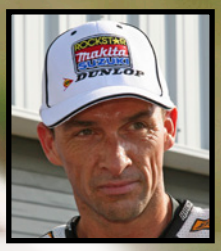
ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 17 • Σεπτέμβριος 2009

ebike.gr

FREE PRESS



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ENDURO ΞΑΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Αύγουστο μήνα στις Σέρρες φυσικά

MAT MLADIN
φέτος κρεμάει τη φόρμα του

FIRST RIDES
BMW G650 GS
Piaggio Beverly Tourer 300 i.e

675 Triumph Daytona

THE TEST
Suzuki Gladius

MOTOGP
Από FIAT Yamaha σε FIAT Yamaha

FEATURE
το Serow πατινάρει άλλα έχει αναστημένη εξάτμιση

ECYCLE
πως αλλάζουν ταχύτητες τα ποδήλατα του βουνού

Λίγο νωρίς δεν είναι για "καλό χειμώνα";

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

Δημήτρης Γάκης,
Γιώργος Κοροβέσης,
Δημήτρης Λασιθιωτάκης,
Γιάννης Μπούστας,
Έφη Παπαδοπούλου,
Παναγιώτης Σκυριανός,
Εύη Συνοδινού,
Μιχάλης Τήλιος,
Κώστας Φωτιάδης

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραΐτη

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.

The Front

news 10
Τα νέα χρώματα της Honda για το 2010, η πρώτη φοιτητική ηλεκτρική μοτοσυκλέτα, κρυφά νέα μοντέλα και ο χορός καλά κρατεί

First Rides

BMW G650GS 22
Άλλαξε όνομα, άλλαξε τιμή και αναστατώνει τους Ιάπωνες

Piaggio Beverly Tourer 300i.e. 32
Υπερβάλει ελαφρώς αριθμητικά, αλλά περί απόδοσης ουδέν παράπονο

Cover Story

Triumph Daytona 675 44
Ανανεωμένο στα σημεία, βρίσκεται αντιμέτωπο με τον Κώστα. Ποιός κερδίζει;

The Test

Suzuki Gladius 62
Μοιάζει με SV που ξεχάστηκε στο φούρνο, αλλά αυτό γελάει τελευταίο

Feature

Yamaha Serow 225 82
Όχι, δεν το πετάξαμε στα σκουπίδια. Ο Μάνος συνεχίζει να λερώνει τα χέρια του

Racing

Editorial 102
Κινητήρες παραγωγής στα MotoGP;
Το ακούσαμε και αυτό και δε μας άρεσε καθόλου

MotoGP 104
Οι μάχες των δύο όχι και τόσο αγαπημένων αναβατών της Yamaha συνεχίζονται

Gossip 122
Ανανεώσεις συμβολαίων μετά από μανούρες, το μυστήριο του Stoner, η αναμενόμενη άνοδος του Crutchlow μετά το eBike και άλλα πολλά

Mat Mladin 136
Φόρος τιμής στον πλέον αθυρόστομο των αναβατών, λίγο πριν την αποχώρησή του

Παγκόσμιο Enduro στις Σέρρες 144
Μετά το περσινό ISDE, το πολύχρωμο τσίρκο του παγκόσμιου enduro έρχεται ξανά στη χώρα μας

Racing Lines 152
Ο Colin μιλά περί αυνανισμού, ο Colin περί σεξ, ο Colin περί βλακείας, ο Colin περί ηλεκτρονικών...

The Back

Press 156
Ένας ιδιώτης δείχνει το δρόμο στην KTM

eCycle News 158
Vauban, η χαρά του ποδηλάτη, συναντά τους φλύαρους τροχούς

Χειριστήρια Mountain Bike 162
Πόσοι τρόποι υπάρχουν να αλλάξει κανείς ταχύτητες;

Pirelli 168
Ακολουθούμε τη μεταφορά τεχνολογίας από τα WSBK στο δρόμο

eMarket 176
Εδώ οι καλές προσφορές, εδώ οι καλές ευκαιρίες – δεν ακούς καλέ κυρία;

eClubs 190
Γιατί μας χωρίζει μόνο ένα κλικ

erebus 192
Περί καπνών, Αττικών και δίχρονων

exodus 194
Δύο λεπτών σιγή

elssues 196
Δε βοηθάει πια η μνήμη; Εμείς είμαστε εδώ με το σωστό σκονάκι

Τεύχος 17 • Σεπτέμβριος 2009

Φωτό εξωφύλλου: Δημήτρης Ταυλίκος

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

Σπύρος Ταμπάρας

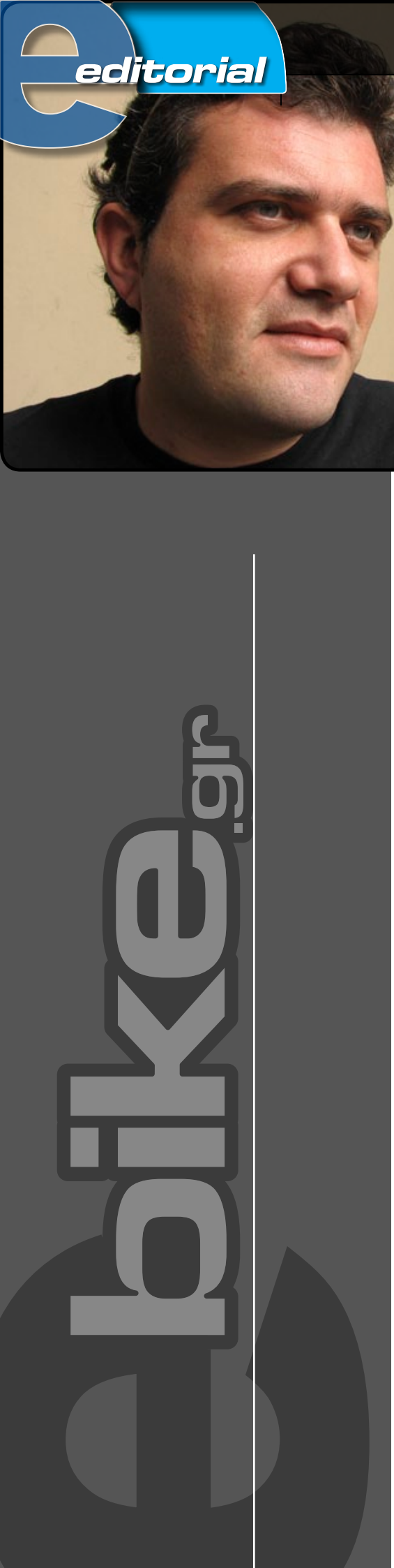
Πράσινα τέλη και πράσινα άλογα

Δεν ξέρω αν το πήρατε είδηση, πάλι εκλογές έχουμε. Με τα ίδια κόμματα, τις ίδιες φάτσες, την ίδια φρασεολογία και τα ίδια θέματα-αντιπερισπασμούς από την πραγματικότητα. Γιατί έχω την εντύπωση πως η προηγούμενη προεκλογική περίοδος ήταν μόλις χτες;

Κάνω λάθος που νομίζω πως είμαστε μονίμως σε προετοιμασία εκλογών; Η αλήθεια είναι πως δεν το είχα συνειδητοποιήσει και τόσο καλά, κολυμπώντας στο – εκ φύσεως αντίθετο – ρεύμα της καθημερινότητας. Άκουσα όμως μια μέρα τον πρώην πρόεδρο του Συνασπισμού, Νίκο Κωνσταντόπουλο, να λέει πως από τη μεταπολίτευση και μετά μόνο μία φορά έγιναν οι εκλογές στην ώρα τους, το 1985 στη δεύτερη θητεία του Ανδρέα Παπανδρέου. Όλες οι υπόλοιπες κυβερνήσεις έσπευσαν να προσφύγουν στη "λαϊκή βούληση" νωρίτερα της συνταγματικά προβλεπόμενης ώρας τους.

Αλήθεια είμαι ο μόνος που νομίζω πως αυτή η παρατήρηση κρύβει πίσω της μια χονδροειδή περιθωριοποίηση του Συντάγματος; Σύμφωνα με αυτό, για να προκηρυχθούν πρόωρα εκλογές θα πρέπει να συντρέχει κάποιο εξαιρετικής κρισιμότητας εθνικό θέμα που απαιτεί ευρεία συναίνεση. Ποιο ήταν αυτό το 2007; Φέτος ποιο είναι, η ύφεση; Έχουμε υποβαθμίσει τον σημαντικότερο θεσμό της Δημοκρατίας σε ένα εργαλείο στρατηγικού marketing, επιλέγοντας την εκλογή με τα λεγόμενα "πολιτικά κριτήρια", αυτά που πλέον στην καθομιλουμένη αποκρυπτογραφούνται ως "όταν μας βολεύει". Μήπως όμως δεν είναι αυτός ο ίδιος ακριβώς τρόπος με τον οποίο λειτουργεί ο περίφημος μέσος Έλληνας;

Όποτε μας βολεύει παρανομούμε, φοροδιαφεύγουμε, ρουσφετολογούμε, παρκάρουμε, πετάμε τα σκουπίδια μας, κοροϊδεύουμε, κατηγορούμε, δικαιολογούμε, κάνουμε τα στραβά μάτια. Και μετά το ρίχνουμε στη γκρίνια από εκεί που βολευόμαστε, τον καναπέ. Αερολογία εναντίον αερολογίας, σημειώσατε Χ.



ΠΡΟΣΟΧΗ!
Ακολουθεί
πολιτική
διαφήμιση
astra
ΚΡΗΤΗ
TV
TRT

Διάβαζα λοιπόν κάπου πρόσφατα πως δεκάδες εξαγγελίες της κυβέρνησης που έγιναν τους τελευταίους μήνες κινδυνεύουν να μείνουν στα σχέδια λόγω των εκλογών. Δηλαδή πάνε τα χιλιάδες χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων στις πόλεις μας; Και το ΚΤΕΟ μοτοσυκλετών, το ΚΤΕΔ; Κοίτα να δεις τραγωδία φίλε μου, ο Ευριπίδης Στυλιανίδης πρέπει να είναι ο μόνος υπουργός Μεταφορών της τελευταίας 15ετίας (τουλάχιστον) που δεν εξήγγειλε ΚΤΕΟ για τα δίκυκλα… Ο Μιχάλης Λιάπης, λ.χ., πρόλαβε δύο φορές σε μια θητεία!

Το άλλο με τα "πράσινα τέλη κυκλοφορίας"; Τις προάλλες παρακολούθησα μια σχετική συζήτηση στο Bikenet.gr όπου κάποιοι φίλοι, προφανώς ορμώμενοι απ' όσα είχαν ακούσει στο χαζοκούτι, υπολόγιζαν πως θα διπλασιαστούν τα σχετικά κόστη για τις μοτοσυκλέτες τους. Σκέφτηκα πως τα ανακοινωθέντα μέτρα αφορούσαν μόνο τα αυτοκίνητα, αφού μιλούσαν για προδιαγραφές Euro 4-5, ενώ οι μοτοσυκλέτες έχουν δικές τους, ξεχωριστές προδιαγραφές και οι ισχύουσες είναι οι Euro 3. Από περιέργεια πήρα τηλέφωνο στο ΥΜΕ. Χρειάστηκε μια τηλεφωνική περιήγηση σε τρία διαφορετικά τμήματα και 5-6 διαφορετικά άτομα. Όλοι δήλωναν άγνοια για τη μοτοσυκλέτα. Οι περισσότεροι δεν ήξεραν καν τί και πότε θα ισχύσει για τα αυτοκίνητα. Μετά με παρέπεμψαν στο υπουργείο Οικονομικών. Εκεί το τμήμα που είναι αρμόδιο για τα διάφορα Ειδικά Τέλη με ενημέρωσε πως δεν έχει ενημερωθεί. Ουδείς γνωρίζει τι μέλλει γενέσθαι με το πράσινα τέλη και σίγουρα κανένας δεν είχε ακούει αν αυτό το μέτρο ενδεχομένως να περιελάμβανε και τις μοτοσυκλέτες.

Πράσινα τέλη και πράσινα άλογα…

Η πραγματικότητα είναι τραγική. Η πολιτική της εξαγγελίας έχει ανάγει συνολικά τον πολιτικό λόγο σε ένα επικοινωνιακό παιχνίδι του θεαθήναι. Δεν έχει σημασία τι κάνεις, αλλά τι λες ότι κάνεις. Ακόμη κι αν πρόκειται για κάτι που ΘΑ κάνεις. Και το τραγικότερο όλων είναι πως αυτό το παιχνίδι της αερολογίας έχει πλέον συμπεριλάβει και τις εκλογές. Εγώ πάντως θα ψηφίσω, δε συμβάλλω στον περεταίρω εξευτελισμό του θεσμού, εκεί όπου νομοτελειακά οδηγεί η διαρκής απαξίωση της κάλπης. Φτύσε-φτύσε, μια μέρα θα πλημμυρίσουμε. Το φαινόμενο των περασμένων ευρωεκλογών με τους απέχοντες που θεώρησαν πως έκαναν μια τεράστια μαγκιά αφήνοντας την ψήφο, το πηδάλιο της χώρας στους "ημέτερους" με τρόμαξε πολύ.

Γκρίνια τέλος, πάμε τεύχος

Το BMW G650GS είναι ό,τι θες εκτός από καινούργιο. Κι όμως καταφέρνει να έρχεται στην επικαιρότητα καθώς σηματοδοτεί μια στροφή στην εμπορική πολιτική της εταιρείας. Πότε είναι η τελευταία φορά που θυμάστε μια BMW να κοστίζει στα ίσια όσο και ο ιαπωνικός ανταγωνισμός και να δίνει δώρο ABS και θερμαινόμενα γκριπ; Η ενότητα των First Rides κλείνει με το Piaggio Beverly 300 Tourer, μια ακόμη έκδοση στο απόλυτο best seller των σκούτερ στην Ελλάδα.

Συνεχίζουμε με εκτενείς δοκιμές δύο σημαντικών μοτοσυκλετών από τη μεσαία κατηγορία. Το Suzuki Gladius σημαίνει τη διαδοχή του SV650, ελπίζοντας να πετύχει αυτό που ο προκάτοχός του είχε καταφέρει σε όλη την Ευρώπη μα όχι και στην Ελλάδα, να γίνει δημοφιλέστατο.

Το Daytona 675 της Triumph στην τελευταία του έκδοση περνάει από το κόσκινο του Δάλλα επί τω έργω στο Αυτοκινητοδρόμιο Σερρών. Ίσως η σημαντικότερη Αγγλική μοτοσυκλέτα της σύγχρονης ιστορίας, το τρικύλινδρο αυτό supersport έχει καταφέρει να χωθεί στην Ιαπωνική τετρακύλινδρη κυριαρχία του μεσαίου χώρου. Το μοντέλο του 2009 πόσο καλύτερο είναι;

Δεν ξεχνάμε ένα μικρό φωτογραφικό αφιέρωμα στους πρωταγωνιστές του αγώνα του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Enduro που φιλοξένησε η πρωτεύουσα των μηχανοκίνητων σπορ της Ελλάδας, οι Σέρρες. Συνεχίζουμε με ένα σύντομο αφιέρωμα στον Mat Mladin, τον Αυστραλό που κατέκτησε το Αμερικανικό πρωτάθλημα SBK περισσότερες φορές από οποιονδήποτε άλλο και φέτος αποχωρεί από την ενεργό δράση. Η ιστορία του είναι τόσο αξιοθαύμαστη, όσο και απίστευτη.

Κλείνουμε με μια προτροπή: Ήρεμα, οι εκλογές βλάπτουν σοβαρά την πνευματική υγεία.

Και μιαν ευχή, καλή ανάγνωση! <<

TRIUMPH
675
675
TRIPLE

the front

Τα πρώτα επίσημα μοντέλα 2010, μερικά ακόμα ανεπίσημα, οικολογία στα πανεπιστήμια και μια μοτοσυκλέτα μόλις 8,400 κυβικών. Α, ναι! Και κάποιος Pfeiffer...

METZELER
AKRAPOVIC

Honda 2010

Σε ένα άκρως αποκαλυπτικό email που λάβαμε αρχές του μήνα, η Honda μας ενημέρωσε για τα μοντέλα που θα κοσμούν τις βιτρίνες της το 2010.

Εκτός από το εικονιζόμενο και πλήρως αδιάφορο για την ελληνική αγορά Shadow 750 Black Spirit -που στην ουσία είναι ένα Shadow με κακό bobber look-, έχουμε τις εξής αλλαγές στο Fireblade: διακριτικότατα επανασχεδιασμένη ουρά με διάφανα LED (σε βαθμό που ψάχνεις να βρεις τις διαφορές), πιο κοφτερή(;) εξάτμιση με αλουμινένιο κάλυμμα, "βελτιωμένη μάζα στροφάλου" και, βέβαια, καινούργια χρώματα. Για τους λάτρεις των Pedrosa και Dovizioso, να πούμε ότι η έκδοση στα χρώματα της Repsol μας εγκαταλείπει - κοινώς τρέξτε να προλάβετε ένα '09, μιας και από αλλαγές δεν βλέπω τίποτα που να αξίζει την αναμονή. Η έκδοση C-ABS φυσικά και παραμένει στη γκάμα -με το ανάλογο premium στην τιμή-, ενώ αυτά ακριβώς τα αρχικά θα συναντώνται από του χρόνου και στα CBF600N και S, CB1000R, Deauville 700, SH300i, Shadow 750 και Shadow Spirit 750. Με δυο λόγια, όλα τα παραπάνω μοντέλα θα αρχίσουν να διατίθενται με ABS και συνδυασμένα φρένα - αλλά όχι ηλεκτρονικά ελεγχόμενα όπως στα CBR600 και 1000.

Κατά τα άλλα, νέα χρώματα στο 600RR και ο Θεός βοηθός. Αν συνεχίσουν έτσι και οι υπόλοιποι Ιάπωνες, προβλέπω το 2010 να ανακηρύσσεται πανηγυρικά στην πιο φτωχή χρονιά των τελευταίων 20 ετών.

Κωνσταντίνος Δάλλας

Έφυγε ο Hans Trunkenpolz

Αν το όνομα σας κάνει να αναρωτιέστε, πάρτε την Ιστορία του μοτοσυκλετισμού και γυρίστε αύριο με τον κηδεμόνα σας.

Ο 65άχρονος Trunkenpolz ήταν ο γιος του ιδρυτή της KTM, που είχε τα ηνία της Αυστριακής εταιρείας μέχρι το 2008, όπου και αποσύρθηκε αφήνοντας το νέο αίμα να τρέξει την εταιρεία. Κάτω από τη δική του διοίκηση η KTM πήρε οκτώ συνεχόμενες νίκες στο Dakar, μια μικρή λεπτομέρεια που όπως και να το κάνουμε έπαιξε το ρόλο της στη σημερινή εικόνα της KTM και ένα μόνο δείγμα της αγάπης του Hans για το μηχανοκίνητο αθλητισμό και την KTM. Ο Trunkenpolz ήταν άλλωστε αυτός που ανακάλυψε και στήριξε τον Heinz Kinigadner – ίσως να τον έχετε ακουστά, πρωταθλητής Motocross είναι ο άνθρωπος. Ακόμα και μετά την επίσημη αποχώρησή του, διατήρησε τις σχέσεις του τόσο με την εταιρεία όσο και με τον αθλητισμό, μηχανοκίνητο και μη. Και αν πιστεύετε ότι ένας τέτοιος άνθρωπος θα πέθαινε στο κρεβάτι... μάλλον κάπου κάνετε λάθος. Ο Hans άφησε την τελευταία του πνοή κατά τη διάρκεια ενός μαραθωνίου αντοχής στο Altötting της Βαυαρίας, το τελευταίο βήμα μιας μακροχρόνιας καριέρας ως ένας ιδιαίτερα ανταγωνιστικός δρομέας.

Moto Guzzi Diamante

Δυστυχώς δεν πρόκειται για κάποιο νέο μοντέλο της Moto Guzzi που θα κάνει τον ανταγωνισμό να ψάχνεται, αλλά για το πνευματικό παιδί του Filippo Barbacane.

Το Diamante ξεκίνησε τη ζωή του ως ένα όχι και τόσο ταπεινό Griso 8V, πριν έρθει αντιμέτωπο με τη διεστραμμένη ιδιοφυΐα του Filippo. Η συνταγή της επιτυχίας απλή: Πετάμε το ανάποδο μπροστινό και το αντικαθιστούμε με το μονόμπρατσο του Gilera CX125. Μετά, συνειδητοποιούμε ότι δεν υπάρχει περίπτωση να αντέξει το βάρος, οπότε το ενισχύουμε σε βαθμό που να είναι αγνώριστο ώστε να μη χάνουμε το μπροστινό τροχό όταν κάνουμε σούζες.

Επ' ευκαιρίας, μετακομίζουμε το ντεπόζιτο στο υποπλαίσιο, αφήνοντας χώρο για ένα κτηνώδες φιλτροκούτι, ώστε να αναπνέει σωστά ο υπερκυβισμένος δικύλινδρος, που φτάνει πλέον τα 1420 κυβικά και τους 140 ίππους. Και, μιας και πλέον δεν έχουμε αφήσει ούτε ένα πλαστικό στη θέση του, φτιάχνουμε καινούργιο κουστούμι γεμάτο ακμές, ώστε όχι μόνο να εμπνευστούμε το όνομα αλλά να διοχετεύουμε και περισσότερο αέρα στις κεφαλές.

Τελειώσαμε; καλό φαίνεται. Ας φτιάξουμε καμιά 30αριά να έχει ο λαός... Πόσο μου αρέσουν οι Ιταλοί.

Triumph Thunderbird 1600

Θυμάστε που λέγαμε για τη Thunderbird; Ε, ήρθε επιτέλους και στην Ελλάδα, μαζί με τον μεγαλύτερο δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα της Βρετανικής Εταιρείας. Με μόλις 86 ίππους από 1.597 κυβικά δεν διεκδικεί βραβεία, αλλά η ιπποδύναμη βγαίνει στις μόλις 4,850 rpm, ενώ η ροπή των 15 kgm βγαίνει μόλις στις 2,750 rpm. Μάλλον δε θα υπάρχει ιδιαίτερο παράπονο από τις ρεπρίζ...

Το πλαίσιο είναι διπλό ατσάλινο σωληνωτό, οι τροχοί χυτοί αλουμινίου 19 x 3.5" εμπρός και 17 x 6" πίσω, με ελαστικά διαστάσεων 120/70R19 και 200/50R17 αντίστοιχα. Επειδή τα 1600 κυβικά αναμένεται να είναι κάπως διψασμένα, ειδικά από τη στιγμή που η Thunderbird ζυγίζει 308 κιλά στεγνή, το ντεπόζιτο έχει χωρητικότητα 22 λίτρων.

Όπως μας έχει συνηθίσει πλέον η Triumph, η Thuderbird δε βγαίνει ορφανή, αλλά διαθέτει προαιρετική προίκα με περισσότερα από 100 διαφορετικά αξεσουάρ, συμπεριλαμβανομένου και του κιτ αύξησης της ιπποδύναμης και ροπής στους 101 ίππους και 16.8 kgm αντίστοιχα.

Η Thunderbird κοστίζει 15,990 €, ενώ ή έκδοση ABS 16,990 €. Εντός του Σεπτεμβρίου θα αρχίσει να διατίθεται για Test Ride στα καταστήματα Triumph στην Αθήνα και κατόπιν σε όλα τα σημεία πώλησης πανελλαδικά. Για περισσότερες πληροφορίες: www.thunderbirdcruiser.com

Moto Morini SuperMotard

Φαίνεται πως η αγορά των κτηνωδώς μεγάλων Super Motard τραβάει όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον των κατασκευαστών, όπως δείχνουν οι φωτογραφίες του Granpasso με τις 17άρες που προσπαθεί να ξύσει το σύμπαν στην πίστα.

Σύμφωνα με τους τεχνικούς της Morini, το SuperMotard θα χρησιμοποιεί την έκδοση των 118 ίππων του κινητήρα του Granpasso, πιθανότατα με κάποιες μικρές αλλαγές στις ρυθμίσεις, κάτι που το τοποθετεί έξυπνα ανάμεσα στο αερόψυκτο Ducati Hypermotard και το αναμενόμενο Strada Aperta.

Οι αισθητικές αλλαγές περιορίζονται στην αφαίρεση της ζελατίνας του Granpasso, κάτι που κάνει το μούτρο ακόμα πιο ιδιόμορφο και που δένει σαφώς καλύτερα στην ιδιόμορφη κατηγορία. Το SuperMotard αναμένεται να παρουσιαστεί το Νοέμβριο στην EICMA, ανεβάζοντας τη γκάμα της Moto Morini στις 8 μοτοσυκλέτες, όλες κατασκευασμένες γύρω από τον ίδιο κινητήρα και πλαίσιο. Και λέγαμε ότι ο Bloor κοίταγε μπροστά όταν εφήρμοσε τη Modular κατασκευή κατά την αναγέννηση της Triumph...

Suzuki GSX-R125

Πιστεύατε ότι η Suzuki θα καθόταν στα αυγά της, αφήνοντας τη Yamaha και τη Honda να λυμαίνονται τα σπορ 125άρια; Γράψτε λάθος.

Όπως δείχνουν οι χαμηλής ανάλυσης μεν, επίσημες δε φωτογραφίες που διέρρευσαν εξ' Ιαπωνίας –μια νέα μόδα που ξεκίνησε με το V4 της Honda όπως είδαμε στο προηγούμενο τεύχος-, ο βενιαμίν της οικογένειας GSX-R έρχεται έτοιμος να κάνει τη ζωή στη μικρή κατηγορία ακόμα πιο ενδιαφέρουσα.

Για να κρατηθεί το κόστος χαμηλά, οι πιθανότητες είναι πως το βαρβάτο πλαίσιο δε θα είναι αλουμινένιο αλλά ατσάλινο, αλλά τέτοιες λεπτομέρειες ελάχιστα ενδιαφέρουν σε αυτή τη κατηγορία. Αυτό που έχει σημασία είναι πως με πιθανή εξαίρεση το φανάρι που φαίνεται μια ιδέα πιο ογκώδες από το ιδανικό, το GSX-R 125 ακολουθεί την αισθητική των μεγαλύτερων αδελφών του σαφώς πιο πιστά από το CBR, χτυπώντας στα ίσια το YZF-R125.

Μηχανικά δεν αναμένονται εκπλήξεις –μην ξεχνάτε ότι υπάρχει νομικό ταβάνι απόδοσης στα 125– οπότε μπορούμε να περιμένουμε γύρω στους 15 ίππους, καμιά 125αριά κιλά (1 για κάθε κυβικό, αυτά είναι) και μη ρυθμιζόμενες αναρτήσεις, αν και το ψαλίδι τύπου μπανάνα που δε φαίνεται στη φωτογραφία σίγουρα θα του δώσει μερικούς πόντους παραπάνω...

Suzuki GSR 250

Θυμάστε που γράφαμε στο προηγούμενο τεύχος για το GSR 750; Φαίνεται ότι η Suzuki δεν ήθελε να κάνει το 600 να νιώσει ξαφνικά ως το μικρό αδελφάκι, βάζοντας μπροστά την επέκταση της γκάμας και προς τα κάτω.

Οι, δυστυχώς, εξωφρενικά χαμηλής ανάλυσης φωτογραφίες δείχνουν το βενιαμίν της οικογένειας πλέον GSR, δείχνοντας την ταχύτητα αντίδρασης της Suzuki στην κρίση, με μοτοσυκλέτες στο κάτω οικονομικό άκρο της κατηγορίας.

Όπως είναι αναμενόμενο και φυσικό, το GSR 250 διατηρεί την αισθητική του 600, με τα χαρακτηριστικά προστατευτικά ψυγείου με τα ενσωματωμένα φλας και την μίνι B-king μάσκα, ενώ οι διαστάσεις της σέλας δείχνουν ότι δε θα είναι απλά μια μοτοσυκλέτα φιγούρας αλλά και μια πρακτική λύση για καθημερινή μετακίνηση. Εντύπωση κάνουν τα δύο τελικά, που αυξάνουν το βάρος αλλά δίνουν μια αίσθηση μεγαλύτερης μοτοσυκλέτας, κάτι που το CBF 250 δεν κατάφερε ποτέ να δώσει. Το GSR 250 θα αρχίσει να πωλείται στη Βραζιλία αρχικά, όπου θεωρείται μεγάλη μοτοσυκλέτα, με την Ευρώπη να ακολουθεί. Ανεξακρίβωτες παραμένουν οι φήμες που θέλουν μια επίσης δικύλινδρη έκδοση 500 κυβικών να ακολουθεί, ενώ οι πιθανότητες για ένα Kawasaki Z250 που θα τα βάλει στα ίσια με το GSR ολοένα και αυξάνονται.

BMW F800R Chris Pfeiffer Replica

Όταν ο πρόεδρος της BMW Motorrad υπόσχεται κάτι, φαίνεται ότι του αρέσει να κρατάει το λόγο του. Ο λόγος για την έκδοση Chris Pfeiffer του BMW F800R, που ο Hendrik von Kuenheim, μας είχε μισοτάξει το Νοέμβριο που πέρασε στο Μιλάνο.

Οι διαφορές με το απλό F800R είναι καθαρά αισθητικές, με την υπογραφή του Pfeiffer στο ντεπόζιτο, σετ αυτοκόλλητων από τους σπόνσορες που δίδονται πακετάκι για την περίπτωση που θέλετε να τα βάλετε, καθώς και μαύρο τροχό πίσω και λευκό εμπρός, ακριβώς όπως και η μοτοσυκλέτα του Chris. Η ειδική έκδοση διαθέτει εξάτμιση τιτανίου της Akrapovic και φλασάκια Led, αλλά όχι το μίνι φαίρινγκ πάνω από το φανάρι.

Η ρέπλικα που κάνει τη σύνδεση των κατορθωμάτων του Pfeiffer με τη σειρά παραγωγής της BMW θα παραχθεί μόλις σε 68 κομμάτια, όλα για την Ευρώπη, με τιμή 8,940€ στη Γερμανία.

MV Brutale 2010

Είχαμε καιρό να δούμε κάτι καινούργιο από την MV Agusta, αλλά φαίνεται ότι αυτό θα αλλάξει άμεσα. Οι φωτογράφοι του Motociclismo έπιασαν δύο Brutale κατά τη διάρκεια δοκιμών στην πίστα της Αλμερίας, χωρίς κανένα απολύτως καμουφλάζ.

Το Brutale του 2010 διαθέτει νέο πλαίσιο, πάντα χωροδικτύωμα φυσικά αλλά με διαφορετικούς σωλήνες και κολλήσεις, ενώ κάποιες μικρές αλλαγές φαίνονται και στον κινητήρα που έχουν να κάνουν με τη θέση του φίλτρου λαδιού, αλλά θα πρέπει να περιμένουμε για περισσότερες λεπτομέρειες. Η ύπαρξη δύο πρωτοτύπων δείχνει ότι πιθανότατα θα συνεχίσουν την πορεία τους οι δύο εκδόσεις του κινητήρα, 989 και 1078, ενώ το πακετάκι κλείνουν κάποιες αλλαγές αισθητικής φύσης, με φλας ενσωματωμένα στους καθρέπτες, διαφορετικά καπάκια ψυγείου και ελαφρά διαφορετικό φανάρι. Μάλλον τους χάλασε λίγο η ξαφνική αισθητική συγγένεια με το Monster 696.

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

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

The Ultimate Riding Machine

Νέα BMW R 1200 GS Special Edition. Συλλέγει αναβάτες. Τώρα στη Motogenesis A.E.

15 χρόνια GS, και το γιορτάζουμε με μία επετειακή έκδοση σε περιορισμένο αριθμό.
Έλα να γνωρίσεις την R 1200 GS Special Edition στη Motogenesis A.E. σε περιορισμένο αριθμό.
Γι' αυτό βιάσου!

Motogenesis A.E.
Μιχαλακοπούλου 167 -163, 115 27, Αθήνα (Πωλήσεις/Service), Τηλ.: 210 7711101, Fax: 210 7711129
Ομηρίδου Σκυλίτση 14, 185 31, Πειραιάς (Πωλήσεις/Service), Τηλ.: 210 4102116, Fax: 210 4102117

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

BBDO ATHENS

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

ION Electric Sportbike

Το Front Section δε θα μπορούσε να είναι χωρίς μια ακόμα ηλεκτρική μοτοσυκλέτα κάθε μήνα και αυτή τη φορά έχουμε να ευχαριστήσουμε τον Tom Miceli.

Ο νεαρός φοιτητής, κατασκεύασε το ION ως.. πτυχιακή εργασία για το Appalachian State University, δείχνοντας ότι υπάρχει ακόμα ελπίδα.. αισθητικής για τις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες, μια λεπτομέρεια που για κάποιο λόγο οι περισσότεροι κατασκευαστές τείνουν να ξεχνούν τελευταία.

Ο Tom έχτισε το ION πάνω σε ένα Kawasaki ZX-6R του '96, ενώ δηλώνει πως το πιο χρονοβόρο τμήμα της όλης κατασκευής ήταν το πολυεστερικό φαίρινγκ. Πολύ σοφά κατά τη γνώμη μας. Μπορεί η τελική των 130 km/h να μην εντυπωσιάζει, αλλά διαθέτει σωστή αεροδυναμική προς όφελος της αυτονομίας, ενώ μέχρι και το φανάρι είναι ειδικά κατασκευασμένο LED για να κρατηθεί το βάρος –η γνωστή Αχίλλειος πτέρνα των ηλεκτρικών οχημάτων– χαμηλά.

Ανάμεσα στις αλουμινένιες δοκούς του σκελετού βρίσκονται 24 μπαταρίες LiFePO4 των 40 αμπέρ, που κινούν έναν τριφασικό ηλεκτροκινητήρα από golf cart, αποδίδοντας 46 ίππους και 14 kg.m ροπή. Ο Πατέρας του Tom ετοιμάζει ένα κιβώτιο δύο σχέσεων ώστε να αυξηθεί η τελική του ION, ενώ ήδη στα σχέδια είναι ένα καινούργιο πλαίσιο που θα επιτρέψει την τοποθέτηση μπαταριών συνολικής χωρητικότητας 60 αμπερωρίων. Όπως είναι φυσικό, ο Miceli έχει ήδη κεντρίσει το ενδιαφέρον διαφόρων εταιρειών, ενώ η ύπαρξη θέσης για συνεπιβάτη μάλλον σημαίνει ότι είχε το μυαλό του και στο ασθενές φύλο.

KTM RC8R McWilliams replica

Η KTM ξέρει να τιμά τους αναβάτες της και όταν μιλάμε για τον Jeremy McWilliams που επιστρέφει στην ενεργό δράση στα 45 του χρόνια, έρχεται η ώρα για μια ειδική έκδοση.

Ο Ιρλανδός πρώην αναβάτης των GP θα τρέξει με την επίσημη ομάδα KTM-Akrapovic στο Γερμανικό Πρωτάθλημα Superbike (IDM) για το υπόλοιπο της τρέχουσας σεζόν ως τρίτος αναβάτης και η KTM παρουσίασε προς τιμήν του ένα RC8R 'Limited Edition' McWilliams IDM Replica. Προοριζόμενο για ερασιτέχνες αγωνιζόμενους, διαθέτει την Akrapovic EVO4 και το Club Race Kit της KTM που περιλαμβάνει διάφορα δωράκια, μεταξύ των οποίων αγωνιστικούς high lift εκκεντροφόρους και data logging, με απόδοση 180 ονομαστικών ίππων. Αν και η μοτοσυκλέτα προφανέστατα δεν προορίζεται για χρήση δρόμου, σύμφωνα με την KTM έχει έγκριση και για τέτοια χρήση.

Προς το παρόν δεν έχει γίνει αναφορά σε διαδικασίες, τιμές κλπ, ωστόσο είναι ηλίου φαεινότερον πως μόνο φτηνή δε θα είναι αυτή η 'Limited Edition', που χτυπάει την πόρτα της Ducati 1198S.

Millyard Viper

Αν ψάχνατε για την κουλή κατασκευή του μήνα, η αναζήτησή σας έλαβε τέλος – εκτός βέβαια αν θεωρείτε απολύτως φυσιολογική μια μοτοσυκλέτα με τον κινητήρα του Dodge Viper..

Ο Βρετανός Allen Millyard, που μέχρι τώρα ασχολούνταν με ιδιοκατασκευές πάνω σε Kawasaki, αποφάσισε ότι χρειαζόταν κάτι μεγαλύτερο από το V12 των 2,300 κυβικών που είχε κατασκευάσει. Αφήνοντας για λίγο την κοπτοραπτική σε ήδη υπάρχοντες κινητήρες, έριξε μια ματιά στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού. Η αναζήτησή του για ένα συμπαγή και πρακτικό κινητήρα σταμάτησε για κάποιο λόγο στον κτηνώδη V10 των 8,400 κυβικών και 500 ίππων του Dodge Viper, γύρω από τον οποίο έχτισε το δημιούργημα που βλέπετε στη φωτογραφία.

Μπορεί να μην είναι εξίσου οικολογικό με τις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες που βλέπουμε συνήθως, αλλά αποδεικνύει έμπρακτα ότι η τάση του ανθρώπου να αναζητεί τα όρια όλων των ειδών καλά κρατεί. Και ο Millyard αποδεικνύει ότι περιέργως συνεχίζει να πατάει με τα δύο πόδια στη γη: "Δεν κατασκεύασα το Viper για να κάνω κόντρες με R1, ούτε για σούζες και Burnout, παρότι στρίβει αξιοπρεπέστατα για μια μοτοσυκλέτα 600 κιλών. Απλά μου αρέσει να φτιάχνω και να καβαλάω ασυνήθιστες μοτοσυκλέτες". Και απ' ότι φαίνεται, μάλλον τα κατάφερε.

Πεντάχρονος (!) κινητήρας από την Ilmor

Τετράχρονους κινητήρες έχουμε. Δίχρονους επίσης έχουμε, αν και σαφώς λιγότερους απ' ότι παλιά, αλλά... πεντάχρονους;

Η Βρετανική Ilmor, που είχε κάνει και μια βόλτα από τα MotoGP από το 2006 μέχρι το 2007, αποφάσισε να γεμίσει αυτό το εμφανέστατο κενό με το πρωτότυπο που ετοίμασε. Γιατί όμως; Σύμφωνα με την εταιρεία, ο πεντάχρονος κινητήρας είναι πιο οικονομικός από έναν αντίστοιχο diesel, ενώ έχει χαμηλότερους ρύπους από έναν τετράχρονο του ίδιου κυβισμού.

Τι ακριβώς είναι ο πεντάχρονος κινητήρας όμως; Το πρωτότυπο είναι ένας τρικύλινδρος κινητήρας, δύο εκ των οποίων λειτουργούν με το γνωστό τετράχρονο κύκλο, αλλά η εξαγωγή τους οδηγείται εναλλάξ στον κεντρικά τοποθετημένο τρίτο κύλινδρο, όπου οδηγούν το πιστόνι, παρέχοντας περισσότερη ενέργεια. Τα υπόλοιπα όπως καταλαβαίνετε είναι ελαφρώς κινέζικα για όσους δεν έχουν πτυχίο μηχανολογίας, αλλά τα πρώτα δεδομένα είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά: Ο τρικύλινδρος πεντάχρονος υπερτροφοδοτούμενος κινητήρας των 700 κυβικών αποδίδει ήδη 130 ίππους στις 7,000 στροφές και 16.9 kg.m ροπής μόλις στις 5,000rpm, ενώ το βασικότερο είναι ότι το πρωτότυπο έχει κατασκευαστεί με συμβατική τεχνολογία, επιτρέποντας την κανονική του παραγωγή. Σύμφωνα με την Ilmor, ο κινητήρας μπορεί να αποδώσει εύκολα 150 ίππους ανά λίτρο, ενώ είναι 20% ελαφρύτερος από έναν αντίστοιχο τετράχρονο κινητήρα. Δεν ακούγεται καθόλου, μα καθόλου άσχημο...

more stuff...

Έ, ε, έρχεται το Ducati 1198R. Σύμφωνα με το έγγραφο έγκρισης ρύπων που έπεσε στα χέρια της MCN, ολόκληρη η γκάμα του κορυφαίου μοντέλου κανονικής παραγωγής της Ducati θα υπάγεται κάτω από το όνομα 1198. Αυτό βέβαια δε σημαίνει πολλά επί της ουσίας, γιατί το 1098R είχε ήδη 1198,4 cc, αλλά μειώνει το κόστος στα αυτοκόλλητα.

Πόσων χρονών ήσασταν όταν πήρατε δίπλωμα μοτοσυκλέτας; 18; Είχατε μήπως και μοτοποδηλάτου από τα 16; Αργά ξεκινήσατε... πολύ αργά. Ο νέος ήρωας είναι ο Ινδός Azzem Khan από το νέο Δελχί, που άρχισε να καβαλάει κανονικές μοτοσυκλέτες από τριών ετών, χάρη στις επεκτάσεις των χειριστηρίων που έκανε ο πατέρας του. Και το κράτος; Του έδωσε ειδικό δίπλωμα μετά από εξετάσεις, που του επιτρέπει να καβαλάει σε επαρχιακούς δρόμους, αλλά όχι στην Εθνική. Για δες...

Σύμφωνα με τις τελευταίες φήμες, το νέο Ducati δε θα ονομάζεται Strada Aperta, αλλά... Cayenne. Ναι, καλά θυμάστε ότι κάπου έχετε ξανακούσει το όνομα, στο κτηνώδες και όχι απολύτως αισθητικά αποδεκτό SUV της Porsche, που έχει κατασκευαστεί σε συνεργασία με την VW. Λέτε να ενοχληθεί η Porsche; Μήπως προσπαθεί να μας προετοιμάσει η Ducati για την αισθητική του Motard της; Αναμείνατε μέχρι το Νοέμβριο και βλέπουμε.

Το 2010 σχεδιάζει η Honda να βάλει σε παραγωγή για την αγορά της Ιαπωνίας το πρώτο της ηλεκτρικό δίκυκλο ευρείας παραγωγής. Σύμφωνα με τον Tatsuhiro Ohyama, υπεύθυνο του τμήματος μοτοσυκλετών της Honda, η κινητήριος δύναμη θα έρχεται από μπαταρίες ιόντων λιθίου, πιθανότατα από τη Yuasa, ενώ αρχικά στο στόχαστρο θα είναι οι εταιρείες όπως τα ταχυδρομεία και τα ταχυφαγεία. Εντάξει, fast food.

Μπορεί στην Ελλάδα οι φωνές για τις θανατηφόρες προς τους μοτοσυκλετιστές μπαριέρες να πέφτουν σε βουλωμένα αυτιά, αλλά στην Αγγλία τα πράγματα πάνε λίγο διαφορετικά. Οι τεχνικοί της επαρχίας Durham έχουν ήδη αρχίσει να τοποθετούν "μπαριέρες" από δίχτυ σε ορισμένους δρόμους, ετοιμάζουν να καλύψουν τις τσιμπέλες και τα φανάρια με απορροφητικό υλικό και αναζητούν τρόπους να κάνουν τα καπάκια των υπονόμων λιγότερο γλιστερά. Καμιά διαφορά νοοτροπίας δηλαδή...

Η Harley Davidson στην Ινδία

Η H-D σχεδιάζει να επεκτείνει τις πωλήσεις της στην Ινδία, τη δεύτερη αγορά σε μέγεθος παγκοσμίως για τις custom μοτοσυκλέτες.

Η μεγάλη πτώση σε ΗΠΑ και Ευρώπη (46% για τη Harley στο πρώτο εξάμηνο του 2009) τους ωθεί εκεί, όπου η οικονομία αυξάνει καλπάζοντας, η μεσαία τάξη της Ινδίας είναι νεότευκτη και αυξάνεται, ομοίως και το οδικό δίκτυο της χώρας. Έτσι, οι Αμερικανοί ελπίζουν πως από το 2010 (που θα μπουν στην αγορά με αντιπροσωπείες σε Bombay, Delhi, Bangalore, Hyderabad και στην επαρχία του Pundjab) θα βρουν πελατεία και για τα κυβικά τους.

Προς το παρόν η συντριπτική πλειοψηφία των Ινδών καβαλούν πολύ μικρές μοτοσυκλέτες για τις ανάγκες μετακίνησής τους και μόνο, αλλά τα τελευταία χρόνια η ταχεία διεύρυνση μιας μεσαίας αστικής τάξης έφερε και μεγάλες μοτοσυκλέτες στην αγορά. Πρόπερσι η Yamaha έφερε και επίσημα ολόκληρη τη γκάμα της για πρώτη φορά στην Ινδική αγορά, με R1, MT-01 και απ' όλα...

