ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

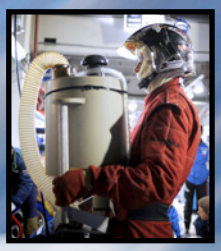
Τεύχος 18 • Οκτώβριος 2009

bike.gr

FREE PRESS

KTM RC8R
στη σέλα του
για ένα μόνο 20λεπτο
στην πίστα των Σερρών

KAWASAKI 2010
ολοκαίνουργιο Z1000,
βελτιωμένο 1400 GTR,
αλλαγμένο ZX-10R



73ο BOL D' OR
άλλοι το
σηκώνουν και
άλλοι κλέβουν

THE TEST
Aprilia Mana GT

FIRST RIDES
Kawasaki
Ninja 250
Yamaha
XJ6 Diversion

MOTOGP
αντεπίθεση Lorenzo, καρδιακούς θα μας κάνουν

FEATURE
μελωδία και κοψίδια στο κλασικό Δρέπανο

ECYCLE
ποδήλατο για γυναίκες, δε θα είναι μυστήριο;

SUZUKI
Way of Life!

LEON & PARTNERS

παπιοσκυλί

Electronic Fuel Injection,
Τεχνολογία Euro3
και Κορυφαία Ποιότητα
τώρα μόνο με

€1.695!

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

Address 125

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

Δίκτυο Suzuki Σφακιανάκης

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

Γκουντούφας
accessories

ΚΑΙ ΚΑΛΟ... ΑΣΦΑΛΕΣ ΦΘΙΝΩΠΟΡΟ !

BERING ASPEN 2 €200
BERING BARSTOW €415
BERING NEWTON €295
BERING FREEWAY €330
BERING GLORY €410
BERING MILANO €175
BERING MOJO €200

BERING OPTIC €335
BERING PROFIL €130
BERING RAFAL €420
BERING TEMPO €285
BERING TURISMO €440
BERING UNIT €140

COLORI BOWIE €199 -20% €159
COLORI DYLAN €339 -20% €271
COLORI EGO €250 -20% €200
COLORI FIGHTER €399 -20% €319
COLORI INOX €279 -20% €223
COLORI MORRISON €160 -20% €128
COLORI STORM €399 -20% €319
COLORI THUNDER €385 -20% €308

Η έκπτωση -20% ισχύει μέχρι 31/12

ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

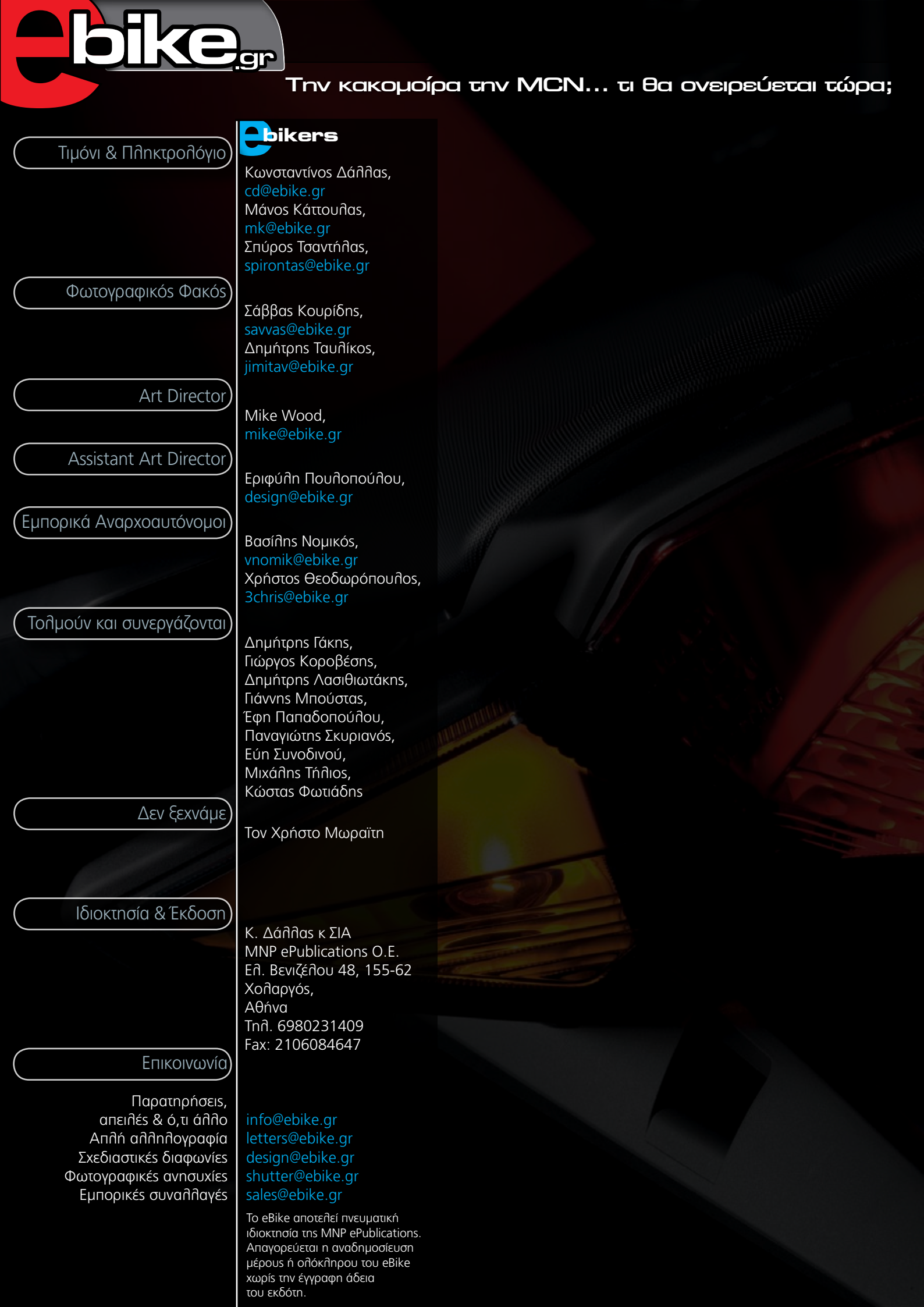
ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

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



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 info@ebike.gr
Απλή αλληλογραφία letters@ebike.gr
Σχεδιαστικές διαφωνίες design@ebike.gr
Φωτογραφικές ανησυχίες shutter@ebike.gr
Εμπορικές συναλλαγές sales@ebike.gr

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

The Front

News 12
Μια ανάσα πριν την παρουσίαση του VFR, η Kawasaki κάνει τα μεγάλα της αποκαλυπτήρια

First Rides

Kawasaki Ninja 250 26
Θυμίζει τα μεγάλα ZX, με άκρως ενήλικο και μικρό κινητήρα. Γιατί μας αρέσει;

KTM RC8R 38
Πιο σπάνιο στην Ελλάδα από Desmosedici – το οδηγούμε στις Σέρρες

Yamaha XJ6 Diversion 50
Δοκιμάσαμε το γυμνό, δίνουμε στο Δάλλα το ντυμένο. Αυτό θα έχει ενδιαφέρον..

Cover Story

Honda VFR1200F 64
Η αγαπημένη ονείρωξη της MCN με σάρκα και οστά. Ξεχωριστή, αλλά λιγότερο εντυπωσιακή από τη φαντασία...

The Test

Aprilia Mana GT 850 84
Μετά τις σκουτεροσυκλέτες, ιδού το πρώτο μοτοούτερ. Δεν ακούγεται καλά ε; Το μηχανάκι πάντως καλό είναι

Feature

Μελωδικές εξατμίσεις 2009 104
Οι κλασικοί συναντώνται στο κλασικό Δρέπανο, υπό το βλέμμα της κατασκόπου μας

Racing

Editorial 116
Όταν οι απόψεις περί ευθύνης και συμβολαίου του Stoner διαφέρουν απ' όλον τον πλανήτη

MotoGP 118
Η προβλεπόμενη παντοδυναμία του Rossi απειλείται ξανά, ενώ ο Stoner επιστρέφει ξεκούραστος

Bol d' Or 2009 136
Ο πιο γνωστός αγώνας αντοχής – και αυτός με τους πιο γρήγορους πυροσβέστες μακράν

Gossip 150
Πλήρως ανανεωμένο μεταγραφολόγιο, η άνοδος των ηλεκτρικών και οι υποχωρήσεις της FIM

Racing Lines 166
Ο Rossi περί 990 και Stoner, ο Prost περί Schumacher, ο Stoner περί Βρετανών και ο μοναχικός δρόμος του Mladin

The Back

Press 170
Από τις όμορφες και σωστά φωτογραφημένες κλασικές, στα superbike των 223 κυβικών

eCycle Maribor Downhill 172
Πως είναι να συμμετέχεις σε αγώνα Παγκοσμίου Downhill; Ένας τρόπος υπάρχει να μάθει κανείς...

eCycle Ποδήλατο και Γυναίκα 180
Που σταματούν τα unisex ποδήλατα; Και τι χρειάζεται να προσέξει το ασθενές φύλο;

eMarket 188
Πάντα είχαμε καλές προσφορές. Αλλά αυτές οι Micron με 99 ευρώ... μιαμ μιαμ

eClubs 202
Γιατί μας χωρίζει μόνο ένα κλικ

erebus 204
Ναι. Πάλι για τη χαρά των μικρών μοτοσυκλετών γράφει. Έλεος πια...

elssues 206
Δείτε τι σας λείπει και το κομμάτι που χάσατε. Τσάμπα τα έχουμε όλα τα τεύχη online;

Τεύχος 18 • Οκτώβριος '09

Φωτό εξωφύλλου: Honda

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

Σπύρος Τσαντήλας

Το χάσαμε το Παρίσι πατριώτ'...

e bike.gr

Φτάσαμε σε εποχή Σαλονιών και πάλι το Διαδίκτυο κλέβει την παράσταση. Με τις διεθνείς εκθέσεις εντελώς υποβαθμισμένες, η ροή για τα μοντέλα του 2010 έρχεται μέσω παραθύρων στις οθόνες μας. Στο εξώφυλλό μας η παρέλαση έχει αρχίσει ήδη

Σαλόνατα και παραθυράτα

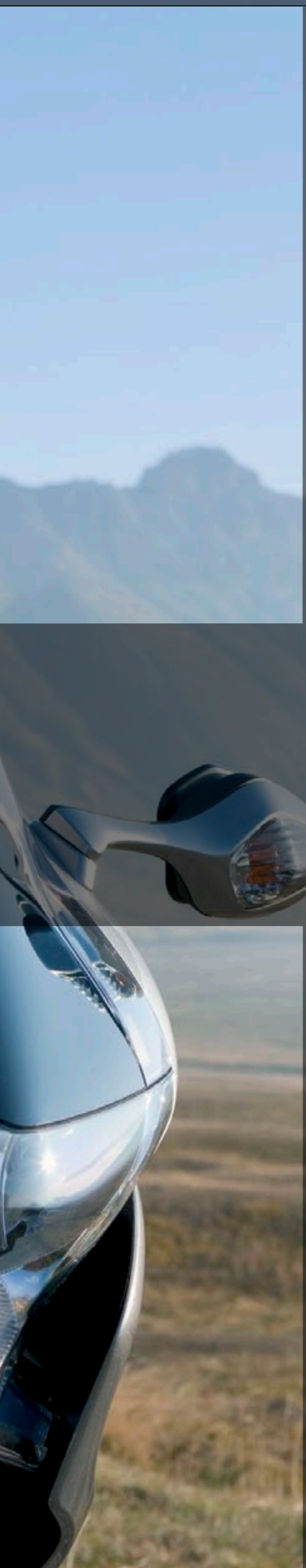
Στις 23 Οκτωβρίου θα ανοίξει τις πύλες του το 41ο Tokyo Motorshow, η περίφημη Ιαπωνική έκθεση που διοργανώνεται κάθε δεύτερη χρονιά. Αρκεί να δει κανείς τη λίστα των συμμετεχόντων για να αντιληφθεί το βαθμό συρρίκνωσης ενός Σαλονιού στο οποίο έχουν παρουσιαστεί τα περισσότερα πρωτότυπα των Ιαπωνικών εργοστασίων.

Με την εγχώρια οικονομία στα Τάρταρα, το πρώτο χτύπημα έρχεται με την απουσία της Kawasaki, η οποία απουσιάζει από τη λίστα εκθετών του Motorshow. Ήδη άλλωστε η πράσινη εταιρεία κυκλοφόρησε διαδικτυακώς τη γκάμα της για το 2010 σε ένα ολοκαίνουργιο press site. Στη στήλη 'The Front' έχουμε προλάβει ήδη να τα συμπεριλάβουμε. Οι υπόλοιποι Τρεις θα είναι εκεί, αν και είμαι πολύ περίεργος να δω τι θα μας δείξουν. Η Honda λ.χ. έχει ήδη παρουσιάσει το μεγαλύτερο μέρος της γκάμας της για το 2010, αφήνοντας μόνο το αερόψυκτο τετρακύλινδρο CB1100 που θα μπει στην παραγωγή με ντεμπούτο στο Τόκυο. Α, υπάρχει κι ένα ηλεκτρικό σκουτεράκι…

Εκτός των ντόπιων, δε, καταραμένη φτώχεια. Μόνο η Harley-Davidson θα δώσει το παρόν, χωρίς να έχει μαζί της κάτι κρυμμένο κάτω από κουκούλα. Θα είναι επίσης η Bombardier, η Adiva και η Ταϊβανέζικη Kwang Yang Motor. Αυτά. Από τις τρεις μεγάλες σάλες του φετινού Motorshow, μόλις μισή αρκεί για να χωρέσει τις 95 συνολικά μοτοσυκλέτες που θα έχουν στα περίπτερά τους οι παραπάνω εταιρείες.

Να δω πότε θα αξιωθώ να πάω στο Τόκυο που το λιμπίζομαι μια ζωή. Φέτος πάντως όχι, δεν αξίζει το πανάκριβο πακέτο που απαιτείται, ειδικά από τη στιγμή που έχουμε ήδη εξασφαλίσει φωτογραφική κάλυψη από την έκθεση – άρα θα την πάρουμε κανονικότατα τη δόση μας στο επόμενο

...το VFR1200F
δεν ήταν αρχικά στο πλάνο
αυτού του τεύχους...



τεύχος, και με γκέισες brolly babes ελπίζω… Έπειτα, ο,τιδήποτε κι αν είναι να παρουσιαστεί εκεί, ακόμη και η ενδεχόμενη έκπληξη, θα έχει προηγουμένως ντεμπουτάρει στο Διαδίκτυο από τα press sites των αντιστοίχων εταιρειών, οπότε εσείς δε χάνετε τίποτα, μόνο εγώ την ευκαιρία να επισκεφτώ το Τόκυο…

Φέτος δεν πρόκειται να επισκεφτούμε ούτε το Μιλάνο. Ήδη πληγωμένη τα προηγούμενα χρόνια από τις Διαδικτυακές παρουσιάσεις, αλλά φέτος με Honda και Yamaha ήδη εκτός, μικραίνει και σε μέγεθος. Λέμε λοιπόν να παραδειγματιστούμε από τη Dorna και να περικόψουμε κι αυτό το έξοδο για φέτος. Όσο για τη ζωντανή ανταπόκριση που κάναμε πέρυσι από Μιλάνο και Κολωνία, εξυπακούεται πως και φέτος θα επαναληφθεί μέσω του επίσημου πλέον blog του ebike.gr (http://blog.ebike.gr) όπου θα παρελάσουν κανονικότατα όλα τα νέα μοντέλα. Εμείς θα χάσουμε το ταξιδάκι, εσείς όμως τίποτα.

Προσοχή: Ακολουθεί πολιτική δήλωση

Δεν ξέρω αν το πήρατε είδηση, ο Γιωργάκης έγινε κύριος Παπανδρέου.

Ασχέτως αν χάρηκα ή όχι από την αλλαγή ηγεσίας στη χώρα, πλησιάζοντας στα σαράντα έχω μάθει πια να κρατώ μικρό καλάθι, πάρα πολύ μικρό, όσο του Σπορτ Μπίλλυ ένα πράγμα. Τον θυμάστε; Όταν χρειαζόταν έβγαζε από κει μέσα μηχανάκια, κανόνια, διαστημόπλοια, τα πάντα όλα. Φαντάζομαι πως η υπομονή του Έλληνα θα είναι αρκετά κοντή απέναντι στη μαρκετινίστικου τύπου πολιτική που συνιστά το μόνο είδος που γνωρίζουμε πλέον στη χώρα μας. Μεταξωτά βρακιά πάνω από κακάσχημους κώλους. Κι όσο η ζωή μας φτωχαίνει, τόσο θα ψάχνουμε στο μικρό μας καλάθι για το δίκαννο. Ψάξε-ψάξε, μια μέρα μπορεί να το βρούμε…

Για την ακρίβεια όχι απλώς το φαντάζομαι, το ελπίζω κιόλας. Το δις εξαμαρτείν ουκ ανδρός σοφού, λέει η ρήση, πόσο μάλλον το πολλάκις εξαμαρτείν δηλαδή… Δεν έχουμε πολλά χρόνια να χάσουμε ακόμα. Μια εταιρεία που δεν παράγει τίποτα και απλά πουλά τα περιουσιακά της στοιχεία για να καλύπτει μισθοδοσία δεν έχει και πολύ μέλλον. Το λένε οι νόμοι της αγοράς. Εκεί δε ζούμε;

Στα καθ' ημάς

Ναι, έχουμε κι ένα τεύχος. Γεμάτο κι αυτή τη φορά, ομολογώ πως μας βγήκαν λίγο τα μάτια μέχρι να το φέρουμε βόλτα – αλλά όσο το απολαμβάνουμε σημαίνει πως αξίζει.

Το VFR1200F δεν ήταν αρχικά στο πλάνο αυτού του τεύχους. Όταν όμως λάβαμε το email που έλεγε πως στις 8 Οκτωβρίου θα γινόταν η παγκόσμια παρουσίασή του μέσω Διαδικτύου, ε, δεν το σκεφτήκαμε δεύτερη φορά. Δυο τηλέφωνα μέσα στα μαύρα μεσάνυχτα και όλα κανονίστηκαν. Δε θέλω να προϊδεάσω κανέναν για το Cover Story του Οκτώβρη, λίγες σελίδες παρακάτω σας περιμένει. Ωστόσο επειδή έχουν ακουστεί τόσες μεγαλόσχημες βλακείες από ειδικούς και μη που θα περιμέναμε το Enterprise το ίδιο σε warp speed, θα αρκεστώ μόνο να σας αποκαλύψω τί ΔΕΝ έχει: Λοιπόν, δεν έχει τροχούς χωρίς κέντρα (sic #1), δεν έχει μεταβλητό αριθμό κυλίνδρων (sic #2), δεν είναι V5 (sic #3), δεν είναι φονέας superbikes (sic #4). Περισσότερα εντός.

KTM RC8R δε θα δείτε συχνά στα Ελληνικά περιοδικά κι αυτό διότι η μοτοσυκλέτα δε διατίθεται από την αντιπροσωπεία για δοκιμή. Είχαμε την τύχη στο προηγούμενο track day (http://www.trackbike.gr) μας στις Σέρρες να έχουμε στην παρέα τον Ρόμπερτ Μάρτιν ο οποίος μας έδωσε την ευκαιρία να γνωριστούμε από κοντά με τη δική του superbike. Επ' αυτού Δάλλας speaking…

Η κεντρική μας δοκιμή είναι το Aprilia Mana GT. Και μόνο το γεγονός πως μοιράζεται τον κινητήρα του σκούτερ (;) Gilera GP800 αρκεί για να προσδώσει ένα χαρακτήρα τεχνοφρίκ στο Ιταλικό δικύλινδρο. Είναι σίγουρα κάτι φρέσκο ως ιδέα, αντί για σκούτερ με λογική μοτοσυκλέτας, πάρε μια κανονική μοτοσυκλέτα με λογική σκούτερ.

Πέραν αυτών, το Diversion της Yamaha επιστρέφει για μια γρήγορη δοκιμή, αυτή τη φορά ντυμένο. Θα πρέπει να υπέφερε στα χέρια του Δάλλα, μα αντέχει αυτό… Μαζί του στην ενότητα 'First Rides', το Kawasaki Ninja 250 έκανε πολλή παρέα με τον Κάττουλα, ο οποίος στη συνέχεια δήλωνε εντυπωσιασμένος από το πράσινο μικρό… Τόσο που επηρέασε και την προσωπική του στήλη ('Erebus').

Στο μεταξύ εμείς προετοιμαζόμαστε για Παγκόσμιο Supermoto στη Θεσσαλονίκη στις 18 Οκτωβρίου. Οι παγκόσμιοι προέρχονται από μια κόλαση κρύου, βροχής και ομίχλης στην Ανδόρα, ελπίζω ο καιρός να κάνει τη χάρη σε όλους, αυτοί να πάνε τέζα κι εμείς να απολαύσουμε ξύλο. Γιατί, στο γυαλί ο αγώνας της Ανδόρας έμοιαζε με μάχη για επιβίωση. Καλή ανάγνωση! <<

the front

Είχε δεν είχε, τους πρόλαβε όλους.. Η Kawasaki εκμεταλλεύεται το διαδίκτυο για την παρουσίαση των μοντέλων του '10, αν και η αισθητική του κορυφαίου της μοντέλου παραμένει αμφιλεγόμενη..

Kawasaki
PASS
Ninja

Kawasaki 2010

Δείχνοντας την άποψή της για τα σαλόνια μοτοσυκλέτας, η Kawasaki έκανε την επίσημη παρουσίαση της σοδειάς 2010 στο Διαδίκτυο, κάνοντας έτσι τα εγκαίνια του νέου της Press Site και βγαίνοντας πρώτη απ' όλες τις Ιαπωνικές εταιρείες, παίρνοντας τα φώτα της δημοσιότητας. Πέρα από τους αναμενόμενους νέους χρωματισμούς στα υπάρχοντα μοντέλα, με τα λευκά ZX6R και ER6-f να ξεχωρίζουν στα μάτια μας, τι άλλα καλά έχουμε;

Z1000

Φαίνεται ότι η παρουσίαση του Streetfighter έκατσε κάπως στο λαιμό της Kawasaki, που αποφάσισε να απαντήσει με το νέο Z1000, που επιστρέφει στις επιθετικές του ρίζες, σχεδιασμένο από μια λευκή κόλλα χαρτί, χωρίς να βασίζεται σε κάποιο Supersport, αλλά ούτε και στον προκάτοχό του. Το φανάρι είναι πλατύτερο, οι καμπύλες λάμπουν δια της απουσίας τους και ο συνδυασμός του άσπρου με το κεραμιδί είναι από τους ομορφότερους που έχουμε δει τελευταία. Πέρα από την ομολογουμένως εντυπωσιακή εμφάνιση, ο νέος μαχητής των δρόμων διαθέτει καινούργιο, αλουμινένιο περιμετρικό πλαίσιο στη θέση του ατσάλινου μονής ραχοκοκκαλιάς αυτή τη φορά πλαίσιο, που κρατά στα σπλάχνα του ένα κατά την Kawasaki εντελώς καινούργιο κινητήρα 1,043 cc αλλά αγνώστων λοιπών στοιχείων.

Τα όργανα είναι καινούργια και φυσικά πλήρως ψηφιακά, με την Kawasaki να χαρακτηρίζει το νέο Z1000 Super Naked. Δεν ξέρω για εσάς, αλλά εγώ ψήνομαι...

ZX10R

Όταν ο βασιλιάς της κατηγορίας των SS ανανεώνεται, όπως και να το κάνουμε καθόμαστε με τα μάτια και τα αυτιά ανοιχτά. Οι αλλαγές, πολύ λογικά, δεν είναι ριζικές, αλλά ένα fine tuning, σε συνδυασμό με μια μικρή αισθητική ανανέωση και νέα, ανθρακί εξάτμιση που κλέβει λίγο από τον αναγκαστικό της όγκο.

Νέο σταμπιλιζατέρ της Ohlins, αλλαγές στο κιβώτιο και... αυτά. Πλαίσιο και κινητήρας παραμένουν ως έχουν, καμία κουβέντα δεν έγινε για αλλαγές στις αναρτήσεις πέρα του σταμπιλιζατέρ, οπότε αναγκαστικά το μάτι πέφτει στο ανασχεδιασμένο fairing, όπου η μαύρη λωρίδα ανάμεσα στα φανάρια έχει εξαφανιστεί, κάνοντας το μούτρο κάπως ιδιόμορφο, ενώ έχει αυξηθεί η αναλογία μαύρου στα πλαϊνά, ώστε να φαίνεται πιο συμπαγές. Δε μπορούμε να πούμε ότι οι νέοι χρωματικοί συνδυασμοί μας έχουν ενθουσιάσει ιδιαίτερα, αλλά θα περιμένουμε να το δούμε από κοντά και φυσικά να το καβαλήσουμε.

Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr

Kawasaki
ABS

Kawasaki
Ninja
Kawasaki

GTR 1400

Τα φανάρια μπορεί να θυμίζουν λίγο το ZX-12 και τα ραντάρ υπερύθρων να μην έχουν κάνει ακόμα την εμφάνισή τους, αλλά το 1400 έχει μπόλικους άσσους στο μανίκι του για το 2010.

Κατ' αρχάς, εγκαινιάζει το KTRC, το πρώτο Traction Control της Kawasaki, που ελέγχει ροή καυσίμου, αέρα και χρονισμό για γλυκιά λειτουργία. Ταυτόχρονα έρχεται το K-Act δεύτερης γενιάς στα φρένα, που πέρα από τον ηλεκτρονικό έλεγχο της κατανομής δύναμης πέδησης, δίνει δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε δύο mode ελέγχου. Η ζελατίνα είναι μεγαλύτερη και ηλεκτρονικά ελεγχόμενη, ενώ στάνταρ είναι και τα θερμαινόμενα γκριπ. Πέρα από την ένδειξη κατανάλωσης, υπάρχει ξεχωριστός χάρτης με πιο φτωχό μείγμα για χαμηλότερη κατανάλωση όταν τα βενζινάδικα απέχουν πολύ μεταξύ τους. Φυσικά, δε θα μπορούσε να λείπει ο αυξημένος προαιρετικός τουριστικός εξοπλισμός, από βαλίτσες μέχρι την κουζίνα…

Versys 650

Κυρίως αισθητικές οι αλλαγές εδώ, για να τονίσουν το σπορ χαρακτήρα του δικύλινδρου μοντέλου, με το ογκώδες φανάρι να δίνει τη θέση του σε δύο σώματα με όμορφο "αλουμινί" περίβλημα, ταιριάζοντας με τα νέα γωνιώδη προστατευτικά του ψυγείου και την απόληξη της εξάτμισης με τις ακμές. Το κουστούμι είναι πλήρως ανασχεδιασμένο, η μεταβαλλόμενου ύψους ζελατίνα είναι διαφορετική, περιβεβλημένη από μαύρους "αεραγωγούς". Τα LED έχουν την τιμητική τους φυσικά στο πίσω φανάρι, ενώ η Kawa φροντίζει να τονίσει τις βελτιώσεις στην ποιότητα κατασκευής. Κατά τα άλλα, business as usual, με διπίστονες δαγκάνες εμπρός, που μπορούν πλέον να συνδυαστούν με ABS, και γνωστό ανεστραμμένο πιρούνι. Το μόνο μας παράπονο έχει να κάνει με το χρωματικό συνδυασμό του μαύρου κίτρινου που φέρνει λίγο σε Transalp από το πλάι...

KLX 125 / D-Tracker 125

Μέσα σε όλα δε θα μπορούσε να λείπει και μια κατάβαση στη μικρή κατηγορία κυβισμού, με το KLX 125 και το αδελφό D-Tracker να καλύπτουν τις On-off και Supermotard ανησυχίες των νεοεισερχόμενων. Χαμηλό ύψος σέλας, στενή γραμμή και αερόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας που κρατά το κόστος χαμηλά, συνδυάζονται με επιθετική εμφάνιση δανεισμένη από τα μεγαλύτερα KLX και πλήρως ψηφιακό πίνακα οργάνων για upmarket αίσθηση. Το D-Tracker πέρα από τους 17άρηδες τροχούς διαθέτει και μεγαλύτερη δισκόπλακα εμπρός, παρέα φυσικά με μαύρο "κακό" χρωματισμό.

Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr

GTR 1400

KLX 125

Versys 650

D-Tracker 125

Της οικολογικής έκθεσης

Μπορεί φέτος τα σαλόνια μοτοσυκλέτας να ζορίστηκαν ελαφρώς λόγω της καταραμένης ύφεσης, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι το έβαλαν κάτω.

Η Intermot ετοιμάζεται να επιστρέψει δυναμικά για το 2010, πάντα στο εκθεσιακό κέντρο της Κολωνίας, μόνο που αυτή τη φορά δε θα ασχολείται μόνο με μοτοσυκλέτες και quad, αλλά και με ποδήλατα. Και συνδετικός κρίκος; Ο ηλεκτρισμός, για το απαραίτητο νεύμα στην οικολογία. Από τις 6 έως τις 10 Οκτωβρίου της επόμενης χρονιάς, το Hall 4 θα είναι αφιερωμένο στα LEV ή ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα ελληνιστί, ενώ θα διαθέτει πέρα της ονομασίας "Green Hall" και δική του ξεχωριστή είσοδο.

Στοιχεία για τους συμμετέχοντες δεν έχουμε ακόμα, αλλά οι διοργανωτές μάλλον είναι θετικοί, έχοντας κλείσει 7 Hall συνολικής έκτασης 120,000 τετραγωνικών μέτρων, χρησιμοποιώντας και τα 75,000 τετραγωνικά ανοικτών χώρων για εκδηλώσεις.

Για περισσότερα, δείτε το www.intermot-cologne.com.

Σταμάτα! Ξεκίνα! Σταμάτα!

Ο οικολογικός χαρακτήρας της Honda καλά κρατεί, όπως φροντίζει να μας θυμίσει το PCX.

Εξοπλισμένο με σύστημα start-stop που σβήνει τον κινητήρα μόλις σταματάς και τον ξαναβάζει μπροστά με το που ανοίγεις το γκάζι για να μειώσει τα καυσαέρια και την κατανάλωση καυσίμου, το 125άρι σκούτερ ξεκινά φέτος την καριέρα του ως High End προϊόν στην αγορά της Ταϊλάνδης, ενώ θα έρθει από το 2010 σε Ιαπωνία, Ευρώπη και Αμερική ως οικονομικό μεν, ξεχωριστό δε σκούτερ.

Το κόλπο στο άμεσο σταμάτα-ξεκίνα ώστε να μη σε βρίζουν όλοι όσοι περιμένουν πίσω σου στα φανάρια, είναι το ACG, μια μίζα που ντουμπλάρει σα δυναμό, καθώς η Honda βρήκε τρόπο να εξουδετερώσει τα υψηλά μαγνητικά φορτία που έχουν την κακή συνήθεια να εμφανίζονται σε τέτοιες περιπτώσεις. Και επειδή μάλλον δεν έχουν φανάρια στην Αμερική, εκεί θα πάει άνευ αυτού. Σύμφωνα με την Ιαπωνική εταιρεία, το PCX καταναλώνει μόλις 2 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα σύμφωνα με την τυποποιημένη μέτρηση ECE 40, ενώ παρότι πλαίσιο και κινητήρας θα είναι ίδια, αναμένονται μικρές διαφοροποιήσεις στην εμφάνιση για τις άλλες αγορές. Αν και οι πιθανότητες είναι ότι το α-λα VFR1200 φανάρι θα μας συνοδεύει για πολλά χρόνια ακόμα.

Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr

MV Agusta Brutale 2010

Το κατασκοπεύσαμε στο προηγούμενο τεύχος, σας το δείχνουμε επίσημα σε αυτό. Ναι, το ξέρουμε ότι δεν του φαίνεται, αλλά το νέο Brutale είναι σύμφωνα με την MV κατά 85% καινούργιο σε σχέση με το σχεδόν 10 ετών μοντέλο που αντικαθιστά. Είναι ηλίου φαεινότερο ότι οι σχεδιαστές της Agusta φοβήθηκαν να βάλουν βαθειά το μαχαίρι σε μια τόσο εικονική μοτοσυκλέτα, αλλά και πάλι...

Κάτω από τα πλαστικά και πέρα από το καινούργιο, πιο στρογγυλεμένο φανάρι, έχουμε νέο πλαίσιο, ίδιας φυσικά σχεδίασης και επανασχεδιασμένους κινητήρες, αλλά τα νούμερα δεν είναι τα αναμενόμενα. Το Agusta 990R ανεβαίνει από τα 982 στα 998 cc με υποτετράγωνες διαστάσεις, αποδίδοντας 139 ίππους και 7,9 κιλά ροπής, ζυγίζοντας 190 κιλά, ενώ το 1090R αποδίδει 144 ίππους και 8,7 kg.m με το ίδιο βάρος και ξεχωρίζει από την κόκκινη κεφαλή.

Άκρως ικανοποιητικά νούμερα, μέχρι να δεις ότι τα απερχόμενα μοντέλα απέδιδαν 142 και 154 ίππους αντίστοιχα, με την ίδια ουσιαστικά ροπή, στις ίδιες στροφές, από λιγότερα κυβικά και ήταν και 5 κιλά ελαφρύτερα έκαστο. Οι τεχνικοί μουρμούριζαν κάτι περί ελαστικότητας, αν και οι προδιαγραφές ρύπων μάλλον έβαλαν το βρωμόχερό τους πάλι.

Μια χαμένη ευκαιρία για την Agusta; Ίσως η ελπίδα να είναι στο αναμενόμενο νέο Supersport που ναι μεν επιβεβαίωσαν οι άνθρωποι της MV, αλλά δεν ξεκαθάρισαν αν πρόκειται για αντικαταστάτη του F4 με τους νέους κινητήρες, ή για το μικρό τρικύλινδρο που περιμένουμε. Λένε πως θέλουν να μπουν στους αγώνες όμως, και η Harley έχει κεφάλαια, οπότε...

Aprilia RSV4R

Ένα χρόνο μετά την παρουσίαση του Factory, πιστή στα συνήθη χρονοδιαγράμματά της, η Aprilia μας δίνει τη βασική έκδοση R.

Ως συνήθως, ο κινητήρας παραμένει ίδιος, όπως και ο διακόπτης επιλογής χαρτών με το Sport να απελευθερώνει τους 180 ίππους του V4 και τους άλλους να προσφέρουν πιότερη απόδοση για πιο... γλιστερές συνθήκες.

Το πλαίσιο συνεχίζει το ρόλο του, έχοντας χάσει όμως τις δυνατότητες ρύθμισης της έδρασης του ψαλιδιού, της γωνίας του πιρουνιού και της θέσης του κινητήρα, ενώ τα περιφερειακά της Ohlins έχουν δώσει τη θέση τους σε ένα ανεστραμμένο πιρούνι 43 mm της Showa και στο αμορτισέρ της Sachs, αμφότερα πλήρως ρυθμιζόμενα όπως αρμόζει σε μια τέτοια μοτοσυκλέτα.

Το σημαντικότερο κατ' εμάς νέο, δεν είναι άλλο από τις χρωματικές επιλογές στο πλαστικό και όχι carbon όπως στο Factory κουστούμι, με τα αμφιλεγόμενα παρδαλά σχέδια των Mille να δίνουν τη θέση τους στο λευκό και το μαύρο, που τονίζουν ιδανικά τις γραμμές της μοτοσυκλέτας. Σύντομα κοντά μας.

Η Moto Morini ζει

Στις 24 Σεπτεμβρίου, η ιστορική Ιταλική εταιρεία μπήκε σε καθεστώς εθελοντικής ρευστοποίησης.

Αν αυτό σας ακούγεται να έρχεται σε μια κάποια αντιπαράθεση με τον τίτλο, ησυχάστε. Πρόκειται απλά για ένα ακόμη επιχειρηματικό κόλπο, καθώς με αυτό τον τρόπο η εταιρεία προστατεύεται από τους απλήρωτους προμηθευτές, όσο αναζητάει εισροή νέων κεφαλαίων, η με απλά λόγια, άλλους επενδυτές. Οι φήμες, που η εταιρεία αρνείται, λένε ότι δεν ήταν σε θέση να πληρώσει τους 65 υπαλλήλους που απασχολεί, αν και παραδέχτηκε ότι οι προμηθευτές έχουν να δουν κασέρι από τον περασμένο Ιούνιο.

Παρά την κρίση για την οποία πραγματικά έχουμε βαρεθεί να ακούμε και να γράφουμε, η Moto Morini έχει ήδη πουλήσει 15% περισσότερες μοτοσυκλέτες απ' ότι ολόκληρο το 2008, αλλά δεν έχει φτάσει ακόμα το break even σημείο των 2,000 μοτοσυκλετών. Η ιταλική εταιρεία συζητάει ήδη με δύο επενδυτές, ενώ και ένας τρίτος έχει εκφράσει σοβαρό ενδιαφέρον, αν και το ενδεχόμενο της ολοκληρωτικής πώλησης παίζει ακόμα. Η εξέλιξη των μοντέλων συνεχίζεται κανονικά και αναμένεται να δούμε το Supermotard 1200 στην EICMA το Νοέμβριο. Αν εσείς βιάζεστε, δείτε το στα νέα του προηγούμενου τεύχους...

Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr

Τώρα με δώρα αξίας €940

ΔΩΡΑ: ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ, TANK BAG, ΚΑΡΙΝΑ, ΚΑΛΥΜΜΑ ΣΕΛΑΣ

Ισχύει για περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών

ΜΕ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

6.9%

ΤΗΣ **VW BANK**

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

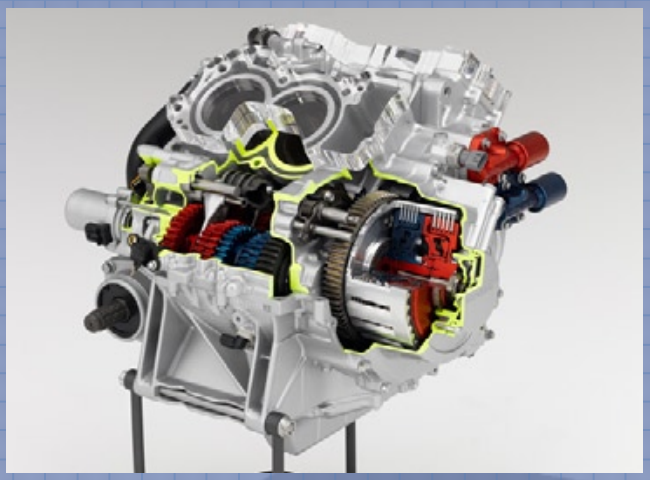
www.triumphmotorcycles.com/greece

Του διπλού αυτοματισμού

Αν νομίζατε ότι η Honda έκλεισε με το HFT του DN-01, πλανάστε πλάνη οικτρά. Οι τεχνικοί της εταιρείας παρουσίασαν όχι μία, αλλά δύο νέες λύσεις κιβωτίου, για μεγάλους και μικρούς κυβισμούς αντίστοιχα.

Το Dual Clutch Transmission που βλέπετε στη φωτό στριμωγμένο μέσα στα κάρτερ του νέου VFR 1200 δεν είναι νέο ως σύλληψη, καθώς χρησιμοποιείται εδώ και χρόνια στα αυτοκίνητα, αλλά είναι σε εκτέλεση, αφού είναι η πρώτη φορά που κάποιος κατασκευαστής καταφέρνει να το κάνει τόσο συμπαγές. Όπως φανερώνει το όνομα, διαθέτει δύο συμπλέκτες, ένα για τις μονές και ένα για τις ζυγές σχέσεις, ώστε ο ένας να μεταφέρει την κίνηση και ο άλλος να είναι έτοιμος για την αλλαγή, μειώνοντας τον απαιτούμενο χρόνο και δίνοντας δυνατότητα χειροκίνητης και αυτόματης χρήσης ανάλογα με τα κέφια του αναβάτη.

Για όσους δεν έχουν τόσο μεγάλο πορτοφόλι, υπάρχει άλλωστε το CV-matic. Μια μετάδοση τύπου σκούτερ, που χάρη στο έξυπνο σύστημα ψύξης μπορεί να είναι τόσο συμπαγής που να χωράει στα κάρτερ ενός κινητήρα παπιού, προσφέροντας την ευκολία της συνεχώς μεταβαλλόμενης σχέσης των σκούτερ, χωρίς τα εργονομικά μειονεκτήματα που συνήθως τα συνοδεύουν.



Οι UJM επιστρέφουν (ξανά)

UJM, αλλιώς Universal Japanese Motorcycle, ή με άλλα λόγια ένα ουδόλως κολακευτικό σχόλιο για το ντιζάιν των ιαπωνικών μοτό τη δεκαετία του '70. Μετά από μια σύντομη επανεμφάνιση στις αρχές του 90, φαινόταν ότι επέστρεψαν στο χρονοντούλαπο, μέχρι που η Honda μας έδειξε το πρωτότυπο του CB 1000 πριν μερικά χρόνια.

Πιθανώς για να αποδείξουν ότι μπορούν, ως συνήθως, τη στιγμή που όλοι πανικοβάλλονται με τις εκπομπές ρύπων και θορύβου, η Honda αποφάσισε να βγάλει επιτέλους στην παραγωγή το αερόψυκτο CB, αφού φυσικά ντεμπουτάρει στο σαλόνι του Τόκιο το μήνα που διανύουμε. Με σχεδίαση εποχής σε κάθε λεπτομέρεια, από τις ζάντες και τις εξατμίσεις μέχρι την ουρά, δίνει μια υπόσχεση ότι δε θα καβαλάμε σύντομα όλοι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες. Ταυτόχρονα, επαναφέρει το customization στις ιαπωνικές, καθημερινές μοτοσυκλέτες, όπως δείχνει το κόκκινο "customization special" με τη σκαμμένη σέλα, το μικρό μασκάκι και τη μαύρη ματ εξάτμιση.

Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr

Lauge Jensen

Θέλει κότσια να ανοίγεις εταιρεία μοτοσυκλέτας σε αυτούς τους καιρούς, αλλά φαίνεται ότι Uffe Lauge Jensen τα έχει με το παραπάνω. Αποφασίζοντας να ξαναβάλει τη Δανία στο χάρτη των χωρών που κατασκευάζουν μοτοσυκλέτες, ο Uffe πάλεψε με τη γραφειοκρατία, καταφέρνοντας να πιέσει τόσο ώστε να δημιουργηθεί νομικό υπόβαθρο για έγκριση τύπου νέων μοτοσυκλετών, 50 χρόνια μετά την παύση παραγωγής της Nimbus.

Ο Jensen ξεκίνησε ανακατασκευάζοντας μια Nimbus πριν αποφασίσει να σηκώσει ψηλά τη σημαία της Δανίας με τη δική του εταιρεία, που κατασκευάζει αερόψυκτες δικύλινδρες μοτοσυκλέτες που περνούν τις προδιαγραφές Euro3, επιτρέποντας τη διάθεσή τους σε όλη την Ευρώπη.

Εκεί που τα πράγματα χωλαίνουν λίγο είναι στην τιμή, καθώς το πιο προσιτό μοντέλο ξεκινά από τα μόλις 32,000 € προ φόρων, ίσως όχι η καλύτερη πρόταση αυτή την εποχή, αν και η περιορισμένη και σε μεγάλο βαθμό χειροποίητη παραγωγή ίσως να γείρει την πλάστιγγα προς το μέρος του Δανού κατασκευαστή. Για περισσότερα και για τη γκάμα της εταιρείας, πεταχτείτε έως το http://www.laugejensen.dk/en/index.htm.

more stuff...

Ένα νέο σύστημα εφαρμόζει η Harley-Davidson σε 24 πολιτείες των ΗΠΑ, με κέντρα που αναλαμβάνουν τη δωρεάν επισκευή τροχών και ελαστικών για τους νέους ιδιοκτήτες H-D, εφ' όρου ζωής. Πανέξυπνη ιδέα και ιδιαίτερα... φιλική στην τσέπη του αναβάτη, αλλά χρειάζεται να εγγραφείς με την αγορά, αλλιώς μπάι-μπάι δολαριάκια.

Οι φίλοι μας στο TDM Hellas εγκαινίασαν την καινούργια τους έδρα στα τέλη του Σεπτέμβρη (Ευαγγελιστρίας 98 στην Καλλιθέα). Σας περιμένουν κάθε Τετάρτη από τις 19.30 μέχρι τις 22.30. Σημειώστε ότι στον ίδιο χώρο συστεγάζεται και ο γνωστός μας "Άνεμος - Πολιτισμός και Μοτοσυκλέτα".

Σας το δείξαμε όταν παρουσιάστηκε, αλλά δεν περιμέναμε ότι το Ape Calessino Electric Lithium θα ερχόταν και στην Ελλάδα. Έλα όμως που η Piaggio έκανε το θαύμα της... Ένα από τα 100 ηλεκτρικά Ape μπορεί πλέον να γίνει δικό σας έναντι 19,900€ αφού προσθέσετε το ΦΠΑ και τα τέλη ταξινόμησης, προσφέροντάς σας 15 χρόνια ή περίπου 60,000 χιλιόμετρα μετακίνησης άνευ ρύπων πριν χρειαστεί να αντικαταστήσετε τις μπαταρίες.

