Τεύχος 19 • Νοέμβριος 2009

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

bike.gr

FREE PRESS

APRILIA MANA GT VS HONDA DN-01
το τέλος του συμπλέκτη πλησιάζει επικίνδυνα

41ο TOKYO MOTOR SHOW
ο βεδουίνος, το CB και τα γνωστά υβριδικά

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ SUPERMOTO
αλήθεια, πήρε κανείς χαμπάρι;

FIRST RIDES

Honda VTR 250
Kawasaki ER-6f
Triumph Thunderbird 1600

DUCATI MULTISTRADA 1200

από αερόψυκτο ασχημόπαπο, γκατζετάκιας μυρμηγκοφάγος

FEATURE
αποχαιρετάμε τη Buell τιμώντας τα καλύτερά της

MOTOGP
ο Stoner επέστρεψε, το πρωτάθλημα κρίθηκε

GOSSIP
τα MotoGP ξαναγίνονται 1,000cc το 2012!

ebike.gr

Καλωστονά τον α-παπαπαπα-παπαπαπα-πα-παααααα...

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

ebikers

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

Τεύχος 19 • Νοέμβριος 2009

The Front

News 10
Τα πρώτα μοντέλα 2010 σκάνε μύτη, ενώ αντιπαρερχόμαστε την ηλεκτρική τάση με ένα 12κύλινδρο CBX

Tokyo Motor Show 24
Οι αέρινοι βεδουίνοι εμπνέουν τη Yamaha, υπό τη διακριτική υπόκρουση των φορτιστών και ενός αερόψυκτου CB

First Rides

Honda VTR 250 58
Το μικρό V2 έρχεται επιτέλους στην Ελλάδα. Κομματάκι ακριβό δε βγήκε;

Kawasaki ER-6f 70
Ο προκάτοχός του ήταν άριστος αλλά αδιάφορος. Τώρα με λουκ Νίντζα

Triumph Thunderbird 82
Ο Μπεν Χουρ και το First Ride. Σα να του άρεσε του Σπύρου, δε σταμάταγε να γράφει με τίποτα..

Cover Story

Ducati Multistrada 1200 96
Μετά από τόσες ονομαστικές εκδοχές, πάλι Multistrada το έβγαλαν. Ο Σπύρος αναλύει

The Battle

Aprilia Mana GT vs Honda DN-01 108
Η μάχη των αυτομάτων κιβωτίων. Λέτε να είναι αυτό το μέλλον; Άουτς..

Feature

Farewell Buell 132
Ενός λεπτού σιγή για την αδικοχαμένη Buell και μια μικρή αναδρομή στην ιστορία της

Racing

Editorial 152
Εδώ ο καλός ο Rossi που όλους τους κάνει μάγκες

MotoGP 154
Όταν το πρωτάθλημα κρίνεται έναν αγώνα πριν το τέλος

Supermoto GP Θεσσαλονίκης 170
Το παγκόσμιο SM έρχεται στη χώρα μας, αλλά εμείς είμαστε απασχολημένοι

Gossip 184
Η χαρά των Rookies και η φημολογούμενη επιστροφή των GP στα σωστά κυβικά τους

Racing Lines 200
Ο Stoner συνεχίζει να τα ακούει απ' όλες τις μεριές, ενώ ο Vale βαριέται την F1

