY 150 με € 1.890.

Piaggio Hellas AE
2107572100

ΔΙΑΙΡΟΥΜΕΝΗ ΦΟΡΜΑ AIRFLOW

Η φόρμα AirFlow είναι ιδανική για τις ψηλές θερμοκρασίες και εξασφαλίζει ευχάριστη δροσιά. Στη μαύρη φόρμα, ο εξοπλισμός coldblack®εμποδίζει αποτελεσματικά τη θέρμανση του υλικού. Στη ασημί έκδοση, η επίστρωση με NanoSphere® αποτρέπει το έντονο λέρωμα. Το ειδικό φύλλο 3 στρώσεων από Kevlar© και τα αφαιρούμενα προστατευτικά NP εξασφαλίζουν κορυφαία προστασία. Μεγέθη: Γυναικεία: 34–46, Αντρικά: 46–66 / 98–118 (μαύρο) 46–60 (ασημοτυπία). Μπουφάν: μαύρο, ασημοτυπία: 478€, Παντελόνι: μαύρο, ασημοτυπία: 348€

BMW HELLAS A.E.
2109118000

ΜΠΟΤΕΣ PRO TOURING

Άνοιξη ή φθινόπωρο - με τις μπότες ProTouring μπορείτε πάντα να απολαμβάνετε τη μέγιστη ασφάλεια. Το ανθεκτικό υδρόφοβο δέρμα μοσχαριού, η μεμβράνη GORE-TEX® που επιτρέπει την κυκλοφορία του αέρα και η επένδυση Cordura®-Flex στο επάνω τμήμα του ποδιού για καλύτερο αερισμό καθιστούν αυτές τις μπότες τον ιδανικό συνοδό σε όλες τις καιρικές συνθήκες. Με τις διάφορες δυνατότητες ρυθμίσεων, οι μπότες παραμένουν άνετες στις χαλαρές βόλτες παρά τα χαρακτηριστικά ασφαλείας. Με αντιβακτηριδιακούς, πλενόμενους εσωτερικούς πάτους. Διατίθεται στα μεγέθη 37–48 σε μαύρο χρώμα, ένα-ντι 304€

BMW HELLAS A.E.
2109118000

DNA FILTER HONDA RF 450X '09

Σας παρουσιάζουμε ένα ακόμη νέο φίλτρο αέρος της εταιρίας DNA FILTERS για το μοντέλο HONDA CRF 450X '09.Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτηση του φίλτρου είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της HONDA. Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει την δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι πολύ υψηλή όπου φτάνει το +30,96% παραπάνω από το εργοστασιακό, ενώ είναι σχεδιασμένο για Race, Off-road και Super Moto χρήση. Διαθέσιμο στο κατάστημα της Techno-Moto, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσικλέτα σας.

TECNO-MOTO
2109242410

AKRAPOVIC ΕΞΑΤΜΙΣΗ YAMAHA TDM 900 '02-'09

Η εταιρία AKRAPOVIC έχει στην διάθεση μας και μόνο για την ΕΛΛΑΔΑ, εξατμίσεις για το TDM 900 02-09. Τελικά hexagonal σε τιτάνιο η carbon, με σιγαστήρες, προαφαιρούμενους για την μείωση του θορύβου ή βελτιστοποίηση της απόδοσης ανάλογα με τις συνθήκες και τις ορέξεις σας. Τιμή αγοράς: 1210,00 ευρώ. Τα τελικά της Akrapovic μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα της Techno-Moto, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσικλέτα σας.

TECNO-MOTO
2109242410

GILERA LIFESTYLE

Η γνωστή μάρκα γιορτάζει 100 χρόνια ιστορίας στην μοτοσυκλέτα. 100 χρόνια γεμάτα πάθος, τεχνολογική πρωτοπορία και αγωνιστικές επιτυχίες. Γιορτάζοντας αυτή την σημαντική χρονιά αλλά και την επιτυχία της κατάκτησης του παγκόσμιου πρωταθλήματος GP στα 250 κυβικά, η GILERA παρουσιάζει την καινούργια σειρά ρούχων και αξεσουάρ. Η σειρά περιλαμβάνει casual ρούχα για γυναίκες και άνδρες αλλά και αξεσουάρ όπως καπελάκια, μπρελόκ και γυαλιά ηλίου. Αφιερωμένα στους φανατικούς και όχι μόνο φίλους της GILERA που γιορτάζουν μαζί της τα 100α γενέθλια της Ιστορικής εταιρίας. Η σειρά ρούχων και αξεσουάρ της Gilera διατίθεται σε όλο το δίκτυο συνεργατών της Piaggio Hellas.