Σταμάτησε προσωρινά η παραγωγή του KTM X-Bow, που σχεδιάστηκε από την KTM για να τα βάλει με τα Caterham αυτού του πλανήτη. Το τετράτροχο τερατάκι με τον κινητήρα της Audi δεν είχε την αναμενόμενη εμπορική πορεία λόγω και της ανόδου του ευρώ σε σχέση με τη λίρα, καθώς η Βρετανική αγορά ήταν ο κύριος στόχος. Η παραγωγή του 2010 λέγεται ότι θα γίνει κανονικά.

Υπό δικαστική επιτήρηση μπήκε η Voxan, καθώς οι ουσιαστικά ανύπαρκτες πωλήσεις της φέρνουν σε δύσκολη θέση επιβίωσης τους 15 υπαλλήλους που απασχολεί. Ταυτόχρονα, η μαμά εταιρεία του ιδιοκτήτη της Voxan που ασχολείται με γιοτ πάει επίσης άπατη και όλα δείχνουν ότι το εξάμηνο χάριτος που έχει δοθεί στη Γαλλική εταιρεία για να ορθοποδήσει θα πάει χαμένο…

Ίδιο μόνο στο όνομα

Το νέο Kymco Movie S 150i είναι εδώ και το μόνο κοινό με τον προκάτοχό του είναι το όνομα.

Νέος τετράχρονος μονοκύλινδρος κινητήρας με ψεκασμό, συμμόρφωση με τις Euro3 και 14 ίππους, άλλο πλαίσιο, πιο σύγχρονη εμφάνιση με τα απαραίτητα πλέον LED και ένας πανέμορφος πίνακας οργάνων με αναλογικό στροφόμετρο που φέρνει σε χρονογράφο και ψηφιακή οθόνη για τις υπόλοιπες ενδείξεις.

Ο προσανατολισμός στη χρήση πόλης παραμένει, όπως σε κάθε λογικό σκούτερ αυτού του κυβισμού, ενώ το τεράστιο φανάρι καθησυχάζει στα σκοτεινά σοκάκια ή στις μικρές εκδρομές.

Διαθέσιμο άμεσα σε όλο το δίκτυο συνεργατών έναντι 2,495 €, με τα γνωστά χρηματοδοτικά προγράμματα της Kymco. Για περισσότερες πληροφορίες στο http://www.kymco.gr.

Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr

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

first rides

Από την επιστροφή των μικρών Ninja στο καθημερινό, ημιτουριστικό Diversion. Που φυσικά κάνει σούζες γιατί το οδηγεί ο Δάλλας...

UNLEADED PETR ONLY
NUR BLEIFREIES BENZIN
ESSENCE SANS PLOMB UNIQUEMENT
70-1143

Kawasaki Ninja 250 SE

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

Πως αλλάζουν οι καιροί

Τι δουλειά έχει μια συνταγή από το παρελθόν το 2009; Και γιατί ξαφνικά δείχνει πιο επίκαιρη από ποτέ;

Ninja
Kawasaki

Μαύρο ματ περίβλημα στο φανάρι. Κάπου το έχω ξαναδεί....

Τι είναι πάλι τούτο; Ninja 250 λέει.. Μικρό αδελφάκι των ZX10 και ZX6 δηλαδή, αλλά με 250 μόνο κυβικά; Και μόνο δύο κυλίνδρους; Μας δουλεύουν; Όχι ακριβώς. Και μην ξεχνάτε ότι δεν είναι η πρώτη φορά που η Kawasaki βγάζει το βενιαμίν της supersport κατηγορίας της με 250 δικύλινδρα κυβικά. Για την ακρίβεια, είναι μια κατάσταση που τραβάει αρκετά χρόνια, με τα ZZR 250, GPX 250, GPZ 250 – και αυτά χωρίς να υπολογίσουμε τις άλλες εμφανίσεις του ίδιου κινητήρα στα Eliminator και KLE Anhelo.

Την τελευταία φορά, με το ZZR 250, η λογική της Kawasaki φαινόταν απλά.. παράλογη. Σε μια αγορά με ανοιχτά ακόμα διπλώματα και με τα εξ' Ιαπωνίας παραεισαγώμενα Supersport 250άρια και 400άρια να λυμαίνονται την αγορά, το ZZR φαινόταν αργό, υπερτιμημένο και απλά απορούσες γιατί είχε τόση επιτυχία σε όλες τις υπόλοιπες χώρες, πόσο μάλλον στην Αμερική όπου τα 250άρια δρόμου της Kawa θεωρούνταν μονόδρομος απ' όλους τους εισερχόμενους μοτοσυκλετιστές.

Φίλος απ' τα παλιά

Τα ανοιχτά διπλώματα ανήκουν όμως πλέον στο παρελθόν, όπως και οι παραεισαγωγές των 400αριών. Και ξαφνικά το σκηνικό έχει αλλάξει τελείως. Οι επιλογές των νεοεισερχομένων μοτοσυκλετιστών περιορίζονται σε σκούτερ, παπιά και μονοκύλινδρα 250άρια, είτε on-off όπως τα KLX και WR, είτε πρακτικών και μόνο όπως το CBF, με τα 125άρια να είναι απλά λίγα για όποιον θέλει κάτι παραπάνω. Και ξαφνικά το Ninja αρχίζει να αποκτά πάρα μα πάρα πολύ ενδιαφέρον..

Κατ' αρχάς και δείχνει και είναι μεγάλη μοτοσυκλέτα. Η αισθητική δανείζεται στοιχεία από τα μεγαλύτερα αδελφάκια, με περισσότερη κάλυψη πλαστικών απ' αυτά για να κρύβει το μινιμαλιστικό κινητήρα, αλλά σε καμία περίπτωση δε ντρέπεσαι να την καβαλάς ή να τη χαζεύεις. Ανεβαίνοντας πάνω, νιώθεις αρχικά στριμωγμένος, τα πόδια υπερβολικά κλειστά, σε μια περίεργη γωνία. Μετά συνειδητοποιείς ότι το γενναίο μήκος της σέλας δεν είναι διακοσμητικό, αλλά σου επιτρέπει να βρεις μια άνω του

Καμιά αμφιβολία για το αν είναι μέλος της οικογένειας ZX; Πιο άνετο απ' ότι περιμένεις

Τάπα αεροπορικού τύπου που σφυρίζει στην εξαέρωση ως γνήσιο Kawasaki

ικανοποιητικού θέση ανεξαρτήτως ύψους, με λίγη μετακίνηση εμπρός πίσω που σύντομα σου γίνεται δεύτερη φύση. Τα κλιπόν, παρά την εντυπωσιακά στενή άνω πλάκα έρχονται σωστά στα χέρια, δημιουργώντας μια θέση οδήγησης που ταιριάζει με τις διαστάσεις της μοτοσυκλέτας. Κοινώς, κάθεσαι σαν άνθρωπος και δε νιώθεις ότι καβαλάς mini bike όπως σε ορισμένα 125άρια.

Στην καλομαθημένη από ψηφιακά όργανα εποχή μας, τα αναλογικά ρολόγια με την ιδιόρρυθμη βάση του 250 σε παραξενεύουν, αλλά δεν αρκούν για να χαλάσουν την εικόνα. Κάτι οι καθρέπτες με τις έντονες ακμές που φωνάζουν ZX-10, κάτι οι γραμμές της ζελατίνας με τα χαρακτηριστικά πλέον μπιρμπιλάκια στο κάτω άκρο της, είσαι σίγουρος ότι βρίσκεσαι σε ένα κανονικό μέλος της οικογένειας Ninja. Τόσο, που η έλλειψη διακόπτη σινιάλου παραξενεύει, με το δάκτυλο να τον αναζητά σε κάθε ευκαιρία.

Ο μικρός δικύλινδρος έρχεται στη ζωή με το πρώτο πάτημα της μίζας, κρατώντας το χαρακτηριστικό κροταλιστό του ρελαντί και ξεκινά γλυκά αν και ο συμπλέκτης δείχνει να έχει αναίτια μεγάλη διαδρομή. Κραδασμοί, σκορτσαρίσματα και άλλα κουλά λάμπουν δια της απουσίας τους, με την ελαστικότητα να χαρακτηρίζει τη λειτουργία του κινητήρα, αν και από άποψη επιτάχυνσης δε συμβαίνουν πολλά πράγματα κάτω από τις 5,000 στροφές. Από εκεί και πάνω όμως, το μικρό Ninja ξυπνάει, με ηχητική υπόκρουση το χαρακτηριστικό σφύριγμα του κινητήρα που θυμίζει ελαφρά τετρακύλινδρο. Κινείσαι σβέλτα, πάνω από το ρυθμό της πόλης χωρίς να χρειαστεί να ξεπεράσεις ποτέ τις 8-9 χιλιάδες στροφές, με τις αναρτήσεις να λειτουργούν υποδειγματικά, απορροφώντας

τις ανωμαλίες αλλά διατηρώντας παράλληλα μια σφιχτή σπορ αίσθηση.

Ήδη το μικρό Kawasaki ξεχωρίζει τη θέση του απ' τα 125άρια που ήταν ως τώρα η μόνη ουσιαστικά επιλογή όσων ήθελαν αίσθηση μοτοσυκλέτας με μικρό δίπλωμα, αλλά... έχει άλλες 5,000 στροφές μέχρι τον κόφτη. Ως γνήσιο Kawa, το Ninja γουστάρει να στροφάρει ψηλά και ενώ μπορεί να δείχνει τα χρόνια του με τα δύο χαρακτηριστικά σκαλοπάτια της απόδοσης, αυτό απλά ενισχύει τη σπορ αίσθηση που παίρνεις. Στα 120 η βελόνα του στροφομέτρου φλερτάρει με τις 9000 στροφές, ακούγοντας άμεσα στο άνοιγμα του γκαζιού, ανεβάζοντας και ανεβάζοντας.. Θα φτάσει εύκολα τα 165 με τον αναβάτη όρθιο, θα κερδίσει άλλα πέντε χιλιομετράκια όταν σκύψεις, ενώ σε ελαφριά κατηφόρα θα βάλει τη βελόνα στο κόκκινο για να φτάσει τα 180. Με δύο άτομα ταξιδεύει εύκολα με 140, ενώ η σχετικά μακριά του γεωμετρία του δίνει σταθερότητα, με τα ανοιχτά κομμάτια να είναι το δυνατό του στοιχείο.

Παραμένει σταθερό ακόμα και όταν παίξεις με το γκάζι μέσα στη στροφή, χωρίς να χάνει τη μπάλα και να αλλάζει τροχιά, ενώ τα στενά ελαστικά της Roadwinner δεν φέρνουν κανένα παράπονο άπαξ και τους δώσεις λίγο χρόνο να ζεσταθούν. Στα πιο κλειστά κομμάτια θα χρειαστεί αρκετό κυνήγι με το κιβώτιο για να κρατάς τον κινητήρα στην καλή του περιοχή, αλλά ανταποδίδει διατηρώντας αρκετά υψηλές μουαγιέν, με μια ελαφριά υποψία υποστροφής να σου θυμίζει ότι δεν είναι Supersport αλλά Sport touring. Και ας έχει μόλις 249 κυβικά.

Το σημείο που σε ψήνει ολοκληρωτικά όμως είναι τα φρένα. Παρά, ή ίσως λόγω της ύπαρξης ενός μόνο δίσκου μπροστά και με μια διπίστονη δαγκάνα που δείχνει ιδιαίτερα φτηνή, η αίσθηση που δίνουν είναι απλά χωρίς αντίπαλο ακόμα και σε σχέση με μοτοσυκλέτες αρκετές κατηγορίες πάνω. Ξέρεις ακριβώς πόση δύναμη βάζεις, παίρνοντας ακριβώς την επιβράδυνση που περιμένεις, χωρίς ξαφνικά

Το μαύρο έχει την τιμητική του, με έξυπνες λεπτομέρειες που το δείχνουν πιο ακριβό απ' ότι είναι

Ninja
250R
GR
OHP
539
2009

Μονή μαργαρίτα με φτηνή δαγκάνα. Γιατί αποδίδει τόσο σωστά; Τι μυστικό ξέρουν στο Akashi;

μπλοκαρίσματα και άλλα χαζά, ενώ ακόμα και κατά τη διάρκεια της φωτογράφησης με παρατεταμένες επιταχύνσεις και επιβραδύνσεις, το Ninja δεν έδειξε κανένα σημείο κόπωσης, δείχνοντας ότι θα μπορούσε να το κάνει όλη μέρα. Απλά απόλαυση.

Για δες κάτι πράγματα...

Άπαξ και έχεις κάποιες μικρές ιστορικές γνώσεις για τους προγόνους του 250, είναι ιδιαίτερα εύκολο να πέσεις στη λούμπα και να κατηγορήσεις την Kawasaki ότι μας δίνει αναμασημένη τροφή, ντύνοντας μια παρωχημένη μοτοσυκλέτα με σύγχρονο κουστούμι. Ή τουλάχιστον είναι εύκολο μέχρι να το καβαλήσεις. Το μικρό 250 καταφέρνει να είναι πιο επίκαιρο από ποτέ, δίνοντας μια μοναδική αυτή τη στιγμή ευκαιρία σε κάποιο νεοεισερχόμενο να νιώσει πως είναι οι πραγματικές μοτοσυλέτες, ισορροπώντας άριστα ανάμεσα στην άνεση, την πρακτικότητα και τη σπορ συμπεριφορά. Και όταν όλα αυτά προσφέρονται σε τιμή κάτω των 4,500€ για τη βασική και ομορφότερη έκδοση, δεν είναι δύσκολο να καταλάβεις γιατί είναι και εδώ πλέον μονόδρομος.

Οφείλω να ομολογήσω ότι δεν το περίμενα, αλλά το μικρό Ninja αποδείχτηκε μια από τις απολαυστικότερες μοτοσυκλέτες που έχω καβαλήσει τελευταία.. <<

...είσαι σίγουρος ότι βρίσκεσαι σε ένα κανονικό μέλος της οικογένειας Ninja...

KAWASAKI NINJA 250 SE
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
4,920€ (έκδοση SE)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,085 mm
Πλάτος:	715 mm
Ύψος:	1,115 mm
Μεταξόνιο:	1,400 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	17 lt
Βάρος κατασκευαστή:	169 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	62 x 41,2 mm
Χωρητικότητα:	249 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.6:1
Ισχύς:	32.2/11,000 hp/rpm
Ροπή:	2.2/8,200 kgm/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	37/120 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Μονό αμορτισέρ
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	17˝
Ελαστικό:	RoadWinner RX01F 110/70-17
Φρένο:	Δίσκος μαργαρίτα 290 mm, Διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	17˝
Ελαστικό:	RoadWinner RX01R 130/70-17
Φρένο:	Δίσκος μαργαρίτα 220 mm, Διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

SHARP

THE HELMET SAFETY SCHEME

BELL HELMETS

Multiaxial Carbon / Pure Carbon Fibres

BELL	M4R	★★★★★
Arai	RX-7	★★★
Shoei	XR-1000	★★★
Arai	Condor	★★
Shubert	R1	★★
Shubert	S1 Pro	★★

BELL HELMETS

M5X Daytona

The Professional Helmet!

BELL	M5X	★★★★★
Arai	RX-7	★★★
Shoei	XR-1000	★★★
Arai	Condor	★★
Shubert	R1	★★
Shubert	S1 Pro	★★

BELL HELMETS

M1 Tracker

Aggressive, racing design

BELL	M1	★★★★★
AGV	K-Series	★★★
Lazer	Tornado	★★
Vemar	VSREV	★★
KBC	Force RR	★
HJC	CD-R1	★

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΡΑΝΩΝ

CABERG HELMETS

Justissimo GT

Double Visor Tech

Caberg	Justissomo GT	★★★★
Shoei	Multitech	★★★
KBC	FFR	★

CABERG HELMETS

Rhyno

Double Visor Tech

Caberg	Rhyno	★★★★★
Lazer	Granville	★★★★
Airoh	Mathisse RS	★★

CABERG HELMETS

V2R

Double Visor Tech

Caberg	V2R	★★★★★
AGV	K-Series	★★★
Lazer	Tornado	★★
Vemar	VSREV	★★
KBC	Force RR	★
HJC	CD-R1	★

Το **"Sharp"** είναι ένα πρόγραμμα αξιολόγησης της **Αγγλικής κυβέρνησης**, που με προηγμένα εργαστηριακά τεστ **αξιολογεί** κράνη με προδιαγραφές ασφαλείας ανάλογα με την **πραγματική προστασία** που παρέχουν, με μια κλίμακα από **1** έως **5** αστέρια.

http://sharp.direct.gov.uk

Αθήνα
Λ. Συγγρού 226 - 210 95 65 525
Καλλιρόης 43 - 210 92 22 349 - SPIDI Store
Μιχαλακοπούλου 199 - 210 77 10 149
Πεντέλης 108 Β - Μαρούσι - 210 61 31 830
Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 615

MOTO MARKET® motorcycle accessories
www.motomarket.gr
www.motorshop.gr

Καλώστο κι as άργησε

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

Κατόπιν εορτής και μετά τη διεθνή κατακραυγή για το πως η KTM των Adventure και Super Duke έβαλε στη παραγωγή ένα superbike πιο ήπιο και από Fireblade προηγούμενης γενιάς, η εταιρεία απάντησε ότι ο στόχος με το RC8 ήταν να φτιάξει το καλύτερο superbike για το δρόμο. Σύμφωνα με τους Αυστριακούς, το RC8R είναι το μηχανάκι που ψάχνουμε. Για να δούμε...

Πιο τίγκα στην ένδειξη δεν γίνεται. Σε χρηστικότητα όμως, θέλει δουλειά ακόμα

Το εικονιζόμενο RC8R είναι το μοναδικό μέχρι στιγμής που κυκλοφορεί στην Ελλάδα. Ανήκει στον Robert Martin, ευρύτερα γνωστό ως mr. Jolly Caffe, και έπεσε στα χέρια μου για ένα 20λεπτο στην πίστα των Σερρών, στα πλαίσια εκδήλωσης του trackbike.gr. Ούτε μήνα δεν είχε κλείσει στα χέρια του και -παραδόξως για τα standard του Robert- δεν φορούσε ούτε το μισό κατάλογο Powerparts της KTM. Μόνο μανιτάρια είχε προλάβει να του βάλει - και πάλι καλά να λέτε, καθώς αν το οδηγούσα σήμερα, θα έβλεπα άλλη μοτοσυκλέτα με όλα αυτά που του έχει φορτώσει...

Σε σχέση με το μικρότερο αδερφάκι του, το RC8R διαφέρει στα εξής: βελτιωμένος κινητήρας με 50cc και 15 ίππους περισσότερους, αναρτήσεις WP υψηλότερων προδιαγραφών, παχύτερα δισκόφρενα, πορτοκαλί πλαίσιο, μαύρο ψαλίδι, σφυρήλατες ζάντες αλουμινίου και ελαφρά διαφορετική γεωμετρία: 5mm μεγαλύτερο ίχνος για βελτιωμένη σταθερότητα και 5mm μικρότερο μεταξόνιο για μεγαλύτερη ευελιξία. Όλα αυτά σημαίνουν καλύτερη οδική συμπεριφορά, περισσότερη δύναμη και μικρότερο βάρος.

Όπως είπαμε στην αρχή, το RC8R είναι η μοτοσυκλέτα που θέλαμε να είχε βγάλει η KTM στην παραγωγή από τη πρώτη στιγμή. Τώρα ήρθε η ώρα να το αιτιολογήσουμε κιόλας - και ξεκινάμε από τον κινητήρα. Θυμάστε τις κούφιες μεσαίες του RC8, για τις οποίες γκρίνιαζε σύσσωμος ο ειδικός Τύπος; Μη φανταστείτε βέβαια ότι τα 50 περισσότερα κυβικά στο RC8R έκαναν θαύματα, απλώς ήταν αρκετά για να εξομαλύνουν την καμπύλη και να δώσουν περισσότερη ώθηση στην έξοδο. Η απόδοση παραμένει γραμμική, χωρίς τα βουνά ροπής που ξεκοκαλίζουν λάστιχα στο Ducati 1198. Και σας έχω και καλύτερο: η απόκριση του ψεκασμού έχει βελτιωθεί τόσο πολύ που αλλάζει δραματικά τη συνολική αίσθηση μέσα στη στροφή. Οδηγώντας στην πίστα, αυτό που προσπαθείς να πετύχεις για να βελτιώσεις τον προσωπικό σου χρόνο είναι, βγαίνοντας από μια στροφή, να ανοίξεις το γκάζι όσο πιο νωρίς και όσο περισσότερο μπορείς. Σωστά; Προτού ξεκινήσουμε κουβέντα για το τι απ' όλα βοηθά στο να το

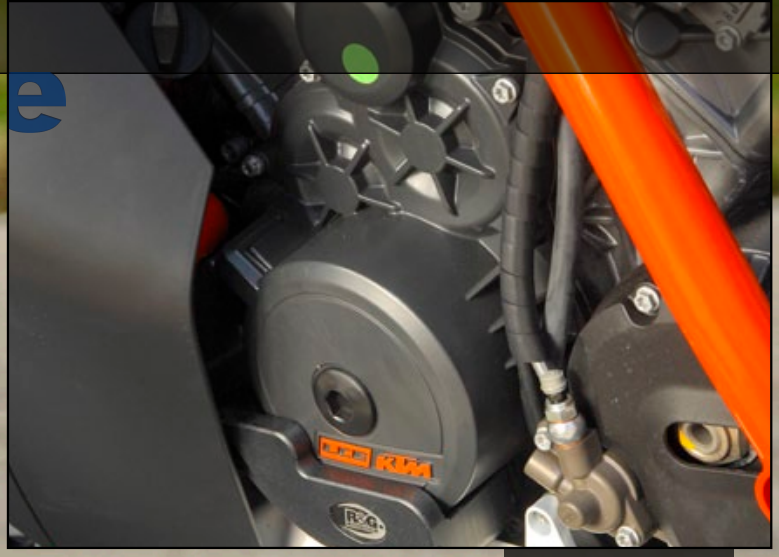
...καλύτερη οδική συμπεριφορά
περισσότερη δύναμη
και μικρότερο βάρος...
JOLLY CAFFÈ
JOLLY CAFFÈ

πετύχεις αυτό (λάστιχα, αναρτήσεις, πλαίσιο, κινητήρας κ.α.), θα πρέπει να συμφωνήσουμε στο ότι αν η σύνδεση του δεξιού καρπού με τον πίσω τροχό χαλάει κάπου στην πορεία, τότε η επίτευξη του στόχου γίνεται σημαντικά πιο δύσκολη, όσο καλά κι αν είναι τα λάστιχά σου, όσο κορυφαίες κι αν είναι οι αναρτήσεις σου. Ξαφνικά, τα πάντα γύρω από τη στροφή επικεντρώνονται στο πως θ' ανοίξεις το γκάζι με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μην αναστατωθεί η μοτοσυκλέτα από την αρχική κλωτσιά του ψεκασμού και να μη βρεθείς με περισσότερα άλογα στον τροχό απ' όσα ζήτησες. Κάτι τέτοιο σημαίνει απώλεια εμπιστοσύνης και επικέντρωση της προσοχής σου σε λάθος πράγματα. Εκείνη τη στιγμή θα έπρεπε να σε απασχολούν τα σημάδια σου, η γραμμή σου, η πρόσφυση, η θέση του σώματός σου και άλλα, πολύ πιο σημαντικά από τον ψεκασμό. Έχοντας το μυαλό σου στην απόκριση του γκαζιού, πόση από την προσοχή σου μένει διαθέσιμη για τα όλα αυτά που διαδραματίζονται κατά τη διάρκεια της στροφής;

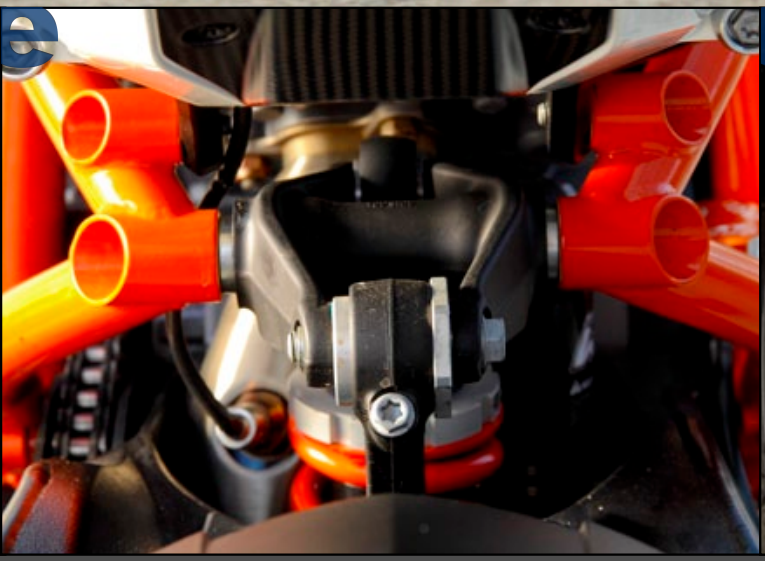
Το RC8R μας βγάζει από τους μπελάδες που μας είχε μπλέξει το απλό RC8, με την απότομη απόκριση του γκαζιού στις χαμηλομεσαίες στροφές. Δραματική βελτίωση, σε σημείο που πραγματικά δεν ασχολείσαι - ό,τι καλύτερο για το γυρολόγιό μας δηλαδή. Σε συνδυασμό με τις πιο γεμάτες μεσαίες, που προσφέρουν ταχύτερο ρυθμό περιστροφής και δυνατή έξοδο από τη στροφή, δεν έχεις πια λόγο για να γκρινιάξεις. Ταυτόχρονα, ένα ακόμη σημείο στο οποίο ασκήθηκε έντονη κριτική δείχνει να έχει βελτιωθεί δραματικά. Οι αλλαγές ταχυτήτων πραγματοποιούνται με περισσότερη ακρίβεια, ενώ η πιθανότητα να βρεις νεκρά σε κατέβασμα έχει εκμηδενιστεί.

Ένας άλλος τομέας που δείχνει εμφανώς βελτιωμένος είναι οι αναρτήσεις. Στο RC8, σπάνια αισθάνεσαι το σύνολο "δεμένο". Μετά από μια ολόκληρη χρονιά και αρκετά χιλιόμετρα στις Σέρρες και τα Μέγαρα, μιας και υπήρχαν δύο RC8 στη διάθεση του California Superbike School, του οποίου έχω την τιμή να είμαι μέρος του, δεν κατάφερα να βρω ικανοποιητική ρύθμιση στις αναρτήσεις για καμία

Τα ρυθμιζόμενα μαρσπιέ δεν είναι νέο για το RC8, στο οποίο ρυθμίζονται επίσης το ύψος της σέλας και των κλιπόν



Το νέο δεν είναι τα 50 περισσότερα κυβικά, αλλά η μεταξένια λειτουργία του κιβωτίου ταχυτήτων και ο μειωμένος λόξυγγας του ψεκασμού



Το έκκεντρο στην έδραση του μοχλικού ρυθμίζει το ύψος της ανάρτησης. Το αμορτισέρ είναι αισθητά βελτιωμένο

Παρότι μοιράζεται τις ίδιες δαγκάνες με το 1198, το αποτέλεσμα δεν είναι το ίδιο εντυπωσιακό

"...ο τροχός
βάζει τη δύναμη κάτω
χωρίς παρατράγουδα..."

από τις δύο πίστες. Όταν το έκανα όπως το ήθελα μέσα στη στροφή, μου έβγαινε νευρικό στα φρένα. Όταν το ρύθμιζα να είναι σταθερό στα φρένα, πατώντας τον πίσω τροχό στην άσφαλτο, το αισθανόμουν κομμένο στα δύο στο κέντρο της στροφής - και ούτω καθεξής.

Το RC8R δεν είναι έτσι - και υπεύθυνες υποθέτω ότι είναι οι αναβαθμισμένες αναρτήσεις εμπρός και πίσω. Μπροστά οι αλλαγές δεν είναι μεγάλες (διαφορετικές ρυθμίσεις και επίστρωση νιτριδίων του τιτανίου για μείωση των τριβών), αλλά πίσω τα πράγματα έχουν αλλάξει ριζικά. Πέρα από την αντιτριβική επίστρωση νιτριδίων του τιτανίου, το καινούργιο αμορτισέρ διαθέτει μια επιπλέον ροδέλα που διαχωρίζει την απόσβεση συμπίεσης από την απόσβεση επαναφοράς, με αποτέλεσμα αλλάζοντας τη μια ρύθμιση να μην επηρεάζεται η άλλη. Συνολικά, είναι το πρώτο RC8 που οδηγώ χωρίς να έχω σκαλίσει ούτε βίδα και η αίσθηση που μου επιστρέφει είναι αυτή μιας καλορυθμισμένης μοτοσυκλέτας. Ο τροχός βάζει τη δύναμη κάτω χωρίς παρατράγουδα και η ανάρτηση δεν του φέρνει καμία αντίρρηση. Βοηθά όπως προείπα και η εξαιρετική απόκριση στο γκάζι, που δίνει εντελώς διαφορετική αίσθηση στο σύνολο, αλλά η συμπεριφορά σε κάθε σημείο της πίστας είναι υποδειγματική. Σταθερό στα φρένα, εύκολο στην αλλαγή κατεύθυνσης, σίγουρο μπροστινό στην καρδιά της στροφής και καλό πάτημα του πίσω τροχού στην επιτάχυνση κατά την έξοδο. Το μόνο που δεν δείχνει σημάδια πραγματικής βελτίωσης είναι τα φρένα, όπου οι παχύτεροι δίσκοι ναι μεν προσφέρουν αυξημένη αντοχή στο περιβάλλον της πίστας, αλλά δεν βελτιώνουν τη δύναμη ή το δάγκωμα. Το hardware είναι σχεδόν ίδιο με του Ducati 1198 - και όμως αυτό καταφέρνει να σου δίνει την εντύπωση ότι έχει μακράν καλύτερα φρένα από το KTM. Λέτε τα 10mm μεγαλύτερα δισκόφρενα να κάνουν τόσο μεγάλη διαφορά ή η Ducati όντως χρησιμοποιεί τόσο διαφορετική πάστα στα τακάκια;

KTM

Πόσο καλύτερο από το απλό;

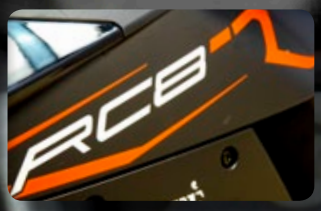
Μας αρέσει που η KTM έχει τα αφτιά της ανοιχτά προς τον Τύπο και τον κόσμο και αντιδρά ανάλογα. Αυτό που δεν μας αρέσει είναι ότι για να πάρεις το πλέον ικανοποιητικό αποτέλεσμα στην πίστα από superbike της πορτοκαλί εταιρείας, θα πρέπει να βάλεις το χέρι βαθιά στην τσέπη. Έχεις λοιπόν δύο επιλογές: ή παίρνεις το απλό RC8 στην εκπληκτική τιμή των 12,990€ ή βάζεις άλλα 8,760€ και τσιμπάς ένα από τα 1,000 RC8R που θα παραχθούν συνολικά - τόσα άλλωστε χρειάζονται για την homologation του παγκόσμιου πρωταθλήματος Superbike, στο οποίο προτίθεται να συμμετάσχει η KTM από το 2011.

Ωστόσο, με τη νέα τιμολογιακή πολιτική της KTM στα RC8, η διαφορά στην τιμή είναι τέτοια που δεν αξίζει να στραφεί κανείς προς το R, ειδικά αν σκοπεύει να βάλει το χέρι ακόμα πιο βαθιά, στήνοντας ένα track bike αξιώσεων. Αγοράζεις ένα απλό, αλλάζεις αναρτήσεις, βάζεις εξάτμιση και παράλληλο εγκέφαλο για να διορθώσεις την καμπύλη και την απόκριση στο γκάζι, παίρνεις και ένα πολυεστερικό -ή, ακόμα καλύτερα, full carbon- κοστούμι, δεύτερο σετ χειριστήρια για την κακιά στιγμή, ζάντες και ό,τι άλλο βάζει ο νους σου. 8,760€ είναι αυτά, περισσεύουν και για αρκετά ζευγάρια λάστιχα. Φίλος που το έχει κάνει δεν έχει μετανοιώσει ούτε στιγμή. Θα επανέλθουμε άλλωστε σε επόμενο τεύχος με τη δική του μοτοσυκλέτα για του λόγου το αληθές... <<

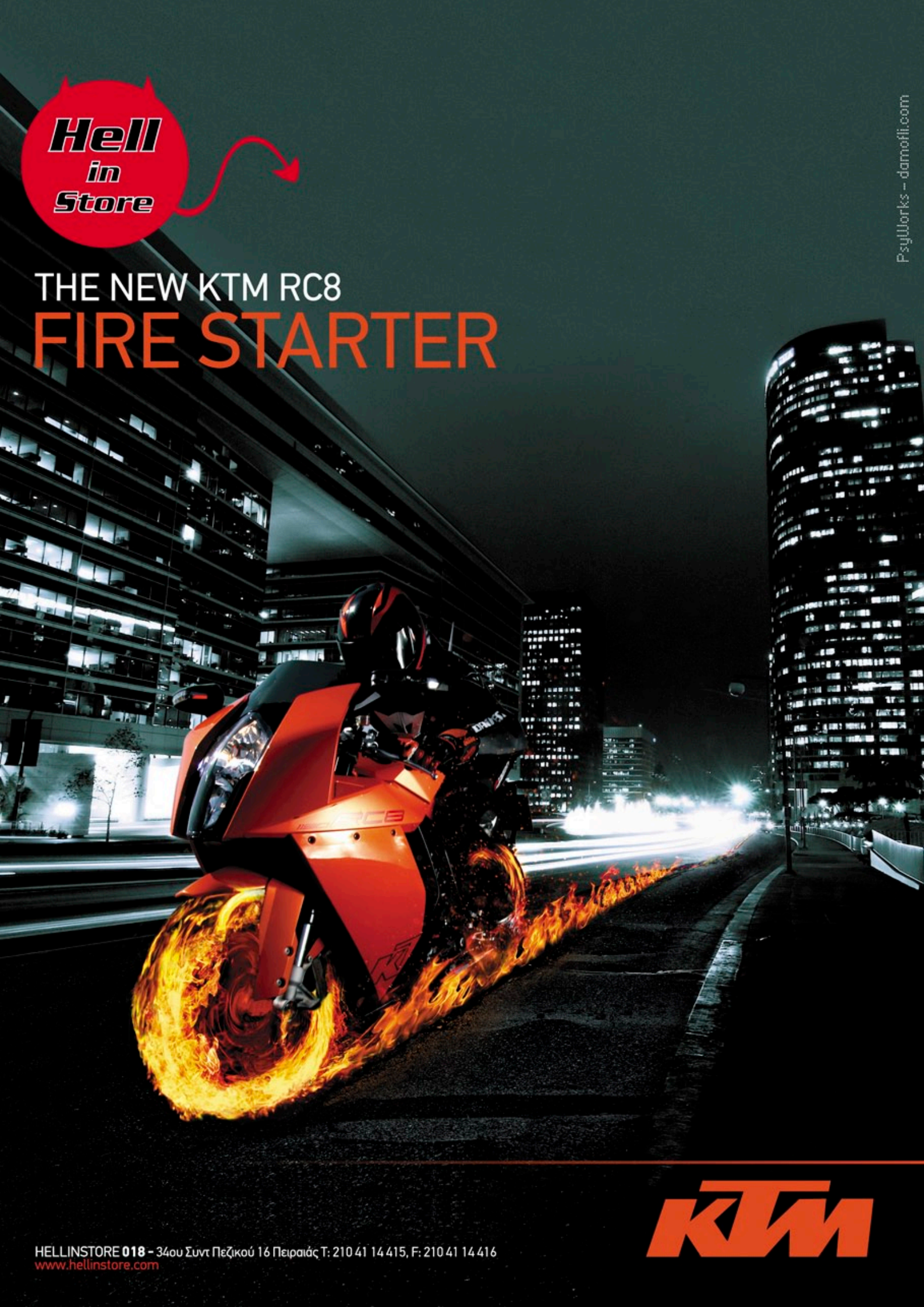
Μαύρο ψαλίδι, ίδιο με του απλού RC8. Αυτό που δεν φαίνεται είναι το σύστημα στήριξης του τροχού για γρήγορες αλλαγές ελαστικών

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

KTM RC8R
KTM ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
21,750€



ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,425 mm
Ύψος σέλας:	805 / 825 mm
Βάρος κατασκευαστή:	182 kg (κενή)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, δικύλινδρος σε V75º, υγρόψυκτος, 2x2 ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	105 x 69 mm
Χωρητικότητα:	1,195 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.5 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	170 / 10,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	12.5 / 8,000 kg.m/rpm
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.3º
Ίχνος:	97 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ WP με μοχλικό
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Diablo Supercorsa
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo monobloc 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17in
Ελαστικό:	190/55-17, Pirelli Diablo Supercorsa
Φρένο:	Ένας δίσκος 220mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων


Hell
in
Store
THE NEW KTM RC8
FIRE STARTER
PsyWorks – damofli.com
HELLINSTORE 018 – 34ου Συντ Πεζικού 16 Πειραιάς T: 210 41 14 415, F: 210 41 14 416
www.hellinstore.com
KTM

Yamaha XJ6 Diversion

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

Φωτία στην άσφαλτο

Λέμε και κάνα αστείο που και που να περνάει η ώρα...

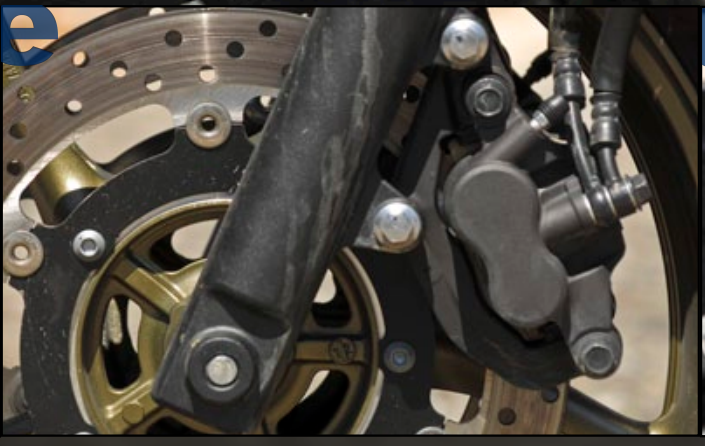
...ο πρώτος μας σταθμός από το παπί στις μοτοσυκλέτες...

Δεν μπορείς να πεις, το αστείο με το burn out εξυπηρέτησε το σκοπό του - και να' σαι τώρα να διαβάζεις τις πρώτες σειρές από τις οδηγικές μου εντυπώσεις με το Diversion. Πως τα φέρνει έτσι η ζωή όμως, θυμάμαι πριν χρόνια αρκετούς φίλους και γνωστούς να έχουν στην κατοχή τους ένα αερόψυκτο τότε Diversion, ως την πρώτη τους μεγάλη μοτοσυκλέτα - οι περισσότερες 400άρια παραεισαγωγής. Ναι, αυτός ήταν ο προορισμός του Diversion τη δεκαετία του '90. Να γίνει ο πρώτος μας σταθμός στο πέρασμα από το παπί στις μοτοσυκλέτες. - για όσους από εμάς βέβαια παίρναμε την ασφάλτινη οδό. Οι υπόλοιποι τραβούσαν προς ΧΤ μεριά... Για να το πετύχει αυτό λοιπόν, το Diversion ήταν μια καθόλα φιλική μοτοσυκλέτα, με χαμηλή σέλα, άνετο τιμόνι, μαλακά χειριστήρια και τη λέξη προοδευτικότητα να συναντάται παντού: από τα φρένα και την απόδοση του κινητήρα, μέχρι και τις οικονομικές απαιτήσεις αγοράς και συντήρησης. Και σήμερα όμως, το Diversion έρχεται να πατήσει με ακρίβεια στα ίδια βήματα με τον πρόγονό του. Είναι προσιτό, τόσο οδηγικά όσο και οικονομικά, χωρίς να είναι λιγότερο μοτοσυκλέτα από το ακριβότερο Fazer για παράδειγμα. Και πως το πέτυχε η Yamaha αυτό; Μα, με τη γνωστή από αρχαιοτάτων χρόνων τακτική της μείωσης του κόστους περιφερειακών και λοιπών εξαρτημάτων! Ατσάλινο σωληνωτό πλαίσιο, ατσάλινο ψαλίδι τετραγωνικής διατομής, αναρτήσεις χωρίς ρυθμίσεις, διπίστονες δαγκάνες με γλίστρα και ένας κινητήρας φτιαγμένος για την περίσταση.

Ο κινητήρας είναι μια ακόμη detuned έκδοση του μοτέρ που μέχρι το 2005 κινούσε το R6. Πριν από το Diversion πρόλαβε να τοποθετηθεί στη σύγχρονη γενιά των FZ6 και FZ6 Fazer, σε δύο μάλιστα εκδόσεις: τη γρήγορη με τους 98 ίππους, που συναντάται αυτούσια και σήμερα στη γκάμα της Yamaha, και την αργή με τους 78, που τοποθετούνταν στα φθηνότερα Fazer όταν παρουσιάστηκε το Fazer S2 με τα αναβαθμισμένα φρένα. Σε εκείνη την έκδοση βέβαια, η μετάβαση από τους 98 στους 78 ίππους γινόταν με ένα stop στη γκαζιέρα, πράγμα που έδινε τη δυνατότητα στον αγοραστή της φθηνής έκδοσης να την "αναβαθμίσει" με μηδενικό κόστος. Στο Diversion τώρα πια, οι 78 δεν είναι αποτέλεσμα παρόμοιας μπακαλίστικης μηχανολογίας, αλλά έργο ενός ριζικού ανασχεδιασμού του κινητήρα του Fazer. Έτσι, η Yamaha υπόσχεται πραγματικά βελούδινη λειτουργία, ελαστικότητα και φιλική απόδοση ισχύος που εκ των πραγμάτων δεν μπορούσε να μας προσφέρει τοποθετώντας απλώς ένα stop στη γκαζιέρα.

Προσπερνώ τις βαρετές περιγραφές για το πως άλλαξαν την κεφαλή και τους εκκεντροφόρους για να φτάσουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα και περνάω κατευθείαν στο ψητό. Λειτουργικά, αυτός ο κινητήρας δουλεύει ασύγκριτα καλύτερα από εκείνο το "κομμένο" Fazer. Εδώ υπάρχει ροπή από χαμηλά, ικανή να σε κινήσει ράθυμα και ήρεμα μέσα στην πόλη χωρίς πολλές αλλαγές. Ωστόσο, σε σύγκριση με το CBF, ο κινητήρας του οποίου είναι πολύ πιο ραφιναρισμένος, το Diversion δείχνει προχειροφτιαγμένο. Η απόκριση στο γκάζι απέχει πολύ από το ιδανικό, πράγμα που είναι το πρώτο πράγμα που θα παρατηρήσει ένας καινούργιος οδηγός, μη εξοικειωμένος με τις ιδιαιτερότητες των συστημάτων ψεκασμού. Κιβώτιο και συμπλέκτης δουλεύουν καλά, με το πρώτο να είναι λίγο σκληρό για τα γούστα μου, αλλά σε καμία περίπτωση κουραστικό. Η δύναμη έρχεται όντως γραμμικά και είναι τόση που ένας εξοικειωμένος αναβάτης θα βρεθεί πολύ γρήγορα να χτυπάει το στοπ της γκαζιέρας πιο συχνά απ' όσο χρησιμοποιεί τα φρένα. Με δυο λόγια, οι 78 ίπποι ίσα που φτάνουν για τα κιλά του Diversion, πράγμα που σημαίνει μην έχετε και τρελές απαιτήσεις σε ταξίδι φορτωμένο με δύο άτομα...