The Back

Press 204
Αφιέρωμα στα ταξιδιωτικά site και στα site με.. ταξίδια

eMarket 206
Οτάν θα πάω κυρά μου στο παζάρι, θα σου αγοράσω ένα μπουφανάκι

eClubs 220
Γιατί μας χωρίζει μόνο ένα κλικ

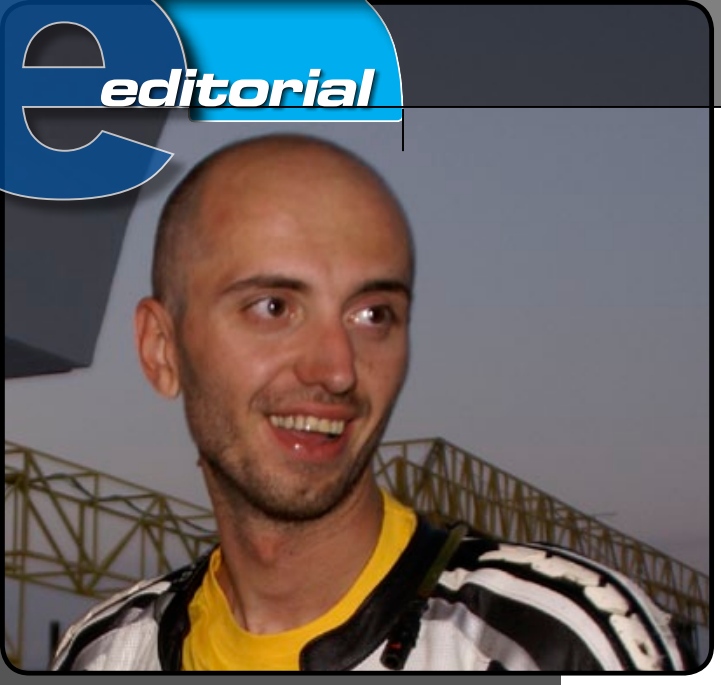
erebus 222
Προσοχή: η υγρασία βλάπτει σοβαρά τα νεύρα σας

exodus 224
Μπαταρίες, υβριδικά και πράσινα άλογα

eIssues 228
Που ήταν εκείνο το κομμάτι;

Φωτό εξωφύλλου: Ducati

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



Κωνσταντίνος Δάλλας

2010

Αν και ημερολογιακά δεν έχουμε φτάσει ακόμα εκεί, κάθε χρόνο τέτοια εποχή, σύσσωμος ο ειδικός Τύπος ασχολείται με τα μοντέλα που θα οδηγούμε τη νέα χρονιά. Οι σημαντικότερες εκθέσεις πέρασαν -το Μιλάνο άνοιξε μόλις χθες-, η σκόνη έχει αρχίσει να κάθεται και περνάμε σταδιακά στο απολογιστικό κομμάτι - να κάνουμε τη σούμα μας δηλαδή

Εκεί λοιπόν, οι αποχρώσεις του γκρίζου κυριαρχούν. Η Ιαπωνία τηρεί στάση αναμονής, ρίχνοντας στη μάχη των πωλήσεων μόνο τα απολύτως αναμενόμενα και απαραίτητα, παρέα με καινούργια χρώματα για την υπάρχουσα γκάμα. Η Ευρώπη απολαμβάνει την άνοδο των ποσοστών της αλλά αποφεύγει να περάσει στην επίθεση τώρα που βρίσκει το μεγαλύτερό της αντίπαλο σε αμυντική στάση. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, τα πράγματα είναι ακόμη χειρότερα. Οι Αμερικάνοι υποχωρούν ολοταχώς κλείνοντας τη Buell και κρεμώντας πωλητήριο στις MV Agusta και Cagiva, που μόλις πρόσφατα απέκτησαν. Η μοτοβιομηχανία κάνει μικρά και διστακτικά βήματα περιμένοντας τη παγκόσμια οικονομία να βγει από την κρίση. Το πότε θα συμβεί κάτι τέτοιο δεν είμαι σε θέση να το γνωρίζω. Αυτό που βλέπω όμως να συμβαίνει στη δική μας, ιδιόμορφη αγορά, είναι όλο και περισσότερο κόσμο να εμπιστεύεται τα δίτροχα για την καθημερινή του μετακίνηση. Παράλληλα, το κοινό της μεγάλης μοτοσυκλέτας προτιμά να κρατήσει το παλιό μοντέλο για ένα ακόμη χρόνο, επενδύοντας μέρος από τα χρήματα της ενδεχόμενης αλλαγής σε κάποια μηχανολογική ή αισθητική αναβάθμιση - έτσι, για την ανανέωση.

"...η μοτοσυκλέτα περνά δύσκολες μέρες..."

Η σούμα λοιπόν καταλήγει στο ότι η μοτοσυκλέτα περνά δύσκολες μέρες, το scooter θριαμβεύει και τα αξεσουάρ κινούνται περισσότερο από ποτέ. Δεν λέω, είναι και αυτός ένας τρόπος να περάσουμε την κρίση αναίμακτα. Στην τελική, κρίση είναι αυτή, κάπου θα χάνεις, κάπου θα κερδίζεις. Ρίξτε μια ματιά τι γίνεται στο χώρο του αυτοκινήτου αυτή την εποχή και θα καταλάβετε καλύτερα τι εννοώ...