Piaggio Hellas AE
2107572100

KAPPA – K53

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

MOTO MARKET
801 11795615

E-TON - VIPER ST150

Ένα δυναμικό ATV για μοναδικές εμπειρίες στο δρόμο αλλά και στις δύσκολες Off-road διαδρομές. E4 Homologated. Ο μιζάτος 4T αερόψυκτος 150cc έχει σύστημα μετάδοσης συνεχώς μεταβαλλόμενης σχέσης, (& όπισθεν) και αποδίδει ισχύ: 10.6hp / 7.500rpm, ροπή: 2.6 / 6.500 kg.m / rpm Με ατσάλινο σωληνωτό πλαίσιο, δύο δίσκους, (ένα ταμπούρο πίσω), ανεξάρτητα ψαλίδια, δύο αμορτισέρ εμπρός και ρεζερβουάρ 8,5L θα σε πάει παντού.

MOTO MARKET
801 11795615

ΚΡΑΝΟΣ SYSTEM 6

Το κράνος System 6 προσφέρει ένα υψηλό επίπεδο άνεσης. Στα 1.570 gr κρύβονται πολλές
καινοτομίες. Χάρη στο μηχανισμό τεσσάρων αρθρώσεων, το μέγεθος του κράνους παραμένει συμπαγές, ακόμα και όταν είναι ανοιγμένο. Η επιπρόσθετη ενσωματωμένη φιμέ ζελατίνα μπορεί να προσαρμοστεί πολύ εύκολα, ανάλογα με τις συνθήκες φωτισμού. Ο καλός αερισμός εξασφαλίζει την απαραίτητη δροσιά, ενώ η διπλή ζελατίνα φροντίζει για την άριστη ορατότητα. Η αεροδυναμική και η ακουστική του ανήκουν στις καλύτερες της αγοράς. Από 565€, με πλούσιο extra εξοπλισμό.

BMW HELLAS A.E.
2109118000

UVEX – ONYX CARBON

Υλικό: Carbon SLC (super lite carbon) • Visor: νέας τεχνολογίας uvex supravision HD - 2D single shield • Lock: Double D • Features: αντιαλλεργική επένδυση που αφαιρείται και πλένεται, - αφαιρούμενα μάγουλα, - σάκος μεταφοράς - • Weight: Ultra lite - 1000/1050 gr • Standard: ECE R 22.05

MOTO MARKET
801 11795615

ΝΕΑ ΚΑΜΕΡΑ GO PRO ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Είναι 100 αδιάβροχη για κάτω από το νερό έως και 30 μέτρα, με 9 διαφορετικές βάσεις για να προσαρμόζεται σε όλα τα σημεία λήψης με μέγιστη ασφάλεια , όπως: πάνω σε όλων των ειδών τα κράνη, πάνω σε ποδήλατα, Wind Surf, και φυσικά σε μοτοσυκλέτες και αυτοκίνητα. Ανθεκτική σε όλες τις ταχύτητες με κάρτα εγγραφής SD για μέγιστη ανάλυση και ελάχιστο πραγματικά βάρος. Επίσης διαθέτει ειδικά ενσωματωμένο φίλτρο αέρα για μέγιστη ηχητική λήψη, και ευρυγώνιο υψηλής ανάλυσης φακό 170ο για ρεαλιστική 100% λήψη.

ΔΡΑΚΟΣ
2108251640

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

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

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

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

TEST RIDE ΣΤΟ ΝΕΟ BMW F800R

Ένα γυμνό έργο τέχνης εκτίθεται κάθε μέρα στη Motogenesis A.E. 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

ΝΕΑ ΔΙΣΚΟΠΛΑΚΑ SK12, ΑΠΟ ΤΗΝ BRAKING

Η Braking παρουσίασε την καινούργια της δισκόπλακα με τον κωδικό KX12. Πρόκειται για ένα καινούργιο προϊόν για χρήση δρόμου με τεχνολογία Απευθείας από το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbikes. Σχεδιασμένη από την αρχή σε λευκό χαρτί, χρησιμοποιώντας όμως την υπάρχουσα τεχνογνωσία της Braking, χρησιμοποιεί σχήμα wave (μαργαρίτα) και BATFLY, επεξεργασία CNC, KRINOX υλικό που χαρακτηρίζει την υψηλότερη ικανότητα θερμότητας από τα τυποποιημένα ανοξείδωτα υλικά, και 12 floating σημεία στις κατευθυντικές αυλακώσεις για μέγιστες πιέσεις χωρίς καμία στρέβλωση.