Άνετη και ευρύχωρη σέλα, δεν θα πιαστείς πάνω της ακόμα και μετά από ώρες



Διπίστονες με γλίστρα και δίσκοι 298mm.
Ακριβώς όπως στο Tenere δηλαδή, χωρίς τις Brembo

Η μοναδική ρύθμιση στην ανάρτηση είναι
αυτή η σκαλωτή προφόρτιση του πίσω ελατηρίου

Πάμε τώρα σε αυτά που δεν φτάνουν, ειδικά αν σκοπεύετε να το χρησιμοποιήσετε σε συνθήκες σαν αυτές που μόλις περιέγραψα. Οι αναρτήσεις είναι ό,τι πιο φθηνό έχει βρεθεί στα χέρια μου τα τελευταία χρόνια. Δεν θα αποτελούσε υπερβολή αν έλεγα ότι του XT είναι αισθητά καλύτερες από αυτές - κάτι που προφανώς έχει να κάνει με τα επιπλέον κιλά του Diversion. Το πιρούνι κυριολεκτικά το τερματίζεις πιέζοντας το τιμόνι κάτω, με τη μοτοσυκλέτα σταματημένη. Είναι τόσο μαλακό που, εκτός από ελατήρια και λάδια, δεν φαίνεται να έχει κάτι άλλο εκεί μέσα. Για το αμορτισέρ ισχύουν ακριβώς τα ίδια, μόνο που εκεί πίσω το ελατήριο είναι κάπως πιο σκληρό - λογικό, καθώς καλείται να διαχειριστεί περισσότερο βάρος. Σε αστικό περιβάλλον με ένα άτομο, η ανάρτηση είναι σχεδόν άψογη - μιλάμε πάντα για Αθήνα και τη γνωστή ποιότητα των δρόμων γύρω από αυτή. Αποσβένει λακκούβες και σαμάρια χωρίς να φτάνουν τα χτυπήματα στη μέση σου, ενώ όσο ο ρυθμός παραμένει μέτριος, δεν θα βρεις ούτε ένα λόγο να γκρινιάξεις για τις χαλαρές τους αποσβέσεις. Ωστόσο, μόλις ανεβάσεις συνεπιβάτη και πας να το παίξεις γρήγορος στην Κατεχάκη για παράδειγμα, έχε το νου σου στα σημεία που ενώνεται το καινούργιο οδόστρωμα με το παλαιότερο καθώς η οποιαδήποτε εγκάρσια ανωμαλία τύπου σαμαράκι είναι αρκετή για να βάλει την ανάρτηση σε ένα συνεχή κύκλο συμπίεσης / εκτόνωσης, που μοιάζει ικανός να κρατήσει για πάντα.

Παραδόξως, το ατσάλινο πλαίσιο και το φαινομενικά "παιδικό" ψαλίδι είναι τα μόνα που δεν σε προβληματίζουν στο Diversion. Δεδομένης της ισχύος του κινητήρα και του χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας, φτάνουν και περισσεύουν, ενώ είμαι σίγουρος ότι ακόμα και μετά την τοποθέτηση ενός καλού αμορτισέρ, ούτε το πλαίσιο ούτε το ψαλίδι θα δείχνουν "λίγα". Τα φρένα είναι απλώς καλά, χωρίς ιδιαίτερα δυνατό αρχικό δάγκωμα - πράγμα όχι και άσχημο για μοτοσυκλέτα που απευθύνεται κυρίως σε αναβάτες με καθόλου ή ελάχιστη εμπειρία.

Κάποτε πρωταγωνιστούσε στο Deltabox ενός R6. Σήμερα, του κόψανε καμιά 30αριά άλογα και το έβαλαν να εξυπηρετεί απλούς καθημερινούς χρήστες δικύκλων

"...οι αναρτήσεις του XT
είναι αισθητά καλύτερες
από αυτές..."

Πως εξαφανίζεις μια εξάτμιση όμορφα και ωραία;
Την πετάς από κάτω και ησυχάζεις...

Μήπως ζητάω πολλά;

Το Diversion ήρθε να καλύψει το κενό που αφήνει το Fazer των 78 ίππων, τόσο από πλευράς κόστους όσο και απόδοσης. Κρατήστε το αυτό. Είναι μια μοτοσυκλέτα που απευθύνεται σε αναβάτες με λιγότερες απαιτήσεις από το μέσο όρο - αυτούς που, για παράδειγμα, θέλουν να αφήσουν το αυτοκίνητό τους σπίτι αλλά δεν αισθάνονται καλά να το αντικαταστήσουν με ένα scooter, και προτιμούν μια φθηνή μοτοσυκλέτα. Υπό αυτό το πρίσμα, τα μόνα που με χαλάνε στο Diversion είναι η απόκριση του ψεκασμού και η απόδοση των φρένων. Κατά τα λοιπά, έχει εξαιρετικά άνετη σέλα, χώρο για να φορτώσεις μια τσάντα ή να τοποθετήσεις σχάρα και top case, ικανοποιητική κάλυψη από τον αέρα, πλούσια σε ενδείξεις όργανα, στάνταρ κεντρικό σταντ και άνετη θέση αναβάτη και συνεπιβάτη ακόμα και για ταξίδι. Υπό το πρίσμα του πιο απαιτητικού αναβάτη, η λίστα των αρνητικών αλλάζει. Ο ψεκασμός δεν τον ενοχλεί, όντας πιο εξοικειωμένος με το χειρισμό του γκαζιού. Αυτό που τον ενοχλεί περισσότερο απ' όλα είναι φυσικά οι αναρτήσεις, που θέτουν το όριο πολύ νωρίς, ακόμα και για αυτό το πλαίσιο. Αυτός όμως δεν θα φτάσει να πάρει Diversion - έτσι και εγώ δεν μπορώ να "χρεώσω" στη μοτοσυκλέτα ένα αρνητικό που κανείς από τους αγοραστές του δεν πρόκειται να εντοπίσει ως ελάττωμα. Γι' αυτό που φτιάχτηκε, το Diversion είναι ένα αξιόλογο σύνολο σε πολύ καλή τιμή - και για όποιον ζητά το κάτι παραπάνω, ας μην ξεχνάμε ότι υπάρχει και το Fazer... <

Γνώριμα από τα Fazer, περιέχουν όλα όσα χρειάζονται: ρολόι, δύο μερικούς χιλιομετρητές, δείκτη βενζίνης και χιλιομετρητή ρεζέρβας

DIVERSION

YAMAHA XJ6 DIVERSION
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
6,750€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,120 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	1,210 mm
Μεταξόνιο:	1,440 mm
Γωνία κάστερ:	26º
Ίχνος:	103.5 mm
Ύψος σέλας:	785 mm
Απόσταση από το έδαφος:	140 mm
Ρεζερβουάρ:	17.3 lt
Βάρος κατασκευαστή:	211 kg (πλήρης υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος τετρακύλινδρος, 2ΕΕΚ, 16βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	65.5 x 44.5 mm
Χωρητικότητα:	600 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.2:1
Ισχύς:	78 / 10,000 hp/rpm
Ροπή:	6.1 / 8,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17"
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 298 mm με δαγκάνες δύο εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.00 x 17"
Ελαστικό:	160/60-17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm με δαγκάνα ενός εμβόλου

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

cover story

Εκτάκτως και επί του πιεστηρίου, ο Σπύρος σηκώνει το cover και μας λέει το story του καινούργιου VFR1200

Αλληλούια

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Honda

Προκάλεσε οργασμό φαντασιώσεων επί χρόνια σε συντάκτες από όλο τον κόσμο. Το νέο VFR επιτέλους παρουσιάστηκε διαδικτυακά στις 8 Οκτωβρίου και ώρα 13:00 στο απολύτως δικό του microsite, feelvfr.com

Μπορεί τα ΜΜΕ παγκοσμίως να παραληρούσαν με τις δεκάδες εικασίες και φωτοσοπιές, αλλά η στέρεη βάση για το νέο VFR χτίστηκε στην περσινή έκθεση του Μιλάνου, όταν παρουσιάστηκε εκείνο το γλυπτό, μη λειτουργικό πρωτότυπο. Ήταν την ίδια χρονιά που η Aprilia βρέθηκε στο επίκεντρο της επικαιρότητας με το V4 superbike που σήμερα βλέπουμε στα χέρια του Max Biaggi. Η Honda ωστόσο κρατούσε το δικό της V4 για έναν άλλο προορισμό.

The ultimate road sports motorcycle

Αυτός είναι ο πρώτος τίτλος που συναντά κανείς ανοίγοντας το ολόφρεσκο press kit. Εκεί μας εξηγεί πως η ομάδα εξέλιξης του νέου VFR αποτελείτο από δύο Ιάπωνες, έναν Αμερικανό και έναν Ευρωπαίο, με καθήκοντα που περιγράφονται (αυτολεξεί) ως εξής: "*Οι σχεδιαστές φαντάστηκαν πως ξύπνησαν μια υπέροχη μέρα και, αυθόρμητα, αποφάσισαν να οδηγήσουν 300 km καταναλώνοντας ξεκούραστα μεγάλες αποστάσεις αυτοκινητόδρομων, πριν χαράξουν την πορεία τους σε ορεινές φιδίσιες διαδρομές, μόνο και μόνο για να απολαύσουν το μεσημεριανό τους σε μια πανέμορφη τοποθεσία, πριν πάρουν το δρόμο της επιστροφής.*"
Με λίγα λόγια τους είπαν να σχεδιάσουν ένα Sport Touring. Περνώντας σε πιο τεχνικές περιγραφές, η Honda μας εξηγεί πως τέθηκαν στη συνέχεια λεπτομερέστερες προδιαγραφές. Συγκέντρωση μαζών, απόλυτος έλεγχος από τον αναβάτη, καλή αεροδυναμική – δηλαδή ό,τι συνιστά εδώ και δεκαετίες ιδανική συνταγή οποιασδήποτε μοτοσυκλέτας.
Η ομάδα έδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές: Η μοτοσυκλέτα θα έχει εξαίρετη αεροδυναμική προστασία, θα είναι πολύ στενή στο κέντρο της ώστε να κουμπώνει ιδανικά ο αναβάτης και να μην προβληματίζονται οι υψομετρικώς υστερούντες, ενώ η όλη σχεδίαση των μηχανικών μερών θα πρέπει να συγκεντρώνει το βάρος όσο περισσότερο γίνεται κοντά στο κέντρο.

Με το βλέμμα στον αυτοκινητόδρομο

Ο κινητήρας εξυπηρετεί αυτή τη λογική: Οι δύο πίσω κύλινδροι έχουν μεταξύ τους μικρότερη απόσταση απ' ότι οι μπροστινοί, ακριβώς για να είναι στενή η μοτοσυκλέτα στην περιοχή της σέλας. Στις κεφαλές του V4 επιλέχθηκε τη διάταξη Unicam –γνωστή μας από το CRF– όπου ένας εκκεντροφόρος κινεί τέσσερις βαλβίδες, επίσης με γνώμονα το μικρό όγκο στις κεφαλές.
Η περιεχόμενη γωνία των κυλίνδρων είναι 76 μοίρες και η Honda λέει πως η ασύμμετρη γεωμετρία τους και η Phase shift σχεδίαση του στροφάλου (τα κομβία των πίσω κυλίνδρων είναι μετατοπισμένα κατά 28 μοίρες ως προς αυτά των μπροστινών) έχουν εξαφανίσει εντελώς τους κραδασμούς πρώτης τάξης. Κατά συνέπεια δεν απαιτείται αντικραδασμικός άξονας που θα προσέθετε σε απώλειες ισχύος.
Μια ακόμη λύση από τους αγώνες, εφαρμοσμένη στα CRF και RCV, αφορά στο σφράγισμα του στροφαλοθάλαμου ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι απώλειες που οφείλονται στην κίνηση του πιστονιού. Η διαφορά πίεσης ανάμεσα στον

Η μελωδική συσκευή της Honda, κατά το press kit, χαμηλά βρυχάται και ψηλά ουρλιάζει

κύλινδρο και το στροφαλοθάλαμο γενικά έχει ως αποτέλεσμα να ασκούνται δυνάμεις που αντιστέκονται στην κίνηση του πιστονιού. Σύμφωνα με το press kit, με την απομόνωση αυτών των δύο περιοχών κερδίζουμε επιπλέον ακριβέστερη απόκριση στο γκάζι και μειωμένη κατανάλωση.

Το VFR στρέφεται πλέον σε ηλεκτρονικό γκάζι throttle-by-wire, η τροφοδοσία του γίνεται μέσω ενός κλασικού συστήματος PGM-FI, ενώ η μετάδοσή του ανατίθεται σε έναν άξονα που εμφανισιακά μοιάζει διαβολικά πολύ με αυτόν της BMW και, ανεξαρτήτως αυτού, ισοδυναμεί με ξεγνοιασιά από τακτικότατες απαιτήσεις συντήρησης, όπως το καθάρισμα, λάδωμα και τέντωμα της αλυσίδας.

Ένα σημείο που προκαλεί έκπληξη είναι η τοποθέτηση slipper συμπλέκτη που δανείζεται από το CBR1000RR, μια διάταξη που συνήθως συναντάμε σε superbike, ακριβώς επειδή τα οφέλη του αφορούν τη συμπεριφορά σε αγριεμένα κατεβάσματα, σαν αυτά που κάνουμε φρενάροντας στην πίστα. Το θέμα βέβαια είναι πως το VFR δύσκολα μπορεί κανείς να το φανταστεί ως track bike, η λογική του κοιτάζει ξεκάθαρα προς τον αυτοκινητόδρομο.

Βασικό πακέτο

Διακόσια εξήντα επτά κιλά πλήρες βάρος, έτσι λέει ο πίνακας τεχνικών χαρακτηριστικών. Για να πω την αμαρτία μου, δεν έχω και πολλή εμπιστοσύνη στα ζυγίσματα των press kit - κι αν υπάρχει μια περίπτωση να μην είναι ακριβές, μάλλον η αλήθεια θα είναι βαρύτερη... Πάντως αυτό το νούμερο ταιριάζει μόνο σε μια μοτοσυκλέτα που προορίζεται να καταπίνει χιλιόμετρα. Έχουμε ήδη δει πως η θέση οδήγησης είναι τουριστάδικη, αν προσθέσουμε γωνία κάστερ 25.5º, μεγάλο ίχνος και μεταξόνιο στα 1,545 mm, όλα φωνάζουν σταθερότητα και αργές αντιδράσεις.

Με βάση την εμπειρία από αντίστοιχες μοτοσυκλέτες πολλών κυβικών, άφθονων κιλών και τουριστικής γεωμετρίας, όταν επιτυγχάνεται καλή συγκέντρωση των μαζών και σωστό ζύγισμα τα πολλά κιλά εξαφανίζονται ως αίσθηση σε χαλαρή οδήγηση, αλλά θα σφραγίσουν ξεκάθαρα την είσοδο της στροφής ή απότομες αλλαγές κατεύθυνσης, όπως λ.χ. σε ένα εσάκι, ειδικά όταν προσπαθείς να πιέσεις τη μοτοσυκλέτα.

Το πλαίσιο είναι αλουμινένιο δύο δοκών, diamond type που λέει και η Honda, συνδεδεμένο με ένα αλουμινένιο μονόμπρατσο ψαλίδι. Οι αναρτήσεις μετρούν ένα ανεστραμμένο πιρούνι 43 mm και ένα αμορτισέρ με μοχλικό Pro Link. Οι ρυθμίσεις λιγοστές: προφόρτιση ελατηρίων μπροστά, προφόρτιση και απόσβεση επαναφοράς πίσω. Ή, τουλάχιστον, έτσι πρέπει να είναι σύμφωνα με το press kit και τον επίσημο πίνακα τεχνικών χαρακτηριστικών, ωστόσο σε αρκετές φωτογραφίες διακρίνονται ρυθμίσεις επαναφοράς στα καλάμια του πιρουνιού. Με βάση την επίσημη πληροφορία, πάντως, μιλάμε για το βασικό τουριστικό πακέτο της αγοράς.

Τα φρένα επιλέχθηκαν ως αναμενόταν, εξαπίστονες Nissin στην ακτινική τους έκδοση. Στο κείμενο της παρουσίασης αναγράφεται ξεκάθαρα πως ο στάνταρ εξοπλισμός περιλαμβάνει συνδυασμένο σύστημα Combined Braking System (CBS) και ABS. Όχι, δεν είναι το C-ABS των νέων CBR, είναι το απλό σύστημα που φορά σχεδόν όλη η γκάμα της Honda.

Οι γνωστές πλέον εξαπίστονες Nissin και ο αισθητήρας του ABS. Εδώ φοριέται το απλό σύστημα ABS της Honda και όχι το ηλεκτροϋδραυλικό C-ABS των CBR

"...με λίγα λόγια τους είπαν να σχεδιάσουν ένα sport touring..."

Οι Ιάπωνες το ρίχνουν στο υψηλό design. Αυτή η ουρά παραπέμπει εμφανώς στη γνωστή εικόνα του VFR800, ειδικά οι δύο χειρολαβές / κέρατα

Πολύ αιχμηρή ουρά, σε πλήρη αντίθεση με το μπροστινό τμήμα του VFR

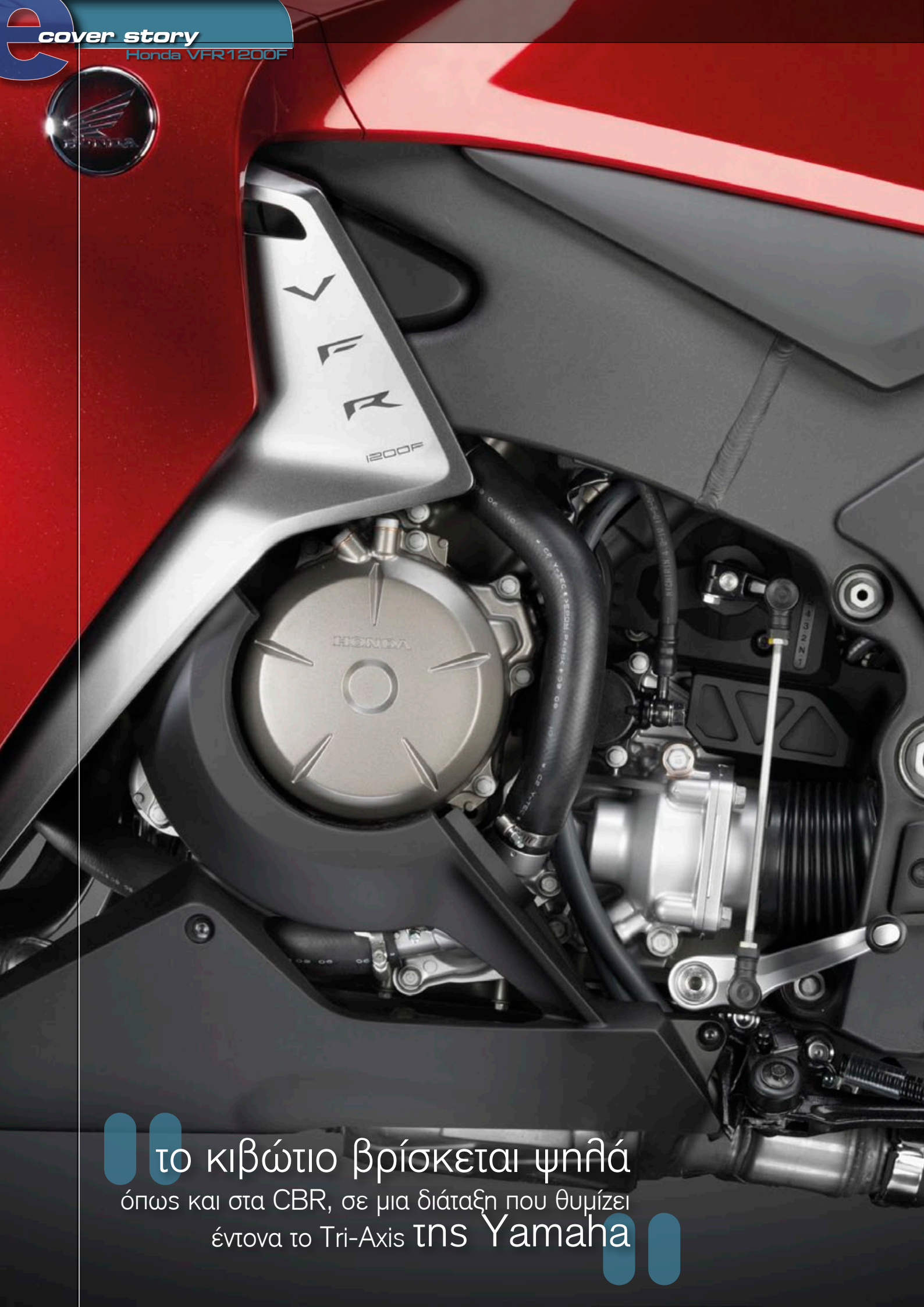
HONDA

Αντί να αλλάξεις ζελατίνα, μια επέκταση μπαίνει πάνω από τη στάνταρ. Κρίμα που πρέπει να πληρώσουμε έξτρα γι' αυτή, ο ανταγωνισμός έχει αρχίσει να γεμίζει με ικανότατες ρυθμιζόμενες στο βασικό πακέτο

Διακόπτες "ala Aprilia": Το φλας και η κόρνα άλλαξαν θέση μεταξύ τους διότι, η Honda θεωρεί πως έτσι έρχεται πιο φυσικά στο δάκτυλο. Προσέχουμε επίσης τη ρύθμιση επαναφοράς στο καλάμι. Αυτή σύμφωνα με το press kit δεν υπάρχει...

Ο εξοπλισμός της μοτοσυκλέτας περιλαμβάνει σταθερές βάσεις στο υποπλαίσιο για βαλίτσες –προφανώς τις βαλίτσες της Honda– και από κει και πέρα αρχίζει η λίστα των έξτρα. Προς το παρόν αναφέρονται οι διάφορες αποσκευές (πλαϊνές βαλίτσες, top case, tank bag), κάλυμμα σέλας με δέρμα Alcantara, σύστημα πλοήγησης, χαμηλότερη σέλα, ψηλότερη ζελατίνα και θερμαινόμενα γκριπ.

Επίσης, ως είθισται, έχουμε στάνταρ το immobilizer της Honda (HISS) κι ένα μάλλον τυπικό πάνελ οργάνων. Αναλογικό στροφόμετρο στο κέντρο, μια οθόνη LCD αριστερά με ταχύμετρο και στάθμη βενζίνης και άλλη μια δεξιά με θερμοκρασίες, ρολόι, χιλιομετρητές και μια ένδειξη κατανάλωσης που δεν ξεκαθαρίζεται αν είναι μέση ή στιγμιαία. Ο ανταγωνισμός διαθέτει αρκετά πλουσιότερο "γραφείο" για τον αναβάτη, ενώ αναχρονιστική εντύπωση κάνει και ο χειρισμός με δύο κουμπιά πάνω στο πάνελ οργάνων, όταν πλέον έχει γίνει μόδα η χρήση κουμπιού στο τιμόνι που επιτρέπει εύκολο σερφάρισμα στις πληροφορίες χωρίς να πρέπει να σκύβεις ως τα όργανα αφαιρώντας την προσοχή από το δρόμο.



"το κιβώτιο βρίσκεται ψηλά
όπως και στα CBR, σε μια διάταξη που θυμίζει
έντονα το Tri-Axis της Yamaha"

HONDA
ΝΕΑ ΚΑΘΕΤΗ ΜΟΝΑΔΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΕΚΘΕΣΗ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
HYPERMOTOS
34ου ΣΥΝΤ. ΠΕΖΙΚΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, T: 210 41 14 430 - 210 41 14 460, F: 20 41 14 416

Το VFR θα διατίθεται αρχικά σε τρεις χρωματισμούς: Candy Prominence Red, Seal Silver Metallic και Pearl Sunbeam White

ΠΛΑΙΣΙΟ

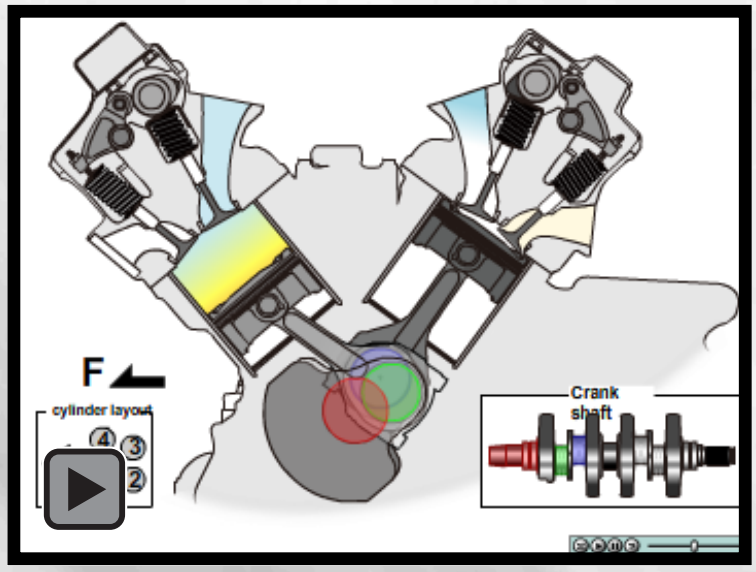
Ένα κλασικό αλουμινένιο διαμάντι κρεμάει ανάμεσα στις δοκούς του τους τέσσερις κυλίνδρους. Στο press kit δε γίνεται καμιά νύξη για τη θέση του ρεζερβουάρ καυσίμου. Κρίνοντας από τη βασική λογική της συγκέντρωσης μαζών που διαλαλεί η Honda, θα περιμέναμε το καύσιμο να συγκεντρώνεται χαμηλά ανάμεσα στα πόδια του αναβάτη, αλλά μάλλον οι πίσω κύλινδροι του V4 θα αποκλείουν χωροταξικά κάτι τέτοιο, ειδικά από τη στιγμή που η εταιρεία διαφημίζει το πόσο στενή είναι η μοτοσυκλέτα σε εκείνο το σημείο.

ΤΕΛΙΚΗ ΜΕΤΑΔΟΣΗ / ΨΑΛΙΔΙ

Μονόμπρατσο μακρύ ψαλίδι και άξονας είναι η επιλογή της Honda. Αν και μάλλον θα είναι βαρύτερο από ένα συμβατικό διπλό ψαλίδι, το συγκεκριμένο προφανώς έρχεται να τονίσει τις μνήμες από τα προηγούμενα, ένδοξα V4 που πρωταγωνιστούσαν στα Superbikes. Ο άξονας είναι η προφανής τουριστική επιλογή.

ΦΑΙΡΙΝΓΚ

Σχεδιάστηκε με μια λογική στρωμάτωσης (Layered Fairing Technology), όπου υπάρχουν δύο πλαϊνά πλαστικά κομμάτια σε κάθε πλευρά για να κατευθύνουν τη ροή του αέρα. Στο μπροστινό μέρος ο αέρας εισέρχεται από δύο οβάλ αυλούς που σχεδιάστηκαν για να επιτυγχάνουν αεροδυναμική σταθερότητα στις υψηλές ταχύτητες ενώ, όσο προχωρά ο αέρας, περνά από διατομή που προοδευτικά στενεύει αυξάνοντας την πίεση και την ταχύτητά του καθ' οδόν προς το ψυγείο. Η ίδια λογική εφαρμόζεται και στα πλαϊνά πλαστικά, επιταχύνοντας τον αέρα για να οδηγηθεί στα επιλεγμένα σημεία που θα ψύξει, ενώ στο σχεδιασμό έχει περιληφθεί και η απαγωγή του θερμού αέρα από τον κινητήρα μακριά από τα πόδια του αναβάτη.



ΠΡΟΒΟΛΕΑΣ

Είναι το πιο χαρακτηριστικό, όσο και αμφιλεγόμενο σημείο της μοτοσυκλέτας και ο μοναδικός ρεαλιστικός συνδετικός κρίκος με το πρωτότυπο του Μιλάνου. Ήδη η Honda μας έχει φανερώσει τις προθέσεις της να το χρησιμοποιήσει ως σήμα κατατεθέν σε άλλα μοντέλα, με ένα σκούτερ να έχει ήδη κάνει την εμφάνισή του στην Ιαπωνία με τον ίδιο περίπου προβολέα.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Μπορεί ο λαός να οραματιζόταν μια νέα σαρωτική και hi-tech γενιά superbike, αλλά η Honda ξεκινά με μια ελαφρώς τουριστική επιλογή και ο κινητήρας δείχνει να είναι ακριβώς αυτό που πρέπει, με αξιολογότατες επιδόσεις και υποσχέσεις απόλυτης φιλικότητας. Ο V4 έχει σχεδιαστεί ασύμμετρα ώστε να είναι πιο στενός πίσω, χτίζοντας στενή θέση οδήγησης, ενώ η επιλογή Unicam έγινε διότι έτσι επιτυγχάνονται στενές κεφαλές. Η Honda ισχυρίζεται πως εξαλείφονται οι κραδασμοί δίχως τη χρήση επιπλέον αξόνων. Υπόσχεται να είναι και οικονομικός σε καύσιμο.

Νέο είδος μοτοσυκλέτας;

Το VFR έρχεται να τοποθετηθεί απέναντι σε μοτοσυκλέτες όπως οι K1300S, FJR1300, Hayabusa, ZZR. Είναι μια σαφέστατη Sport Touring που υπόσχεται καλοζυγισμένη, ακριβή και ουδέτερη συμπεριφορά, γραμμικό και ροπάτο γκάζι με εξαιρετικές ονομαστικές επιδόσεις. Οι 170 ίπποι (@ 10,000 rpm) και, το κυριότερο, τα 13.1 kg.m ροπής (@ 8,750 rpm) υπονοούν πως το VFR δε θα τα βρίσκει καθόλου δύσκολα με τα κιλά του. Αξίζει να σημειώσουμε, δε, πως κατά τη Honda στις 4,000 rpm έχουμε στο χέρι πάνω από το 90% της ροπής!

Φυσικά χωρίς να ξέρουμε την τιμή του στην Ελλάδα μας είναι δύσκολο να το συγκρίνουμε, έστω και σ' ένα πρώτο θεωρητικό επίπεδο, με τον ανταγωνισμό του. Εκ πρώτης πάντως βλέπουμε μια μοτοσυκλέτα που πέραν της σχεδίασης δε δείχνει να έχει την τεχνολογία που να υποστηρίζει χαρακτηρισμούς του τύπου "ένα νέο είδος μοτοσυκλέτας" που χρησιμοποιεί η Honda. Ακόμη κι αν όντως η γεωμετρία της είναι τόσο εξωπραγματικά καλή, σε κάποια άλλα σημεία δείχνει οικονομικές τάσεις, όπως για παράδειγμα οι ρυθμίσεις των αναρτήσεων, η πληροφορία και σχεδίαση των οργάνων, η απουσία ρυθμιζόμενης ζελατίνας. Εσχάτως η μόδα φορά φορτωμένα trip computer, με ένδειξη σχέσης στο κιβώτιο, μέσες και μέγιστες ταχύτητες, χρόνους ταξιδίου, πολλαπλές ενδείξεις καταναλώσεων και πάει λέγοντας. Όλα αυτά θα ταίριαζαν γάντι στην πιο πολυαναμενόμενη sport touring μοτοσυκλέτα της αγοράς που μάλιστα προορίζεται για τα ψηλά ράφια.

Θα περιμένουμε εναγωνίως να το καβαλήσουμε, αν μη τι άλλο για να εξακριβώσουμε κατά πόσο η Honda έχει δίκιο όταν μας λέει πως έχει πέσει άφθονη μελέτη στο σχεδιασμό της εξάτμισης ώστε ο ήχος του V4 να είναι "*off beat και μπάσος χαμηλά ενώ, όταν ανοίγει η βαλβίδα που ελέγχεται από σερβομηχανισμό, μετατρέπεται σε ένα εμπνευσμένο, σκληρό V4 ουρλιαχτό.*"

Επίσης θα πρέπει να επαληθεύσουμε ένα νούμερο που δε δηλώνεται ξεκάθαρα, μα υπονοείται σαφέστατα. Μιλάμε για αυτονομία 300 km με ένα σχετικά μικρό ρεζερβουάρ 18.5 λίτρων, κάτι που με απλά μαθηματικά μεταφράζεται σε μέση κατανάλωση της τάξης των 6 λίτρων ανά 100 km, νούμερο τουλάχιστον εντυπωσιακό για έναν τετρακύλινδρο 1,200 cc και 170 hp.

Τέλος, είναι ξεκάθαρο πως αυτή είναι η βασική έκδοση του VFR. Όπως έχει ήδη ανακοινώσει σχετικά πρόσφατα η Honda, αναμένεται να εμφανιστεί στο μέλλον και μια αυτόματη έκδοση που θα φορά τη νέα Dual Clutch Transmission, ενώ αναμένουμε να μάθουμε και σε ποιες άλλες μοτοσυκλέτες θα φορεθεί αυτός ο V4. Το Paneuropean είναι ήδη γνωστό, ενώ οι πληροφορίες μας μιλούν και για ένα αντίστοιχο νέο Varadero, το οποίο όμως σίγουρα δε θα είναι στη γκάμα του 2010. <<

Η γνωστή χιλιοπαιγμένη γραμματοσειρά επιστρέφει στις οθόνες μας. Πάντως ο τουριστικός ανταγωνισμός πλέον έχει προχωρήσει πολύ σε ποσότητα πληροφορίας

Ο άξονας της μετάδοσης χαρακτηρίζεται από τη Honda ως πρωτοποριακός, μα αυτό αποδεικνύεται μόνο οδηγώντας. Ως τότε παρατηρούμε την έντονη εμφανισιακή ομοιότητα με τον συνάδελφο των BMW

Εδώ διακρίνεται καθαρά η στρωμάτωση των φέρινγκ που κατευθύνει τον αέρα υπό πίεση εκεί που χρειάζεται ψύξη. Επίσης, υποτίθεται πως ο ζεστός αέρας του κινητήρα θα απάγεται μακριά από τα πόδια του αναβάτη

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

HONDA VFR1200F
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
Α.Ε.Β.Ε.

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,250 mm
Πλάτος:	755 mm
Ύψος:	1,220 mm
Μεταξόνιο:	1,545 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Βάρος κατασκευαστή:	267 kg (πλήρης υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος V76Ο, υγρόψυκτος, 4x1EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 60 mm
Χωρητικότητα:	1,237 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.0 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	170 / 10,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	13.1 / 8,750 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μονόδρομος
Πρωτεύουσα μετάδοση/σχέση:	Γρανάζια / 1.738 (73/42)
Τελική μετάδοση/σχέση:	Άξονας / 2.699
Σχέσεις / km/h ανά 1,000rpm:	
1η:	2.462 / 10
2α:	1.750 / 15
3η:	1.381 / 19
4η:	1.227 / 22
5η:	1.130 / 25
6η:	1.042 / 28
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	278 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο μονόμπρατσο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	25.5Ο
Ίχνος:	101 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΠΙΣΩ

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

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17in
Ελαστικό:	120/70-17,
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, δαγκάνες Nissin 6 εμβόλων, CBS/ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17in
Ελαστικό:	190/55-17,
Φρένο:	Δίσκος 276 mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων, CBS/ABS

BERING

leather

RAFAL 412€

PHANTOM 448€

INSTINCT 432€

OPTIC 335€

GLORY 410€

NEXT 480€

TURISMO 448€

PHANTOM 820€

Lady

NINA 334€

HEAVEN 320€

ARABESQUE 410€

2009-2010

BERING

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX 210 93 18 607

info@vassalos.gr, www.vassalos.gr

BERING
JOPLIN 155€
GRIP 211€
DOC 188€
BROADWAY 113€
ASPEN 190€
3 in 1
3 in 1
KING SIZE
KING SIZE
EXPENDITION 300€
TEMPO 284€
NEWTON 295€
HUDSON 320€
COSTO 295€
FLEX 198€
FREEWAY 330€
DELTA 175€
MOJO 205€
PREMIUM KID 99€
Autumn-Winter
2009-2010

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ

ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX 210 93 18 607
info@vassalos.gr, www.vassalos.gr

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΤΤΙΚΗ: ΑΘΗΝΑ: STELPET Αγίου Φιλίππου 7 Μοναστηράκι, Τηλ.: 210 3232 068, ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ Μιχαλακοπούλου 118 & 107, Τηλ.: 210 7484 891, ΞΥΚΗΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ Μιχαλακοπούλου 196, Τηλ.: 210 7779 874, ΜΟΤΟ ΥΦΑΝΤΗΣ Λένορμαν 194-196, Τηλ.: 210 5151202, BRAKE SHOP Καλλιρρόης 16, Τηλ.: 210 9244 359, 2RIDE ACCESSORIES Κ. Τσαλδάρη 33-35, Τηλ.: 210 8824281, ΜΟΤΟ CLUB 63 Αχαρνών 63, Τηλ.: 210 8822536 **ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ:** ΑΦΟΙ ΣΟΥΛΤΑΤΗ Ηρακλείου 69, Τηλ.: 210 2135461, **ΚΑΛΛΙΘΕΑ:** STELPET Ελ. Βενιζέλου 34 (Θησέως), Τηλ.: 210 9564 610, **ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ:** Γ&Α ΜΟΤΟ Αγχιάλου 146, Τηλ.: 210 4625 086, **ΚΟΛΩΝΟΣ:** ΜΟΤΟ ΜΑΝΙΑ Λένορμαν 107, Τηλ.: 210 5149 902, **ΝΙΚΑΙΑ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ:** ΕΠΙΔΙΤΡΟΧΟΝ Μπελογιάννη 45, Νίκαια 18450, Τηλ.: 210 4934550, **Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** ΜΟΤΟΜ Λ. Ιφιγενείας 30, Τηλ.: 210 2848 978, **ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ:** ΜΟΤΟ EXPERT Θηβών 254, Τηλ.: 210 5769 200, **ΠΕΙΡΑΙΑΣ:** ΜΟΤΟ ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΥΓΕΡΗΣ Κολοκοτρώνη 51, Τηλ.: 210 4171 600, ΜΟΤΟ RICAMBI Α.Ε. Ομ. Σκυλίτση 12, Τηλ.: 210 4126 136, **ΕΛΕΥΣΙΝΑ:** ΔΡΟΥΛΙΑΣ ΜΟΤΟ Σουλίου 73, Τηλ.: 210 5561 511

Όλα τα προιόντα της BERING είναι πιστοποιημένα με: CE. EN-1621-1/97

new bikewear collection

AQUA COLD CRASH

KNOX inside

Ladies

QUEEN SIZE

LADY STRADA 249€

LADY PRINCESS 215€

LADY EGERIE 140€

MEKKA 145€

LADY JAG 95€

TWINY 155€

KELIA 177€

LINA 188€

JAG 95€

STARLIFT 120€

TROOPER 125€

ADVENTURE 88€

ELLA 247€

CANDY 220€

QUEEN SIZE

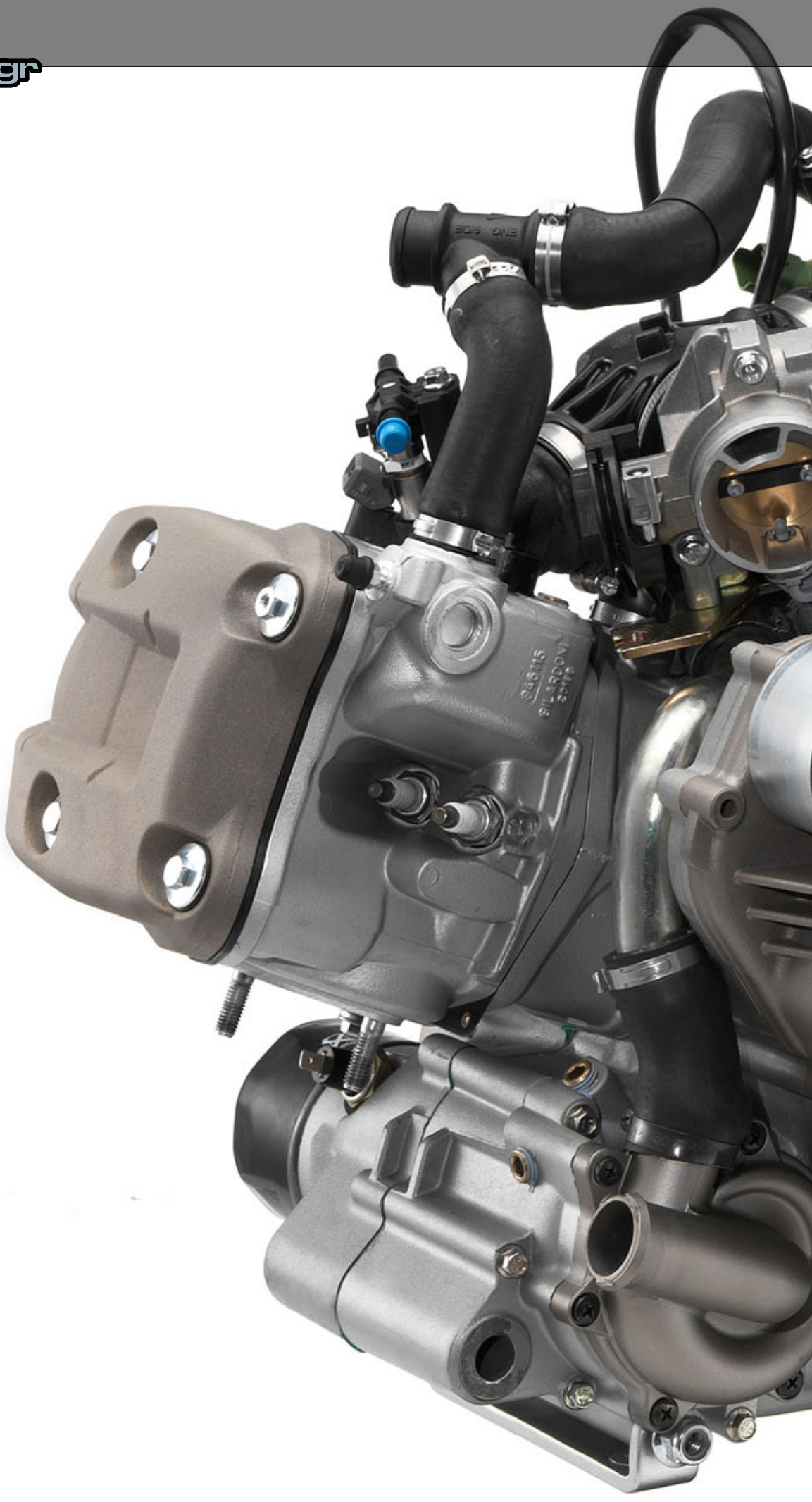
NACRE 145€

BERING

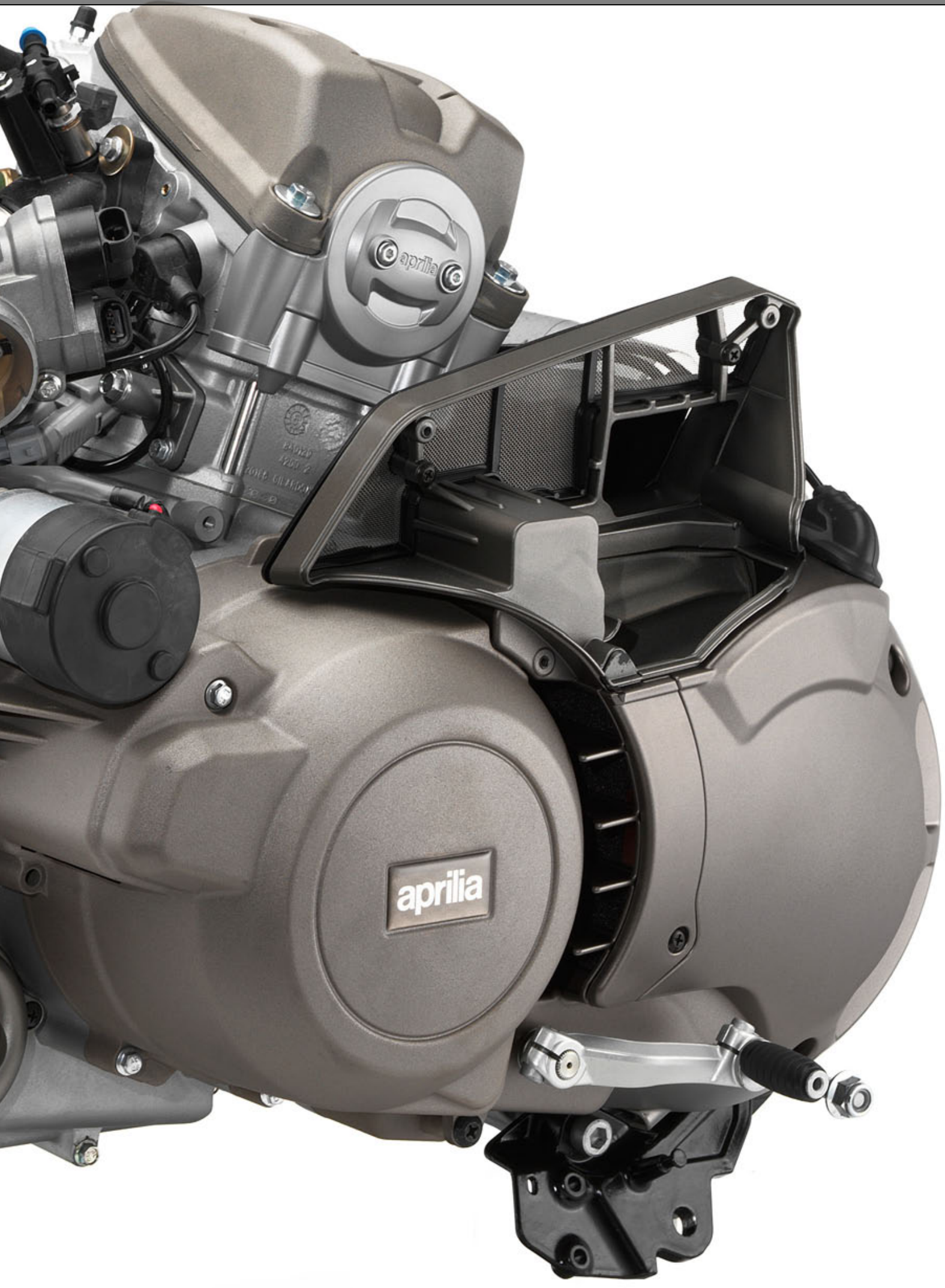
ΔΙΑΘΕΣΗ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ: **ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ:** MOTO Ενδυση Λ.Δημοκρατίας 68, Τηλ.: 25510 22223, **ΑΡΓΟΣ:** MOTO TECH Ναυπλίου 196, Τηλ.: 27510 26406, **ΓΙΑΝΝΕΝΑ:** ΖΑΒΟΓΙΑΝΝΗΣ Αρχ. Μακαρίου 56, Τηλ.: 26510 32297, **ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ:** ZAC MOTORS Εγνατίας 55, Τηλ.: 23820 24493, **ΔΡΑΜΑ:** ΚΑΡΑΤΖΑΣ Β. Πατρειάρχου Διονυσίου 25, Τηλ.:25210 47001, **ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** MOTO BIKE - ΑΦΟΙ ΑΝΔΡΗ Ε. Εθνικής Αντιστάσεως 22, Τηλ.: 2810 232964, **ΘΕΣ/ΝΙΚΗ:** MOTO NEWS Λεωφ. Κ. Καραμανλή 22, Τηλ.: 2310 844803, **ΚΑΤΕΡΙΝΗ:** H&K MOTORS Τερζοπούλου 9, Τηλ.: 23510 79117, **ΚΕΡΚΥΡΑ:** BIKERS BIKES Εθν. Οδός Παλαιοκαστρίτσας - Αλυκές, Τηλ.: 26610 44460, **ΚΟΡΙΝΘΟΣ:** ΘΕΟΧΑΡΗΣ HONDA 82ο χλμ. Π.Ε.Ο. Αθηνών - Πατρών, Τηλ.: 27410 85944, **ΛΑΡΙΣΑ:** ΜΕΣΣΗΣ Ηρώων Πολυτεχνείου 138, Τηλ.: 2410 237866, **ΜΥΤΙΛΗΝΗ:** ΚΑΡΑΝΤΩΝΗΣ ΔΗΜ. 2ο χλμ Μυτιλήνης – Παναγουδα, Τηλ.: 22510-40990, **ΣΥΡΟΣ:** ΡΟΥΣΣΟΣ. πλα. Ηρώων 56,τηλ.: 22810 86581 **ΟΡΕΣΤΙΑΔΑ:** ΚΑΔΟΓΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Αγ. Θεοδώρων 84, Τηλ.: 25520 29776, **ΠΑΤΡΑ:** 2ΤΡΟΧΟ 1ο. Κορίνθου 37-41, Τηλ.: 2610 436196, 2ο. Ακρωτηρίου 121, Τηλ.: 2610 333277, **ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ:** ΑΔΑΜΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Ελευθερίας 5, Τηλ.: 24630 27800, **ΡΕΘΥΜΝΟ:** ΤΡΟΧΟΣ BIKES & ACCESSORIES Εμμ. Πάχλα 88, Περιβόλια, Τηλ.: 28310 56500, **ΣΕΡΡΕΣ:** ΚΑΤΣΑΜΠΕΡΗΣ Βενιζέλου 37, Τηλ.: 23210 24461, **ΣΤΑΥΡΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ:** MOTO ΚΑΛΑΪΤΖΗΣ, Τηλ: 23970 65536, **ΤΡΙΚΑΛΑ:** OFFRUN MOTO Καλαμπάκας 63, Τηλ.: 24310 31242, **ΦΛΩΡΙΝΑ:** BIKE SPACE 7ης Νοεμβρίου, Τηλ.: 23850 22244, **ΧΑΛΚΙΔΑ:** MOTO CENTER - ΚΑΤΕΒΑΣ Λιανή Άμμος Χαλκίδας, Τηλ.: 22210 88388, **ΧΑΝΙΑ:** ΞΕΝΑΚΗΣ ΦΩΝΤΑΣ Αναγνώστου Γογόνης 34, Τηλ.: 28210 76735, **ΧΙΟΣ:** ON THE ROAD I. Τσελεπή 4-8, Τηλ.: 22710 20310.