Το Bestseller στην κατηγορία του με νέες **μειωμένες τιμές!**

TIGER 1050 με **€10.490**

ΧΡΩΜΑΤΑ: ΜΑΥΡΟ, ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ

TIGER 1050 ABS με **€11.490**

ΧΡΩΜΑΤΑ: ΜΑΥΡΟ, ΛΕΥΚΟ

ΜΕ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

6.9%

ΤΗΣ **VW BANK**

Ισχύει για περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών

ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ: TRIUMPH UNITED DEALERS A.E. (Κ) Τ. 210-7770079, Τ. 210-9236003 • **ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΟΤΟ (Σ)** Τ. 210-9224543 • **ΚΟΝΤΗΣ ΣΑΚΗΣ (Σ)** Τ. 210-6437773 • **ΑΛΙΜΟΣ: TRIUMPH ΑΛΙΜΟΥ (Κ/Σ)** Τ. 210-9824821 • **ΠΕΙΡΑΙΑΣ: INTERMOTO ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ (Κ)** Τ. 210-4125116 • **ΚΑΛΑΜΟΒΡΑΚΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Σ)** Τ. 210-4113011 • **ΒΟΛΟΣ: FAST GEAR - ΦΤΟΥΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ/Σ)** Τ. 2421-062775, Τ. 24210-84430 • **ΙΩΑΝΝΙΝΑ: 2 ΤΡΟΧΟΙ - ΣΑΡΑΤΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 26510-49088 • **ΚΑΛΑΜΑΤΑ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 27210-87954 • **ΚΕΡΚΥΡΑ: M&M STORE ΣΠ.ΜΑΝΑΤΟΣ - ΣΤ.ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣ Ο.Ε. (Κ/Σ)** Τ. 26610-31456 • **ΚΡΗΤΗ: (ΧΑΝΙΑ) ΜΟΤΟΜΑΝΙΑ - ΠΕΤΑΚΑΚΗΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 28210-70109 • **ΛΑΡΙΣΑ: ΜΟΤΟ ΤΣΙΟΥΡΗΣ ΚΩΣΤΑΣ (Κ/Σ)** Τ. 2410-663098 • **ΞΑΝΘΗ: MAINSTREET - ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 25410-21180 • **ΠΑΤΡΑ: ACTION BIKE - ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 2610-434320 • **ΦΕΛΟΥΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ (Σ)** Τ. 2610-994073 • **ΧΙΟΣ: ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ ΓΕΜΕΛΟΣ ΗΛ.-ΤΣΕΣΜΕΛΟΓΛΟΥ ΣΤΑΥΡ. (Κ/Σ)** Τ. 22710-41541

Εμπορικό κατάστημα: (Κ) Συνεργείο: (Σ)

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

e-mail: triumph@eliofil.gr

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

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com/greece

ebike.gr

first rides

Πόση διαφορά μπορεί να κάνει η αλλαγή ενός λογότυπου; Οπωσδήποτε λιγότερη από 50 επιπλέον κυβικά σε ένα μεσαίο σκούτερ

GS

BMW G650GS

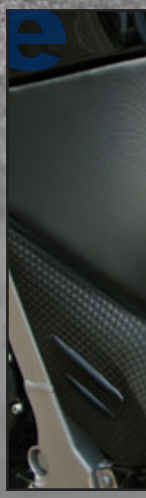
κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Σπύρος Τσαντήλας

Πάρ' το απλώς

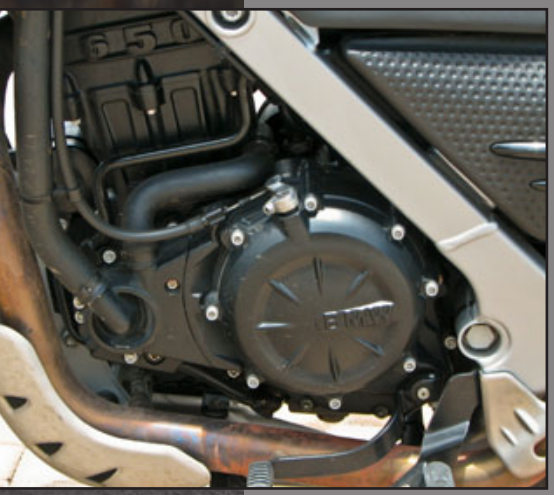
Κάποτε ήταν το F650GS, ένα μονοκύλινδρο on/off από τα ψηλότερα ράφια της αγοράς. Η επιστροφή του στην αγορά ως G650GS είναι ολότελα διαφορετική...

Εδώ δεν έχει αλλάξει ούτε βίδα

Και μια πανέξυπνη λύση. Χώρεσα αδιάβροχο παντελόνι και αντικλεπτικό εκεί μέσα



Αξιοπρεπές μπροστινό, ταιριαστό στο φιλικό χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας



Πήγε από την Αυστρία στην Κίνα, μα δεν άλλαξε καθόλου

Για κάποιο άγνωστο λόγο αυτή η θέση αρέσει ιδιαίτερα στις γυναίκες

Επιστροφή στην παράδοση

Ως το 2007, το λογότυπο F650GS ήταν συνώνυμο με το μοναδικό μονοκύλινδρο της σύγχρονης BMW, το Funduro από την προηγούμενη δεκαετία με έναν κινητήρα που οι Γερμανοί προμηθεύονταν από τους Αυστριακούς της Rotax. Τότε, πριν δύο χρόνια, η BMW αποφάσισε να διευρύνει την οικογένεια των δικύλινδρων σε σειρά F800 προσθέτοντας τα 650 και 800GS. Το εντυπωσιακό τότε ήταν πως οι νέες δικύλινδρες τιμολογιακά έρχονταν περίπου στα λεφτά που μερικά χρόνια πριν η BMW ζητούσε για το μονοκύλινδρο. Αυτή ήταν μια ακόμη ένδειξη πως στο Μόναχο είχαν αποφασίσει να επενδύσουν σε πιο "μεσαίες" μοτοσυκλέτες.

Παράλληλα, δημιουργήθηκε μια νέα μονοκύλινδρη οικογένεια, αυτή των G650 με τρία μοντέλα, on/off, scrambler και supermoto. Παραδόξως αυτά παρέμειναν σε υψηλές τιμές, γεγονός που αναμφίβολα συνδέεται με το μικρό αριθμό πωλήσεων που έχουν να επιδείξουν. Μόλις πρόπερσι η BMW είχε ανακοινώσει πως αυτός ο μονοκύλινδρος απόγονος του Rotax και του Funduro στο εξής θα συναρμολογείται στην Κίνα από τη Loncin και στο Βερολίνο θα συναντά τις μοτοσυκλέτες που θα κινεί. Φέτος η BMW μας παρουσιάζει την επιστροφή του αιώνιου μονοκύλινδρου, μόνο που τώρα το αποκαλεί G όπως επιτάσσει η κωδικοποίηση της σύγχρονης φαμίλιας με τον ένα κύλινδρο.

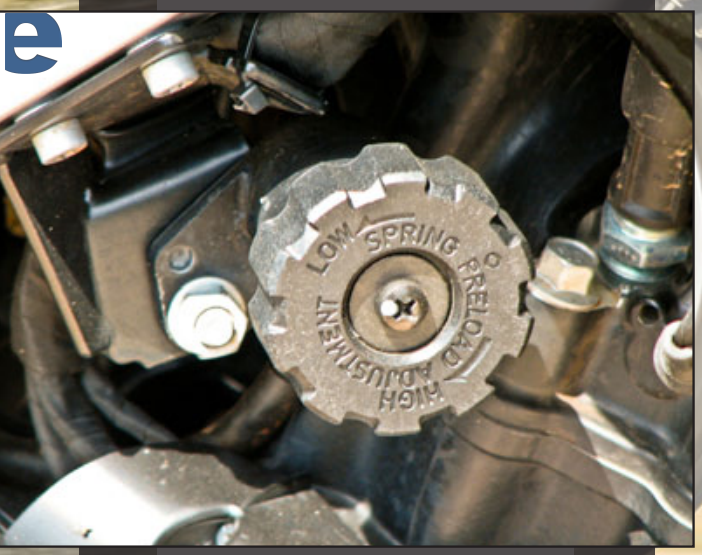
Σιγά το νέο θα μου πείτε αλλά, μη βιάζεστε, η είδηση είναι στην τιμολόγηση του G650GS: φτηνότερο από το Tenere και πολύ κοντά στο XT660R, τους βασικότερους ανταγωνιστές του. Και με ABS και θερμαινόμενα γκριπ στον στάνταρ εξοπλισμό! Ποια; Η εταιρεία που στα περισσότερα μοντέλα της έχει στα έξτρα ακόμη και το δείκτη στάθμης βενζίνης. Κι όμως, οι καιροί αλλάζουν φίλοι μου…

Déjà vu

Το G650GS είναι μια λίγο-πολύ γνωστή ποσότητα, έχει γαλουχήσει κόσμο και κοσμάκη. Μας έρχεται σχεδόν απαράλλαχτο από το 2007, με μερικές πινελιές σε λεπτομέρειες όπως η νέα κοντή ζελατινούλα και οι απαραίτητες αναβαθμίσεις στην ηλεκτρονική του καλωδίωση –κυρίως για

Πάνω στην τιμονόπλακα οι διακόπτες ABS και alarm

Ευχρηστία και αξιοπρέπεια



Ο εύκολος τρόπος να ρυθμίζεις προφόρτιση

να ταιριάξει στα κοινά modules της παραγωγής της BMW που είχαν εξελιχθεί αυτά τα δύο χρόνια.

Η πρώτη επαφή με τη μοτοσυκλέτα είναι ένα εντελώς προβλέψιμο déjà vu, με τη χαμηλή σέλα που σε σφηνώνει μέσα στη μοτοσυκλέτα, το γνώριμο ήχο του μονοκύλινδρου Rotax, τα γνωστά χειριστήρια και όργανα.

Ο κινητήρας ξεχωρίζει πρωτίστως για τη φιλικότητά του. Έχει φτιαχτεί εξ' αρχής για να είναι φιλικός σε όσο πιο ευρύ κοινό γίνεται, έτσι είναι γραναζωμένος σχετικά μακρύς και δεν έχει πολλή δύναμη χαμηλά. Ξεκινά με ελαστικότητα και ελάχιστο ενθουσιασμό, ζωηρεύει μετά τις 4,000 και, αν θες αγριάδες, θα πρέπει να τον κρατάς συνέχεια πάνω από τις 5,000 rpm. Η δύναμή του δεν είναι άμεσα συγκρίσιμη με τις μονοκύλινδρες κορυφές του σήμερα, καθώς οι 50 ίπποι του στον στρόφαλο –κάτι παραπάνω από 40 στον τροχό– είναι επαρκείς για να κάνεις σβέλτα τη δουλειά σου και όχι για να κυνηγιέσαι στη Βούτα.

Η όλη μοτοσυκλέτα ουσιαστικά κυριαρχείται από το χαρακτήρα που επιβάλει η γεωμετρία της. Αν και τυπικά είναι ένα on-off, προτιμά τη γκρίζα περιοχή που συγγενεύει με την άσφαλτο. Μου δίνει κάμποσες αφορμές για να το λέω αυτό. Η 19άρα μπροστινή ζάντα και οι "ντεμί" διαδρομές των αναρτήσεων το φέρνουν εξ ορισμού στην ενδιάμεση ζώνη. Μετά είναι αυτή η σέλα, η τόσο άνετη και ωραία όταν κινείσαι στην πόλη ή στον ανοικτό δρόμο, μη έχοντας την παραμικρή σχέση με τη χωμάτινη λογική κλειδώνοντας το σώμα σε μια θέση που δυσκολεύει ακόμη και το να οδηγήσεις όρθιος.

Στο δρόμο το G650GS μπορεί να κάνει σχεδόν τα πάντα με μια εκνευριστική ευκολία. Είναι πανεύκολο στην πυκνή κίνηση, με εξαιρετικό ζύγισμα και χαμηλό κέντρο βάρους –ακόμη κι όταν γεμίζεις το ρεζερβουάρ, εκεί χαμηλά που βρίσκεται κάτω από τη σέλα δεν το αντιλαμβάνεσαι. Είναι εξίσου παιχνιδάκι και με συνεπιβάτη, λες και δεν είναι κανένας πίσω σου. Μόλις δεις λίγο ανοικτό δρόμο τα 140 έρχονται μια ανάσα αργότερα και αν θες να το κυνηγήσεις θα περάσεις και τα 160 με σχετική άνεση. Κάπου εκεί τελειώνει το παιχνίδι, με ένα μικρό περιθώριο ως τα 180 για βιασμούς κινητήρων, ξαπλωμένους

Arai
GS

> κάνει σχεδόν τα πάντα με μια εκνευριστική ευκολία

αναβάτες και τα ρέστα – ματαιότητες δηλαδή… Θα στρίψει με εμπιστοσύνη, καθώς οι αναρτήσεις του είναι μεν μαλακές αλλά τουλάχιστον οι αποσβέσεις του δεν είναι εκτός ελέγχου. Αυτό σε συνδυασμό με το ουδέτερο και φιλικό του ζύγισμα φτιάχνει ένα πακέτο προβλέψιμο και άκρως αποτελεσματικό στο εύρος ικανοτήτων που περιορίζεται πρωτίστως από τα λάστιχά του.

Επειδή όμως τελικά δηλώνει και on/off, στο χώμα το G650 έχει μερικές αρετές. Κατ' αρχήν οι μαλακές αναρτήσεις του βοηθούν πολύ, ομοίως το χαμηλό κέντρο βάρους του. Μπορεί να διασχίσει λογικές διαδρομές με άνεση, χωρίς να επιτρέπει τρελούς ρυθμούς, αλλά και δίχως να αγχώνει τον αναβάτη του. Θα έλεγα πως το χαρακτηρίζει αυτή τη μαγική αύρα μοτοσυκλετών όπως το Transalp που, μπορεί να μην το δείχνουν, αλλά πάνε μακρύτερα απ' όσο φαντάζεται κανείς. Και, όπως συμβαίνει με τις περισσότερες από αυτές, θέλει προσοχή να μη βρει κάτω με την κοιλιά, η απόσταση του κάρτερ από το έδαφος δεν είναι και τεράστια…

Περί προσόντων

Το G650GS μπαίνει στον χάρτη της αγοράς ξανά, αυτή τη φορά με διαφορετικές αξιώσεις. Εξακολουθεί να είναι ένα πρώτο σκαλί εισόδου στον κόσμο της BMW, μα πλέον είναι ευπρόσιτο για πολλά περισσότερα πορτοφόλια και το πακέτο που προσφέρει είναι ανταγωνιστικό με κάθε λογικό κριτήριο. Χωρίς να απέχει έτη φωτός από το δίδυμο των XT της Yamaha, τον προφανή ανταγωνισμό του, κοιτάζει κατάματα ένα μεγάλο πλήθος υποψήφιων αναβατών που καλοβλέπουν μια κανονική μοτοσυκλέτα για να κάνουν τη δουλειά τους χωρίς να φοβούνται να βγουν στον αυτοκινητόδρομο, δίχως ταλαιπωρία στην κίνηση και με μερικά καλούδια όπως ABS και θερμαινόμενα γκριπ να κάνουν τη διαφορά. Ίσως είναι όντως μια πιο αυτοκινητάδικη προσέγγιση, αλλά ας είμαστε ειλικρινείς: ποιος δε θα σκεφτεί σε μια ενδεχόμενη σύγκριση πως ο επιπλέον αυτός εξοπλισμός είναι ένα προσόν; Και μετά, υπάρχει και το δέλεαρ του ονόματος. Για πολύ κόσμο το σηματάκι με τη μπλε-άσπρη έλικα είναι από μόνο του ένα συν. <<

BMW G650GS
BMW HELLAS A.E.
6,990€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,174 mm
Πλάτος:	909 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,478 mm
Ύψος σέλας:	780 mm
Ρεζερβουάρ:	15 λίτρα (3.8 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	192 κιλά (πλήρες)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 2ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	100 x 83 mm
Χωρητικότητα:	652 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς:	50 / 7,000 hp/rpm
Ροπή:	6.1 / 5,250 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ:

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	170 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ:

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	165 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.50 x 19"
Ελαστικό:	Bridgestone Trail Wing, 100/90-19
Φρένο:	Δίσκος 300 mm με δαγκάνα δύο εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	3.00 x 17"
Ελαστικό:	Bridgestone Trail Wing, 130/80-17
Φρένο:	Δίσκος 265 mm με δαγκάνα ενός εμβόλου

BMW Motorrad

BMW Hellas AE
www.bmw-motorrad.gr

The Ultimate
Riding Machine

Βάλτο
καλά στο
κεφάλι σου

Ποιά θα είναι η επόμενη φιγούρα του Chris Pfeiffer;

Έλα να τη δεις στο Motorshow Live! 2009 στις 23 και 24 Σεπτεμβρίου.

Εάν κάποιος δικαιούται να κάνει φιγούρα τότε αυτός είναι ο Παγκόσμιος Πρωταθλητής Freestyle Chris Pfeiffer. Έλα να απολαύσεις τα live μοναδικά stunts με την αγαπημένη του F 800 R στο Motorshow Live! 2009 στο Ολυμπιακό Κέντρο Ξιφασκίας.
Αλλά οι εκπλήξεις είναι unstoppable. Για πρώτη φορά στην Ελλάδα η νέα BMW S 1000 RR, καθώς και άλλα μοντέλα BMW, δίνουν ένα show που θα σου μείνει αξέχαστο.

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

Piaggio Beverly Tourer 300 i.e.

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

300 Tourister

Το μεσαίο Beverly απέκτησε 33 επιπλέον κυβικά και στην έκδοση Tourer είναι το πρώτο της φημισμένης οικογενείας που δοκιμάζουμε στο eBike

Beverly
Tourer
OHP
41

300

Μόδα είναι, μα δε θα περάσει. Σταδιακά τον τελευταίο χρόνο η γκάμα της Piaggio με τον QUASAR μονοκύλινδρο κινητήρα σκαρφαλώνει από τα 250 στα 300cc. Δεν είναι η κοσμογονία, δεν είναι επανάσταση, είναι απλά ένα ευχάριστο νέο που δύσκολα θα βρει κάποιον αντίθετο. Άλλωστε, οι μικρότερες εκδόσεις εξακολουθούν να υπάρχουν στην αγορά, ακόμη και για εκείνον τον γκρινιάρη που θα τον χαλάσουν τα 37 επιπλέον ευρώ του 300 έναντι του 250…

Το Beverly είναι μάλλον το πιο καλοπουλημένο σκούτερ στην Ελληνική αγορά και, προφανώς, υπάρχει καλός λόγος γι' αυτό. Από την αρχή αυτής της δεκαετίας που μας ήρθε με 200 κυβικά ως και σήμερα έχει πλημμυρίσει τους δρόμους στις διάφορες εκδόσεις του. Η συγκεκριμένη των Tourer ουσιαστικά διαφέρει λίγο από την παραδοσιακή, κυρίως στο στρογγυλό "κλασικίζον" φανάρι που βρίσκουμε και στη σειρά Cruiser.

Ο κόσμος το 'χει τούμπανο

Δύσκολα θα γράψω κάτι που οι περισσότεροι δε γνωρίζουν ήδη από προσωπική εμπειρία –σχεδόν όλοι οι μοτοσυκλετιστές που γνωρίζω έχουν καβαλήσει σε Beverly. Το μεγάλο του όπλο δεν είναι άλλο από το συνδυασμό πρακτικότητας και στυλ. Οι μεγάλοι τροχοί έχουν βρει την ανταπόκριση που τους αξίζει στην αγορά των σκούτερ και οι 16ρηδες του Beverly είναι το άνω άκρο. Αυτό επιτρέπει στο Ιταλικό σκούτερ να διατηρεί σταθερά την κλίση του μέσα στη στροφή, χάρη στο γυροσκοπικό φαινόμενο του μεγαλύτερου τροχού, δίχως τις νευρικότητες των μικρών διαστάσεων –βλέπε 12 ή 14 ίντσες. Σε συνδυασμό με τα φαρδιά λάστιχα και τις συνολικές διαστάσεις του Beverly που είναι, αν μη τι άλλο, πλουσιοπάροχες, αποπνέει μιαν αίσθηση μοτοσυκλέτας που αποτελεί νομίζω το σημαντικότερό του πλεονέκτημα.

Σε σύγκριση με το 250, τα 33 επιπλέον κυβικά εκατοστά δεν είναι και τόσο εμφανή. Στις εκκινήσεις μου φάνηκε ουσιαστικά πανομοιότυπο ή τουλάχιστον η όποια διαφορά δεν ήταν ευδιάκριτη. Ίσως, διυλίζοντας τον κώνωπα, να τολμήσω να διακρίνω στο 300 λίγη παραπάνω δύναμη επιταχύνοντας μετά τα 110-120 km/h. Όχι πως πάει και πολύ μακριά, φτάνει πάντως εύκολα τα 130. Από κει και μετά το παραπάνω έρχεται με αρκετή δυσκολία και, ει δυνατόν, σε ευνοϊκές συνθήκες, αλλά αντιλαμβάνεσαι πως η μετάδοση έχει ήδη τερματίσει το παιχνίδι κι ας έχεις όσα άλογα θες.

Με τα 10 λίτρα βενζίνης που χωρά βγάζει άνετα μια μέση τιμή της τάξης των 5lt/100km, για αυτονομία της τάξης των 200km. Στα υπ' όψη: η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των χιλιομέτρων έγινε με το γκάζι καρυδωμένο στο τέρμα, με πιο ήπια οδήγηση μπορεί να γίνει ακόμη οικονομικότερο.

Εργονομικώς το Beverly 300 ακολουθεί πιστά την πεπατημένη. Αν δεν είχε το σηματάκι που αναγράφει τον κυβισμό του κανείς δε θα έπαιρνε πρέφα πως πρόκειται για ένα νέο μοντέλο, συνεπώς μάλλον είναι ήδη γνωστό πως η θέση οδήγησής του φέρνει τον κορμό του σώματος σε εντελώς όρθια θέση, με τη μέση σε ορθή γωνία, όπως και τα γόνατα.

Αυτό που δε μου άρεσε ήταν η σχετική ένδεια αποθηκευτικού χώρου, ένα γνωστό και ευρέως διαδεδομένο πρόβλημα στην κατηγορία. Δυστυχώς δεν υπάρχει θεραπεία στην πάθηση αυτή, καθώς αυτό που λείπει σε βάθος κάτω από τη σέλα είναι ό,τι ακριβώς θυσιάστηκε για να χωρέσουν οι μεγάλοι τροχοί. Σε

Η σημαντικότερη και μόνη αλλαγή του νέου Beverly

Γνωστή ουρά, με δύο χρήσιμα μαύρα προστατευτικά για το κακό ενδεχόμενο

Διαδικασίες: ανοίγεις ντουλαπάκι και από κει ξεκλειδώνει το ντουλαπάκι της τάπας βενζίνης

> στον φυσικό του χώρο, την πόλη, είναι αρχηγός

αυτόν τον αποθηκευτικό χώρο, λοιπόν, full face κράνος δεν κατάφερα να χωρέσω. Δοκίμασα με 4-5 διαφορετικά, μα δεν… Γι' αυτό, άλλωστε, η μεγάλη πλειοψηφία των Beverly –όπως και όλων των αναλόγων σκούτερ με μεγάλους τροχούς– κυκλοφορεί με κεντρική βαλίτσα (top case).

Η εργονομία αυτή επηρεάζει και άλλα τμήματα εκτός των αποθηκευτικών. Δείτε τα δύο αμορτισέρ, για παράδειγμα. Με 90mm διαδρομή και αρκετά χαλαρές αποσβέσεις τα πάνε καλά στη μέση ανωμαλία του δρόμου, αλλά θα τερματίσουν εύκολα σε απότομες λακκούβες με πολλά χιλιόμετρα. Επίσης, θα κατηγορηθούν για φαινόμενα πλεύσης όταν πας να το πιέσεις στη στροφή.

Η έντονα οπισθοβαρής κατανομή βάρους αφαιρεί πυγμή από το μπροστινό, κάτι πασιφανές αν πας να το στρίψεις με φόρα. Εκεί το νιώθεις να πατά σε μια ασαφή γραμμή τουλάχιστον δυο πιθαμές πιο φαρδιά από αυτή που προσπαθείς να ακολουθήσεις. Ταυτόχρονα, έχεις αυτή τη γνώριμη αίσθηση της υποστροφής που όλα τα κλασικά σκούτερ κερνούν σε αφθονία και με την ασάφεια στο πάτημα του μπροστινού δεν ψήνεσαι να το πιέσεις κι άλλο για να στρίψει, μοιραία θα κόψεις ρυθμό.

Τα φρένα του είναι πολύ καλά για τα δεδομένα της κατηγορίας του. Το μπροστινό δύσκολα θα το ξεζουμίσει κανείς όταν δεν έχει σαφή πληροφόρηση από το πιρούνι κι έτσι έχει απόλυτη ανάγκη το πίσω φρένο να πρωταγωνιστεί στο σταμάτημά του. Πάντως έχουν καλή και προοδευτική αίσθηση, κάτι που βοηθά στο να αποφεύγει κανείς ανεπιθύμητα μπλοκαρίσματα.

The boss

Το Beverly πρέπει να βρεθεί στον φυσικό του χώρο, την πόλη, εκεί είναι αρχηγός. Ξεκούραστο και εύκολο, ελίσσεται εύκολα στην κίνηση παρά τον όγκο που οπτικά του δίνει μιαν εντύπωση μεσαίας μοτοσυκλέτας. Είναι εξίσου συνεπές δικάβαλο, φιλόξενο για τον συνεπιβάτη και ελάχιστα πιο δύστροπο για τον αναβάτη. Εν γένει εξαιρετικό σε αστικές συνθήκες και πολύ φιλικό στον χειρισμό του. Η εκκίνηση, για παράδειγμα, είναι γραμμική και προφανώς η απόδοσή του σε αυτήν την περιοχή καλά μελετημένη προς τη φιλικότητα. Με τη διαθέσιμη ισχύ του θα μπορούσε να έχει αρκετά πιο εκρηκτικές εκκινήσεις.

Επιπλέον, όσο τα κυβικά του αυξάνουν, τόσο περισσότερο λύνει τα χέρια του ιδιοκτήτη του από τη στιγμή που επιθυμεί αποδράσεις από την πόλη. Για πλάκα το βάφτισαν Tourer; Με μια ταχύτητα ταξιδιού που άνετα στρογγυλοκάθεται στα 120 km/h σημαίνει πως οι κοντινές εξορμήσεις είναι παιχνιδάκι και, αν προτιμήσει να μείνει μακριά από αυτοκινητοδρόμους, μπορεί να το διασκεδάσει κιόλας.

Αυτό που σκεφτόμουν όσες μέρες είχα το Beverly στα χέρια μου, πάντως, ήταν το πόσο θα ήθελα να είναι λίγο πιο καλοστημένο. Όσο τα σκούτερ αυτής της κατηγορίας μεγαλώνουν και ενισχύονται, τόσο περισσότερο πλησιάζουν σε συνθήκες χρήσης που μπορούν να ντροπιάσουν τον βασικό τους εξοπλισμό. Όταν ξέρεις πως έχεις αισίως 22 άλογα και τα 130km/h σχεδόν όποτε τα θες, τότε πολλές φορές θα τα πιάσεις και μετά θα πας να στρίψεις με τόσα. Όσο γεφυρώνεται το χάσμα από τα σκούτερ στις μοτοσυκλέτες, τόσο περισσότερο μου φαίνεται πως

Χαμηλά τοποθετημένο ρεζερβουάρ καυσίμου, τα 10 λίτρα του οποίου δεν επιβαρύνουν την οδική του συμπεριφορά

Beverly

φτάνει η ώρα να αποκτήσουν και αυτά τα μέλη της μεσαίας σκουτεροκατηγορίας καλύτερες αναρτήσεις και πιο έξυπνα μελετημένο ζύγισμα. Άλλωστε, τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει να κυκλοφορούν και πολύ καλύτερα λάστιχα για αυτά τα δίκυκλα. Δεν πρέπει να είναι ανάγκη να δώσεις ένα δεκαχίλιαρο για να ψωνίσεις ένα σκούτερ με ρεαλιστικές δυνατότητες στη στροφή. Από τη στιγμή που δίνεις το γκάζι στον πελάτη, δημιουργείται η υποχρέωση να δώσεις και τα υπόλοιπα.

Συνολικά το Tourer αποτελεί μια συνετή επιλογή για καθημερινή χρήση με το κερασάκι της δυνατότητας για το κάτι παραπάνω. Ως άξιος συνεχιστής της υπερ-επιτυχημένης δυναστείας των Beverly έρχεται να προσφέρει μερικά παραπάνω κυβικά εκατοστά έναντι ουσιαστικά απειροελάχιστου αντιτίμου, μα το βασικότερο προσόν του είναι η σύγκριση της τιμής του με τον άμεσο ανταγωνισμό. Απέναντι στους Ιάπωνες αντιπάλους είναι αισθητά φθηνότερο: όταν θες άλλα 700 ευρώ για ένα SH300i ή τουλάχιστον άλλα 400-500 για ένα X-Max 250, αυτό σημαίνει πως μπορείς να ψωνίσεις ένα best seller και με τη χρηματική διαφορά να το τιγκάρεις στον έξτρα εξοπλισμό. <<

Σέλα σημείο αναφοράς σε άνεση για δύο

Φαίνεται μεγάλος και είναι, σε όλες τις διαστάσεις πλην του βάθους. Full Face δύσκολα θα χωθεί εδώ μέσα

Όλη η βασική πληροφορία είναι εδώ

Καλό φρένο, δυνατό και προοδευτικό. Πιρούνι στον μέσο όρο της κατηγορίας

PIAGGIO BEVERLY TOURER 300
PIAGGIO HELLAS A.E.
4.1016

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,110 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,470 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	10 λίτρα (2.5 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	165 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 1ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	75 x 63 mm
Χωρητικότητα:	278 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	22 / 7,250 hp/rpm
Ροπή:	2.4 / 6,000 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	104 / 35 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	90 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.00 x 16”
Ελαστικό:	Maxxis, 110/70-16
Φρένο:	Δίσκος 260 mm με δαγκάνα δύο εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	3.50 x 16”
Ελαστικό: Maxxis,	140/70-16
Φρένο:	Δίσκος 260 mm με δαγκάνα δύο αντικριστών εμβόλων

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

ebike.gr

cover story

Το καλύτερο Supersport 600 για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά - και ακόμα να βρει την αποδοχή του κόσμου. Δύσκολα τα πράγματα αν δεν σε λένε Honda, Yamaha ή Suzuki...

UMPH
675

Αρκεί να είσαι ο καλύτερος;

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, **συνεργάστηκαν:** Δημήτρης Γάκης, Γιώργος Κοροβέσης, Δημήτρης Χήτος, **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

Όσο και να σας κάνει εντύπωση, στη σημερινή κοινωνία η παντελής έλλειψη αξιοκρατίας δεν χαρακτηρίζει μόνο τον πολιτικό χώρο. Πάρτε για παράδειγμα το Daytona, που με μια τετραετία στην κορυφή θα περίμενε κανείς να έχει εξαφανίσει το γιαπωνέζικο κατεστημένο από κάθε δρόμο - και όλοι ξέρουμε ότι όχι μόνο δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, αλλά ότι το 675 δεν πλησιάζει ούτε γι' αστείο τις πωλήσεις των CBR, GSX-R, R6 και ZX-R...

Όχι κύριοι, αρνούμαι να γράψω ένα ακόμη test σαν όλα τα άλλα. Αρνούμαι να αναδείξω το Triumph για πολλοστή φορά στο καλύτερο Supersport που μπορεί να πάρει σήμερα κανείς, τόσο για την πίστα όσο και για το δρόμο, και τα λόγια μου να πάνε στράφι, να ξεχαστούν λίγες μέρες μετά. Γι' αυτά και πολλά άλλα, σκέφτηκα μια εναλλακτική προσέγγιση. Να προσπαθήσω να σας πείσω να δοκιμάσετε το διαφορετικό, να τολμήσετε να ξεφύγετε από το "δικομματισμό" της Honda και της Yamaha και να γευτείτε το μοτοσυκλετισμό από την οπτική γωνία των περιθωριακών Βρετανών που πραγματικά έχουν δώσει τον καλύτερό τους εαυτό με αυτή τη μοτοσυκλέτα.

Κοιτάξτε, εμείς οι μοτοσυκλετιστές φημιζόμαστε για τον ορθολογισμό μας και τη δίψα μας να μάθουμε ποιο έχει το καλύτερο μπροστινό, ποιο τη μεγαλύτερη τελική και ποιο τα περισσότερα άλογα στον τροχό. Φαίνεται όμως πως, όταν έρχεται η ώρα να μπει το χέρι στην τσέπη, οι γνώσεις και τα επιχειρήματα πάνε περίπατο και μπαίνουν στη μέση άλλοι, δευτερεύοντες παράγοντες, όπως η τιμή και η ευκολία μεταπώλησης, το μέγεθος του δικτύου καταστημάτων, η τιμιότητα των συνεργείων κ.ο.κ.

Και ερωτώ εγώ τώρα, μοτοσυκλέτα ψάχνετε να αγοράσετε ή συνεργείο; Και άντε και με πείσατε ότι το after sales και η αξιοπιστία έχουν μεγαλύτερη βαρύτητα από τη γεύση που σου αφήνει μια μοτοσυκλέτα όταν ξεκαβαλάς. Απαντήστε μου όμως αυτό: για ποιο λόγο να σας ενδιαφέρει μια Supersport όταν το μόνο που κοιτάτε είναι το πότε και πόσο θα την πουλήσετε, αν θα βγάλει ζημιές, αν έχει μάστορα της προκοπής, αν είναι φτηνά τα ανταλλακτικά και αν τα πλαστικά βγαίνουν εύκολα για το μεγάλο service; Έχω ένα φίλο που πουλά μεταχειρισμένο Varadero με τρία χιλιάρικα, στείλτε μου ένα mail να σας φέρω σε επαφή, είναι ο άνθρωπός σας...

Διάβασε τι χάνεις, συντηρητικέ

Κάθε φορά που ανεβαίνω στη σέλα ενός 675 με πιάνουν τα νεύρα μου, πραγματικά. Δεν μπορεί μια τόσο ξεχωριστή μοτοσυκλέτα με τέτοιες ικανότητες και να μην τη συναντάς πιο συχνά από τα R6 και τα GSX-R600 στην πίστα. Η συγκεκριμένη εκτελούσε test rides στη συμπρωτεύουσα προτού μου την παραδώσει φίλος και καλός συνεργάτης του περιοδικού -που αλλού;- στο πάρκιν της πίστας των Σερρών. Γι' αρχή, σημειώστε κάπου ότι μιλάμε για την ελαφρύτερη Supersport των τελευταίων ετών - και μάλιστα με διαφορά. Προσέξτε, όχι μόνο στο νούμερο που διαβάζεις στη ζυγαριά, αλλά και σε κάθε μετακίνηση, με λίγα ή πολλά, στην πίστα ή στην πόλη, στον επαρχιακό ή στην Εθνική. Το 675 είναι το απολύτως πιο εύκολο Supersport στις αλλαγές κατεύθυνσης, σε βαθμό τέτοιο που πολλοί να το θεωρούν υπερβολικά ελαφρύ και να το αποφεύγουν γι' αυτό ακριβώς το λόγο. Ας μείνουμε λίγο σε αυτό, να το αναλύσουμε σε βάθος. Πρώτος υπεύθυνος για την έλλειψη αντίστασης του τιμονιού στις αλλαγές κατεύθυνσης, η εξαιρετικά κοφτερή γεωμετρία. Με γωνία κάστερ 23.9 και ίχνος μικρότερο από 90 χιλιοστά (!), το 675 είναι το κάτω όριο της κατηγορίας. Τι αντίκτυπο έχει αυτό;

Καινούργιες monobloc Nissin με το ίδιο, εξαιρετικό αποτέλεσμα και ελαφρύτερες ζάντες για ακόμη πιο εύκολο στρίψιμο

Καινούργιες βαλβίδες, βελτιώσεις στην κεφαλή και διαφορετική χαρτογράφηση. Στην πράξη, καμία αλλαγή δεν γίνεται αισθητή

Μεγαλύτερη ευαισθησία στα περάσματα από σαμαράκια και διάφορες ανωμαλίες, καθώς και μεγέθυνση των προσωπικών μας λαθών κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Ορίστε; Πως το είπες αυτό; Παράδειγμα, για να με καταλάβετε. Έστω ότι οδηγείς στην πόλη και έχεις τα χέρια σου σφιγμένα στο τιμόνι. Ξέρεις ότι είναι λάθος, καθώς επηρεάζει την ευστάθεια και την κατευθυντικότητα, αλλά βαριέσαι να σφίγγεις με τα πόδια το ντεπόζιτο. Σε ένα μηχανάκι με νορμάλ γεωμετρία, το πέρασμα από τις γραμμές του τραμ με τόση πίεση στο τιμόνι δεν θα σου κάνει ιδιαίτερη διαφορά - το πολύ να καταλάβεις ένα γερό τράνταγμα στις παλάμες σου. Με το 675 όμως, δεν σε παίρνει να κάθεσαι τόσο λάθος. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα σε ανταμείψει με ένα ελαφρύ έως μέτριο tankslapping - και κανείς μας δεν θέλει να σκέφτεται ούτε γι' αστείο την εμφάνιση έντονης ταλάντωσης στο τιμόνι...
Από φέτος μάλιστα, το ανανεωμένο 675 φορά και ελαφρύτερες ζάντες - λες και είχε πρόβλημα στις αλλαγές κατεύθυνσης...

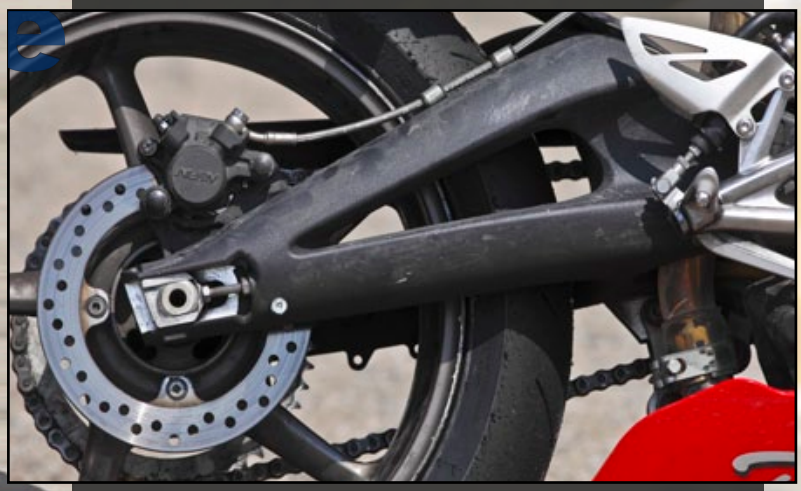
Τώρα απολαμβάνουμε οδήγηση

Στις Σέρρες, γράψαμε περισσότερα από 600 χιλιόμετρα μέσα στην πίστα, τόσο εγώ όσο και οι συνεργάτες του ebike.gr που πλαισιώνουν τις διοργανώσεις του αδελφού trackbike.gr (σαν πολυεθνική ακουγόμαστε...), βοηθώντας όλους εσάς να βελτιώσετε την οδήγησή σας. Ούτε ένας δεν κατέβηκε από τη σέλα του χωρίς να ψάξει αμέσως να με βρει για να μου πει πόσο ωραία μοτοσυκλέτα είναι. Χαίρω πολύ, Κώστας. Από το 2006 που πρωτοπάτησε τις ρόδες της στην άσφαλτο, κανείς Ιάπωνας δεν έχει καταφέρει να την εκθρονίσει από την πρώτη θέση. Μόνο το Honda ήρθε πολύ κοντά - και το φετινό Kawasaki, αλλά δεν το έχω οδηγήσει ακόμα για να έχω δική μου άποψη. Το Daytona ήταν, είναι και παραμένει η καλύτερη επιλογή για σπορ χρήση, έτσι όπως το παραλαμβάνεις από την αντιπροσωπεία. Εντάξει, οι πιο απαιτητικοί θα γκρινιάξουν για την απουσία μονόδρομου συμπλέκτη, που τον ζητά άλλωστε και το στήσιμο της μοτοσυκλέτας αυτής, καθώς στα δυνατά φρένα στο τέλος της ευθείας σηκώνει την

Γεμάτο ενδιαφέρουσες ενδείξεις το πολυόργανο, θα σας παιδέψει λίγο μέχρι να το μάθετε

...από το 2006
κανένας Ιάπωνας δεν έχει καταφέρει
να την εκθρονίσει από την πρώτη θέση...

Arai
TRIUMPH
SPIDI
METZ



Η μόνη ίσως αισθητή διαφορά είναι τα πιο αιχμηρά φωτιστικά σώματα και η διογκωμένη εισαγωγή αέρα. Απλό στη σχεδίαση ψαλίδι - και βρώμικο, αλλά δεν φταίει αυτό...
Από παράπονο πάντως, κανένα

ελαφριά της ουρά και σε αναστατώνει. Να θυμίσω πως ούτε το Honda έχει - αν και δεν τον χρειάζεται το ίδιο.
Στην πίστα, εντυπωσιάζουν εξίσου η ευελιξία και η σταθερότητα. Εφόσον δεν κρατιέσαι από το τιμόνι λες και κρατάς ταύρο από τα κέρατα, το 675 δεν αναστατώνεται στην καρδιά της στροφής όσο σε κάνουν να πιστεύεις τα τεχνικά του χαρακτηριστικά. Μοναδικό μειονέκτημα η αίσθηση ελαφριού πατήματος των ελαστικών στην άσφαλτο - ένα συναίσθημα που προκαλεί ανασφάλεια σε όσους έχουν συνηθίσει στη βαριά αίσθηση του ανταγωνισμού. Πρακτικά, φυσικά και δεν είναι μειονέκτημα, αφού το μόνο που προκαλεί είναι ένα εγκεφαλικό ερέθισμα - αποτελεί ωστόσο περιοριστικό παράγοντα για κάποιους αναβάτες που δεν θα μπορέσουν να το οδηγήσουν όπως θέλουν, καθώς δεν θα αισθάνονται άνετα μαζί του.
Πάρακατω. Αυτός ο κινητήρας παίζει χωρίς αντίπαλο. Με τον μόνο που μπορώ να τον συγκρίνω είναι με αυτόν του 848, τόσο διαφορετικός είναι από τα εν σειρά. Γραμμικός, γεμάτος ροπή σε όλο το φάσμα, χωρίς τρύπες, λόξιγκες ή ξεσπάσματα ψηλά. Τώρα με την πιο μακριά 1η και τις 500rpm επιπλέον, δείχνει ακόμα καλύτερος. Βέβαια, και πάλι χτυπάς τον κόφτη χωρίς να πάρεις χαμπάρι - τόσο γραμμικά και απροβλημάτιστα δουλεύει, -που θα ορκιζόσουν ότι έχει ακόμα πολύ να ανεβάσει.

"...θυμίζει 1000άρι στον τρόπο οδήγησης, χωρίς όλη αυτή την ισχύ που σε φοβίζει..."

BELL HELMETS

€ 499.00

M4R Carbon
Pure Carbon Fibres

uvex
PROTECTING PEOPLE

NEW

€ 438.00

Onyx Carbon
Ultra lite Carbon integral sports helmet

ULTRA LITE CARBON

CABERG HELMETS

35th Since 1974

35ht anniversary

bright carbon

V2X Carbon
Pure Carbon Fibres από € 325.00

uvex
PROTECTING PEOPLE

NEW

€ 499.00

Enduro Carbon
Three in one! No Limits! Onroad - Offroad!

Ξεφυλλίστε **online**
τον νέο μας κατάλογο
"WORKBOOK 09"

Αθήνα
Λ. Συγγρού 226 - 210 95 65 525
Καλλιρόης 43 - 210 92 22 349 - SPIDI Store
Μιχαλακοπούλου 199 - 210 77 10 149

Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 615

MOTO MARKET® motorcycle accessories

ΠΛΑΙΣΙΟ

Με την πιο κοφτερή γεωμετρία στην κατηγορία, είναι μαρκάν το πιο εύκολο στις αλλαγές κατεύθυνσης είτε πριν ή κατά τη διάρκεια της στροφής. Αλουμινένιο περιμετρικό, όπως στα γιαπωνέζικα, αν και ελάχιστα μοιάζει με τέτοιο...

ΠΙΣΩ ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Σκληρή για χρήση στο δρόμο, μια χαρά για την πίστα - αν και εκεί θα μπορούσε να κάνει χρήση ενός πιο μαλακού ελατηρίου

ΜΠΡΟΣΤΙΝΟ

Κοφτερό και ελαφρύ, απαιτεί ελάχιστη προσπάθεια στην είσοδο της στροφής για να φέρει το 675 στην επιθυμητή κλίση. Ωστόσο, αυτό φαίνεται να είναι και ο μεγαλύτερος ανασταλτικός παράγοντας για το μέσο αναβάτη, που δεν το αισθάνεται σίγουρο και "βιδωμένο" στην άσφαλτο, όπως ένα γιαπωνέζικο Supersport

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Ό,τι καλύτερο στην κατηγορία, με ηλεκτρική σχεδόν απόδοση από τις 1,000rpm, ικανή ροπή σε όλο το εύρος λειτουργίας και ελαστικότητα που δεν συναντάς σε 4κύλινδρο 600. Μόνο παράπονο ο ίδιος ο τρόπος απόδοσης, που ελλείψει ξεσπάσματος, δείχνει αδιάφορος

Σε σχέση με ένα τετρακύλινδρο, το πιο δυνατό σημείο του 675 είναι οι έξοδοι από τις στροφές. Ακόμα και με λάθος σχέση στο κιβώτιο, η πάντα παρούσα ροπή σε συνδυασμό με την ελαστικότητα, θα σε βγάλουν από τη δύσκολη θέση. Θυμίζει 1000άρι στον τρόπο οδήγησης - χωρίς όλη αυτή την ισχύ που σε φοβίζει σε κάθε γενναίο άνοιγμα του γκαζιού, πόσο μάλλον υπό κλίση... Θα τολμούσα να πω ότι, με αυτό το layout κινητήρα, τα ελάχιστα κιλά και την επιθετική γεωμετρία, κλέβει εκκλησίες συγκρινόμενο με τα γιαπωνέζικα 600άρια.
Στα φρένα δεν είδα μεγάλη διαφορά - και θα πρέπει να φταίει το ότι ποτέ δεν είχα παράπονο από τα φρένα του 675. Ίσως είναι λίγο καλύτερα σε ακρίβεια, αλλά σε κάθε περίπτωση η διαφορά είναι μικρή. Εξαιρετικά, με αρκετή δύναμη και καλή αίσθηση στη μανέτα.