Σ. ΜΠΕΖΑΣ - Μ. ΛΕΩΝ
2107470074 - 2108232001

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 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

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

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

Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΙΔΑΝΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Το νέο κράνος SCORPION EXO-1000 Sublim 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

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

NEO SUZUKI DR 125 SM MONO €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

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

HYPERPRO ΒΑΣΕΙΣ & ΣΤΑΜΠΙΛΙΖΑΤΕΡ BMW R 1200 GS / ADVENTURE '09

Νέες παραλαβές σε βάσεις και σταμπιλιζατερ HYPERPRO, για το νέο μοντέλο της εταιρίας BMW R 1200 GS / ADVENTURE '09. Οι βάσεις υπάρχουν σε χρυσό χρώμα καθώς και το σταμπιλιζατερ σε 6 χρωματισμούς, μαύρο, ασημί, χρυσό, μωβ, μεταλ και κόκκινο. Διαθέσιμα στο κατάστημα της Techno-Moto, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσικλέτα σας.

TECNO-MOTO
2109242410

ΜΙΛΗΣΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΑ!

Επωφεληθείτε απο την προσφορά του καλοκαιριού και συνδυάστε καλοκαιρινό κράνος και κινητό. Αγοράζοντας τώρα οποιοδήποτε κράνος Nolan της σειράς N-32 ή N-42 απο το κατάστημα Γκουντούφας Accessories θα πάρετε δώρο το βασικό κιτ N-COM που περιλαμβάνει ακουστικά και μικρόφωνο καθώς και το καλώδιο σύνδεσης που είναι συμβατό με τη συσκευή σας.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

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

ΔΕΡΜΑΤΙΝΑ ΜΠΟΥΦΑΝ -30%

Λίγο πριν την ανανέωση της γκάμας για τη χειμερινή σεζόν και για όσο διαρκέσει το στοκ το κατάστημα Γκουντούφας Accessories προσφέρει ΟΛΑ τα δερμάτινα μπουφάν με μοναδική έκπτωση -30%. Αξιοποιήστε την ευκαιρία και ανανεώστε τον εξοπλισμό σας για τις καλοκαιρινές αποδράσεις στην καλύτερη τιμή.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

ΣΥΝΔΕΘΕΙΤΕ ΑΣΥΡΜΑΤΑ!

Τώρα η ενδοεπικοινωνία γίνεται παιχνίδι με το καινούργιο σύστημα Bluetooth οδηγού-συνοδηγού της MIDLAND BT 1. Συμβατό με όλα τα κράνη καθώς διαθέτει δύο επιλογές μικρόφωνου, ένα για fullface και ένα για open κράνος, είναι πολύ εύκολο στην τοποθέτηση και πλήρως αδιάβροχο. Το κιτ είναι στερεοφωνικό και εκτός από την επικοινωνία μεταξύ των μονάδων δίνει τη δυνατότητα σύνδεσης και άλλης περιφερειακής συσκευής (π.χ. GPS, κινητό, MP3 Player). Συμβατό με όλα τα κινητά τηλέφωνα τεχνολογίας Bluetooth, τώρα και με το iPhone (3.0). Θα το βρείτε ετοιμοπαράδοτο στο κατάστημα Goudoufas Accessories, με τιμή : € 250,00

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

X-BIONIC, Η ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ

Επιστήμονες έχουν καταφέρει να συνδυάσουν στα ρούχα X-Bionic την βιολογία με την τεχνολογία. Χρησιμοποιώντας νανοτεχνολογία και νέες ίνες στη δημιουργία ρούχων αυτό που επιτυγχάνεται είναι η διατήρηση της θερμοκρασίας του σώματος κοντά στους 37C που είναι η ιδανική θερμοκρασία σώματος.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα 30% περισσότερη ενέργεια που διοχετεύεται στην άθληση αντί στην προσπάθεια του σώματος να διατηρήσει τη θερμοκρασία του.