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΥΠΡΟ: MOTORIAN MAN Λάρνακα τηλ.: 99310986

the test



Μοιάζει κανονικός έτσι; Έλα όμως που δεν είναι... Γυρίστε σελίδα να δείτε.


aprilia
aprilia

Aprilia Mana GT 850 ABS

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

Ο τρίτος δρόμος

Μοτοσυκλέτα με αυτόματη μετάδοση ή σκούτερ με "κανονική" γεωμετρία και περιφερειακά; Η Aprilia χαράσσει τον τρίτο δρόμο

Με το "+" ανεβάζεις και από μπροστά υπάρχει ένα "-" για να κατεβάζεις σχέση. Το κουμπί "Mode" περιηγείται στα μενού της οθόνης στα όργανα

Η αλήθεια είναι πως το Mana, GT ή σκέτο, δεν εισάγει ακριβώς κάτι το καινοφανές στην μοτοσυκλετιστική τεχνολογία. Υπό αυτή την έννοια δύσκολα μπορεί κάποιος να αντιληφθεί τις δηλώσεις περί της "μοτοσυκλέτας του αύριο" που συχνά διαβάζουμε. Εκεί όπου πρωτοπορεί είναι στο πάντρεμα τεχνικών επιλογών από διαφορετικούς χώρους που ως τώρα τηρούσαν τις αποστάσεις με εξαιρετικά ξεκάθαρες διαχωριστικές γραμμές.

Αυτή η ιδέα είναι μια καινοτομία, ίσως όχι τόσο τολμηρή, πάντως σίγουρα εμπεριέχει το ρίσκο της και μόνο η ιστορία θα δείξει τι θα καταφέρει: θα το μυριστούμε από την εμπορική αποδοχή του Mana, αλλά και από τις μοτοσυκλέτες που ενδεχομένως να το μιμηθούν στο μέλλον.

Η αίσθηση επιστρέφει

Κοιτώντας το είναι σαφές πως σε καμία περίπτωση δεν προδιαθέτει για σκούτερ. Αυτά σκεφτόμουν μέχρι τη στιγμή που πέρασα πόδι πάνω από τη σέλα, βολεύτηκα και πάτησα το κουμπί της μίζας. Τότε όμως…

Η πρώτη εντύπωση από τον κινητήρα σε λειτουργία είναι, όπως και να το πω, απογοητευτική. Εκεί που έχεις καβαλήσει τον όμορφη Ιταλίδα με τις πολλές υποσχέσεις, ξαφνικά εισβάλλει στην ονείρωξή σου ο πλαστικός ήχος ενός σκούτερ… Αυτή ήταν η πρώτη φορά που καβάλησα ένα Mana και, παρότι ήμουν προετοιμασμένος θεωρητικά, η πρώτη αίσθηση ήταν κομματάκι… ξενερωτική. Για λίγα λεπτά σκεφτόμουν πως ακόμη και το Gilera GP800 – που φορά τον ίδιο κινητήρα – ακουγόταν πιο πειστικό.

Διαγραφή, επανεκκίνηση στο μυαλό και πάμε πιο αντικειμενικά. Αφήνω το κιβώτιο στην πλήρως αυτόματη λειτουργία και ξεκινώ ψάχνοντας ίχνη μοτοσυκλέτας σε αυτό που αποπειράται να με πείσει πως είναι ένα σκούτερ.

Η όρθια θέση οδήγησης, τα μαρσπιέ που φέρνουν τα πόδια σε σχεδόν ορθή γωνία, το αλουμινένιο τιμόνι, η όλη εικόνα είναι απολύτως συμβατή με όσα περιμένει

Schuberth
aprilia

> "Ξαφνικά εισβάλλει στην ονείρωξή σου ο πλαστικός ήχος ενός σκούτερ..."

κανείς από μια sport touring μοτοσυκλέτα της Aprilia – αυτό που κανονικά είναι το Mana GT. Το όλο ζύγισμα, η λειτουργία της ανάρτησης, όλα συντείνουν στην εικόνα που σχεδιάστηκε στο μυαλό μου πριν θέσω τον κινητήρα σε λειτουργία. Ξεπερνώντας το αρχικό σοκ μιας μοτοσυκλέτας που ακούγεται ως σκούτερ, λοιπόν, σύντομα βρίσκομαι στην ευχάριστη θέση να το αντιμετωπίζω ως του αξίζει. Με μεγάλη μου χαρά ανακαλύπτω πως ο σκουτερίστικος ήχος του κινητήρα περιορίζεται μόνο στο ρελαντί, άντε και στην κίνηση με πολύ λίγα χιλιόμετρα. Από τη στιγμή που τον διατάζεις να στροφάρει, η ηχητική υπόκρουση μετατοπίζεται σταδιακά προς το φιλτροκούτι, απ' όπου πλέον αρχίζει να εκλύεται ένας ήχος αντάξιος ενός Ιταλικού V2 850 cc. Η αίσθηση επιστρέφει.

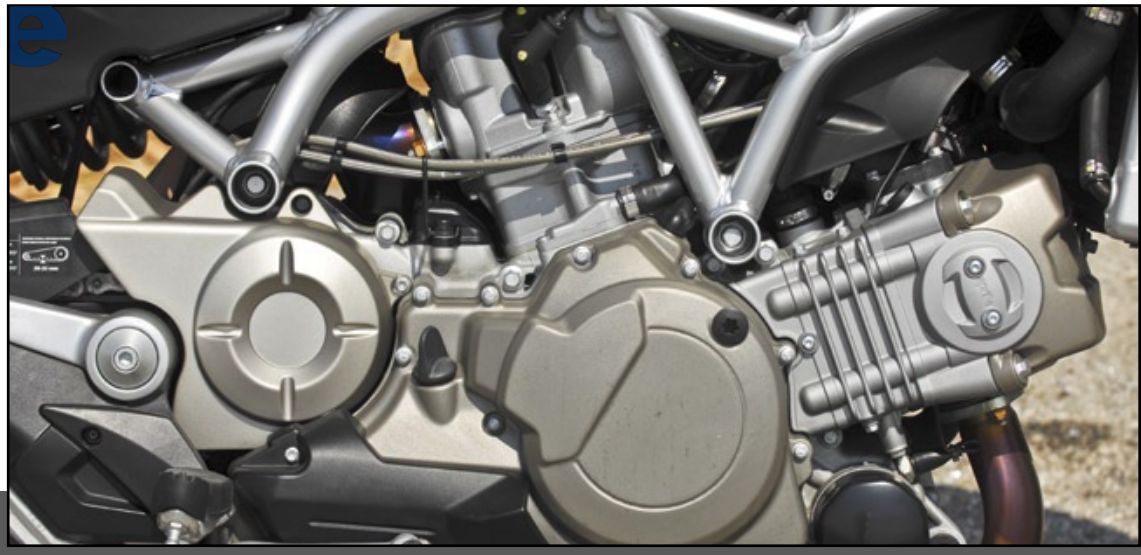
Λειτουργικά ο κινητήρας χαρακτηρίζεται από την ελαστικότητα της αυτόματης μετάδοσης, πατινάρει αρκετά. Αυτό χαρίζει στο Mana δυνατές επιταχύνσεις δίχως το άγχος των σωστών αλλαγών σχέσης, αν και η παρεχόμενη δύναμη μάλλον είναι μελετημένη περισσότερο για να μην τρομάζει άπειρους αναβάτες, παρά για να ξεσηκώνει σπορ ένστικτα. Το βλέπουμε και από την αριθμητική του απόδοση, καθότι ο δικύλινδρος αυτός καταφέρνει να αποδίδει λιγότερα άλογα από τον κατά 100 cc μικρότερό του συνάδελφο των Shiver και Dorsoduro.

Έξυπνες ιδέες

Το κιβώτιο στην αυτόματη λειτουργία διαθέτει τρεις επιλογές: Sport, Touring και Rain. Όπως ακριβώς και στο Dorsoduro, οι δύο πρώτες βρίσκονται πάρα πολύ κοντά σε απόδοση, με τη Sport χαμηλά να δείχνει κάπως πιο τραχιά από την Touring, αλλά χωρίς ιδιαίτερες διαφορές σε επιτάχυνση ή τελική. Στη Rain η πτώση σε δύναμη είναι πολύ εμφανής και ομολογώ πως σπάνια τη χρησιμοποίησα καθότι μου φαινόταν πολύ υποτονικός. Ούτως ή άλλως η ιπποδύναμη αυτού του V2 δεν είναι τόση που να τον κάνει τρομακτικό, σε συνδυασμό δε με τη μετάδοση που κυριολεκτικά "σιδερώνει" τη μεταφορά δύναμης από τον στρόφαλο προς τον τροχό έχουμε ως αποτέλεσμα μια εξαιρετικά γραμμική συμπεριφορά, φιλική στον χρήστη σε κάθε περίπτωση.

Μετά υπάρχει και η χειροκίνητη επιλογή. Τίθεται σε λειτουργία με παρατεταμένο πάτημα του σχετικού κομβίου, ακόμα κι εν κινήσει, περνώντας σε μια προσομοίωση χειροκίνητου κιβωτίου επτά σχέσεων. Το καλό με το Mana

Ένα από τα ευκολότερα αμορτισέρ για ρύθμιση, με περιστροφικό χειριστήριο για προφόρτιση και το βίδα της επαναφοράς φόρα παρτίδα. Μάλλον μαλακό όπως και το σφίξεις, αλλά επαρκές



Ένας καθ' όλα συνηθισμένος, τυπικό V2 90 μοιρών. Νομίζετε;

Τώρα, να έχει lap timer και όχι στροφόμετρο... ε αυτό δεν το αντιλαμβάνομαι. Αντ' αυτού, μια σειρά shift lights ανάβει στην πάνω δεξιά γωνία των οργάνων

είναι πως μπορείς να το χειριστείς είτε με τα κουμπιά στο τιμόνι ή με τον λεβιέ στο αριστερό πόδι όπως σε ένα συμβατικό κιβώτιο. Εδώ βέβαια αυτός δε συνδέεται μηχανικά με το κιβώτιο, απλά παραλλάσσει έναν ηλεκτρικό διακόπτη μιμούμενος τη γνωστή διαδικασία αλλαγής ταχύτητας.

Στο σημείο αυτό οι Ιταλοί έχουν προσθέσει μερικές σταγόνες πρωτότυπης εξυπνάδας. Αρχικά υπάρχει η σαφής πρόβλεψη να αλλάζεις σχέση όπως σου κάνει κέφι, επιλέγοντας οποιονδήποτε τρόπο: κουμπί ή λεβιέ. Δουλεύουν ταυτόχρονα και σε καμία περίπτωση δε μπερδεύονται (ή μπερδεύουν εσένα). Το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου του Sport Gear κιβωτίου έχει όλες τις δικλείδες ασφαλείας για προστασία από την απεριόριστη ανθρώπινη βλακεία έτσι, ακόμη κι αν δεν κάνεις τίποτα, το κιβώτιο κατεβάζει σχέσεις καθώς φρενάρεις. Το αντίθετο δε συμβαίνει και ελλείψει στροφομέτρου στα όργανα θα μπορούσε κανείς να υποθέσει πως είναι εύκολο να γίνει η ζημιά – μα όχι. Μια σειρά από κίτρινα shift lights σε προειδοποιεί πως πλησιάζεις στο όριο περιστροφής και ένα τελευταίο κόκκινο ξεκαθαρίζει πως, αν συνεχίσεις δίχως ν' ανεβάσεις σχέση, ο κόφτης θα επέμβει, όπως και γίνεται. Αντίστοιχα, το κιβώτιο δε δέχεται κατεβάσματα που θα έστελναν το ρυθμό περιστροφής στα κόκκινα, με ένα θαυμαστικό στην οθόνη να σου εξηγεί πως είσαι λάθος.

Ένα άλλο σημείο όπου έχει δοθεί αρκετή προσοχή από την Aprilia έχει να κάνει με το φρένο του κινητήρα. Είναι κάτι που απουσιάζει σχεδόν ολοκληρωτικά από τα CVT κιβώτια και εδώ οι Ιταλοί έχουν προσπαθήσει να το εισάγουν θέλοντας να προσομοιάσουν καλύτερα τη λειτουργία της "κανονικής" μοτοσυκλέτας. Στο κλείσιμο του γκαζιού ο κινητήρας φρενάρει, λιγότερο συγκριτικά με ένα συμβατικό κιβώτιο, αλλά τουλάχιστον το κάνει και σου δίνει και την επιλογή για συνεχή κατεβάσματα με το

Πολλή δύναμη, άφθονη αίσθηση, λίγο πιο δυνατό απ' όσο χρειαζόταν αρχικό δάγκωμα

Το χειρόφρενο (στον πίσω δίσκο πιάνει) είναι εξαιρετικά χρήσιμο: Δεν μπορείς να το παρκάρεις με ταχύτητα, αφού δεν έχει!

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!

ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ

Για να γίνει χώρος αποθήκευσης εκεί που θα ήταν το ρεζερβουάρ κανονικά, το καύσιμο μεταφέρθηκε στην ουρά. Τα 16 λίτρα του είναι εμφανή όταν το φουλάρεις, κυρίως γιατί βρίσκονται σχετικά ψηλά και μακριά από το κέντρο βάρους, σχεδόν σα να φόρτωσες μια βαλίτσα (χοντρικά) 12 kg στη θέση του συνεπιβάτη.

ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Μια σαφέστατη σκουτεράδικη επιλογή των Ιταλών, ο χώρος εκεί που κανονικά θα ήταν βενζίνη και φίλτρο αέρα ανάγκασε τον σχεδιαστή να μεταφέρει δύο ζωτικά εξαρτήματα. Το καύσιμο πήγε την ουρά, ενώ το φίλτρο αέρα στην αριστερή πλευρά του κινητήρα. Στοιχηματίζω πως κάποιος από τη σχεδιαστική ομάδα επέμενε πως, αν θέλουν να θέλξουν πελατεία σκούτερ, θα πρέπει να της προσφέρουν αρκετές από τις ανέσεις της κατηγορίας. Το κατάφεραν: χώρεσα άνετα τα περιεχόμενα τριών τσαντών σούπερ μάρκετ εκεί μέσα!

ΦΕΡΙΝΓΚ

Η ζελατίνα διαθέτει ένα εύρος ρύθμισης καθ' ύψος της τάξης των 2 cm, ενώ μπροστά το σχεδόν στρογγυλό φανάρι μου θυμίζει πάρα πολύ τις κλασικές γραμμές των Moto Guzzi. Στα της λειτουργικότητάς της, έχοντάς τη μονίμως στην ψηλότερη θέση δεν κάλυπτε το κράνος μου από τον αέρα, αλλά μόνο το στήθος. Μισό καλό δηλαδή, μα αν ήθελα να ταξιδεύω με το Mana θα έψαχνα για ακόμη ψηλότερη ζελατίνα γιατί δε μου αρέσει να περνώ πολλές ώρες σκυφτός. Ειδικά με μια μοτοσυκλέτα που σχεδιάστηκε για να οδηγείται όρθια.

ΜΠΡΟΣΤΙΝΟ ΦΡΕΝΟ

Η επιλογή των τετραπίστονων ακτινικών Brembo είναι εν μέρει μια κίνηση εντυπωσιασμού, αν και πιστεύω πως τους ήρθε φτηνότερα να χρησιμοποιήσουν δαγκάνες που ούτως ή άλλως παραγγέλλονται σε μεγάλες ποσότητες και για άλλα μοντέλα. Όπως και να έχει πάντως, είναι ένα ρεαλιστικό πλεονέκτημα στην αγορά. Η δύναμή τους, ωστόσο, είναι άφθονη σε βαθμό που ίσως ένας άπειρος αναβάτης να τρομάξει λιγάκι. Η συνεργασία τους με το ABS είναι άριστη και νομίζω πως αυτό το ντουέτο είναι μάλλον απαραίτητο σε αναβάτες που δεν έχουν αρκετή εμπειρία από δυνατά φρένα.

ανάλογο αποτέλεσμα.
Επιπλέον, ένα πολύ ενδιαφέρον χαρακτηριστικό είναι πως μπορείς να καταφύγεις σε κατεβάσματα ακόμη και στην αυτόματη λειτουργία. Το ανακάλυψα τυχαία όταν είδα μια πόρτα αυτοκινήτου να ανοίγει ξαφνικά μπροστά μου και ενστικτωδώς το πόδι μου πάτησε τον λεβιέ για κατέβασμα. Ενώ πήγαινα με κάμποση ταχύτητα στο πλήρως αυτόματο, πατώντας τον λεβιέ το κιβώτιο υπολόγισε πως θα είχα τετάρτη και κατέβασε αμέσως τρίτη, με την ένδειξη να εμφανίζεται και στην οθόνη των οργάνων. Επιπλέον, μπορούσα να συνεχίσω και με περαιτέρω κατέβασμα, ενώ η ίδια διαδικασία γίνεται και με τα κουμπιά – ό,τι σε βολεύει. Μόλις ξανανοίξει το γκάζι το κιβώτιο επανέρχεται άμεσα στην αυτόματη λειτουργία και η ένδειξη σχέσης σβήνει από τα όργανα.
Και, όχι, χειροκίνητο ανέβασμα στην αυτόματη λειτουργία δεν αναγνωρίζεται από το σύστημα.

Ελαστικότητες

Αφήνοντας κατά μέρος το αυτόματο κιβώτιο του Mana, έχουμε συνολικά μια καλοστημένη sport touring μοτοσυκλέτα. Το ζύγισμά του είναι ουδέτερο και εξαιρετικά φιλικό. Η μοτοσυκλέτα δεν είναι και ιδιαίτερα ελαφριά – αν και στο press kit ή Aprilia δεν ανακοινώνει βάρος – ωστόσο τα κιλά της εξαφανίζονται στο δρόμο και ο χειρισμός της είναι πανεύκολος. Οι αναρτήσεις βρίσκονται στην μαλακή πλευρά του σπορ, για παράδειγμα έφτασα να έχω τέρμα σφιγμένη την επαναφορά στο αμορτισέρ και πάλι μαλακούλι μου φαινόταν. Είναι υπεραρκετό πάντως για αξιοπρεπέστατο στρίψιμο, κάτι που αναμφίβολα αρέσει και στη Mana δοθείσης της σχετικά σβέλτης γεωμετρίας του.
Τα δε φρένα του κάνουν μια μικρή υπέρβαση. Σπάνια έχω καβαλήσει στη ζωή μου μοτοσυκλέτες με περισσότερο φρένο απ' όσο χρειάζονται. Οι ακτινικές τετραπίστονες Brembo είναι σε θέση να διαχειριστούν αρκετά περισσότερα άλογα και κιλά, έχουν όμως την προοδευτικότητα και την αίσθηση ελέγχου για να μη μεταμορφωθούν από προσόν σε πρόβλημα. Αν κάτι δείχνει ελάχιστα εκτός πλάνου είναι το αρχικό τους δάγκωμα, κάπως υπερβολικό σε συνθήκες πόλης όπου με ελάχιστα χιλιόμετρα μανουβράροντας ανάμεσα σε αυτοκίνητα το παραμικρό χαδάκι στη δεξιά μανέτα καρφώνει το μπροστινό εκεί που βρίσκεται, προκαλώντας ένα απότομο βύθισμα του σχετικά μαλακού πιρουνιού. Παρόλα αυτά, οφείλω να τονίσω πως το ABS δε μπήκε ποτέ σε λειτουργία χωρίς λόγο, απεναντίας επεμβαίνει διακριτικότατα και μόνο όταν υπάρχει πραγματική ανάγκη.

Με το Mana μπορεί λοιπόν κανείς παίξει άνετα σε στριφτερές διαδρομές και, επιλέγοντας λίγο πιο σπορ λάστιχα από τα Scorpion Sync της συγκεκριμένης, να γουρλώσει πολλά μάτια – μεταξύ αυτών και τα δικά του! Η μοτοσυκλέτα θα μπορούσε να φτάσει μέχρι και σε track day, άλλωστε στα όργανα περιλαμβάνεται κι ένα lap timer για λόγους που ομολογώ πως δεν αντιλαμβάνομαι. Εντάξει, η τελική του που ελάχιστα ξεπερνά τα 200 θα αποδειχθεί λίγη στις ευθείες, αλλά δεν πάμε και πάρουμε καρό σημαία, να διασκεδάσουμε θέλουμε.

Αυτό που χαλάει την εικόνα στο παιχνίδι έχει να κάνει με το κιβώτιο. Δεν είναι οι αλλαγές το πρόβλημα, αλλά η απόκριση στο γκάζι. Έχοντας μια μετάδοση που εκ φύσεως πατινάρει πολύ, κάθε φορά που ανοίγεις το γκάζι η απόκριση είναι αρκετά ελαστική, έχει μια καθυστέρηση που οφείλεται ξεκάθαρα στο CVT. Το συνηθίζεις και σύντομα μαθαίνεις να παίζεις μαζί του, δε σε βάζει ποτέ σε κίνδυνο, αλλά ούτε και μπορεί να συγκριθεί με την ακαριαία αίσθηση ενός κανονικού κιβωτίου σε μια μοτοσυκλέτα με έναν αξιοπρεπή ψεκασμό. Εδώ η τροφοδοσία περνά εντελώς σε δεύτερο πλάνο, καθώς ό,τι και να κάνει φιλτράρεται από το μακρόσυρτο πατινάρισμα του φυγοκεντρικού συμπλέκτη.

Προσπαθώντας να πιέσω σε στροφιλίκι, δε, ανακάλυψα πως με το πλήρως αυτόματο μπορώ να κινηθώ σαφώς πιο γρήγορα από το σειριακό. Αλλάζοντας σχέσεις με το χέρι (ή το πόδι) η μετάβαση από τη μια στην άλλη πάντα περνά από ένα στιγμιαίο κενό στην απόδοση το οποίο "λασπώνει" κι άλλο την ούτως ή άλλως αργή απόκριση του γκαζιού. Με το πλήρως αυτόματο, από την άλλη, η επιτάχυνση είναι εντελώς απρόσκοπτη και οι αλλαγές δεν γίνονται καν αντιληπτές. Ως αποτέλεσμα, επιλέγοντας αυτόματη λειτουργία έχεις την αίσθηση πως πας πιο γρήγορα – και μάλλον έτσι είναι και στην πράξη.

Αυτό είναι κάτι που εύκολα εξηγείται. Εδώ έχουμε ένα τυπικό CVT κιβώτιο σαν αυτό που βρίσκουμε σε κάθε σκούτερ, στο οποίο έχουν προστεθεί ηλεκτρονικές λειτουργίες προσομοίωσης με ένα συμβατικό. Δεν μιλάμε για την (πανάκριβη) περίπτωση ενός Yamaha FJR 1300 AS όπου η αυτοματοποίηση φοριέται σε ένα συμβατικό κιβώτιο, εδώ πάμε εντελώς ανάποδα προσπαθώντας να δουλέψουμε χειροκίνητα ένα τυπικό φυγοκεντρικό συμπλέκτη από σκούτερ. Είναι λογικό το αποτέλεσμα να μην είναι συγκρίσιμο.

Ένα άλλο σύμπτωμα που προκύπτει από το αυτόματο κιβώτιο είναι η κάπως τσιμπημένη κατανάλωση. Το πολύ πατινάρισμα κοστίζει σε ιπποδύναμη, καθώς ένα σεβαστό τμήμα αυτής που παράγεται στο στρόφαλο χάνεται στις

Έμεινες από μπαταρία και δε δουλεύει το κουμπί που ανοίγει τον αποθηκευτικό χώρο; Κανένα πρόβλημα, υπάρχει εφεδρική μηχανική λύση δίπλα στην τάπα καυσίμου στην ουρά

Full face κράνος χωρά, μα όχι αν έχει αεροτομές ή άλλα μπλιμπλίκια πάνω του. Λ.χ. το δικό μου Schuberth QM1 δε μπαίνει με τίποτα, το HJC AC-11 του Κουρίδη κούμπωσε τέλεια

Η κλασική γραμμή ταιριάζει με την κλασική φιλοσοφία της μοτοσυκλέτας. Το Mana επί της ουσίας κρύβει τις τεχνολογικές του αλχημείες πίσω από την αισθητική του αρχέτυπου Monster: χωροδικτύωμα, V2, λίγα πλαστικά

ελαστικότητες του αυτόματου κιβωτίου πριν φτάσει στον τροχό. Ως αποτέλεσμα το πιέζεις περισσότερο για να πας με την ίδια ταχύτητα και αυτό σε μια μοτοσυκλέτα που δεν έχει και ακριβώς αμελητέο βάρος, μοιραία λοιπόν θα δεις καταναλώσεις στη γειτονιά των 10 l / 100 km δίχως να κάνεις κάτι το υπερβολικό. Εφόσον το οδηγείς πιο απλωτά και χαλαρά, η μέση κατανάλωση γίνεται πιο λογική, αλλά σε ένα ταξίδι με υψηλές μουαγιέν δύσκολα θα πέσει κάτω από τα 8 l / 100 km.

Όλα είναι θέμα οπτικής

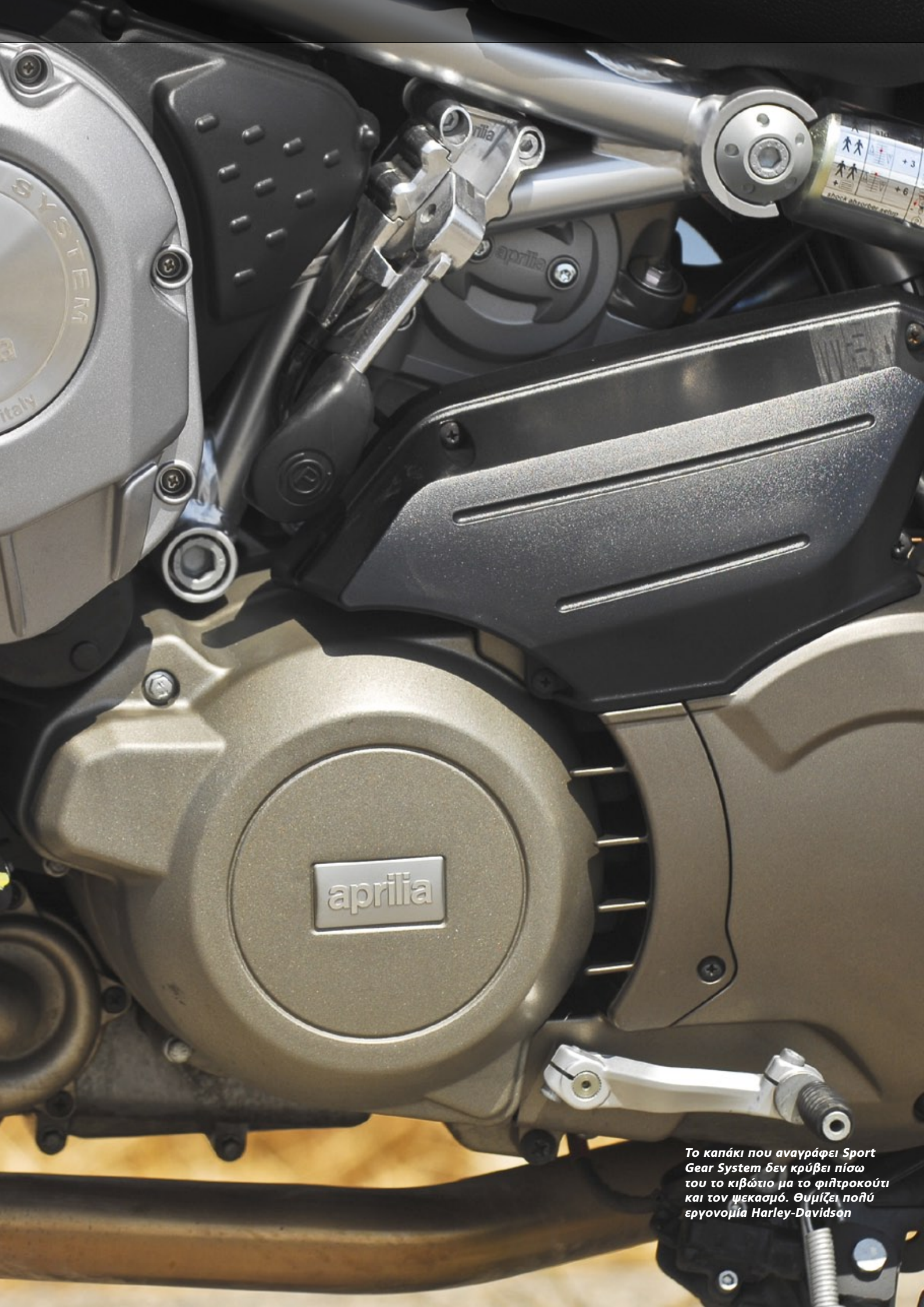
Η έκδοση GT ουσιαστικά προσθέτει στο Mana ένα κοντό φέρινγκ, ικανό να προστατεύσει τον κορμό του σώματος από τις ορέξεις του ανέμου. Στον δικό μου σωματότυπο το κεφάλι ήταν μονίμως έξω από την προστασία, εκτός κι αν έσκυβα αρκετά για να καλυφθώ. Αυτό ήταν εύκολο για στιγμιαία κυνήγια τελικής, αλλά στο ταξίδι δε θα ήθελα να είμαι ξάπλα στο ρεζερβουάρ όλη μέρα, θα προτιμούσα μια ψηλότερη ζελατίνα.

Ανεξαρτήτως αυτού, πάντως, το Mana είναι ένα ικανότατο sport touring εργαλείο που μπορείς να χρησιμοποιείς αλύπητα και στην καθημερινότητά σου. Είναι πανεύκολο και φιλικό στην πόλη, καλά ζυγισμένο για να μασκάρει τα κιλά του και να μην τρομάζει πουθενά, με χαμηλή θέση οδήγησης και φιλικότατη εργονομία.

Είναι, δε, αναμφίβολα μια καινοτόμος μοτοσυκλέτα, καθώς είναι η πρώτη που μπορώ να σκεφτώ που συνδυάζει το σκουτερίσιο αυτόματο κιβώτιο συνεχώς μεταβαλλόμενης σχέσης με ένα κατά τ' άλλα 100% μοτοσυκλετιστικό πακέτο.

Προφανώς η Aprilia θέλει περισσότερο να τραβήξει πελατεία από τα σκούτερ χρησιμοποιώντας το δέλεαρ της μυώδους εμφάνισης και των αξιολογότατων περιφερειακών, παρά να πείσει τους πιο hard core μοτοσυλετιστές να το γυρίσουν στο αυτόματο. Στα δικά μου μάτια το πρώτο είναι ένας στόχος που επιτυγχάνεται με άνεση, σε αντίθεση με το δεύτερο.

Η τιμή του, λίγο κάτω από τα 9,000€, δεν είναι ακριβώς φτηνή, ειδικά αν τη δει κανείς με το τυπικό κριτήριο των ευρώ/ίππο. Υπάρχουν όμως εναλλακτικές οπτικές: Η μοναδικότητα είναι σαφώς ένα σημαντικό κίνητρο, ενώ δεν πρέπει να ξεχνάμε πως αυτό το Aprilia διαθέτει πολύ ανώτερα περιφερειακά από αυτά που θα συναντήσει κανείς στις Ιαπωνέζες της μέσης κατηγορίας – το αναπόφευκτο μέτρο σύγκρισης για πολλούς. Τέτοια φρένα και αναρτήσεις θα βρει κανείς μόνο σε μεσαίες και μεγάλες Ευρωπαϊκές μοτοσυκλέτες, με αντίτιμο που δεν κάνει το Mana να δείχνει πια τόσο ακριβό… <<



Το καπάκι που αναγράφει Sport Gear System δεν κρύβει πίσω του το κιβώτιο μα το φιλτροκούτι και τον ψεκασμό. Θυμίζει πολύ εργονομία Harley-Davidson

APRILIA MANA GT850
PIAGGIO HELLAS A.E.
€8,700

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,080 mm
Πλάτος:	800 mm
Ύψος:	1,270 mm
Μεταξόνιο:	1,463 mm
Ύψος σέλας:	800 mm (775 ή 825 κατά παραγγελία)
Βάρος κατασκευαστή:	-

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος V 90°, υγρόψυκτος, 1ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 69 mm
Χωρητικότητα:	839.3 cc
Σχέση συμπίεσης:	10:1
Ισχύς κατασκευαστή:	76.1/8,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	7.45/5,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Αυτόματος φυγοκεντρικός συνεχώς μεταβαλλόμενης σχέσης (CVT)
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	Ιμάντας / -
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / -

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα
Γωνία κάστερ:	24°
Ίχνος:	101 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Sync, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

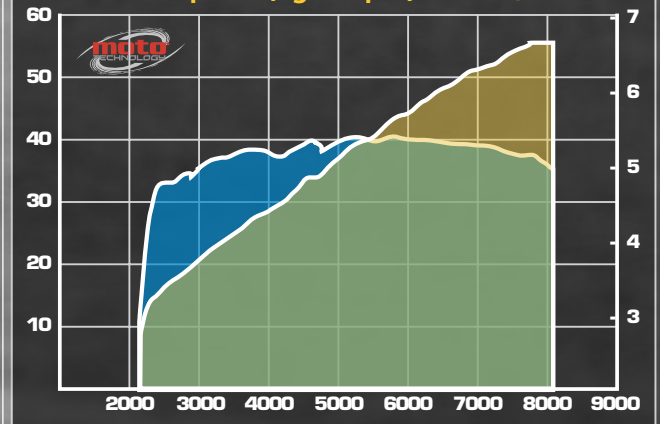
Ζάντα:	6.00 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Sync, 180/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 260 mm, δαγκάνα Brembo 1 εμβόλου

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	16 lt
Μέση κατανάλωση:	8.2 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	195 km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 56.2 / 7,900
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 5.4 / 4,600



Το Mana 850 GT, με αριθμό πλαισίου 0948 και 3,450km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 36.9C, υγρασία 13%, ατμοσφαιρική πίεση 999.3mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4. Η μέτρηση με τους χάρτες Touring και Rain δεν κατέστη δυνατή, καθώς αυτοί μπορούν να προεπιλεχθούν μόνο στην πλήρως αυτόματη λειτουργία.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

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

feature

Οι μελωδικές εξατμίσεις και οι κλασσικές μοτοσυκλέτες υπό τον ήχο της βροχής. Περίεργα τα φέρνει ο καιρός...

GUZZI

ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ
ΙΟΕΣ 'ΜΕΛΩΔΙΚΕΣ ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ'
ΙΟΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΛΑΣΙΚΗΣ
19/20-9-09
ΔΡΕΠΑΝΟ 2009
MOTO GUZZI

αποστολή: Bonnie

Η μελωδία της βροχής

Όταν οι 10ες μελωδικές εξατμίσεις και η 16η συγκέντρωση φίλων Κλασσικής Μοτοσυκλέτας συνευρίσκονται τις ίδιες μέρες στον ίδιο χώρο, περιμένεις πολλά. Τι γίνεται όμως όταν εκτός από μοτοσυκλετιστές έρχεται και βροχή;

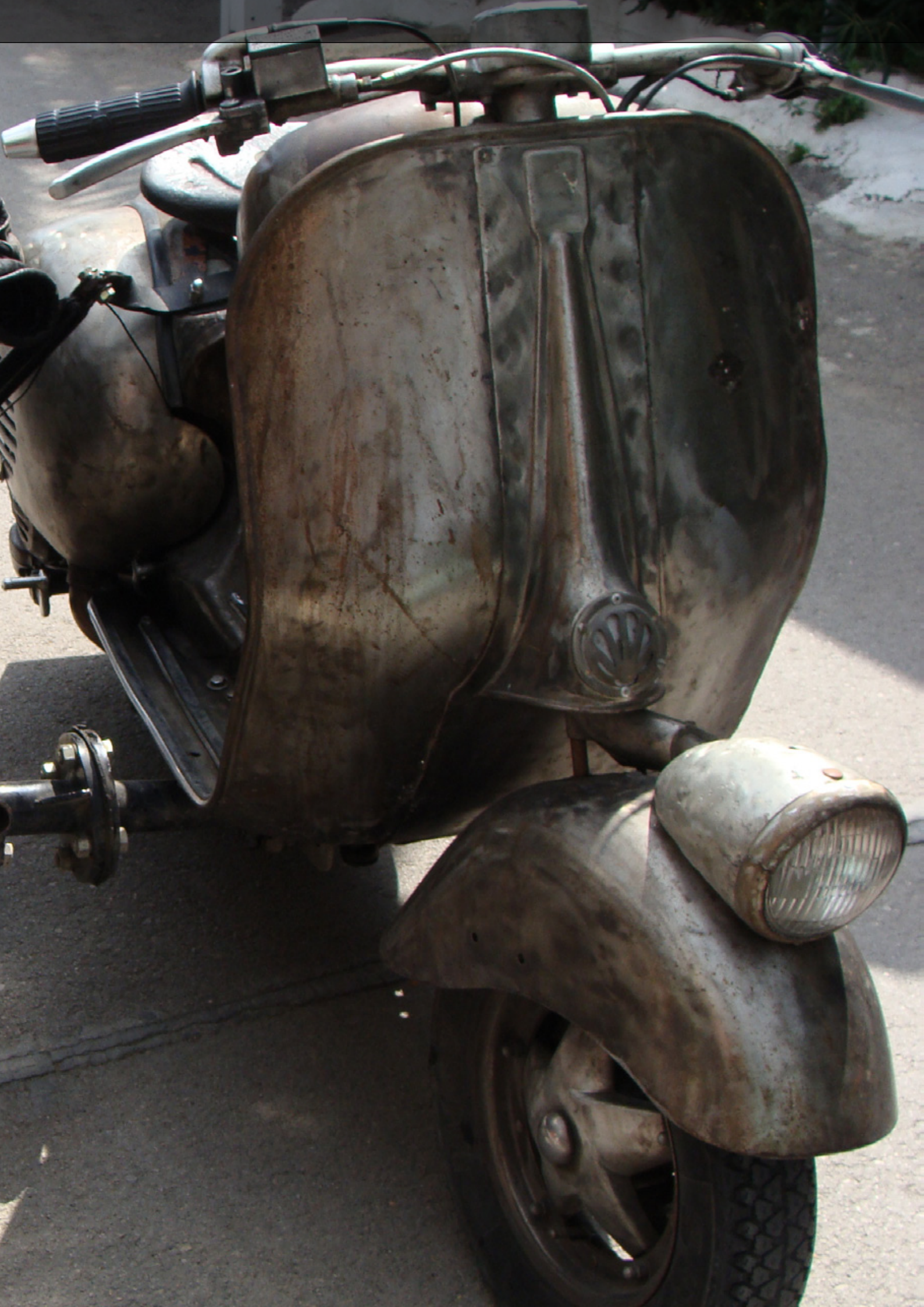
ΠΡΟΣ
ΡΕΣΕΨΙΟΝ
TO THE
R TIO
DUCATI
YHB
926
ELECTRONIC IGNITION
DUCATI

Triton II for ever

Η εκδήλωση ήταν μια συνδιοργάνωση της Ελληνικής Λέσχης Moto Guzzi, του Ducati Club Hellas και της Ελληνικής Λέσχης Φίλων Κλασσικής Μοτοσυκλέτας. Δεν είναι να απορείς καθόλου λοιπόν που οι Ευρωπαϊκές και δη Ιταλικές μοτοσυκλέτες είχαν την τιμητική τους, με ένα Ducati Pantah 500 να έχει αναλάβει το ρόλο της υποδοχής, φορώντας τα καλά του και το μονοσελάκι του. Η πινακίδα για τη reception μπορεί να έχει ξεβάψει, αλλά το Camping Triton II στο Δρέπανο Αργολίδας είναι πλέον μονόδρομος για το event, που έχει πανελλαδική προσέλευση, με μοτοσυκλετιστές από Άρτα, Θεσσαλονίκη, Κοζάνη, Γιάννενα και Κέρκυρα μεταξύ άλλων, να έρχονται για μια ακόμα φορά μαζί.

Δε θα μας τη χαλάσεις φίλε...

Το τριήμερο 18-20 Σεπτεμβρίου ξεκίνησε όπως ήταν προγραμματισμένο, με αναμενόμενα λίγες προσελεύσεις την Παρασκευή λόγω εργασιακών υποχρεώσεων, κάτι που διορθώθηκε άμεσα με το που ξημέρωσε Σάββατο. Υπό τις ακτίνες του ηλίου, πάνω από 100 μοτοσυκλέτες βρίσκουν το δρόμο τους στο Δρέπανο, γεμίζοντας το χώρο με χρώμα και μελωδίες. Ακόμα και η βροχή που ξεκίνησε το μεσημέρι δεν επηρέασε την προσέλευση, καταφέρνοντας μόνο να στείλει περισσότερο κόσμο στα τριγύρω ενοικιαζόμενα δωμάτια, ενώ ακόμα και η προγραμματισμένη συναυλία έγινε κανονικότατα, με τον κόσμο κάτω από το υπόστεγο του καφέ. Ευτυχώς έλειψαν οι πολεμικές συρράξεις, οπότε η τορπίλη/sidecar δε χρειάστηκε να χρησιμοποιηθεί επιθετικά.



Όταν έχεις μεράκι...