Τα πάντα είναι θέμα χρόνου

Που κολλάμε λοιπόν και δεν έχουμε γεμίσει τους δρόμους με δαύτο; Σε δύο πολύ απλά πράγματα: στην έλλειψη προϋπηρεσίας στην κατηγορία και στο νεαρό της ηλικίας της φίρμας και, κατ' επέκταση, της παρουσίας της στη χώρα μας - πως λέμε Honda, πενήντα χρόνια στην Ελλάδα; Ε, ακριβώς το αντίθετο. Παρόλα αυτά, το δύσκολο βήμα έχει ήδη γίνει. Μετά από αρκετά χρόνια πειραματισμού με 4κύλινδρα στην κατηγορία, η Triumph τα έπαιξε όλα για όλα με το 675 και της βγήκε. Τώρα, μένει να το υποστηρίξει, να το εξελίξει και να το διατηρήσει στην κορυφή για όσα χρόνια χρειαστεί μέχρι να περάσει στις συνειδήσεις του κόσμου ως μια μοτοσυκλέτα ορόσημο, που όμοιά της δεν συναντάται στην Άπω Ανατολή. Δείτε πόσο πιο αναγνωρίσιμο είναι το Tiger στο ευρύ κοινό και θα καταλάβετε τι εννοώ. Ξέρετε ποια είναι η διαφορά ανάμεσα στα δύο αυτά Triumph; Τα χρόνια παρουσίας στη διεθνή αγορά. Το Tiger πλησιάζει στην ωριμότητα, στα δεκατρία του χρόνια, τη στιγμή που το 675 μόλις φέτος κλείνει τα τέσσερα.
Όποιος αγοράζει Daytona σήμερα συμμετέχει χωρίς να το γνωρίζει στην εξέλιξη του μοντέλου. Αυτοί που το κυκλοφορούν, το τρέχουν σε αγώνες και trackday, το πάνε βόλτες στα λημέρια των Supersport και το κουβεντιάζουν στα καφέ με τους φίλους τους, είναι οι άνθρωποι που χτίζουν τα πιο ουσιώδη θεμέλια της Triumph στην κατηγορία. Μπορεί τώρα να βγαίνουν λιγότερο κερδισμένοι απ' ό,τι αν αγόραζαν ένα γιαπωνέζικο (στην μεταπώληση αναφέρεται κυρίως αυτό), αλλά κάποια μέρα θα μπορούν να περηφανεύονται ότι είχαν 675 προτού "όταν οι άλλοι δεν ήξεραν τι εστί Triumph". <<

Ελαφρύτερη κατά 2 κιλά η εξάτμιση, που συνεχίζει να καταλήγει κάτω από την ουρά

CLOVER
METZELER
675
TRIPLE
Daytona

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TRIUMPH DAYTONA 675
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
10,690€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,010 mm
Πλάτος:	700 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,395 mm
Ύψος σέλας:	825 mm
Βάρος κατασκευαστή:	162 kg (κενή)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τρικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	74 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	675 cc
Σχέση συμπίεσης:	Δ.Α.
Ισχύς κατασκευαστή:	128 / 12,600 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	7.4 / 11,750 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.9ο
Ίχνος:	89.1 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης (αργή-γρήγορη) και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

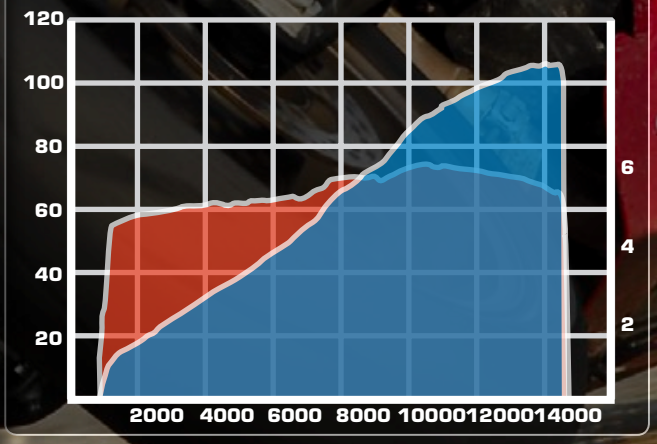
Ζάντα:	3.5 x 17in
Ελαστικό:	120/70-17, Metzeler Racetec Interact (μοτοσυκλέτα δοκιμής)
Φρένο:	Δύο δίσκοι 308 mm, ακτινικές δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17in
Ελαστικό:	180/55-17, Metzeler Racetec Interact (μοτοσυκλέτα δοκιμής)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 105.5 / 13,500
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 6.3 / 10,200



Το Daytona 675, με αριθμό πλαισίου 392861 και 7,780km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 39.1C, υγρασία 7%, ατμοσφαιρική πίεση 998.5mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4.

TRIUMPH

Με νέα **μειωμένη τιμή!** **€10.690**

ΧΡΩΜΑΤΑ: ΜΑΥΡΟ, ΚΟΚΚΙΝΟ

Daytona 675

ΜΕ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

6.9%

ΤΗΣ **VW BANK**

Ισχύει για περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών

ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ: TRIUMPH UNITED DEALERS A.E. (Κ) Τ. 210-7770079, Τ. 210-9236003 • **ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΟΤΟ (Σ)** Τ. 210-9224543 • **ΚΟΝΤΗΣ ΣΑΚΗΣ (Σ)** Τ. 210-6437773 • **ΑΛΙΜΟΣ: TRIUMPH ΑΛΙΜΟΥ (Κ/Σ)** Τ. 210-9824821 • **ΠΕΙΡΑΙΑΣ: INTERMOTO ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ (Κ)** Τ. 210-4125116 • **ΚΑΛΑΜΟΒΡΑΚΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Σ)** Τ. 210-4113011 • **ΒΟΛΟΣ: FAST GEAR - ΦΤΟΥΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ/Σ)** Τ. 2421-062775, Τ. 24210-84430 • **ΙΩΑΝΝΙΝΑ: 2 ΤΡΟΧΟΙ - ΣΑΡΑΤΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 26510-49088 • **ΚΑΛΑΜΑΤΑ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 27210-87954 • **ΚΕΡΚΥΡΑ: M&M STORE ΣΠ.ΜΑΝΑΤΟΣ - ΣΤ.ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣ Ο.Ε. (Κ/Σ)** Τ. 26610-31456 • **ΚΡΗΤΗ: (ΧΑΝΙΑ) ΜΟΤΟΜΑΝΙΑ - ΠΕΤΑΚΑΚΗΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 28210-70109 • **ΛΑΡΙΣΑ: ΜΟΤΟ ΤΣΙΟΥΡΗΣ ΚΩΣΤΑΣ (Κ/Σ)** Τ. 2410-663098 • **ΞΑΝΘΗ: MAINSTREET - ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 25410-21180 • **ΠΑΤΡΑ: ACTION BIKE - ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 2610-434320 • **ΦΕΛΟΥΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ (Σ)** Τ. 2610-994073 • **ΧΙΟΣ: ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ ΓΕΜΕΛΟΣ ΗΛ.-ΤΣΕΣΜΕΛΟΓΛΟΥ ΣΤΑΥΡ. (Κ/Σ)** Τ. 22710-41541

Εμπορικό κατάστημα: (Κ) Συνεργείο: (Σ)

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

e-mail: triumph@eliofil.gr

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

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com/greece

ebike.gr

the test

Οι καμπύλες επιστρέφουν, συνδυασμένες με έναν βαρβάτο κινητήρα. Συνταγή επιτυχίας ή συμφοράς;

Σημεία των καιρών

Ποιός είπε ότι το στυλ οφείλει να είναι ακριβό; Η Suzuki τολμά να ξεχωρίσει σε μια κατηγορία που φημίζεται για το συντηρητισμό της

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

Πρέπει να βγάλω το καπέλο μου στη Suzuki. Ή έστω το κράνος μου μιας και δε φοράω καπέλα. Θέλει πραγματικά κότσια να κατεβάσει κανείς μια τόσο ιδιόμορφη σχεδιαστικά μοτοσυκλέτα σε αυτή την κατηγορία, κάτι που ώθησε άλλωστε φέτος την Kawasaki στην ολική επανασχεδίαση του γεμάτου καμπύλες ER-6, ώστε να είναι πιο... αντρικό. Θα μπορούσε κανείς έως να λυπηθεί τη Suzuki γι' αυτή τη φαινομενικά κακή χρονική συγκυρία, αν δεν υπήρχε μια μικρή διαφορά: Σε αντίθεση με τη μεσοβέζικη σχεδιαστική λύση του ER που δεν έψησε ιδιαίτερα κανένα εκ των δύο φύλων, το Gladius δε φοβάται καθόλου να κρύψει την αγάπη του προς το "ασθενές".

Δεν είναι οι καμπύλες, αλλά οι τολμηροί χρωματικοί συνδυασμοί που κάνουν άμεσα τη διαφορά, με τη δεδομένη διχρωμία να το κάνει να ξεχωρίζει απ' οτιδήποτε άλλο κυκλοφορεί. Σπάνια με έχουν ρωτήσει τόσοι, μοτοσυκλετιστές ή μη, για το ποιόν μιας μοτοσυκλέτας. Και για κάποιο λόγο, αυτό δε μου φαίνεται και τόσο κακό...

Περί εικαστικών και εφαρμοσμένων

Από κοντά το Gladius δείχνει πιο... σοβαρό απ' ότι περιμένεις έχοντας εικόνα μόνο από τις πρώτες φωτογραφίες, αν και η προσεκτικότερη παρατήρηση θα αναδείξει αρκετές αντικρουόμενες λεπτομέρειες. Τα όργανα είναι υπερπλήρη, διαθέτοντας και ένδειξη σχέσης (που η Suzuki σοφά επανέφερε στο προσκήνιο), αλλά η σχεδίασή τους είναι σχεδόν απολογητική, λες και ντρέπονται που σου κλείνουν το οπτικό πεδίο. Το πλαίσιο δείχνει ακριβό, μείγμα χυτού αλουμινίου με χωροδικτύωμα, αλά Monster 696, αλλά μια κοντινή ματιά αποδεικνύει πως το "αλουμίνιο" είναι στην ουσία ένα ασημί πλαστικό καπάκι που κρύβει, έντεχνα ομολογουμένως, τα λιγότερο εντυπωσιακά αισθητικά σημεία του σκελετού.

Εκεί που δε χωρά αμφισβήτηση όμως, είναι στη σχεδίαση της εξάτμισης. Οι V2 μπορεί να φημίζονται για τη δυσκολία που φέρουν στους σχεδιαστές που πρέπει κάπως να

X-lite

> Από κοντά το Gladius δείχνει πιο... σοβαρό απ' ότι περιμένεις...

χωρέσουν τα ιδανικά μήκη των λαιμών, αλλά το τελικό αισθητικό αποτέλεσμα σπανίως απογοητεύει. Οι καμπύλες των λαιμών θυμίζουν φίδι παγωμένο εν μέσω επίθεσης, ενώ το νίκελ κάλυμμα απατά το μάτι, κρύβοντας οπτικά το μέγεθος του τελικού με τις δύο εξαγωγές.

V2 είπαμε ε; Ποιός να είναι, ποιός να είναι... Κανείς άλλος απ' τον εξαιρετικό κινητήρα του SV 650, που έχει θητεύσει και στο Cagiva Raptor, αν και οι περισσότεροι θα τον αναγνωρίσουν ως τον κινητήρα του V-Strom.

Αντί να τον τοποθετήσει αυτούσιο, η Suzuki προχώρησε σε μια σειρά αλλαγών, όχι μόνο για θέματα ρύπων αλλά και απόδοσης, κλείνοντας διακριτικά το μάτι σε όσους βιάζονται να χαρακτηρίσουν το Gladius αποκλειστικά "κοριτσίστικη" μοτοσυκλέτα. Έτσι, οι κύλινδροι διαθέτουν πλέον επίστρωση SCEM για μικρότερες τριβές και καλύτερη απαγωγή της θερμοκρασίας, οι βαλβίδες έχουν ένα και όχι δύο ελατήρια, οι εκκεντροφόροι είναι διαφορετικοί με στόχο, όπως και τα διαφορετικά μήκη των λαιμών εξαγωγής, τη βελτίωση της ροπής στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, ενώ για κερασάκι έχουμε την ενσωμάτωση για πρώτη φορά σε μοτοσυκλέτα δρόμου της εταιρείας του συστήματος ελέγχου του ρελαντί στο σώμα του ψεκασμού. Τα μπεκ είναι 10 οπών, δανεισμένα από τα GSX-R 600/750, ενώ τα δύο μπουζί ιριδίου ολοκληρώνουν το πακέτο των αλλαγών. Το αποτέλεσμα είναι 71 ίπποι στις 8,400 rpm και 6.5 κιλά ροπής 2,000 στροφές νωρίτερα.

Οι αναρτήσεις είναι ιδιαίτερα συμβατικές, όπως αναμένεται άλλωστε σε αυτή την κατηγορία τιμής, τηλεσκοπικό πιρούνι 41 mm με προφόρτιση ελατηρίων όπως και στο SV αλλά ελαφρά μικρότερη διαδρομή για διατήρηση του ύψους σέλας χαμηλά, ενώ το ένα αμορτισέρ πίσω αναλαμβάνει τον έλεγχο του ψαλιδιού που φέρνει λίγο σε αυτό του ER-6 όσον αφορά την αισθητική του.

Παρά δε τις βελτιώσεις στον κινητήρα, οι φαινομενικά ίδιες διπίστονες δαγκάνες της Tokico, όχι μόνο διαθέτουν μικρότερα έμβολα, αλλά συνδυάζονται με μικρότερη τρόμπα, ενώ δαγκώνουν δίσκους 290 mm.

Εν αρχή τα χαλαρά

Παρότι η ονομασία Gladius φέρεται να προέρχεται από τον

Προσέξτε πόσο λεπτή είναι η σέλα και υπολογίστε πόσο άνετη μπορεί να είναι αυτή η φλοίδα

Οι γνωστές διπίστονες της Tokico κάνουν και πάλι την εμφάνισή τους, με μικρότερα έμβολα και απώλεια σε αίσθηση

Το νίκελ κάλυμμα κρύβει έξυπνα την ογκώδη εξάτμιση στο μάτι

Ένδειξη ταχύτητας αλλά όχι θερμοκρασίας. Παρά τις καμπύλες, τα όργανα δε δένουν με το υπόλοιπο σύνολο

λατινικό όρο για το... όχι και τόσο μεγάλο Ρωμαϊκό ξίφος, οι γραμμές του μόνο κάτι αντίστοιχα κοφτερό και θανατηφόρο δε θυμίζουν. Αντίθετα, το V2 της Suzuki είναι προσιτό και πρακτικό (έστω κάπως καλύτερα εδώ) κάτι που φαίνεται άμεσα από τη χαμηλή σέλα που σε βάζει να κάθεσαι μέσα και όχι πάνω στη μοτοσυκλέτα όπως έχουμε συνηθίσει τα τελευταία χρόνια. Οι προσπάθειες της Suzuki να δελεάσει τους κάτω του μετρίου ύψους αναβάτες και φυσικά το ασθενές στον ορισμό φύλο θα μπορούσαμε να πούμε ότι κρίνονται έως και υπερβολικές. Πέρα από τις μικρότερες διαδρομές αναρτήσεων και τις απαραίτητες χωροταξικές μελέτες, κάποιοι αποφάσισαν μέσα στη σοφία τους ότι το απορροφητικό υλικό είναι υπερτιμημένο, μειώνοντας το πάχος του σε μια απλή φλοίδα ώστε να κατεβάσουν και άλλο το ύψος. Το αποτέλεσμα είναι μια σέλα που όχι μόνο είναι χαμηλή, αλλά και ιδιαίτερα σκληρή, αναγκάζοντας τα μαλακά μόρια να αρχίσουν τις διαμαρτυρίες τους πολύ νωρίτερα απ΄ ό,τι συνηθίζουν.

Η χαμηλή θέση συνδυάζεται με ένα σχετικά στενό τιμόνι, με έντονη κλίση προς τα πίσω, δείχνοντας από τη μία τη συνολική σχεδίαση του Gladius γύρω από έναν ανθρωπομετρικά μικρό σωματότυπο, δημιουργώντας όμως ένα εμφανές και δυσάρεστο πρόβλημα σε όσους πλησιάζουν, πόσο δε μάλλον περνούν, το μέσο όρο – δεν είμαι ούτε 1.80 και το τιμόνι ήταν τόσο κλειστό που με κούραζε στα χέρια.. Τέτοια προβλήματα ευτυχώς δεν αντιμετωπίζει ο συνεπιβάτης, που κάθεται άνετα, με το ασημί εξογκωματάκι της σέλας και την αρκούντως αντιολισθητική επίστρωση να τον κρατάει στη θέση του, έχοντας και δύο πρακτικές χειρολαβές για στήριξη.

Και, αν ο αναβάτης αποφασίσει να είναι λίγο πιο βάναυσος με το γκάζι, αυτές οι χειρολαβές θα δείξουν άμεσα τη χρησιμότητά τους. Η απόκριση του Gladius είναι απλά... φανταστική. Ό,τι ζητάς αυτό παίρνεις, οπότε καλό είναι να ξέρεις τι ζητάς. Σε αντίθεση με τα τετρακύλινδρα που λυμαίνονται την κατηγορία όμως, με επαναρυθμισμένους πρώην Supersport κινητήρες που είναι στην καλύτερη περίπτωση ασθματικοί χαμηλά, ο V2 έχει ροπή και

Η διχρωμία του ντεπόζιτου είναι το κύριο χαρακτηριστικό του Gladius. Κρίμα που δε μπορείς να αλλάξεις χρώμα με τα πλαϊνά καπάκια

Πώς κάνεις μια σέλα να έχει οπτικό ενδιαφέρον με μια μικρή πινελιά. Κάτι μου λέει πως το ασημί θα μαυρίσει αν δεν πλένεται συχνά...

Φανάρι που θυμίζει την "τσαγιέρα" GSXF, συνοδευόμενο από δύο όμορφες και πρακτικές χειρολαβές

GLADIUS

ΠΛΑΙΣΙΟ

Όλο ατσάλινο και όλο χωροδικτύωμα, παρά το πλαστικό κάλυμμα που προσπαθεί να μας πείσει ότι έστω τμήμα του είναι αλουμινένιο. Κανένα θέμα ελαστικότητας, τουλάχιστον όσο μπορέσαμε να καταλάβουμε μέσα από τις μαλακές αναρτήσεις. Χαμηλότερου κόστους από το αλουμινένιο του SV αλλά πάνω από τα αναμενόμενα για την κατηγορία όρια

ΠΙΣΩ ΣΥΣΤΗΜΑ

Το χαμηλό budget δεν κρύβεται εύκολα, ειδικά από τα αμορτισέρ. Ρυθμισμένο για να σηκώνει δύο άτομα, συμπεριφέρεται ξερά όταν πάνω στη μοτοσυκλέτα είναι μόνο ο αναβάτης, σε πλήρη έλλειψη αρμονίας με το μαλακό μπροστινό. Τα βρίσκει επίσης σκούρα με την απόδοση του κινητήρα όταν ο δρόμος γλιστράει, με το πίσω Dunlop Qualifier να διαγράφει πιο ανοιχτές καμπύλες από το μπροστινό όταν το παρακάνεις με το γκάζι. Είναι όμως διασκεδαστικό...

ΜΠΡΟΣΤΙΝΟ

Εξωφρενικά μαλακό τηλεσκοπικό πηρούνι 41 mm με προφόρτιση ελατηρίων, που τα βρίσκει σκούρα όταν αποφασίζεις να εξερευνήσεις τις ικανότητες του κινητήρα, μένοντας νωρίς από απαντήσεις. Οι διπίστονες δαγκάνες της Tokico διαθέτουν μικρότερα έμβολα και συνδυάζονται με μικρότερη τρόμπα, για ένα σύνολο που μπορεί να είναι αποτελεσματικότατο, αλλά στερείται παντελώς αίσθησης

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Συνηθίζουμε να τον θεωρούμε την ψυχή της μοτοσυκλέτας, αλλά σπάνια αυτός ο χαρακτηρισμός είναι τόσο ταιριαστός. Γραμμικός παντού, ροπάτος και δυνατός ψηλά, αποδίδει πέρα από τα αναμενόμενα, κυριαρχώντας ολοκληρωτικά στην εμπειρία οδήγησης του Gladius. Και είναι και οικονομικός. Μπορεί κάποιος να μου θυμίσει γιατί οι περισσότεροι κατασκευαστές προτιμούν τους σαφώς λιγότερο ταιριαστούς τετρακύλινδρους στην κατηγορία;

"Η απόκριση του Gladius είναι απλά... φανταστική."

ελαστικότητα από το ρελαντί και σχεδόν πάντα πιάνεις τον εαυτό σου να κινείται με μια δύο ταχύτητες πάνω απ' ό,τι συνήθως. Ο συμπλέκτης είναι γλυκός, αλλά πρακτικά άχρηστος με τη δεδομένη ελαστικότητα, το κιβώτιο όσο θετικό περιμένεις από ένα δικύλινδρο χωρίς να βρίσκει κρυμμένες νεκρές ή άλλα κουλά, κάνοντας τη ζωή του αναβάτη εξωφρενικά εύκολη.

Αν μόλις μεταπηδήσατε από ένα σκούτερ ή μια μικρότερη μοτοσυκλέτα, αυτή η καμπύλη απόδοσης είναι απλά ιδανική. Κανένα άγχος για την επιλεγμένη ταχύτητα (ακούν τα τετρακύλινδρα;) καμία υστέρηση στο γκάζι που δίνει περισσότερο απ' όσο χρειάζεσαι. Και, σε περίπτωση που βαριέσαι, μπορείς να βάλεις μια 3η και να το χρησιμοποιείς ως μονόγκαζο.

Οι αναρτήσεις δεν έχουν δυστυχώς την ίδια ομοιογένεια με τον κινητήρα. Ρυθμισμένες με γνώμονα τη θεωρητική άνεση, είναι το δεύτερο σετ μετά το XJ600 που επαναφέρουν την αίσθηση σούπας που ήλπιζα ότι ήταν μια τέχνη ξεχασμένη πια στην Ιαπωνία. Το πιρούνι είναι υπερβολικά μαλακό, βουτώντας στο παραμικρό άγγιγμα της μανέτας, ενώ η πίσω ανάρτηση είναι αισθητά σκληρότερη, προφανώς για να μη τερματίζει με δεύτερο άτομο τόσο εύκολα. Το αποτέλεσμα είναι ελαφρώς περίεργο, χωρίς να δίνει την κομμένη στα δύο αίσθηση των σκούτερ, αλλά πολύ κάτω από τη συμπεριφορά του SV σε αντίστοιχες συνθήκες.

Ανεβάζοντας ρυθμό

Όλα αυτά δεν προβληματίζουν ιδιαίτερα – έως καθόλου – σε χαλαρούς ρυθμούς βόλτας ή στην πόλη, αλλά όταν έχεις αυτόν τον κινητήρα ανάμεσα στα πόδια σου είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αντισταθείς στον πειρασμό να τον χρησιμοποιήσεις όταν οι συνθήκες το επιτρέπουν. Και από άποψη δύναμης σαφώς και δε θα μείνεις δυσαρεστημένος.

X-lite
SUZUKI

Το μόνο θεωρητικό ψεγάδι που μπορεί να βρει κανείς είναι η παντελής γραμμικότητα – χωρίς το ξέσπασμα που σου δίνει μια ψευδαίσθηση δύναμης ενώ συνήθως οφείλεται σε νεκρές μεσαίες η χαμηλές στροφές. Τα δύο έμβολα ανεβάζουν ρυθμό αστραπιαία όσο βρίσκεσαι στη σωστή σχέση, ενώ ακόμα και αν έχεις ξεχαστεί με 5η ή 6η πάλι θα επιταχύνουν με ρυθμό που θα έκανε ένα XJ να σφυρίζει διακριτικά και να μουρμουρίζει ότι έμεινε από βενζίνη.

Στις ιδιαίτερα ζεστές μέρες που είχα το Gladius στα χέρια μου, η άμεση απόκριση σε συνδυασμό με τη ροπή και τη γλιστερή άσφαλτο, έκαναν την "εισαγωγική" μοτοσυκλέτα να επιταχύνει υπό γωνία, με τον πίσω τροχό να σπινάρει αφήνοντας μαύρες γραμμές στην άσφαλτο, κάνοντας τα βλέμματα απορίας για το ποιόν της περίεργης ασπρο-μώβ μοτοσυκλέτας να αυξάνονται. Και, όταν βγεις σε ανοιχτό δρόμο, σε περιμένει μια ακόμα μεγαλύτερη έκπληξη. Σε αντίθεση με το ταβάνι που χτυπάνε οι περισσότερες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας γύρω στα 180, το καμπύλο Suzuki συνεχίζει να επιταχύνει δυναμικά, περνώντας τα 200, τα 210, τα 220... Τιμές που όχι μόνο δεν περιμένεις, αλλά δείχνουν ότι δεν υπάρχει ιδιαίτερος λόγος να αλλάξεις γρήγορα το Gladius για κάτι μεγαλύτερο και γρηγορότερο, ειδικά απ' τη στιγμή που μπορείς να κάνεις αρκετές πλάκες σε θεωρητικά καλύτερες μοτοσυκλέτες, ακόμα και όταν ο δρόμος έχει στροφές.

Αυτό βέβαια μας επαναφέρει ιδιαίτερα βολικά στις αναρτήσεις, που δεν αρέσκονται ιδιαίτερα σε απότομες κινήσεις του δεξιού γκρίπ. Όσο είσαι γλυκός στον καρπό και ξέρεις πού να φρενάρεις και πού να ανοίξεις το γκάζι, το Gladius είναι εντυπωσιακά αποτελεσματικό, χαράζοντας σταθερές καμπύλες και διατηρώντας την επιλεγμένη γραμμή. Αν όμως κάτι σε κάνει να κόψεις μέσα στη στροφή, ή αν δε διακρίνεσαι για τον μικρομετρικό σου έλεγχο, κάτι που συνήθως περικλείει τους νέους αναβάτες, τα πράγματα δυσκολεύουν. Το μπροστινό συμπεριφέρεται ατσούμπαλα, με συμπιέσεις και εκτάσεις που αλλάζουν τη γεωμετρία, αντί να προσφέρουν ένα κουκούλι ασφαλείας που θα σε βοηθήσει να πλησιάσεις τόσο τα εν γένει όρια της μοτοσυκλέτας όσο και να διευρύνεις την άνεση με την οποία μπορείς να ανεβάσεις τα δικά σου.

Οι μαλακές αναρτήσεις όμως φέρνουν και άλλο ένα πρόβλημα, περισσότερο ψυχολογικό αυτή τη φορά. Όπως λέγαμε πριν, οι διπίστονες δαγκάνες της Tokico έχουν δεχτεί μια σειρά αλλαγών, που δεν έχουν βοηθήσει όμως καθόλου στη αίσθηση που δίνουν στον αναβάτη. Δε φημίζονταν ποτέ γι' αυτή και η εμπειρία έχει δείξει ότι βελτιώνονται δραματικά με διαφορετικά τακάκια, αλλά αυτή πρέπει να είναι η χειρότερη ψυχολογικά τουλάχιστον εφαρμογή τους. Πιέζεις τη μανέτα, το μπροστινό βουτάει, δεν έχεις καμία αίσθηση για την πρόσφυση που έχεις και είσαι σίγουρος ότι είσαι μια τρίχα πριν το μπλοκάρισμα. Έλα όμως που δεν είσαι... Επαναλαμβανόμενες δοκιμές με περισσότερη πίεση απ' όση θεωρούσα λογική απέδειξαν ότι υπάρχουν ακόμα πολύ μεγαλύτερα περιθώρια απ' ό,τι νομίζεις, με δάγκωμα που έρχεται σταδιακά, δίνοντάς σου μεγάλο περιθώριο να ρυθμίσεις την παρεχόμενη δύναμη. Ακούγεται σα μια χαμένη ευκαιρία, που αφήνει στους κατασκευαστές aftermarket τακακιών το σκήπτρο για να αναδείξουν τις ικανότητες του συνόλου.

Το φίδι του... Κουρίδη. Οι καμπύλες των λαιμών θυμίζουν φίδι, τουλάχιστον στον πολυταξιδεμένο φωτογράφο μας

Ο V2 του SV συνεχίζει να εντυπωσιάζει παρά τα χρονάκια του, ξεπερνώντας κατά πολύ τις δυνατότητες των αναρτήσεων

Τώρα που τα λέμε...

Όπως ίσως να έχετε ήδη καταλάβει, παρά τις ομοιότητες σε πλαίσιο και κινητήρα, το Gladius δεν είναι ο πνευματικός διάδοχος του SV, καθώς παρά τον ακόμα καλύτερο κινητήρα, δε διαθέτει τον σπορ χαρακτήρα που χαρακτήριζε τον προκάτοχό του. Το αποτέλεσμα είναι μια εμπειρία που κυριαρχείται ολοκληρωτικά από τον V2, που δίνει τον εξαιρετικά σπάνιο συνδυασμό χαρακτήρα και πρακτικότητας που όλοι αναζητούν αλλά ελάχιστοι επιτυγχάνουν. Με πρώτη ματιά δεν είναι τόσο ισορροπημένο όσο ένα FJ600 πχ, με εμφανή ψεγάδια. Με δεύτερη, πιο ισορροπημένη ματιά, συνειδητοποιείς ότι αυτά τα ψεγάδια βγαίνουν στη φόρα ακριβώς επειδή ο κινητήρας του είναι τόσο καλύτερος σε όλα τα επίπεδα, όχι μόνο από του XJ αλλά και όλων των τετρακύλινδρων της κατηγορίας.

Και αυτό δίνει ένα σπάνιο πλεονέκτημα: ξεχωρίζει το Gladius από τα υπόλοιπα, δίνοντας τον μοναδικό ρόλο μιας μοτοσυκλέτας με την οποία μπορείς όχι μόνο να κάνεις τα πρώτα σου βήματα, αλλά να τσιμπήσεις και το μικρόβιο της βελτίωσης, βελτιώνοντάς τη στα σημεία – ξεκινώντας όπως και δήποτε από τις αναρτήσεις και τα φρένα, για μια σχέση που μπορεί να κρατήσει και να προσφέρει χαμόγελα για πολλά-πολλά χιλιόμετρα.

Καθόλου μα καθόλου άσχημα για μια "εισαγωγική" μοτοσυκλέτα που κοστίζει μόλις 6,795 ευρώ. Αρκεί βέβαια να μη νιώθετε άβολα όταν σας μιλάνε άγνωστοι στα φανάρια... <<

Δύο απολήξεις σε ένα τελικό είχαμε καιρό να δούμε. Κρίμα που ο ήχος του δικύλινδρου πνίγεται μέσα στο τελικό

Το παιχνίδι με το άσπρο και το μαύρο εξαφανίζει τον όγκο των προστατευτικών του ψυγείου. Έξυπνο

Suzuki Gladius SFV 650
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€6,795

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,130 mm
Πλάτος:	760 mm
Ύψος:	1,080 mm
Μεταξόνιο:	1,445 mm
Ύψος σέλας:	785 mm
Βάρος κατασκευαστή:	202 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	τετράχρονος υγρόψυκτος V2 90°, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 62.6 mm
Χωρητικότητα:	645 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς κατασκευαστή:	71.0/8,400 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.5/6,400 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα
Γωνία κάστερ:	25°
Ίχνος:	106 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	125 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	προφόρτιση ελατηρίων

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 7 θέσεις

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 290 mm, διπίστονες δαγκάνες Tokico με γλίστρα

ΠΙΣΩ

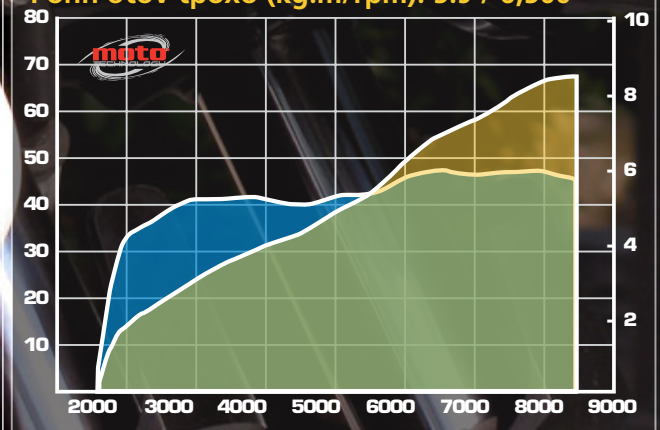
Ζάντα:	5.0 x 17 in
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier, 160/60 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, μονοπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	14.5 lt
Μέση κατανάλωση:	6.8 lt/100km
Μέση αυτονομία:	210 km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 67.9 / 8,500
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 5.9 / 6,500



Το Gladius, με αριθμό πλαισίου 100115 και 5.020km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 40.5C, υγρασία 6%, ατμοσφαιρική πίεση 998.6mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

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

feature

Το Serow αποφασίζει ότι ο Μάνος χρειάζεται μαθήματα μηχανουργού – και αυτός κλέβει χώνοντας ένα φίλο. Τυπικό...

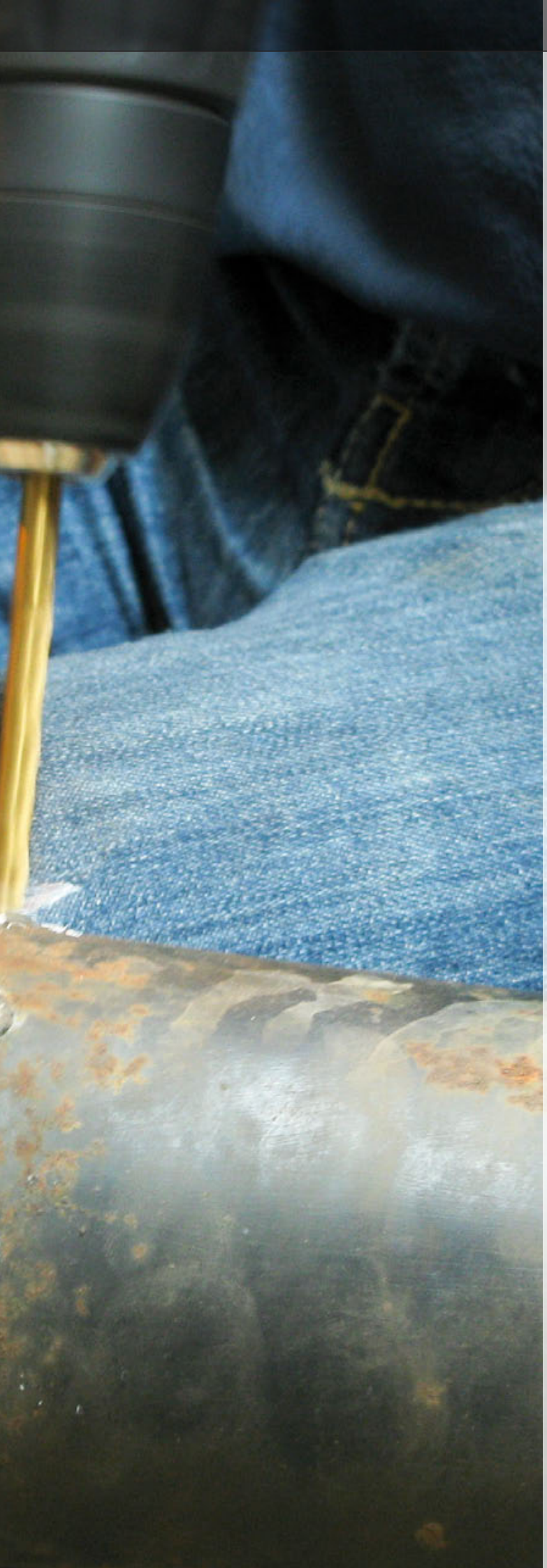
Petoús

κείμενο και φωτό: Μάνος Κάττουλας

Μετά από πολύμηνη απουσία, το Serow επιστρέφει και αρχίζει τα άλ-μματα ανάνηψης. Δεν πιστεύω να παραξενευτεί κανείς που περισσότερο σκοντάφτει παρά προχωράει...

Και όμως το χρησιμοποιήσαμε όλο..

Με τόση σκουριά, δεν απορώ που δεν έβγαινε με τίποτα...



Την τελευταία φορά που είχε εμφανιστεί το Serow σε αυτές τις ηλεκτρονικές σελίδες, όχι μόνο είχε πάρει τα πάνω του, αλλά μου είχε φτιάξει και την ψυχολογία, ανοίγοντάς μου την όρεξη για εκδρομούλες εκτός δρόμου – και με την τάση που τους πιάνει όλους κάπου μετά τα τριάντα για πλατάνια και ραχούλες, υπήρχε και ιδιαίτερη ποικιλία προεπιλεγμένων διαδρομών και παρεών για εξορμήσεις.

Τη μία τρέξιμο για το eBike, την άλλη ξεκούραση από τα ξενύχτια του eBike, πάντα κάτι τύχαινε και ήταν απλά αδύνατο να ακολουθήσω τους λοιπούς τρελούς για να γυρίσω και εγώ σπίτι μου λασπωμένος και πονεμένος όπως για κάποιο άγνωστο αυτή τη στιγμή λόγο οραματιζόμουν. Και ότι εμφανίστηκε ένα καλό, άδειο σου-κου με προγραμματισμένη εκδρομή... μας την έπεσε το Timing.

Εκείνες τις ημέρες, ο γραφίστας μας ο Μάικ είχε μείνει χωρίς μέσο μετακίνησης λόγω συνεργείων. Τι πιο λογικό λοιπόν, απ' το να προσφερθεί το Serow να καλύψει τις ανάγκες του, ώστε να τον ανταμείψει σε ένα βαθμό για την προσοχή που του έδινε πάντα όταν έστηνε τις σελίδες του, ενώ υπήρχε και μια πιθανότητα να έπαιρνε ο Μάικ τα βουνά αντί για εμένα. Όπερ και εγένετω λοιπόν, μόνο που η εβδομάδα που είχαμε κανονίσει αρχικά, τράβηξε κάτι τις παραπάνω – βλέπε περίπου δύο μήνες, χωρίς στο ενδιάμεσο να πατήσει το κατσικάκι μας τα ξεραμένα του ελαστικά στο χώμα.

Για να λέμε και του Αυστραλού το δίκιο βέβαια, η καθυστέρηση δεν οφειλόταν στον Μάικ, αλλά στην αδυναμία μας να συντονίσουμε τον λιγοστό ελεύθερό μας χρόνο, για να καταφέρουμε να κάνουμε τις απαραίτητες μετακινήσεις. Έτσι, ένα γλυκό και ξάστερο βράδυ, ακούστηκε έξω από το σπίτι μου το χαρακτηριστικό μπουμπούνισμα του μικρού μονοκύλινδρου, ακολουθούμενο από σωρεία θαυμαστικών δια στόματος Μάικ. Όχι για την παραγόμενη βαβούρα, αλλά για το πόσο φανταστικό μηχανάκι πόλης

είναι. Μετά από την προβλεπόμενη έρευνα στο Internet περί διαθεσιμότητας και τιμών – εξευτελιστικά χαμηλών, ακόμα και για τα μιζάτα μοντέλα με το δισκόφρενο πίσω – έγινε η τελετή της παράδοσης των κλειδιών. Και κάπου εκεί θυμήθηκε ο Μάικ ότι είχε χάσει την πίσω πινακίδα. Ωραιότατα.

Ωδή στο θάνατο της γραφειοκρατίας

Ευτυχώς, τα πράγματα έχουν γίνει πλέον πολύ πιο απλά απ' ότι ήξερα και φοβόμουν. Η διαδικασία της αντικατάστασης πινακίδας και άδειας είναι απολαυστικά εύκολη. Μια επίσκεψη στο αστυνομικό τμήμα για τη δήλωση της απώλειας, μια στην Εθνική για ένα παράβολο 30€ και βουρ στο κοντινότερο ΚΕΠ για την κατάθεση των χαρτιών, συμπλήρωση – από τον υπάλληλο παρακαλώ – των απαραίτητων δικαιολογητικών και... αυτό ήταν. Με φωτοτυπία της άδειας με τις απαραίτητες σφραγίδες και τη βεβαίωση ότι έχει δωθεί για αντικατάσταση, θα μπορούσα να κυκλοφορώ κανονικά αν χρειαζόταν, ώστε να μη γίνουν πλούσιοι οι ταξιτζήδες μέχρι να με καλέσουν από το ΚΕΠ καμιά δεκαριά μέρες μετά για να παραλάβω την ολοκαίνουργια πινακίδα μου και τη δεύτερη άδεια καινούργιου τύπου στην ιστορία του Serow.
Βέβαια, όπως έμαθα την ακριβώς επόμενη ημέρα από την κατάθεση των δικαιολογητικών, την ίδια διαδικασία θα μπορούσα να κάνω αυθημερόν στο υπουργείο, το οποίο χάρη στην ύπαρξη των ΚΕΠ δεν είναι ο Γολγοθάς που ήξερα, αλλά προτιμώ να εστιάζομαι στα καλά.

Το τέλος της βροντής

Με την καινούργια άδεια ανά χείρας και την πινακίδα στην τσάντα πλάτης, είχε έρθει ώρα για μια μικρή βόλτα επανασύναψης σχέσεων – η οποία όπως συμβαίνει

Μετά κόπων και βασάνων. Μας πήρε η νύχτα αλλά τα καταφέραμε

Φυσικά δεν έβγαιναν ούτε οι βίδες από τα προστατευτικά της εξάτμισης

Όλα δείχνουν περιέργως καλά. Φυσικά δεν είναι

Ότι απέμεινε από πετροβάμβακα και φλογέρα. Δεν είναι να απορεί κανείς για το θόρυβο...

συνήθως σε αυτές τις περιπτώσεις, συνοδευόταν και από μία δυσάρεστη έκπληξη. Το όνομα αυτής; Πατινάρισμα.. Οι δίσκοι του μικρού κατσικιού είχαν παραδώσει πλέον το πνεύμα, κάτι που περιέργως ξέχασε να μου αναφέρει ο Μάικ. Τι πιο φυσιολογικό λοιπόν, απ' το να πεταχτώ μια βόλτα στη Μιχαλακοπούλου για να ρωτήσω τιμές για... εξάτμιση.

Έλα όμως που οι τιμές που έβγαιναν αρχανιασμένες από τα βάθη των database εξέπλητταν ακόμα και τους ίδιους τους πωλητές.. Αντικειμενικά βέβαια, τα 100κάτι ευρώ είναι έως ξεφτίλα τιμή τη σήμερον ημέρα, ακόμα και όταν μιλάμε για Ελληνική κατασκευή που έχει ξεμείνει στα ράφια από τότε που τα μικρά μονοκύλινδρα ψευδοεντούρα ήταν της μόδας. Υποκειμενικά όμως, όταν το κόστος αγοράς της μοτοσυκλέτας είναι μηδενικό, μου κάθεται κάπως να δώσω 100 ευρώ για εξάτμιση. Ευκαιρία για να επιστρέψουμε στο αρχικό πλάνο, της προσωπικής ενασχόλησης και της επισκευής του υπάρχοντος τελικού.

Τη διαδικασία στη θεωρία την ξέρω και σε περίπτωση που τα κάνω κουλουβάχατα, πάντα μπορώ να πάω κάπου για βοήθεια, ή σε ένα μαγαζί να πάρω μια άλλη εξάτμιση. Έλα όμως που ούτε το πεζοδρόμιό μου, ούτε η φειδωλή συλλογή εργαλείων μου είχε τα απαραίτητα.. Και, καθότι η κατάσταση ορίζεται ως δύσκολη στιγμή, έρχεται η ώρα για να εκμεταλλευτούμε τους καλούς μας φίλους, στην περίπτωσή μου το Τζακ, που μπορεί να έχει κλείσει πλέον το Motown χάρη στις εξαιρετικές κινήσεις του πρώην συνεταίρου του, αλλά συνεχίζει να έχει μισό συνεργείο στην πυλωτή του.

Γνωστός για την ψύχωση που έχει με την προσωπική δουλειά – όσοι έχουν δει το Velos που ξεκίνησε ως ένα ταπεινό XR 600 ξέρουν πολύ καλά για τι μιλάω – δε χρειάστηκε ιδιαίτερη πειθώ για να τον ψήσω. Μάλλον το

αντίθετο άλλωστε, αφού κατάφερε αυτός να με πείσει ότι μιας και θα επαναγομώναμε την εξάτμιση, θα ήταν αν μη τι άλλο πρέπον να αφιερώσουμε και λίγο χρόνο για να την επαναφέρουμε σε μια αισθητικώς αποδεκτή κατάσταση.