Με 200 διεθνή βραβεία, τα καλύτερα σχόλια από το σύνολο του αθλητικού τύπου παγκοσμίως αλλά και μεγάλων αθλητών να πιστοποιούν την ποιότητα και την αποτελεσματικότητά τους, η X-Bionic φέρνει απλά την επανάσταση στα ποδηλατικά ρούχα.

KALAMOS BIKE
2295083523, 6974011792

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

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

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

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ VP2 ΑΠΟ ΤΗΝ AVON

Επανάσταση από την Αγγλική AVON, η οποία παρουσιάζει τρείς νέους τύπους ελαστικών, για όλες τις χρήσεις. Τα VP2 Super Sport, VP2 Sport και VP2 Extreme, είναι βασισμένα πάνω στην επιτυχημένη σειρά Viper. Κατασκευασμένα από νέας γενιάς υλικά, ξεχωρίζουν για το νέο χαμηλό βάρος τους και 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

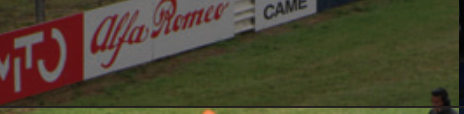
Δοκιμάσατε τα πάντα αλλά δεν γίνεται τίποτα; Και φάγατε κι "ένα σκασμό" λεφτά; Σταματήστε τώρα τα χρονοβόρα και πολυέξοδα πειράματα και βάλτε σήμερα κιόλας, μόνο από €350, ένα Power Commander γνήσιο (από την Αμερική), με εγγύηση και γνήσιο βιβλίο χρήσης, ρυθμίζοντας ηλεκτρονικά και όχι με μαγικά και 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

DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community
DUCATI
Desmo Owners Club
DEAUVILLE.GR
ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ACHAIA MOTO CLUB
GWGR
Kings Riders Club
HELLAS
FAZER
CLUB
MOG
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ
ΛΑΓΚΑΔΑ
ΛΕσχη ΜΟΤοσυκλετας ΑΓΡΙΝΙΟΥ

yourclubs

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός &
Μοτοσυκλέτα
bike me aprilia
aprilia riders club hellas
KTM
HELLAS CLUB
Μοτοσυκλετιστικος
Ομιλος Σοκου
Ο Αγιος Γεωργιος
M.O.C.
2003
www.
motoRidersClub.com
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
Σ.ΜΟ.Κ.
www. smok.gr
ΣΥ.ΜΟ.ΦΕ
TDM
HELLAS
HELLAS CLUB
Strom


Alfa Romeo
CAME

Kawasaki
Kawasaki
Kawasaki

aprilia

Welcome to
Misano Circuit

ANEK

SBK
SUPERBIKE
SBK
SUPERBIKE

pepe
nero

SBK
SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP

Μάνος Κάτσουλας

"Κάνοντας μια εξαίρεση στη συνήθη γκρίνια που συνάδει με τον τίτλο της στήλης, ο Μάνος καταπιάνεται τα SBK και την εμποροπανήγυρη που τα συνοδεύει"

Welcome to Misano

Είχα πολλά χρόνια να πάω να παρακολουθήσω αγώνες Superbike και όταν έσκασε η πρόσκληση από την Intramoto για το Misano φαίνεται ότι για μια φορά η τύχη ήταν με το μέρος μου. Όχι μόνο έκατσε να είμαι ο μόνος εκ των τριών με αναλογικά ελεύθερο πρόγραμμα, αλλά το ταξίδι ήταν με πλοίο της ANEK και όχι με αεροπλάνο και την ψυχή στο στόμα όπως συνήθως, κάτι που έδινε τη σπάνια και ιδιαίτερα καλοδεχούμενη ευκαιρία του συνδυασμού της δουλειάς με τη χαλάρωση.