Πέρα από τις κλασσικές και τις σύγχρονες μοτοσυκλέτες, δεν έλειψαν οι προσωπικές δημιουργίες και ως συνήθως το επίκεντρο του ενδιαφέροντος ήταν η Honda της φωτογραφίας. Μπορείτε να μαντέψετε τι είναι; Οι απαντήσεις σε mail στο info@ebike.gr, αλλά μόνο για όσους δε διαβάσουν παρακάτω... Ξεκίνησε τη ζωή του σαν ένα όχι και τόσο ταπεινό για την εποχή CBX 1050 το 1978 και είναι ένα project μόνιμα σε εξέλιξη που φωνάζει "μεράκι". Πέρα από τα δανεισμένα από το προηγούμενο Fireblade φαίρινγκ, το μεταποιημένο πλαίσιο για τις σύγχρονες αναρτήσεις και το χειροποίητο ντεπόζιτο, έχει και την τουρμπινίτσα του, γιατί δε γίνεται να δείχνει τόσο όμορφο και να μην πηγαίνει αντίστοιχα...

RACE TECH
Kawasaki
GPz1100
Kawasaki

100 χρόνια ιστορίας

Η συννεφιά, αλλά απούσης της βροχής, την Κυριακή επέτρεψε πέρα από την αυξημένη προσέλευση όσων αποφάσισαν να συνδυάσουν την εκδήλωση με μια μονοήμερη εκδρομή, την κανονική διεξαγωγή των καλλιστείων ήχου και εμφάνισης, με βραβεία για το μελωδικότερο Ducati, μελωδικότερο Guzzi, μελωδικότερο overall, παλαιότερο Ducati, παλαιότερο Guzzi, παλαιότερο εν κινήσει overall, ομορφότερο σύγχρονο και ομορφότερο overall. Ανεξαρτήτως βραβείων, το επίκεντρο της προσοχής ήταν μια Βρετανίδα: Πρωτοκύλησε τις ρόδες της το 1939, κλείνοντας φέτος αισίως τα 100 χρόνια ζωής, έχοντας παίξει τον καθόλου ασήμαντο ρόλο της στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Ο λόγος για τη BSA WM20 που επισκέφτηκε το Δρέπανο σε πλήρη ένδυση ερήμου, λειτουργώντας κανονικά παρά την αναπόφευκτη σκουριά.

EL ALAMEIN
العلمين
GAZALA
حاذالا
MARSA-MATRUH
مرسى مطروح
TOBRUK
التبروك

racing

Το 41ο Bol d' Or πέρασε στην ιστορία. Μπορεί να μην έχει τις διεθνείς συμμετοχές του 8ωρου της Suzuka, αλλά ο 24ωρος αγώνας αντοχής παραμένει τόσο δύσκολος όσο και θρυλικός

Kawasaki
DUNLOP

Τσαμπουκάς

Για να γίνεις παγκόσμιος πρωταθλητής απαιτούνται κάμποσα προσόντα. Ταλέντο, γνώση, σοβαρότητα, εξυπνάδα, σκληρή δουλειά και, φυσικά, τσαμπουκά, "καρύδια". Ο πρωταθλητής του 2007, Casey Stoner, προφανώς τα έχει όλα αυτά. Κάποια μάλιστα ενδεχομένως σε υπερβολική δόση.

Η επιστροφή του στο Estoril μετά από 10 εβδομάδες πλήρους απουσίας ήταν το θέμα του αγώνα. Φυσιολογικά, λοιπόν, η συνέντευξη Τύπου την Πέμπτη πριν τον αγώνα είχε εξασφαλισμένη δημοσιότητα.

"Γελούσα με όσα διάβαζα όσο έλειπα. Ήταν απίστευτα όσα κυκλοφορούσαν στον Τύπο, ειδικά τα περί οριστικής αποχώρησής μου από τους αγώνες. Ωστόσο δεν ήθελα να παρέμβω, έφυγα για να ξεκουραστώ και αυτό έκανα."

Είναι γνωστή η (παγκόσμια) τάση πολλών συναδέλφων μου να πλέκουν χιλιόμετρα κορδέλα με το νήμα μιας δήλωσης που φέρεται κάποιος να έκανε. Ένας ευφάνταστος δημοσιογράφος μπορεί να γράψει ολόκληρο βιβλίο με θέμα "Το ψάρεμα της πέστροφας και η συνταξιοδότηση του Casey Stoner".

Ωστόσο, υπάρχουν και δηλώσεις αδιαμφισβήτητες, επίσημες. Για παράδειγμα, η ατάκα του διευθυντή αγωνιστικών χορηγιών της Phillip Morris (βλέπε Marlboro) Maurizio Arrivabene, όταν μιλούσε στο Ιταλικό κανάλι Mediaset: "Ελπίζω ο Stoner να έχει την αξιοπρέπεια να απολογηθεί στην ομάδα όταν επιστρέψει. Υπάρχουν πολλοί υπάλληλοι στο Borgo Panigale που δε θα κάθονταν σπίτι τους με ένα στομαχόπονο, ειδικά σε περιόδους οικονομικής κρίσης."

Προσέξτε, αυτό το λέει ο υπογράφων κάθε μήνα το μισθό του Stoner – ο οποίος τυγχάνει επταψήφιος… Κι αν ο Casey γελούσε με τις φήμες πως θα βρεθεί εκτός Ducati, η προσφορά των 8 εκατομμυρίων στον Lorenzo δεν ήταν φήμη. Είναι ένα ιστορικό γεγονός, το οποίο ερωτηθείς σχετικά ο Stoner χαρακτήρισε "κατανοητό". Όμως, αν ο Ισπανός είχε πει το ναι, τότε ίσως ο Αυστραλός να περνούσε τον χρόνο ξεκούρασης ψάχνοντας την επόμενη δουλειά του. Ο τσαμπουκάς που λέγαμε; Ο Stoner δεν συνυπολόγισε αυτό το ρίσκο αποφασίζοντας τρίμηνη αποχή;

Όσο κι αν η Marlboro και η Ducati ξεκαθαρίζουν πως δεν τίθεται θέμα 2010, όταν θα λήξει αυτό το συμβόλαιο ο νεαρός θα έχει προσφέρει ένα επιχείρημα εναντίον του σε οποιαδήποτε ομάδα ενδιαφερθεί γι' αυτόν. Πάντως αυτή τη στιγμή η Ducati έχει απόλυτη ανάγκη τον Stoner και θα χρειαστεί ένας Rossi ή ένας Lorenzo για να πάρει τη θέση του. Μέχρι τώρα οι Ιταλοί δεν έχουν μάτια για άλλους. Και ποιος να τους δώσει άδικο…

Ο δε Stoner συνέχισε να τραβά το σχοινί, με περίσσιο τσαμπουκά: "Έχασα πολύ σεβασμό για τον Schwantz…" Διότι ο μεγάλος αυτός πρωταθλητής δήλωνε το καλοκαίρι πως κανένας δεν πρέπει να αθετεί τα συμβόλαιά του και ο Stoner έπρεπε να καλύψει τις υποχρεώσεις του. Το αφήνω στην κρίση σας.

Στη συνέχεια οι απορίες των δημοσιογράφων έγιναν πιο… ιατρικές. Και οι απαντήσεις του Stoner αντιφατικές. Την Πέμπτη δήλωνε πως καμία διάγνωση δεν έχει γίνει, πως ξεκουράστηκε μα δε θεραπεύτηκε, πως στην προπόνηση επανέρχονται τα συμπτώματα εξάντλησης. Σε άλλα μέσα, όμως, τις ίδιες μέρες δήλωνε άλλος άνθρωπος. Εν τέλει, μετά τη δεύτερη θέση που πήρε άρχισε να σκορπά δεξιά κι αριστερά ανακοινώσεις πως "επέστρεψα 100%…"

Κι εγώ, ο κακοήθης, γιατί έχω την εντύπωση πως αν είχε τερματίσει 10ος θα ήταν ακόμη άρρωστος; Με συγχωρείτε τώρα, μα έχω να γράψω ένα βιβλίο για πέστροφες…

NEION

Θρίλερ υψηλής ποιότητας

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

Λίγους μόλις αγώνες νωρίτερα, η διαφορά του Rossi από τον Lorenzo ήταν 50 βαθμούς - δύο ολόκληρες νίκες δηλαδή. Σήμερα, με τρεις αγώνες να απομένουν για την ολοκλήρωση της φετινής χρονιάς, η διαφορά έχει πέσει στους 18 - και εκεί που μιλούσαμε για σίγουρο τίτλο του Rossi, τα πάντα είναι και πάλι ανοιχτά

>> MotoGP

Στη Valencia θα πάμε για τον τίτλο

Μετά το τραγικό λάθος στην Ινδιανάπολη που του κόστισε 20 κρίσιμους βαθμούς, ο Valentino Rossi εμφανίστηκε στον αγώνα της πατρίδας του με ένα γάιδαρο ζωγραφισμένο στο κράνος του. Πως είχαμε εμείς εδώ τον βλάκα της τάξης, όρθιο στη γωνία στο ένα πόδι; Κάπως έτσι.

Το διήμερο ξεκίνησε καλά για τον πρωτοπόρο της βαθμολογίας, αφού κατάφερε να πάρει την pole position και μάλιστα με διαφορά τέτοια που είχαμε να δούμε πραγματικά πολύ καιρό. Δεύτερος ξεκινούσε ο Dani Pedrosa και τρίτος ο μεγάλος του αντίπαλος στο πρωτάθλημα, Jorge Lorenzo. Ο Pedrosa έκανε κλασικά καλή εκκίνηση και έστριψε πρώτος, με δεύτερο τον Toni Elias που ξεκίνησε πολύ δυνατά. Ο team mate του Eias και τοπικός ήρωας, Alex de Angelis, υπερέβαλλε εαυτό και πήρε μαζί του στην αμμοπαγίδα τους Nicky Hayden και Colin Edwards. Λίγο έλειψε να βρεθεί εκτός αγώνα και ο Jorge Lorenzo, καθώς ο μπροστινός τροχός του Edwards χτύπησε την ουρά της μοτοσυκλέτας του, ευτυχώς όμως όχι τόσο δυνατά ώστε να τον πετάξει κάτω. Μπροστά, ο Elias προσπαθούσε να τεθεί επικεφαλής του αγώνα χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία και ο τέταρτος μέχρι στιγμής Lorenzo περνούσε τον Rossi με ιδιαίτερη άνεση, τονίζοντας για μια ακόμη φορά το πόσο επιφυλακτικά οδηγεί ο Valentino στους πρώτους γύρους ενός αγώνα. Ενώ ο Elias φαίνεται να καθυστερεί τα δύο Yamaha, δίνοντας χρόνο στον Pedrosa να απομακρυνθεί, ο Rossi περνά στην επίθεση και καταπίνει πρώτα τον Lorenzo και μετά τον Elias στον 3ο κιόλας γύρο. Ο Lorenzo, μη θέλοντας να χάσει τον Valentino από τα μάτια του, περνά και αυτός τον Elias και πλησιάζει ξανά τον Rossi. Απόδειξη του ότι ο Elias άρχισε να πηγαίνει προς τα πίσω ήταν η προσπέραση του Andrea Dovizioso, που τον έριξε στην 5η από τη 2η θέση μέσα σε μόλις δύο γύρους. Λίγο αργότερα, ένα λάθος του Pedrosa θα επιτρέψει στον Rossi να τεθεί επικεφαλής του αγώνα. Από την πρώτη στιγμή, ο Rossi έδειχνε να βάζει κεφάλι κάτω, να ανοίγει τη διαφορά και να γράφει καινούργιο ρεκόρ πίστας. Μέχρι στιγμής, ο Lorenzo

έδειχνε να μην μπορεί να περάσει τον Pedrosa. Πιο πίσω, ο Melandri βρισκόταν στην 8η θέση και καλόβλεπε την 7η του Mika Kallio, που αντικαθιστούσε τον Casey Stoner στην εργοστασιακή ομάδα της Ducati. Με συμπληρωμένους τους 10 πρώτους γύρους, ο 4ος Dovizioso βρισκόταν ήδη σχεδόν 7 δευτερόλεπτα πίσω από τον προπορευόμενο Valentino, που έδειχνε να κάνει τον αγώνα της ζωής του, οδηγώντας πολύ γρήγορα και αλάνθαστα. Ο Lorenzo άρχιζε να πιέζει ακόμα πιο πολύ τον Pedrosa, δείχνοντας ότι αποκτούσε αυτοπεποίθηση για να κάνει την προσπέραση. Όπως και στην περίπτωση του Rossi, τελικά δεν χρειάστηκε να κάνει καμία υπερβολή, καθώς ο Pedrosa έκανε για μια ακόμη φορά λάθος, δίνοντας την ευκαιρία στον Lorenzo να περάσει εύκολα στη δεύτερη θέση. Εκείνη τη στιγμή, ο Rossi βρισκόταν 1.4 sec πιο μπροστά και ο Lorenzo έδειχνε να μπορεί να μαζέψει τη διαφορά. Στον αμέσως επόμενο γύρο όμως, ο Rossi απάντησε με νέο ρεκόρ πίστας, ανοίγοντας και πάλι τη διαφορά στα 1.5 sec.

Από εκείνη τη στιγμή και μέχρι να πέσει η σημαία του τερματισμού, τα πράγμα κύλισαν κάπως σταθερά και βαρετά. Ο Rossi μπροστά οδηγούσε τον αγώνα, ο Lorenzo δεύτερος στην ίδια πάντα απόσταση, ο Pedrosa μόνος του στην 3η θέση και οι υπόλοιποι να πηγαίνουν προς τα πίσω. Η καρό σημαία τους βρήκε στις ίδιες θέσεις. Ο Capirossi έκανε ένα πολύ καλό αγώνα, τερματίζοντας 5ος - όπως και ο de Puniet, που βγήκε εκτός πίστας στο ατύχημα της πρώτης στροφής, αλλά κατάφερε να τερματίσει στην 12η θέση.

Έτσι, πήγαμε στην Πορτογαλία με τους Rossi και Lorenzo να έχουν 30 βαθμούς διαφορά. Εκεί, το μεγάλο νέο ήταν η επιστροφή του Casey Stoner στη σέλα της Ducati - και μάλιστα με τέτοιο τρόπο που δεν άφησε πολλά περιθώρια σε αυτούς που τον αμφισβητούσαν για αρνητικό σχολιασμό. Εκεί, ο Lorenzo έδειξε από τις ελεύθερες δοκιμές της Παρασκευής να έχει βρει το ιδανικό setup. Pedrosa και Stoner οδηγούσαν πολύ γρήγορα, ενώ ο Rossi φαινόταν να ψάχνεται ακόμα, αδυνατώντας να βρει τις ρυθμίσεις που θα του έδιναν περισσότερη εμπιστοσύνη να πιέσει. Στα χρονομετρημένα, ο Lorenzo επικράτησε με μεγάλη άνεση, ο Rossi ξεκινούσε από τη δεύτερη θέση και τρίτος βρέθηκε ο φρέσκος από τις διακοπές του Casey Stoner.

Με το που έσβησαν τα φώτα, ο Pedrosa πετάχτηκε μπροστά και έστριψε πρώτος. Δεύτερος ο Lorenzo και τρίτος ο Rossi, που έχει βελτιωθεί πολύ φέτος στις εκκινήσεις. Πριν προλάβει να κλείσει γύρος, ο Pedrosa κάνει ένα λάθος, ανοίγει τη γραμμή του και ο Lorenzo περνάει πρώτος. Πιο πίσω, ο Stoner πλησίαζε την ουρά του Rossi, τον οποίο και πέρασε στο τέλος της ευθείας όταν ολοκληρώθηκε ο πρώτος γύρος. Ο Lorenzo είχε ήδη προλάβει να ανοίξει τη διαφορά στο ένα δευτερόλεπτο και ο Pedrosa έδειχνε ότι δεν θα μπορούσε να αντέξει την πίεση του Stoner - όπως και έγινε την επόμενη φορά που πέρασαν από τη μεγάλη ευθεία. Για μερικούς γύρους, όλα έδειχναν ότι ο Stoner θα μπορούσε να μαζέψει τη διαφορά από τον Lorenzo. Άλλωστε, αυτοί οι δύο ήταν οι μόνοι που γυρνούσαν τόσο γρήγορα. Με ένα ακόμη λάθος, ο Pedrosa έχασε την επαφή του με τον Stoner και έδωσε την ευκαιρία στον Rossi να πλησιάσει λίγο - ο οποίος είχε αρχίσει να ξεγράφει από τώρα μια θέση στο βάθρο. Ο Lorenzo ήταν σχεδόν 4 sec πιο μπροστά - και όλα αυτά μέσα σε λιγότερο από 5 γύρους...

Ο Alex de Angelis πέφτει, παίρνει μαζί τον Edwards κι αυτός με τη σειρά του τον Hayden. Ο πρώτος την ξαναέκανε στον τελευταίο και στο Estoril!

Jorge Lorenzo (99) και Valentino Rossi (46), ο τίτλος είναι αποκλειστικά μεταξύ τους υπόθεση

Πετάει ο αστροναύτης, μια χαρούλα ο άρρωστος, ξανά εκεί ο Dani

Ο Kallio (36) με την εργοστασιακή GP09 πήρε το καλύτερο φετινό του αποτέλεσμα στην έβδομη θέση

22 γύρους από το τέλος είχαμε και την πρώτη πτώση του αγώνα. Ο Mika Kallio υπερέβαλλε εαυτό στην τελευταία στροφή και βρέθηκε εκτός αγώνα, ενώ οι Άγγλοι σχολιαστές είδαν τον de Angelis να κόβει υπερβολικά στην ευθεία λόγω μηχανικού προβλήματος και να κινδυνεύει να τον χτυπήσουν άλλοι αναβάτες - πράγμα που δεν το έδειξε ποτέ η τηλεόραση. Στον επόμενο γύρο, μπήκε στα pits και εγκατέλειψε. Ο Dovizioso έκανε φοβερό αγώνα, περνώντας πρώτα τον Capirossi και στη συνέχεια τον Hayden, ο οποίος άρχισε να πέφτει θύμα αρκετών αναβατών. Μπροστά, η διαφορά Lorenzo και Stoner μεγάλωνε λίγο - σημαντικά λιγότερο από αυτή με τον Rossi, ο οποίος φαινόταν ότι δεν ήταν σε καλή μέρα από πλευράς μοτοσυκλέτας. Στον 11ο γύρο, ο Dani Pedrosa έγραφε τον ταχύτερο γύρο του αγώνα, αποδεικνύοντας αυτό που συζητιέται έντονα στα paddock για το Honda, ότι δηλαδή αργεί να φέρει σε ιδανική θερμοκρασία λειτουργίας τα ελαστικά της Bridgestone, χάνοντας πολύτιμο χρόνο από τα Ducati και τα Yamaha που μπορούν να πάνε πολύ πιο γρήγορα στους πρώτους γύρους του αγώνα.

Από εκείνο το σημείο και ύστερα, οι τηλεθεατές αποσύρθηκαν για να ξεκουραστούν. Τίποτε το συνταρακτικό δεν συνέβη, τίποτε δεν άλλαξε μπροστά, στις πρώτες θέσεις. Το μόνο θέαμα που κατέγραψαν οι κάμερες ήταν η μάχη του de Puniet με τον Vermeulen, του Melandri με τον Canepa και η καταστροφή του Hayden, που κατά τη διάρκεια του αγώνα τον πέρασαν με χαρακτηριστική άνεση οι Dovizioso, Elias και Capirossi. Να μην ξεχάσω και τα απίθανα αμολήματα των φρένων που έκανε ο Dovizioso λίγο πριν προσπεράσει τα θύματά του. Επίσης, υπήρχε μια αγωνία, ειδικά στους οπαδούς της Ducati, για το αν ο Stoner θα μπορούσε να βγάλει όλο τον αγώνα. Τελικά, ο Αυστραλός τα κατάφερε -και μάλιστα με γυρολόγιο εφάμιλλο με του νικητή Lorenzo-, βουλώνοντας τα στόματα όλων όσων τον ήθελαν να εγκαταλείπει τα GP μια για πάντα.

Οκτώ γύρους πριν το τέλος, ο Capirossi εγκατέλειπε λόγω μηχανικού προβλήματος - και αυτό επιβεβαίωσε πως ο κανονισμός των κινητήρων άρχισε να έχει τα πρώτα του θύματα στον αγώνα της Πορτογαλίας. Ο Lorenzo ήταν όντως από άλλο πλανήτη, αρχίζοντας τις σούζες πολύ πριν φτάσει τη γραμμή τερματισμού. Μετά, κάρφωσε μια σημαία Lorenzo's Land προσομοιώνοντας το αργό, λόγω έλλειψης βαρύτητας, περπάτημα του Neil Armstrong, για χάρη του οποίου έβαψε το κράνος του ασπρόμαυρο σε αυτό τον αγώνα. Στο βάθρο, ο Lorenzo πετούσε από τη χαρά του, ο Stoner χαμογελούσε που κατάφερε να ξεπεράσει το -άγνωστο ακόμη- πρόβλημα υγείας του, και ο Pedrosa και αυτός χαμογελαστός - όσο χαμογελαστός μπορεί να είναι ο Pedrosa βέβαια... Ο Rossi έγνεψε στις κάμερες ότι θα τα πούμε στον επόμενο αγώνα, που δεν είναι άλλος από το αγαπημένο του Philip Island της Αυστραλίας. Με μόλις 18 βαθμούς προβάδισμα από τον Lorenzo, θα πρέπει να κερδίσει και στην Αυστραλία και στη Μαλαισία, καθώς αν το πρωτάθλημα φτάσει να κριθεί στη Valencia, ο Rossi θα έχει μεγάλο πρόβλημα. Το γιατί δεν είναι δα και τόσο δύσκολο να το βρει κανείς... Αρκεί να θυμηθεί σε ποια χώρα διεξάγεται ο τελευταίος αγώνας της χρονιάς, καθώς και την επίδοση του Rossi εκεί την τελευταία φορά που έφτασε να κριθεί το πρωτάθλημα στον τελευταίο αγώνα, το 2005.

Σταθερά ψηλά ο Pedrosa, μα το μέτρημα λέει πως είναι πλέον αργά

Παραμένει ο κορυφαίος δορυφορικός αναβάτης ο Edwards και απειλεί κανονικότατα τον Dovizioso

Έξι τέταρτες θέσεις σε 14 αγώνες για τον Dovi, δικαιωματικά με το 4 στο RCV του

Δεν είχε συνέχεια από την Indianapolis ο Nicky Hayden (69), μια πάνω και μία κάτω ο Loris Capirossi (65)

Αυτός ο Pedrosa (3), όπου και να προκριθεί, στις εκκινήσεις πετάγεται πρώτος

Τέσσερις αγώνες άρρωστος και τρεις αγώνες εκτός ο Stoner, αλλά την τρίτη θέση μόλις στο Misano την έχασε και μάλλον όχι για πολύ

>> 250GP

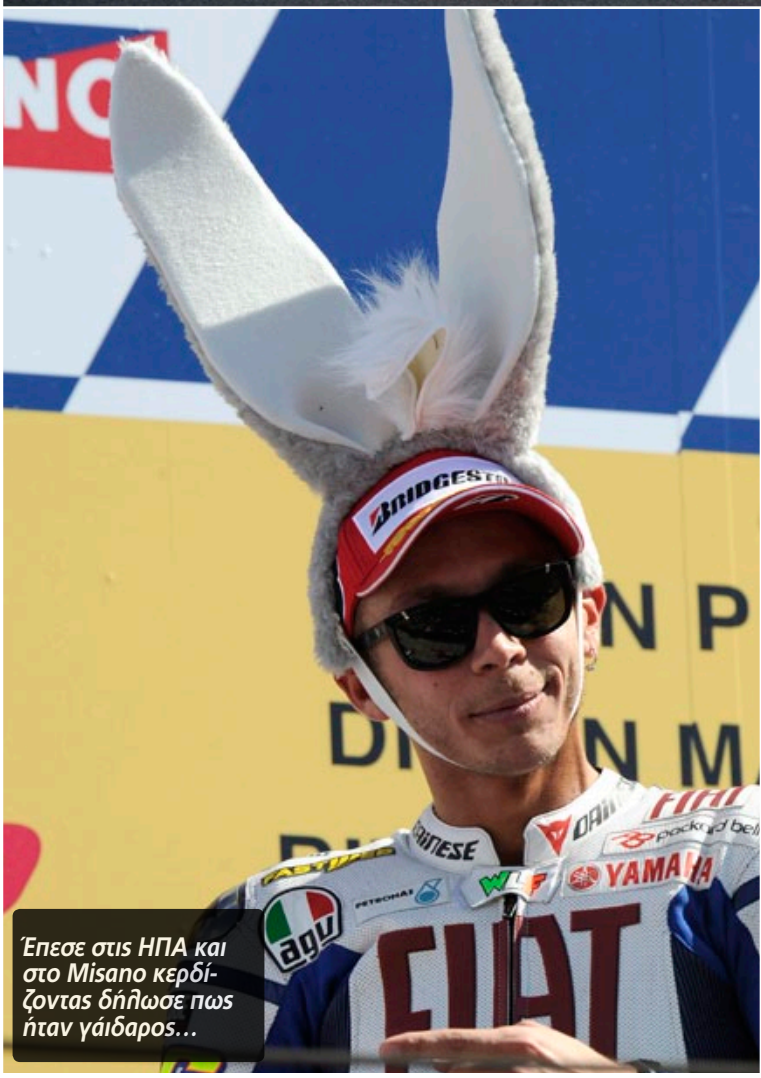
Όλα ανοιχτά!

Στο Misano, ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας Aoyama ξεκίνησε από την pole position. Ο Pasini -που εκτός από περιστασιακός δοκιμαστής MotoGP αναδεικνύεται και σε μεγάλο ρυθμιστή του φετινού πρωταθλήματος- ήταν δεύτερος, ο Simoncelli τρίτος και ο Barbera τέταρτος. Ο δεύτερος της βαθμολογίας Bautista δεν είχε καταφέρει κάτι καλύτερο από την 8η θέση στη σχάρα εκκίνησης, προδιαγράφοντας την αύξηση του ενδιαφέροντος στη μάχη για τον τίτλο. Στην εκκίνηση, πρώτος έστριψε ο Barbera. Ο Aoyama βρέθηκε τρίτος πίσω από τον Pasini και ο Simoncelli από 5ος στην πρώτη στροφή είχε ανέβει 3ος μέσα σε μισό γύρο! Το θέαμα έγινε ακόμα πιο δυνατό όταν οι Pasini και Simoncelli πέρασαν μπροστά και οδήγησαν τον αγώνα πολύ πριν ολοκληρωθεί ο πρώτος γύρος του αγώνα. Πιο πίσω, ο Aoyama έκανε το ένα λάθος μετά το άλλο, χάνοντας συνεχώς θέσεις. Ο Bautista έφτασε και πέρασε τον συμπαθή Ιάπωνα στον δεύτερο κιόλας γύρο, ενώ λίγο πιο πίσω ο Lucas Pesek σημείωνε την πρώτη εγκατάλειψη. Μπροστά, ο Simoncelli οδηγούσε ανενόχλητος, ο Pasini με τον Barbera άλλαζαν συχνά θέσεις και ο Bautista προσπαθούσε να περάσει τον Faubel που τον καθυστερούσε εμφανώς. Στην προσπάθειά του αυτή, ο Aoyama εκμεταλλεύτηκε ένα λάθος του και πέρασε μπροστά του, μη μπορώντας να κρατηθεί εκεί για πολύ. Γεγονός είναι ότι με αυτό τον τρόπο κατάφεραν να περάσουν τον Faubel και να επιδοθούν στο κυνήγι της πρώτης τριάδας. 19 γύρους πριν το τέλος, ο Simoncelli γλιστρά ελαφρά στην έξοδο μιας στροφής και ο Pasini περνά πρώτος, έχοντας λίγο πριν περάσει και τον Barbera. Αρχικά, ο Pasini έδειχνε ικανός να απομακρυνθεί από τον Simoncelli, κάνοντας μια διαφορά κοντά στα δύο δέκατα μέσα σε μόλις ένα γύρο.

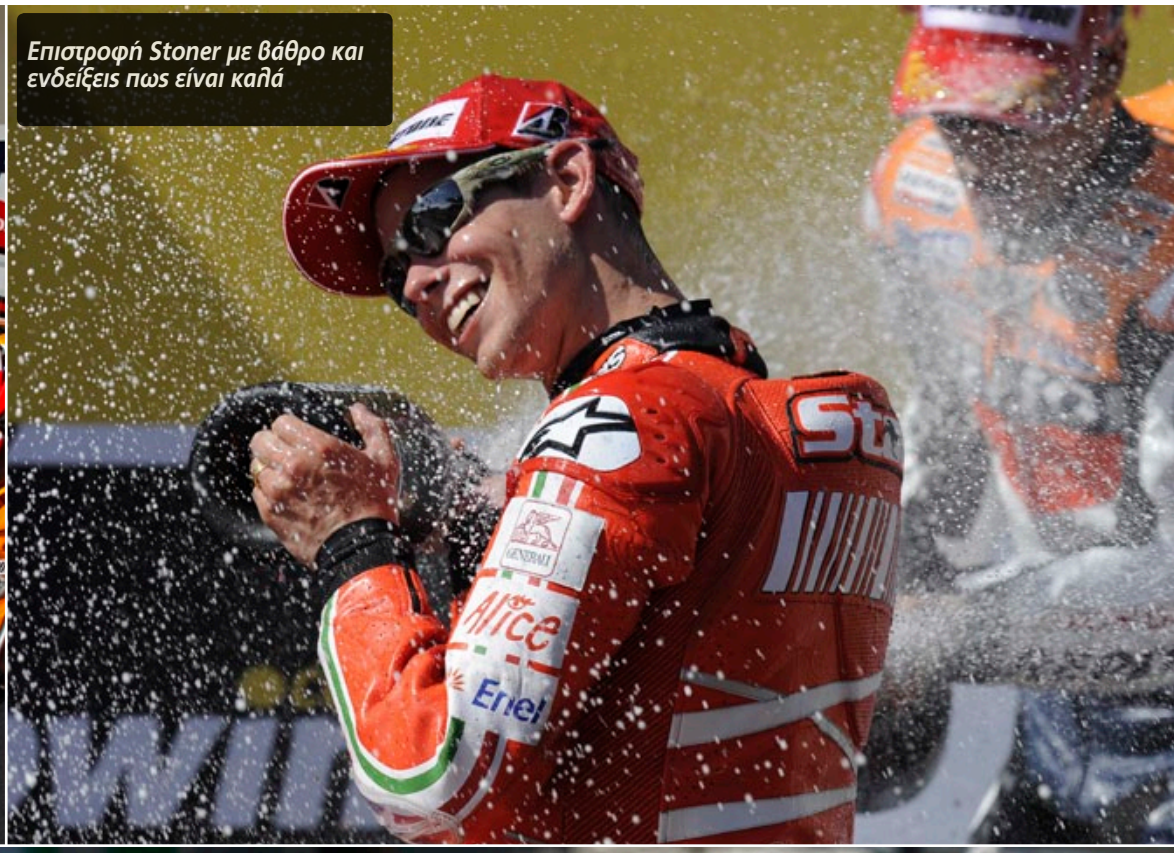
Στους αμέσως επόμενους γύρους, ο Simoncelli κόλλησε στην ουρά του Pasini και άρχισε να μελετά μέχρι και τα πιο απίθανα σημεία για προσπέραση. Από κοντά και ο Barbera, ενώ πιο πίσω οι Bautista και Aoyama έδειχναν ότι μπορούν να πλησιάσουν, με τον δεύτερο μάλιστα να γράφει και τον ταχύτερο γύρο του αγώνα. 14 γύρους πριν το τέλος, ο Simoncelli το παράκανε στην έξοδο και έπεσε, εγκαταλείποντας τον αγώνα και χάνοντας υπερπολύτιμους βαθμούς. Ο Pasini συνέχιζε να οδηγεί τον αγώνα, ο Barbera ακολουθούσε από κοντά και ο Aoyama περνούσε τον Bautista για την 3η θέση. Εντυπωσιακός ο team mate του Bautista, Mike di Meglio, που κατάφερε να μαζέψει τη διαφορά από τους προπορευόμενους και να μπει στο παιχνίδι του βάθρου.

Με τον Simoncelli εκτός πίστας, το ενδιαφέρον όλων στράφηκε στη μάχη των Bautista, Aoyama και di Meglio, καθώς οι Pasini και Barbera πιο μπροστά δεν παίζουν για τον φετινό τίτλο, παρά μόνο κόβουν βαθμούς από τους πρωτοπόρους. Ο Aoyama έδειχνε να πλεονεκτεί αισθητά στις εισόδους των στροφών, χάνοντας αρκετό έδαφος στις εξόδους από τα πολύ πιο δυνατά Aprilia των Bautista και di Meglio. Απόδειξη της δυνατής μάχης που παιζόταν μεταξύ τους ήταν το νέο ρεκόρ πίστας που έγραψε ο Bautista, έξι μόλις γύρους πριν το τέλος του αγώνα. Με πέντε γύρους για την καρό σημαία, η μάχη είχε ανάψει για τα καλά. Pasini και Barbera άλλαζαν συνεχώς θέσεις, ο di Meglio τους πλησίαζε απειλητικά και ο Aoyama με τον Bautista οδηγούσαν στην κυριολεξία ο ένας

Στην Πορτογαλία έπεσαν οι τζίφρες του HRC



Έπεσε στις ΗΠΑ και στο Misano κερδίζοντας δήλωσε πως ήταν γάιδαρος...



Επιστροφή Stoner με βάθρο και ενδείξεις πως είναι καλά

πάνω στον άλλο. Μετά από έναν απίθανο τελευταίο γύρο, ο Barbera κατάφερε να κερδίσει στο νήμα τον Pasini και οι Bautista και Aoyama πέρασαν τον di Meglio και τερμάτισαν 3ος και 4ος αντίστοιχα.

Στο Estoril, ο Barbera συνέχισε τη δυνατή του επίδοση, ξεκινώντας από την pole position. Δίπλα του στην πρώτη σειρά, οι τρεις υποψήφιοι για τον φετινό τίτλο: Bautista, Simoncelli και Aoyama. Με το σβήσιμο των φώτων, ο Aoyama έστριψε πρώτος και άρχισε τη μάχη με τον Bautista από τις πρώτες τρεις στροφές! Ο Debon με τον Barbera και τον Simoncelli ακολουθούσαν και πολύ γρήγορα άρχισαν να περνάνε στην επίθεση, με πρώτο θύμα τους τον Aoyama. Απίστευτος ο Barbera, που έκανε δύο πολύ αντρικά περάσματα στους Debon και Barbera, αδυνατώντας όμως να κρατήσει την πρώτη θέση. Στον δεύτερο μόλις γύρο, ο Simoncelli είχε αρχίσει να βρίσκει ρυθμό, γράφοντας τον ταχύτερο γύρο και περνώντας στην πρώτη θέση. Ο Aoyama είχε κατρακυλήσει στην όγδοη θέση και έδειχνε να μην μπορεί να απαντήσει. 22 γύρους πριν το τέλος, ο Bautista πιέστηκε από τον πάντα επιθετικό Barbera και δύο στροφές παρακάτω, η μοτοσυκλέτα του κόλλησε και τον πέταξε από πάνω της. Λίγο αργότερα, ο team mate του Aoyama, de Rosa, έπεσε από highside, χάνοντας την ευκαιρία να τερματίσει τον καλύτερο αγώνα της καριέρας του. Μπροστά, ο Simoncelli άνοιγε τη διαφορά από τον δεύτερο Barbera, ενώ ο Aoyama έδειχνε να συνέρχεται, ανεβαίνοντας στην τέταρτη θέση.

Το υπόλοιπο του αγώνα κύλισε ήρεμα μέχρι τον τελευταίο γύρο, όπου ο Simoncelli πήρε τη νίκη με ιδιαίτερη άνεση. Πιο πίσω όμως, ο Barbera πιεζόταν από τον di Meglio και μαζί έκαναν τον πιο απίστευτο τερματισμό στα χρονικά των αγώνων: πέρασαν τη γραμμή τερματισμού τόσο δίπλα που ούτε η διαδικασία του photo finish δεν μπόρεσε να τους ξεχωρίσει. Τελικά, η δεύτερη θέση πήγε στον di Meglio λόγω του ταχύτερου γύρου που είχε στον αγώνα σε σχέση με τον Barbera. Βαθμολογικά, το πρωτάθλημα πήρε και πάλι φωτιά λόγω της νίκης Simoncelli και της εγκατάλειψης του Bautista. Με τρεις αγώνες και 75 βαθμούς να απομένουν, ο Aoyama προηγείται με 218. Ακολουθούν οι Bautista και Simoncelli με 192 και 190 βαθμούς αντίστοιχα.

Δεύτερη φετινή νίκη στο Misano για τον Hector Barbera, συν μια τρίτη στο Estoril και εκτίναξη στην τέταρτη θέση της κατάταξης

Έχει φτάσει σε απόσταση βολής ο Marco Simoncelli, αλλά η πτώση στο Misano του έκοψε πολλές ελπίδες για δεύτερο τίτλο

>> 125GP

Τελειωμένη υπόθεση - πλην απίθανου απροόπτου

Στο Misano, ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας Julian Simon ξεκινούσε από τη δεύτερη θέση. Pole position είχε ο Bradley Smith, ενώ ο θερμόαιμος Andrea Iannone με τον Nicolas Terol συμπλήρωναν την πρώτη σειρά εκκίνησης. Στην εκκίνηση, ο Gadea στάθηκε άτυχος και έπεσε στη δεύτερη στροφή της πίστας, χωρίς ευτυχώς να τραυματιστεί. Στη μάχη των πρώτων θέσεων, Iannone, Terol, Corsi και Simon είχαν αρχίσει το ξύλο. Λίγο αργότερα, ο Simon είχε καταφέρει να σταθεροποιηθεί στην πρώτη θέση. Ο Iannone ήταν δεύτερος και ο Smith τρίτος σε απόσταση ασφαλείας.

Με 6 γύρους να απομένουν για το τέλος του αγώνα, τίποτε δεν μαρτυρούσε αυτό που θα γινόταν λίγο αργότερα. Terol και Espargaro ψαλίδιζαν τη διαφορά δεκατάκι δεκατάκι και πλησίαζαν απειλητικά τους Iannone και Simon, οι οποίοι γυρνούσαν στο ίδιο δέκατο. Ξαφνικά, ο Espargaro αποφάσισε ότι ο ρυθμός του Terol δεν είναι αρκετά γρήγορος για

Ο Alvaro Bautista (19) προηγείται του Hiroshi Aoyama (4) στο Misano, μα στην κατάταξη συμβαίνει το ανάποδο

Άλλο ένα φώτο-φίνις στο Estoril, όπου ο Barbera (40) χάνει από τον Mike di Meglio (63)

Hiroshi Aoyama, ο ήρωας της ημέρας για τη Honda

Φώτο-φίνις στο Misano: ο Hector Barbera (40) κερδίζει τον Mattia Pasini (75)

να πιάσουν τους μπροστινούς, με αποτέλεσμα να περάσει μπροστά και να επιδοθεί στο κυνήγι. Τέσσερις γύρους πριν το τέλος ο Espargaro περνούσε τον Simon, γράφοντας ταυτόχρονα τον ταχύτερο γύρο του αγώνα, ο οποίος ήταν και καινούργιο ρεκόρ πίστας. Στον αμέσως επόμενο γύρο, ο Espargaro περνούσε και τον Iannone, οδηγώντας τώρα τον αγώνα. Ο Iannone έδειχνε να μπορεί να απαντήσει, περνώντας διαδοχικά τον Espargaro στον προτελευταίο γύρο. Ο Simon καραδοκούσε από κοντά, αποφεύγοντας να ανακατευτεί φυσικά, με τέτοιο βαθμολογικό προβάδισμα. Μπαίνοντας στον τελευταίο γύρο, τον αγώνα οδηγούσε ο Espargaro. Ο Simon δοκίμασε να περάσει τον δεύτερο Iannone, πράγμα που μας εντυπωσίασε δεδομένης της θέσης του στο πρωτάθλημα. Ευτυχώς το ξανασκέφτηκε και έμεινε στη θέση του. Ο Espargaro έκλεινε όλες τις πόρτες στην προσπάθειά του να κρατήσει τον λυσσασμένο Ιταλό πίσω του μέχρι την τελευταία στροφή, στην οποία όμως ο Iannone κατάφερε να χωθεί την τελευταία στιγμή και με πολλά περισσότερα χιλιόμετρα απ' όσα μπορούσε να κουβαλήσει. Σαν συνέπεια, έχασε το μπροστινό και πήρε μαζί του στην αμμοπαγίδα τον έκπληκτο Ισπανό που, φανερά εκνευρισμένος, πλησίασε τον Iannone να ζητήσει τα ρέστα και εισέπραξε μια κουτουλιά που στοίχισε στην ομάδα του Ιταλού δύο χορηγούς.

Στο Estoril, πρώτοι έστριψαν ο Marquez με τον Simon. Από κοντά ο Terol, που συνεχίζει τις εξαιρετικές εμφανίσεις, με τον Smith. Ο Simon αποδείκνυε για μια ακόμη φορά ότι προτιμά τις σώμα με σώμα αναμετρήσεις από το να μείνει πίσω για τους σίγουρους βαθμούς. Ο Iannone εγκατέλειπε από τον δεύτερο κιόλας γύρο με μια εντυπωσιακή πτώση, ευτυχώς χωρίς να τραυματιστεί. Μπροστά, η μάχη για την νίκη περιλάμβανε επτά αναβάτες, οι οποίοι άλλαζαν συνεχώς θέσεις και οδηγούσαν ο ένας πάνω στον άλλο. Πάρτε για παράδειγμα το τι έγινε 18 γύρους πριν το τέλος: στο πέρασμα από την ευθεία ο Terol ήταν πρώτος - και μέχρι να τελειώσει η πρώτη στροφή, ήταν ήδη τέταρτος..! Ένα γύρο αργότερα, ο άτυχος του παραδείγματός μας χτύπησε στη μοτοσυκλέτα του Bradley Smith, που έκοψε απρόσμενα πολύ μέσα στη στροφή, πέφτοντας και χάνοντας την επαφή με τους πρώτους. Λίγο αργότερα, επέστρεψε στα pits, εγκαταλείποντας την ανούσια πλέον προσπάθεια. Με όλα αυτά, η μάχη για την κορυφή διαδραματιζόταν πλέον μεταξύ των Simon, Corsi και Marquez - αλλά όχι για πολύ, καθώς ο Corsi έπεσε ένα γύρο αργότερα και ο Marquez δύο. Ο Espargaro είχε χάσει επαφή εδώ και ώρα και οι υπόλοιποι ήταν αισθητά πιο πίσω. Έτσι, ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας Simon οδηγούσε τον αγώνα με μια πρωτοφανή για τα δεδομένα των 125 διαφορά ασφαλείας. Επτά γύρους πριν το τέλος όμως, ο Simon υπέπεσε σε λάθος και σημείωσε πτώση, αφήνοντας την πρωτοπορία στους Cortese, Smith και Espargaro, που έδωσαν από την αρχή ενδιαφέρον σε έναν αγώνα που είχε αρχίσει να γίνεται βαρετός! Τελικός νικητής βγήκε ο Espargaro, που πήρε το αίμα του πίσω για το Misano: αυτός νικητής και ο Iannone εκτός αγώνα... Δεύτερος ο Cortese που κατάφερε να κρατήσει πίσω του τον πολύ δυνατό Smith.

Με 50.5 βαθμούς διαφορά, ο Simon είναι σχεδόν σίγουρα ο φετινός πρωταθλητής. Απομένουν τρεις αγώνες και 75 βαθμοί, πράγμα που σημαίνει ότι οι Smith και Terol έχουν ακόμα κάποιες πιθανότητες για τον τίτλο, αλλά θα πρέπει να έχουν και την τύχη με το μέρος τους - ή, καλύτερα, την ατυχία επικεντρωμένη στον Simon.