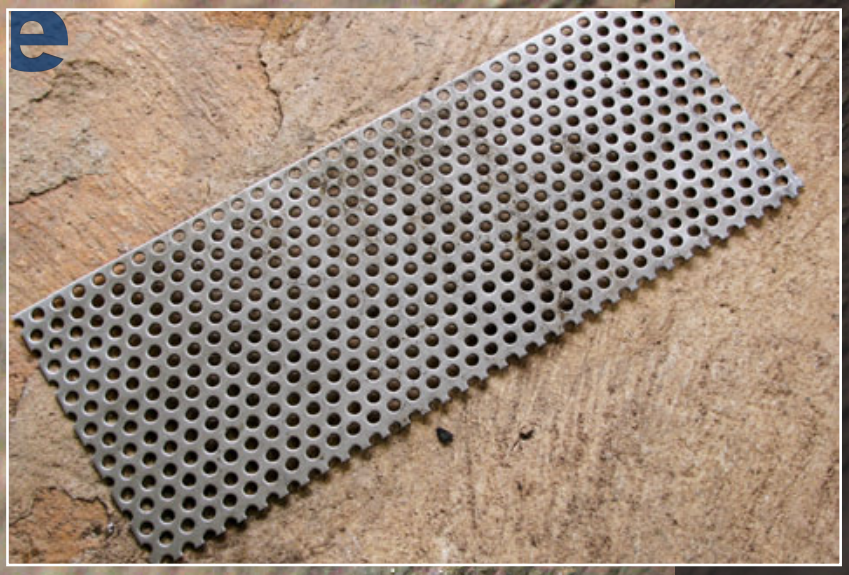
Μετά από μια σχετική έρευνα στα εργαλεία που είχε στην πυλωτή, πεταχτήκαμε ως το Practiker, εφοδιαστήκαμε με ένα γκρι μεταλλικό σπρέι, γυαλόχαρτα, πριτσίνια κα με τον πετροβάμβακα να μας περιμένει στο σπίτι τα πάντα ήταν έτοιμα. Φυσικά, τίποτα ποτέ δεν πάει όπως το περιμένω και έτσι καταφέραμε να φάμε τη μισή μέρα, προσπαθώντας να.. βγάλουμε την εξάτμιση από το κατσίκι. Τράβα εδώ, σπρώξε εκεί, λύσε λαιμό, δέσε λαιμό, ρίξε αντισκωριακό, τράβα ξανά... ήμουν έως έτοιμος να τα παρατήσω όταν επιτέλους βγήκε και πήρε μπρος το τρυπάνι για να βγει το καπάκι και να δούμε τι είχε μείνει από τον πετροβάμβακα.

Και τότε ήρθε το πρώτο σοκ: Όλα έδειχναν καλά, με το υπάρχον μονωτικό να χαίρει άκρας υγείας. Έλα; Αναποδογυρίζοντας την εξάτμιση, ήταν η ώρα για το δεύτερο σοκ. Πέρα από ένα κομμάτι πετροβάμβακα που είχε στριμωχτεί γύρω από την τάπα, πιθανότατα σε μια προσπάθεια να σωθεί, το υπόλοιπο κομμάτι δεν είχε απολύτως τίποτα μέσα, πέρα από κάποια καμμένα κομμάτια. Τίποτα. Ούτε πετροβάμβακα, ούτε φλογέρα... Είχε διαλυθεί, καεί ή σκουριάσει το σύμπαν εκεί μέσα.

Αλλαγή σχεδίων λοιπόν, και ανασυγκρότηση την επόμενη μέρα, με μια μικρή βόλτα σε ένα γειτονικό σιδηρουργείο μετά τις απαραίτητες μετρήσεις, όπου έναντι μερικών ευρώ παραλάβαμε ένα κομμάτι ανοξείδωτο διάτρητο, καθώς και ένα μικρό σωλήνα του ιδίου πάχους. Με επιμονή και υπομονή, ο... το διάτρητο γίνεται φλογέρα λοιπόν, και όσο ο Τζακ με την πιστή του ματσόλα (λέξη και αυτή) ετοίμαζε τη βάση για το ανανεωμένο μας τελικό, εγώ έπιασα δουλειά με γυαλόχαρτα και σβουράκια, τρίβοντας μέσα από τη

Τα εργαλεία της δουλειάς

Ο φίδης ο γυαλιστερός. Πρέπει να έβγαλα κανένα κιλό σκουριά



Ανοξείδωτο και διάτρητο. Συντόμως και φλογέρα

Λίγο πριν το τέλος. Τελικά το οβάλ απερρίφθη

Στο βάθος του τούνελ

σκουριά και τη σκόνη για να επαναφέρω λαιμό και τελικό σε αισθητικά αποδεκτή κατάσταση.

Αναστήλωση

Με τα χέρια γεμάτα τίμια σκουριά και τη μοναδική φωτό που να τα δείχνει φλου, λαιμός και τελικό ήταν όσο γυαλιστερά ήμουν διατεθειμένος να τα κάνω. Μετά το απαραίτητο διάλειμμα για τσιγάρο, τάισμα των γατιών και φυσικά σχολίων για το πως θα επιτύχουμε την ιδανική καμπυλότητα στη φλογέρα μας, ήρθε η ώρα του βαψίματος.

Περί φούρνου φυσικά ούτε λόγος, αλλά πως στερεώνεις λαιμό και τελικό ώστε να τα βάψεις σωστά; Μα φυσικά τα κρεμάς από το ταβάνι με σύρμα! Και όσο στεγνώνουν χώνεις τον Τζακ που ετοιμαζόταν να πάρει ανάσα, ώστε να κολλήσει τον εξτρά σωλήνα στην εξαγωγή του τελικού, ώστε να εξαφανιστούν οι αντηχήσεις και να μειωθεί λίγο το μπάσο από την εξάτμιση. Και φυσικά να το κόψει με τον τροχό γιατί... αυτός ξέρει καλύτερα. Κάποια μέρα αυτός ο άνθρωπος θα με κρεμάσει, είμαι σίγουρος.

Με τη φλογέρα έτοιμη, μετρήσαμε και τυλίξαμε τον πετροβάμβακα, σφιχτά για να μπει όσος περισσότερος γίνεται με γνώμονα τη μακροζωία της εξάτμισης – λες και περιμένω να κρατήσει άλλα 20 χρόνια το Serow – και όσο στέγνωνε το καπάκι του τελικού παστώσαμε το σήμα της Davil με Venol για να επανέλθει σε ανθρώπινα επίπεδα. The rest, όπως λένε και οι φίλοι μας οι Βρετανοί, is history. Πριτσίνωμα, δέσιμο και ο Γολγοθάς του Τζακ έλαβε επιτέλους τέλος.

Το αποτέλεσμα; Εκεί που η εξάτμιση ξεχώριζε για το πόσο χάλια ήταν, τώρα κάνει όλο το υπόλοιπο μηχανάκι να ψάχνει κάπου να κρυφτεί από τη ντροπή. Πλαίσιο, ψαλίδι, αυτοκόλλητα, σέλα... χάλια. Ίσως να μην ήταν τόσο καλή ιδέα να επιλέξω τόσο καλό χρώμα τελικά. Βλέπω να ανοίγω

Η ώρα της αλήθειας πλησιάζει

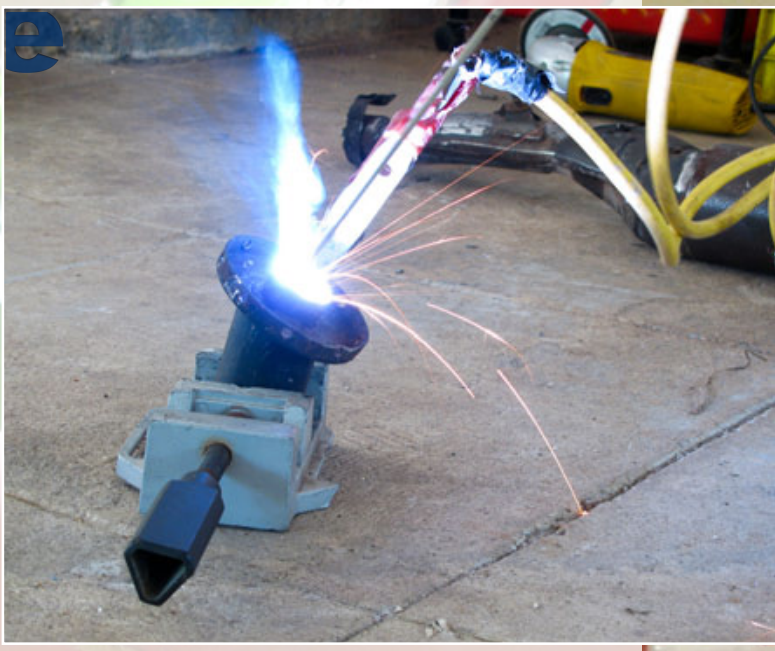
Σιγά μην τη γλίτωνε το σήμα

δουλειές, αλλά και πάλι δε θα είναι η πρώτη φορά.
Με την εξάτμιση στη θέση της και με όλα τα εργαλεία πρόχειρα βάλαμε και την πινακίδα. Φυσικά, επειδή δεν υπάρχει περίπτωση να γίνει κάτι εύκολα όσο απλό και αν είναι, καταφέραμε να χάσουμε τη μία από τις δύο ελαστικές ροδέλες που είχε ξεθάψει ο Τζακ από τις κούτες με τα πράγματά του, αναγκάζοντας σε εύρεση εναλλακτικής λύσης – ήτοι τον προσεκτικό τεμαχισμό μιας ελαστικής κορδέλας ώστε να αναλάβει ρόλο αποσβεστήρα κραδασμών, σε μία προσπάθεια αύξησης της μακροζωίας της πινακίδας μέχρι να βρεθεί μια βάση γι' αυτή. Μετά από ένα μισάωρο μάζεμα, γιατί φυσικά κατάφερα να καθυστερήσω το Τζακ στο ραντεβού του, αφήνοντάς με να τακτοποιήσω το χάος μόνος μου, ήρθε η ώρα της αλήθειας – γνωστή και ως βόλτα επιστροφής.

Για δες κάτι πράγματα...

Με λίγα λόγια; Α-Π-Ι-Σ-Τ-Ε-Υ-Τ-Η διαφορά! Σε αντίθεση με τα ανούσια μπουμπουνητά, ο μικρός μονοκύλινδρος βγάζει πλέον έναν ιδιαίτερα ευχάριστο στακάτο ήχο, που φροντίζει να σου θυμίζει ότι καβαλάς μοτοσυκλέτα και όχι οικιακή συσκευή, θυμίζοντας μοτοσυκλέτα με περισσότερα κυβικά, χωρίς όμως να ενοχλεί στο ελάχιστο. Μιλάμε για ολοκληρωτική μεταμόρφωση και όχι μόνο σε θέμα ήχου, αλλά και απόδοσης.
Έχοντας πλέον σωστή ροή στην εξαγωγή, το κατσικάκι έχει γεμίσει χαμηλά, αποκτώντας τη γραμμικότητα που πρέπει να είχε όταν πρωτοκύλισε τους τροχούς του στους δρόμους της Ιαπωνίας, με κερασάκι την πιο γεμάτη απόδοση χάρη στην πιο ελεύθερη εξάτμιση και το μεγαλύτερο ζιγκλέρ. Με διαφορά τα πιο απολαυστικά 18 ευρώ που έχω δώσει ποτέ – άντε, 27 αν υπολογίσουμε και το σπρέι.
Φυσικά, η ωραιότατη λειτουργία της εξάτμισης δεν έλυσε

Ο Τζακ ορκίζεται σε αυτή – και απ' ότι φαίνεται όχι άδικα



μονομιάς όλα τα προβλήματα του Serow, αλλά άλλαξε σημαντικά τη δυναμική τους, δίνοντας μικρές λύσεις σε κάποια, τονίζοντας ταυτόχρονα κάποια άλλα. Ας εξηγηθώ καλύτερα: Με τη διαφορά των παραγόμενων ντεσιμπέλ από την εξάτμιση, που τώρα που το σκέπτομαι καλό θα ήταν να την είχα μετρήσει έστω και για πλάκα, ο κύριος ήχος αυτή τη στιγμή έρχεται από την εισαγωγή, ενδυναμωμένος από την έλλειψη του snorkel – βλέπε air jetting σε προηγούμενο τεύχος του Σέροου Χουρ. Αυτό από μόνο του λέει πολλά για το πόσο πρέμησε ο ήχος του Serow, καθώς όταν είχα βγάλει το snorkel η ηχητική διαφορά ήταν, στην καλύτερη, αμελητέα. Τώρα όμως καταλάβαινα όχι μόνο πόσο άνοιγα το γκάζι – αυτό μου το έλεγε ο δεξιός μου καρπός, αλλά πότε το άνοιγα περισσότερο απ' ότι μπορούσε να διαχειριστεί ο μονοκύλινδρος στις συγκεκριμένες στροφές, επιτρέποντάς μου να κάνω μικρομετρικές ρυθμίσεις στο γκάζι, αξιοποιώντας όλη τη διαθέσιμη δύναμη έως ένα τσικ πριν το πατινάρισμα, αντί να τρώω δίσκους τσάμπα ή να σέρνομαι επειδή ήμουν φαγωμένος.

Έτσι, η διαδρομή προς και από τον Πειραιά για την εγκατάσταση του καινούργιου Router που πήρε ο Σάββας ήταν από τις πιο ευχάριστες που είχα κάνει με το Serow στην άσφαλτο. Ήσυχο όσο δεν το παραέκανα με το γκάζι ώστε να μη γκρινιάζει η εισαγωγή, γραμμικό και γεμάτο, κρατώντας εύκολα πάνω από 100 km/h στο κοντέρ... τι ωραία που θα ήταν αν φρέναρε κ' όλας.

Ο λόγος βέβαια απλός. Παρ' ότι είχα αλλάξει τακάκια, δεν είχα αλλάξει ταυτόχρονα και τα υγρά, τα οποία μετά από κύριος είδε πόσα χρόνια, σίγουρα δεν είναι και στα καλύτερά τους. Ξεκινώντας από εκεί βλέπουμε αν, που θα, χρειαστεί και καινούργιο σωληνάκι, καθώς και κανένα κιτ επισκευής τρόμπας. Θαύματα βέβαια δεν περιμένω με τη μονοπίστονη δαγκάνα εμπρός, αλλά αυτό δε σημαίνει

πως δεν υπάρχουν άλλες εναλλακτικές – και ιδέες για ενδιαφέρουσες μετατροπές που θα εξεταστούν αναλυτικά από το Σεπτέμβριο.

Και κάπου εδώ ήμουν έτοιμος να σας πω πως το μικρό μας κατσικάκι μετοίκισε για το καλοκαίρι στην Πάρο για να ενδυναμώσει τις σχέσεις του με τον Τζακ που τόσο το βοήθησε, αλλά ως συνήθως τα πράγματα δεν βγήκαν όπως τα περίμενα.

Δύο μανιβελιές έριξε ο Τζακ όταν ήρθε να το παραλάβει και αντί για το τουκουτουκουτουκου του μονοκύλινδρου από την καινούργια εξάτμιση, ο ήχος που βγήκε ήταν ΚΛΑΝΓΚ – ΝΤΟΥΠ ντουπ ντουπ. Βλέπετε, λόγω της πολύχρονης θητείας του σε XR και KTM, ο Τζάκ έχει συνηθίσει να βάζει δύναμη στις μανιβελιές, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα να σπάσει η μανιβέλα – αν και για να λέμε και του στραβού το δίκιο, όπως αποδείχτηκε ήταν ήδη ταλαιπωρημένη σε εκείνο το σημείο.

Μια επίσκεψη στη φιλικότατη Yamaha της Μεσογείων με πληροφόρησε ότι η μανιβέλα έχει 75€, οπότε έχει αρχίσει το ψάξιμο στα μεταχειρισμένα, που ως τώρα αποδεικνύεται άκαρπο... <<

Η αναστήλωση τελειώνει – και το χρώμα είναι όλα τα λεφτά

www.fanmoto.gr - info@fanmoto.gr

Fan_Motorcycles

JOIN THE CLUB !

ΠΩΛΗΣΕΙΣ
Καινούριες μοτοσυκλέτες Όλα τα νέα μοντέλα
Επιλεγμένες μεταχειρισμένες μοτοσυκλέτες

ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ
Ανταλλαγές μοτοσυκλετών με καινούριες
ή με μεταχειρισμένες

SERVICE
Εξειδικευμένο προσωπικό και σύγχρονος
εξοπλισμός

ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
Ότι χρειάζεται η μοτοσυκλέτα σας

ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ
Καλύπτουμε όλους τους τύπους μοτοσυκλετών

ΑΞΕΣΟΥΑΡ
Οι καλύτερες επιλογές για την μοτοσυκλέτα
και τον αναβάτη από τις κορυφαίες εταιρίες

SHOEI
NEXX
GIVI MADE IN ITALY
AKRAPOVIČ
BSS MOTORCYCLE FASHION

aprilia
HONDA
TRIUMPH
KTM
Buell AMERICAN MOTORCYCLES
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
Benelli
BMW
YAMAHA
SUZUKI
AGUSTA MV
Kawasaki

Fan Motorcycles - Φάνης Στρωματιάς
Έκθεση - Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη - Τηλ & Φαξ : +30 210 9955451
Συνεργείο - Ελ.Βενιζέλου & Φωκίδος, Ηλιο΄θπολη - Τηλ & Φαξ : +30 210 9922948

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

racing

Ο Αύγουστος έκλεισε με Παγκόσμιο Enduro στις Σέρρες, αγώνα που η BMW που θα θυμάται για πάντα καθώς ο Juha Salminen πήρε την παρθενική νίκη της ομάδας στο WEC!

MICHELIN
ACERBIS
WWW.CROSSPRO.

46
YAMAHA
AEROX
YAMAHA
MACHINE
RACING

Grand Prix ίσον Πρωτότυπα

Αφορμή για τη στήλη αυτή αποτελεί μια μεγάλη συνέντευξη του Herve Poncharal στο motogpmatters.com. Ο Γάλλος ιδιοκτήτης της Tech 3 Yamaha και πρόεδρος της Ένωσης Αγωνιστικών Ομάδων (IRTA) μίλησε για πολλά και, μέσα σε αυτά ήταν και η φημολογούμενη πρόταση για χιλιάρια παραγωγής στα MotoGP. Το έχετε διαβάσει στο Race Gossip του Αυγούστου.

Η IRTA πίεζε Dorna και εργοστάσια (MSMA) εδώ και χρόνια για μειώσεις στα κόστη της μεγάλης κατηγορίας. Στα 250 το πρόβλημα δεν ήταν το κόστος, αλλά η εξαφάνιση των δίχρονων από την παραγωγή, με αποτέλεσμα να χάσουν τα εργοστάσια το ενδιαφέρον τους. Σιγά-σιγά καταλήξαμε σε αυτό που περιγράφει εύστοχα ο Poncharal ως ένα "ενιαίο Aprilia όπου οι Ιταλοί αποφασίζουν ποιοι θα έχουν καλές μοτοσυκλέτες…" Καθόλου άδικο δεν έχει! Ήταν εύκολο, λοιπόν, εκεί να περάσει η ιδέα των Moto2, με αφετηρία την IRTA που εκπροσωπεί τις ομάδες όλων των κατηγοριών. Η πρότασή τους μιλούσε για ελεύθερη επιλογή κινητήρων μα, όταν φιλτραρίστηκε από τα Δ.Σ. των εργοστασίων, επέστρεψε με το θέσφατο του ενιαίου κινητήρα. Η ενθουσιώδης αποδοχή από ομάδες που ξεπερνούν κατά πολύ τον μέγιστο αριθμό συμμετοχών –μεταξύ αυτών και ομάδες που έκραζαν τους "φονιάδες των 250"– δεν αφήνει περιθώρια γκρίνιας.

Τώρα έπεσε στο τραπέζι μια σκέψη για κάτι ανάλογο και στη μεγάλη κατηγορία. Με μόλις 17 αναβάτες και ερωτηματικά για την επόμενη χρονιά (Hayate, Scot, Suzuki), η Dorna δεν έχει χρόνο να χάσει. Η MSMA ξαφνικά θυμήθηκε τις αιτήσεις της IRTA για μειώσεις κόστους (τις οποίες χλεύαζε μέχρι πέρυσι) και δίχως να το συζητήσει επέτρεψε με ένα πακέτο δραστικών μειώσεων σε χρόνο δοκιμών και άλλη μια δόση τσεκούρια από το Brno και μετά. Όλα έγιναν δεκτά άμεσα από Dorna και FIM.

Πλέον όμως το ενδιαφέρον στρέφεται στο 2011. Διότι εκεί πιθανότατα στοχεύουν οι δραστικότερες αλλαγές που δρομολογούν οι Dorna και MSMA. Η πρόταση της IRTA για κινητήρες από χιλιάρια παραγωγής και ελεύθερη υπόλοιπη μοτοσυκλέτα ακολούθησε το γνωστό δρόμο. Αρχικά χλευάστηκε, αγνοήθηκε και ξαφνικά κλείστηκε στα απόρρητα των εργοστασιακών στρατηγείων. Όταν ξαναείδε το φως της δημοσιότητας, είχε μετατραπεί σε ένα πλάνο για leasing των υπαρχόντων κινητήρων (800cc) σε συμφέρουσα τιμή, αντί για ολόκληρες μοτοσυκλέτες όπως σήμερα. Ο Poncharal εμμέσως πλην σαφώς υπενόησε πως η Suzuki μάλλον θα μείνει έξω από αυτό το παιχνίδι, η τσέπη της δε σηκώνει περισσότερα GSV-R, οι άλλοι τρεις πάντως προς το παρόν παίζουν μπάλα.

Η ουσία είναι πως με περιορισμένο αριθμό κινητήρων ανά σεζόν, ενιαίο λάστιχο και μετρημένες δοκιμές είναι ίσως εφικτό να βγουν οικονομικά οι ιδιωτικές ομάδες. Αν προκύψει επαρκές ενδιαφέρον, τότε προχωρούμε. Αν όχι, ίσως επανέλθουμε στους κινητήρες παραγωγής.

Αυτή η τελευταία ιδέα με βρίσκει κάθετα αντίθετο, αντιβαίνει στην ουσία της ύπαρξης των GP: είναι πρωτότυπα. Άλλωστε, κανένας δεν έχει να κερδίσει από την προσέγγιση των GP με τα SBK, όσο πιο διαφορετικά είναι αυτά μεταξύ τους, τόσο καλύτερα.

Τέλος, καλά θα κάνουν οι όποιες αλλαγές να προλάβουν τον αστέρα Rossi εν ενεργεία. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Poncharal, "όταν συναντώ χορηγούς και με ρωτούν για το πρωτάθλημά μας, τους εξηγώ πως είναι αυτό με τον Valentino Rossi!" Διαφορετικά τα μπερδεύουν με τα SBK –πού να 'τρεχαν και με παρόμοιες μοτοσυκλέτες…

Μια εσύ και μια εγώ

κείμενο: Κων/νος Δάλλας,
φωτό: Ducati, Yamaha, Suzuki, Bridgestone, motogp.com, αρχείο eBike

Αυτοί οι δύο αγώνες ήταν πολλά υποσχόμενοι, καθώς είχαν όλες τις προοπτικές να επαναλάβουν το ακατάλληλο για καρδιακούς θέαμα της Catalunya. Στον πρώτο όμως, η πίεση έσπασε τον Lorenzo και στον δεύτερο τον Rossi. Έτσι, έφυγαν από τις Η.Π.Α. με την ίδια βαθμολογική διαφορά που είχαν πριν το ξεκίνημα των καλοκαιρινών τους διακοπών. Μηδέν εις το πηλίκο με άλλα λόγια...

>> MotoGP

Από τους 25 στους 50 και ξανά στους 25

Και σε αυτό τον αγώνα, το ξύλο ανάμεσα στα δύο Yamaha άρχισε να πέφτει από το Σάββατο, στα χρονομετρημένα. Κοιτώντας μόνο τα αποτελέσματα, είναι εύκολο να πει κανείς ότι ο Rossi ήταν ο καλύτερος - γι' αυτό και πήρε την pole. Στην πραγματικότητα, ο Lorenzo ήταν πιο γρήγορος, απλώς δεν μπόρεσε να κάνει ένα καθαρό γύρο. Απόδειξη αυτού η πτώση του Rossi πέντε λεπτά πριν τελειώσει το session και ενώ είχε ήδη γράψει τον πρώτο χρόνο. Δεν ήταν καθόλου σίγουρος ότι θα μπορέσει να κρατηθεί στην κορυφή και προσπάθησε για κάτι ακόμα καλύτερο.

Τη μέρα του αγώνα στο πρωινό warm up, ο Lorenzo γυρνούσε και πάλι πιο γρήγορα από τον Rossi, δείχνοντας ότι ο αγώνας θα ήταν μια δύσκολη υπόθεση για τον πρωτοπόρο του πρωταθλήματος. Κλασικά πια, στην εκκίνηση ο Pedrosa πετάχτηκε μπροστά και οδήγησε τον αγώνα για... τρεις στροφές, όπου τον πέρασε ο Rossi και άρχισε να ανοίγει διαφορά από την πρώτη στιγμή. Ο Lorenzo ξεκίνησε άσχημα και έστριψε την πρώτη στροφή στην 4η θέση. Προτού περάσει μισός γύρος ήταν ήδη στην ουρά του Pedrosa, ψάχνοντας τρόπο να περάσει προτού απομακρυνθεί πολύ ο Rossi. Ο Elias κράτησε τη θέση από την οποία ξεκίνησε. Πίσω του, Dovizioso, Capirossi, Edwards, Hayden και de Angelis. Στο δεύτερο γύρο, οι τρεις πρώτοι γυρνάνε στο ίδιο δέκατο, ο Elias έχει αρχίσει να ξεμένει πίσω και ο Edwards ξεκολλάει από τον Hayden και πλησιάζει τον Capirossi. Στον 4ο γύρο, ο Lorenzo γυρνά δύο δέκατα πιο γρήγορα από τον Pedrosa, τον περνά και επιδίδεται στο κυνήγι του γιατρού. Πιο πίσω, ο Melandri έχει ανέβει μερικές θέσεις και δείχνει ικανός να παίξει για μια θέση στη δεκάδα. Στον 6ο γύρο, ο Rossi γράφει καινούργιο ρεκόρ πίστας. Ο Fabrizio, που αντικαθιστούσε τον Kallio στην Pramac Ducati γι' αυτό τον αγώνα, εγκαταλείπει λόγω ενός τραυματισμού στον ώμο που τον ταλαιπωρούσε. 7ος γύρος και ο Rossi κάνει ξανά καινούργιο ρεκόρ πίστας - με μια μικρή διαφορά: ακριβώς τον ίδιο χρόνο, μέχρι το τελευταίο χιλιοστό, γράφει και ο διώκτης του, Jorge Lorenzo. Ο Pedrosa είναι ήδη 2.5 sec πίσω, γυρνώντας δύο με τρία δέκατα πιο αργά. 9ος γύρος και -μαντέψτε- καινούργιο ρεκόρ πίστας από τον Rossi. Ο Lorenzo γυρνούσε τρία δέκατα πιο αργά, επιτρέποντας στον Rossi να ανοίξει λίγο τη διαφορά. 11ος γύρος και, αυτή τη φορά, ο Lorenzo είναι αυτός που γράφει το καινούργιο ρεκόρ πίστας για τέταρτη φορά σήμερα. Η διαφορά έχει μικρύνει και οι θεατές έχουν σηκωθεί στις μύτες των μπροστινών τους ποδιών, περιμένοντας άλλη μια Catalunya. Στο 12ο γύρο, ο

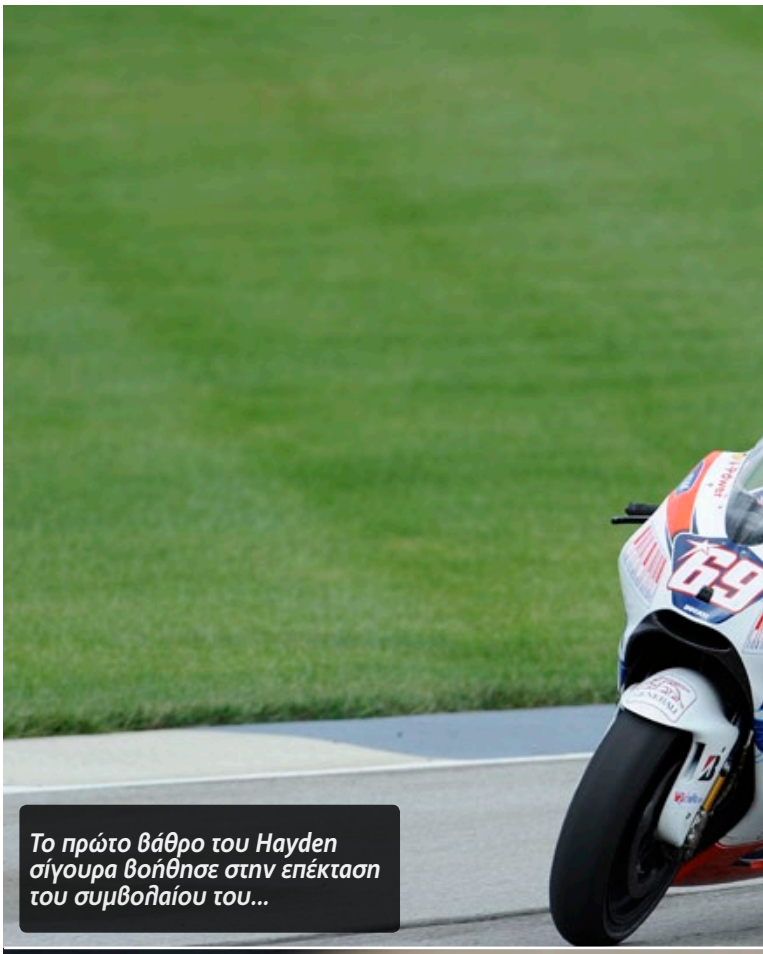
Lorenzo γυρνάει σχεδόν τέσσερα δέκατα πιο γρήγορα από τον Rossi και έχει κολλήσει πια στην ουρά του. Ενδεικτικά για τον φρενήρη ρυθμό που διατηρούν, ο 3ος Pedrosa είναι κοντά 7 sec πιο πίσω! Στον 13ο γύρο, ο Rossi απαντά με το πέμπτο ρεκόρ πίστας για σήμερα, ανοίγοντας τη διαφορά και πάλι στα τρία δέκατα. Ένα γύρο μετά και ξανά καινούργιο ρεκόρ από το Lorenzo! Μέσα σε ενάμιση γύρο έχουν πάρει άλλα 3 sec διαφορά από τον Pedrosa! Πιο πίσω, ο Elias προσπαθεί να κρατήσει πίσω του τον Dovizioso, ενώ ο Capirossi τους παρακολουθεί από απόσταση ασφαλείας.

Επτά γύρους πριν την πτώση της σημαίας και ο Lorenzo δείχνει έτοιμος να επιτεθεί. Η διαφορά είναι μικρότερη από το μήκος μιας μοτοσυκλέτας, ενώ οι χρόνοι που γυρνάνε δεν έχουν καμία σημαντική διαφορά. Στον επόμενο γύρο, ξανά καινούργιο ρεκόρ πίστας από τον Lorenzo και δύο στροφές πιο κάτω, περνά επιτέλους μπροστά. Ο Rossi πιέζει ασφυκτικά από την πρώτη στιγμή, δείχνοντας έτοιμος να απαντήσει. Στον αμέσως επόμενο γύρο, ο Rossi παίρνει γραμμή να προσπεράσει στο ίδιο σημείο που τον πέρασε ο Lorenzo. Ο Ισπανός πιέζει στην είσοδο υπερβολικά, μπαίνει με περισσότερα, χάνει το μπροστινό και πέφτει. Όπως θα δήλωνε ο Rossi λίγο αργότερα, "αν ο Jorge έβγαζε αυτή τη στροφή εκεί που φρέναρε, τότε θα είχαμε μεγάλο πρόβλημα". Ο Lorenzo από την πλευρά του, δήλωσε ότι δεν τον είχε τον χρόνο του Valentino τη μέρα του αγώνα, καθώς και ότι πίεσε πολύ πάνω από το όριό του. Σημασία, είπε, δεν είχε η δεύτερη θέση. Έπρεπε να τον κερδίσει σήμερα και έπεσε προσπαθώντας.

Από εκείνη τη στιγμή και ύστερα, ο Rossi έκανε ένα μοναχικό αγώνα προς τη νίκη. Μείωσε πάνω από μισό sec το ρυθμό του και οδήγησε αλάνθαστα μέχρι τη σημαία. Μοιραία λοιπόν, το ενδιαφέρον των θεατών επικεντρώθηκε στις μάχες για τις πιο πίσω θέσεις.

Ο Dovizioso είχε καταφέρει να περάσει τον Elias, ρισκάροντας να πέσει από μπροστινό στην προσπάθειά. Ο Elias πέρασε στην επίθεση στον ίδιο γύρο, επιστρέφοντας στην 3η θέση. Με τη μάχη να μαίνεται ζεστή, ο Capirossi πλησίαζε τα δύο Honda και ήταν έτοιμος να παίξει δυνατά για την τελευταία θέση στο βάθρο. Ο Hayden είχε καταφέρει να περάσει τον Edwards, ο οποίος πιεζόταν από τον Kallio. Ακριβώς από πίσω, ο Melandri είχε ανέβει από την 15η θέση και ετοιμαζόταν να επιτεθεί για την όγδοη στον προσωρινό κάτοχο της μοτοσυκλέτας του Stoner. Λίγες στροφές πιο κάτω, πέρασε "σε σημείο που δεν μπορείς να περάσεις", σύμφωνα με τον Kallio, με αποτέλεσμα ο Φιλανδός να πέσει πάνω του. Ο Melandri ισχυρίστηκε ότι ήταν πεντακάθαρη προσπέραση - και εμείς από την πλευρά μας λέμε ότι αυτά συμβαίνουν σε τέτοιο αγωνιστικό επίπεδο. Πτώση της σημαίας και ο Rossi με τον Pedrosa ολοκληρώνουν τον μοναχικό τους αγώνα. Ο Elias κερδίζει τη μάχη με τον Dovizioso, ο οποίος λίγο έλειψε να χάσει την 4η θέση από τον γερόλυκο Capirossi, που προσπάθησε να του χωθεί στην τελευταία στροφή.

Στην Ινδιανάπολη, η pole position ανήκε στον Dani Pedrosa, που κυριάρχησε σε όλες τις δοκιμές από την Παρασκευή. Μαζί του στην πρώτη σειρά εκκίνησης, οι Rossi και Lorenzo, με τον πρώτο να παραδέχεται ότι δεν έχει τον ρυθμό των άλλων δύο και ότι δύσκολα θα μπορέσει να κερδίσει τον αγώνα. Αυτό δεν αποτελεί έκπληξη, καθώς τόσο ο Rossi όσο και όλοι οι υπόλοιποι δεν έχουν δεδομένα από πέρυσι, με αποτέλεσμα να λειτουργούν σαν να βρίσκονται σε καινούρ-



Το πρώτο βάθρο του Hayden σίγουρα βοήθησε στην επέκταση του συμβολαίου του...

Καλός ο Capirossi στο Brno, παρέδωσε πνεύμα νωρίς στις Η.Π.Α.

Του άξιζε η τρίτη θέση - που θα ήταν 5η αν έμεναν όρθιοι Rossi και Pedrosa, αλλά that's racing...

Άτυχος ο Canepa στην Αμερική, εγκατέλειψε από μηχανικό πρόβλημα λίγο πριν τον τερματισμό

για πίστα. Με αυτά τα δεδομένα, οι πιτσιρικάδες έδειξαν να είναι πιο προσαρμοστικοί από τον γιατρό. Εντυπωσιακός και ο Alex de Angelis, που στο πρωινό warm up είχε τον δεύτερο χρόνο πίσω από τον Pedrosa. Πολύ καλοί και οι τοπικοί Hayden και Edwards, που θα ξεκινούσαν τον αγώνα από τη δεύτερη σειρά εκκίνησης.

Στην εκκίνηση, Pedrosa και Rossi έφυγαν πολύ καλά, παίρνοντας τις δύο πρώτες θέσεις. Ο Lorenzo ξεκίνησε άσχημα αλλά με κάποιο μαγικό τρόπο μπόρεσε να καλύψει το χαμένο έδαφος μέσα στην πρώτη στροφή και να μείνει στην ουρά του Rossi. Πιο πίσω, ο Melandri είχε κάνει φοβερή εκκίνηση, ανεβαίνοντας στην 6η θέση. Ο Espargaro τα έκανε λίγο μπάχαλο στην πρώτη στροφή, παρασύροντας στο χορτάρι τα δύο Suzuki και τον Toni Elias. Ο Hayden πέρασε τον Melandri στον πρώτο κιόλας γύρο, δείχνοντας ότι βρίσκεται σε πολύ καλή μέρα. Ενώ η πρώτη τριάδα άρχισε να απομακρύνεται από τον δεύτερο κιόλας γύρο, ο Edwards περνούσε τον de Angelis για την 4η θέση και ο Hayden ερχόταν και αυτός με φόρα. Στο κλείσιμο του δεύτερου γύρου, ο Lorenzo έγραφε τον ταχύτερο γύρο του αγώνα και όλα έδειχναν ότι ετοιμαζόταν να περάσει τον Rossi. Ο Pedrosa απάντησε στον αμέσως επόμενο γύρο με τον ταχύτερο γύρο του αγώνα, ανοίγοντας λίγο τη διαφορά από τον Rossi. Πιο πίσω, ο de Angelis δεν είχε παραδοθεί ακόμα, περνώντας ξανά τον Edwards αλλά μη μπορώντας να κρατήσει τη θέση του.

Στην τελευταία στροφή πριν το κλείσιμο του 4ου γύρου, ο Pedrosa χάνει το μπροστινό και πέφτει, αλλά καταφέρνει να ξαναμπεί στον αγώνα από την τελευταία θέση, φυσικά. Την ίδια στιγμή, ο Lorenzo κάνει ταχύτερο γύρο αγώνα και πλησιάζει και πάλι στην ουρά του Rossi. Πιο πίσω, ο de Angelis περνά τον Edwards για την 3η τώρα πια θέση, ενώ οι Hayden και Dovizioso έχουν πλησιάσει και αυτοί σε απόσταση βολής. Ολοκληρώνοντας τον 7ο γύρο, ο Lorenzo περνά τον Rossi στο τέλος της ευθείας και οδηγεί τον αγώνα για πρώτη φορά. Ο Hayden πέρασε τον Edwards και επιδόθηκε στο κυνήγι του εκπληκτικού σε αυτό τον αγώνα de Angelis. Στον επόμενο γύρο, ο Rossi μπαίνει ανοιχτά στην πρώτη στροφή και στα φρένα για τη δεύτερη δεξιά, χάνει το μπροστινό. 'Οπως θα δήλωνε λίγες ώρες μετά, η λάθος γραμμή στην πρώτη στροφή τον έφερε να φρενάρει σε βρώμικο σημείο της πίστας, με αποτέλεσμα να χάσει το μπροστινό πολύ απότομα. Επέστρεψε στην πίστα μπροστά από τον Dani Pedrosa και προσπάθησε να συνεχίσει για τους βαθμούς.

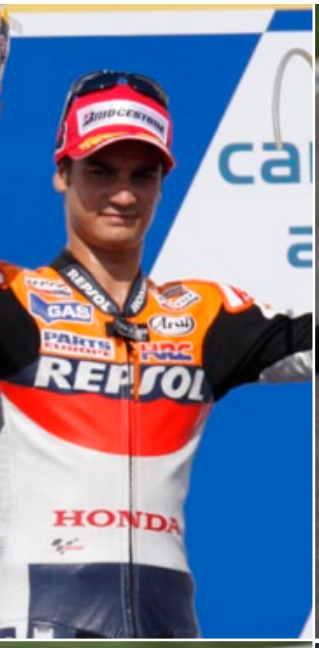
Με 19 γύρους να απομένουν, έγινε του... Brno - μόνο που αυτή τη φορά ο κερδισμένος ήταν ο Lorenzo. Οδήγησε σταθερά μέχρι το τέλος και πήρε τη νίκη και τους 25 βαθμούς διαφοράς πίσω. 25 είπατε; Ναι, γιατί ο Rossi δεν κατάφερε να ολοκληρώσει τον αγώνα, επιστρέφοντας στα pits και εγκαταλείποντας την προσπάθεια αφότου τον πέρασε ο άλλος πεσμένος, Dani Pedrosa.

Για μια ακόμη φορά, το ενδιαφέρον όλων στράφηκε στις μάχες για τις πιο πίσω θέσεις. Ο de Angelis άρχισε να ανοίγει τη διαφορά από τον Hayden, ενώ ο Edwards βρισκόταν σε δύσκολη θέση, καθώς ο Dovizioso έψαχνε τρόπο να τον περάσει - πράγμα που τελικά κατάφερε. Πιο πίσω, ο Elias είχε ανέβει στην 11η θέση, ο Vermeulen ήταν πίσω του και ο Talmacsi δεν ήταν για πρώτη φορά τελευταίος. Στη μόνιμη θέση του, ο Espargaro, που πλήρωνε το λάθος της πρώτης στροφής με τον χειρότερο τρόπο. Ο de Puniet, τραυματίας

Pedrosa: "Εγώ πότε θα πάρω πρωτάθλημα;" Ξανθιά Τσέχα: "Λες να είναι διαθέσιμος;" Rossi: Αλλού. Πενήντα βαθμούς αλλού...

Δεν τα πήγε και τόσο καλά στον πρώτο του αγώνα ο Espargaro, συμπαρασύροντας τους Elias και Vermeulen στην αμμοπαγίδα

Δεν τερμάτισε στην Τσεχία λόγω Melandri, αλλά πήρε μια όγδοη στην Αμερική



Κάπως έτσι πήγαινε το τρενάκι στην Αμερική. Μετά, οι δυο πρώτοι έπεσαν και έμεινε ο Lorenzo να κάνει περίπατο και σούζες..

Σαν να μην οδήγησε ποτέ ο Fabrizio. Αφού σύρθηκε πίσω από όλους για έξι γύρους, εγκατέλειψε την προσπάθεια λόγω πόνων στον χτυπημένο ώμο του

Ο αγαπημένος μας Colin τίμησε για πολλοστή φορά το number plate του

από πτώση σε προπόνηση Motocross, έκανε καλή εμφάνιση τηρουμένων των αναλογιών. Σημειώστε ότι μέχρι να ανέβει στη μοτοσυκλέτα του, περπατούσε με πατερίτσες...

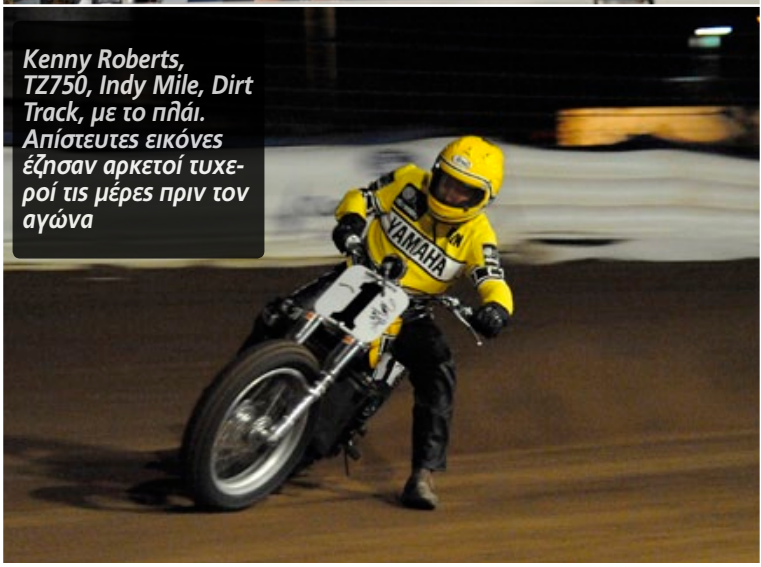
'Οσο οι Edwards και Capirossi πήγαιναν προς τα πίσω, ο Hayden άρχισε να έχει ελπίδες και για τη 2η θέση, καθώς βρισκόταν λιγότερο από μισό δευτερόλεπτο πίσω από τον de Angelis. 10 γύρους πριν το τέλος όμως, ο de Angelis απάντησε με ένα γρήγορο γύρο, ανοίγοντας τη διαφορά στο ένα δευτερόλεπτο. Από εκείνη τη στιγμή, το μεγαλύτερο πρόβλημα του Hayden ήταν ο Dovizioso, ο οποίος φαινόταν ότι θα μπορέσει να τον προλάβει. Σε μια παρόμοια κατάσταση βρισκόταν και ο Toseland, που άκουγε το Hayate του Melandri να βρίσκεται κολλημένο πίσω του. Ο Kallio έλεγχε τη διαφορά από τον Capirossi, κρατώντας την αξιόλογη 8η θέση. Πέντε γύρους πριν το τέλος, ο Pedrosa γυρνούσε πιο γρήγορα από οποιονδήποτε άλλο. Βρισκόταν ήδη στην 14η θέση και με αυτό το ρυθμό, προλάβαινε να ανέβει μερικές θέσεις ακόμα. Στον ίδιο γύρο, ο Canepa εγκατέλειψε την προσπάθειά του από μηχανική βλάβη. Τρεις γύρους πριν το τέλος, ο Melandri πέφτει στην προσπάθειά του να γυρίσει καλύτερα από τον Toseland, σημειώνοντας τη δεύτερη εγκατάλειψη στη σειρά μετά τη σύγκρουση με τον Kallio στο Brno. Με Canepa και Melandri εκτός μάχης, ο Pedrosa σκαρφαλώνει στην 12η θέση και, προσπερνώντας τον de Puniet, βρέθηκε 11ος. Στον τελευταίο γύρο, ο Lorenzo παίρνει τη σημαία ανενόχλητος, σηκώνοντας μια μεγαλοπρεπέστατη σούζα διαρκείας. Δεύτερος ο de Angelis, χωρίς κανέναν στην ουρά του, και όλα τα βλέμματα είναι στραμμένα στη μάχη Hayden και Dovizioso, με τον πρώτο να κάνει ό,τι ξέρει και δεν ξέρει για να κρατηθεί στην 3η θέση - όπως και έγινε. Πραγματική έκπληξη η προσπέραση του Pedrosa στον Vermeulen κυριολεκτικά πάνω στη γραμμή, που τον έφερε τελικά στην 10η θέση.