Με την παρουσία ορισμένων επίλεκτων dealers στην αποστολή για την παρουσίαση της Pirelli, το όλο πράγμα άρχισε να θυμίζει πενταήμερη εκδρομή. Επίκεντρο των συζητήσεων καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, τι άλλο, οι αγώνες, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε Ελληνικό επίπεδο. Με την αναμενόμενη διαμάχη ανάμεσα στα αντίπαλα Ιαπωνικά και Ευρωπαϊκά στρατόπεδα να έχει στη μπλε γωνία τον Πιερράκο εξ Αθηνών και στην κόκκινη τον Βασιλόπουλο εξ Αιγίου να δίνουν κυριολεκτικά ρεσιτάλ ευγλωττίας, τουμπάροντας τη μία επίθεση μετά την άλλη, το αποτέλεσμα ήταν ένα συνεχόμενο show άνευ προηγουμένου που μηδένισε τον κενό χρόνο του ταξιδιού.

Οι διαθέσεις ήταν τόσο καλές που δεν χάλασαν ούτε με την καθυστερημένη έλευσή μας στην πίστα το Σάββατο και την αναμονή επί της οδού Daijiro Kato, ούτε όταν λόγω κάποιων μπερδεμάτων με τις διαπιστεύσεις κόντεψε η μισή δημοσιογραφική αποστολή να μη μπει καν μέσα. Με τη γραφειοκρατία ξεπερασμένη με χαρακτηριστικό Ελληνικό τρόπο, ήρθε η ώρα για την προφητική συνέντευξη του Cal Crutchlow που θα διαβάσετε στο επόμενο τεύχος, παρέα με την παρουσίαση της Pirelli, καθώς οι συνθήκες σήκωναν περισσότερες σελίδες απ' όσες μπορούσαμε να αφιερώσουμε σε αυτό το τεύχος. Με κάποια περαστικά συννεφάκια όλα έδειχναν καλά για τη μέρα του αγώνα, αλλά ήδη ξέρετε ότι τα πράγματα δεν εξελίχθηκαν ακριβώς έτσι.

Σε απόλυτη συνέπεια με την πλειοψηφία των φετινών αγώνων του παγκοσμίου, ο Θεός της Βροχής έκανε την τιμητική του εμφάνιση, δημιουργώντας απορίες για την πιθανότητα να έχει αυτοχριστεί σιωπηλός χορηγός των αγώνων μοτοσυκλέτας. Και το πρόβλημα είναι πως ως χορηγός δε λέει πολλά πράγματα, τουλάχιστον για όσους πιστεύουν ότι το θέαμα έχει να κάνει με τον ανταγωνισμό και όχι με τις πτώσεις –για να μην αναφερθούμε καν στα μπδαμινά ποσά που προσφέρει.

Όταν οι ουρανοί αποφασίζουν να ξεφορτώσουν όσα αποθέματα νερού έχουν την ημέρα του αγώνα τα πάντα αλλάζουν, απ' τα προγνωστικά μέχρι το μεγάλο πανηγύρι που ακολουθεί τα Superbike. Με το Misano να μην έχει το πλεονέκτημα των περιφερειακών χώρων της Monza που βρίσκεται σε ένα ιδιαίτερα πρακτικό πάρκο που ξεχειλίζει από μαγαζιά και προσφορές και την καταρρακτώδη βροχή από το ξεκίνημα της ημέρας τα πράγματα δεν ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκά.

Οι θεατές ήταν λιγότεροι απ' το αναμενόμενο, αλλά και πάλι έφτασαν τους 65.000 το τριήμερο για να μην ξεχνάμε τις αναλογίες και όλοι έτρεχαν από τη μία τέντα στην άλλη, με τους μαυριδερούς τύπους έξω από την πύλη της πίστας με τα μιας χρήσης ημιδιάφανα αδιάβροχα όλων των δυνατών χρωμάτων να κάνουν χρυσές δουλειές.

Αν τα πράγματα είναι μια φορά δύσκολα για τους θεατές όμως, τα προβλήματα των ομάδων είναι σε άλλο επίπεδο. Όλες οι δοκιμές που είχαν γίνει τις προηγούμενες ημέρες, όλα τα δεδομένα που περισυνέλεγαν με τόση ακρίβεια πάνε με τη μία στο καλάθι των αχρήστων. Από χαρτογραφήσεις κινητήρων μέχρι ρυθμίσεις αναρτήσεων και φυσικά επιλογή ελαστικών, δεν ισχύει απλά τίποτα.