Με δύο νίκες σε ΗΠΑ και Πορτογαλία ο Pol Espargaro βρέθηκε από το πουθενά τέταρτος

Από αριστερά, Sandro Cortese, Pol Espargaro και Bradley Smith στο βάθρο του Estoril

Ο Julian Simon, παρά τον κακό αγώνα στο Estoril, προηγείται με 50.5 βαθμούς. Αν διατηρήσει αυτή τη διαφορά στην Αυστραλία θα είναι οριστικά πρωταθλητής

Στην καλύτερή του χρονιά στα GP, ο Bradley Smith είναι ο μόνος διώκτης του Simon

Ο Nico Terol έχασε πολύτιμο έδαφος με την πτώση του στο Estoril

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

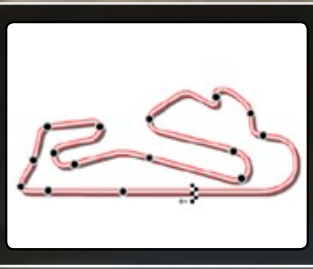
e-mail: triumph@eliofil.gr

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

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com/greece

Circuito do Estoril
http://www.circuito-estoril.pt/



Έτος κατασκευής:	1972
Μήκος:	4,183 m
Πλάτος:	10-18m
Μεγαλη ευθεία:	986m
Στροφές:	13
Δεξιές:	9
Αριστερές:	4

MotoGP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα:	27ºC
Θερμοκρασία εδάφους:	38ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	13:00
Απόσταση αγώνα:	28 γύροι / 117.10 km
Ρεκόρ πίστας:	Dani Pedrosa (νέο)
	1'36.937 155.309 km/h
Pole position:	Jorge Lorenzo
	1'36.214 156.476 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Dani Pedrosa (11ος γύρος)
	1'36.937 155.309 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα:	23ºC
Θερμοκρασία εδάφους:	33ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	11:16
Απόσταση αγώνα:	26 γύροι / 108.732 km
Ρεκόρ πίστας:	Marco Simoncelli
	1'40.257 150.166 km/h
Pole position:	Hector Barbera
	1'40.596 149.660 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Marco Simoncelli (17ος γύρος)
	1'40.863 149.263 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα:	26ºC
Θερμοκρασία εδάφους:	39ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	14:31
Απόσταση αγώνα:	23 γύροι / 96.186 km
Ρεκόρ πίστας:	Mattia Pasini
	1'44.675 143.828 km/h
Pole position:	Julian Simon
	1'45.199 143.403 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Sandro Cortese (11ος γύρος)
	1'45.722 143.111 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	154.100	
2	27	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	153.746	+6.294
3	3	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	153.545	+9.889
4	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	152.792	+23.428
5	5	Colin Edwards	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	152.282	+32.652
6	24	Toni Elias	SPA	San Carlo Honda Gresini	Honda	152.114	+35.709
7	4	Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda Team	Honda	152.114	+35.723
8	69	Nicky Hayden	USA	Ducati Marlboro Team	Ducati	151.943	+38.830
9	52	James Toseland	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	151.656	+44.093
10	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	151.179	+52.863
11	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	151.025	+55.698
12	33	Marco Melandri	ITA	Hayate Racing Team	Kawasaki	150.550	+1'04.515
13	88	Niccolo Canepa	ITA	Pramac Racing	Ducati	150.548	+1'04.538
14	41	Gabor Talmacsi	HUN	Scot Racing Team MotoGP	Honda	149.334	+1'27.299
Δεν τερμάτισε	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	150.259	8 γύροι
Δεν τερμάτισε	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	146.018	20 γύροι
Δεν τερμάτισε	36	Mika Kallio	FIN	Pramac Racing	Ducati	150.999	23 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	-	25	13				**250**
2	Lorenzo J.	16	25	-	25	20	20	20	16	20	-	-	25	20	25				**232**
3	Pedrosa D.	5	16	20	16	-	10	-	25	16	7	20	6	16	16				**173**
4	Stoner C.	25	13	16	11	25	16	16	13	13	2	-	-	-	20				**170**
5	Dovizioso A.	11	11	8	13	13	13	-	-	-	25	13	13	13	9				**142**
6	Edwards C.	13	4	9	9	10	9	13	9	7	20	9	11	-	11				**134**
7	Capirossi L.	-	9	10	8	11	11	7	-	5	5	11	9	11	-				**97**
8	De Puniet R.	6	5	13	2	8	8	9	7	-	16	6	4	4	5				**93**
9	Melandri M.	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-	8	4				**91**
10	Elias T.	7	1	7	6	2	-	4	10	10	-	16	7	10	10				**90**
11	Vermeulen C.	9	6	6	10	6	5	11	8	3	3	5	5	7	6				**90**
12	De Angelis A.	10	3	2	5	1	4	6	5	11	13	8	20	-	-				**88**
13	Toseland J.	-	7	3	7	9	3	10	-	6	10	7	10	6	7				**85**
14	Hayden N.	4	-	1	4	4	6	8	11	8	1	10	16	-	8				**81**
15	Kallio M.	8	8	-	-	3	7	-	-	2	6	-	8	9	-				**51**
16	Canepa N.	-	2	-	1	7	-	2	4	4	8	4	-	3	3				**38**
17	Talmacsi G.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	3	2	2	2				**14**
18	Gibernau S.	3	-	5	-	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-				**12**
19	Takahashi Y.	1	-	4	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-				**9**
20	Espargaro A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	-				**8**

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	20	25	25	25	20	25	25	20	25	20	25	25	25	25				**330**
2	Honda	11	16	20	16	13	13	9	25	16	25	20	20	16	16				**236**
3	Ducati	25	13	16	11	25	16	16	13	13	8	10	16	9	20				**211**
4	Suzuki	9	9	10	10	11	11	11	8	5	5	11	9	11	6				**126**
5	Kawasaki	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-	8	4				**91**

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	45	38				**482**
2	Repsol Honda	16	27	28	29	13	23	-	25	16	32	33	19	29	25				**315**
3	Ducati Marlboro	29	13	17	15	29	22	24	24	21	3	10	24	9	28				**268**
4	Monster Tech3 Yamaha	13	11	12	16	19	12	23	9	13	30	16	21	6	18				**219**
5	Rizla Suzuki	9	15	16	18	17	16	18	8	8	8	16	14	18	6				**187**
6	San Carlo Honda Gresini	17	4	9	11	3	4	10	15	21	13	24	27	10	10				**178**
7	LCR Honda	6	5	13	2	8	8	9	7	-	16	6	4	4	5				**93**
8	Hayate Racing Team	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-	8	4				**91**
9	Pramac Racing	8	10	-	1	10	7	2	4	6	14	4	3	8	3				**80**
10	Scot Racing Team MOT	1	-	4	3	-	-	1	-	1	4	3	2	2	2				**23**
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	25	20				**274**
2 Honda	13	20	25	20	10	20	25	-	13	25	13	20	13	13				**230**
3 Gilera	7	-	16	25	20	-	16	-	25	13	25	25	-	25				**197**
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	148.029	
2	63	Mike Di Meglio	FRA	Mapfre Aspar Team 250cc	Aprilia	147.732	+5.317
3	40	Hector Barbera	SPA	Pepe World Team	Aprilia	147.732	+5.317
4	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Scot Racing Team 250cc	Honda	147.359	+12.024
5	16	Jules Cluzel	FRA	Matteoni Racing	Aprilia	147.230	+14.349
6	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	147.014	+18.256
7	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	146.499	+27.631
8	75	Mattia Pasini	ITA	Team Globalgest	Aprilia	146.114	+34.667
9	6	Alex Debon	SPA	Aeropuerto-Castello-Blusens	Aprilia	145.530	+45.410
10	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	145.504	+45.891
11	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	145.487	+46.204
12	73	Shuhei Aoyama	JPN	Racing Team Germany	Honda	144.871	+57.641
13	53	Valentin Debise	FRA	CIP Moto - GP250	Honda	143.613	+1'21.309
14	25	Alex Baldolini	ITA	WTR San Marino Team	Aprilia	142.881	+1'35.277
15	7	Axel Pons	SPA	Pepe World Team	Aprilia	141.911	+1 γύρος
16	11	Balazs Nemeth	HUN	Balatonring Team	Aprilia	141.294	+1 γύρος
17	8	Bastien Chesaux	SWI	Matteoni Racing	Aprilia	140.619	+1 γύρος
18	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	137.853	+1 γύρος
19	88	Christopher Moretti	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	133.307	+2 γύροι
Δεν τερμάτισε	56	Vladimir Leonov	RUS	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	142.021	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	48	Shoya Tomizawa	JPN	CIP Moto - GP250	Honda	145.160	14 γύροι
Δεν τερμάτισε	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	145.846	17 γύροι
Δεν τερμάτισε	35	Raffaele De Rosa	ITA	Scot Racing Team 250cc	Honda	130.023	19 γύροι
Δεν τερμάτισε	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	145.868	22 γύροι
Δεν τερμάτισε	55	Hector Faubel	SPA	Honda SAG	Honda	144.836	22 γύροι

Αναβάτες

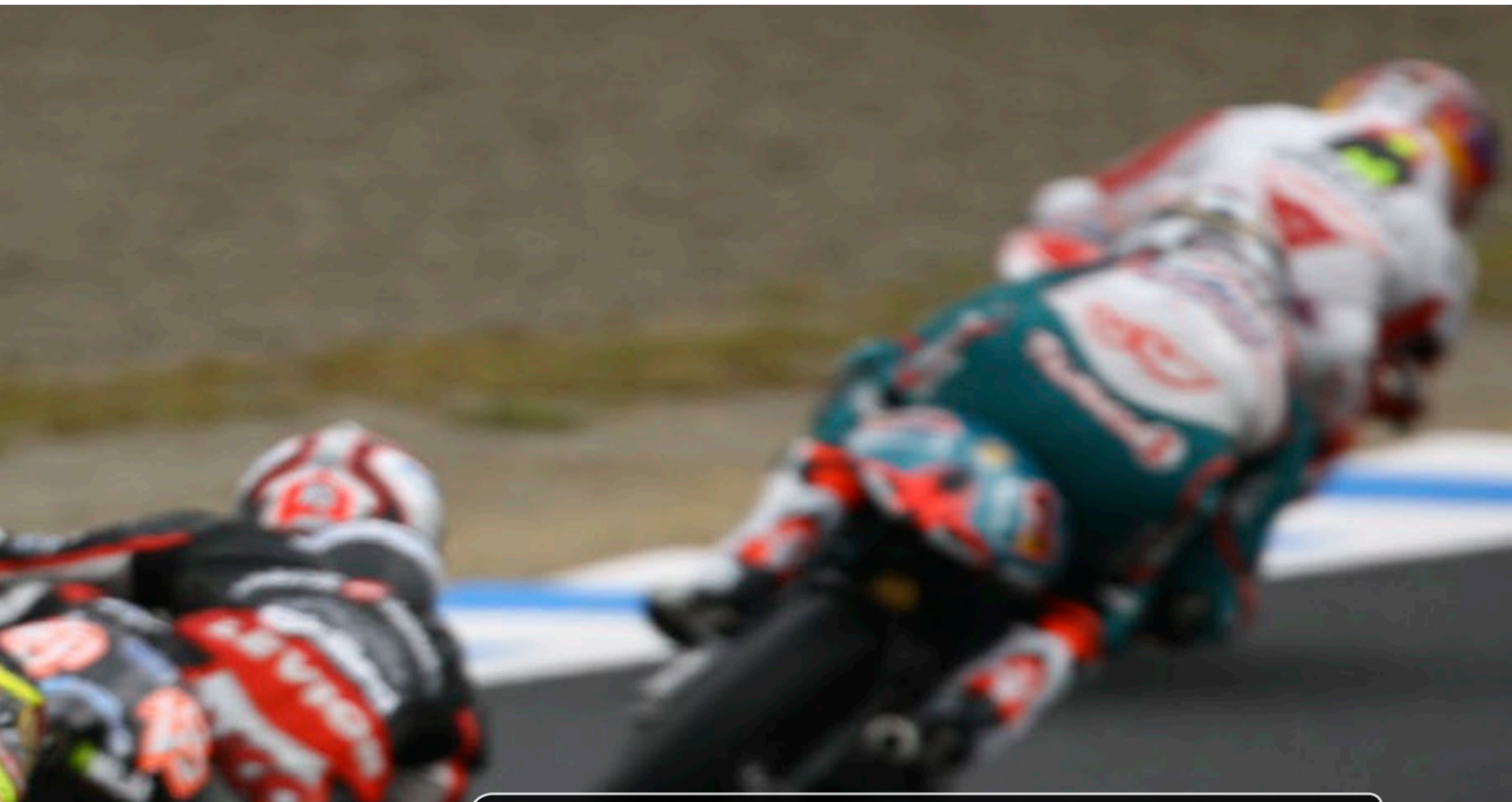
		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aoyama H.	13	20	25	8	10	20	25	-	13	25	13	20	13	13				**218**
2	Bautista A.	9	25	20	13	16	25	-	-	16	20	16	16	16	-				**192**
3	Simoncelli M.	-	-	16	25	20	-	16	-	25	13	25	25	-	25				**190**
4	Barbera H.	25	5	13	5	11	16	20	-	11	8	9	10	25	16				**174**
5	Pasini M.	-	16	10	-	25	13	-	-	-	16	20	-	20	8				**128**
6	Di Meglio M.	16	-	5	-	4	2	5	-	-	11	7	13	11	20				**94**
7	De Rosa R.	11	4	6	10	7	7	6	-	7	9	10	5	8	-				**90**
8	Debon A.	2	11	-	-	9	11	10	-	20	10	-	-	9	7				**89**
9	Luthi T.	10	8	11	-	13	10	-	-	8	7	-	7	6	9				**89**
10	Faubel H.	5	-	2	20	8	6	8	-	10	6	6	8	7	-				**86**
11	Locatelli R.	7	-	7	16	6	-	11	-	6	3	11	11	-	-				**78**
12	Cluzel J.	20	-	8	-	-	5	-	-	2	5	8	-	10	11				**69**
13	Pesek L.	3	9	3	9	-	4	4	-	4	4	4	9	-	5				**58**
14	Wilairot R.	8	-	1	11	2	9	7	-	-	-	5	-	-	10				**53**
15	Abraham K.	-	7	-	4	3	8	9	-	-	2	-	6	5	6				**50**
16	Talmacsi G.	6	13	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**28**
17	Baldolini A.	1	-	-	-	5	3	3	-	5	-	-	4	3	2				**26**
18	Tomizawa S.	4	6	4	-	-	-	-	-	3	1	3	-	4	-				**25**
19	Espargaro P.	-	-	-	-	-	-	13	-	9	-	-	-	-	-				**22**
20	Aoyama S.	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4				**14**
21	Debise V.	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	1	3	2	3				**14**
22	Toth I.	-	3	-	7	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-				**12**
23	Leonov V.	-	1	-	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-				**8**
24	Pons A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1				**3**
25	Nemeth B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-				**3**
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	140.735	
2	11	Sandro Cortese	GER	Ajo Interwetten	Derbi	140.713	+0.394
3	38	Bradley Smith	GBR	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	140.702	+0.581
4	17	Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	140.106	+11.048
5	6	Joan Olive	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	139.779	+16.830
6	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	139.760	+17.170
7	12	Esteve Rabat	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	139.753	+17.300
8	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Interwetten	Derbi	139.739	+17.546
9	14	Johann Zarco	FRA	WTR San Marino Team	Aprilia	139.732	+17.666
10	35	Randy Krummenache	SWI	Degraaf Grand Prix	Aprilia	139.523	+21.378
11	73	Takaaki Nakagami	JPN	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	139.246	+26.312
12	60	Julian Simon	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	138.956	+31.500
13	8	Lorenzo Zanetti	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	138.806	+34.194
14	94	Jonas Folger	GER	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	138.760	+35.023
15	39	Luis Salom	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	137.700	+54.243
16	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia	Aprilia	137.695	+54.332
17	53	Jasper Iwema	NED	Racing Team Germany	Honda	137.222	+1'02.994
18	42	Alberto Moncayo	SPA	Andalucia Aprilia	Aprilia	137.219	+1'03.054
19	50	Sturla Fagerhaug	NOR	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	137.218	+1'03.061
20	43	Johnny Rosell	SPA	Blusens BQR	Aprilia	136.080	+1'24.171
21	70	Jacub Jantulik	SVK	JJ Racing Team	Aprilia	135.377	+1'37.379
22	10	Luca Vitali	ITA	CBC Corse	Aprilia	134.682	+1'50.590
23	19	Quentin Jacquet	FRA	Matteoni Racing	Aprilia	134.668	+1'50.852
24	31	Jordi Dalmau	SPA	SAG-Castrol	Honda	134.604	+1 γύρος
25	21	Jakub Kornfeil	CZE	Loncin Racing	Loncin	131.239	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	139.736	1 γύρος
Δεν τερμάτισε	88	Michael Ranseder	AUT	CBC Corse	Aprilia	138.518	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	87	Luca Marconi	ITA	CBC Corse	Aprilia	135.105	10 γύροι
Δεν τερμάτισε	93	Marc Marquez	SPA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	140.680	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	24	Simone Corsi	ITA	Fontana Racing	Aprilia	140.307	14 γύροι
Δεν τερμάτισε	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	131.794	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	7	Efren Vazquez	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	139.628	16 γύροι
Δεν τερμάτισε	16	Cameron Beaubier	USA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	135.785	19 γύροι
Δεν τερμάτισε	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	Loncin Racing	Loncin	118.737	20 γύροι
Δεν τερμάτισε	29	Andrea Iannone	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	136.351	21 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	25	16				**298.5**
2	Derbi	8	16	11	10	13	7	7	-	16	8	11	25	11	25				**168**
3	KTM	-	11	16	-	11	11	6	-	2	1	8	10	13	-				**89**
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	25	4				**214**
2	Smith B.	5.5	6	25	13	25	8	16	-	-	-	13	20	16	16				**163.5**
3	Terol N.	4.5	-	6	7	20	20	11	-	13	13	25	13	20	-				**152.5**
4	Espargaro P.	6.5	16	9	-	13	-	7	-	11	6	11	25	-	25				**129.5**
5	Gadea S.	2	-	20	16	5	16	25	-	20	-	7	1	-	10				**122**
6	Iannone A.	12.5	25	-	9	-	25	13	-	9	-	16	-	-	-				**109.5**
7	Cortese S.	8	10	10	4	6	7	-	-	10	-	10	-	11	20				**96**
8	Marquez M.	-	11	16	-	11	11	6	-	-	1	8	10	13	-				**87**
9	Bradl S.	4	13	-	-	8	9	10	-	-	-	9	9	10	13				**85**
10	Olive J.	-	9	5	-	-	2	5	-	16	4	6	8	8	11				**74**
11	Folger J.	5	8	-	20	2	10	9	-	-	-	4	4	7	2				**71**
12	Aegerter D.	2.5	7	7	10	-	-	3	-	7	8	-	6	1	8				**59.5**
13	Corsi S.	1	1	2	-	-	-	8	-	-	20	-	16	9	-				**57**
14	Redding S.	1.5	-	13	-	9	5	-	-	-	16	1	-	-	-				**45.5**
15	Nakagami T.	-	-	-	11	1	1	-	-	-	11	-	7	-	5				**36**
16	Vasquez E.	-	-	11	8	-	-	4	-	-	7	2	-	4	-				**36**
17	Webb D.	3.5	5	8	-	-	-	-	-	8	-	-	5	6	-				**35.5**
18	Zarco J.	0.5	-	3	-	10	3	-	-	-	3	5	-	-	7				**31.5**
19	Rabat E.	3	3	4	5	-	4	-	-	-	-	-	-	-	9				**28**
20	Zanetti L.	-	2	-	6	4	-	1	-	-	9	-	-	2	3				**27**
21	Krummenacher R.	-	-	-	1	3	6	-	-	5	-	-	-	-	6				**21**
22	Salom L.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	10	-	3	-	1				**17**
23	Koyama T.	-	4	-	-	-	-	-	-	6	5	-	2	-	-				**17**
24	Savadori L.	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-				**7**
25	Schrotter M.	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	3	-	-	-				**7**
26	Ranseder M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5				**5**
27	Moretti R.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3				**3**
28	Iwema J.	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				**3**
29	Beaubier C.	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-				**3**
30	Glossop M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-				**2**
31	Fritz M.	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-				**2**
32	Di Carlo G.	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				**2**
33	Kartheininger D.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-				**1**

Κι όποιος

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας,
φωτό: αρχείο eBike

Το ετήσιο καλεντάρι του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Αντοχής περιλαμβάνει κάμποσους αγώνες, κανένας όμως δεν έχει την αίγλη του περίφημου Χρυσού Κυπέλλου, των 24 Ωρών του Bol d' Or που φιλοξενήθηκε στο Circuit de Nevers Magny-Cours της Γαλλίας. Πόσο μάλλον όταν στο συγκεκριμένο αγώνα αναδείχθηκε ο νέος Παγκόσμιος Πρωταθλητής

αντέξει

Οι Πρωταθλητές

Η Yamaha Austria Racing Team (YART) με αναβάτες τον Σλοβένο Igor Jerman, τον Αυστραλό Steve Martin και τον Γάλλο Gwen Giabbani αντιμετώπισε πολλά προβλήματα στο Bol d' Or. Το R1 της ομάδας υπέφερε από υπερθέρμανση στο τελευταίο ένα τέταρτο του αγώνα, ενώ μαχόταν στενά με την ομάδα SERT της Suzuki, την ομάδα της Michelin και τη GMT 94 της Yamaha France. Παρόλα αυτά επέλεξε να τρέξει όσο άντεχε η μοτοσυκλέτα τερματίζοντας τελικά στη 14η θέση για να συλλέξει τρεις βαθμούς που ήταν αρκετοί για τον τίτλο του 2009.

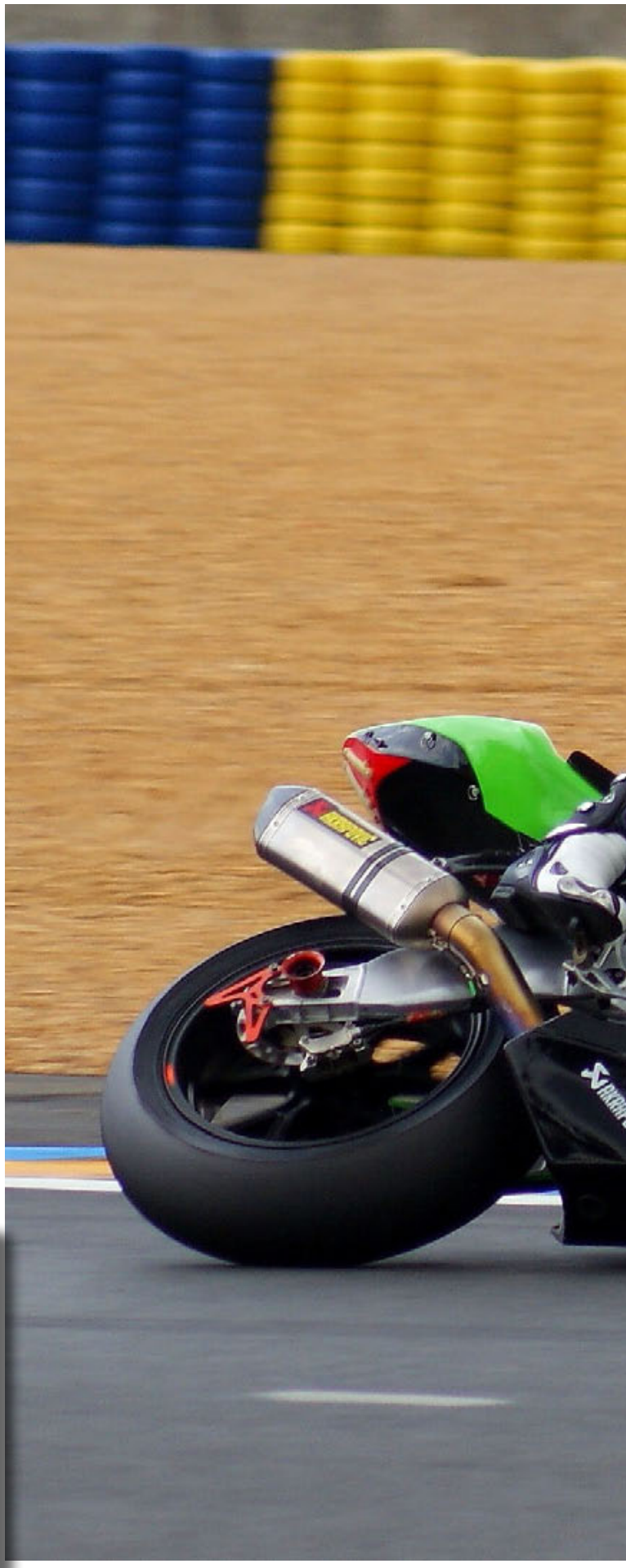
Για την ιστορία, η Yamaha GMT94 εγκατέλειψε μετά από 542 γύρους όταν παρέδωσε πνεύμα η φλάντζα καύσης στο R1 λόγω παρόμοιων προβλημάτων υπερθέρμανσης.

SHARK
YAMAHA

Οι Νικητές

Η επίσημη συμμετοχή της Suzuki (Suzuki Endurance Racing Team, SERT) ήταν αυτή που κατάφερε να γράψει τους περισσότερους γύρους στη διάρκεια των 24 ωρών, συνολικά 815, επτά περισσότερους από τη δεύτερη και 22 από την τρίτη. Η νίκη στο Bol d' Or είναι πάντα σημαντική, ειδικά δοθείσης της δημοσιότητας που παίρνει ο συγκεκριμένος αγώνας, και φυσικά οι τρεις Γάλλοι κ.κ. Vincent Philippe, Freddy Foray και Olivier Four έχουν κάθε λόγο να το πανηγυρίζουν εντός έδρας.

DUNLOP
DUNLOP
DUNLOP
DAINESE
Team SUZUKI
devil
tetra
JEANNIN
SUZUKI
MOTUL
DUNLOP
MOTUL
devil
SUZUKI
SHARK
EYBIS.com



Οι Σφήνες

Όταν η πρώτη πεντάδα κυριαρχείται από Suzuki, το να καταφέρεις να χωθείς ανάμεσά τους με μια διαφορετική μοτοσυκλέτα είναι ένα έξτρα κερασάκι. Η Team GSR Kawasaki (Kenny Foray, Kenny Noyes και Xavi Querol Fores) κατάφερε να ανέβει στο δεύτερο σκαλί του βάθρου αν και τερμάτισε τρίτη! Η εξήγηση βρίσκεται στην ποινή που δέχτηκε η δεύτερη Michelin Power, για την οποία θα τα πούμε στη συνέχεια. Για τους πράσινους πάντως αυτό ήταν ένα ελπιδοφόρο αποτέλεσμα σε ένα κόσμο μηχανοκίνητων αγώνων όπου οι συμμετοχές της Kawasaki εξαφανίζονται η μία πίσω από την άλλη.

Kawasaki
ZX-10R
elf
PIRELLI
FRANCE
EQUIPEMENT
NGK
RK

Οι Πυροσβέστες

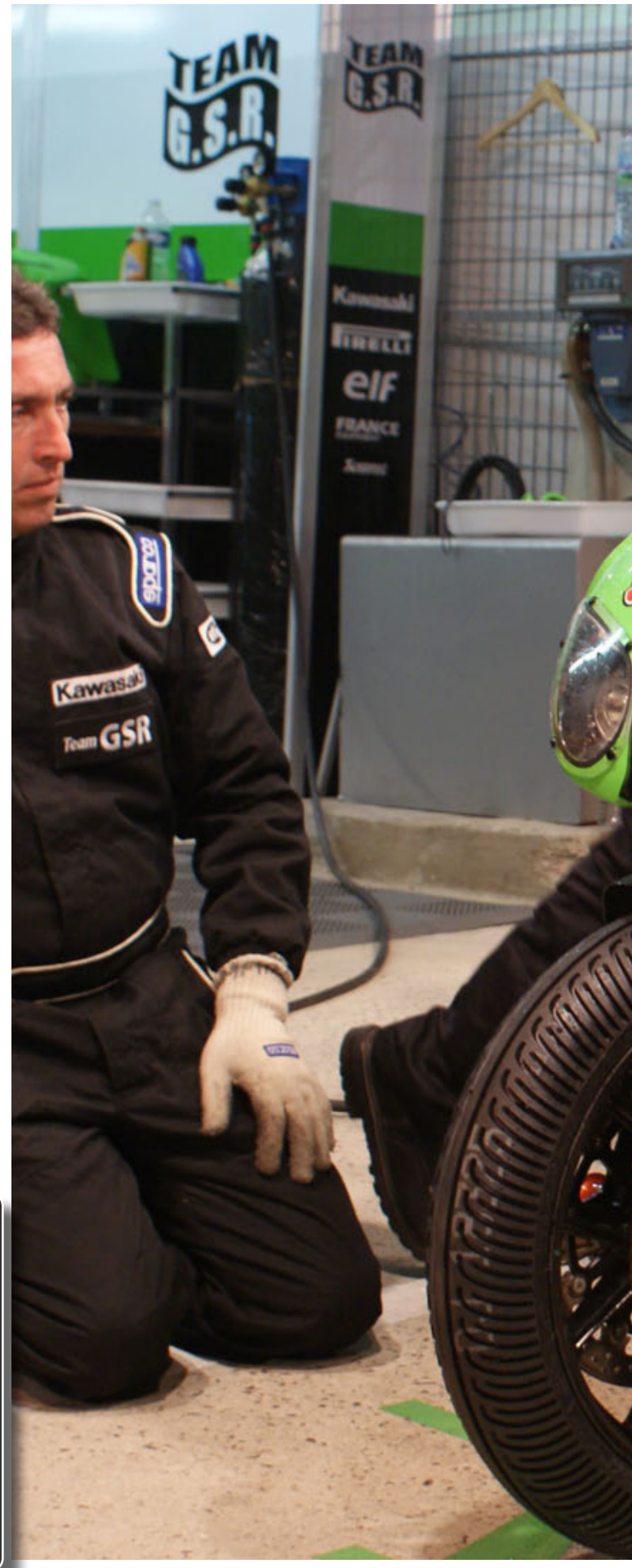
Κανονικά θα ήταν τέταρτοι, αλλά η εκτόπιση της Michelin τους ανέβασε στο βάθρο. Μιλάμε για την Team 18 Sapeurs Pompiers, δηλαδή την ομάδα της Γαλλικής Πυροσβεστικής Υπηρεσίας! Προφανώς και η τέταρτη θέση για τους τρεις Γάλλους, Stephane Molinier, David Briere και Jerome Tangre, θα ήταν απλά καταπληκτική, αλλά και η άνοδος στο βάθρο μια χαρά ακούγεται. Η ομάδα της Πυροσβεστικής συμμετείχε με Suzuki GSX-R και οι μηχανικοί της στο pit box φρόντισαν στυλιστικά να υπενθυμίζουν σε όλους τι δουλειά κάνουν εκτός πίστας. Μακράν το ασφαλέστερο γκαράζ σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Secabat
DUNLOP

Οι Ζαβολιάρηδες

Η εργοστασιακή ομάδα της Michelin ονομάζεται Power Research Team και η όλη ιδέα θα ήταν η καλύτερη του κόσμου: Αγοράστε τα λάστιχα που εξέλιξε η εργοστασιακή μας ομάδα στο Bol d' Or όπου τερμάτισε δεύτερη! Αυτή θα ήταν κανονικά η ιστορία, ο παράδεισος του marketing manager, μόνο που… στον τεχνικό έλεγχο μετά τον αγώνα αποκαλύφθηκε πως το CBR1000RR της ομάδας φορούσε ένα υπόπτως τροποποιημένο ρεζερβουάρ καυσίμου, το οποίο – μαντέψτε! – χωρούσε λίγα λιτράκια βενζίνης παραπάνω από αυτά που προβλέπει ο κανονισμός. Η ποινή της ομάδας ήταν 40 γύροι, κάτι που την έριξε από τη δεύτερη στην έβδομη θέση της κατάταξης του αγώνα. Υποπτεύομαι πως στα μάτια του Γαλλικού κοινού την έριξε πολύ περισσότερο…

63
DUNLOP



Οι Ήρωες

Όσο θαυμάζω από τους "γρήγορους" που τρέχουν 30 γύρους σταθερά σε ρυθμό λίγο πιο πέρα από τα όριά τους, άλλο τόσο αισθάνομαι δέος για αυτές τις ομάδες ανθρώπων που αγωνίζονται για 24 ώρες συνεχόμενα. Τρεις αναβάτες ανά ομάδα: μία ώρα αγώνας, δύο ώρες ύπνο, οκτώ επαναλήψεις στη διάρκεια μιας μέρας. Ξεκαβαλάς στο φως του ήλιου και ξυπνάς για να ξαναμπείς νύχτα με βροχή. Μια ομάδα μηχανικών που πρέπει να είναι έτοιμοι ανά μία ώρα για αλλαγή και ανεφοδιασμό και μονίμως σε εγρήγορση για να αντιμετωπίσουν το απρόοπτο. Ακόμα και η μοτοσυκλέτα που δουλεύει 24 ώρες σε ρυθμό αγώνα στην πίστα, ηρωίδα είναι κι αυτή.

Kawasaki
elf
ZX-10R
TEAM G.S.R.
Kawasaki
PIRELLI
PIRELLI
elf
OXO

Η ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

Εκτός δράσης ο Shinya Nakano, μεγάλο κενό στο πρόγραμμα των GP και η Aprilia πρότεινε στον Marco Simoncelli

Ο παγκόσμιος πρωταθλητής των GP250, που συμμετείχε και στην εξέλιξη της μοτοσυκλέτας πέρυσι, δεν αρνήθηκε κα
νοημένο χώσιμο στον Max Biaggi που είχε ως αποτέλεσμα να ανέβει αυτός στο τρίτο σκαλί του βάθρου αντί του Ρωμ
μου…" Προφήτης είσαι; Κι όπως έσπευσε να συμπληρώσει ο Δάλλας, απολαύστε ειρωνεία: ο Max εκδιώχθηκε απ
τσιρίκος κλώνος του Vale να τον πετάξει εκτός πίστας και να του κλέψει το βάθρο! Πώς τα φέρνει η άτιμη η ζωή ε;

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

ί το εργοστασιακό RSV4 στην Imola.

αι έφτασε δηλώνοντας πως βλέπει πεντάδα. Στο πρώτο σκέλος έπεσε από την πέμπτη θέση, ενώ στο δεύτερο έκανε ένα απονε-
αίου. Και το 'χε πει ο Max πριν τον αγώνα, "είναι σπουδαίο νέο η συμμετοχή του Simoncelli, αρκεί να μην τερματίσει μπροστά
ό τα GP έχοντας χάσει κατά κράτος από τον μισητό του Valentino Rossi, πήγε στα SBK και ένα ωραίο πρωί εμφανίζεται ένας πι-

Racing Gossip

ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΗΚΑΝ ΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΤΗΣ MOTO2

Αισίως 39 μοτοσυκλέτες θα πάρουν εκκίνηση στον πρώτο αγώνα της νεοσύστατης κατηγορίας Moto2 – και καμία εξ αυτών δε θα τρέχει με δίχρονο 250…

Η Dorna έδωσε στη δημοσιότητα τη λίστα με τις ομάδες των οποίων η συμμετοχή στη Moto2 έγινε δεκτή. Μεταξύ αυτών βρίσκουμε αρκετά γνωστά ονόματα από τα GP, ενώ έγινε γνωστό πως υπάρχουν ως και δέκα ομάδες σε εφεδρεία, σε περίπτωση που κάτι αλλάξει στους επόμενους μήνες, με πρώτες επιλαχούσες τις MZ και Promoracing. Στις συμμετοχές ξεχωρίζουμε και κάποιες αναπάντεχες, όπως τη Hayate με δύο αναβάτες (!). Σημειώνουμε, δε, πως όλες οι εγκεκριμένες ομάδες δραστηριοποιούνται ήδη σε κάποια κατηγορία των GP, γι' αυτό και προτιμήθηκαν προφανώς…

Ο αριθμός των 39 μοτοσυκλετών θεωρείται το ανώτατο όριο που θέλει η FIM.

Συμμετοχές Moto2 2010

Ajo Motorsport
Balaton Racing Team 250
Campetella Racing
Cardion AB Motoracing
Cip Moto - GP250
Emmi - Caffe Latte
G22 Racing Team (*)
Hayate Racing Team (*)
Honda Gresini (*)
JiR (*)
Kino Racing
Mapfre Aspar Team (*)
Matteoni Racing
Pons Racing Pepe World (*)
Pramac Racing (*)
Racing Team By Quereseno (*)
Racing Team Germany
Scot Racing Team 250 (*)
Speedup Aprilia (*)
Sprint Tecnology Racing (*)
Stop And Go Racing Team S.L. (*)
Team Roberts (*)
Tech 3 (*)
Viessmann Kiefer Racing
WTR San Marino Team

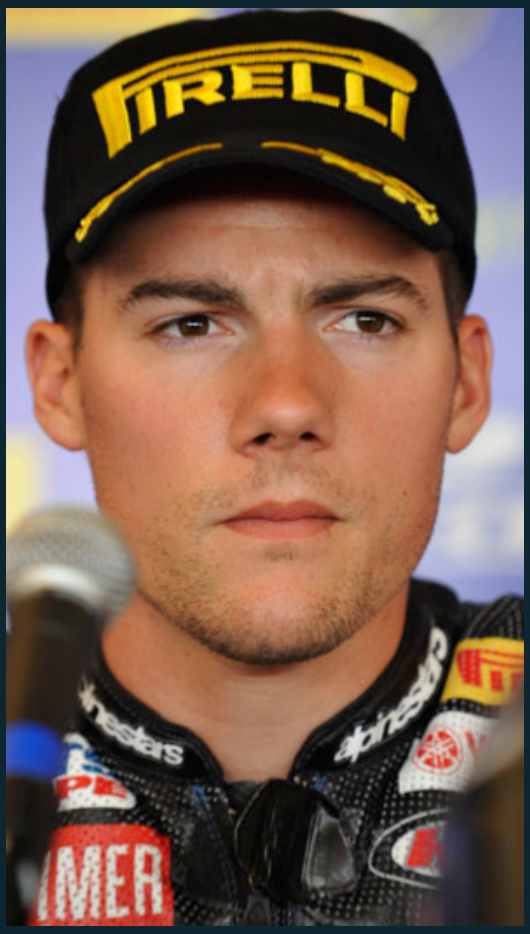
Εφεδρείες

MZ (*)
Promoracing (*)

(Με αστερίσκο σημειώνονται οι ομάδες που θα έχουν από δύο αναβάτες, όλες οι υπόλοιπες είναι με έναν.)

Ο BEN SPIES ΣΤΑ MOTOGP ΤΩΡΑ!

Άλλα έλεγε, μα μετά έβαλε κάτω τους αριθμούς και σπεύδει ταχέως για Tech 3 από το 2010. Η δε Yamaha συμφωνεί τόσο πολύ μαζί του που θα τον τρέξει και στη Valencia φέτος!



Έχει ένα δίκιο στο συλλογισμό του ο Spies. Σου λέει, είμαι φέτος 25, του χρόνου 26, άρα αν πάω στα MotoGP στα 27 θα κάνω άλλον ένα χρόνο να καβαλήσω εργοστασιακό… Απέναντι σε πιτσιρικάδες που θα είναι 25 και θα έχουν ήδη μια πενταετία ο καθένας στα καλύτερα εργοστασιακά της αγοράς. Αμ δε βράσανε! Εδώ ο Rossi είναι 30 και τον λένε γέρο…

Η απόφαση ελήφθη λοιπόν και ο Ben Spies θα κάνει παρέα του χρόνου με τον Colin Edwards στη Monster Yamaha Tech 3, το παραδεισένιο όνειρο της χορηγού που θα τρέχει μια φουλ Αμερικάνικη σύνθεση.

Στο μεταξύ, ο τελευταίος φετινός αγώνας είναι στη Valencia στις 8 Νοεμβρίου, δύο ολόκληρες εβδομάδες αφότου στο Portimao θα έχει πέσει η αυλαία του WSBK. Αμέσως μετά ακολουθούν δύο ημέρες επίσημων δοκιμών – από τις λίγες που επιτρέπονται φέτος. Έτσι λοιπόν η Yamaha αποφάσισε να τον εισάγει στη Valencia ως wildcard συμμετοχή, με μια έξτρα ομάδα μόνος του, τη Yamaha Factory Racing Team η οποία κάθε χρόνο συστήνεται από το Ιαπωνικό εργοστάσιο με τους αναβάτες εξέλιξης για να συμμετάσχει στις επίσημες δοκιμές των GP. Δύο M1 εξέλιξης θα έρθουν από την Ιαπωνία ειδικά για τον κύριο Spies, επισήμως σε άγνωστο επίπεδο συμβατότητας με τις υπόλοιπες. Καθόλου άσχημα για τον Spies, ο οποίος βλέπει πως έχει την αμέριστη συμπαράσταση της Yamaha, με δεδομένο πως αυτή τη στιγμή θεωρείται ο αναβάτης που μπορεί να σπάσει τη μακρόχρονη κατάρα που θέλει τους προερχόμενους από SBK αναβάτες να καταλήγουν λίαν συντόμως στον κάλαθο των αχρήστων των MotoGP.

HAGA-FABRIZIO ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥΣ

Το ντουέτο της εργοστασιακής Ducati στο WSBK ανανέωσε τη συνεργασία του με το Ιταλικό εργοστάσιο και για το 2010.

Εύκολη η απόφαση για τη Ducati. Αμφότεροι οι αναβάτες της πρωταγωνιστούν φέτος στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα και ο Ιάπωνας δείχνει ένα από τα δύο σοβαρότερα φαβορί για τον τίτλο παλεύοντας με τον Ben Spies σε μια μάχη που δείχνει πως θα κριθεί στο νήμα.

Έτσι για το 2010 οι Ιταλοί απλά ανανέωσαν την εμπιστοσύνη τους στους δύο αναβάτες, επιτρέποντάς τους έτσι να δώσουν τις μάχες τους μέχρι το τέλος της φετινής σεζόν απερίσπαστοι.

Παράλληλα, αυτή η εξέλιξη οριστικά βγάζει τέλος σε φήμες που ήθελαν τον Fabrizio να απασχολεί την Pramac στα MotoGP.

DRAKOS engineering
HI-TECH ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

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

ATHENA VAZ Ferrea Boyesen Koyo WISECO Wössner PROX 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

Racing Gossip

Η DORNA ΚΑΝΕΙ ΕΝΑ ΒΗΜΑ ΠΙΣΩ

Μιλάμε για τον κανονισμό που τέθηκε σε ισχύ φέτος από το Brno και ήθελε όριο πέντε κινητήρων ανά αναβάτη ως το τέλος της σεζόν.

Όχι, ο αριθμός πέντε δεν αλλάζει, αλλά με έκτακτη ανακοίνωση της διοργανώτριας αρχής ο κανονισμός τροποποιείται στο σημείο της ποινής. Αντί για αφαίρεση δέκα πόντων από τον "ένοχο" αναβάτη, η ποινή μετατρέπεται σε εκκίνηση από το τέλος του γκριντ και αφαίρεση δέκα βαθμών από τον κατασκευαστή στη σχετική κατάταξη.

Ήδη καλές και κακές γλώσσες – όπως επίσης και η κοινή λογική – λένε πως το πρόβλημα προέκυψε καθώς κάποιοι αναβάτες αναμένεται λίαν συντόμως (ίσως και από το Estoril, λένε οι χειρότερες των γλωσσών) να τρέχουν με τον τελευταίο εκ των πέντε κινητήρων τους, με άμεσο αποτέλεσμα να προτιμούν οι ομάδες τους να μην τους κατεβάσουν καν στη συνέχεια του πρωταθλήματος, παρά να αρχίσουν να σκορπούν δεκάρικα δεξιά κι αριστερά. Το οποίο είναι 100% λογικό, το μηδέν (της μη συμμετοχής) είναι καλύτερο από το -10 (της ποινής). Εξαιρούνται μόνο όσοι αναβάτες που μπορούν να περιμένουν ρεαλιστικά να πάρουν περισσότερους βαθμούς από όσους θα χάσουν. Αλλά αυτοί είναι ελάχιστοι πέραν της αγίας τετράδας των MotoGP…

Ενόψει τέτοιων προβλημάτων λοιπόν η Dorna προέβη σε αυτή την αλλαγή, η οποία προφανώς επετεύχθη μετά από ανάλογη συμφωνία με τις όποιες ομάδες κινδύνευαν.

Η MORIWAKI ΣΤΟ ALL JAPAN 250GP CHAMPIONSHIP

Η Ιαπωνική εταιρεία ετοιμάζεται για τη συμμετοχή της του χρόνου στη Moto2 και ξεκινά απέναντι στα σημερινά δίχρονα 250 της Ιαπωνίας.

Η μοτοσυκλέτα – δηλαδή το όλο πακέτο πλην του κινητήρα – της Moriwaki, MD600, δεν είναι σημαντική μόνο για την κατασκευάστριά της. Το αγωνιστικό αυτό με τον ενιαίο κινητήρα από CBR600RR θα αγοραστεί και από αρκετούς άλλους πελάτες της Moto2, με γνωστότερη την ομάδα του Fausto Gresini. Έτσι ο Ιάπωνας κατασκευαστής θέλει να έχει στην πλάτη του αρκετές ανταγωνιστικές δοκιμές πριν φτάσει στην έναρξη της νέας σεζόν στα GP.

Προφανής επιλογή του, λοιπόν, η συμμετοχή στο Ιαπωνικό Πρωτάθλημα ταχύτητας όπου η κατηγορία των 250GP προσφέρει μια απευθείας αντιπαράθεση με τις μοτοσυκλέτες που θα αντικαταστήσει. Με αναβάτη τον Shogo Moriwaki, λοιπόν, η MD600 έτρεξε στον αγώνα της Okayama και πήρε άνετα τη νίκη ανάμεσα στα καλύτερα δίχρονα 250 της χώρας.