>> 250GP

Supersic επί δύο

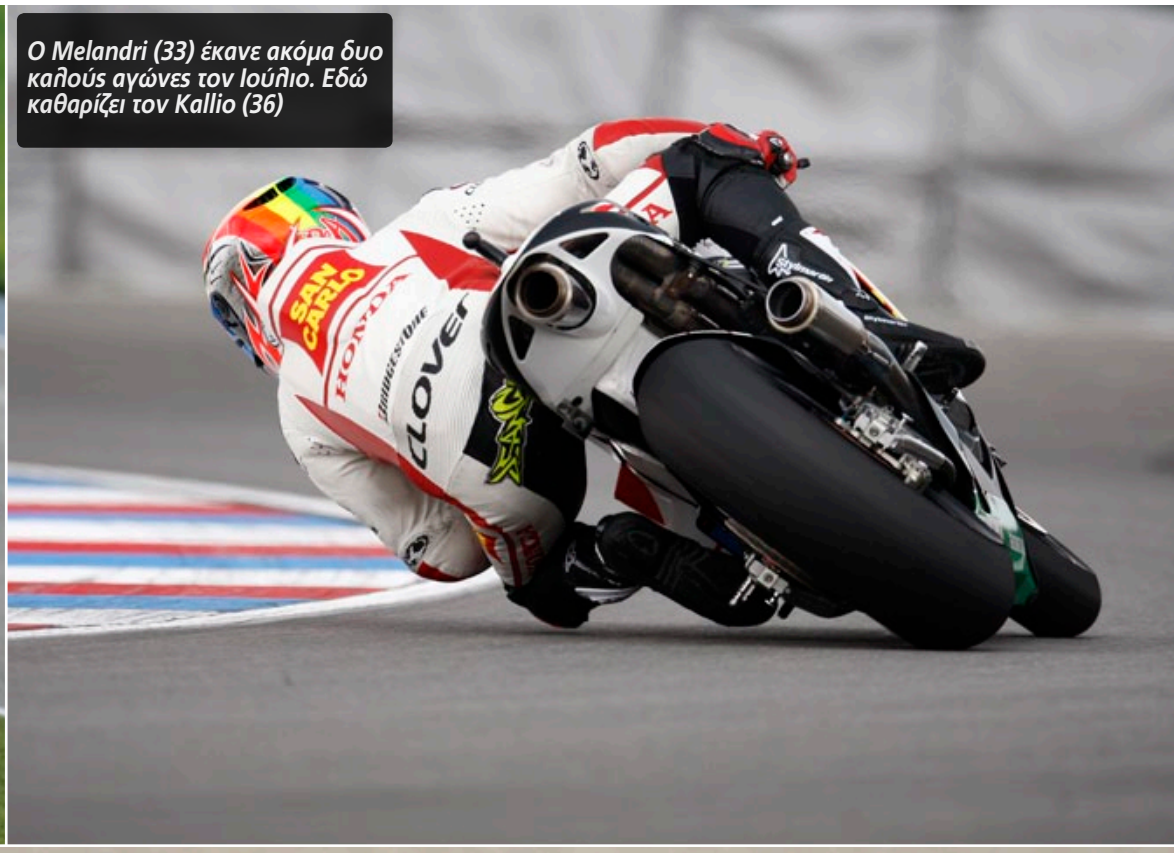
Η pole στο Brno ανήκε στον Simoncelli. Δίπλα του ξεκινούσε ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας Aoyama, ενώ ο Bautista από πολύ πιο πίσω, την 8η θέση. Αμέσως μετά την εκκίνηση, ο αγώνας του Luthi και του τοπικού ήρωα Abraham τελείωσε άδοξα με μια μεταξύ τους σύγκρουση. Τραγική ειρωνεία; Και οι δύο προπονούνται από τον Andy Ibott, διευθυντή του California Superbike School στη Μ. Βρετανία. Μπροστά, ο Locatelli είχε καταφέρει να κάνει εκπληκτική εκκίνηση και οδηγούσε τον αγώνα. Πίσω του οι Aoyama, Simoncelli και Barbera. Ο τελευταίος πέρασε σύντομα τον Simoncelli και έγραψε τον ταχύτερο γύρο του αγώνα. Μπροστά, ο Aoyama έκανε προσπάθεια να απομακρυνθεί, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία. Στον 3ο κιόλας γύρο, ο Barbera είχε περάσει μπροστά και οι Locatelli και Simoncelli άφηναν πίσω τους τον συμπαθή Ιάπωνα για να κυνηγήσουν τον Barbera. Από το πουθενά, ο Pasini εμφανίστηκε στην 4η θέση, ο Locatelli άρχισε να πηγαίνει προς τα πίσω και ο Di Meglio με τον Bautista είχαν πια επαφή με το προπορευόμενο γκρουπ. Στον 6ο γύρο, ο Pasini είχε βρεθεί να οδηγεί τον αγώνα, γράφοντας και τον ταχύτερο γύρο. Όλα έδειχναν ότι στους 14 εναπομείναντες γύρους, θα είχαμε χορταστική μάχη για την πρώτη θέση με τουλά-

Ένας τακτικός και δύο έκτακτοι επιδίδονται στο δημοφιλή διαγωνισμό wet t-shirt



Kenny Roberts, TZ750, Indy Mile, Dirt Track, με το πλάι. Απίστευτες εικόνες έζησαν αρκετοί τυχεροί τις μέρες πριν τον αγώνα

Randy de Puniet (14) vs Daniel Pedrosa (3)



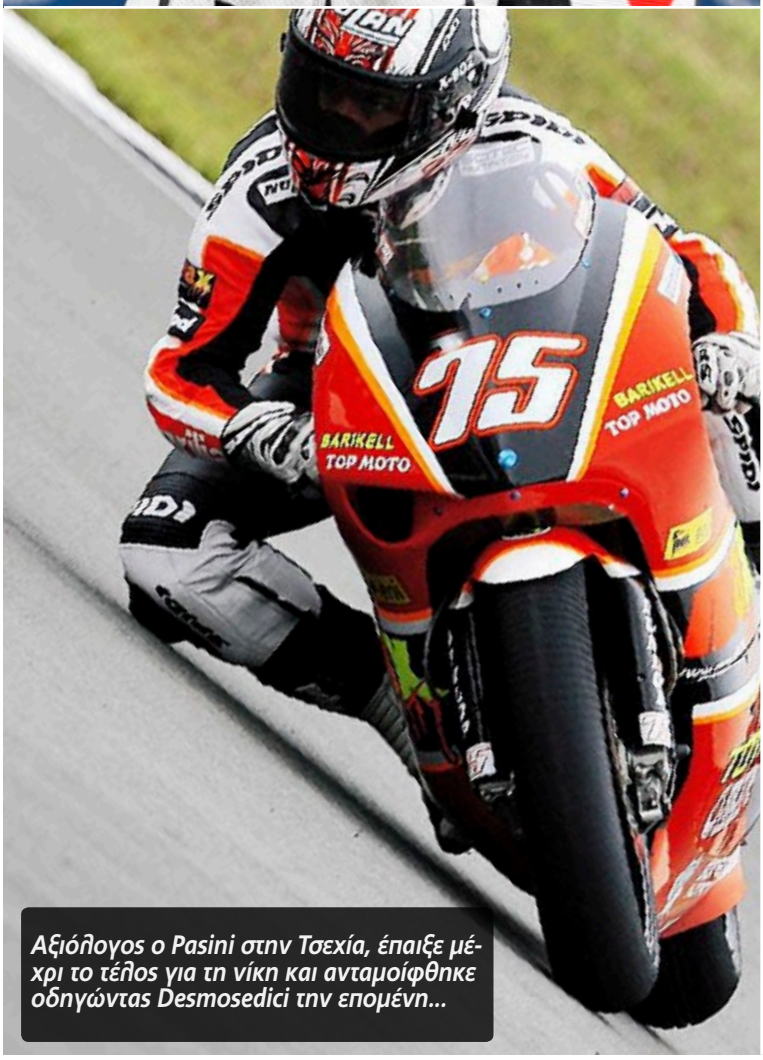
Ο Melandri (33) έκανε ακόμα δυο καλούς αγώνες τον Ιούλιο. Εδώ καθαρίζει τον Kallio (36)

Παρά την επίσκεψη στην αμμοπαγίδα λόγω του θερμόαιμου Espargaro, ο Elias κατάφερε μια ένατη θέση. Πίσω του, οι Vermeulen και Pedrosa, λίγο πριν ο Dani περάσει πάνω στο νήμα το Suzuki

χιστον έξι διεκδικητές. Δύο γύρους μετά, ο Pasini οδηγούσε σταθερά τον αγώνα, με τον Simoncelli κολλημένο στην ουρά του. Πιο πίσω, ο Aoyama έγραφε τον ταχύτερο γύρο από την 4η θέση και ο Bautista είχε καταφέρει να εδραιωθεί στην 3η θέση. Ο Alex Debon εγκατέλειπε από μηχανική βλάβη. Γύρο με το γύρο, οι Pasini και Simoncelli απομακρύνονταν από τους διώκτες τους, αλλάζοντας συνεχώς θέση μεταξύ τους. Σταθεροί στη μάχη για την 3η θέση οι Aoyama και Bautista. Ο πρώτος κινδύνευσε από τον Di Meglio επτά γύρους πριν το τέλος, όταν προσπάθησε να τον περάσει βαθιά μέσα σε μια δεξιά στροφή. Έστω και την τελευταία στιγμή όμως, κατάλαβε τι πήγε να κάνει, σήκωσε το μηχανάκι του και βγήκε εκτός πίστας. Πέντε γύρους πριν το τέλος, μόνο ο Bautista έδειχνε ικανός να απειλήσει τους δύο Ιταλούς μπροστά - αλλά είχε και αυτός τη στιγμή του σε μια έξοδο, γλιστρώντας τόσο που παραλίγο να βρεθεί στο έδαφος. Ανέκαμψε γρήγορα και έκανε άλλη μια προσπάθεια να πλησιάσει τους δύο πρώτους, χωρίς την ίδια επιτυχία. Μάλλον σκέφτηκε ότι οι βαθμοί της 3ης θέσης είναι προτιμότεροι από το ρίσκο της αμμοπαγίδας... Έτσι, μπήκαμε στον τελευταίο γύρο με τον Simoncelli να οδηγεί τον αγώνα και τον Pasini να μένει πίσω, όχι γιατί το παράτησε την τελευταία στιγμή, αλλά επειδή ο Simoncelli έδειξε να έχει κάτι παραπάνω για αυτό τον τελευταίο γύρο. Στην Ινδιανάπολη, ο Di Meglio πήρε την πρώτη pole position της καριέρας του στα 250. Aoyama, Simoncelli και Barbera ξεκινούσαν δίπλα του στην πρώτη σειρά. Η εκκίνηση ήταν καταστροφική για τους πρωταγωνιστές, καθώς οι Simoncelli, Barbera και Bautista έχασαν πολλές θέσεις. Τον αγώνα οδήγησε ο Cluzel και ο πρώτος που μπόρεσε να ανακάμψει ήταν ο Simoncelli, που γρήγορα έφτασε πίσω από τον δεύτερο Di Meglio. Μπροστά, ο Cluzel άρχιζε τα λάθη -λογικό, δεν είχε ξαναοδηγήσει αγώνα- και ο Simoncelli το εκμεταλλεύτηκε, μειώνοντας τη διαφορά. Στο δεύτερο κιόλας γύρο, ο Di Meglio ήταν παρελθόν για τον Simoncelli και πάνω που ο Aoyama πλησίαζε να τον περάσει και αυτός, ο Di Meglio έφαγε ένα γλίστρημα στην έξοδο για την ευθεία και παραλίγο να γίνουν αλοιφή με τον Ιάπωνα, που ακούμπησε τον μπροστινό του τροχό στον πίσω του Di Meglio. Μετά, έβαλε κεφάλι κάτω και έγραψε τον ταχύτερο γύρο. Στον τέταρτο γύρο, ο ανερχόμενος Pasini έχασε το μπροστινό και τέθηκε εκτός αγώνα, ενώ ο Cluzel είχε μείνει να παρακολουθεί την προσπάθεια του Aoyama να μείνει κοντά στον Simoncelli - και αυτό όχι για πολύ, καθώς στον 7ο γύρο ο αγώνας του τελείωσε με μια εντυπωσιακή πτώση από την μοτοσυκλέτα του, η οποία συνέχισε για λίγο μόνη της...

Με τους Pasini και Cluzel εκτός, Simoncelli και Aoyama οδηγούσαν τον αγώνα ανενόχλητοι. Ο Di Meglio όμως από την τρίτη θέση έγραφε τον ταχύτερο γύρο, δείχνοντας ικανός να μαζέψει τη διαφορά, σε αντίθεση με τον Bautista στην 4η, που έδειχνε λίγος μέχρι εκείνη τη στιγμή. Ωστόσο, με πέντε γύρους να απομένουν, οι δύο team mate άλλαξαν θέσεις. Έτσι, τώρα ο Bautista ήταν 3ος με έστω και μικρή ελπίδα να πιάσει τους δύο πρώτους και ο Di Meglio μόνος του, στην 4η θέση. Ο υπόλοιπος αγώνας κύλησε αδιάφορα, χωρίς αλλαγές στην κατάταξη. Έτσι, ο Simoncelli πήρε μια εύκολη νίκη και ο Aoyama μεγάλωσε τη διαφορά του στη βαθμολογία από τον Bautista.

Hiro, σου πάει το μαλλί του Marco. Για σκέψου το...



Αξιόλογος ο Pasini στην Τσεχία, έπαιξε μέχρι το τέλος για τη νίκη και ανταμοίφθηκε οδηγώντας Desmosedici την επομένη...

Καθάρισε και στην Αμερική ο Simoncelli, χωρίς ουσιαστικό αντίπαλο

Τέταρτος ο Di Meglio, που ξεκίνησε από την pole αλλά δεν μπόρεσε να παραμείνει εκεί

Το χαζό καπάκι του Bautista στο γύρο των πανηγυρισμών, μας θύμισε ολίγον Max Biaggi - μόνο που αυτό του Alvaro ήταν 100% πετυχημένο...

>> 125GP

Terol στην Τσεχία, Espargaro στις Η.Π.Α.

Στο ηλιόλουστο Brno, ο Iannone είχε την pole position, μπροστά από τους Terol, Cortese και Simon. Ο Terol ξεκίνησε πολύ δυνατά και βρέθηκε να οδηγεί τον αγώνα από την πρώτη κιόλας στροφή. Κολλημένος πίσω του ο Iannone και στην 3η θέση ο Bradley Smith.

Ο Terol συνέχιζε να οδηγεί τον αγώνα και ο Simon να σπάει τον τσαμπουκά του Iannone, περνώντας τον για πολλοστή φορά στη μεγάλη ευθεία. Επτά γύρους πριν το τέλος, ο Iannone περνά για μια ακόμη φορά και ο Simon απαντά, όχι στο τέλος της ευθείας όπως πριν, αλλά σε μια δεξιά διαρκείας. Αυτή τη φορά, κάνει νόημα στον Ιταλό με το αριστερό του χέρι να μείνει πίσω του και να κυνηγήσουν τον Terol που για πρώτη φορά από την αρχή του αγώνα τους είχε κάνει μια μικρή διαφορά. Από εκείνο το σημείο, με πέντε γύρους για τη λήξη του αγώνα, ο Simon έκανε ό,τι μπορούσε για να κρατηθεί κοντά στον Terol. Ο Iannone δεν ακολούθησε, έχοντας προφανώς καταστρέψει τα ελαστικά του. Μπαίνοντας στον τελευταίο γύρο, έμενε να δούμε αν ο Simon θα επιχειρούσε να περάσει τον Terol. Δοκίμασε πολύ διστακτικά κάνα δυο φορές, χωρίς να τα καταφέρει. Έτσι, ο Terol πήρε μια πανάξια νίκη, έχοντας οδηγήσει τον αγώνα από τον πρώτο μέχρι τον τελευταίο γύρο. Τρίτος ο Iannone και τέταρτος ο Smith, με μεγάλη απόσταση.

Στην Ινδιανάπολη, ο Terol έκανε ξανά φοβερή εκκίνηση και πήρε την πρωτοπορεία. Στο δεύτερο γύρο, είχε προλάβει να κάνει 1 sec διαφορά από τον δεύτερο Espargaro, τον οποίο πέρασε ο Smith για να επιδοθεί στο κυνήγι του πρώτου. Την ίδια στιγμή, ο κάτοχος της pole, Julian Simon, πάλευε κάπου στην 8η θέση. Πολύ γρήγορα άρχισε να κάνει ρεκόρ πίστας και να περνάει όποιον έβρισκε μπροστά του σαν σταματημένο. Ο Iannone έχανε συνέχεια θέσεις, γυρνώντας 3 sec το γύρο πιο αργά από τους πρώτους, έχοντας ξεκάθαρα μηχανικό πρόβλημα. Στον έβδομο γύρο είχε ήδη αρχίσει το ξύλο. Ο Smith πέρασε θρασύτατα τον Terol, ο Espargaro έγραφε ρεκόρ πίστας από την 4η θέση και ο Terol ξαναπέρναγε μπροστά μετά από λάθος του Smith. 13 γύρους από το τέλος, ο Smith κάνει ένα απίστευτο χώσιμο στην πρώτη στροφή, τέρμα γκάζι, ανοίγει τη γραμμή του και περνάνε ο Terol με τον Espargaro. Στον ίδιο γύρο, ο συμπαθής Βρετανός κάνει κι άλλο λάθος, αφήνοντας τον Simon αυτή τη φορά να ανέβει μια θέση. Το απίστευτο θέαμα, ειδικά στην πρώτη στροφή, συνεχίστηκε για αρκετούς ακόμα γύρους, με τους Espargaro και Smith να τα δίνουν όλα. Ο Terol σταθερά πρώτος, όχι γιατί απάντησε στα προσπεράσματα, αλλά γιατί κανείς από τους άλλους δεν κατάφερε να κρατήσει σφιχτή γραμμή και να μείνει μπροστά. 4 γύρους πριν το τέλος, ο Krummenacher έφαγε μια εντυπωσιακή τούμπα πάνω στο εξωτερικό βιράζ στην αρχή της ευθείας. Η μοτοσυκλέτα του έμεινε στη μέση της πίστας, χωρίς ευτυχώς να πέσει κάποιος πάνω της. Δύο γύρους πριν τη σημαία, ο Espargaro πέρασε επιτέλους τον Terol και άνοιξε μια μικρή διαφορά. Απίστευτος τελευταίος γύρος, με τον Smith να περνά από εξωτερική στην 1 τον Terol, που πλέον πολεμά με τον Simon για την 3η θέση - μέχρι που κάνει το λάθος και μένει πίσω. Τελικά, τη νίκη παίρνει ο Espargaro με τον Smith να μαζεύει το κενό στον τελευταίο γύρο, σημειώνοντας και καινούργιο ρεκόρ πίστας!

Ο μικρός Espargaro κέρδισε το θρίλερ των 125. Ο μεγάλος δεν τα πήγε το ίδιο καλά

Ξεκίνησε 4ος, οδήγησε μυαλωμένα και κατάφερε να πάρει τη νίκη από τον Terol

Στο τσεπάκι το έχει το πρωτάθλημα ο Julian Simon

Εκπληκτικός ο Bradley Smith στην Αμερική, προσέφερε θέαμα με τις προσπεράσεις του στην πρώτη στροφή

Αλάνθαστος ο Terol στην Τσεχία, έμεινε μπροστά από την αρχή μέχρι το τέλος

COMMUNICATION THESIS ADVERTISING

TAKE OFF!

Μην αφήνετε άλλο τα άλογα να κοιμούνται!

Σας παρουσιάζουμε με υπερηφάνεια το T2NE (T-TUNE). Το νέο επίσημο κέντρο ηλεκτρονικής διαχείρησης καυσίμου και νέο σημείο αναφοράς υψηλής απόδοσης για μοτοσυκλέτες, της Tecnomoto Performance.

Το T2NE είναι το επιστέγασμα της πολύχρονης τεχνογνωσίας και εμπλοκής με τη μοτοσυκλέτα, που πλαισιώνεται από τους πλέον έμπειρους και εξειδικευμένους συνεργάτες, οι οποίοι είναι πανέτοιμοι να σας γνωρίσουν και να μεταμορφώσουν τη μοτοσυκλέτα σας, όποια και αν είναι, σε ένα σύγχρονο εργαλείο δύναμης και αξοπιστίας.

Η διαδρομή προς την τελειότητα ξεκινάει με την πιό εξελιγμένη χαρτογράφηση διαχείρησης καυσίμου, μέσω ειδικού προγράμματος "Dynojet Tuning Link" επάνω σε δυναμόμετρο Dynojet 250i-Load Control.
Αυτή είναι σήμερα η ιδανικότερη και αποδεδειγμένα αξιόπιστη διαδικασία πλήρους αξιοποίησης όλων των εξαρτημάτων after market που έχει η μοτοσυκλέτα σας.

Μπορούμε βέβαια να ξεκινήσουμε από την αρχή όπου, αφού μελετήσουμε τις ανάγκες σας, θα προτείνουμε τον ιδανικότερο συνδυασμό εξαρτημάτων υψηλής απόδοσης και αφού τα τοποθετήσουμε, θα ρυθμίσουμε τη μοτοσυκλέτα σας αποτελεσματικά, με διαδικασίες που μόνο το T2NE μπορεί να προσφέρει.

Ολοκληρώνοντας, θα πάρετε μαζί σας (γραπτά και ηλεκτρονικά) αναλυτικά αποτελέσματα των ρυθμίσεων πρίν και μετά, ειδικά αυτοκόλητα και αναμνηστικά και φυσικά την υπόσχεσή οτι θα είμαστε δίπλα σας κάθε στιγμή που θα χρειαστείτε συμβουλές ή επιπλέον βελτιώσεις.

Και όλα αυτά σε μοναδικές εγκαταστάσεις για τα ελληνικά δεδομένα, που δημιουργήθηκαν από ανθρώπους που διαθέτουν κορυφαία τεχνογνωσία, κέφι και πάθος για τη μοτοσυκλέτα.

Καλωσήλθατε στο T2NE. Στο "ναό" της βελτίωσης.

Καλέσε στο 210 9242410 και ελάτε να το συζητήσουμε.

T2NE is the Official Technical Partner of Sin1oris Racing

TECNO MOTO performance
THE No1 PERFORMANCE SPECIALIST

Dynojet T2NE
TECNOMOTO OFFICIAL TUNING CENTER

THE MISSING LINK TO ABSOLUTE POWER!

Indianapolis Motor Speedway

http://www.indianapolismotorspeedway.com/

Έτος κατασκευής: 1909
Μήκος: 4,186 m
Στροφές: 16
Δεξιές: 6
Αριστερές: 10

MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 27ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 15:01
Απόσταση αγώνα: 28 γύροι / 118.05 km
Ρεκόρ πίστας: Dani Pedrosa (νέο)
1'39.730 152.186 km/h
Pole position: Dani Pedrosa
1'39.730 152.186 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Jorge Lorenzo (4ος γύρος)
1'40.152 151.545 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 21ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 28ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 13:16
Απόσταση αγώνα: 26 γύροι / 109.616 km
Ρεκόρ πίστας: Mike Di Meglio (νέο)
1'44.341 145.461 km/h
Pole position: Mike Di Meglio
1'44.341 145.461 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Marco Simoncelli (24ος γύρος)
1'44.720 144.935 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 17ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 20ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:31
Απόσταση αγώνα: 5 γύροι / 20.115 km
Ρεκόρ πίστας: Alvaro Bautista (2006)
1'37.213 148.828 km/h
Pole position: Bradley Smith
1'37.442 148.629 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Julian Simon (5ος γύρος)
1'48.632 133.319 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	99	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	149.976	
2	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	149.478	+9.435
3	69	Nicky Hayden	USA	Ducati Team	Ducati	149.294	+12.947
4	4	Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda Team	Honda	149.266	+13.478
5	5	Colin Edwards	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	148.599	+26.254
6	52	James Toseland	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	148.280	+32.408
7	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	148.177	+34.400
8	36	Mika Kallio	FIN	Ducati Team	Ducati	148.154	+34.856
9	24	Toni Elias	SPA	San Carlo Honda Gresini	Honda	147.631	+45.005
10	3	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	147.612	+45.377
11	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	147.607	+45.478
12	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	147.259	+52.294
13	44	Aleix Espargaro	SPA	Pramac Racing	Ducati	146.686	+1'03.552
14	41	Gabor Talmacsi	HUN	Scot Racing Team MotoGP	Honda	146.105	+1'15.086
Δεν τερμάτισε	33	Marco Melandri	ITA	Hayate Racing Team	Kawasaki	148.411	3 γύροι
Δεν τερμάτισε	88	Niccolo Canepa	ITA	Pramac Racing	Ducati	147.327	5 γύροι
Δεν τερμάτισε	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	142.695	16 γύροι

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	25	11	25	-						**212**
2	Lorenzo J.	16	25	-	25	20	20	20	16	20	-	-	25						**187**
3	Stoner C.	25	13	16	11	25	16	16	13	13	2	-	-						**150**
4	Pedrosa D.	5	16	20	16	-	10	-	25	16	7	20	6						**141**
5	Edwards C.	13	4	9	9	10	9	13	9	7	20	9	11						**123**
6	Dovizioso A.	11	11	8	13	13	13	-	-	-	25	13	13						**120**
7	De Angelis A.	10	3	2	5	1	4	6	5	11	13	8	20						**88**
8	Capirossi L.	-	9	10	8	11	11	7	-	5	5	11	9						**86**
9	De Puniet R.	6	5	13	2	8	8	9	7	-	16	6	4						**84**
10	Melandri M.	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-						**79**
11	Vermeulen C.	9	6	6	10	6	5	11	8	3	3	5	5						**77**
12	Hayden N.	4	-	1	4	4	6	8	11	8	1	10	16						**73**
13	Toseland J.	-	7	3	7	9	3	10	-	6	10	7	10						**72**
14	Elias T.	7	1	7	6	2	-	4	10	10	-	16	7						**70**
15	Kallio M.	8	8	-	-	3	7	-	-	2	6	-	8						**42**
16	Canepa N.	-	2	-	1	7	-	2	4	4	8	4	-						**32**
17	Gibernau S.	3	-	5	-	-	1	3	-	-	-	-	-						**12**
18	Talmacsi G.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	3	2						**10**
19	Takahashi Y.	1	-	4	3	-	-	1	-	-	-	-	-						**9**
20	Espargaro A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3						**3**

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	25	20	25	25						**280**
2	Honda	11	16	20	16	13	13	9	25	16	25	20	20						**204**
3	Ducati	25	13	16	11	25	16	16	13	13	8	10	16						**182**
4	Suzuki	9	9	10	10	11	11	11	8	5	5	11	9						**109**
5	Kawasaki	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-						**79**

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	45	11	25	25						**399**
2	Repsol Honda	16	27	28	29	13	23	-	25	16	32	33	19						**261**
3	Ducati Marlboro	29	13	17	15	29	22	24	24	21	3	10	24						**231**
4	Monster Tech3 Yamaha	13	11	12	16	19	12	23	9	13	30	16	21						**195**
5	Rizla Suzuki	9	15	16	18	17	16	18	8	8	8	16	14						**163**
6	San Carlo Honda Gresini	17	4	9	11	3	4	10	15	21	13	24	27						**158**
7	LCR Honda	6	5	13	2	8	8	9	7	-	16	6	4						**84**
8	Hayate Racing Team	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-						**79**
9	Pramac Racing	8	10	-	1	10	7	2	4	6	14	4	3						**69**
10	Scot Racing Team MOT	1	-	4	3	-	-	1	-	1	4	3	2						**19**
11	Grupo Fransisco Hernando	3	-	5	-	-	1	3	-	-	-	-	-						**12**

Κατασκευαστές

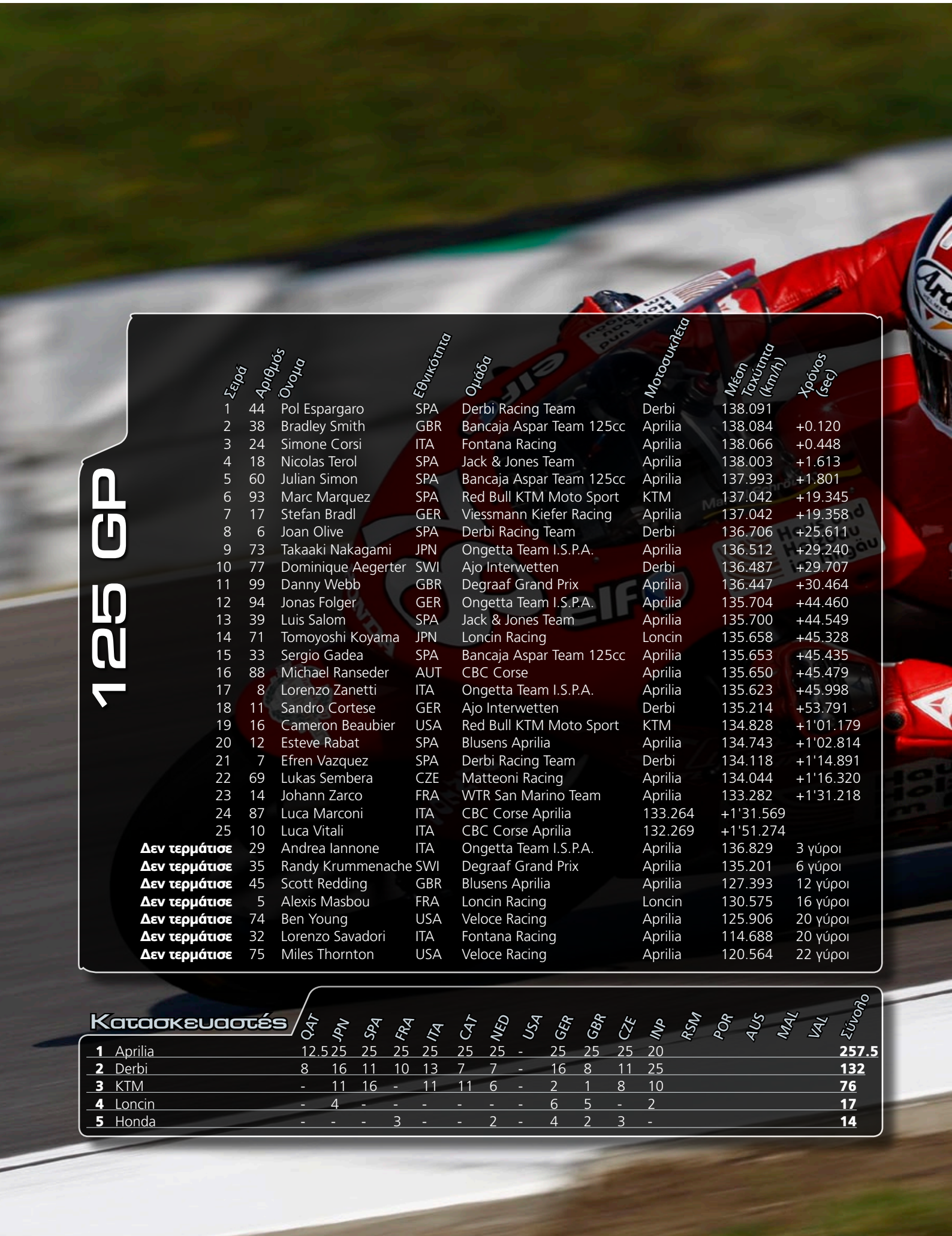
		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25	25	20	13	25	25	20	-	20	20	20	16						**229**
2	Honda	13	20	25	20	10	20	25	-	13	25	13	20						**204**
3	Gilera	7	-	16	25	20	-	16	-	25	13	25	25						**172**
4	Yamaha	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						**2**

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	143.832	
2	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Scot Racing Team 250cc	Honda	143.730	+1.943
3	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	143.588	+4.661
4	63	Mike Di Meglio	FRA	Mapfre Aspar Team 250cc	Aprilia	143.165	+12.776
5	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	143.025	+15.475
6	40	Hector Barbera	SPA	Pepe World Team	Aprilia	142.818	+19.471
7	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	142.652	+22.682
8	55	Hector Faubel	SPA	Honda SAG	Honda	142.132	+32.809
9	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	141.292	+49.321
10	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	141.265	+49.845
11	35	Raffaele De Rosa	ITA	Scot Racing Team 250cc	Honda	141.077	+53.567
12	25	Alex Baldolini	ITA	WTR San Marino Team	Aprilia	139.277	+1'29.717
13	53	Valentin Debise	FRA	CIP Moto - GP250	Honda	138.879	+1'37.837
14	7	Axel Pons	SPA	Pepe World Team	Aprilia	138.449	+1'46.672
15	56	Vladimir Leonov	RUS	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	138.441	+1'46.821
16	11	Balazs Nemeth	HUN	Balatonring Team	Aprilia	137.013	+1 γύρος
17	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	135.595	+1 γύρος
18	29	Barrett Long	USA	Longevity Racing	Yamaha	134.369	+1 γύρος
19	30	Adam Roberts	CAN	Rat Racing	Yamaha	134.358	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	142.521	3 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Alex Debon	SPA	Aeropuerto-Castello-Blusens	Aprilia	142.047	8 γύροι
Δεν τερμάτισε	16	Jules Cluzel	FRA	Matteoni Racing	Aprilia	142.346	19 γύροι
Δεν τερμάτισε	75	Mattia Pasini	ITA	Team Toth Aprilia	Aprilia	115.043	21 γύροι
Δε συμπλήρωσε γύρο	8	Bastien Chesaux	SWI	Racing Team Germany	Honda		

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	-	13	25	13	20						**192**
2	Bautista A.	9	25	20	13	16	25	-	-	16	20	16	16						**176**
3	Simoncelli M.	-	-	16	25	20	-	16	-	25	13	25	25						**165**
4	Barbera H.	25	5	13	5	11	16	20	-	11	8	9	10						**133**
5	Pasini M.	-	16	10	-	25	13	-	-	-	16	20	-						**100**
6	De Rosa R.	11	4	6	10	7	7	6	-	7	9	10	5						**82**
7	Faubel H.	5	-	2	20	8	6	8	-	10	6	6	8						**79**
8	Locatelli R.	7	-	7	16	6	-	11	-	6	3	11	11						**78**
9	Luthi T.	10	8	11	-	13	10	-	-	8	7	-	7						**74**
10	Debon A.	2	11	-	-	9	11	10	-	20	10	-	-						**73**
11	Di Meglio M.	16	-	5	-	4	2	5	-	-	11	7	13						**63**
12	Pesek L.	3	9	3	9	-	4	4	-	4	4	4	9						**53**
13	Cluzel J.	20	-	8	-	-	5	-	-	2	5	8	-						**48**
14	Wilairot R.	8	-	1	11	2	9	7	-	-	-	5	-						**43**
15	Abraham K.	-	7	-	4	3	8	9	-	-	2	-	6						**39**
16	Talmacsi G.	6	13	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**28**
17	Espargaro P.	-	-	-	-	-	-	13	-	9	-	-	-						**22**
18	Tomizawa S.	4	6	4	-	-	-	-	-	3	1	3	-						**21**
19	Baldolini A.	1	-	-	-	5	3	3	-	5	-	-	4						**21**
20	Toth I.	-	3	-	7	1	-	1	-	-	-	-	-						**12**
21	Aoyama S.	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						**10**
22	Debise V.	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	1	3						**9**
23	Leonov V.	-	1	-	6	-	-	-	-	-	-	-	1						**8**
24	Pons A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2						**2**
25	Nemeth B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-						**2**
26	Markham T.	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-						**2**
27	Watanabe K.	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						**2**
28	Chesaux B.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-						**1**
29	Bonsey S.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-						**1**

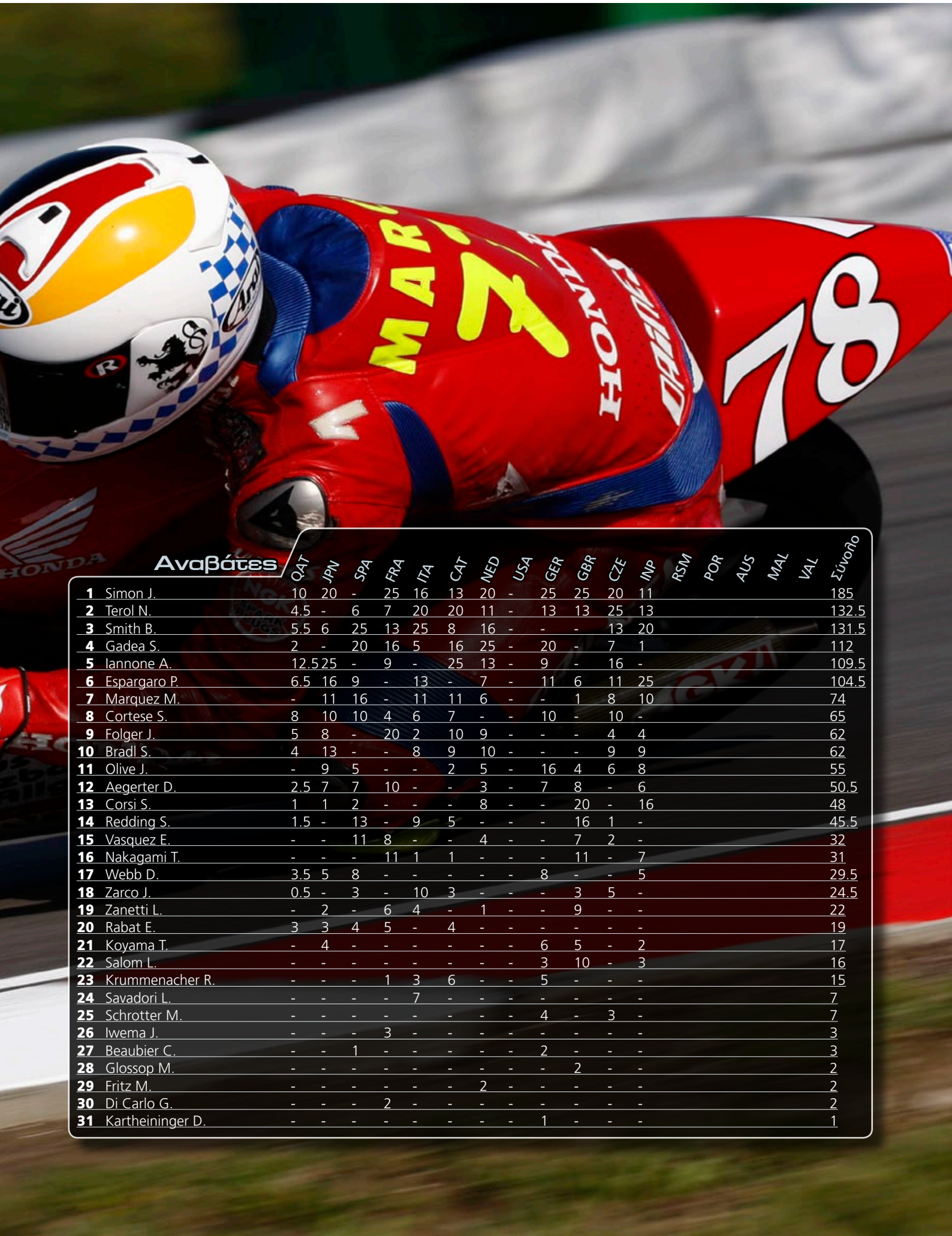


125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	44	Pol Espargaro	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	138.091	
2	38	Bradley Smith	GBR	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	138.084	+0.120
3	24	Simone Corsi	ITA	Fontana Racing	Aprilia	138.066	+0.448
4	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	138.003	+1.613
5	60	Julian Simon	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	137.993	+1.801
6	93	Marc Marquez	SPA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	137.042	+19.345
7	17	Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	137.042	+19.358
8	6	Joan Olive	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	136.706	+25.611
9	73	Takaaki Nakagami	JPN	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	136.512	+29.240
10	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Interwetten	Derbi	136.487	+29.707
11	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	136.447	+30.464
12	94	Jonas Folger	GER	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	135.704	+44.460
13	39	Luis Salom	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	135.700	+44.549
14	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	Loncin Racing	Loncin	135.658	+45.328
15	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	135.653	+45.435
16	88	Michael Ranseder	AUT	CBC Corse	Aprilia	135.650	+45.479
17	8	Lorenzo Zanetti	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	135.623	+45.998
18	11	Sandro Cortese	GER	Ajo Interwetten	Derbi	135.214	+53.791
19	16	Cameron Beaubier	USA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	134.828	+1'01.179
20	12	Esteve Rabat	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	134.743	+1'02.814
21	7	Efren Vazquez	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	134.118	+1'14.891
22	69	Lukas Sembera	CZE	Matteoni Racing	Aprilia	134.044	+1'16.320
23	14	Johann Zarco	FRA	WTR San Marino Team	Aprilia	133.282	+1'31.218
24	87	Luca Marconi	ITA	CBC Corse Aprilia	133.264	+1'31.569	
25	10	Luca Vitali	ITA	CBC Corse Aprilia	132.269	+1'51.274	
Δεν τερμάτισε	29	Andrea Iannone	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	136.829	3 γύροι
Δεν τερμάτισε	35	Randy Krummenache	SWI	Degraaf Grand Prix	Aprilia	135.201	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia	Aprilia	127.393	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	130.575	16 γύροι
Δεν τερμάτισε	74	Ben Young	USA	Veloce Racing	Aprilia	125.906	20 γύροι
Δεν τερμάτισε	32	Lorenzo Savadori	ITA	Fontana Racing	Aprilia	114.688	20 γύροι
Δεν τερμάτισε	75	Miles Thornton	USA	Veloce Racing	Aprilia	120.564	22 γύροι

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	12.5	25	25	25	25	25	25	-	25	25	25	20						**257.5**
2	Derbi	8	16	11	10	13	7	7	-	16	8	11	25						**132**
3	KTM	-	11	16	-	11	11	6	-	2	1	8	10						**76**
4	Loncin	-	4	-	-	-	-	-	-	6	5	-	2						**17**
5	Honda	-	-	-	3	-	-	2	-	4	2	3	-						**14**



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	-	25	25	20	11						185
2	Terol N.	4.5	-	6	7	20	20	11	-	13	13	25	13						132.5
3	Smith B.	5.5	6	25	13	25	8	16	-	-	-	13	20						131.5
4	Gadea S.	2	-	20	16	5	16	25	-	20	-	7	1						112
5	Iannone A.	12.5	25	-	9	-	25	13	-	9	-	16	-						109.5
6	Espargaro P.	6.5	16	9	-	13	-	7	-	11	6	11	25						104.5
7	Marquez M.	-	11	16	-	11	11	6	-	-	1	8	10						74
8	Cortese S.	8	10	10	4	6	7	-	-	10	-	10	-						65
9	Folger J.	5	8	-	20	2	10	9	-	-	-	4	4						62
10	Bradl S.	4	13	-	-	8	9	10	-	-	-	9	9						62
11	Olive J.	-	9	5	-	-	2	5	-	16	4	6	8						55
12	Aegerter D.	2.5	7	7	10	-	-	3	-	7	8	-	6						50.5
13	Corsi S.	1	1	2	-	-	-	8	-	-	20	-	16						48
14	Redding S.	1.5	-	13	-	9	5	-	-	-	16	1	-						45.5
15	Vasquez E.	-	-	11	8	-	-	4	-	-	7	2	-						32
16	Nakagami T.	-	-	-	11	1	1	-	-	-	11	-	7						31
17	Webb D.	3.5	5	8	-	-	-	-	-	8	-	-	5						29.5
18	Zarco J.	0.5	-	3	-	10	3	-	-	-	3	5	-						24.5
19	Zanetti L.	-	2	-	6	4	-	1	-	-	9	-	-						22
20	Rabat E.	3	3	4	5	-	4	-	-	-	-	-	-						19
21	Koyama T.	-	4	-	-	-	-	-	-	6	5	-	2						17
22	Salom L.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	10	-	3						16
23	Krummenacher R.	-	-	-	1	3	6	-	-	5	-	-	-						15
24	Savadori L.	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-						7
25	Schrotter M.	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	3	-						7
26	Iwema J.	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-						3
27	Beaubier C.	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-						3
28	Glossop M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-						2
29	Fritz M.	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-						2
30	Di Carlo G.	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-						2
31	Kartheininger D.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-						1

Racing Gossip

Ο LORENZO ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ

Αφού μας ζάλισε για δύο μήνες, ο Ισπανός τελικά ανανέωσε με τη Yamaha. Στην πορεία έκανε άνω-κάτω τη Honda, τη Ducati και όλα τα διεθνή ΜΜΕ

Πάντως, για να είμαστε δίκαιοι, ο Lorenzo ό,τι λέει το εννοεί. Επανελάμβανε διαρκώς πως τα χρήματα δεν είναι η πρώτη του προτεραιότητα και το απέδειξε. Φέτος αμείβεται με 2.5 εκατομμύρια από τη Yamaha, η Honda του έδινε έξι και η Ducati οκτώ! Κι όμως, ο 22χρονος έκλεισε με τη Yamaha έναντι "μόλις" 3.5 για το 2010…

Το σημείο κλειδί είναι πως το νέο συμβόλαιο είναι ετήσιας διάρκειας και όχι διετούς, όπως πριν. Και έχει λάβει συγκεκριμένες εγγυήσεις. "Πρέπει να ευχαριστήσω τον Lin Jarvis, αλλά και τον Masao Furusawa. Πριν το Brno με διαβεβαίωσαν πως θα έχω ακριβώς την ίδια μοτοσυκλέτα με τον Valentino Rossi για το υπόλοιπο της φετινής χρονιάς και του χρόνου."