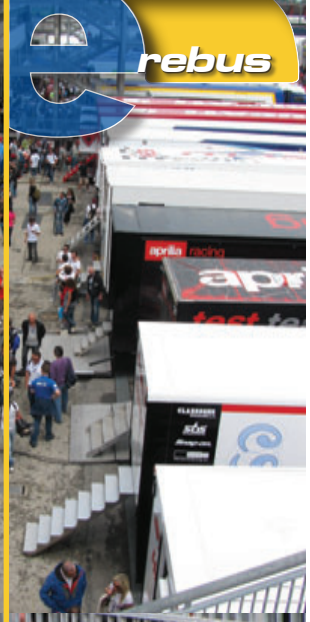
Το μόνο περιθώριο που έχουν πριν τον αγώνα, είναι το warm up, όπου μέσα σε 20 λεπτά, ή 10 αν μιλάμε για τα Superstock, πρέπει να κάνουν δουλειά δύο ουσιαστικά ημερών. Και, όπως

aprilia
aprilia

Official 46 Fan Club
VALENTINO ROSSI

SBK
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

94
SAM
SAM
IPONE



είναι φυσικό, οι περισσότερες ομάδες δεν έχουν ούτε καν αυτό το περιθώριο, καθώς οι αναβάτες πέφτουν σαν τα σύκα ο ένας μετά τον άλλο, στην αναζήτηση των νέων, σαφώς χαμηλότερων ορίων.

Και φυσικά, όταν έρχεται η ώρα του αγώνα... βγαίνει ήλιος, αλλάζοντας για μια φορά ακόμα τα δεδομένα ολοκληρωτικά. Η πίστα είναι βρεγμένη, έχοντας και τις απαραίτητες κατά τόπους λίμνες, αλλά η θερμοκρασία ανεβαίνει και ο πρώτος αγώνας των Superbike μετατρέπεται σε παιχνίδι τακτικής.

Ταυτόχρονα, αρχίζουν να ξεφυτρώνουν θεατές από παντού, με τις σκηνές που ήταν τοποθετημένες στους λόφους –που φαίνονται και από την Autostrada– να θυμίζουν το Tardis του Doctor Who, βγάζοντας σαφώς περισσότερους ανθρώπους απ' όσους η λογική λέει ότι χωρούν. Οι κερκίδες γεμίζουν, οι ομπρέλες σταματούν να βγάζουν τα μάτια των γύρω και δίνουν τη θέση τους σε καπελάκια και αντηλιακά και το Misano αρχίζει να σφύζει από ζωή.

Η μεγαλύτερη ειδοποιός διαφορά όμως σε σχέση με τη Monza, δεν ήταν τόσο τοπογραφική όσο ανθρωπολογική. Μπορεί και οι δύο πίστες να είναι στην Ιταλία, αλλά η κρίση (αμάν πια) δεν χτύπησε μόνο τις τσέπες μα άλλαξε αισθητά την περιβάλλουσα αισθητική καθώς, παρά τη λογική που προστάζει ότι όσο λιγότερο ύφασμα χρησιμοποιείς τόσο λιγότερα χρήματα ξοδεύεις γι' αυτό, οι γνωστές ημίγυμνες και απανταχού παρούσες καλλίπυγες νεαρίδες που παραδοσιακά κοσμούν τα paddock έλαμπαν δια της απουσίας τους από τους οφθαλμούς και τις κάρτες μνήμης των φωτογραφικών μηχανών.

Αν πάντως αυτή η αλλαγή στην αναλογία υφάσματος με γυμνό δέρμα επηρέασε τους θεατές, αυτό ήταν κάτι που δε φάνηκε ιδιαίτερα. Στα διαλλείματα ανάμεσα στους αγώνες οι λόφοι και οι κερκίδες αδειάζουν με τον κόσμο να ξεχύνεται στα paddock, με τις φωτογραφικές ανά χείρας, έτοιμοι να αλλάξουν μια κουβέντα, να φωτογραφηθούν και να πάρουν αυτόγραφα από τους ήρωές τους, τους αναβάτες που κινούνται μέσα στους κοινούς θνητούς.