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

Ο ALEIX ESPARGARO ΣΤΗΝ PRAMAC DUCATI

Η θέση του Nicolo Canepa στην Pramac ήταν διαθέσιμη, η Ducati ήθελε πολύ έναν Ιταλό δίπλα στον Mika Kallio, έτσι έδωσε στον Mattia Pasini μια δεύτερη ευκαιρία με την Ιταλική μοτοσυκλέτα. Αμέσως μετά ανακοίνωσε τον Espargaro...

Η δοκιμή προγραμματίστηκε για το τριήμερο 22-24 Σεπτεμβρίου στο Mugello, παρέα με τον επίσημο αναβάτη εξέλιξης της εταιρείας, Vittoriano Guareschi, και την υψηλή εποπτεία του Filippo Preziosi. Οι αριθμοί για τον Pasini, ο οποίος φέτος τρέχει με την Team Toth στα GP250, ήταν αρκετά καλοί, αφού ο ταχύτερος γύρος του έφτασε στα 8 δέκατα πίσω από τον ταχύτερο γύρο του αγώνα που έγραψε ο Rossi. Συγκριτικά με τους χρόνους των δοκιμών, βέβαια, η καλύτερη επίδοση που ανήκε στον νικητή του Mugello, Casey Stoner, απείχε τουλάχιστον 1.5 ακόμα δευτερόλεπτο, αλλά ήταν περίπου ένα δευτερόλεπτο καλύτερη από αυτή του Nicky Hayden!

Καθώς όμως ο Pasini τρέχει στα 250 δε μπορούσε να γεμίσει το κενό του Kallio (ο οποίος γέμιζε το κενό του Stoner στην εργοστασιακή ομάδα), έτσι είχε κληθεί ο Espargaro να τρέξει με την Pramac σε Indianapolis και Misano. Ο 20χρονος Ισπανός τερμάτισε 13ος και 11ος αντιστοίχως, δηλαδή βαθμολογήθηκε σε αμφότερους τους αγώνες, ενώ στο Misano σημείωσε και τον πέμπτο ταχύτερο γύρο του αγώνα! Και κάπως έτσι το αφεντικό της Pramac, Paolo Campinoti, σήκωσε μια μέρα το τηλέφωνο και προσέφερε τη GP9 του Canepa στον Ισπανό για το 2010, ο οποίος φυσικά πέταξε τη σκούφια του.

Να υποθέσουμε πως ο Pasini έχασε λόγω των δύο πτώσεων με τη GP9; Διότι ο ταλαντούχος, πλην όμως ασταθής, Ιταλός το έχει αυτό το κακό συνήθειο. Σε καλούν σε τριήμερη δοκιμή με καροτάκι την άνοδο στα MotoGP κι εσύ πέφτεις τις δύο από τις τρεις μέρες; Και τραυματίζεσαι κιόλας στο τέλος; Πώς να σε σώσουν μετά οι ατάκες του στυλ "αν δεν πονούσε ο σβέρκος μου από την τούμπα, ένα ακόμη δευτερόλεπτο το είχα!"

ΤΕΛΟΣ Η ΣΕΖΟΝ ΓΙΑ ΤΟΝ HOPPER

Αυτός ο άνθρωπος είναι πολύ άτυχος. Πάλεψε με τη Suzuki, κρεμάστηκε από την Kawasaki και μόλις βρέθηκε στα WSBK άρχισε να τσακίζεται.

το WSBK ντεμπουτάρησε στη Valencia με δύο σκέλη εγκλιματισμού και αμέσως μετά ήρθε το πρώτο πολύ σοβαρό ατύχημα, στον επόμενο αγώνα στο Assen. Διαλυμένος γοφός και μήνες αποθεραπείας. Η επιστροφή του στη δράση έγινε πολύ σταδιακά. Ο ίδιος δηλώνει πως ο τελευταίος ενάμισης χρόνος και τα σοβαρά ατυχήματα που υπέστη σε αυτόν τον άφησαν με ένα "πνευματικό μειονέκτημα μπαίνοντας στον αγώνα".

Επιτέλους στο Nurburgring ο Hopper δήλωνε για πρώτη φορά μετά από μήνες πως βρίσκεται σε άριστη φυσική κατάσταση και έτοιμος ψυχή τε και σώματι να πρωταγωνιστήσει.

Πρώτο σκέλος SBK, πρώτη στροφή, highside μέσα στο μπουλούκι και μια μοτοσυκλέτα περνά από πάνω του ενώ αυτός είναι ανάσκελα στην άσφαλτο. Αναίσθητος για δέκα λεπτά, νοσοκομείο, σπασμένος δεξιός καρπός, σοβαρά τραυματισμένοι σύνδεσμοι και τένοντας στον αριστερό ώμο.

Με την επιστροφή στις Η.Π.Α., όμως, η αξονική έδειξε αιμάτωμα στον εγκέφαλο, άρα πάμε για έξι εβδομάδες προσοχή και ακινησία, να δούμε αν υποχωρεί και μετά βλέπουμε. Αυτό σημαίνει πως η σεζόν τέλειωσε άδοξα για τον Hopper. Ο οποίος πολύ θα ήθελε να περιμένει προτάσεις από MotoGP στο τηλέφωνό του, αλλά μετά από αυτή τη χρονιά που πέρασε, τον θέλουν; Δεν έχουν μείνει και πολλές ορφανές σέλες στα GP αυτές τις μέρες… και καμία εργοστασιακή…

Όπως και να 'χει, εμείς ευχόμαστε ταχεία και πλήρη ανάρρωση στον John Hopkins.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΣΤΗ ΓΑΛΛΙΑ

Κάποιοι βλέπουν μετά βίας μπροστά τους κι άλλοι μέχρι τον ορίζοντα… Μαντέψτε σε ποια κατηγορία κατατάσσεται η Γαλλική Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας.

Σύμφωνα με όσα δήλωσε ο πρόεδρος της Γαλλικής Ομοσπονδίας FFM, Jacques Bolle, από το 2010 θα ξεκινήσουν δοκιμαστικά μερικές κατηγορίες ηλεκτρικών μοτοσυκλετών σε διάφορα εθνικά πρωταθλήματα. Η επίσημη αρχή θα γίνει τώρα, στις 17 και 18 Οκτωβρίου 2009, σε αγώνα κλασικών MX όπου το παρελθόν θα συναντήσει το μέλλον καθώς μερικές πρώτες συμμετοχές με ηλεκτρικά MX θα κονταροχτυπηθεί μπροστά σε κοινό.

Στη συνέχεια η FFM σχεδιάζει να εισάγει ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες στο πρωτάθλημα Moto Ball, ήτοι ποδόσφαιρο με μοτοσυκλέτες! Πρόκειται για ένα άθλημα που σε πρωταθλητικό επίπεδο τρέχει μόνο στη Γαλλία και τη Ρωσία, όμως οι Γάλλοι έχουν ένα πρωτάθλημα 18 (!) ομάδων και είναι αρκετά δημοφιλές.

Παράλληλα, εξετάζονται διάφορες άλλες προοπτικές, όπως είναι το Trial. Το πιο προφανές πρόβλημα είναι πως η συντριπτική πλειοψηφία των υπαρχουσών μοτοσυκλετών είναι Αμερικανικής κατασκευής, προορίζονται για MX και ταχύτητα και είναι αρκετά ακριβές ώστε να προσελκύσουν ικανό αριθμό συμμετοχών. Από την άλλη, τέτοιες κινήσεις είναι ό,τι ακριβώς χρειάζεται ώστε να δοθεί ένα κίνητρο σε αντίστοιχες Ευρωπαϊκές κατασκευές.

Αν μη τι άλλο, υπάρχει η πρόθεση και ο προγραμματισμός, οι Γάλλοι σκέφτονται πως σε μια δεκαετία που το είδος θα ανθεί, αυτοί θα είναι οι πρωτοπόροι και οι πιο έμπειροι.

(Πηγή: http://www.moto-net.com/p_article.php?RefArticle=3318)

ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ ΤΟ WEC 2009

Στις Σέρρες ο τίτλος της E2 ξεκαθάρισε, αλλά οι άλλες δύο κατηγορίες έμειναν εκκρεμείς ως τα μέσα του μήνα που πέρασε. Επί Γαλλικού εδάφους λοιπόν, δύο νέοι Παγκόσμιοι Πρωταθλητές γράφτηκαν στα βιβλία του 2009.

Σε πάτρια εδάφη ο Antoine Meo (Husqvarna) έκανε ό,τι περνούσε από το γκάζι του, κέρδισε και τα δύο σκέλη, μα ήταν ο Mika Ahola (Honda - εικονίζεται) που πανηγύρισε τον τίτλο παίρνοντας μια τρίτη και μια τέταρτη θέση. Η διαφορά 27 βαθμών που είχε ο Φιλανδός από τον προηγούμενο αγώνα των Σερρών αποδείχθηκε αρκετή για να του χαρίσει το τρίτο του συνεχόμενο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Enduro, δεύτερο στην E1 (το πρώτο ήταν το 2007 στην E2).

Στην E3 υπήρχε επίσης ένα πολύ δυνατό φαβορί, ο Ivan Cervantes (KTM). Η ιστορία επαναλήφθηκε σχεδόν πανομοιότυπα με την E1. Ο δεύτερος της κατάταξης, Christophe Nambotin (Gas Gas) κυριάρχησε απόλυτα μέσα στην πατρίδα του παίρνοντας αμφότερα τα σκέλη, μα ο Ισπανός ακολούθησε από κοντά με μια τρίτη και μια δεύτερη, αφήνοντας καθαρά πίσω του τον Γάλλο στο κυνήγι του τίτλου.

Η φετινή χρονιά θα ολοκληρωθεί με το ISDE από τις 12 ως τις 17 Οκτωβρίου στην Πορτογαλία, ενώ μόλις ανακοινώθηκε και το οριστικό πρόγραμμα του WEC 2010.

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ WEC 2010

10-11/4	Valverde del Camino (Ισπανία)
17-18/4	Oliveira do Hospital (Πορτογαλία)
22-23/5	Rovetta (Ιταλία)
12-13/6	Kwidzyn (Πολωνία)
19-20/6	Puchov (Σλοβακία)
28-29/8	Hezarfen – Ormanli (Τουρκία)
4-5/9	Σέρρες (Ελλάδα)
25-26/9	Noiretable (Γαλλία)
1-6/11	Morelia (Μεξικό) - ISDE

SMPRINIS

ΚΩΤΣΟΥ 34 ΧΑΛΚΙΔΑ

Τηλ./fax.: 2221025984

HUSABERG

TRIUMPH

Racing Gossip

Η YAMAHA ΣΑΡΩΣΕ ΣΤΟ BSB

Στην πρώτη χρονιά συνεργασίας της GSE Racing με την Airwaves Yamaha η πιο εργοστασιακή ομάδα του Βρετανικού Πρωταθλήματος Superbikes (BSB) τα πήρε όλα κι έφυγε.

Δύο αγώνες πριν ολοκληρωθεί το πρωτάθλημα, στον αγώνα του Croft τα δύο R1 της GSE/Airwaves εξασφάλισαν μαθηματικά τα πάντα, τίτλο κατασκευαστών και τίτλο αναβατών. Μόνο που υπήρχε μια μικρή εκκρεμότητα: ποιος από τους δύο αναβάτες της θα είναι ο Πρωταθλητής. Οι Leon Camier και James Ellison, με αριθμητική ακρίβεια βέβαιοι πως δεν απειλούντο πλέον από κανένα, θα έπρεπε να λύσουν μεταξύ τους τις όποιες διαφορές, με τον Camier να προηγείται στη μεταξύ τους μάχη.

Στις 27 του Σεπτέμβρη ο προτελευταίος αγώνας στο Silverstone χρειάστηκε μόλις ένα σκέλος για να αναδείξει τον πρώτο. Ο Camier μάλιστα πήρε και τη νίκη μπροστά από τον Ellison, ενώ στο δεύτερο σκέλος οι δυο τους απλά αντάλλαξαν θέσεις στο βάθρο.

Ο James Ellison μας είναι γνωστός από τη διετή του περιπέτεια στα MotoGP, το 2005 με τη WCM και το μη ανταγωνιστικό, βαρέως τροποποιημένο R1 που τελικά εκδιώχθηκε από το Πρωτάθλημα ως όχι αρκετά πρωτότυπο, ενώ το 2006 μεταπήδησε στην Yamaha Tech 3 όπου η απογοητευτική του σεζόν τον έστειλε πίσω στο BSB.

Ο Leon Camier (στη φωτό) προέρχεται από τα εθνικά πρωταθλήματα της Αγγλίας και η στιγμή της δημοσιότητάς του έρχεται, καθώς θα τρέξει με το RSV4 τους δύο τελευταίους αγώνες της σεζόν στη θέση του τραυματία Shinya Nakano στο WSBK.

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

Racing Gossip

Η MX2 ΣΤΑ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ

Παγκόσμιος Πρωταθλητής MX2 αναδείχθηκε ο Marvin Musquin με δύο νίκες στα αντίστοιχα σκέλη του τελευταίου αγώνα της χρονιάς στη Βραζιλία.

Οι 22 βαθμοί διαφοράς που είχε από τον ομόσταυλό του Rui Goncalves τον έχριζαν φαβορί από πριν, αλλά η πειστικότατη εμφάνιση του Γάλλου στη Βραζιλία δεν άφησε καμιά ελπίδα στον Πορτογάλο.

Ο 19χρονος Γάλλος πήρε τον φετινό τίτλο παρόλο που στη μέση της σεζόν εγκατέλειψε την αρχική του ομάδα, NGS Honda, για να ενταχθεί στην εργοστασιακή KTM. Αυτή η ιστορία είχε ως αποτέλεσμα να μην τρέξει σε ένα MXGP ώσπου να διευθετηθούν κάποια νομικά ζητήματα που προέκυψαν από την ξαφνική μεταγραφή του. Κι όμως, ο τίτλος έγινε δικός του.

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

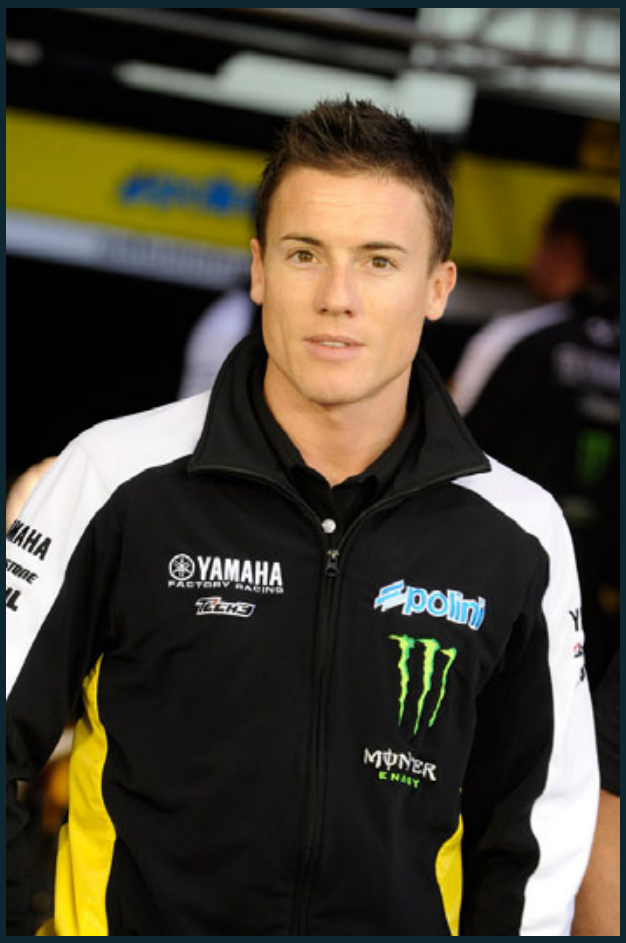
Racing Gossip

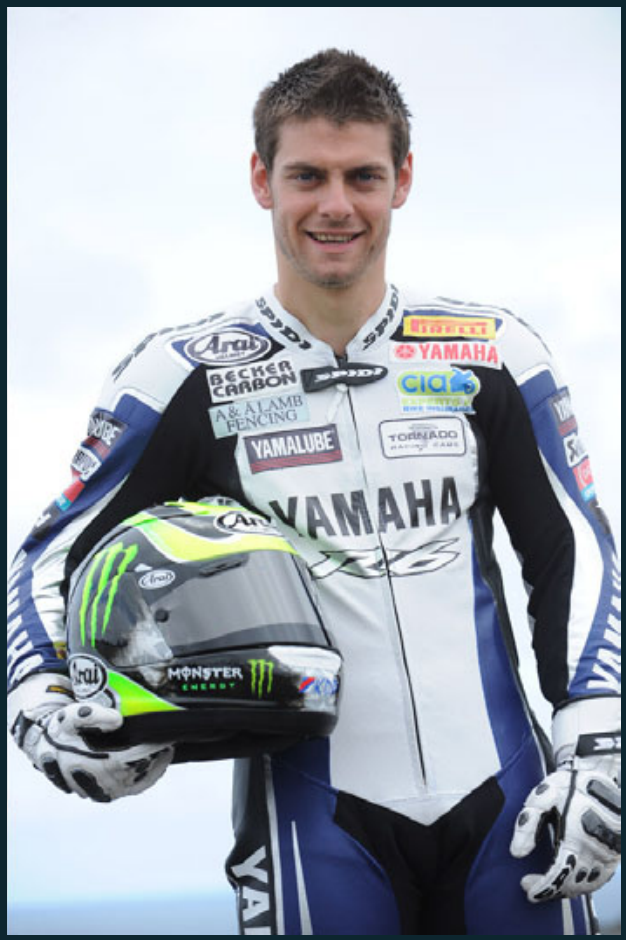
CRUTCHLOW ΚΑΙ TOSELAND ΣΤΗ YAMAHA WSBK

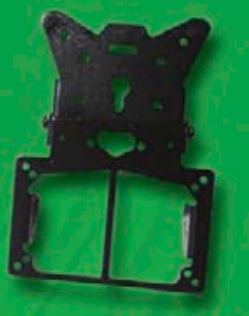
Σα λογική συνέπεια της μεταγραφής του Ben Spies στα MotoGP, η Yamaha World Superbike ανακοινώνει λίγα λεπτά αργότερα τους αναβάτες που θα πρωταγωνιστήσουν του χρόνου στη σέλα του YZF-R1.

Από τη μια ο James Toseland, που παραχωρεί τη σέλα του στην Tech3 στον Ben Spies: "Θέλω να δείξω ότι είμαι ακόμα ικανός να κερδίζω Παγκόσμιους τίτλους. Φυσικά και είμαι απογοητευμένος που έχασα την ευκαιρία μου στα MotoGP καθώς πιστεύω ότι ο στόχος ήταν επιτεύξιμος. Ωστόσο, το R1 έχει αποδείξει ότι είναι ανάμεσα στις πιο δυνατές μοτοσυκλέτες στα Superbike. Είχα πολλές προσφορές για τα Superbike αλλά ο τρόπος που μου συμπεριφέρθηκε η Yamaha από την πρώτη μέρα μαζί τους ήταν απίθανος. Μου έδωσαν μια μεγάλη ευκαιρία στα MotoGP, αλλά τώρα εύχομαι στον Ben τα καλύτερα στην καριέρα του και ο στόχος μου είναι να συνεχίσω την επιτυχία της Yamaha στο Παγκόσμιο Superbike."

Από την άλλη ο 24χρονος Cal Crutchlow, ο οποίος με τη φετινή του επίδοση έχει καταπλήξει τους πάντες στο Παγκόσμιο Supersport. Με δύο μόλις αγώνες να απομένουν έχει να επιδείξει εννέα pole position, πέντε νίκες και αμέτρητα ρεκόρ γύρου σε πίστες που δεν είχε ξαναδεί στη ζωή του! "Η άνοδος στα Superbike θα είναι μεγάλη πρόκληση. Προσμένω να την αντιμετωπίσω και δεν έχω αυταπάτες ως προς το πόσο σκληρή θα είναι, αλλά σκοπεύω να κάνω καλή δουλειά. Επίσης, ανυπομονώ να τρέξω έχοντας ως team mate ένα συμπατριώτη μου. Ο Ben προφανώς και πηγαίνει πραγματικά καλά αυτή τη χρονιά και του εύχομαι καλή τύχη για τους δύο τελευταίους αγώνες και για του χρόνου στα MotoGP. Είναι υπέροχα να δουλεύω για τη Yamaha ξανά το 2010".







ΠΩΛΗΣΗ
ΧΟΝΔΡΙΚΗ - ΛΙΑΝΙΚΗ
ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ
ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

VISA MasterCard

Καλλιρρόης 22, Αθήνα 11743
Τηλ.: 210 92 14 315 Fax. 210 9245383
e-mail:argosrr@otenet.gr

WINTEX
ΓΙΑΤΙΛΗΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Τα 800 είναι το μεγαλύτερ
τελευταίων 15 χρόν

Valentin

αναβάτης FIAT Yamaha M

«Ο Stoner
πίσω α

αναβάτης

«Ο τραυμ
είναι μι

πρώην

«Δε θα μου λείψει το Donington. Απορώ
γιατί ερχόμαστε ακόμη εδώ...

Casey Stoner,

αναβάτης Marlboro Ducati MotoGP

«Υπάρχει τιμωρία όταν ανοίγεις
το στόμα σου...

Mat Mladin,

αναβάτης Rockstar Makita Suzuki AMA SBK

ο λάθος των
ων...
ο Rossi,
MotoGP

Για μένα το θέαμα με τα 990 ήταν ίδιο με τα 500. Μεγάλες μάχες και μεγάλα ντριφτ. Αυτό δε θέλει το κοινό; Τα 800 είναι απλά χειρότερα, είναι οι ίδιες μοτοσυκλέτες με λιγότερο γκάζι και περισσότερα ηλεκτρονικά." Σαφέστατο; Εμείς εδώ συμφωνούμε 200%.

r υποφέρει πολύ όταν τερματίζει
πό τις Yamaha...
Valentino Rossi,
s FIAT Yamaha MotoGP

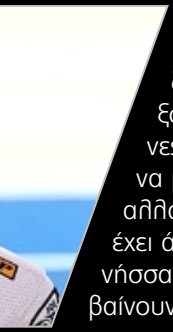
Δε συμπαθώ τον τρόπο με τον οποίο ο Stoner αντιδρά μετά από μια επιτυχία. Όταν έγινε πρωταθλητής το 2007 στους δημοσιογράφους μίλησε σαν να είχε κατακτήσει τον 5ο του τίτλο. Το ίδιο και πέρυσι. Ενώ είχε κερδίσει 3 συνεχόμενους αγώνες, μιλούσε σα να είχε εξασφαλίσει τον τίτλο..." Ο Ιταλός τα χώνει δημοσίως στον Αυστραλό. Άρχισαν οι συμπάθειες;

ματισμός του Schumacher
α δικαιολογία...
Alain Prost,
ν πρωταθλητής Formula 1

Σύμφωνα με τον θρυλικό Γάλλο πιλότο της F1, ο Michael Schumacher απέφυγε να εμπλακεί στη φετινή μάχη παίρνοντας τη θέση του Felipe Massa διότι αντελήφθη από τις δοκιμές που έκανε πως θα έχανε από τη νέα γενιά οδηγών και φοβήθηκε το ρεζιλίκι. Πάντα ευγενής ο Γάλλος, καρφώνει μετά χαράς τον Schumi και ξεκινά λεκτική αντιπαράθεση με τον μάνατζερ του Γερμανού.

ό

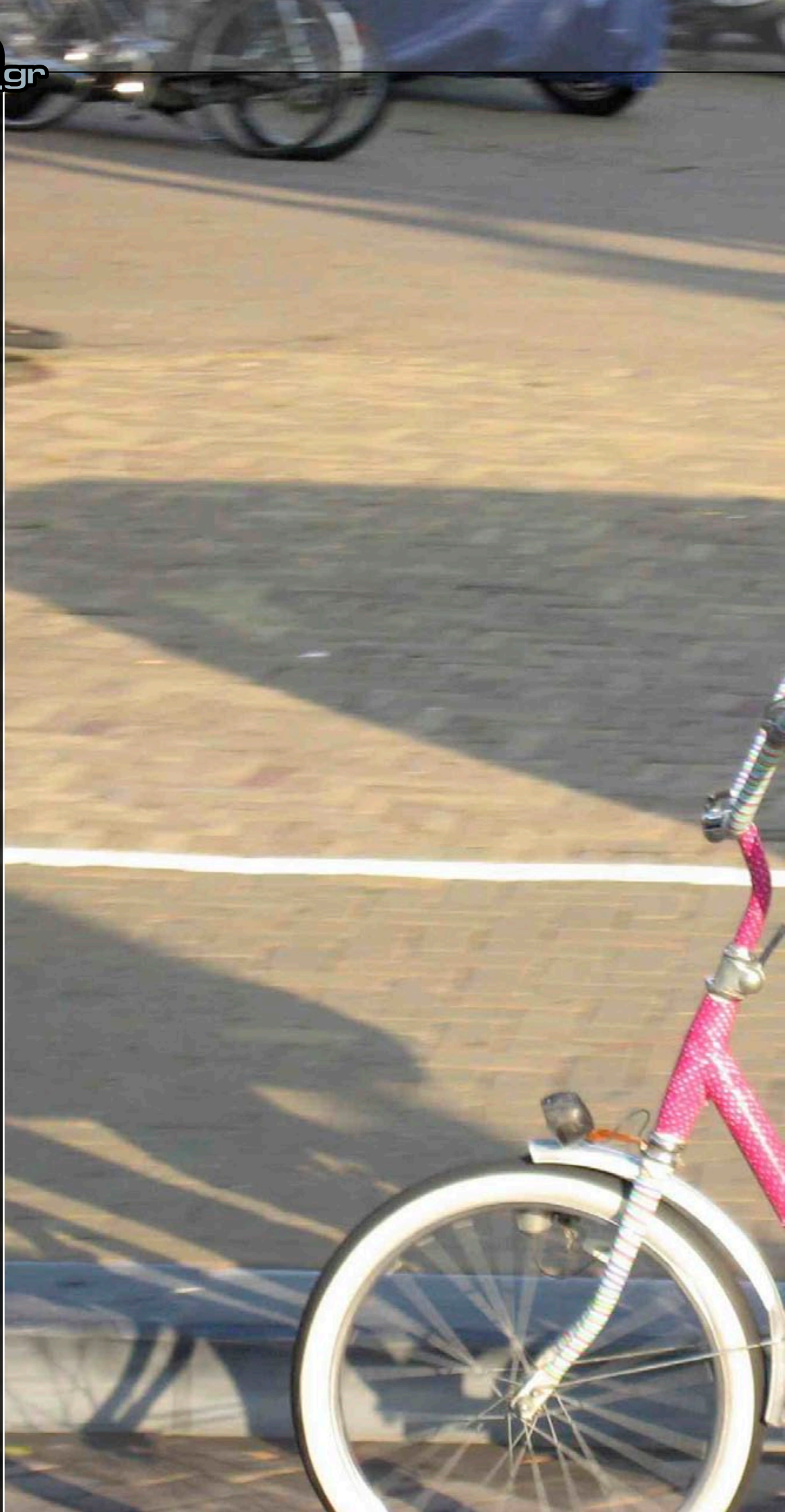
Μη με ρωτάτε ποιο είναι το πρόβλημα. Ίσως επειδή κέρδισα τον Rossi εδώ και δεν τους άρεσε. Ακόμη κι όταν περνώ με το σκούτερ μου από το paddock και ο κόσμος με γιουχάρει και μου κάνει κωλοδάχτυλα. Να τα βάλουν στον κώλο τους. Δε βλέπω την ώρα να τρέξουμε στο Silverstone.



Προέκυψαν ζητήματα ασφαλείας σε κάποιες πίστες του Αμερικανικού SBK και οι αναβάτες ζήτησαν τις απαραίτητες επεμβάσεις πριν τρέξουν. Τελικώς και αυτές δεν έγιναν και οι αγώνες διεξήχθησαν κανονικά. Ο Mladin επέλεξε να μην τρέξει σε έναν αγώνα ως διαμαρτυρία, αλλά προφανώς ο πρωταθλητής μπορεί να έχει άλλον τσαμπουκά. Οι λοιποί εποίησαν τη νήσσα, και ο Mladin μας εξηγεί γιατί. Δε συμβαίνουν μόνο με τη Dorna αυτά...

ebike.gr

the back



Γυναίκα και ποδήλατο, ιδανικά άνευ κινητού, πονεμένα downhill, καστομιές και ολίγη από Αϊνστάιν. Αν μη τι άλλο, έχουμε ποικιλία..

BIKE EXIF (Αυστραλία)

http://www.bikeexif.com

Cool & vazaïνάτο

Στην ουσία δεν είναι παρά ένα blog, στημένο στον ελεύθερο χρόνο του Αυστραλού Chris Hunter. Η βασική του δουλειά είναι στο δημιουργικό μιας διαφημιστικής εταιρείας και έχει και δύο παιδιά, συνεπώς όντως ο χρόνος του δεν πρέπει να είναι και πολύς, ωστόσο αποδεικνύεται αρκετός για να εκθέτει στην ιστοσελίδα του ό,τι του αρέσει. Τι είναι αυτό; Μας λέει ο ίδιος: "Μια ημερήσια δόση των πιο cool μοτοσυκλετών. Αυτό σημαίνει νέες και παλιές cafe racer, custom, κλασικές, ρετρό πίστας και μοτοσυκλέτες εικονικού στυλ. Ενθουσιάζομαι με το γραφιστικό σχεδιασμό, τη φωτογραφία και τις κλασικές μοτοσυκλέτες, το Bike EXIF είναι ο τρόπος να τα συνδυάζω και τα τρία.

INDIAN AUTOS BLOG (Ινδία)

http://indianautosblog.com

Τα άπαντα ενός άλλου πλανήτη

Η Ινδία δεν είμαι μια τυχαία αγορά για τη μοτοσυκλέτα. Οι Ιάπωνες κατασκευαστές, για παράδειγμα, χρησιμοποιούν τις Ινδικές θυγατρικές τους για τη σχεδίαση, εξέλιξη και παραγωγή μοντέλων που θα πωληθούν σε ολόκληρη την Ασία και, συχνά, στη Νότια Αμερική και Αφρική. Συχνά, δε, αυτά τα μοντέλα καταφτάνουν και στην Ευρώπη – όπως λ.χ. συμβαίνει με σχεδόν όλα τα παπιά των Ιαπώνων.

Το Indian Autos Blog, μπορεί στον τίτλο του να ακούγεται αυτοκινητάδικο, ωστόσο είναι ουσιαστικά το μεγαλύτερο site ενημέρωσης για τα τεκταινόμενα στη μηχανοκίνητη αγορά της Ινδίας και συχνά-πυκνά φιλοξενεί αποκλειστικές ειδήσεις (scoop) για επερχόμενα μοντέλα.

Όπως, για παράδειγμα, συμβαίνει αυτόν τον καιρό με το Hero Honda Karizma ZMR – που παρουσιάζει σε κατασκοπευτικές φωτογραφίες πρώτη η συγκεκριμένη ιστοσελίδα – το οποίο συνιστά μια εξαιρετικά σημαντική μοτοσυκλέτα κορυφής για την εκεί αγορά. Με ολόσωμο φέρινγκ, ψεκασμό PGM-FI και 17.6 ολόκληρους ίππους από τον αερόψυκτο μονοκύλινδρο κινητήρα 223cc, σύμφωνα με το Ινδικό site "έχει κάνει τους αναβάτες επιδόσεων (sic) να γλείφονται με ανυπομονησία…"

BIKEEXIF
VICENTE DESIGN

BIKEEXIF
PEACE FROG INDIAN

INDIAN AUTOS BLOG
Budget Car Rental
Athens Greece
Book on line With Experts
Welcome
New Hero Honda Karizma ZMR Brochure

HENRY

Κείμενο και φωτό: Τάκης Καρβελάς

No Brakes!

Εδώ και καιρό η ιδέα στριφογυρνούσε στο μυαλό μου για ένα ταξίδι στο Maribor στη Σλοβενία για να παρακολουθήσω και να καλύψω τον 1ο αγώνα του φετινού Παγκοσμίου Κυπέλλου. Η εμπειρία… ανεπανάληπτη.

Η πίστα στο Maribor είναι από τις λίγες που έχουν σχολιαστεί από τους αναβάτες και τις ομάδες τόσο καλά, έμενε να δω κι εγώ τα πράγματα από κοντά, για να δούμε πως μπορούμε να βελτιώσουμε το επίπεδο στην Ελλάδα σε θέμα ανταγωνισμού, ξεκινώντας από την κατασκευή καλύτερων πιστών και ίσως και πάρκων ορεινής ποδηλασίας. Το φαξ από το Gravity είχε σταλθεί: Θα πήγαινα με την ιδιότητα του δημοσιογράφου–φωτογράφου (Press) και επομένως θα είχα πρόσβαση παντού. Η Μαρία Μιχαλογιαννάκη θα έτρεχε κατέχοντας την 26η θέση στην Παγκόσμια Κατάταξη στις γυναίκες. Τα εισιτήρια είχαν κλειστεί ενάμιση μήνα πριν, θα έπαιρνα κι εγώ το ποδήλατό μου για να δοκιμάσω τις διαδρομές του bike park, μας τα χάλασε λίγο το Διαβολίτσι με τον τραυματισμό μου, δεν πειράζει όμως, το πολύ-πολύ να μην έκανα ποδήλατο και να τραβούσα μόνο φωτογραφίες! Βρεθήκαμε λοιπόν Τετάρτη αργά το βράδυ πάνω από την πίστα κατάβασης στην περιοχή Prohorje στο Maribor.

Ψυχολουσίες

Πέμπτη μεσημέρι και τη διαδρομή του αγώνα επιτρεπόταν μόνο με τα πόδια να τη δει κανείς. Καθώς λοιπόν κατεβαίναμε, βλέπαμε όλα τα διάσημα ονόματα να κοιτούν τη διαδρομή χαράσσοντας στο μυαλό τους τις ιδανικές γραμμές που θα πάρουν. Οι τρεις Athertons, ο Matti Lehikonen, ο Barel, ένα από τα φαβορί ο Camellini, πολλές διάσημες και γρήγορες γυναίκες και πάρα πολλοί αγωνιζόμενοι (πάνω από 300 συμμετοχές οι άνδρες και 38 γυναίκες μόνο για το downhill…)
Κατεβαίνοντας στον τερματισμό η επίσημη προπόνηση για το 4X είχε ήδη αρχίσει. Αν βλέπατε, ειδικά στα δύο συνεχόμενα double του τερματισμού, πόσο γρήγορα και ψηλά πηδούσαν οι άνδρες και ορισμένες γυναίκες, δε θα το πιστεύατε ότι αυτό είναι 4X και γίνεται κυρίως με hardtail ποδήλατο! Τέτοιο άλμα στην Ελλάδα λίγοι θα το προσπαθούσαν κι αυτοί με downhill ποδήλατο…
Πρώτη ψυχρολουσία λοιπόν. Μετά πήγα στα περίπτερα των ομάδων. Τα ποδήλατα των περισσοτέρων, πιρούνια, φρένα, τροχοί κλπ, είναι αυτά που θα εμφανιστούν ως 2009 μοντέλα. Πολλά από αυτά που έβλεπα, δεν εισάγονταν Ελλάδα. Πολλές φωτογραφίες λοιπόν, τα πάντα ήταν καινούργια και έλαμπαν, ακόμη και τα κράνη και τα ρούχα των αναβατών. Όσους δεν είδα στο βουνό, τους είδα στα περίπτερά τους, βαριέμαι να αρχίσω να σας λέω ονόματα, εκτός από τον Hill, όλοι οι άλλοι ήταν εκεί. Εντύπωση μου έκαναν οι Peat, Rennie, Minaar, Athertons, Barel, γιατί εκτός από ψηλοί ήταν και πολύ γυμνασμένοι ειδικά ο Gee Atherton κι ο Fabien Barel. Από τις γυναίκες οι Jonnier και Moseley έδειχναν αγύμναστες και γεμάτες, πήγαιναν όμως στη διαδρομή σφαίρα!
Δεύτερη ψυχρολουσία την άλλη μέρα το πρωί, όπου άρχισαν τα ελεύθερα δοκιμαστικά στο downhill. Η λέξη φρένο μάλλον είναι άγνωστη σε όλους, αυτό κατάλαβα… Φρένο ήταν οι ρίζες και τα εμπόδια και τίποτε άλλο. Παρόλα αυτά η διαδρομή ήταν κατηφορική με αρκετή κλίση και πάνω από 400 m υψομετρικής διαφοράς σε 2,500 m μήκους διαδρομής. Κι όμως τα ποδήλατα πετούσαν από ρίζα σε ρίζα κι από βράχο σε βράχο λες και αυτά ήταν ράμπες και όχι εμπόδια! Ένα βραχώδες κομμάτι (rock garden) μήκους πάνω από 100 m, ήταν υπόθεση μερικών αλμάτων για να το καθαρίσουν χωρίς να κόψουν ταχύτητα. Ό,τι βράχος εξείχε, ήταν κάτι σα ράμπα για άλμα. Είδα και κάτι σοβαρά ατυχήματα στα βράχια… άουτς πονούσα κι

εγώ μαζί τους. Σαράντα κριτές σε όλη την διαδρομή κατάβασης, 26 στο 4Χ, στρώματα και δίχτυα παντού, καθώς και τηλεοπτικά συνεργεία και φωτογράφοι. Η τέλεια υπερπαραγωγή. Το απόγευμα ξανά δοκιμαστικά 4Χ και το βράδυ βόλτα στα περίπτερα όπου δεν άντεξα, πήρα δώρο στον εαυτό μου ένα Troy Lee κράνος σε τιμή αρκετά καλύτερη από την κανονική. Μπας και βοηθήσει να γίνω πιο γρήγορα καλά…

Επόμενη μέρα δοκιμαστικών κατάβασης το πρωί και τελικού 4Χ το απόγευμα. Ειδικά το απόγευμα, τόσο κόσμο είχα να δω από τους Ολυμπιακούς Αγώνες στην Πάρνηθα… Χιλιάδες κόσμος και όλοι φανατισμένοι. Ένα υπέροχο κλίμα που συνοδευόταν από ωραία και δυνατή μουσική. Ο Cedric και ο Dan Atherton "καθάριζαν" με άνεση ένα άλμα τύπου double μέσα στη διαδρομή. Ο κόσμος, ειδικά όταν έβλεπε τον Cedric και τον Lopes, ζητωκραύγαζε. Στις γυναίκες οι τρεις πρώτες καθάριζαν το μεγάλο double του τερματισμού. Αναρωτιέμαι πόσοι Έλληνες θα το πηδούσαν… Πρώτη λοιπόν (μιας και απουσίαζε η Jill Kintner) ήταν η Anneke Berten (MS Intense), δεύτερη η πολύ χαρούμενη και πολύ συμπαθής Anita Molcik (YETI) από την Αυστρία και τρίτη η Βρετανίδα Fionn Griffiths (Norco). Στους άνδρες πρώτος με Specialized ο Ισπανός Alvarez Rafael, δεύτερος ο Guido Tschugg με Fusion, τρίτος ο Γερμανός Johannes Fishbach με ποδήλατο Ghost (ξεκίνησε η επίσημη εισαγωγή τους στην Ελλάδα).

Η μεγάλη μέρα

Κυριακή 11 Μαΐου και στις 10:30 ακριβώς ξεκινούν τα προκριματικά με τις γυναίκες και πρώτη την Sabrina Jonnier. Ανά μισό λεπτό οι εκκινήσεις, δε σήκωναν να πηγαίνει κάποιος αργά ή να πέσει. Η "δική μας" Μαρία πέρασε 26η, η οποία καλά κατέβηκε (28η στις 38), όταν όμως της είπαν ότι από φέτος οι 20 πρώτες προκρίνονται και όχι 30 όπως πέρσι, άρχισε να σκέφτεται πως ή χρειάζεται ένα πιο καλοστημένο ποδήλατο, είτε να μπει σε εργοστασιακή ομάδα, μιας και οι 20 πρώτες ανήκουν σε κάποια ομάδα. Για να δούμε… Ένα τέταρτο μετά τις γυναίκες περνάει σαν άνεμος ο Hill, ο οποίος έδειχνε να φυλάει δυνάμεις. Στο rock garden ή όπως το έλεγαν οι Σλοβένοι rock 'n' roll, ο Βρετανός Alexander Evans με ποδήλατο Empire πέφτει άσχημα περνώντας ξυστά μου παρασύροντας φωτογράφους, δίχτυα και στρώματα μέχρι να σταματήσει να φέρνει τούμπες. Σπασμένη πλάτη και εξαρθρωμένος ώμος ήταν ο απολογισμός του τραυματισμού του (έτρεχε χωρίς θώρακα). Μόλις το είδα αυτό σκέφτηκα να αλλάξω θέση πριν πάθω τίποτα χειρότερο. Ταχύτερο γύρο έκανε ο Julien Camellini από την Γαλλία, πολύ συμπαθής στους Βρετανούς μιας και τρέχει με Intense M6 για λογαριασμό της Chain Reaction Cycles. (2.52.66 για τον Γάλλο).

Στις 14.30 ξεκίνησε η τελική αναμέτρηση με τους Ισπανούς να δείχνουν ανερχόμενη δύναμη (πέρα από τους καθιερωμένους Βρετανούς, Γάλλους, Αυστραλούς). Στο hot seat (καρότσα ενός Nissan) καθόταν όποιος είχε καλύτερο χρόνο, μέχρι να σηκωθεί και να κάτσει ο αμέσως ταχύτερος. Κι ενώ οι Gee

Atherton, Fabien Barel, Greq Minaar, Chris Kovaric και Leov Justin είχαν τερματίσει με 2.52 και κάτι ψιλά, η γιγαντοοθόνη του τερματισμού έδειχνε την προσπάθεια του Hill, που σα να πετούσε πέρασε πάνω από το rock-garden και τερμάτισε με ένα εκπληκτικό 2.47.54 (μέση ωριαία 53,72km/h!!!) και τον κόσμο να μην το πιστεύει! Ακολούθησε ο Peat με 2.51.85 και ο Camellini με 2.50.62, οι οποίοι κάλυψαν το χάσμα κάπως σε σχέση με τον Hill. Πρέπει λοιπόν να φτιάξουμε γρήγορες, ανοικτές και ασφαλείς πίστες, για να μάθουμε να μην πολυπατάμε τα φρένα…

Μετά τις απονομές το βραδάκι, πήγαμε με τη Μαρία στα περίπτερα όπου οι ομάδες τα ξεστήνανε για να πάνε στην πιτσαρία δίπλα – πολύ πίτσα οι παγκόσμιοι βρε παιδί μου! Ο Βρετανός βενιαμίν του Santa Cruz Syndicate, Johs Bryceland, είχε το πόδι του στο γύψο μετά από πτώση στα βράχια στον τελικό, ενώ μέχρι εκείνη τη στιγμή πήγαινε αρκετά καλά. Επειδή λοιπόν δεν είχε πατερίτσες, τον πήραν σηκωτό για να τον πάνε στην πιτσαρία, ο Peat με τον Minaar. Η Kathy Sessler (υπεύθυνη του team Syndicate) φρόντισε να μην ξεμείνει κανείς από πίτσα. Και όταν βάλανε τον μικρό για ύπνο, όλοι σε ένα μπαράκι στο Maribor για το καθιερωμένο πάρτι! Ήταν όλοι τους εκεί (πλην Hill και Jonnier και ίσως και Barel) συν τους δημοσιογράφους του περιοδικού dirt, συν τους παράγοντες της Freeride Entertainment οι οποίοι κάτι σχεδίαζαν με τους Kyle Strait και Cedric Gracia ανάμεσα στο τέταρτο και πέμπτο ποτό για καμιά καινούργια ταινία, ειδικά όταν ο Gracia μπήκε στο μπαράκι, το πάρτι άναψε. Ο τύπος είναι showman και από αυτό ζει. Ο Peat έπινε μπύρες, ο Rennie φιλιόταν με μία αμφιβόλου αισθητικής, ο Ben Reid έδειχνε κοντούλης μπροστά στους άλλους, η Rachel Atherton πολύ γλυκιά και χαρούμενη παρόλο που έχασε για 0.18 sec την νίκη από την Jonnier, η πρωταθλήτρια Αμερικής Melisha Bull μου έκανε πλάκα δίνοντας ελαφρά χτυπήματα στο χέρι που είχα σπάσει και λέγοντας: "you supposed not to hit the trees!"