Προφανώς εδώ έχουμε μια έξυπνη κίνηση εκ μέρους του: Αν η Yamaha δεν ανταποκριθεί στο 100%, σε μια δεκαριά μήνες θα ξανασυζητάμε όλοι για την επόμενη ομάδα του. Λέγεται μάλιστα πως ο Rossi είναι αρκετά εκνευρισμένος με αυτή την εξέλιξη τον τελευταίο καιρό… Ο Lorenzo χρησιμοποίησε τα πολλά λεφτά των υποψηφίων μνηστήρων όχι για να πάρει περισσότερα από τη Yamaha, αλλά για διεκδικήσει την τεχνολογική εξίσωση με τον ομόσταυλο.

Η Yamaha ήταν αμετακίνητη στα χρήματα από την αρχή. Μάλιστα έκανε παράλληλα τις κρούσεις της αν χρειαζόταν αντικατάσταση, μιλώντας με Pedrosa και – ενδεχομένως – Hayden, έχοντας και τον Spies ως "υψηλή εφεδρεία". Σίγουρα πάντως χάρηκε που κράτησε τον Ισπανό. Έχουν την καλύτερη μοτοσυκλέτα, τους δύο καλύτερους αναβάτες, στα πρωταθλήματα κατασκευαστών και ομάδων έχουν διαλύσει τον ανταγωνισμό και το μέλλον τους ευνοεί: Όσο λιγότερες δοκιμές επιβάλλει η Dorna τόσο πιο δύσκολο θα είναι για τις υπόλοιπες ομάδες να τους φτάσουν. Αυτοί είναι εκεί και έτοιμοι.

Με τη Honda δε μάθαμε ποτέ για ποιο από τα δύο Repsol προοριζόταν. Ήταν βέβαιο πως διεκδικούσε την απόλυτη αρχηγία της ομάδας – και θα την έπαιρνε – και όλα δείχνουν πως ήταν αυτός που τελικώς απάντησε αρνητικά. Στη συνέχεια ήρθε η προσφορά της Ducati. Δεν ακουγόταν ιδιαίτερα τον περασμένο καιρό, αλλά την εβδομάδα πριν την Indianapolis ο Ισπανός προανήγγειλε τη συνέντευξη Τύπου όπου να ανακοίνωνε το μέλλον του και την ίδια στιγμή κυκλοφόρησε το Ιταλικό ενδιαφέρον. "Νομίζω πως στα 22 μου είναι ένα τεράστιο ρίσκο να καβαλήσω τη Ducati και θα έχω πολλή πίεση." Συνέχισε όμως λέγοντας πως δε φοβάται και είναι σίγουρος πως θα γυρνούσε εξίσου γρήγορα με τη D16.

Αυτό το παλικάρι έχει βάλει όλο το μυαλό της ζωής του τα τελευταία δύο χρόνια και φαίνεται πως είναι το μόνο κακό σπυρί που ο Rossi δε μπορεί να σπάσει εντελώς. Οι δυο τους πάνω στις καλύτερες μοτοσυκλέτες, με εντελώς ισάξιο εξοπλισμό και την αιώνια διαμάχη του παλιού με το νέο να λύσουν μεταξύ τους – τέλεια.

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

ΤΑ ΒΑΘΡΑ ΚΑΝΟΥΝ ΚΑΛΟ ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ

Η τρίτη θέση του Nicky Hayden στην Indianapolis είχε ως άμεσο αποτέλεσμα την ανανέωση του συμβολαίου του για άλλον ένα χρόνο. Μάλλον θα τρέχει μαζί με τον Stoner….

Από κει που ο Livio Suppo δήλωνε "απογοητευμένος" από τα αποτελέσματα του Αμερικανού μόλις μερικές μέρες πριν το GP της Indianapolis, ούτε μια εβδομάδα μετά τον αγώνα ανακοινώθηκε πως ο Nicky θα τρέχει και το 2010 με την εργοστασιακή ομάδα. Ο ίδιος δηλώνει περιχαρής και πως αυτό ακριβώς επιθυμούσε. Αυτολεξεί, μάλιστα, η δήλωση αναφέρει πως θα αγωνίζεται στην ομάδα "δίπλα στον Casey Stoner", μια σαφής δήλωσα ενάντια στις φήμες που επιμένουν πως ο Αυστραλός ψάχνει τρόπο να σπάσει το συμβόλαιό του και πως και οι Ιταλοί είναι εξαιρετικά δυσαρεστημένοι με τον πρωταθλητή του 2007. Βλέπετε όμως, έριξαν τις ζαριές τους και δεν τους έκατσαν (Jorge Lorenzo), καλύτεροι δεν υπάρχουν κι έτσι καλά είμαστε ως έχουμε.

Αυτή η εξέλιξη θα πέσει βαριά για τον Dani Pedrosa, καθώς οι εργοστασιακές σέλες έκλεισαν όλες και χάνει έτσι τον βασικό του μοχλό πίεσης προς τη Honda. Για να είμαστε απολύτως ακριβείς, μάλιστα, αυτός που θα πρέπει να ανησυχήσει περισσότερο απ' όλους μάλλον είναι ο Alberto Puig.

Racing Gossip

ΠΡΟΔΟΣΙΑ HRC ΜΕ OHLINS!

Αυτή κι αν είναι είδηση: η Repsol Honda, λέει, θα δοκιμάσει αναρτήσεις τις Ohlins για τα εργοστασιακά RCV! Μα αφού η Showa ανήκει στη Honda…

Οι ιθύνοντες στο HRC έχουν εντυπωσιαστεί από την απόδοση του Randy de Puniet, η μοτοσυκλέτα του οποίου είναι η μόνη Honda με αναρτήσεις της Ohlins και έτσι έβαλαν τον βασικό αναβάτη εξέλιξης του εργοστασίου, Tady Okada, να διεξάγει εκτεταμένες δοκιμές στην Ιαπωνία. Τώρα λοιπόν το πόρισμα βγήκε και, απ' ότι φαίνεται, είναι θετικό για τις Σουηδικές αναρτήσεις!

Ήδη – επί του πιεστηρίου – ανακοινώθηκε πως από το Misano ως το τέλος της σεζόν ο Dovizioso θα τρέχει με Ohlins, ενώ ο Pedrosa θα συνεχίσει με τις Showa μέχρι νεωτέρας. Μήπως εδώ έχουμε ένα "ημι-υπόγειο" μήνυμα προς τον Dovi που του εξηγεί ποιος είναι ο πρώτος αναβάτης της ομάδας και ποιος ο δεύτερος; Το λέμε διότι είναι γνωστό πως το αγκάθι που δεν έχει επιτρέψει ακόμα στον Ιταλό να υπογράψει το συμβόλαιό του είναι η απαίτησή του να έχει λόγο στην εξέλιξη της μοτοσυκλέτας. Τώρα λοιπόν δύο τινά βλέπουμε σε αυτή την ιστορία: ή που οι Ohlins είναι με το καλημέρα καλύτερες και δίνονται στον Dovi ως δείγμα εμπιστοσύνης (και πίεσης προς τον Dani), είτε δε δουλεύουν ακόμα στο επίπεδο που πρέπει και του τις έδωσαν για να τις στρώσει για τον Ισπανό…

Το πιο περίεργο πάντως είναι το γεγονός πως η Showa είναι μια εταιρεία που ανήκει στη Honda! Πάλι καλά που η Ohlins ανεξαρτητοποιήθηκε από τη Yamaha (κατείχε το 99% της Σουηδικής εταιρείας μέχρι που ο Kenth Ohlin το ξαναγόρασε πίσω το 2008), γιατί μπορείτε να φανταστείτε πόση αύξηση θα είχαν ξαφνικά τα χαρακίρι στις γιαπωνέζικες στατιστικές.

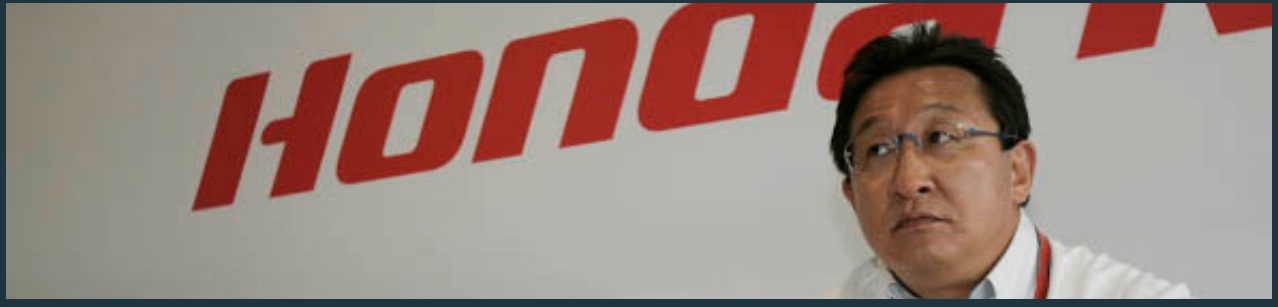
ΤΟ ΜΥΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ DANI ΚΑΙ DOVI

Στο Σαββατοκύριακο του Brno ο νέος πρόεδρος του HRC, Tetsuo Suzuki, ανακοίνωσε πως οι δύο υπάρχοντες αναβάτες της Repsol Honda ανανέωσαν τη συνεργασία τους για άλλα δύο χρόνια. Και τότε έγινε της κακομοίρας…

Η συνέντευξη Τύπου του Τσεχικού GP είχε διττό χαρακτήρα: αφενός θα γινόταν η γνωριμία των δημοσιογράφων με τον εικονιζόμενο νέο πρόεδρο του HRC, Tetsuo Suzuki (όνομα κι αυτό!), και επί τη ευκαιρία να ρίξουμε και τα ευχάριστα με τους αναβάτες μας. Αρχικά ο κύριος Suzuki ξεκαθάρισε πως η Honda δεν αποχωρεί από τα GP, μετά είπε πως δεν ενδιαφέρονται πλέον για τον Jorge Lorenzo και προχώρησε στην προαναγγελία. Μόνο που δεν πήγαν όλα κατ' ευχή… Μόλις η είδηση έκανε τον γύρο των paddocks αμφότεροι οι αναβάτες της Repsol Honda έσπευσαν να δηλώσουν έκπληκτοι και πως ουδείς έχει υπογράψει τίποτε…

Την επόμενη μέρα ήρθε διευκρινιστική ανακοίνωση από τη Honda (και όχι το HRC…) η οποία εξηγούσε πως αυτό που ήθελε να πει ο κύριος Suzuki είναι πως οι δύο αναβάτες έχουν φτάσει σε μια 'πρώτη προφορική συμφωνία' με το HRC… Οι κακές γλώσσες έσπευσαν να υποστηρίξουν πως η Honda βιάστηκε να ξεγράψει δημοσίως τον Lorenzo πριν μαθευτεί πως ο Ισπανός τους είχε σερβίρει μια πολύ καυτή χυλόπιτα στα μούτρα. Αυτή την αλήθεια μάλλον θα τη μάθουμε σε καμιά δεκαριά χρόνια, από τις τότε βιογραφίες του Jorge.

Η ουσία είναι πως λίγες μέρες πριν τον αγώνα του Misano, όταν γράφτηκε αυτή η στήλη, ουδείς εκ των δύο είχαν υπογράψει τα συμβόλαιά τους με τη Honda. Ο μεν Pedrosa έχει διάφορες εκκρεμότητες με το HRC (δείτε παρακάτω περί Puig), ενώ ο Dovizioso επιμένει να θέλει να έχει το δικό του λόγο στην εξέλιξη της μοτοσυκλέτας και όχι να οδηγεί ό,τι φτιάχνεται για τον όποιο άλλο 'νούμερο ένα' αναβάτη της ομάδας.



ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ TEAM ROBERTS;

Πάνε δύο χρόνια δίχως την ομάδα του Kenny Roberts Sr. στα MotoGP, μα αυτό μπορεί να αλλάξει σύντομα.

Σύμφωνα με τον διευθυντή της ομάδας, Chuck Aksland, το όνειρο παραμένει ζωντανό και ζεστό, απλά το θέμα είναι να βρεθεί το μετρητό. Τώρα που τα GP έχουν μπει σε τροχιά οικονομίας και περικοπών, η Team Roberts βλέπει πάλι φως στην άκρη του τούνελ.

Για την ακρίβεια, κατά τον Aksland υπάρχει ένα ενδελεχές πλάνο μεγάλης κλίμακας που περιλαμβάνει δραστηριοποίηση σε MotoGP, NASCAR και Formula 1! Ο κεντρικός χορηγός είναι πάντα εδώ –MGM Hotel and Casino Group – και τώρα μαθαίνουμε πως ο Roberts έχει καταθέσει αίτηση συμμετοχής και στα Moto2. Άλλωστε, είναι η μόνη ομάδα προσφάτως που έκανε ακριβώς αυτό το σχέδιο: έπαιρνε μόνο κινητήρες από τη Honda και έφτιαχνε τις δικές της μοτοσυκλέτες.

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

Racing Gossip

ΤΙ ΤΡΕΧΕΙ ΜΕ ΤΟΝ STONER;

Ξαφνικά μια μέρα μαθαίνουμε πως ο Casey Stoner θα απουσιάσει από τρεις αγώνες στη σειρά: Brno, Indianapolis και Misano.

Το πρόβλημα του Stoner εμφανίστηκε στην Catalunya, στους επόμενους αγώνες η ανεξήγητη κόπωση συνέχισε να εμφανίζεται, στερώντας του τη δυνατότητα να παλέψει σε όλη τη διάρκεια κάθε αγώνα, ώσπου λίγες μέρες πριν την Τσεχία έσκασε η βόμβα!

Όπως γίνεται πάντα, όμως, οι κακίες σκάνε ερήμην σου. Αρχικά λοιπόν ακούσαμε πως η Marlboro είναι εξαιρετικά τσαντισμένη μαζί του, διότι εξαρχής ο Αυστραλός ξίνιζε σε κάθε marketing event και τώρα τους κρέμασε για τρεις αγώνες. Λέγεται πως οι τσιγαράδες πληρώνουν 10 εκατομμύρια ετησίως και από αυτά βγαίνουν οι μισθοί των αναβατών. Μετά ήρθε ο Kevin Schwantz στην Indianapolis χαρακτηρίζοντας απαράδεκτη μια τέτοια αθέτηση συμβολαίου από επαγγελματία αναβάτη. Για κερασάκι, δε, κυκλοφόρησε η φήμη πως ο Αυστραλός απλά πήρε μια μέρα τηλέφωνο τον Livio Suppo και του ανακοίνωσε να τον ξεχάσει για ένα διμηνάκι! Πήρε αναρρωτική από τη σημαία, με λίγα λόγια… Στο μεταξύ κάθε είδους κακία κυκλοφορεί στον Ευρωπαϊκό Τύπο για τον Stoner. Δεν του αρέσουν οι Ιταλοί, δε θέλει να μένει στην Ευρώπη, αρνείται να μάθει λίγα Ιταλικά για να συνεννοείται με τους μηχανικούς του και το βασικότερο: κατά τη Ducati – λέει – ο αναβάτης είναι άρρωστος εξαιτίας της κακής του δίαιτας.

Κι ο ίδιος πάντως ρίχνει λάδι στη φωτιά. Έχει επανειλημμένα δηλώσει πως ο μόνος φίλος του στο paddock είναι η σύζυγός του, Andrianna, συχνά-πυκνά υπενθυμίζει πως μόνο στην Αυστραλία του αρέσει να ζει, εκφράζεται τακτικά εναντίον του Ευρωπαϊκού Τύπου. Τον περασμένο Ιούνη σε συνέντευξη στην Corriere della Serra έκραξε αρκούντως την ομάδα του και τη Marlboro: "Εγώ είμαι αναβάτης, δουλειά μου είναι να τρέχω αγώνες και να κερδίζω. Δεν είμαι ηθοποιός, τέλος."

Τώρα, μετά από σχεδόν δύο μήνες σιγής, ο Stoner έδωσε αποκλειστική συνέντευξη στο Motosprint. Σαφώς πιο διπλωματικός, ο νεαρός εξήγησε πως είχε χάσει το ενδιαφέρον του για τους αγώνες, διότι έβλεπε πως μπορούσε να νικήσει αλλά μετά τον εγκατέλειπαν οι δυνάμεις του. "Έκανα κάτι που δε μου άρεσε πια και ο μόνος τρόπος να στρώσω ήταν να απέχω για ένα μικρό διάστημα. Να απέχω εντελώς. Αγαπώ τη μοτοσυκλέτα και θέλω να γυρίσω έτοιμος να νικήσω. Ελπίζω πως στο Estoril θα είμαι εντάξει."

Στο μεταξύ κυκλοφορούν άφθονες ιστορίες που συνδέουν τον Stoner με τη Yamaha. Λέγεται πως οι μεταξύ τους συνομιλίες έχουν αρχίσει προ πολλού και συνεχίζονται, αλλά τα δεδομένα λένε πως ελεύθερη εργοστασιακή σέλα δεν υπάρχει πια και έχει και συμβόλαιο άλλον ένα χρόνο με τη Ducati. Οπότε; Οπότε ας μείνουμε στη σιβυλλική δήλωση του Livio Suppo όταν ερωτήθηκε για τον Pedrosa προ ημερών: "Τίποτα δεν είναι αδύνατο. Όλα όμως είναι δύσκολα." Τα ίδια ακριβώς ισχύουν και για τον Stoner, για τον οποίο γράφεται παντού πως ψάχνει τρόπο να απεμπλακεί από το συμβόλαιό του με τη Ducati για το 2010. Πάντως η ωμή πραγματικότητα λέει πως μόνο δύο εργοστασιακές σέλες δεν έχουν τζίφρες πάνω τους αυτή τη στιγμή. Είναι και οι δύο πορτοκαλιές, αναγράφουν Repsol Honda και τους τις είχαν αρνηθεί το 2007, ανοίγοντας τότε την πόρτα στη Ducati… Λέτε;

CAL CRUTCHLOW ΓΙΑ MOTO2

Εμφανίστηκε ως κομήτης στο WSS και διεκδικεί με αξιώσεις τον τίτλο στην πρώτη του χρονιά. Τώρα, όπως είναι λογικό, οι προτάσεις πέφτουν βροχή.

"Αυτή τη στιγμή κάθομαι πάνω σε κάμποσες προτάσεις για εργοστασιακή μοτοσυκλέτα στο WSBK, αλλά και στο paddock των Moto2 συμβαίνουν μεριά ενδιαφέροντα πράγματα…"

Ο Cal Crutchlow έχει στο συμβόλαιό του με τη Yamaha έναν όρο που προβλέπει πως, αν φέρει καλά αποτελέσματα στο WSS θα έχει την ευκαιρία να βρεθεί στη σέλα ενός εργοστασιακού R1 το 2010. Εκτός αυτού, και άλλες ομάδες τον γλυκοκοιτάζουν για τη μεγάλη κατηγορία. Ο ίδιος θέλει πολύ να ανέβει στο WSBK και τους κάνει 'ένα Ben Spies', ωστόσο ξεκαθαρίζει πως η υπέρτατος στόχος του είναι τα MotoGP. "Είναι η κορυφή των αγώνων και ιδανικά εκεί θα ήθελα να κλείσω την καριέρα μου." Ίσως λοιπόν μια καλή πρόταση από τη νεοσύστατη Moto2 να είναι το κατάλληλο επόμενο βήμα του, όπου ο ίδιος θεωρεί πως η εμπειρία του από το Βρετανικό Πρωτάθλημα Superbikes (BSB) και φέτος το WSS θα είναι ένα σημαντικό εφόδιο απέναντι σε πολλούς αναβάτες που ως τώρα έτρεχαν με 125 και 250 GP.

Η απόφασή του πάντως θα έρθει αργότερα: "τώρα έχω ένα τίτλο να κατακτήσω και εκεί εστιάζω την προσοχή μου."

BlueFlame
Performance Exhaust Systems

shopping online με επιδοσεις...

www.motorcycle-art.gr

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

Η PAOLA ΤΟΥΣ ΚΕΡΔΙΣΕ ΟΛΟΥΣ

Γνωρίστε στην Paola Cazzola. Οι αντίπαλοί της την ξέρουν ήδη καλά, πάρα πολύ καλά…

Η 31 ετών αναβάτιδα από τη Vicenza συμμετέχει στο Yamaha R6 Series Cup της Ιταλίας τρέχοντας απέναντι σε ένα γκριντ αμιγώς ανδρικό. Κι όμως, στον πρόσφατο αγώνα της Vallelunga κατάφερε να σπάσει μια παράδοση που κρατούσε για πάντα. Είναι η πρώτη γυναίκα που πήρε την καρό σημαία και μάλιστα τρέχοντας στο γκρουπ Α, τους ταχύτερους και πιο οργανωμένους αναβάτες του θεσμού! Για να φτάσει ως τη νίκη είχε προκριθεί να εκκινήσει από την τρίτη θέση και στον αγώνα έβαλε κάτω τον πρωτοπόρο της κατάταξης Stefano Casalotti μεταξύ πολλών άλλων. Είναι η πρώτη φορά στην ιστορία της Ιταλίας που μια γυναίκα κερδίζει τους άντρες στο γκρουπ Α. Γνωρίστε την καλύτερα στην προσωπική της ιστοσελίδα, www.paolacazzola.it.

ΣΕΝΑΡΙΑ ΓΙΑ HAYATE YAMAHA

Αφού η Kawasaki αποφάσισε να βγάλει την πρίζα εντελώς, κρίμα δεν είναι να χαθεί μια αξιοπρεπέστατη ομάδα που φέτος εντυπωσιάζει με απειροελάχιστα μέσα;

Ανάμεσα στις δύο ομάδες υπάρχει ένας ισχυρός συνδετικός κρίκος. Ονομάζεται Ishiro Yoda, ήταν το αγωνιστικό αφεντικό στη Yamaha πριν φύγει για να αναλάβει την εργοστασιακή προσπάθεια της Kawasaki το 2007 και της Hayate φέτος. Τότε μάλιστα είχε υπονοηθεί κι ένα σκάνδαλο κατασκοπείας, καθώς είναι οι δύο μόνες ομάδες με τετρακύλινδρους σε σειρά κινητήρες και λέγεται πως ο Ιάπωνας έφερε στους πράσινους και κάμποσα τεχνικά μυστικά της πρώην εργοδότριάς του…

Όπως και να έχει, αυτόν τον καιρό ακούγεται πολύ πως η Yamaha προτίθεται να ενοικιάσει (lease) κινητήρες στη Hayate, στα πλαίσια του γενικότερου κανονισμού που σκέφτεται να εφαρμόσει η Dorna από το 2011. Έχει ξαναγίνει με την Team KR και τη Honda, είναι πολύ φτηνότερο από το νοικιάζεις ολόκληρες μοτοσυκλέτες. Αρκεί να δούμε τι θα γίνει με το πλαίσιο, καθώς το βλέπω λίγο δύσκολο η Kawasaki να ντύνει μοτέρ της Yamaha…

Σύμφωνα με όσα αναμεταδίδονται η σκέψη είναι για εξοπλισμό μιας μόνο μοτοσυκλέτας, η οποία υπό προϋποθέσεις μπορεί να αποδειχθεί εξόχως ανταγωνιστική και να τραβήξει το ενδιαφέρον πολλών από τους αναβάτες που αυτή τη στιγμή φαίνονται στον αέρα. Προσφέρεται μάλιστα για τρελό παιχνίδι από τη Yamaha – δεδομένου ότι ο Marco Melandri έχει ήδη φύγει προς Gresini. Ήδη οι πιο προχωρημένες αρβύλες του πλανήτη έχουν φανταστεί μια one man show ομάδα με τον Casey Stoner κι ένα σχεδόν εργοστασιακό Hayate M1…

ΠΕΤΑΞΤΕ ΕΞΩ ΤΟΝ ALBERTO PUIG!

Εδώ έχουμε ομοφωνία – και εδώ ακριβώς είναι που η πατάτα αρχίζει να γίνεται εξαιρετικά καυτή για πολλά χέρια …

Ο κύριος Alberto Puig είναι ένας πρώην αναβάτης και νυν μάνατζερ του Dani Pedrosa, τον οποίο διδάσκει, μανατζάρει και προωθεί από τότε που ο Dani ήταν μόλις 13 ετών. Βρίσκεται μονίμως στην πρώτη γραμμή της μάχης, είτε αυτή είναι το γκαράζ, η γραμμή εκκίνησης του αγώνα ή το τραπέζι των διαπραγματεύσεων. Αυτή τη φορά όμως μάλλον έχει καταφέρει να είναι το απόλυτο επίκεντρο. Για δείτε…

Ο Pedrosa ακόμη δεν έχει υπογράψει με τη Honda. Οι περισσότερες πληροφορίες συντείνουν στο ότι, από τη στιγμή που ο Lorenzo απομακρύνθηκε οριστικά, ο Dani δεν έχει σοβαρό ανταγωνισμό για τη θέση της πριμαντόνας του HRC. Στα λεφτά δύσκολα να τα χαλάσουν, οπότε γιατί δεν υπογράφει; Μαθαίνουμε, λοιπόν, πως στο συμβόλαιο που υποτίθεται πως θα υπέγραφε ο Ισπανός εμφανίστηκε ένας όρος που απαιτούσε ο Puig να μείνει έξω από το γκαράζ του HRC! Πάραυτα ο Dani αρνήθηκε να το υπογράψει.

Η αντίδραση του Puig ήταν να φέρει σε επαφή τον πελάτη του με τη Yamaha, ρίχνοντας τις ανάλογες σπόντες ("αν δε συμφωνήσει με τη Honda, η Yamaha είναι η καλύτερη επιλογή του")… Δυστυχώς όμως, μάλλον ο Ισπανός μάνατζερ πρέπει να έχει κάκιστη φήμη, διότι ακούστηκε πως και η Yamaha απαίτησε το ίδιο, δηλαδή ο Puig να μην εισέρχεται στο γκαράζ της ομάδας! Ο Pedrosa έχει απορρίψει κάθε πρόταση που λέγεται πως αποκλείει τον Puig από το pit box και επιπλέον διαβάζουμε στην Ισπανικό Τύπο πως βασίζεται πάνω στον μάνατζέρ του ακόμη και για το στήσιμο της μοτοσυκλέτας του. Τώρα αρχίζω να καταλαβαίνω γιατί δεν πρέπει να υπάρχει μηχανικός στον κόσμο τούτο που να τον γουστάρει…

Αν υπάρχει μια ελπίδα για τον Puig, αυτή ίσως να ακούει στο όνομα Ducati, η οποία λέγεται πως έχει προσεγγίσει τον Pedrosa εσχάτως. Οι Ιταλοί, βέβαια, μετά την απόρριψη Lorenzo και τα τρεχάματα που έχουν με τον Stoner (και γι' αυτόν έχουμε ράμματα σε αυτή τη στήλη, δείτε σχετικά) είναι λογικό να στρέφονται στον Ισπανό – δεν υπάρχουν κι άλλοι πρωτοκλασάτοι για την εργοστασιακή τους ομάδα. Όπερ είναι εξίσου πιθανό το όλο θέμα με τον Pedrosa να είναι απλά μια αρβύλα από υπερ-δραστήριους δημοσιογράφους.

SMPRINIS

ΚΩΤΣΟΥ 34 ΧΑΛΚΙΔΑ

Τηλ./fax.: 2221025984

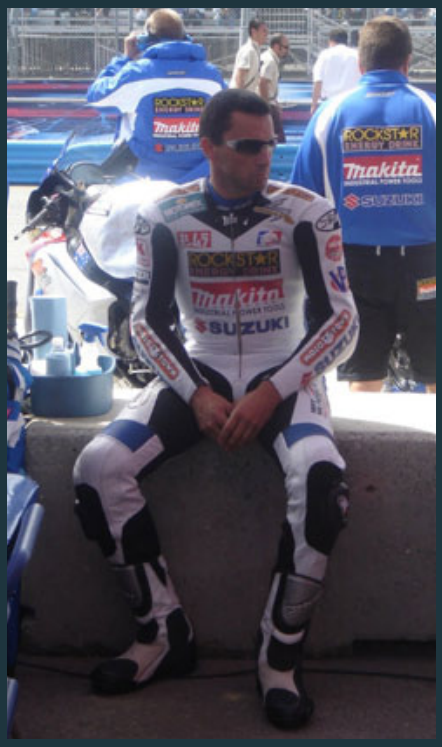
HUSABERG

TRIUMPH

Racing Gossip

Ο ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ MAT MLADIN

Είναι μακράν ο πιο πολυνίκης αναβάτης των AMA SBK. Στα 37 χρόνια του μόλις ανακοίνωσε την αποχώρησή του από την ενεργό δράση και το έκανε με πολύ θόρυβο.



Ο Mladin ποτέ δεν ήταν εύκολος άνθρωπος, ούτε έκανε τα πράγματα με τη 'σωστή' σειρά. Όταν όμως είσαι ο Valentino Rossi των Αμερικανικών SBK, τότε σε παίρνει να διαφοροποιείσαι. Η τελευταία του χρονιά στις πίστες τον βρίσκει σε μια περίεργη κατάσταση, όπου η διάλυση της περσινής διοργάνωσης άλλαξε αρκετά τα δεδομένα του πρωταθλήματος της AMA. Και ο ίδιος δεν έχει τη διάθεση να μασήσει τα λόγια του: "εδώ όποιος μιλάει ανοικτά τιμωρείται…" Αυτός δεν ανησυχεί όμως και στον αγώνα που έγινε στην πίστα Heartland Park Topeka αποφάσισε την πρώτη μέρα των δοκιμών να μην αγωνιστεί διότι οι διοργανωτές δεν τακτοποίησαν ζητήματα ασφαλείας που είχαν ζητήσει οι αναβάτες. Τι κι αν δεν έτρεξε; Μετά τον αγώνα αυτόν η διαφορά του από τον δεύτερο, Tommy Hayden, ήταν 83 βαθμοί με τέσσερεις αγώνες να απομένουν.

Λίγες μέρες αργότερα, προέβη και στην επίσημη ανακοίνωσή του περί αποχώρησης από τη δράση. Δε νομίζουμε πως αυτή συνδέεται με την 'κόντρα' του με τους διοργανωτές, άλλωστε ο Mat Mladin είναι πολύ μεγάλος για να τον φάνε. Τουλάχιστον ο ίδιος ξέρει πώς να χρησιμοποιήσει το ειδικό του βάρος προς όφελος των συναθλητών του και πολύ καλά έκανε. Διαβάστε την απίστευτη ιστορία του Αυστραλού στις σελίδες που ακολουθούν, σε ένα αφιέρωμα στον απόλυτο κυρίαρχο των AMA SBK.

ΝΤΟΥΕΤΟ CAPIROSSI-BAUTISTA

Ο Bautista έφτυσε τον Aspar για χάρη εργοστασιακής σέλας, ο Hector Barbera καβάλησε Ducati και ο Vermeulen μας χαιρετά. Ή μήπως όχι;

Ο Jorge Aspar Martinez συμφώνησε με τη Ducati να πάρει του χρόνου τη μοτοσυκλέτα που περίσσεψε από τη διάλυση της ομάδας του Sete Gibernau. Ο Ισπανός μάνατζερ επιθυμούσε σφόδρα τον Alvaro Bautista για τη σέλα της D16 του, έλα όμως που ο νεαρός δε θέλει να ακούει για Ducati έχοντας δει πόσοι και πόσοι χαντακώθηκαν από τη δύστροπη μοτοσυκλέτα της! Εν τέλει στο Brno ο Aspar ανακοίνωσε, ως είχε δεσμευτεί, πως αναβάτης της ομάδας του θα είναι ο Hector Barbera.

Όσον αφορά στον Bautista, η άνοδός του στα MotoGP του χρόνου δεν εξαρτάται πλέον από το αν θα πάρει φέτος τα 250 ή όχι. Σύμφωνα με τον Ισπανικό Τύπο, είχε ήδη υπογράψει ένα προσύμφωνο με τη Suzuki από πέρυσι το καλοκαίρι, τώρα έγινε και η επίσημη τελετή –η Suzuki εξαιρείται του κανόνα περί rookies καθότι δεν έχει δορυφορική ομάδα. Λίγο αργότερα ανακοινώθηκε και η υπογραφή του Capirossi για άλλον ένα χρόνο. Όπως καταλαβαίνετε, ο Chris Vermeulen κούνησε κανονικότατα το γαλάζιο μαντήλι. Το πού θα πάει είναι ακόμη άγνωστο. Έχει σίγουρες προτάσεις από WSBK, αλλά ακόμη δεν αποκλείεται τίποτα.

ΠΟΣΟ ΒΑΘΙΑ ΤΣΕΠΗ ΘΕΛΕΙ Η MOTO2;

Όσο προχωρά το σχέδιο των Moto2, τόσο αποκαλύπτονται λεπτομέρειες, όπως τα γενικά κόστη συμμετοχής. Τα οποία αποδεικνύονται εξόχως οικονομικά.

Η Ελβετική Suter Racing ανακοίνωσε τον τιμοκατάλογό της για τα πακέτα που προτίθεται να πουλήσει του χρόνου στις ομάδες της κατηγορίας Moto2 που θα αντικαταστήσει τα 250 στα GP. Το βασικό πακέτο ξεκινά από περίπου τα €70,000, με τα οποία αγοράζεται (και όχι ενοικιάζεται, όπως γίνεται τώρα με τις μοτοσυκλέτες των ιδιωτικών ομάδων) μια αγωνιστική μοτοσυκλέτα που θα έχει τα πάντα εκτός από τον ενιαίο κινητήρα και την επίσης ενιαία μονάδα διαχείρισης. Το μοτέρ είναι δουλειά της Honda να το πουλήσει στις ομάδες, ενώ η ECU με το σύστημα datalogging θα έρθει σφραγισμένη και δωρεάν από τη Dorna.

Στο βασικό πακέτο του Suter δεν περιλαμβάνονται αναβαθμίσεις στη διάρκεια της σεζόν, αυτό κοστίζει παραπάνω. Επίσης υπάρχουν τρία διαφορετικά σετάκια που διαφοροποιούνται στα περιφερειακά. Το φτηνότερο κοστίζει €69,104, μετά έχουμε αναρτήσεις Ohlins, ακριβότερες Brembo και ζάντες μαγνησίου OZ, για €79,972. Τέλος, θα προσφερθεί κι ένα κορυφαίο πακέτο αγνώστων χαρακτηριστικών (Factory Spec), το οποίο θα πάει σε "μια-δυο ομάδες" που θα συνεισφέρουν και στην εξέλιξη του πλαισίου. Ο Suter θα δέχεται παραγγελίες μέχρι και τις 15 Δεκεμβρίου 2009.

Όπως καταλαβαίνουμε, η αγορά των Moto2 ανοίγει. Ανάλογες υπηρεσίες με τη Suter Racing θα προσφέρουν και άλλες εταιρείες και οι τιμές θα διαμορφωθούν αρχικά από τον ανταγωνισμό, θα ραφιναριστούν αργότερα από τα χρονόμετρα και την αποτελεσματικότητα του καθενός. Αυτό που είναι ήδη σαφές, πάντως, είναι πως η συμμετοχή στα Moto2 θα είναι πολύ φθηνότερη από αυτή των 250, όπου η ενοικίαση δύο δυνατών Aprilia ξεπερνά σήμερα το ένα εκατομμύριο ευρώ. Εδώ μιλάμε για κόστη κάτω από το ένα τρίτο αυτού –και στο τέλος δε θα χρειαστεί να τα επιστρέψεις, τα αγόρασες…

Racing Gossip

WSBK: STIGGY YAMAHA ΤΟ 2010;

Η Stiggy Honda είναι η δεύτερη τη τάξει ομάδα της Honda στο Παγκόσμιο SBK, αλλά φαίνεται πως έχει προβλήματα με τη μαμά Honda.

Οι γκρίνιες που ακούγονται στα paddocks του WSBK βγαίνουν από το γκαράζ της Stiggy και λένε πως η μητρική εταιρεία ασχολείται μόνο με τα "πιο επίσημα" CBR1000RR της Ten Kate, αφήνοντας τις δύο δικές της μοτοσυκλέτες με κάμποσα προβλήματα, δίνοντας λίγα εξαρτήματα αναβάθμισης και πολύ αργά.

Τώρα, λοιπόν, ακούγεται έντονα πως η Stiggy Racing έχει έρθει σε συμφωνία με τη Yamaha και από του χρόνου θα τρέχει με YZF-R1. Αυτή τη στιγμή η Stiggy τρέχει με τους John Hopkins και Leon Haslam, ωστόσο μαθαίνουμε πως ο Hopper σχεδιάζει την επιστροφή του στα MotoGP, απ' όπου έχει προτάσεις, καθώς και κάποιες επιλογές αλλαγής ομάδας εντός του WSBK.

Η ΠΡΩΤΗ ΝΙΚΗ ΤΟΥ KERS

Στα GP το απαγόρευσαν, όμως στη F1 το σύστημα KERS σημείωσε την πρώτη του νίκη στο μονοθέσιο της McLaren Mercedes του Lewis Hamilton.

KERS σημαίνει Kinetic Energy Recovery System και είναι μια διάταξη που αποθηκεύει ηλεκτρική ενέργεια κατά το φρενάρισμα για να την αποδώσει αργότερα κατ' εντολή του οδηγού –ένα δώρο ισχύος που δεν επιβαρύνει την κατανάλωση καυσίμου. Το σύστημα βρίσκεται σε εξέλιξη εδώ και μερικά χρόνια, φέτος όμως αποτέλεσε έντονο σημείο τριβής στη F1 όταν κάποιες ομάδες ζήτησαν την απαγόρευσή του. Αυτή δεν ήρθε ποτέ και στο Ουγγρικό Grand Prix ο πρωταθλητής Hamilton πήρε την πρώτη του φετινή νίκη, αποδεικνύοντας πως το KERS εξελίσσεται σε σημαντικό εργαλείο.

Στα GP η KTM δοκίμαζε πέρυσι το σύστημα στα 125 και 250, δίχως να έχει εισπράξει σε αποτέλεσμα τα θεωρητικά οφέλη του, ενώ είχε ανακοινώσει επισήμως πως στόχος της ήταν (και είναι ακόμη) να το περάσει και στις μοτοσυκλέτες παραγωγής της με ορίζοντα λίγα μόνο χρόνια. Παρόλα αυτά, η Dorna επενέβη και ουσιαστικά έβγαλε το KERS εκτός κανονισμών, αφού θεώρησε πως πρόκειται για ένα βοήθημα εκτός της λογικής του κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Ο JEREMY MCWILLIAMS ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΜΕ KTM

Ο θρυλικός Βορειο-Ιρλανδός βετεράνος των GP επιστρέφει στη δράση στα 45 του χρόνια, καβαλώντας ένα RC8R στο Γερμανικό IDM Superbike.

Θα είναι η τρίτη μοτοσυκλέτα της ομάδας KTM-Akrapovic Team στο Γερμανικό Πρωτάθλημα Superbikes και ο McWilliams θα τρέξει στους υπόλοιπους δύο αγώνες της σεζόν από το Assen και μετά –το IDM, εκτός από πολύ δυνατό πρωτάθλημα, έχει και διεθνή χαρακτήρα με ξένους αναβάτες και αγώνες σε πίστες γειτονικών χωρών.

Επί τη ευκαιρία, η KTM παρουσιάζει και μια ρέπλικα RC8R IDM McWilliams σε περιορισμένο αριθμό μόλις 100 κομματιών, η οποία φοράει την εξάτμιση EVO4 της Akrapovic και ένα Club Race kit που περιλαμβάνει εκκεντροφόρους high lift και σύστημα datalogging (τηλεμετρία), αποδίδει 180 ίππους και –παραδόξως– σύμφωνα με την KTM είναι και εγκεκριμένο για χρήση δρόμου!

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΓΥΝΑΙΚΕΙΟΥ MX

Η Γερμανίδα Steffi Laier κατέκτησε με την Red Bull KTM Factory Racing Team τον παγκόσμιο τίτλο στην νεότευκτη κατηγορία Γυναικών.

Ως και το 2007 η κατηγορία των γυναικών χαρακτηριζόταν από τη FIM ως Παγκόσμιο Κύπελλο, ωστόσο από πέρυσι αναβαθμίστηκε σε Παγκόσμιο Πρωτάθλημα με επτά αγώνες και ο πρώτος τίτλος πήγε στη Γαλλίδα Livia Lancelot. Φέτος η χρονιά εξελίχθηκε σε μια σκληρή μονομαχία της πρωταθλήτριας με τη Steffi Laier, η οποία ωστόσο δε συνεχίστηκε ως το τέλος καθώς η Γαλλίδα τραυματίστηκε στα μέσα στη σεζόν, αφήνοντας την αντίπαλό της να φτάσει εύκολα στην κορυφή παίρνοντας μια πρώτη και μια δεύτερη θέση στα δύο σκέλη του προτελευταίου αγώνα της σεζόν που διεξήχθη στο Βελγικό Leirop. Παράλληλα, η KTM πανηγύρισε και τον τίτλο των ομάδων στη Γυναικεία κατηγορία.

Racing Gossip

APRILIA ΚΑΙ BMW ΠΑΝΕ BSB

Οι δύο νέες συμμετοχές του WSBK ετοιμάζονται να απλωθούν κι άλλο. Αυτή τη φορά έχουν βάλει πλώρη για το Αγγλικό πρωτάθλημα

Λέγοντας αυτό, εξυπακούεται πως απώτερος στόχος τους είναι μια από τις δυνατότερες αγορές Supersport στην Ευρώπη, η Αγγλική. Μαθαίνουμε λοιπόν πως η Aprilia είναι ήδη αποφασισμένη να κατεβάσει το RSV4 στο BSB και αυτόν τον καιρό χτίζει την ομάδα. Μάλιστα, σύμφωνα με Αγγλικά ΜΜΕ έχει ήδη προχωρήσει σε επαφές με έναν πολύ γνωστό και πετυχημένο αγωνιστικό διευθυντή ομάδας –ο οποίος δεν κατονομάζεται καθότι ακόμη εργάζεται αλλού– ο οποίος θα έχει ως στόχο να τη φέρει με το καλημέρα σε πρωταγωνιστικό επίπεδο.

Οι Γερμανοί, από την άλλη, βρίσκονται μερικά βήματα πιο πίσω, ωστόσο μετά την απόσυρσή τους από τη F1 και τις δηλώσεις του προέδρου τους, Norbert Reithofer, πως θα εστιάσουν σε πρωταθλήματα παραγωγής, επιβεβαιώνουν τις φήμες που τους θέλουν επίσης σε διαδικασία στησίματος ομάδας για το BSB.

ΣΦΑΓΗ ΓΙΑ ΜΙΑ YZR-M1

Κλείνουν οι θέσεις σιγά-σιγά για το 2010, αλλά οι δύο δορυφορικές M1 παραμένουν ανυπόγραφες και χάρη στην ανταγωνιστικότητά τους αναδεικνύονται σε μήλο της έριδος.

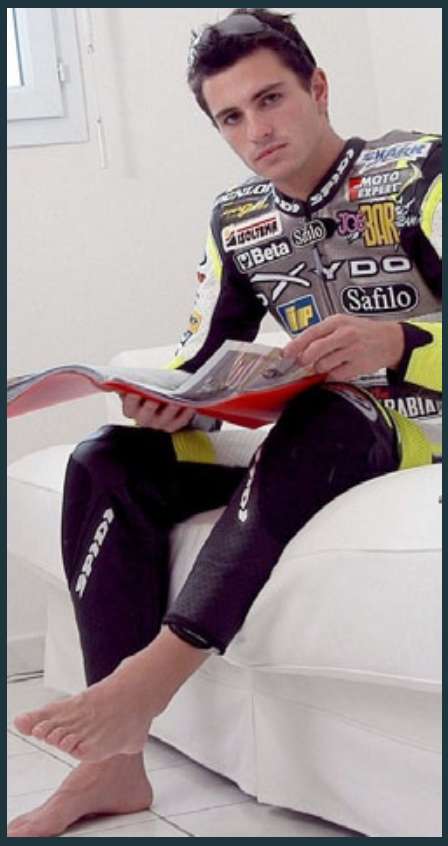
Από πού να αρχίσουμε; Πάμε από τους ήδη υπάρχοντες, που αμφότεροι δε θέλουν να κουνηθούν από τη θέση τους – με τον Edwards να δείχνει λίγο πιο σίγουρος από τον Toseland. Μετά όμως έρχεται και ο Randy de Puniet, ο οποίος είδε τις μετοχές του να εκτοξεύονται μετά το Donington Park, όχι ότι από πριν δεν ήταν στα πάνω του με ελάχιστες πτώσεις και είχε κάμποσα καλά πλασαρίσματα στην εξάδα ή τη δεκάδα. Τώρα λοιπόν μαθαίνουμε πως ο Herve Poncharal τον έχει ένα βήμα από την Tech 3 του χρόνου –είναι και οι δύο Γάλλοι, μην ξεχνιόμαστε.