Για όσους θέλουν να δουν από κοντά τις μοτοσυκλέτες σε διάφορα στάδια ντυσίματος και μη, το pit walk δίνει την ιδανική ευκαιρία, παράλληλα με μια έστω σύντομη ματιά στη δομή και την λειτουργία όλων των ομάδων. Αυτή είναι άλλωστε η γεύση που σου μένει, αυτό που δε μπορεί να σου μεταδώσει η τηλεόραση, μαζί με την ανατριχίλα όταν περνούν τάγμα θανάτου οι αγωνιζόμενοι από κοντά σου, με τον ήχο να ξυρίζει. Τι κι αν τις υπόλοιπες στροφές τις βλέπεις από τις γιγαντοοθόνες;

Μετά τη λήξη του αγώνα και την σταδιακή αποχώρηση από την πίστα κλείσαμε τη μέρα μας σε ένα χαμένο στην εξοχή παραδοσιακό εστιατόριο, παίρνοντας και μια πρόγευση του τι θα ισχύει και στη χώρα μας τη στιγμή που διαβάζετε αυτές τις γραμμές, με διαλλείματα ανάμεσα στα μικρά μεν, επτά δε πιάτα για τσιγάρο εκτός του εστιατορίου.

Και την επομένη η επιστροφή, με την επίσκεψη στη γενέτειρα του Valentino κατά την πρόταση του 2Δ που ασπάστηκαν άπαντες να είναι απλά το κερασάκι στην τούρτα. Πόσο δε από τη στιγμή που η απόβασή μας στις εγκαταστάσεις του επίσημου fan club συνέπεσε εξαιρετικά με την κατάκτηση της 100ης νίκης του στο MotoGP του Assen, 5 μέρες μετά. Το κατά πόσο η επίσκεψή μας εκεί έπαιξε το ρόλο της στην ιστορική αυτή νίκη του Rossi είναι στην καλύτερη περίπτωση έντονα αμφισβητήσιμο, αλλά αντικειμενικά, δεν έχει καμία απολύτως σημασία.

Αν βλέπετε έστω και αμυδρή την πιθανότητα να επισκεφτείτε από κοντά το πανηγύρι των Superbike ή των MotoGP, προς Θεού, μην την αφήσετε να σας φύγει από τα χέρια. Η καλή παρέα μπορεί μόνο να λειτουργήσει θετικά, αλλά και να μην την έχετε, μην πτοείστε: η επιλογή ενός οργανωμένου ταξιδιού όπως πχ αυτά της Skylines, θα φροντίσει ώστε να περιβάλλεστε από μια πληθώρα ομοϊδεατών στο δρόμο για το προσκύνημα σε έναν από τους ναούς των αγώνων.

Το Street Triple παρέα με το Tiger έχουν βοηθήσει την Triumph να σημειώσει ένα από τα σπάνια θετικά πρόσημα στους πίνακες πωλήσεων του 2009 ως τώρα

Σπύρος Τσαντήλας

Το πεντάμηνο κλείνει περίπου 30% κάτω. Ωστόσο η γενική πτώση της αγοράς δε σημαίνει πως κλαίνε όλοι…

Συσπείρωση

Αγχώδες φθινόπωρο, δύσκολος χειμώνας, δυσκοίλια άνοιξη. Το καλοκαίρι βρίσκει την αγορά ταλαιπωρημένη, με περιμένει το δίμηνο Ιουνίου και Ιουλίου που, μαζί με τον Μάιο, είναι παραδοσιακά οιπιο καυτοί μήνες της αγοράς. Όπως καταλάβατε, κάνουμε μια σύντομη βουτιά στα πεπραγμένα του πρώτου πενταμήνου της Ελληνικής αγοράς μοτοσυκλέτας.

Σε απόλυτα νούμερα κλείνει περίπου 30% κάτω: 25,811 ταξινομήσεις φέτος, 36,938 πέρυσι ως και τον Μάιο.

Οι παραδοσιακές δυνάμεις εξ Ιαπωνίας έχουν χτυπηθεί δυνατά. Η Honda, για παράδειγμα, εκτός από την απώλεια της πρώτης θέσης το 2008, κλείνει το πεντάμηνο 32.7% κάτω, η Yamaha ακόμη στην κορυφή, μα 31.6% κάτω. Ακόμη μεγαλύτερη, δε, είναι η βουτιά της Suzuki, ένα ηχηρό 49.6%... Η μόνη ανατολίτισσα που κρατιέται σχετικά καλά είναι η Kawasaki με μόνο 10.1% απώλεια.