Τίποτα δεν έδειχνε πρωταθλητισμό εκεί μέσα και δε νομίζω να υπάρχει άθλημα με τόση πλάκα και φιλικό κλίμα όσο το downhill. Αυτό που δεν ξέρω, είναι πότε έχει σειρά το επόμενο πάρτι! Τουλάχιστον έχω 3,500 φωτογραφίες για να θυμάμαι κάτι…

Το παρόν κείμενο μπορείτε να το βρείτε και στη διεύθυνση:
http://www.downhill.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=126:1-dh-4x-maribor-slovenia-&catid=76:downhill-world&Itemid=146

Περισσότερες φωτογραφίες:
http://www.downhill.gr/index.php?option=com_phocagallery&view=category&id=92:maribor-world-cup-2008&Itemid=154

Ποδήλατα ◀

Ανταλλακτικά ◀

Αξεσουάρ ◀

Προστατευτικά ◀

Ρουχισμός ◀

Προσφορές ◀

www.tsirikosbikes.gr
open 24hours

tsirikos

Περικλέους 2, Ν. Ψυχικό 154 51, Αθήνα • Τηλ.: 210 6715814
Fax: 210 6715815 • E-mail: info@tsirikosbikes.gr

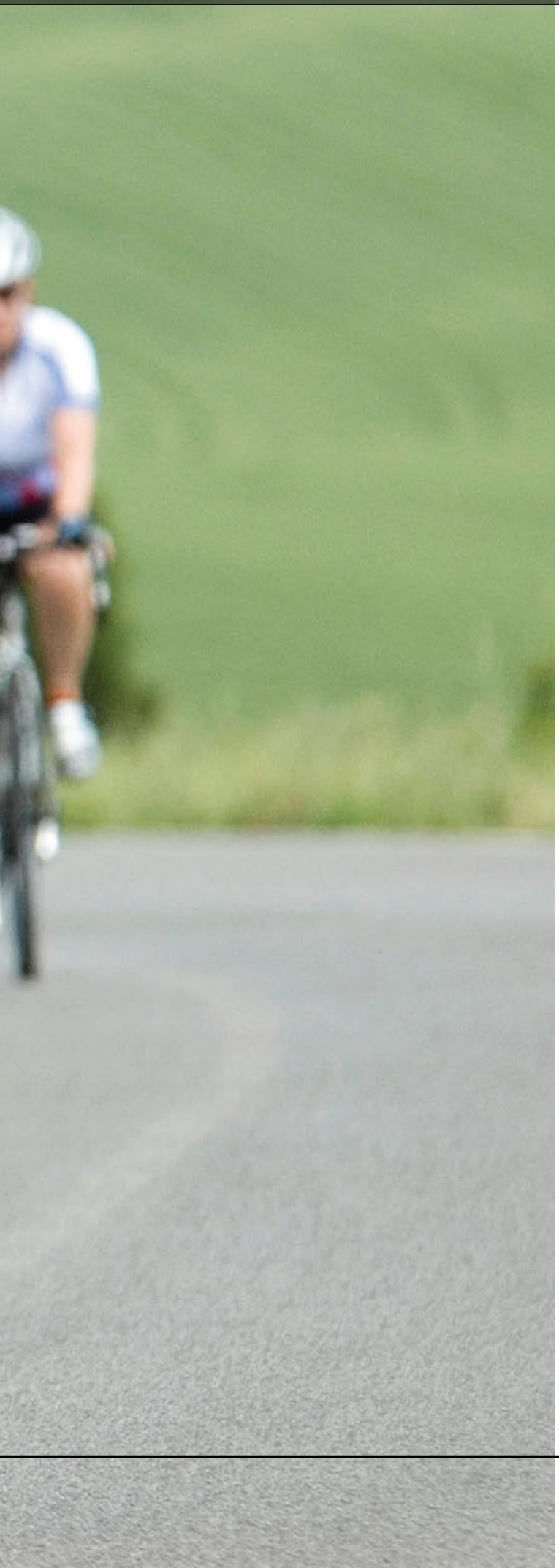
cyclist.gr

Κείμενο και φωτό:Cyclist.gr

Είμαι γυναίκα. Χρειάζομαι γυναικείο ποδήλατο;

Υπάρχουν ανδρικά και γυναικεία ποδήλατα και σε τί διαφέρουν; Είναι απαραίτητο για μια γυναίκα να επιλέξει ειδικά ή μήπως όλα είναι απλώς marketing;

cyclist.gr



Πριν μερικά χρόνια οι επιλογές που είχε μια γυναίκα για την αγορά ποδηλάτου δεν ήταν και πάρα πολλές. Θα έπρεπε να αγοράσει όποιο ποδήλατο δεν ήταν πολύ... ψηλό αφού δεν υπήρχαν και πολλά διαφορετικά μεγέθη ποδηλάτων. Κατά τη θέση οδήγησης, αν το τιμόνι ήταν πολύ μακριά από τη σέλα και ήταν άβολο να πάς ακόμη και την μικρότερη απόσταση, μια γυναίκα έπρεπε να συμβιβαστεί με το γεγονός ότι δεν υπήρχαν και πάλι πολλές επιλογές. Ίσως μια αλλαγή του λαιμού του τιμονιού (τοποθετώντας κοντύτερο λαιμό) "χρύσωνε το χάπι" και έδινε την αίσθηση της πιο άνετης οδήγησης, πάλι αυτός ήταν όμως ένας συμβιβασμός που έπρεπε να γίνει.

Ορισμένες γυναίκες λόγω του σωματότυπού τους (λεπτά, μακριά πόδια και στενή πύελο) δεν αντιμετωπίζουν τα παραπάνω προβλήματα μια και τα "ανδρικά" ποδήλατα τους ταιριάζουν χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Όμως, αυτές οι γυναίκες είναι περισσότερο η εξαίρεση παρά ο κανόνας.

Οι γυναίκες, κατά γενικό κανόνα, έχουν αναλογικά κοντύτερο σώμα και μακρύτερα πόδια από τους άνδρες. Επίσης έχουν ευρύτερη πύελο και λιγότερη δύναμη στο πάνω μέρος του σώματός τους. Ακόμα κι αν το ύψος του ποδηλάτου ταιριάζει στο ύψος της γυναίκας, το μήκος του οριζόντιου σωλήνα του σκελετού, ο λαιμός του τιμονιού ή οι δισκοβραχίονες μπορεί να είναι πολύ μακριοί, ενώ η σέλα να είναι πολύ στενή.

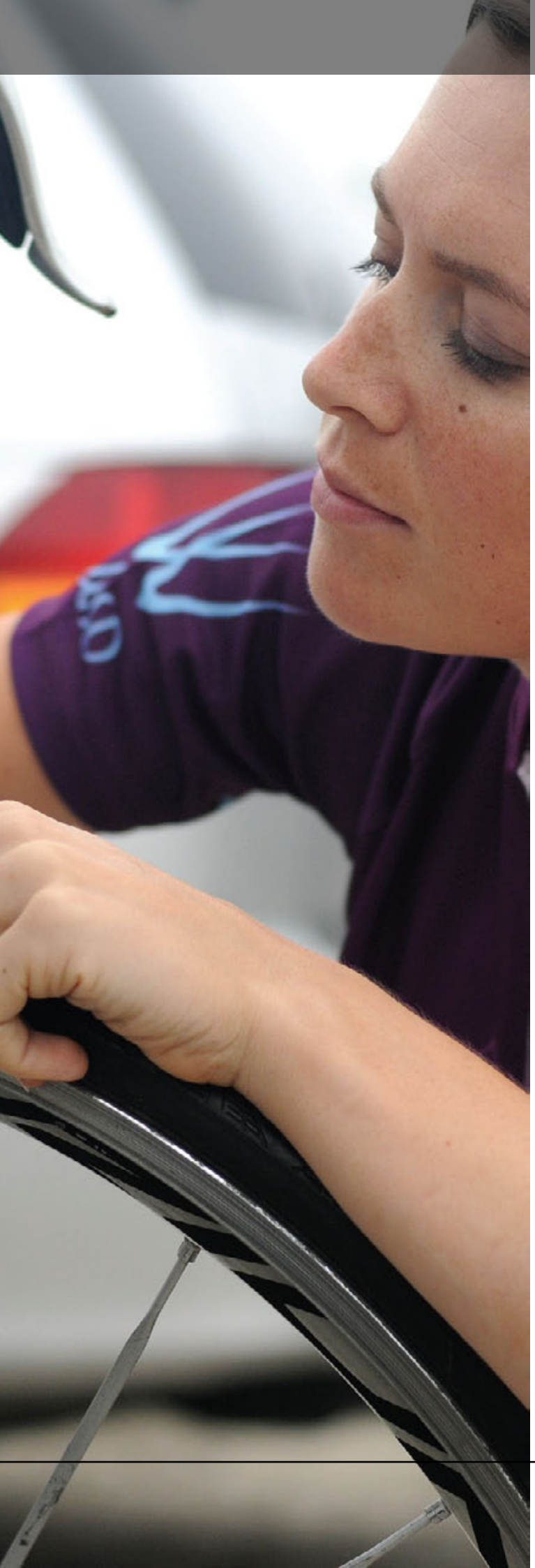
Τι συμβαίνει λοιπόν όταν το ποδήλατο δεν είναι στο μέγεθός μας; Εάν ποδηλατείτε απλά γύρω από το τετράγωνο της γειτονιάς σας δεν υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα. Αντίθετα, αν αρχίσετε να καλύπτετε μεγαλύτερες αποστάσεις θα αισθανθείτε πόνους διαφορετικού βαθμού και έντασης στον αυχένα, την πλάτη και τους γοφούς. Επίσης η αποτελεσματικότητα του πεταλαρίσματός σας θα υποφέρει και αυτή.

Ευτυχώς όμως όλα αυτά τα προβλήματα έχουν κατανοηθεί από τους περισσότερους κατασκευαστές ποδηλάτων οι οποίοι τώρα προσφέρουν πλέον στις γυναίκες ποδήλατα που ικανοποιούν τις δικές τους ανάγκες. Παρακάτω είναι ορισμένα σημεία του ποδηλάτου στα οποία δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα.

Σκελετός

Λόγω του ότι οι γυναίκες διαθέτουν αναλογικά κοντύτερο σώμα, χρειάζονται και κοντύτερο οριζόντιο σωλήνα στο σκελετό. Αν όμως μια γυναίκα είναι αρκετά κοντή (κάτω από το

cyclist.gr



1.60 m) ο οριζόντιος σωλήνας μπορεί να είναι τόσο κοντός που να φέρνει το μπροστινό τροχό πολύ κοντά στο σκελετό με αποτέλεσμα το πόδι, όταν βρίσκεται στη μπροστά θέση κατά το πεταλάρισμα, να συμπίπτει με τον τροχό. Αυτό μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα σε μια στροφή, την επαφή του ποδιού με τον τροχό και την πτώση του ποδηλάτη. Ορισμένοι κατασκευαστές δίνουν λύση σε αυτό το πρόβλημα χρησιμοποιώντας μικρότερης διαμέτρου τροχούς.

Λαιμός τιμονιού

Σε ένα σκελετό με μακρύ οριζόντιο σωλήνα το πιο παλιό κόλπο είναι η τοποθέτηση ενός κοντύτερου λαιμού τιμονιού. Αυτό θα φέρει το τιμόνι του ποδηλάτου πιο κοντά στη σέλα.

Τιμόνι

Οι γυναικείες ωμοπλάτες τείνουν να είναι στενότερες από τις ανδρικές. Ένα τιμόνι που έχει το σωστό πλάτος για έναν άνδρα δε σημαίνει ότι είναι και το πιο κατάλληλο για μια γυναίκα. Ένα τέτοιο τιμόνι μπορεί να προκαλέσει πόνο στους ώμους, τον αυχένα και την πλάτη. Υπάρχουν κατασκευαστές που προσφέρουν τιμόνια 36 και 38 cm που ανταποκρίνονται στις γυναικείες ανάγκες και τις στενές ωμοπλάτες.

Δισκοβραχίονες

Κοιτάξτε στο πίσω μέρος του βραχίονα και θα δείτε έναν αριθμό χαραγμένο στο μέταλλο. Το μήκος ενός κανονικού βραχίονα είναι 170-172.5 mm. Για μια μέση γυναίκα όμως το μήκος των 160-165 mm είναι πιο κατάλληλο. Έχετε επίσης υπόψη σας ότι οι δισκοβραχίονες ενός ποδηλάτου βουνού θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 5 mm μακρύτεροι από αυτούς του ποδηλάτου του δρόμου. Το επιπλέον μήκος βοηθάει την ευκολότερη περιστροφή των βραχιόνων (καλύτερος μοχλός) σε ανηφορικές κυρίως διαδρομές ή διαδρομές που απαιτούν ελιγμούς σε χαμηλές ταχύτητες. Άρα, για το ποδήλατο βουνού ένας βραχίονας 170 χιλιοστών θα ήταν ο καταλληλότερος για το γυναικείο σώμα.

Σέλα

Η γυναικεία πύελος είναι ελαφρώς ευρύτερη αυτής του άνδρα και τα μέρη του πυελικού οστού τα οποία κάθονται πάνω στη σέλα στη γυναίκα έχουν μεγαλύτερη απόσταση μεταξύ τους από ότι στον άνδρα. Για να υποστηριχτεί το βάρος του

σώματος μιας γυναίκας λοιπόν έτσι ώστε να μην στηρίζεται μόνο στην περιοχή των γεννητικών της οργάνων, χρειάζεται μια σέλα η οποία είναι φαρδύτερη στο πίσω της μέρος. Ζητήστε τέτοιες σέλες, όπως τη Race Fit ή τη Race Lite Fit SSR από τη Bontrager.

Επίλογος

Μετά από τόσες μετατροπές που μπορεί να γίνουν σε ένα ποδήλατο, η ερώτηση είναι: χρειάζεται άραγε μια γυναίκα "γυναικείο" ποδήλατο; Ορισμένες πιο ψηλές γυναίκες δεν έχουν ιδιαίτερο πρόβλημα ακόμα και με τα "κανονικά" ποδήλατα, όσο ο οριζόντιος σωλήνας είναι λίγο κοντύτερος. Οι αθλητές και τριαθλητές επιδιώκουν τις πιο αεροδυναμικές θέσεις οπότε θα προτιμήσουν ένα ποδήλατο που τους δίνει τις δυνατότητες αυτές.

Μπορείτε να ρυθμίσετε οποιοδήποτε ποδήλατο να είναι στα μέτρα σας όσο το αρχικό τους ύψος είναι το κατάλληλο για σας. Οι ρυθμίσεις που μπορείτε να κάνετε είναι οι εξής. Μπορείτε να:

- αγοράσετε την κατάλληλη σέλα
- μετακινήσετε τη σέλα σας λίγο πιο μπροστά
- στρέψετε το τιμόνι σας ελαφρά προς τα πάνω
- τοποθετήσετε κοντύτερους βραχίονες
- ψηλώσετε το λαιμού τιμονιού ώστε να έχετε μια πιο όρθια θέση
- τοποθετήσετε κοντύτερο λαιμό τιμονιού

Φυσικά, υπάρχουν και οι συνέπειες όλων αυτών των ρυθμίσεων. Αν για παράδειγμα μια σέλα τοποθετηθεί πάρα πολύ μπροστά μπορεί να προκαλέσει αναποτελεσματικότητα στο πεταλάρισμα, όπως επίσης και κάποια προβλήματα στα γόνατα. Ένας πολύ κοντός λαιμός τιμονιού μπορεί να επηρεάσει το χειρισμό του τιμονιού και να προκαλέσει δυσκολία κατά την οδήγηση. Αν όλες οι ρυθμίσεις του ποδηλάτου είναι στα όριά τους τότε δε μπορούν να γίνουν επιπλέον ρυθμίσεις αν χρειαστεί και θα πρέπει αναγκαστικά να κάνετε αλλαγές στο ποδηλατικό σας στυλ. Τέλος, ορισμένες γυναίκες, όσες αλλαγές ή ρυθμίσεις να κάνουν σε ένα κανονικό ποδήλατο, δε θα αποφύγουν την έλλειψη άνεσης.

Όχι, όλες οι γυναίκες δεν χρειάζονται "γυναικείο" ποδήλατο. Όμως, όλες οι γυναίκες χρειάζονται ποδήλατα που να είναι στα μέτρα τους, κυρίως στην απόσταση μεταξύ της σέλας και του τιμονιού.

moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

- service • ανταλλακτικά
- αξεσουάρ • δυναμομέτρηση
- ρύθμιση - διαχείριση καυσίμου (χαρτογράφηση)
- βελτίωση • καθαρισμός μπεκ
- κόλληση argon
- πλήρες μηχανουργείο (τόρνος - φρέζα)

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & ΚΑΡΠΟΥ 22 Ν.ΚΟΣΜΟΣ · ΤΗΛ.:/ FAX 210 9014394 · info@mototechnology.gr

BMW R 1200 GS, ΜΕ ΠΑΚΕΤΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΑΞΙΑΣ €700

Στα καταστήματα Motogenesis σε Αθήνα και Πειραιά μπορείτε να κάνετε δική σας τη νέα BMW R 1200 GS ή R 1200 GS Adventure με δώρο αξεσουάρ αναβάτη και μοτοσυκλέτας αξίας €700. Επίσης στα εν λόγω καταστήματα θα βρείτε εξουσιοδοτημένο Service BMW, γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ. Για περισσότερες πληροφορίες τηλεφωνήστε στα καταστήματα ή επισκεφτείτε το www.motogenesis.gr.

BMW Motogenesis
2107711101 - 2104117776

TRIUMPH ROCKET III ROADSTER 2010

Η Triumph παρουσιάζει την πιο 'κακιά' έκδοση της Rocket III των 2300 cc, τη Rocket III Roadster, κάνοντας το βήμα από τα cruisers στα streetfighter, με όπλο τη μεγαλύτερη ροπή (224Nm/2,750rpm) από οποιαδήποτε άλλη μοτοσυκλέτα παραγωγής σήμερα.

Διαθέσιμη σε μαύρο μεταλλικό και μαύρο ματ, με αυξημένη ισχύ στα 148PS. Το Roadster σηματοδοτεί την πρώτη τοποθέτηση ABS στα Rocket III, συνοδευόμενη από αλλαγές στην εργονομία για μια νέα εμπειρία οδήγησης. Η πίσω ανάρτηση έχει επανασχεδιαστεί και προσφέρει μεγαλύτερη άνεση και καλύτερο έλεγχο. Οι νέες εξατμίσεις, μία από κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας , συμπληρώνουν τις σημαντικότερες αλλαγές.
Η Rocket III Roadster θα πωλείται έναντι €21,990 και θα είναι διαθέσιμη στην Ελλάδα από το Δεκέμβριο. Η τουριστική Rocket III Touring θα συνεχίσει να διατίθεται από την Triumph προς €23,990. Για περισσότερες πληροφορίες www.triumphmotorcycles.com/greece

Eliofil S.A.
2102849200

ΝΕΟ ΚΡΑΝΟΣ SCORPION EXO-750

Η σειρά EXO-750 πρωτοπορεί με το Air-Fit system στο οποίο φουσκώνουν τα μάγουλα για καλύτερη εφαρμογή.
Το νέο κράνος της Scorpion παρέχει 3 χρόνια εγγύηση στο κέλυφος και 2 χρόνια εγγύηση στη ζελατίνα και στο Anti-Fog system. Διατίθεται σε 3 σχέδια: BATTLE LORD μαύρο (και επίσης σε 3 χρώματα: λευκό, κόκκινο, καφέ), τιμή €240. FIORE μαύρο-λευκό γυαλιστερό (και επίσης σε 2 χρώματα: μαύρο-λευκό-ροζ και μαύρο-λευκό-χρυσό ματ), τιμή €250 και TRIBAL μαύρο-χρυσό (και επίσης σε 3 χρώματα: μαύρο-μαύρο ματ, μαύρο-λευκό και μαύρο-πορτοκαλί), τιμή €260.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

Η DERBI ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΝΑ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΖΕΙ

Η Ισπανική μάρκα διευρύνει τη γκάμα της στον κυβισμό των 125 cc, προσφέροντας τρία νέα μοντέλα τα οποία για ακόμη μία φορά τοποθετούνται στην κορυφή της κατηγορίας από άποψη τεχνολογίας και όχι μόνο.

Το Derbi GPR προσφέρει, στις εκδόσεις δίχρονων κινητήρων 50 cc και 125 cc, προηγμένα μοντέλα, προσφέροντας στους πιο απαιτητικούς και γνώστες νέους αναβάτες σχεδίαση και τεχνολογία αντίστοιχη με αυτήν των superbikes μεγάλου κυβισμού. Με αυτό τον τρόπο έχουν την ευκαιρία να οδηγήσουν τη μοτοσυκλέτα των ονείρων τους χωρίς να χρειάζεται να περιμένουν την ενηλικίωση.

Η ονομασία Senda ανέκαθεν αντιπροσώπευε για την Derbi ένα δρόμο προς την ελευθερία, με μια μεγάλη γκάμα off road μοντέλων που στην έκδοση DRD (Derbi Racing Development) είναι τα κορυφαία της κατηγορίας όσον αφορά τα υλικά συνδυασμένα με τεχνολογία αιχμής, συνήθως διαθέσιμη σε μοντέλα μεγαλύτερου κυβισμού. Κυριαρχώντας εξαρχής στην κατηγορία των δίχρονων 50 cc, οι νέες τετράχρονες Senda DRD 125 αποτελούν και σήμερα την κορυφή στην κατηγορία τους και διατίθενται στις εκδόσεις R και SM.

Piaggio Hellas AE
210 7572100

ΝΕΕΣ ΤΙΜΕΣ SHIVER NAKED ΚΑΙ DORSODURO

Τα μοντέλα Aprilia Shiver Naked 750 και Dorsoduro 750 διαθέτουν μοναδική σχεδίαση και τεχνολογία αιχμής για να ξεχωρίζουν στο δρόμο.

Το Shiver και το Dorsoduro είναι οι μόνες μοτοσυκλέτες στην κατηγορία τους με 3 χάρτες λειτουργίας του κινητήρα (sport – touring – rain) και σύστημα ελέγχου του γκαζιού Ride by wire. Αλλά η τεχνολογική τους υπεροχή δεν σταματάει εκεί: διαθέτουν ρυθμιζόμενες αναρτήσεις, ακτινικά φρένα, πλαίσιο και ψαλίδι που ξεχωρίζουν και κορυφαίες επιδόσεις. Μοτοσυκλέτες που "μιλούν" στην ψυχή και την καρδιά κάθε μοτοσυκλετιστή.

Σήμερα η Piaggio Hellas προσφέρει στο μοτοσυκλετιστικό κοινό την ευκαιρία να αποκτήσει μέχρι το τέλος του χρόνου τα δημοφιλή μοντέλα SHIVER και DORSODURO σε νέες μειωμένες τιμές και όφελος €700 για το Shiver και €900 για το Dorsoduro.

Piaggio Hellas AE
210 7572100

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

YAMAHA R1 ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟ ΜΕ ΔΩΡΟΕΠΙΤΑΓΗ €1100

Περιμένετε για την κατάλληλη προσφορά εδώ και καιρό; Θα περιμένετε ακόμα ένα χρόνο μέχρι να περάσει και η κρίση; Ή τώρα ή ποτέ, πιο κάτω δε γίνεται! Μόνο στο κατάστημα Expo Center και μόνο για λίγο καιρό θα βρείτε το νέο R1 αντιπροσωπείας, με δύο χρόνια εργοστασιακή εγγύηση και ένα από τα καλύτερα χρηματοδοτικά προγράμματα.

YAMAHA EXPO CENTER
2104329990

Η ΙΤΑΛΙΚΗ PZR ΤΩΡΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η εν λόγω εταιρία διαθέτει πολυόργανα για όλους τους τύπους μοτοσυκλετών και για πρώτη φορά και για off road μοτοσυκλέτες, αφού τα PZR Racing όργανα είναι κατασκευασμένα από g shock μηχανισμό για μέγιστη ανθεκτικότητα σε όλα τα τερέν.

Η μεγάλη γκάμα της Ιταλικής εταιρίας απαρτίζεται από ηλεκτρονικά φωτιζόμενα ταχύμετρα, gear indicators, πολυόργανα τηλεμετρίας για αγωνιστική χρήση, shift lights για να ρυθμίζετε τα κόκκινα της μοτοσυκλέτας σας κ.ά..

Σ. ΜΠΕΖΑΣ - Μ. ΛΕΩΝ
2107470074 - 2108232001

ΖΗΣΕ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕ GO PRO

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

BERING CUB290 OCTANE

Η απόλυτη προστασία στο μοτοσυκλετιστικό ντύσιμο βρίσκεται στα δερμάτινα μπουφάν, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι πρέπει να κάνετε μπαμ από χιλιόμετρα. Το νέο μαύρο δερμάτινο μπουφάν CUB 290 OCTANE της Bering προσφέρει προστασία και διακριτικότητα, για να έχετε τα καλύτερα από τους δύο κόσμους. Διαθέτει ενισχύσεις CE σε ώμους και αγκώνες, καθώς και διπλές στρώσεις προστασίας που ντουμπλάρουν ως έξυπνα δυναμικά σχέδια σε στήθος και χέρια.
Θα το βρείτε στο κεντρικό κατάστημα των Αφών Βασσάλου ή στο δίκτυο των συνεργατών, έναντι €410.
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

MOTO GUZZI AQUILA NERA

Οι τρείς μοτοσυκλέτες που επέλεξε η Moto Guzzi να λανσάρει για τη σειρά "Aquila Nera" ξεχωρίζουν για το διαχρονικό τους χαρακτήρα, το ξεχωριστό τους ύφος. Πρόκειται για την California Vintage, το Bellagio και τη Nevada. Τα μοντέλα ξεχωρίζουν για το νέο μαύρο opaque χρώμα, το νέο Moto Guzzi λογότυπο με το χρυσό σήμα στον αετό που τονίζουν την διαφορετικότητα της σειράς "Aquila Nera".
Η Piaggio Hellas θα διαθέτει στην ελληνική αγορά τη σειρά "Aquila Nera" από τον Οκτώβριο. Οι τιμές για τα μοντέλα της σειράς καθορίζονται ως εξής: Moto Guzzi California Vintage Aquila Nera: 13,900€ (όφελος 2,800€ από την υπάρχουσα έκδοση), Moto Guzzi Bellagio Aquila Nera: 11,900€, Moto Guzzi Nevada Aquila Nera: 8,100€. Μαζί με την αγορά ενός μοντέλου της σειράς "Aquila Nera", ο τυχερός ιδιοκτήτης, θα παραλαμβάνει δωρεάν εξοπλισμό αξίας €710 που περιλαμβάνει: Δερμάτινο μπουφάν σε vintage στυλ, αξίας €400, κράνος jet αξίας €200 και κουκούλα "Bellagio"αξίας €110. Το γνήσιο Ιταλικό στυλ, η αξία του χειροποίητου, η διαχρονική σχεδίαση και η γνήσια μοτοσυκλετιστική απόλαυση γίνονται εύκολα δικά σου με την απόκτηση μιας θρυλικής μοτοσυκλέτας, μιας Moto Guzzi.
Ο αετός άνοιξε ξανά τα χρυσά φτερά του…
Piaggio Hellas AE
210 7572100

TEST RIDE ΣΤΟ NEO 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

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

BlueFlame
Performance Exhaust Systems

shopping online με επιδοσέις...

www.motorcycle-art.gr

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

BERING PRB640 TEMPO

Θέλετε την άνεση που προσφέρει η Cordura αλλά τη δυναμική γραμμή των δερμάτινων; Το νέο κοντό jacket της Bering από Cordura ίσως να φτιάχτηκε ακριβώς για εσάς. Για προσαρμογή σε όλες τις συνθήκες, είναι δυνατή η αφαίρεση τόσο της θερμικής επένδυσης όσο και της μεμβράνης αδιαβροχοποίησης ενώ υπάρχουν καλοκαιρινοί αεραγωγοί αερισμού που ανοίγουν.
Θα το βρείτε στο κεντρικό κατάστημα των Αφών Βασσάλου ή στο δίκτυο των συνεργατών, έναντι €284.
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

ΕΞΟΠΛΙΣΤΕΙΤΕ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ

Ένα νέο πολύ ελαφρύ πουπουλένιο, θερμό και μαλακό, σχεδιασμένο για χειμερινή αστική χρήση. Κατασκευασμένο από αδιάβροχο Teflon treated Tenax Tactel, με Tenax Flex στους ώμους για μεγαλύτερη άνεση. Διαθέτει αδιάβροχη και αναπνεύσιμη μεμβράνη h2out, προστασίες CE Multitech σε ώμους και αγώνες, θέση για προστασία πλάτης της σειράς Warrior και ευρείες ανακλαστικές περιοχές. Τώρα διαθέσιμο στην ασυναγώνιστη τιμή των €198 στο SPIDI STORE και στο δίκτυο συνεργατών.
MOTO MARKET
801 117956155

BERING PRV540 NEWTON

Θέλετε άνεση, πρακτικότητα και πάνω απ' όλα προστασία για όλους τους καιρούς; Το νέο μακρύ μπουφάν της Bering από Cordura έρχεται να σας δώσει τη λύση, μαζί με τη σοβαρή εμφάνιση για όλες τις περιστάσεις. Για προσαρμογή σε όλες τις συνθήκες, είναι δυνατή η αφαίρεση τόσο της θερμικής επένδυσης όσο και της μεμβράνης αδιαβροχοποίησης ενώ υπάρχουν καλοκαιρινοί αεραγωγοί αερισμού που ανοίγουν.
Θα το βρείτε στο κεντρικό κατάστημα των Αφών Βασσάλου ή στο δίκτυο των συνεργατών, έναντι €295.
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ MICRON MONO 99€ !!

Όχι δε διαβάσατε λάθος! Το αφεντικό τρελάθηκε και προσφέρει όλη τη γκάμα των εξατμίσεων της Micron στην απίστευτη τιμή των €99 + το καταραμένο ΦΠΑ. Προλάβετε γιατί η προσφορά ισχύει μόνο μέχρι εξάντλησης του υπάρχοντος στοκ! Τηλεφωνήστε τώρα ή τρέξτε στο κοντινότερο κατάστημα της αλυσίδας.
MOTO MARKET
801 117956155

SPIDI TRACK DOWN

Ένα νέο πολύ ελαφρύ πουπουλένιο, θερμό και μαλακό, σχεδιασμένο για χειμερινή αστική χρήση. Κατασκευασμένο από αδιάβροχο Teflon treated Tenax Tactel, με Tenax Flex στους ώμους για μεγαλύτερη άνεση. Διαθέτει αδιάβροχη και αναπνεύσιμη μεμβράνη h2out, προστασίες CE Multitech σε ώμους και αγώνες, θέση για προστασία πλάτης της σειράς Warrior και ευρείες ανακλαστικές περιοχές. Τώρα διαθέσιμο στην ασυναγώνιστη τιμή των €198 στο SPIDI STORE και στο δίκτυο συνεργατών.

MOTO MARKET
801 117956155

BELL M5X CARBON – THE PROFESSIONAL

Design: επιθετικό και λειτουργικό, με μεγάλη προσοχή στη λεπτομέρεια και το τελείωμα. Material: 100% Carbon. AIR VENTS μπροστά και πίσω, που μαζί με τους αεραγωγούς για το πιγούνι εξασφαλίζουν συνεχή ροή αέρα στο εσωτερικό του κράνους. Visor: Flat pilot, αντιχαρακτική anti-fog και Nodrop optivision ζελατίνα πάχους 3.2 mm, με φίλτρο προστασίας UV. Inner Lining: από SHALIMAR και DRY-FAST-DRY υποαλλεργικό, αντι-ιδρωτικό, αντιβακτηριδιακό υλικό που αφαιρείται και πλένεται. Lock: double D-ring. Δώρο: Τσάντα μεταφοράς και δεύτερη ζελατίνα. Διαθέσιμο στο δίκτυο καταστημάτων και στα συνεργαζόμενα καταστήματα έναντι €599.

MOTO MARKET
801 117956155

official moto wash & care

SMPRINIS WASH&GO

ΜΕ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟ ΕΚΠΤΩΣΗ 10% ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ PERISTERAS

www.washandgo.gr

Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.:info@washandgo.gr

ΜΠΟΥΦΑΝ -30%

Κατά τη διάρκεια της ανανέωσης της γκάμας για τη χειμερινή σεζόν και για όσο διαρκέσει το στοκ, το κατάστημα Γκουντούφας Accessories προσφέρει δερμάτινα και υφασμάτινα μπουφάν με μοναδική έκπτωση -30%.
Αξιοποιήστε την ευκαιρία και ανανεώστε τον εξοπλισμό σας για τις φθινοπωρινές σας αποδράσεις στην καλύτερη τιμή.
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

ΓΥΝΑΙΚΕΙΑ ΥΠΟΘΕΣΗ

Στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories θα βρείτε όλη την καινούργια γυναικεία γκάμα της Bering σε αδιάβροχα μπουφάν και παντελόνια για οποιαδήποτε μοτοσυκλετιστική χρήση. Με ολοκαίνουργια σχέδια και τιμές που ξεκινούν από € 138 σίγουρα θα βρείτε κάτι που να ταιριάζει με τις καθημερινές σας μετακινήσεις.
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

ΝΕΑ ΚΑΘΕΤΗ ΜΟΝΑΔΑ HONDA ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Με στόχο την ολοκληρωμένη και άμεση εξυπηρέτηση των δικυκλιστών όλων των κατηγοριών και αξιοποιώντας την πολύχρονη αγωνιστική, τεχνική αλλά και εμπορική πείρα των συνεργατών της HYPER MOTOS ΕΠΕ, ανοίξαμε μία νέα κάθετη μονάδα HONDA στο κέντρο του Πειραιά. Ο Γιάννης Μπούστας με τον Μάνο Πετρόπουλο είναι δύο από τα στελέχη του νέου αυτού καταστήματος, έτοιμοι να σας βοηθήσουν και να συμβουλέψουν για ό,τι αφορά την μοτοσυκλέτα σας, τεχνικά αλλά και οδηγικά. Τέλος, ο υπεύθυνος της εταιρείας, Γιάννης Αθανασόπουλος, εγγυάται το κορυφαίο service για όλους τους πελάτες του νέου καταστήματος, πριν, κατά, αλλά και μετά την πώληση της μοτοσυκλέτας, κάτι που είναι πολύ γνωστό στον Πειραιά, τα τελευταία 6 χρόνια.
HONDA ΠΕΙΡΑΙΑ
2104114430 - 2104114460

Helmet Test Ride

SHOEI XR-1100

Δοκίμασε σήμερα
στο **GAS**
το **ολοκαίνουργιο**
XR-1100 της **Shoei**
και σύγκρινέ το
με το **Arai Chaser**
κάνοντας βόλτα
με την μοτοσυκλέτα σου!

gas motosport culture

Κισσάμου 98, Χανιά
T 28210 74730
info@gasmoto.gr

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

ΠΡΟΣΦΟΡΑ RC8

Στο κατάστημα HELL IN STORE 018 στον Πειραιά διατίθεται ετοιμοπαράδοτη η super sport πρόταση της KTM. Οδηγική απόλαυση, ελκυστική εμφάνιση και κορυφαίες επιδόσεις συνδυάζονται ιδανικά στην KTM RC8. Μπορείτε να την αποκτήσετε στην εκπληκτική τιμή των €12,990.

HELL IN STORE 018
2104114416

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

XPOROS

RUN SWIM MTB

5ος χρονος/πονος & τρομος

17.10.2009

ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ

SPECIALIZED

LimasWebDesign.com

ΜΕΘΑΝΑ VOLCANIC SPA

(THE ROYAL RESORT)

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

DNA FILTERS KAWASAKI ER-6 '09

Η εταιρία DNA FILTERS έχει στην διάθεση μας φίλτρο αέρος για το νέο μοντέλο KAWASAKI ER-6 '09. Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτηση του φίλτρου είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της KAWASAKI. Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει την δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι αρκετά υψηλή όπου φτάνει το +8,28% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο. Μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα της Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για τη μοτοσυκλέτα σας.

TECNO-MOTO
2109242410

ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟ DUCATI STREETFIGHTER

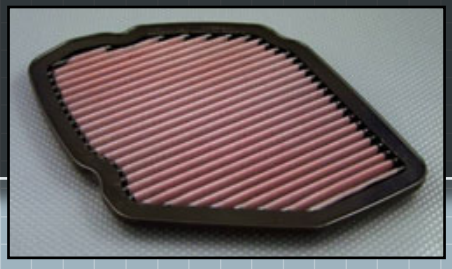
Το όπλο της Ducati βρίσκεται στο κατάστημα Hell In Store 018 και είναι έτοιμο για να σας ενθουσιάσει. Το γυμνό "τέρας" διαθέτει ένα πανίσχυρο κινητήρα V2 και ένα σωρό τεχνολογικών καινοτομιών, όπως traction control, δημιουργώντας ένα μοναδικό σύνολο. Οι επιδώσεις αλλά και η απόλαυση της οδήγησης που θα σας προσφέρει είναι εγγυημένα. Διατίθεται στην έκδοση StreetFighter και Streetfighter S

HELL IN STORE 018
2104114416

DNA FILTERS HONDA DN-01 '08- '09

Σας παρουσιάζουμε ένα ακόμη νέο φίλτρο αέρος της εταιρίας DNA FILTERS για το μοντέλο HONDA DN-01 '08-'09. Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτηση του φίλτρου είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της HONDA. Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει την δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι πολύ υψηλή όπου φτάνει το +49,00% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο. Μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα της Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για τη μοτοσυκλέτα σας.

TECNO-MOTO
2109242410



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

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

Η Θεωρία της Σχετικότητας

Μάνος Κάτσουλας

Απ' τον Αϊνστάιν στον Τσαντήλα, απ' τα ποδήλατα στα Supersport και απ' τις καθημερινές μοτοσυκλέτες στα χρέπια και το Serow. Ναι, πάλι για τη χαρά των μικρών μοτοσυκλετών μας πρήζει...

Όχι, μην ανησυχείτε, δεν πρόκειται να αρχίσω ξαφνικά να αναλύω τον Αϊνστάιν. Αυτό εμπίπτει στο Job description του Σπύρου και δε σκοπεύω να ξανανοίξω τις ίδιες μεταμεσονύχτιες συζητήσεις περί απλοποίησης εννοιών που είχαμε όταν έκανα το λάθος να χρησιμοποιήσω τη λέξη "εντροπία" σε προηγούμενη στήλη μου. Το έμαθα το μάθημά μου, ευχαριστώ.

Το θέμα μας στη συγκεκριμένη δεν έχει να κάνει με χωροχρόνο αλλά με την αίσθηση αυτού ή την αίσθηση του χρόνου με τον οποίο αλλάζουμε... χώρο. Ανοίγοντας κοινώς θέμα για να έχω να συζητώ, μπορεί η ταχύτητα να είναι μεν αντικειμενική, x km/h, αλλά η αίσθησή της δεν είναι μόνο υποκειμενική διαφέροντας από αναβάτη σε αναβάτη, αλλά και άρρηκτα συνδεδεμένη με το μέσο στο οποίο βρίσκεται ο εν λόγω αναβάτης. Για το πιο άμεσο παράδειγμα, κάντε μια βολτίτσα με ένα ποδήλατο, κατά προτίμηση κάποιο Mountain Bike και ελάτε να τα ξαναπούμε. Αυτό που θα κρατήσουμε από τη συγκεκριμένη άσκηση, δεν είναι ούτε το πόσο θα ιδρώσετε ή θα κουραστείτε οι πιο αγύμναστοι, αλλά το πώς ξαφνικά τα 30-40 km/h είναι ταχύτητα ελαφρώς... άβολη. Τα αντικείμενα κινούνται σαφώς πιο γρήγορα απ' όσο θα έπρεπε, ένας ρυθμός που δείχνει μπόλικος αποδεικνύεται εκνευριστικά αργός για τους σε μηχανοκίνητα επιβαίνοντες χρήστες που κινούνται δίπλα ή πίσω μας και τα πράγματα είναι γενικά πιο αγχωτικά απ' ότι η έως τότε εμπειρία λέει ότι θα έπρεπε.

Βέβαια, το παραπάνω πείραμα είναι απλούστατα άκυρο στην περίπτωση που ήδη κάνετε ποδήλατο, έστω και όχι με τη συχνότητα που είχατε υποσχεθεί στον εαυτό σας. Βλέπετε, οι άνθρωποι είναι ιδιαίτερα προσαρμοστικά όντα, τείνουν να μετατρέπουν ακόμα και εμπειρίες που τις θεωρούσαν κοσμογονικές σε ρουτινιάρικες, αρκεί να έχουν μια σχετικά τακτή επαναληψιμότητα. Πέρα από τις προεκτάσεις του φαινομένου στις διαπροσωπικές και κατά περίπτωση μετά τον Ησαΐα σχέσεις που είναι καλύτερα να αναλυθούν σε κάποιο άλλο μέσο, αυτή η προσαρμοστικότητα έρχεται ιδιαίτερα βολικά να εξηγήσει γιατί τείνουμε να συνηθίζουμε το όποιο χρέπι καβαλάμε, θεωρώντας το απόλυτα φυσιολογικό.

Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα αυξημένο σε όσους βρίσκονται πίσω από το πληκτρολόγιο, καθώς η συνεχής εναλλαγή μοτοσυκλετών μας εκπαιδεύει λίγο καλύτερα σε αυτό τον τομέα, μειώνοντας κατά πολύ το χρόνο προσαρμογής, ενώ στο άλλο άκρο βρίσκονται όσοι καβαλάνε μόνο τη δική τους μοτοσυκλέτα την οποία έχουν αποφασίσει και να παντρευτούν.

Θέλετε παράδειγμα; Πολύ καλός φίλος και διόλου άσχετος με το άθλημα, δε μπορούσε να καταλάβει αν η μοτοσυκλέτα που πήγαινε να αγοράσει ήταν ίσια ή όχι επειδή το δικό του μηχανάκι είχε στραβό τιμόνι, έχοντας προσαρμόσει την έννοια της ευθείας από την καθημερινή επαφή. Τελικά, για να βγάλει άκρη χρειάστηκε να αναζητήσει... βοήθεια κοινού ή, για την ακρίβεια, έτερου φίλου.

Μετά την ομολογουμένως μεγάλη επεξηγηματική παρένθεση, για να επιστρέψουμε στο αρχικό θέμα και να κλείσουμε μέσα στον περιορισμένο χώρο της στήλης, ίσως να έχετε παρατηρήσει ότι προτιμώ να επιλέγω μικρομεσαίες μοτοσυκλέτες για δοκιμή. Ο λόγος είναι απλούστατος και έχει να κάνει με την αίσθηση που λέγαμε παραπάνω. Όσο μεγαλύτερη είναι η μοτοσυκλέτα, όσο πιο προσανατολισμένη σε υψηλές ταχύτητες, όπως λ.χ. μια SuperSport, τόσο πιο αδιάφορη είναι σε καθημερινούς ρυθμούς, καθώς εκ των πραγμάτων τείνει να κοιμάται και να υπολειτουργεί. Εκεί προσαρμόζεσαι και αρχίζεις να ανεβάζεις υποσυνείδητα ρυθμό, αναζητώντας ένα ψήγμα απόλαυσης, το οποίο όμως εμφανίζεται μόνο σε απαγορευτικές για τον Κ.Ο.Κ. ταχύτητες, αυξάνοντας άνευ λόγου το επίπεδο κινδύνου καθώς ελάχιστοι μπορούν να υπολογίσουν το ρυθμό με τον οποίο κινείσαι.

Αντίθετα, σε μια μικρότερη μοτοσυκλέτα με χαμηλότερα όρια, ο λόγος απόλαυση προς ταχύτητα είναι σαφώς πλεονεκτικότερος, δίνοντας ενδιαφέρον ακόμα και σε ρυθμούς που θα σε έκαναν να χασμουριέσαι με μια θεωρητικά και πρακτικά ανώτερη μοτοσυκλέτα. Η συνεχής αναζήτηση του "καλύτερου" πολλές φορές μας κάνει να χάνουμε τη μπάλα, μειώνοντας την απόλαυση που λαμβάνουμε. Για ένα καλό reboot χρειάζεται πολλές φορές να επιστρέψουμε στις ρίζες, καβαλώντας αυτά που συνήθως απορρίπτουμε χωρίς δεύτερη ματιά επειδή θεωρούμε πως τα έχουμε ξεπεράσει προ πολλού.

Αν έχουμε τα μάτια μας ανοιχτά, μπορεί να ανακαλύψουμε πράγματα που είχαμε ξεχάσει, ή ακόμα και να χεστούμε πάνω μας σε εκνευριστικά χαμηλούς ρυθμούς, όπως ανακάλυψα πρόσφατα προσπαθώντας να ακολουθήσω τον Γιώργο (που τολμά και συνεργάζεται), πάνω στο το άνευ αναρτήσεων και φρένων Serow. Κάποια στιγμή πρέπει να ασχοληθώ και να το φτιάξω το ρημάδι...

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)
G650 GS	17(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
K1300 S	15(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	
Beverly Tourer 300ie	17(F)
MP3 400 LT	14(F)
X7 250ie	5(F)
Suzuki	
Bandit 650 SA	7(F)
Bandit 1250 SA	3(F)
Gladius 650	17(T)
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)
Daytona 675	17(C)
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
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β΄)	10

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 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
	Χειριστήρια MTB	17
	BMW Mountain Bike	16
	Giro d' Italia 2009	15
	Rohloff speedhub 500/14	14
	Tech News	12
eBooks		
	ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
	Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature		
	Civil Enduro	9
	Civil Enduro II	11
	Dynojet Annual Seminar '09	16
	Motorcycle Design	1
	Mythic Bikes 2009	12
	Pirelli	17
	Superbike Design	16
	Πλέξιμο	2
	Trackday στις Σέρρες	6
	Yamaha Serow	6,8,10,17
Racing Feature		
	Bikenet Carting	4
	Mat Mladin	17
	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