Μήπως όμως μπορούμε να παραβλέψουμε τον Ben Spies; Ο Αμερικανός θεωρείται σίγουρος εφόσον πάρει τίτλο στο WSBK φέτος, ενώ ακόμη κι αν τον χάσει δεν αποκλείεται να κάνει το βήμα. Ο ίδιος μάλιστα δήλωνε πρόσφατα με νόημα πως "έχω μια πολύ καλή πρόταση μα δεν μπορώ να πω τίποτε ακόμα…"

Μετά έρχεται μια ακόμη σειρά υποψηφίων: Chris Vermeulen, Toni Elias, Alex de Angelis, Nicky Hayden, όλοι έχουν ακουστεί κατά καιρούς πως συζητούν με τη Yamaha για μια θέση στην καλύτερη δορυφορική ομάδα του φετινού πρωταθλήματος. Ας μην παραβλέψουμε και την προσέγγιση με τον Dani Pedrosa, η οποία μάλλον ναυάγησε μόλις ακούστηκε το όνομα Alberto Puig…

Φτάσαμε μάλιστα στο σημείο να διαβάζουμε σε διεθνή ΜΜΕ πως υπάρχουν τουλάχιστον δύο αναβάτες που προσφέρουν εαυτούς αμισθί στην Tech 3!

Αλλά, ας σοβαρευτούμε. Προσωπικά τρελαίνομαι να δω ντουέτο de Puniet και Edwards, αρκεί να έχουν παρέα τα κουνελάκια του Playboy. Εκεί να δείτε δηλώσεις από τον Τεξανό… εξήντα σελίδες θα το κάνω το Racing Lines!



LEASING ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟ 2011

Αφού τα πρωτότυπα των MotoGP είναι εξωφρενικά ακριβά, μήπως να νοικιάζαμε μόνο τους κινητήρες;

Αυτό είναι το απλό σκεπτικό πίσω από την όλη σύλληψη. Η οποία ιδέα δεν προήλθε από τους διοικούντες τους αγώνες, αλλά από την Ένωση Κατασκευαστών (MSMA), δηλαδή τα εργοστάσια. Πάμε να δούμε την ιστορική εξέλιξη.

Τα γνωστά δεδομένα λένε πως φέτος έχουμε 17 μοτοσυκλέτες με μια τάση να λιγοστέψουν του χρόνου. Αυτό θεωρείται ανεπίτρεπτο από τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (FIM), η οποία θέτει ως ελάχιστο αριθμό συμμετοχών τις 18 για να θεωρείται ένα πρωτάθλημα Παγκόσμιο. Δεδομένου πως η ενοικίαση ενός πρωτοτύπου MotoGP (κανείς δεν τα πουλάει καθώς αποτελούν την επιτομή της σύγχρονης τεχνολογίας και τα εργοστάσια – εύλογα – θέλουν τον τελικό έλεγχο) είναι εξωφρενικά ακριβή, η Dorna και η FIM προχώρησαν στην πρόταση ενός μικτού γκριντ με πρωτότυπα 800άρια και 1000άρια παραγωγής για τις ιδιωτικές ομάδες. Αυτή η πρόταση δεν πέρασε καλά από τα αυτιά των μελών της MSMA, οι οποίοι επέστρεψαν με ένα πλάνο leasing των κινητήρων 800cc.

Απ' ότι φαίνεται αυτό θα είναι το επόμενο βήμα. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της FIM, Vito Ippolito, περιμένουμε την MSMA να μας δώσει μια τιμή ενοικίασης – η οποία πιθανότατα θα είναι σταθερή ανεξαρτήτως εργοστασίου επιλογής – και στη συνέχεια να συνεχίσουμε με υπογραφές συμβολαίων από τους ενδιαφερόμενους κατασκευαστές ώστε να εξασφαλιστεί η διαδικασία. Εφόσον όλα πάνε καλά το σχέδιο αυτό θα τεθεί σε λειτουργία από το 2011, ώστε οι κινητήρες να έχουν δοκιμαστεί στην τελική τους μορφή σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς (που από του χρόνου επιβάλλουν το πολύ έξι μοτέρ ανά αναβάτη για όλη τη σεζόν).

Εφόσον, βέβαια, αυτό το μέτρο δεν αποδειχθεί επαρκές, ο κύριος Carmelo Ezpeleta μας έχει προειδοποιήσει: "τότε θα δούμε κινητήρες 1000cc παραγωγής για τις δορυφορικές ομάδες και ίσως ένα ξεχωριστό βάθρο γι' αυτές…"

Αυτό που δε μας έχουν πει είναι το τι θα γίνει το 2010. Ήδη κάποιες ομάδες (Team Scot λ.χ.) είναι με το ένα πόδι έξω, άλλες (Hayate) με ενάμισι πόδι στον αέρα και άλλες (Suzuki) με ερωτηματικά.

Ο CAIROLI ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΗΣ MX1

Μόλις κατέκτησε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα MX1-GP, αλλά παρόλα αυτά η Yamaha διακόπτει τη συνεργασία της με τον Antonio Cairoli και την ομάδα του, Yamaha Red Bull De Carli Team – οι οποίοι από του χρόνου ντύνονται ομαδικώς στα πορτοκαλί.

Στον προτελευταίο αγώνα της χρονιάς στο Leirop του Βελγίου, ο τραυματισμένος στο μηνίσκο, Toni Cairoli κατάφερε να πάρει την έκτη θέση και τον πρώτο του τίτλο στην MX1! Ο 23χρονος Ιταλός το πανηγύρισε δεόντως, έχοντας ωστόσο στο μυαλό του πως η συνεργασία του με τη Yamaha έχει λάβει τέλος εδώ και ένα μήνα σχεδόν, όπως συμβαίνει και με την Ιταλική ομάδα του υπό τις διαταγές του Claudio De Carli.

Φυσικά τέτοια κελεπούρια δε μένουν στον αέρα, έτσι από την πρώτη μέρα του Αυγούστου έγινε γνωστό πως σύσσωμη η Red Bull De Carli Team με τον Σικελό πρωταθλητή από το 2010 θα φορούν τα πορτοκαλί της KTM. Όχι θα τον άφηνε στην ανεργία ο Stefan Everts, ο γνωστός πολυπρωταθλητής του MX που πλέον διευθύνει το αγωνιστικό πρόγραμμα της KTM –άλλος ένας αναβάτης που μεγαλούργησε με τη Yamaha μα στο τέλος του ντύθηκε στα πορτοκαλί.

Θυμίζουμε πως και πέρυσι ο Cairoli ήταν το αδιαφιλονίκητο φαβορί της MX1, ώσπου ένα άσχημο ατύχημα στον αγώνα της Νότιας Αφρικής τον έστειλε στο κρεβάτι του πόνου για το υπόλοιπο της σεζόν με αποτέλεσμα να χάσει το πρωτάθλημα.

ROCKSTAR
SUZUKI
DUNLOP
Mladin

Επιμέλεια: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: Suzuki Racing

My Way

Ανέβηκε στην κορυφή ξαφνικά από το πουθενά, απέρριψε προτάσεις που άλλοι θα πουλούσαν την οικογένειά τους για να έχουν, ενώ όποτε ανοίγει το στόμα του χορηγοί και διοργανωτές κλείνουν τ' αυτιά τους και κρατούν την ανάσα τους. Ο Mat Mladin ποτέ δεν ήταν ο τυπικός αναβάτης αγώνων...

SUZUKI
DUNLOP
elf
NGK

Την πρώτη μέρα του Αυγούστου ο έξι φορές πρωταθλητής AMA Superbikes –και οσονούπω επτά– ανακοίνωσε πως με το τέλος της φετινής σεζόν θα κρεμάσει οριστικά τη φόρμα του. Ο απόλυτος κυρίαρχος των SBK στην απέναντι όχθη του Ατλαντικού για το μεγαλύτερο μέρος της τελευταίας δεκαετίας φημολογείτο για μιαν ακόμη φορά πως συζητούσε με ομάδες του WSBK για να τρέξει του χρόνου εκεί, ενώ τα τελευταία τρία χρόνια το όνομά του συνδεόταν συχνά με τη Suzuki και τα MotoGP. Τίποτε από τα δύο δε θα συμβεί τελικώς, καθώς στα 37 του χρόνια ο Αυστραλός θα αφοσιωθεί στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και την οικογένειά του.

Παραδόξως όμως, αν ρωτούσε κανείς τον Mladin το 1990 τι θα έκανε στη ζωή του, η πιθανότερη απάντηση θα ήταν… μαραγκός! Όλα συνέβησαν ξαφνικά, πολύ ξαφνικά.

Το παιδί-θαύμα

Γεννήθηκε στο Camden της Αυστραλίας, κοντά στο Sydney, το 1972. Η πρώτη του μοτοσυκλέτα ήταν δώρο του πατέρα του στα τέταρτα γενέθλιά του, ένα Honda MR50. "Είχε συμπλέκτη και τρεις ταχύτητες, όχι σαν αυτά τα σκατοαυτόματα που έχουν τώρα," θυμάται. Πέρασε έξι χρόνια σε παιδικές κατηγορίες flat track της πατρίδας του, υπό την πατρική πίεση που ήθελε να τον κάνει πρωταθλητή, παίρνοντας τελικά έναν εθνικό τίτλο το 1981. Μετά στράφηκε στο MX, όπου κατέκτησε τρεις κατηγορίες τον ίδιο χρόνο και το 1983 έτρεχε με εργοστασιακό Honda, στα 13 του!

Κάπου εκεί ήρθε το πρώτο χτύπημα με τη διάλυση της οικογένειάς του. Η απομάκρυνση από τον πατέρα του τον σκλήρυνε ως χαρακτήρα και το 1989 ο ίδιος αποφάσισε να σταματήσει τους αγώνες απογοητευμένος και ασφυκτιώντας από την πίεση για νίκες. Σκεπτόταν να γίνει μαραγκός, το μόνο που ήξερε για να φέρει τα προς το ζην, όταν μια μέρα ένας φίλος του ανέφερε πως ο Troy Corser, ένας παλιός του γνώριμος από το MX, θα έτρεχε στο πρωτάθλημα ταχύτητας.

Αφού δανείστηκε χρήματα από τη μητέρα του για να αγοράσει μια κατάλληλη μοτοσυκλέτα, πέρασε περίπου ένα χρόνο τρομοκρατώντας τον κόσμο καθώς κυνηγιόταν με την αστυνομία σε δημόσιους δρόμους ως το τέλος του 1990, όταν συμμετείχε για πρώτη φορά σε μια κατηγορία club racing. Το 1991 άρχισε να τρέχει συστηματικά, πληρώνοντας από την τσέπη του και, μόλις άρχισε να κερδίζει, δεν ξανασταμάτησε. Ήταν τόσο σαρωτικός που αμέσως τράβηξε το ενδιαφέρον της Honda. Δοκιμαστικά τον έβαλαν σε έναν αγώνα εθνικού SBK με μια αδύναμη μοτοσυκλέτα ("15 κιλά βαρύτερη και με κάμποσα άλογα λιγότερα από τα εργοστασιακά"), όπου προκρίθηκε στην πρώτη σειρά εκκίνησης, μπροστά από αμφότερες τις εργοστασιακές Honda. Η εταιρεία του έκανε αμέσως μια πρόταση –όνειρο για πολλούς– με ένα σταδιακό πλάνο, ξεκινώντας από το Αυστραλιανό SBK και προοπτική GP στο βάθος. Ο ίδιος όμως τους άφησε στα κρύα του λουτρού για να υπογράψει στην Kawasaki! "Έβλεπα τον Aaron Slight και ήξερα πως είχε την καλύτερη μοτοσυκλέτα, τα καλύτερα λάστιχα και την καλύτερη ομάδα," εξηγεί την απόφασή του. Κοιτούσε μόνο στο παρόν, τα SBK της πατρίδας του.

Μπήκε στο πρωτάθλημα το 1992 και κέρδισε τους 7 πρώτους αγώνες (14 σκέλη) στη σειρά! Το μεγάλο του πλεο-

66
MLADIN
SUZUKI

νέκτημα ήταν η απόδοσή του από την εκκίνηση, με κρύα λάστιχα, ανοίγοντας τεράστιες διαφορές μέχρι οι άλλοι αναβάτες να φτάσουν σε θερμοκρασία λειτουργίας και να μπορούν να πιέσουν. "Δεν είχα ιδέα από στήσιμο μοτοσυκλέτας δρόμου. Αυτή χτυπιόταν κι εγώ συνέχιζα να τρέχω. Δεν ήξερα ότι δεν έπρεπε να κάνει έτσι…" Με λιγότερα από δύο χρόνια εμπειρία από μοτοσυκλέτες δρόμου, στην πρώτη του επαγγελματική χρονιά ο rookie Mladin και η απόλυτη άγνοια κινδύνου του έφτασαν στην κατάκτηση του Αυστραλιανού Πρωταθλήματος SBK απέναντι σε αναβάτες όπως ο Troy Corser!

Από εκείνη τη στιγμή το τηλέφωνό του δε σταμάτησε να χτυπά. Οι εμπειρότεροι επέμεναν να μείνει ένα δύο χρόνια ακόμη στα αυγά του, να μαζέψει εμπειρίες. Όμως ο 19χρονος τσαμπουκαλής Mat δε θα μπορούσε να αντισταθεί στις επιταγές της Cagiva και τη σπάταλη χλιδή των αδελφών Castiglioni που τον έφεραν στα GP. "Και να 'μαι ξαφνικά στην Ευρώπη με ένα τεράστιο motorhome και μια επιταγή, να τρέχω με τους Wayne Gardner, Kevin Schwantz, Mick Doohan, Wayne Rainey. Σας το ορκίζομαι, πίσω στο σπίτι είχα ακόμη τις αφίσες τους στον τοίχο. Και η Cagiva με πίεζε να τους κερδίσω…"

Ανώμαλη προσγείωση

Ο 21χρονος από το πουθενά εμφανίστηκε στα Grand Prix διατηρώντας την άγνοια κινδύνου, με δηλώσεις πως θα κερδίσει από τον πρώτο αγώνα. Φυσικά, με 2-3 χρόνια αγωνιστική εμπειρία δεν ήταν δυνατόν κάτι τέτοιο και, παρόλο που η χρονιά του δεν ήταν κακή με τακτικές εμφανίσεις στη δεκάδα, σύντομα η Cagiva αντελήφθη πως το παιδί-θαύμα δεν ήταν και ο Superman. Στα μέσα της σεζόν προσέλαβε τον John Kocinsky για να φέρει τα αποτελέσματα και ο Mladin πέρασε στο περιθώριο, τόσο σε εξοπλισμό όσο και σε προσοχή. Με το τέλος της χρονιάς επέστρεψε στην πατρίδα, τα Superbikes και την Kawasaki, όπου το 1994 ξεκίνησε με το γνωστό του στυλ: έξι σερί νίκες. Ο μεγάλος αντίπαλος ήταν ο Anthony Gobert, με τον οποία είχαν μια υπερδεκαετή έχθρα, και ο Mladin έχασε τον τίτλο μετά από δύο απανωτές σοβαρές πτώσεις και τραυματισμούς. Έτρεξε σε όσους περισσότερους αγώνες μπορούσε και αρκετές φορές κέρδισε τον αντίπαλό του, ωστόσο το πρόβλημα επέμενε και με το τέλος της σεζόν εξετάστηκε για να αποκαλυφθεί πως τη μισή χρονιά αγωνιζόταν με πέντε σπασμένους σπονδύλους! Είχε γλιτώσει σαν από θαύμα μια ζωή σε αναπηρικό καροτσάκι… Θεραπεία και επιστροφή το 1995 στη δράση. Αλλά το Ιανουάριο αυτής της χρονιάς ένα νέο ατύχημα θα τον προσγειώσει άμεσα, αυτή τη φορά μια πτώση με το προσωπικό του μικρό αεροπλάνο. Διαλυμένο πόδι, ειδικοί νάρθηκες και πολλοί μήνες σε ακινησία, κίνδυνος να χάσει το ένα του πόδι. Παρόλα αυτά ο Mladin θα επιστρέψει σαρωτικός τερματίζοντας δεύτερος στο πρωτάθλημα, τρέχοντας μόλις σε κάτι παραπάνω από το μισό του! Στο εξάμηνο της ανάρρωσής του, ο ίδιος παραδέχεται πως αποφάσισε να αλλάξει τρόπο σκέψης και δράσης, να ωριμάσει.

Τότε, το 1996, η Suzuki τον πείθει να περάσει στις Η.Π.Α. και στο πρωτάθλημα AMA Superbike. Ένας αναγνωριστικός χρόνος με τη Suzuki, το 1997 με τη Ferracci Ducati, επιστροφή στη Suzuki το '98 και την κατάκτηση της τρίτης

θέσης στην κατάταξη. Το 1999 έρχεται ο πρώτος Αμερικανικός τίτλος και ακολουθεί μια μοναδική συλλογή: 2000, 2001, 2003, 2004, 2005, έξι στον αριθμό και τρία περισσότερα από οποιονδήποτε άλλον έχει τρέξει στις Η.Π.Α. Το 2002 έχασε τον τίτλο από τον Nicky Hayden, σε μια περίεργη χρονιά –τη μόνη εκτός της "εργοστασιακής" Yoshimura Suzuki, στη Blimpie Suzuki– και με κάμποσους τραυματισμούς. Το σερί του σταμάτησε το 2006 από τον Ben Spies, ο οποίος μάζεψε και τους επόμενους δύο τίτλους πριν μετακομίσει στο Παγκόσμιο SBK. Φέτος ο Mat Mladin προηγείται στο AMA SBK και, εκτός συγκλονιστικότατου απροόπτου, θα κλείσει την απίστευτη καριέρα του με τον έβδομο τίτλο του. Το δε ρεκόρ του με 75 συνεχόμενες νίκες (!) στο πρωτάθλημα της AMA είναι εξαιρετικά δύσκολο να σπάσει –το προηγούμενο ρεκόρ του Miguel Duhamel ήταν μόλις 27…

Ίσως είναι κρίμα που ένας τέτοιος αναβάτης δεν έφτασε ποτέ σε παγκόσμιο επίπεδο όταν είχε την εμπειρία και την ικανότητα να κερδίσει. Γύρω στο 2000 αυτός ο Αυστραλός θα ήταν σε θέση να τα πάρει όλα όμως η έλλειψη καθοδήγησης, η βιαστική του απόφαση και η κακή επιλογή της Cagiva το 1993 τον στιγμάτισε, ενώ και ο ίδιος στη συνέχεια ουδέποτε κυνήγησε την προαγωγή του στο Παγκόσμιο (είτε SBK ή GP) με την ίδια θέρμη.

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

GP
MAXXIS
OF GR
2009 MAXXIS FIM EN
RLD CHA
SERRES - GRE
28/30
ACERBIS
BMW Motorrad
Motorsport
SCOTT
METZELER
WORLD CHAMPION

Παγκόσμιος

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας,
φωτό: αρχείο eBike

Το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Αυγούστου ήταν παγκοσμίου βελη-νεκούς για την πόλη των Σερρών και την εξαιρετικά δραστήρια Λ.Α.Μ.Σ. Ο προτελευταίος γύρος του WEC μας έδωσε ένα νέο Παγκόσμιο Πρωταθλη-τή στην E2 και δύο γερά θρίλερ στις E1 και E3 που θα ξεκαθαρίσουν στις 13 του Σεπτέμβρη στον τελευταίο φε-τινό αγώνα στη Γαλλία. Επίσης, έφερε την πρώτη νίκη της BMW σε σκέλος του Παγκοσμίου μετά από δύο χρόνια πλήρους εργοστασιακής συμμετοχής.

ous Σέρρες

>> ENDURO 1

(100-125cc 2T, 175-250cc 4T)

Η πρώτη κατηγορία του WEC εξελίσσεται σε μονομαχία μεταξύ του Φιλανδού Mika Ahola με Honda (εικονίζεται) και του Γάλλου Antonio Meo με Husqvarna. Οι δυο τους πήραν από μία νίκη και μια δεύτερη στα δύο σκέλη των Σερρών και πάνε για τα τελευταία δύο 25άρια βαθμών στη Γαλλία με 27 βαθμούς διαφορά μεταξύ τους.

Στην κατηγορία συμμετείχαν αρκετοί Έλληνες αναβάτες με καλύτερο όλων τον Βασίλη Σιαφαρίκα (Honda) ο οποίος κατέκτησε τη δέκατη θέση και στα δύο σκέλη.

Κατάταξη Ε1

1	Mika Ahola	FIN	Honda	**335**
2	Antonio Meo	FRA	Husqvarna	**308**
3	Simone Albergoni	IT	KTM	**271**
4	Thomas Oldrati	IT	KTM	**237**
5	Eero Remes	FIN	KTM	**219**

HONDA
HONDA
#1

>> ENDURO 2

(175-250cc 2T, 290-450cc 4T)

Στα 450 η KTM πήρε τον πρώτο της φετινό τίτλο, ο Γάλλος Johnny Aubert (εικονίζεται) κέρδισε το Σάββατο παρόλο που προς το τέλος είχε μια πτώση. Με τη νίκη του αυτή κατέκτησε και μαθηματικά την πρωτιά της πρεστιζάτης κατηγορίας, αλλά χτύπησε ένα δάκτυλο στο χέρι που ήταν τόσο πρησμένο την επόμενη ώστε ο Γάλλος δεν έτρεξε στο δεύτερο σκέλος. Τα πανηγύρια πάντως καλά κράτησαν.

Επί Ελληνικού εδάφους, επίσης, η BMW πήρε την πρώτη της νίκη σε WEC με τον Juha Salminen. Στη δεύτερη πλήρη χρονιά της με το G450X η BMW τα πήγε εξαιρετικά: ο έμπειρος Φιλανδός είναι δεύτερος στην κατάταξη με μεγάλη διαφορά από τον τρίτο.

Ταχύτερος Έλληνας στην E2 ήταν ο Μιχάλης Τράντζας (KTM) που τερμάτισε 14ος στο πρώτο σκέλος – στο δεύτερο ουδείς των Ελλήνων τερμάτισε.

Κατάταξη E2

1	Johnny Aubert	FRA	KTM	**325**
2	Juha Salminen	FIN	BMW	**272**
3	Joakim Ljunggren	SWE	Husaberg	**220**
4	Bartosz Oblucki	POL	Husqvarna	**219**
5	Cristobal Guerrero	SPA	Yamaha	**211**

ACERBIS
ACERBIS
ACERBIS

>> ENDURO 3

(290-500cc 2T, 475-650cc 4T)

Στη "βαριά" κατηγορία ο Ivan Cervantes (εικονίζεται) δήλωσε πως ένοιωθε σα να ήταν στο σπίτι του στην Καταλονία, τα εδάφη του ήταν οικεία και έτσι δε δυσκολεύτηκε να πάρει δύο νίκες σε ισάριθμα σκέλη για να χτίσει μια ικανή διαφορά από τους βασικούς του διώκτες, Christophe Nambotin και Sebastien Guillaume. Δεδομένου ότι αμφότεροι είναι Γάλλοι, το φινάλε του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Enduro στην πατρίδα τους ανάγει και τη συγκεκριμένη κατηγορία σε θρίλερ.

Πρώτος Έλληνας στον αγώνα του Σαββάτου αναδείχθηκε από την 14η θέση ο Γιώργος Μανωλίδης με Husaberg, ενώ την Κυριακή την εγχώρια πρωτιά πήρε ο Αδάμος Πράσος με KTM τερματίζοντας 15ος.

Κατάταξη E3

1	Ivan Cervantes	SPA	KTM	**324**
2	Christophe Nambotin	FRA	Gas-Gas	**292**
3	Sebastien Guillaume	FRA	Husqvarna	**283**
4	Samuli Aro	FIN	KTM	**258**
5	Marcus Kehr	GER	KTM	**196**

Red Bull
Airoh
DHL
KTM
ACERBIS
AMV AMV
25
FARIOLI
METZELER

Racing lines...

Texas Tornado Special

επιμέλεια: Σ

«48 λεπτά απόλυτης μαλακία
χόμουν ούτε στον χειρότερο εχθρό
Colin
αναβάτης Monster Tech 3 Yamaha

«Φορούσα μι
για τη στεγνή από την

«Η

«Νομίζω πως έκαναν εξαιρετική δουλειά
να τα γ@μήσουν όλα..

«Όλοι τα έχουν, traction control, wheelie control, ξύ-σε-τον-κώλο-σου-ενώ-οδηγείς control...

s, δε θα το ευ-
μου...
Edwards,
MotoGP

Η γλαφυρή περιγραφή αφορά στον αγώνα του Donington Park και τις απρόβλεπτες 'ούτε στεγνές ούτε βρεγμένες' συνθήκες. Ο Τεξανός ανέβηκε για πρώτη φορά φέτος στο βάθρο, αλλά αυτό δε σημαίνει πως θα άρχιζε και τους επαίνους. Αντιθέτως, ό,τι είχε να πει, το είπε πυροβολώντας στο ψαχνό.

α φιμέ ζελατίνα και δεν ξεχώρι-
υγρή άσφαλτο...

Τον ρώτησε ο δημοσιογράφος πώς απέφευγε τις άσπρες γραμμές στη γλίτσα του Donington, γλιτώνοντας αυτά που έπαθαν οι Elias και Lorenzo. Ο Τεξανός απάντησε στεγνά: δεν είχε ιδέα τι έκανε καθώς δεν έβλεπε και πολλά μέσα από τη smoked ζελατίνα που κακώς είχε φορέσει. Ου γαρ οίδασι τι ποιούσι...

μουν είτε πιο γρήγορος ή πιο
βλάκας...

Πάμε πάλι στο Donington. Δε μας λες Colin, πώς κατάφερες να κρατήσεις πίσω σου τον de Puniet στο τέλος; Τα τεχνικά μέσα αποφαίνονται επιστημονικώς πως, αφού τερμάτισε μπροστά του, ήταν πιο γρήγορος, μα ο ίδιος δεν είναι ακόμη σίγουρος αν η απόφαση ελήφθη από το πάνω ή το κάτω κεφάλι του.

στο
..

Ποιοι; Η Dorna και οι υπεύθυνοι της πίστας του Assen. Ο λόγος φυσικά για τις αλλαγές στη χάραξή της πριν δύο χρόνια. Και γιατί ένα σικέιν να χαλάσει τα πάντα; Απλά γιατί, "χαλώντας μια στροφή καταστρέφεις και τις 4-5 επόμενες. Είναι χασάπηδες, δεν ξέρω τι να πω φίλε..." Και ο Colin δεν είναι ο μόνος που τους τα έχωσε για το 'ανανεωμένο' Assen.

Τα ηλεκτρονικά βοηθήματα είναι ένα μόνιμο θέμα συζήτησης στα MotoGP. Δικαίως κατά τον Colin: "οι ταχύτητες μέσα στη στροφή έχουν γίνει πια τόσο αστρονομικές ρε φίλε που δίχως αυτά θα εκτοξευόμασταν σε τροχιά σε κάθε δεύτερο γαμ#@!$ αγώνα..."

ebike.gr

the back

Οι ποδηλάτες και τα χειριστήρια έχουν την τιμητική τους όσο εξερευνούμε τη φιλοσοφία της Pirelli στα WSBK

SHIMANO
ULTEGRA
SHIMANO
ULTEGRA
SHIMANO
ULTEGRA
SHIMANO
ULTEGRA
SHIMANO
ULTEGRA

BRENNRAUM (Αυστρία)

http://brennraum.ktm.com

Όταν οι ιδιώτες δείχνουν το δρόμο

Κυκλοφόρησε το τρίτο τεύχος του επίσημου online περιοδικού της KTM, μέσα στο οποίο ξεχωρίζουμε την εντυπωσιακή ιστορία του Dave Waters, ενός ιδιώτη που αγόρασε ένα 950 SM του '07 και με πολλή δική του δουλειά το μετέτρεψε σε αγωνιστικό για το Αμερικανικό Grand National Flat Track πρωτάθλημα. Απέναντι σε μια στρατιά από εργοστασιακά γιαπωνέζικα και Harley-Davidson, η πορτοκαλιά ιδιοκατασκευή δεν τα πάει καθόλου άσχημα με τερματισμούς εντός της 20άδας (σε συμμετοχές της τάξης των 60 ανά αγώνα!) και καλύτερο αποτέλεσμά του μια πέμπτη θέση. Αν μη τι άλλο, ίσως αυτό να τραβήξει και το εργοστασιακό ενδιαφέρον της KTM, δεδομένου ότι το Flat Track είναι εξαιρετικά δημοφιλές στις Η.Π.Α. Γνωρίστε την προσπάθεια του Waters και από την προσωπική του ιστοσελίδα, www.projectkracing.com.

MOTOR ESSENCE (Καναδάς)

http://motoress.com/default.asp

Η θηλυκή πλευρά της μοτοσυκλέτας

Παρόλο που υπάρχουν πολλές γυναίκες μοτοσυκλετίστριες, ο σχετικός ειδικός Τύπος εν γένει εξακολουθεί να είναι ένα καθαρά αντρικό οχυρό. Οι λίγες κινήσεις που απευθύνονται στη θηλυκή πλευρά της μοτοσυκλέτας, λοιπόν, μοιραία λάμπουν και ξεχωρίζουν από μακριά. Η ιστοσελίδα που έστησε στο Τορόντο του Καναδά η Vicki Gray έρχεται να γεμίσει ακριβώς αυτό το κενό. Σε αυτή θα βρείτε τεχνικές πληροφορίες, θα γνωριστείτε με γυναίκες από όλο τον κόσμο και θα κληθείτε στην ετήσια International Female Ride Day, ενώ παράλληλα θα διαβάσετε δοκιμές μοτοσυκλετών και προϊόντων γραμμένες από γυναίκες για γυναίκες.

RACING | KTM DIRT TRACKER IN USA
DIRTY DANCER
Dirt Track has a very big tradition in the USA. Most of the racers are onboard "Made in the USA" V2 machines. Most, but not all. It is now commonplace to see more teams that are trying their luck with either European-made bikes or the Japanese brands. One such individualist rider is Steve Waters from Albion in the state of New York. The 47-year old owner of an auto body repair shop has been racing since he was a child, first in Dirt Racing then Motocross before he finally returned to his roots as a team boss. Waters got a chance to check out KTM's V-two-cylinder when this motor was exhibited a couple of years ago at the Daytona Speedway. Light, compact and powerful - the concept, the technology and the construction details of this modern twin promised potential and represented a package capable of luring the Dirt Track freak. He finally bought a KTM 950 R Supermoto at the end of 2007 and from that created a Dirt Track racer.
97
ISSUE 03
CONTACT
LEGAL NOTICE
IMPRINT
KTM

97B

RACING | KTM DIRT TRACKER IN USA
DIRTY DANCER
The American Dave Waters, with his privateer Dirt Track KTM, is making sure that a V2 bike from Mattighofen is getting into the action in this spectacular discipline.
Dirt Track Racing is a typical American spectacle: colourful, fast, loud and spectacular. The bikes in the top league have V2 motors, broad handlebars and very big start numbers. Races always go around the oval shaped tracks to the left. The racing surface is either hard pack ground of loam, which mechanical rollers pack down to create a hard surface with plenty of grip and where it is possible to go into the corners at astonishing speed. The tracks are different in length (see info box!). In the AMA Pro Racing Series, professional teams and riders from all over the country battle it out for the Grand National Championship, in short GNC.
The action is incredibly hard and absolutely breathtaking. This is a knife-edge battle for dominance at full speed and it's contested by tightly packed groups of riders. Fights for the slipstream advantage on the straights and the wild drifts in the corners are daily bread and butter for this furious wheel-on-wheel and handlebar-on-handlebar, no holds barred gladiatorial contest.
READ THIS ARTICLE »
97

MOTORESS.com
NEWS
GEARSTYLE
MOTORESSENCE
TECHNIQUE
INTL FEMALE RIDE DAY
SHOP
VICKI'S BLOG
MOTO-RSS
Search
GO
CONNECTING WOMEN WITH MOTORCYCLING ©
BMW
Buell
DUCATI
HARLEY-DAVIDSON
Kawasaki
KYMCO
PIRELLI
REVIT!
Arai
MOTORESSENCE
TECHNIQUE

National Female Ride Day May 4 2007

Vauban: Μία κοινότητα χωρίς αυτοκίνητα

Στη γερμανική επαρχία Vauban οι κάτοικοι κινούνται με ποδήλατο ή με τα πόδια απαλλαγμένοι από τα αυτοκίνητα.

Πρόκειται για μία πειραματική περιοχή στα περίχωρα του Freiburg όπου τα αυτοκίνητα στους δρόμους και στους χώρους στάθμευσης ουσιαστικά απαγορεύονται. Το κόστος για αγορά ενός ιδιωτικού χώρου στάθμευσης κοστίζει 40,000 δολάρια και υπάρχουν μόνο δυο μεγάλα γκαράζ. Οι κάτοικοι σε ποσοστό που αγγίζει το 70% δεν έχουν αυτοκίνητα και το 57% τα πούλησαν για να μετακομίσουν στην περιοχή. Ο σχεδιασμός της περιοχής ολοκληρώθηκε το 2006 και σήμερα μένουν 5,500 κάτοικοι, κυρίως οικογένειες μεσοαστών.

Τα οικογενειακά αυτοκίνητα ευθύνονται για το 12% των εκπομπών του θερμοκηπίου και εκτιμάται πως φτάνουν στο 50% σε περιοχές έντονης δραστηριότητας. Το μοντέλο του Vauban, λοιπόν, είναι πολύ σημαντικό για την προστασία του περιβάλλοντος.

(Αναδημοσίευση από www.tvxs.gr)

Πείτε το... ποδηλατώντας!

Μη το φωνάζετε, κανείς δεν πρόκειται να σας ακούσει. Μην το γράψετε στο ποδηλατικό σας μπλουζάκι, είναι πολύ passé. Γράψτε το στους τροχούς σας…

Με το MonkeyLectric (http://www.monkeylectric.com) και θα σας κυνηγούν για να διαβάσουν το μήνυμα! Διαθέτει 32 λυχνίες LED που τοποθετούνται στις ακτίνες σχεδόν οποιουδήποτε ποδηλάτου και προβάλλουν εικόνες, video ή λέξεις-μηνύματα. Ο έλεγχος του γίνεται από ασύρματο χειριστήριο και ολόκληρο το σύστημα ζυγίζει μόλις 65 gr χωρίς τις μπαταρίες του (οι οποίες διαρκούν από 4 έως 30 ώρες, ανάλογα με τη λειτουργία). Το MonkeyLectric είναι αδιάβροχο, συμβατό με όλους τους τύπους ποδηλάτων και περιέχει χιλιάδες σχέδια και χρώματα τα οποία μπορούν να εναλλάσσονται. Ιδανικό για τον αστικό ποδηλάτη που ενδιαφέρεται για την ασφάλεια του, τον φιγουρατζή, για διαφημιστική χρήση ή απλά για "καμάκι".

Rogue Mechanic

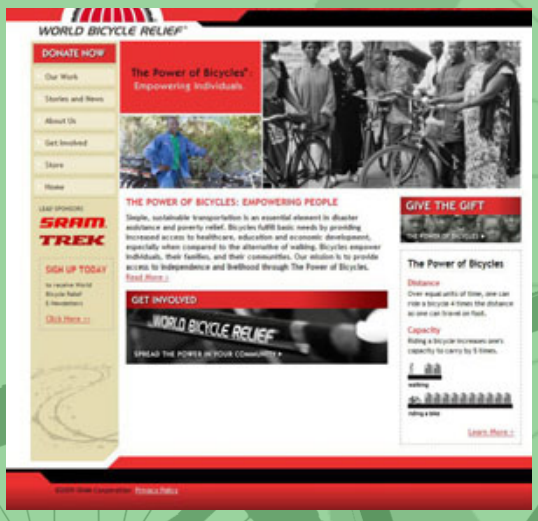
Εμπλουτίστε τις τεχνικές σας γνώσεις διαβάζοντας ένα ξεχωριστό ποδηλατικό ιστολόγιο.

Μερικές φορές οι καλύτερες ιδέες είναι αποτέλεσμα ιδιωτικής, αφιλοκερδούς προσπάθειας. Το ιστολόγιο (κοινώς, blog) που βρίσκουμε την ηλεκτρονική διεύθυνση www.roguemechanic.typepad.com εστιάζει στα τεχνικά ζητήματα του ποδηλάτου και με την εκτενή χρήση εικόνας και βίντεο πλαισιώνει εξαιρετικά την –εμφανή– εμπειρία του "κατεργάρη" (rogue) εμπνευστή του. Απευθύνεται προφανώς σε αρκετά πιστούς φίλους του ποδηλάτου προσφέροντας πραγματικά σπάνια και τεχνικώς εμβριθή πληροφορία.

World Bicycle Relief

Το ποδήλατο δεν είναι μόνο διασκέδαση, για κάποιους μπορεί και να είναι μια λύση επιβίωσης.

Στη διεύθυνση http://www.worldbicyclerelief.org, η οργάνωση World Bicycle Relief ενδυναμώνει μέσω του ποδηλάτου κοινότητες και ανθρώπους που έχουν πληγεί από καταστροφή ή τη φτώχεια, με την πολύτιμη χορηγία των εταιριών SRAM και TREK. Ουσιαστικά το δόγμα της οργάνωσης είναι εξαιρετικά απλό: με ένα ποδήλατο μπορείς να καλύψεις στον ίδιο χρόνο την τετραπλάσια απόσταση συγκριτικά με το περπάτημα, ενώ μπορείς να κουβαλήσεις το πενταπλάσιο φορτίο. Φαντάζεστε πόσο σημαντικό είναι αυτό σε πάμφτωχες χώρες όπου τα μηχανοκίνητα μέσα είναι άπιαστο όνειρο για τους απλούς κατοίκους;



Specialized Suspension Sciences

"Ξεστραβωθείτε" σχετικά με τις αναρτήσεις ποδηλάτων, σε μια virtual reality εμπειρία!

Στο ειδικό microsite http://cdn.specialized.com/bc/microsite/suspension/suspension.html σας περιμένει μια υπέροχη έκπληξη, μια σύγχρονη οπτικοακουστική παρουσίαση όλων των νέων τεχνολογιών σχετικά με τα πλαίσια και τις αναρτήσεις των ποδηλάτων της Specialized. Άφθονες τεχνικές πληροφορίες και βίντεο αναλύουν διεξοδικά τη λειτουργία όλων αυτών των εξαρτημάτων, ανοίγοντάς μας τα μάτια σε έναν κόσμο που μπορεί να φαντάζει απλοϊκός, μα κρύβει πίσω του άφθονη τεχνολογία.

Purely Custom

Δώστε τον προσωπικό σας τόνο στο ποδήλατο σας –ή τη μοτοσυκλέτα, το ATV, το αυτοκίνητο. Η Purely Custom είναι μια Αμερικανική εταιρεία που εμπορεύεται billet εξαρτήματα για οχήματα, όπως καπάκια για βαλβίδες ελαστικών, δοχεία υγρών φρένου ή συμπλέκτη και κάμποσα άλλα καλούδια κυρίως αισθητικής προσαρμογής. Αν και εδώ τη γνωρίζουμε πρωτίστως μέσω των ποδηλατικών της αξεσουάρ, η λίστα της περιλαμβάνει και αρκετά προϊόντα για μοτοσυκλέτες, ATV και αυτοκίνητα. Το βασικό ενδιαφέρον της εταιρείας είναι το εμφανισιακό customizing, ωστόσο στη λίστα των μοτοσυκλετιστικών αξεσουάρ βρήκαμε και μια πρωτότυπη τάπα εξάτμισης που υπόσχεται ευεργετική επίδραση και στη λειτουργία της. Ψάξτε για τα δικά σας στη διεύθυνση http://www.purelycustom.com.

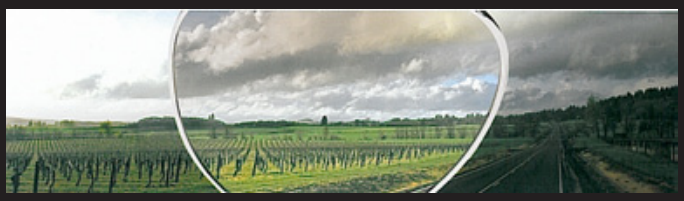
Team Saxo Bank

Γνωρίστε την επίσημη ιστοσελίδα μιας γνωστής επαγγελματικής ποδηλατικής ομάδας. Οι φίλοι του αγωνιστικού ποδηλάτου μάλλον θα γνωρίζουν ήδη την ομάδα Saxo Bank, καθώς αυτή περιλαμβάνει αστέρες του πεταλιού όπως οι Fabian Cancellara, Stuart O'Grady, Andy και Frank Schleck! Στην επίσημη ιστοσελίδα της ομάδας, http://www.team-saxobank.com, θα βρείτε όλα τα κλασικά κι αναμενόμενα: ειδήσεις και εικόνες από όλες τις αγωνιστικές δραστηριότητές της, πληροφορίες για τους αθλητές της καθώς και αρκετή αγωνιστική πληροφορία ευρύτερου ενδιαφέροντος.

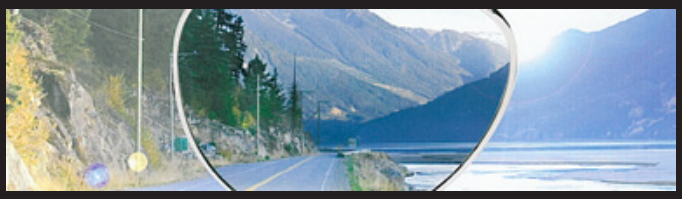
ΟΠΤΙΚΑ

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

Cyclist.gr

Κείμενο και φωτό:Cyclist.gr

Χειριστήρια Ταχυτήτων MTB

Ίσως το πιο πολύπλοκο εξάρτημα που μπορούμε να βρούμε σ' ένα συνηθισμένο ποδήλατο βουνού. Ο τρόπος που λειτουργούν, η ποιότητα, η αξιοπιστία και η εργονομία τους επηρεάζουν άμεσα την ποδηλατική μας ευχαρίστηση χωρίς να υπάρχει απόλυτη λύση στο τι είναι τελικά καλύτερο –όποιο βολεύει τον καθένα.

Cyclist.gr

Πιο κάτω θα βρείτε έναν κατανοητό οδηγό που αναφέρει τους βασικούς τύπους χειριστηρίων ταχυτήτων (γνωστά και ως "αλλαγές ταχυτήτων" ή "λεβιέδες ταχυτήτων") καθώς και λίγα λόγια για τον κάθε τύπο. Είναι πολύ πιθανό κάποια στιγμή να εντοπίσετε και άλλα είδη, όπως π.χ. το ICE της SR Suntour, το οποίο είναι μια διασταύρωση δύο διαφορετικών τύπων. Πολλές φορές τέτοιες καινοτομίες ξεπηδούν από το πουθενά και γρήγορα χάνονται –ίσως επειδή δεν τυγχάνουν αποδοχής από το κοινό, ίσως επειδή τα "σκοτώνει" το κακό marketing ή ο δυνατός ανταγωνισμός...

STI

"Shimano Total Integration" (επίσης γνωστά και ως "Dual Control"), μια αποκλειστικότητα της Shimano. Είναι εμπνευσμένα απ' το αντίστοιχο σύστημα της εταιρίας για ποδήλατα δρόμου. Χαρακτηριστικό τους είναι η πλήρης ενσωμάτωση των χειριστηρίων στις μανέτες των φρένων.
Πιέζοντάς τις το ποδήλατο φρενάρει κανονικά, ενώ κινώντας τις πάνω-κάτω αλλάζουν οι ταχύτητες. Η κατασκευή τους είναι αρκετά σύνθετη, διατίθενται σε εκδόσεις για μηχανικά φρένα και υδραυλικά δισκόφρενα.
Πλεονεκτήματα: τα χέρια δεν αφήνουν τα φρένα όταν γίνονται οι αλλαγές ταχυτήτων (είναι δυνατό να γίνονται αλλαγές ταχυτήτων κατά το φρενάρισμα χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα!), μειωμένο βάρος.
Μειονεκτήματα: η ενσωμάτωση χειριστηρίου ταχυτήτων και μανέτας φρένου δεν αφήνει περιθώρια επιλογής μανέτας, τα καλώδια των φρένων συχνά δεν έχουν την ιδανική δρομολόγηση, δεν υπάρχει δυνατότητα αλλαγής όλου του φάσματος γραναζιών και δίσκων με μια κίνηση, στις μηχανικές εκδόσεις η μανέτα δίνει μια ελαφρώς "ελαστική" αίσθηση στο φρενάρισμα. Λειτουργούν μόνο με εκτροχιαστές της Shimano.

Rapidfire+ (trigger-shifters)

Ίσως το πιο διαδεδομένο είδος χειριστηρίων για ποδήλατα βουνού. Πατενταρισμένα από την Shimano, θα τα συναντήσετε ως ξεχωριστές μονάδες (γνωστά ως "shifter pods") ή και με ενσωματωμένες μανέτες φρένων. Η λειτουργία τους θυμίζει πιστόλι: ο δείκτης του αναβάτη πιέζει μια "σκανδάλη" που απελευθερώνει το συρματόσχοινο του εκτροχιαστή, ενώ ο αντίχειρας πιέζει έναν "κόκκορα" που τυλίγει το συρματόσχοινο τραβώντας τον εκτροχιαστή. Οι –κατ' επιλογή– ενσωματωμένες μανέτες για μηχανικά φρένα είναι ίσως οι καλύτερες που μπορείτε να βρείτε όσον αφορά την αίσθηση.
Πλεονεκτήματα: εξαιρετικά γρήγορες αλλαγές ταχυτήτων, συνηθίζονται γρήγορα, πολύ θετική αίσθηση στη λειτουργία τους.
Μειονεκτήματα: δεν υπάρχει δυνατότητα αλλαγής όλου του φάσματος γραναζιών-δίσκων με μια κίνηση, λειτουργούν μόνο με εκτροχιαστές της Shimano.