Θα περίμενα πως οι εταιρείες που πουλούν κυρίως σκούτερ και μικρές μοτοσυκλέτες θα πήγαιναν καλύτερα. Σε περιπτώσεις όπως της Kymco αυτό επιβεβαιώνεται: φέτος πούλησε 11.5% περισσότερο από το 2008, ξεπερνώντας οριακά την Kawasaki σε αριθμό.

Υπάρχει, δε, και η ιστορία της Piaggio. Πέφτει περίπου 16.9% στο πρώτο πεντάμηνο του '09, κρατά σταθερά την τρίτη θέση –αλλά αθροίζοντας τις υπόλοιπες εταιρείες της (Aprilia, Moto Guzzi, Gilera, Vespa) όχι απλά διατηρεί μια "άτυπη" πρωτιά, μα διευρύνει και τη διαφορά της σε μερίδιο.

Μερικά άλλα αποτελέσματα μας δείχνουν καταναλωτικές τάσεις. Η Harley-Davidson πέρυσι πούλησε 94 μοτοσυκλέτες, φέτος 87 –απλά παραμένει στην αγκαλιά του πιστού της κοινού. Η BMW, από την άλλη, είναι 33.7% κάτω. Αν το βλέπετε λογικό υπό την έννοια πως δεν έχει μικρές και φτηνές μοτοσυκλέτες, οι αντίστοιχα τεράστιες πτώσεις των KTM και Ducati στο πρώτο αυτό πεντάμηνο θα έρθουν να συμφωνήσουν: 44.9% η πρώτη, 57% η δεύτερη! Πώς όμως εξηγείτε τότε την Triumph, η οποία με την ίδια πάνω-κάτω συνταγή και πολλή λιγότερη σάλτσα κατάφερε να φτάσει ως εδώ με +12.2%, συνεχίζοντας την αλματώδη της περσινή αύξηση; Αναμφίβολα οι δύο "ατμομηχανές" της ήταν τα Tiger και Street Triple, μοτοσυκλέτες που ήταν εδώ από πέρυσι και πουλούν σε όλη τη διάρκεια του πενταμήνου.

Δεν ξεχνάμε πως τα επιμέρους αποτελέσματα επηρεάζονται και από τους χρόνους άφιξης των best sellers κάθε εταιρείας, όπως και από τις προωθητικές δράσεις της κάθε εταιρείας. Λ.χ. το GSX-R1000 K9 ουσιαστικά μπήκε στην αγορά μόλις τον τελευταίο μήνα, δικαίως η Suzuki ελπίζει πως ένα δυνατό χαρτί θα ρόλο στο υπόλοιπο 2009. Όπως ακριβώς ελπίζει και η BMW που εδώ και λίγο καιρό έχει φέρει και το F800R στην Ελλάδα.

Στο τέλος ξυρίζουν το γαμπρό.

Υπάρχει ωστόσο μια ξεκάθαρη αγοραστική τάση σε παγκόσμιο επίπεδο: η κρίση δείχνει να διώχνει περισσότερο τους "χαλαρούς" πελάτες. Οι ταγμένοι μοτοσυκλετιστές κρατούν την αγορά και μπορεί να μην στραφούν σε ένα ακριβό μοντέλο από τη λίστα τους, αλλά ούτε θα πάνε σε παπί, θα ψωνίσουν σε μια value for money λογική. Αντίστοιχα αυτός που θέλει μια μοτοσυκλέτα για να κάνει τη δουλειά του, πιο εύκολα θα στραφεί σε ένα σκούτερ παρά σε μια μεσαία μοτοσυκλέτα όταν το χρήμα δεν περισσεύει. Το ίδιο φωτογραφίζουν και οι παγκόσμιες αγορές.

Στη Γαλλία, δε, είχαμε το εξής περίεργο τον Μάη: γενική πτώση αγοράς 7.5%, σχεδόν 20% κάτω οι μικροί κυβισμοί και +4.3% οι μεγάλοι! Αν αυτό δεν είναι "συσπείρωση" των μοτοσυκλετιστών τότε τι;

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)
K1300 R	14(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		
	Bonneville SE	14(F)
	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)
	XJ600	14(T)
	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
	Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
	Rohloff speedhub 500/14	14
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