Paddleshifters

Η απάντηση της SRAM στα Rapidfire+ της Shimano. Θυμίζουν κατά πολύ trigger-shifters (πολλοί τα κατατάσσουν στην ίδια κατηγορία), αλλά έχουν μια μικρή διαφορά: στη θέση της κλασσικής "σκανδάλης" βρίσκεται ένα "κουπί" το οποίο κατά

Cyclist.gr

την λειτουργία του πλησιάζει το τιμόνι και όχι τον "κόκκορα". Η σχεδίαση αυτή ευνοεί τη χρήση του αντίχειρα για την λειτουργία και των δύο μοχλών. Διατίθενται ως σκέτες μονάδες και όχι με ενσωματωμένες μανέτες φρένων.
Πλεονεκτήματα: δυνατότητα αλλαγών με τον κλασσικό τρόπο ή και μόνο με τον αντίχειρα, ελευθερία επιλογής σε μανέτες φρένων, πολύ θετική αίσθηση στη λειτουργία τους, περιλαμβάνονται στη γκάμα και μοντέλα που δουλεύουν με εκτροχιαστές της Shimano.
Μειονεκτήματα: φημολογείται πως πολλά κομμάτια παρουσιάζουν πρόβλημα με την ποιότητα κατασκευής (κακή συναρμογή), δεν υπάρχει δυνατότητα αλλαγής όλου του φάσματος γραναζιών-δίσκων με μια κίνηση.

Grip-shift (twist-shifters)

Περιστροφικά χειριστήρια ταχυτήτων που θυμίζουν κάτι από μοτοσυκλέτα. Ο γενικός τύπος δεν είναι πατενταρισμένος και θα τα συναντήσετε σε διάφορες παραλλαγές, όχι μόνο από έναν κατασκευαστή.
Η Αμερικάνικη SRAM τα ονομάζει "grip-shift" και διαθέτει μεγάλη γκάμα με μοντέλα ακόμα και για αγωνιστική χρήση, ενώ η Ιαπωνική Shimano αποκαλεί τη δική της έκδοση "revo-shift" (από το "revolution", δηλ. "περιστροφή") και την προορίζει για ποδήλατα πόλης ή φθηνά ποδήλατα βουνού. Είναι αρκετά απλά στην κατασκευή και λειτουργία τους: περιστρέφοντας τη λαβή τυλίγονται ή ξετυλίγονται τα συρματόσχοινα των εκτροχιαστών αλλάζοντας έτσι τις ταχύτητες.
Πλεονεκτήματα: απλά σε χρήση και λειτουργία, δυνατότητα αλλαγής όλου του φάσματος γραναζιών και δίσκων με μια κίνηση, ελευθερία στην επιλογή μανέτας φρένου για τις περισσότερες εκδόσεις.
Μειονεκτήματα: σε μερικές εκδόσεις είναι δυνατό ν' αλλάξει ταχύτητα ο αναβάτης άθελα του, πολλοί ειδικοί πιστεύουν πως η περιστροφική κίνηση προκαλεί τενοντίτιδα στους καρπούς, συχνά ο αναβάτης αφήνει τα χέρια από τα φρένα για αλλάξει ταχύτητα.

Thumbshifters

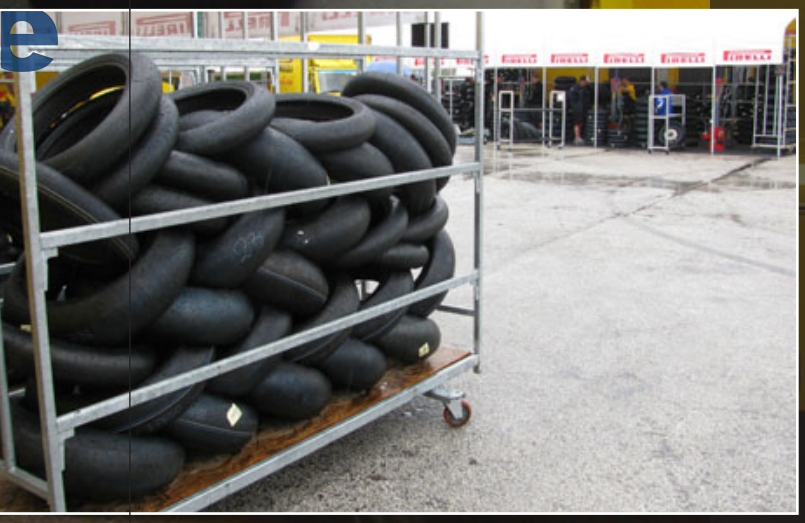
Ο πιο παλιός και απλός τύπος χειριστηρίου ταχυτήτων για ποδήλατα βουνού. Δύσκολα τα βρίσκει πια κανείς πάνω σε ποδήλατα (εκτός αν πρόκειται για κάτι πολύ φθηνό) ή σαν ανταλλακτικά. Είναι υπερ-αξιόπιστα, πανάλαφρα, απλά στη χρήση, αλλά απαιτούν πολύ συχνά να αφήσει ο αναβάτης το χέρι του από τη χειρολαβή για να κάνει μια αλλαγή ταχύτητας. Πολλά Thumbshifters ("λεβιεδάκια") έχουν τη δυνατότητα να δουλεύουν και χωρίς διαβάθμιση, δηλαδή χωρίς να "κουμπώνει" η ταχύτητα αυτόματα (χρήσιμο όταν απορυθμίζονται οι εκτροχιαστές). Πιθανό να πετύχετε τα "μικρά τους αδελφάκια" να εκτελούν χρέη διακόπτη-ρυθμιστή ανάρτησης σε σύγχρονα ποδήλατα βουνού που υποστηρίζουν αυτή τη λειτουργία.
Πλεονεκτήματα: δε χαλάνε, μειωμένο βάρος, χαμηλό κόστος, δυνατότητα αλλαγής όλου του φάσματος γραναζιών-δίσκων με μια κίνηση.
Μειονεκτήματα: άθλια εργονομία, όπως ακριβώς και οι δεινόσαυροι ο καιρός τους έχει περάσει.

Εξέλιξη μέσω αριθμών

αποστολή: Μάνος Κάττουλας Φωτό: ΜΚ, Εύη Περιστερά

Όταν όλα τα Superbikes, SS600 και Superstock τρέχουν με τα ελαστικά σου, παίζεις άνευ ανταγωνισμού. Τι κάνεις όμως με όλα τα δεδομένα που μπορείς να μαζέψεις;

Λες να χρειαστούν βρόχινα; Ας τα φέρουμε καλού κακού...



Υποτίθεται πως οι αγώνες βελτιώνουν το είδος, πως οι τεχνολογίες που εξελίσσονται μέσα από τα τεράστια budget των ομάδων περνούν σιγά-σιγά στις μοτοσυκλέτες που καβαλάμε όλοι μας. Όταν αρχίζουν τα οικονομικά ζόρια όμως, αρχίζουν και οι περικοπές, με την τακτική της μονομάρκας στα MotoGP να δείχνει σαν ένα βήμα προς τα πίσω. Σίγουρα χωρίς ανταγωνισμό δεν υπάρχει και εξέλιξη; Αυτό συζητείται, καθώς το ίδιο σχέδιο εφαρμόστηκε πριν μερικά χρόνια για πρώτη φορά στα WSBK. Τι έχει κάνει η Pirelli λοιπόν αυτό τον καιρό; Ένας τρόπος υπάρχει να μάθει κανείς – μια επίσκεψη στο κινητό γραφείο της εταιρείας, στο παρασκήνιο του WSBK στο Misano.

Για να είμαστε δε σίγουροι για την πηγή μας, μιλήσαμε με τον Georgio Barbier, αγωνιστικό διευθυντή της Pirelli, που τυγχάνει να είναι και ο CEO της Pirelli Γερμανίας, που είναι τα τελευταία 14 χρόνια στην εταιρεία, έχοντας περάσει απ' όλες τις πιθανές διοικητικές θέσεις. Αν δε μπορεί αυτός να μας διαφωτίσει, τότε πραγματικά δεν ξέρω που να απευθυνθώ...

Συλλέγοντας και μελετώντας

Ο κύριος παράγοντας πίσω από την αγωνιστική εμπλοκή της Pirelli, σταθερός όλα τα χρόνια, ήταν πάντα η μεταφορά τεχνολογίας από την πίστα στις μοτοσυκλέτες δρόμου, ένα σκαλοπάτι στη δημιουργία καλύτερου προϊόντος για τον τελικό καταναλωτή, μια διαδικασία που την ονομάζει Advanced Research and Development.

Και, όπως καταλαβαίνετε, η μονομάρκα στα Superbike έχει δώσει στην Pirelli ένα εντυπωσιακό πλεονέκτημα στο A-R&D, καθώς παίρνει feedback απ' όλους τους αγωνιζόμενους για τη συμπεριφορά των ελαστικών τους σε όλες τις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας – από τετρακύλινδρα σε δικύλινδρα, Ευρωπαϊκά και Ιαπωνικά, κάτι που απλά δε γίνεται όταν υποστηρίζεις μόνο μια εταιρεία.

Αυτό κάνει το παιχνίδι πιο δύσκολο – είναι σαφώς ευκολότερο να κατασκευάσεις ένα ελαστικό για μια συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα με δεδομένα χαρακτηριστικά – αλλά σαφώς πιο αποδοτικό. Γιατί, ό,τι δουλεύει στα Superbikes ξέρεις εκ προοιμίου ότι θα δουλεύει και ως ελαστικό trackday αλλά και στο δρόμο. Και, ως απόδειξη, την περασμένη χρονιά αρκετοί αγώνες έγιναν με τα ST2, τα ίδια δηλαδή ελαστικά που μπορούμε να αγοράσουμε εμείς για τις εξορμήσεις μας στις πίστες.

Εξαιρουμένου αυτού του "διαλλείματος" όμως, το πανηγύρι των SBK είναι η κύρια πλατφόρμα δοκιμών για τις νέες γόμες και τους νέους σκελετούς που ετοιμάζει η Pirelli. Το τελευταίο παιδί της, που είναι στη διαδικασία πατενταρίσματος, φροντίζει ώστε ο σκελετός να μην παραμορφώνεται ελεύθερα αλλά ελεγχόμενα, ώστε να αυξάνει το εμβαδόν που έρχεται σε επαφή με την άσφαλτο, με ευνόητες θετικές επιπτώσεις στην πρόσφυση. Σύντομα σε Supersport και Sport Touring ελαστικά στη γειτονιά σας.

Στο Misano εγκαινιάστηκε το καινούργιο ελαστικό

Superpole που ετοίμασε η Pirelli, με στόχο την αυξημένη αντοχή σε σχέση με τον, επίσης διαθέσιμο για όσους ήθελαν, προκάτοχό του, που είχε διάρκεια ζωής μόλις έναν οριακό γύρο. Και, από την πρώτη κιόλας μέρα απέδειξε την αξία του, επιτρέποντας στον Jonathan Rea να κάνει τον καλύτερο χρόνο στον τρίτο από τους 5 γύρους που έκανε – μειώνοντας έτσι και το ρίσκο των αναβατών στην προσπάθεια να κάνουν τον τέλειο γύρο ανεξαρτήτως του τι γίνεται γύρω τους. Και το σημαντικότερο είναι πως οι αλλαγές είναι μόνο στη γόμα και όχι στο σκελετό, χωρίς την ανάγκη για αναζήτηση νέων optimal ρυθμίσεων στο κυνήγι του χρόνου.

Όρεξη να έχεις να δοκιμάζεις

Από τη Monza στο Misano – ή από Μάιο σε Ιούνιο αν προτιμάτε – η Pirelli δοκίμασε 29 διαφορετικές "λύσεις" όπως συνηθίζει να ονομάζει η εταιρεία τα διαφορετικά ελαστικά. Συνήθως σε κάθε χρονιά δοκιμάζονται 40 με 45 διαφορετικές λύσεις, μία με δύο εκ των οποίων βρίσκουν το δρόμο τους για τους καθημερινούς αναβάτες την επόμενη σεζόν. Συγκρίνετε τώρα τα νούμερα με τη φιλοσοφία της Bridgestone στα MotoGP, με 4 επιλογές, εκ των οποίων επιλέγονται δύο για κάθε αγώνα – ή με άλλα λόγια ότι κάνει η Pirelli στα BSB.

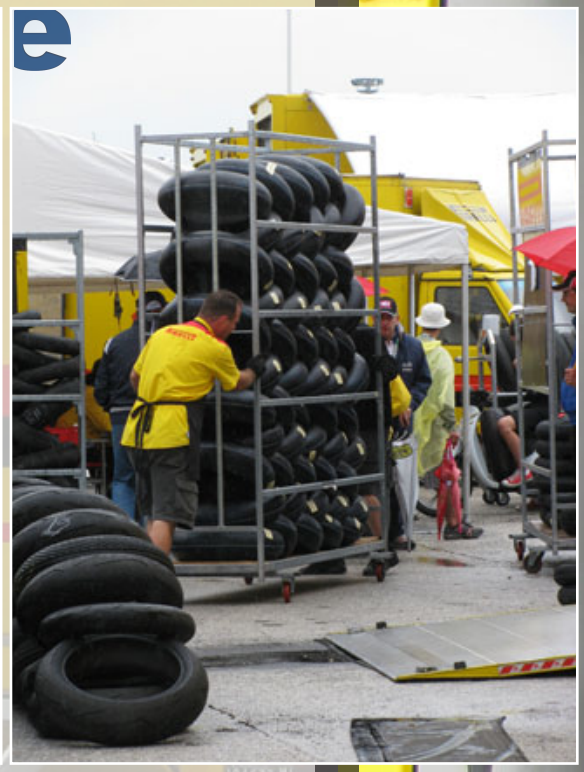
Στο Misano και μόνο, υπήρχαν 7 διαφορετικές λύσεις για πίσω, συν το καινούργιο Superpole, δίνοντας μια εντυπωσιακή σειρά επιλογών για τον κάθε αναβάτη. Μπορεί όλες οι λύσεις Α να είναι μεταξύ τους ίδιες, παρέχοντας βάσεις για ανταγωνισμό χωρίς περίεργα πλεονεκτήματα, αλλά είναι στο χέρι του αναβάτη και της ομάδας ο συνδυασμός που θα επιλεγεί, αφήνοντας την τελική επιλογή σε αυτούς, χωρίς να τους περιορίζει.

Και το κυνήγι της εξέλιξης είναι πραγματικά ανελέητο: όσο μιλούσαμε με τον Barbier, στο διπλανό δωμάτιο οι τεχνικοί της Pirelli έκαναν πλήρη ανάλυση των δεδομένων της ημέρας, ποιό ελαστικό δούλεψε καλά σε ποιά μοτοσυκλέτα και σε ποιές συνθήκες, προσθέτοντας συνέχεια δεδομένα στη database. Και η διαδικασία δεν είναι απλά θεωρητική. Άπαξ και οι τεχνικοί προτείνουν μια νέα "λύση", μέσα σε 7 με 10 ημέρες τα ελαστικά είναι έτοιμα σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν ζητήσει.

Τρανό παράδειγμα της ανάγκης αλλά και της επιτυχίας αυτής της ευελιξίας δόθηκε πέρυσι στο Brno με την καινούργια άσφαλτο. Τόσο τα MotoGP όσο και τα SBK κατέβηκαν για δοκιμές τις ίδιες ημερομηνίες, αλλά με τα GP να τρέχουν τον Αύγουστο και τα SBK μόλις 18 μέρες μετά, τα περιθώρια ήταν σαφώς πιεσμένα – και όμως η Pirelli πρόλαβε να ετοιμάσει 4 νέες λύσεις και 6,000 ελαστικά. Και αν το νούμερο σας φαίνεται υπερβολικό, σημειώστε ότι αυτός ο όγκος ετοιμάζεται και κατεβαίνει μέσα σε μία με δύο εβδομάδες.

Και από αυτά, χρησιμοποιούνται κάθε αγωνιστικό σαββατοκύριακο τα μισά. Γιατί τέτοια σπατάλη; επειδή σε αντίθεση με τα MotoGP που οι αγωνιζόμενοι πρέπει να κάνουν την επιλογή πριν φτάσουν στην πίστα, ενώ στα SBK

Ο Δημήτρης Περιστεράς βάζει το λιθαράκι του στην προσπάθεια της Pirelli



Ο Georgio Barbier και τα μυστικά της Pirelli

υπάρχει η δυνατότητα αλλαγής ελαστικών ανάμεσα στους δύο αγώνες που γίνονται την ίδια μέρα, κάτι που οι ομάδες όπως μπορείτε να καταλάβετε, εκμεταλλεύονται δεόντως. Έλα όμως που η Pirelli πρέπει να έχει αρκετά ελαστικά για να καλύψει τους πάντες για την περίπτωση που επιλέξουν όλοι τον ίδιο συνδυασμό...

Το "μυστικό" εργοστάσιο

Πώς τα καταφέρνει όμως η Pirelli να ανταποκρίνεται τόσο γρήγορα; Πώς προλαβαίνουν να κατασκευάσουν όλα αυτά τα ελαστικά; Απλούστατα, τα κατασκευάζουν στο κεντρικό τους εργοστάσιο, δίπλα στα ελαστικά ευρείας κατανάλωσης, με τα ίδια ακριβώς μηχανήματα. Ή, βλέποντας το από την άλλη μεριά, χρησιμοποιούν τα μηχανήματα των SBK για να κατασκευάσουν τα ελαστικά που αγοράζουμε εμείς.

Η μεταβατική περίοδος, η πρώτη δηλαδή χρονιά που επιλέχτηκε η Pirelli ως μοναδικός προμηθευτής, ήταν και αυτή που σήμανε τη μεγάλη αλλαγή. Ξαφνικά, η εταιρεία βρέθηκε αντιμέτωπη με την ανάγκη να παρέχει δεκάδες διαφορετικές λύσεις και χιλιάδες ελαστικά κάθε δύο εβδομάδες, με σταθερή ποιότητα σε όλη τη γκάμα. Η μοναδική λύση, ήταν η αναβάθμιση των μηχανών και η συνολική βελτίωση της ποιότητας του εργοστασίου. Κάτι που έδωσε ένα ευνόητο πλεονέκτημα όσον αφορά τα ελαστικά παραγωγής, καθώς πέρα από τις εργαλειομηχανές τα ελαστικά δρόμου περνούν από τους ίδιους ποιοτικούς ελέγχους με τα αγωνιστικά. Και αυτό ισχύει για όλα τα Radial ελαστικά της εταιρείας, που κατασκευάζονται αποκλειστικά στο κεντρικό εργοστάσιο της Γερμανίας.

Δεν αργείς να καταλάβεις πως η συνεχής αγωνιστική εμπλοκή δεν είναι προς τη δημιουργία ή διατήρηση του Image της εταιρείας – που επικεντρώνεται σε αυτούς από την πρώτη της στιγμή – αλλά φυσιολογικό αποτέλεσμα της φιλοσοφίας της, της συνεχούς πορείας της για την αέναη εξέλιξη.

Στη διαδικασία, πέρα από το feedback που λαμβάνουν οι τεχνικοί από τους αναβάτες, έρχεται να προστεθεί και η τηλεμετρία, δίνοντας μια χείρα βοηθείας για την περίπτωση που ο αναβάτης δεν έχει τη δυνατότητα να αναλύσουν σε μικρομετρικό βαθμό τη συμπεριφορά μιας μοτοσυκλέτας. Σε αυτά, προσθέστε και το περίπου ένα εκατομμύριο χιλιόμετρα δοκιμών που γίνονται ετήσια στο κέντρο δοκιμών της Σικελίας, τα περισσότερα εκ των οποίων στην πίστα, πάντα με τηλεμετρία φυσικά. Καθημερινά, δοκιμάζονται γύρω στις 13 λύσεις, περιλαμβανομένων όλων των κατηγοριών, από SS μέχρι Enduro.

Αυτή η πορεία βέβαια έχει θετικά όχι μόνο στην ποιότητα των προϊόντων αλλά και σε πωλήσεις, καθώς η φυλή των μοτοσυκλετιστών πιάνει γρήγορα τις αναβαθμίσεις, με αποτέλεσμα την αύξηση του μεριδίου της Pirelli στην αγορά της μοτοσυκλέτας, μεταξύ άλλων και στη χώρα μας, παρά την ευνόητη δυσκολία που υπάρχει σε όλες τις αγορές λόγω ύφεσης.

Και για κάποιο περίεργο λόγο, αυτά δε μου φαίνονται ως πισωγύρισμα... <<

APRILIA MANA 850 GT

Ήρθε το Aprilia MANA GT, συνδυάζοντας με τον καλύτερο τρόπο τις δυνατότητες μιας μοτοσυκλέτας με σπορ χαρακτήρα αλλά με ασύγκριτη λειτουργικότητα. Ακολουθεί την εξέλιξη της αγοράς, που γίνεται ολοένα και πιο απαιτητική σχετικά με την ευελιξία, αναζητώντας δίτροχα που μπορούν να ικανοποιήσουν και να ευχαριστήσουν τον ίδιο αναβάτη που οδηγεί μέσα στην πόλη και αυτόν που κάνει μακρινά ταξίδια. Το ανάποδο πιρούνι των 43χλστ παρέχει εξαιρετική ποιότητα κύλισης και διαθέτει ρύθμιση προφόρτισης με αποτέλεσμα να προσφέρει το κατάλληλο κράτημα ακόμα και στην σπορ οδήγηση, συνδυαζόμενο άριστα με το ατσάλινο χωροδικτύωμα και το αλουμινένιο ψαλίδι. Το μισό φαίρινγκ διαθέτει ρυθμιζόμενο ανεμοθώρακα για άριστη προστασία, ενώ ο V2 των 90 μοιρών με το κιβώτιο Sportgear συνδυάζεται απόλυτα στις συνθήκες και τις ορέξεις του αναβάτη.

Το ντεπόζιτο είναι κάτω από τη σέλα, δημιουργώντας αποθηκευτικός χώρο με επένδυση που προστατεύει τα πράγματά σας από τις γρατσουνιές, ενώ το νέο σύστημα ABS δύο καναλιών τελευταίας γενιάς της Continental συνδυάζεται με ακτινικές δαγκάνες για τέλεια επιβράδυνση. Το Aprilia Mana 850 GT ABS διατίθεται στο επίσημο δίκτυο συνεργατών Aprilia.

Piaggio Hellas AE
210 7572100

DERBI BOULEVARD 50 – 125

Γεννημένο για να κατακτήσει το δρόμο, το Derbi Boulevard είναι πρακτικό, γρήγορο και ευέλικτο, προσφέροντας σε νέους αλλά και μεγαλύτερους οδηγούς εύκολη και διασκεδαστική οδήγηση με στυλ. Οι δρόμοι της πόλης είναι το φυσικό του περιβάλλον: οι τροχοί 12" κυλάνε εύκολα στην άσφαλτο, καθιστώντας το γρήγορο, άνετο και ευέλικτο. Το Boulevard είναι ένα σκούτερ μικρών διαστάσεων που δίνει τον καλύτερο εαυτό του στην πόλη και γίνεται ο απόλυτος σύμμαχος στο κυκλοφοριακό χάος. Διατίθεται με δύο κινητήρες: δίχρονο 50 κ.εκ., με κορυφαίες επιδόσεις στην κατηγορία του, που προσφέρει την απόλυτη διασκέδαση και τον τετράχρονο 125 κ.εκ., που εντυπωσιάζει με τις υψηλές επιδόσεις και την οικονομική χρήση σε συνδυασμό με την εύκολη συντήρηση. Το Boulevard είναι ήδη διαθέσιμο στην Ελλάδα στα σημεία πώλησης Derbi και καλύπτεται πλήρως σε εγγύηση και ανταλλακτικά, από την Piaggio.

Piaggio Hellas AE
210 7572100

ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΗ ΡΟΥΧΩΝ ΚΑΙ ΑΞΕΣΟΥΑΡ APRILIA

Μια εντελώς ανανεωμένη και πλήρης σειρά ρούχων και αξεσουάρ που είναι σχεδιασμένη ώστε να δένει απόλυτα με την εικόνα της εταιρίας και με το life style του κοινού στο οποίο απευθύνεται η Aprilia. Η σειρά ρούχων και αξεσουάρ της Aprilia ξεχωρίζει ακριβώς όπως και οι μοτοσυκλέτες και τα scooters της γνωστής μάρκας, εκπέμποντας την φιλοσοφία και το αγωνιστικό DNA της εταιρίας. Τα τεχνικά ρούχα είναι σχεδιασμένα ώστε να προσφέρουν την μέγιστη άνεση και ταυτόχρονα την μέγιστη προστασία σε όλες τις συνθήκες και όλες τις καταστάσεις.

Η σειρά life style ξεχωρίζει για το νέο ύφος στη σχεδίαση.

Piaggio Hellas AE
210 7572100

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

RALLYE GS 2

Στις χωμάτινες διαδρομές η θερμοκρασία συνήθως "ανεβαίνει επικίνδυνα". Εδώ, το ζητούμενο είναι η απόλυτη ενεργητική προστασία. Αλλά και η παθητική ασφάλεια έχει ιδιαίτερη σημασία, ώστε ο οδηγός να μπορεί να αποδίδει για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτές τις απαιτήσεις έρχονται να καλύψουν οι μπότες Rallye GS 2. Εξελιγμένες σε συνεργασία με τους εκπαιδευτές του BMW Motorrad Enduro Park στο Hechlingen, μέσα από εκτεταμένες πρακτικές δοκιμές, συνδυάζουν τις ιδιαίτερες για Enduro προστατευτικές λειτουργίες με την αξεπέραστη άνεση, την άψογη εφαρμογή και την ελευθερία κινήσεων στο περπάτημα, την προστασία από τα νερά και την άνεση κλίματος. Μεγέθη: 39–48, διαθέσιμο σε μαύρο/μπλε έναντι 359€

BMW HELLAS A.E.
2109118000

SCARABEO 100

Τώρα μια νέα έκδοση 100 κυβικών έρχεται δυναμικά να κατακτήσει και το ελληνικό κοινό στην ασυναγώνιστη τιμή γνωριμίας: 1.990€

Το SCARABEO είναι το scooter που καθιέρωσε την τεχνολογική υπεροχή της APRILIA. Πρόκειται για το απόλυτα καινοτομικό σκούτερ και το πρώτο με μεγάλους τροχούς, γεγονός που το καθιέρωσε σαν το πιο ασφαλές από τη στιγμή που πρωτοεμφανίστηκε μέχρι σήμερα.

Εξοπλισμένο με μικρό σπορ fairing, βαλίτσα βαμμένη στο χρώμα του οχήματος και πλάτη για τον συνεπιβάτη ξεχωρίζει για την ανώτερη ποιότητα κατασκευής που διακρίνει όλα τα μοντέλα της Aprilia.

Piaggio Hellas AE
210 7572100

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

NORDCAP TOURER BOOTS

Μπότα κατασκευασμένη από δέρμα, με ελαστικά ένθετα για μεγαλύτερη άνεση και καλύτερη εφαρμογή, Με μεμβράνη AERO-TEX, υλικό που παρέχει 100% προστασία από το νερό ενώ παράλληλα επιτρέπει την αναπνοή του ποδιού. Αντιολισθητική ελαστική σόλα. Προστασίες στον αστράγαλο και την κνήμη Κλείσιμο με Velcro και φερμουάρ. Προστασία λεβιέ ταχυτήτων. Ειδική ενίσχυση στα δάκτυλα. Διαθέσιμη έναντι 75€ σε όλα τα καταστήματα του δικτύου.
Moto Market
801 11 795 615

NECK BRACE CARBON

Μία επανάσταση στον προστατευτικό ρουχισμό. Το Neck Brace της BMW Motorrad μειώνει σε μεγάλο βαθμό τους τραυματισμούς στην περιοχή του αυχένα. Είναι ιδιαίτερα ελαφρύ και προσφέρει στον οδηγό τη μέγιστη ελευθερία κινήσεων. Μπορεί να φορεθεί πολύ εύκολα επάνω από ένα μπουφάν ή μία μπλούζα. Μεγέθη: Unisex: S (παιδιά) και L (ενήλικες). Σύστημα Neck-Brace Carbon: ανθρακί/carbon 625€, σύστημα Neck-Brace Function: ανθρακί/carbon 466€
BMW HELLAS A.E.
2109118000

CABERG SINTESI

Κατασκευασμένο από θερμοπλαστικό, εσωτερική επένδυση υποαλλεργική, αντι-ιδρωτική, αντιβακτηριδιακή που αφαιρείται και πλένεται. Με εξωτερικό αντιχαρακτικό βερνίκι προστασίας από UV. Ζελατίνα αντιχαρακτική & anti-fog - σφαιρικής κοπής - ειδικής επεξεργασίας μη επικάθισης νερού, με δεύτερη εσωτερική αντιχαρακτική, φυμέ ζελατίνα που κλείνει μέσα στο κέλυφος. Πρόσθιος εξαερισμός, αντιθαμβωτικός και στο κέλυφος ρυθμιζόμενος με εύκολο άνοιγμα "single-push" και κανάλια για καλύτερη κυκλοφορία του αέρα στο εσωτερικό. Έτοιμη υποδοχή για την νέα ενδοεπικοινωνία JUST SPEAK με μπουτόν εξωτερικού χειρισμού. Μεγέθη XS - XXL. Standard: E.C.E. 22.05. Διαθέσιμο έναντι 285€ σε όλα τα καταστήματα του δικτύου.
Moto Market
801 11 795 615

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 170° για ρεαλιστική 100% λήψη.

ΔΡΑΚΟΣ
2108251640

ΤΕΛΙΚΟ ARROW ΑΠΟ ΤΗΝ TRIUMPH

Τελικό εξάτμισης κατασκευασμένο από τιτάνιο, από την κορυφαία ιταλική εταιρεία, εξελιγμένο σε συνεργασία με το εργοστάσιο της TRIUMPH.
Προσθέτει στην εμφάνιση, μειώνει το βάρος και βελτιώνει την απόδοση σε συνδυασμό με το ειδικό πρόγραμμα που παρέχεται μαζί με το τελικό.
Θα το βρείτε στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες TRIUMPH.

Eliofil S.A.
2102849200

YAMAHA TDM 900 ΜΕ ΝΕΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΤΙΜΗ, ΚΑΙ ΔΩΡΟΕΠΙΤΑΓΗ 750€

Περιμένετε για την κατάλληλη προσφορά εδώ και καιρό; Θα περιμένετε ακόμα ένα χρόνο μέχρι να περάσει και η κρίση; Ή τώρα ή ποτέ! Πιο κάτω δεν γίνεται! Μόνο στο κατάστημα Expo Center και μόνο για λίγο καιρό, θα βρείτε το νέο TDM 900 αντιπροσωπείας, με δύο χρόνια εργοστασιακή εγγύηση, και ένα από τα καλύτερα χρηματοδοτικά προγράμματα.

YAMAHA EXPO CENTER
210 4329990

TRIUMPH QUICKSHIFTER

Το νέο άκρως απαραίτητο εξάρτημα για χρήση της μοτοσυκλέτας στην πίστα είναι εδώ. Το quickshifter
καταργεί τη χρήση του συμπλέκτη, εκμηδενίζοντας το χρόνο που απαιτείται για την αλλαγή κάθε σχέσης, προσφέροντας χρήσιμα δεκατάκια και βεβαιώνοντας για τις τέλειες αλλαγές κάθε φορά.
Το μόνο quickshifter που έχει εξελιχθεί σε συνεργασία με τη Βρετανική εταιρεία, είναι διαθέσιμο στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες TRIUMPH.

Eliofil S.A.
2102849200

ΝΕΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΤΟ No 1 SITE

Θέλετε GSX-R1000 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

SPIDI – MULTITECH ARMOR

Μια αποτελεσματική συσκευή προστασίας που δέχεται προστασίες νέας τεχνολογίας Multitech CE. Με διάτρητα τμήματα για να μπορεί να φορεθεί αυτόνομο το καλοκαίρι ή σε συνδυασμό με κάποιο jacket της spidi τους υπόλοιπους μήνες.

Δικό σας έναντι 188€ στο SPIDI STORE, Καλλιρρόης 43 και στο δίκτυο συνεργατών της Moto Market.

MOTO MARKET
801 11795615

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

ΑΔΙΑΒΡΟΧΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ ΕΩΣ 30 ΜΕΤΡΑ

με ευρυγώνιο φακό 170 μοιρών για 100% ρεαλιστική λήψη, σε κάρτα sd

Προσαρμογή σε κράνος, μοτοσυκλέτα, ποδήλατο, αυτοκίνητο κ.ά.
Ιδανική ΚΑΙ για θαλάσια σπόρ όπως wind surf, kite, jet ski κ.τ.λ.

Τροφωνίου 16, 104 40 Πλατεία Αττικής, Τηλ.: 210 8251 640, Fax: 210 8813 733
e-mail: drakos@internet.gr, **www.drakos.com.gr**

DRAKOS engineering

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

AKRAPOVIC ΓΙΑ KAWASAKI NINJA 250R

Η εταιρία AKRAPOVIC θα έχει πολύ σύντομα στην διάθεση μας εξάτμιση για το νέο μοντέλο της KAWASAKI NINJA 250R '08-'09. Τελικό σε τιτάνιο ή carbon hexagonal open με σιγαστήρα, για τους εργοστασιακούς λαιμούς με πολύ υψηλές επιδόσεις. 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
210 9242410

ΤΟ NEO CRYPTON X 135, ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΤΟΥ

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

Σ. ΜΠΕΖΑΣ - Μ. ΛΕΩΝ
210 7470074 210 8232001

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

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

DYNOJET POWER COMMANDER NEW "PCV"

Η εταιρία TECNOMOTO η οποία είναι η επίσημη και αποκλειστική αντιπρόσωπος της εταιρίας DYNOJET για όλη την Ελλάδα, έχει πλέον στη διάθεση μας το πολυαναμενόμενο νέο Power Commander «PCV» για όλα τα μοντέλα του 2009, με πολλές επιπλέον λειτουργίες όπως:Δυνατότητα αυτόματης χαρτογράφησης, ενσωματωμένες όλες τις λειτουργίες του HUB, με δυνατότητα εναλλαγής χαρτών καθώς οδηγούμε, δυνατότητα ελέγχου και των 8 μπεκ, πολύ μικρότερο μέγεθος και πάρα πολλές άλλες εντυπωσιακές λειτουργίες.Διαθέσιμο στο κατάστημα της Technomoto, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα 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

DRAKOS®
engineering
HI-TECH ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

HI-TECH επερβάσεις... για την "καλή" σας.

ATHENA VAZ Ferrea RACING COMPONENTS Boyesen Koyo WISECO Performance Products Wössner PROX RACING PARTS PIPER CAMS CARRILLO WHITE BROS L.A.SLEEVE

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

DRAKOS

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

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

ΝΕΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΤΙΜΗ ΣΤΑ POWER COMMANDER USB

Σταματήστε τώρα τα χρονοβόρα και πολυέξοδα πειράματα και βάλτε σήμερα κι ΄όλας με μόνο με €300 – όσο κοστίζει ένα Service δηλαδή, ένα Power Commander γνήσιο (από την Αμερική), με εγγύηση και γνήσιο βιβλίο χρήσης, ρυθμίζοντας ηλεκτρονικά και όχι με μαγικά, στο απόλυτο την αύξηση της ιπποδύναμης μέσω υπολογιστή. Τα Power Commanders δίνουν στη μοτοσυκλέτα σας ότι ακριβώς χρειάζεται: αύξηση ιπποδύναμης αλλά με οικονομία.

IMPORTED BIKES
210 7525690

Γκουντούφας
accessories

N-43 AIR
€230

ΚΑΙ ΚΑΛΟ... ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΚΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ !

X-LITE X-402 €339

N-32 CLASSIC €159

N-20 TRAFFIC CARIBE €159

N-20 TRAFFIC CARIBE €159

AGV BALI TREE €110

AGV BALI €110

N-43 CLASSIC €179

CABERG BREEZE €118

ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

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

Ώρες 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

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

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

DNA FILTER BMW G 650 '07- '09

Ήρθε το νέο φίλτρο αέρα της DNA FILTERS για το μοντέλο BMW G 650 '07-'09. 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 BMW. Η αποδοτικότητα 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 +35,03% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο. Σχεδιασμένο για Road, Off-road και Super Moto χρήση.

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
210 9242410

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

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

Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ΑΧ ΑΙ ΜΟ
PATRAS - HELLAS
ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

www.HELLAS FAZER CLUB.gr

GWGR
Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ
ΜΟ.Λ.Α
ΛΑΓΚΑΔΑ

MOO

AB
AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club
ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

Έχετε λέσχη, club ή forum που θα θέλατε να προβάλετε; Στείλτε μας το λογότυπο και τη διεύθυνση της ιστοσελίδας σας στο info@ebike.gr για να περιληφθείτε εντελώς δωρεάν από την επόμενη έκδοση

Αχνοί καπνοί

Μάνος Κάτσουλας

Μέσα στη μαυρίλα από τις πυρκαγιές, γυρνάμε το βλέμμα πίσω, σε μια εποχή που οι καπνοί δεν ήταν υποχρεωτικά κακοί

Περίεργη εποχή για στήλες. Κανονικά λόγω εποχής θα έγραφα για το καλοκαίρι, τους άδειους δρόμους, ίσως για καλύπιγες νεανίδες, σίγουρα για το πως χαζεύουν όλοι όταν η θερμοκρασία ανεβαίνει και ο εγκέφαλός τους βράζει, δίνοντάς τους την ιδέα πως είναι αθάνατοι, ωθώντας τους σε όλων των λογιών τις αηδίες στους δρόμους. Απλά, εύκολα και πάνω απ' όλα ευχάριστα. Ο καλύτερος τρόπος με άλλα λόγια να μπούμε γλυκά στο φθινόπωρο, κουβαλώντας αναμνήσεις από πιο όμορφες εποχές ώστε να μην κάτσει τόσο άσχημα η επιστροφή στα γραφεία.

Και μετά ήρθε η φωτιά, ρίχνοντας το κείμενο που επιμελώς είχα σκεφτεί αλλά όχι βέβαια γράψει, στο recycle bin που έχω τοποθετημένο πρακτικά στην κάτω δεξιά γωνία του desktop. Τι γράφεις; τι λες; Μόνο και μόνο τα νούμερα αρκούν για να σε κάνουν να τρελαθείς, όταν σε 5 μέρες κάηκαν πάνω από 200,000 στρέμματα, όταν πρέπει όλοι να τρέξουμε να πάρουμε φίλτρα για το νερό τώρα που όλα τα χημικά του πλανήτη έχουν πέσει μέσα στη λίμνη του Μαραθώνα, παρέα με άπειρους τόνους στάχτης. Θα μπορούσα να γράψω για τη μεγαλύτερη καταστροφή της Αττικής χλωρίδας και πανίδας, θα μπορούσα ακόμα να το φέρω σε πιο προσωπικό επίπεδο και να πω για τις μάχες που έδωσε ο δικός μας Κωνσταντίνος για να σώσει, ευτυχώς επιτυχώς, το σπίτι του από τις φλόγες όταν έφτασαν στο ένα μέτρο από την πόρτα του.

Αλλά, δε θα κάνω τίποτα απ' όλα αυτά. Γιατί όπως άλλωστε λέει και ο Σπύρος, απλά δεν υπάρχουν λόγια.

Και τι γράφεις; Το μόνο που φαίνεται να έχει νόημα είναι για την εποχή που μου θύμισε ο Λύκος, όταν οι καπνοί δεν ήταν άμεσα συνδυασμένοι με πυρκαγιές και καταστροφές, αλλά με χαμόγελα και μικρομετρικές ρυθμίσεις από το δεξιό καρπό. Όταν οι καπνοί δεν ήταν μαύροι αλλά ελαφρώς γαλάζιοι, όταν έβγαιναν από τις εξατμίσεις των δίχρονων μοτοσυκλετών, μια εποχή που απ' ότι φαίνεται έχει περάσει ανεπιστρεπτί.

Ακόμα και τότε βέβαια, οι πυκνοί καπνοί δεν ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικό σημάδι – μάλλον το αντίθετο, φέρνοντας κακεντρεχή σχόλια για τις οδηγικές ικανότητες του αναβάτη. Βλέπετε, όσο πιο μπουκωμένο ήταν το μηχανάκι, τόσο πιο εμφανές ήταν το σύννεφο που το ακολουθούσε, κάνοντας τη ζωή ιδιαίτερα δύσκολη σε όσους ήθελαν όχι μόνο να έχουν το κούτελο ψηλά, αλλά να κάνουν και βολτίτσες με την κοπέλα τους χωρίς να τρώνε τσάντες στο κεφάλι.

Αυτό ήταν για εμένα το πιο ενδιαφέρον χαρακτηριστικό των δίχρονων άλλωστε. Ήταν ιδιόρρυθμα, ιδιότροπα, απαιτούσαν σαφώς περισσότερη δουλειά από τον αναβάτη για να αποδώσουν ιδανικά. Κάθε βόλτα γινόταν μια μικρή μάχη, ένα παιχνίδι για δύο, μια εμπειρία σαφώς διαφορετική από τα αποστειρωμένα και πρακτικά σε σημείο εκνευρισμού τετράχρονα.

Τίποτα όμως δεν έφτανε την αίσθηση του στρωσίματος. Μια διαδικασία σχεδόν ερωτική, με προσεκτικά επιλεγμένα λαδάκια και διαδρομή, χωρίς άλλους ενοχλητικούς να χαλάνε το ταξίδι. Να ανεβάζεις γλυκά στροφές, το δεξί χέρι να κινείται ευλαβικά πάνω στο γκριπ για να μη μπουκώσει, να νιώθεις τον κινητήρα να αρχίζει να ροπιάζει και να ανεβάζεις σχέση, ξεκινώντας πάλι τη διαδικασία από την αρχή. Το βλέμμα όχι στο στροφόμετρο αλλά στον χιλιομετρητή, να βλέπεις τα χιλιόμετρα που μένουν μέχρι να το ανοίξεις και να το νιώσεις να τρελαίνεται να μειώνονται ένα – ένα. Και να κοιτάς μπροστά, να χαράζεις τη διαδρομή νοητικά, να ψάχνεις τα πατήματα ώστε να κρατήσεις όση φόρα πρέπει χωρίς να χρειαστεί να κατεβάσεις αλλά ούτε και να το αφήσεις να κρεμάσει. Μηδενικό φρενάρισμα από τον κινητήρα, δίνοντάς σου τον πλήρη έλεγχο στα δάκτυλα του δεξιού χεριού, ανύπαρκτη αδράνεια...

Τι να μη λατρέψεις από αυτούς τους κινητήρες; Εντάξει, η αυτονομία δεν ήταν το δυνατό τους σημείο, και πάντα έπρεπε να κουβαλάς ένα εξτρά μπουκάλι με λάδι για την περίπτωση που σε έπιανε να τραβηχτείς πιο μακριά απ' ότι υπολόγιζες, αλλά ο κόσμος της μοτοσυκλέτας δείχνει σαφώς πιο φτωχός χωρίς αυτά. Αν δεν έχετε καβαλήσει ποτέ δίχρονο – πραγματικό δίχρονο, όχι κάποιο εξευγενισμένο σκούτερ – ψάξτε να βρείτε ένα. Κάτι μου λέει ότι θα το ευχαριστηθείτε μετά το πρώτο πολιτισμικό σοκ, παίρνοντας μια γεύση από μια διαφορετική, λιγότερο politically correct αλλά σαφώς πιο απολαυστική εποχή.

Σπύρος Τσαντήλας

"Δεν υπάρχουν λόγια αυτή τη φορά..."

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C), 12(F)
RSV4 Factory	7(Π), 14(C)
BMW	
F650 GS	4(T)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(T)
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)
1198S	15(Σ)
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), 15(Σ)
DN-01	15(F)
Hornet 600	4(F)
SH 150i '09	16(F)
SH 300i	6(F)
S-Wing 150i	15(F)
Lead 110	9(F)
Transalp 700	3(T)
Kawasaki	
KLX 250	16(F)
Versys 650	1(F)
Z 750	2(Σ)
ZX6R	7(Π)
ZX10R	5(T), 15(Σ)
KTM	
990 SM	3(Σ)
Duke 690	2(T)
RC8	1(C)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
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	
MP3 400 LT	14(F)
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), 15(Σ)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
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), 15(Σ)
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
Suzuki GSXR 600 K9	16
eCycle	
Αγοράζοντας MTB	5
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α΄)	9

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
	Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β')	10
	Αγοράζοντας ελαστικά (ά)	10
	Βασικά αξεσουάρ	15
	Βασικές γνώσεις	8
	Δοκιμή: Dura Ace Di2	15
	Ενυδάτωση	7
	Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
	Μεσαία Τριβή	11
	Ρύθμιση σέλας	16
	Τζουμέρκα ή θάνατος	16
	BMW Mountain Bike	16
	Giro d' Italia 2009	15
	Rohloff speedhub 500/14	14
	Tech News	12
	Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
eBooks		
	Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
	ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Feature		
	Civil Enduro	9
	Civil Enduro II	11
	Dynojet Annual Seminar '09	16
	Motorcycle Design	1
	Mythic Bikes 2009	12
	Superbike Design	16
	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
	Dakar '09	11
	Isle of Man 2009	15
Συνεντεύξεις		
	Βασίλης Ορφανός	12
	Cal Crutchlow	16
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