Πάμε στο τεύχος μας

Πέρυσι τέτοια εποχή είχαμε πάρει σβάρνα τις εκθέσεις. Φέτος, το αναμενόμενο στρίμωγμα των κατασκευαστών σε ό,τι αφορά την παρουσίαση νέων μοντέλων μας κράτησε στα σπίτια μας, να παρακολουθούμε τις εξελίξεις από τις οθόνες των υπολογιστών μας. Έτσι, ο Σπύρος δεν πήγε τελικά στο Τόκιο, που το' χει καημό χρόνια τώρα, έγραψε όμως για όλα όσα μας έδειξαν οι Ιάπωνες εκεί. Μια μέρα πριν την κυκλοφορία του τεύχους μάλιστα, βρήκε όλη την πληροφορία για το καινούργιο Multistrada που παρουσιάστηκε στο Μιλάνο και μας την παρουσιάζει συμπυκνωμένη σε μερικές εκατοντάδες λέξεις. Κάμποσες μέρες νωρίτερα, καβάλησε το Thunderbird και ερωτεύτηκε. Δεν τον αποπαίρνω, και εγώ το ίδιο έπαθα με αυτό το μηχανάκι. Αν ποτέ αγόραζα ροπάτο custom για βόλτα και χάζι, σίγουρα στο δικύλινδρο Triumph θα κατέληγα.

Κάπου ενδιάμεσα, ο εύσωμος της παρέας μας βάλθηκε να συγκρίνει τα μοναδικά αυτόματα παραγωγής χωρίς ποδιές και κινητήρες βιδωμένους στα ψαλίδια. Aprilia Mana GT και Honda DN-01 λοιπόν, από τη χρηστική τους πλευρά. Ο Μάνος βοήθησε το Σπύρο και μετά αρκέστηκε στο μικρό -και ακριβό- VTR. Όταν τελικά το αποχωρίστηκε, βρέθηκε στη σέλα του ανανεωμένου Kawasaki ER-6f και άρχισε να νοσταλγεί από τώρα τη Buell και τα κατασκευάσματά της - παρόλο που μπορείς ακόμα να πας να αγοράσεις ένα αν θέλεις. Τι θα το κάνεις μετά βέβαια, παραμένει ένα άγνωστο θέμα...

Στο αγωνιστικό κομμάτι, ο Σπύρος σχολιάζει τον 9ο τίτλο του Rossi, γκρινιάζει για την απουσία θεατών από το Παγκόσμιο Supermoto στη Θεσσαλονίκη και, κλείνοντας τούτο το τεύχος, επιτίθεται στα ηλεκτρικά φούμαρα που μας πουλάνε οι Ιάπωνες εδώ και χρόνια. Η δική μου συνδρομή στο τεύχος είναι μόνο διαδικαστική - α, και αυτές οι γραμμές που διαβάζετε τώρα. Βλέπετε, είχαμε ένα trackday να διοργανώσουμε αρχές του μήνα - και τρέχαμε και με ένα σωρό καινούργια πράγματα που "ψήνουμε" για τη νέα χρονιά, για τα οποία όμως θα ενημερωθείτε εν καιρώ μέσα από το περιοδικό. Μέχρι να έρθει εκείνη η ώρα, προχωρώ στο παρασύνθημα και σας αποκαλύπτω το πρώτο από αυτά:

Ήμασταν δυο, ήμασταν τρεις, ήρθε και ο Παπαπαναγής

Με τον Αρίστο -όπως τον φώναζε ο original ψηλός, ο Σταματάκος, και το κολλήσαμε όλοι-, έχουμε συνυπάρξει στα ίδια γραφεία για μερικά φεγγάρια, όταν ήμουν στους 2Τροχούς και εκείνος στη διπλανή αίθουσα, στο 0300. Έχουμε οδηγήσει μαζί σε αρκετές παρουσιάσεις στο εξωτερικό και έχουμε εκπροσωπήσει παρέα τον ελληνικό ειδικό Τύπο στο SWA Supertest για μια και μοναδική εμφάνιση. Συνυπάρχουμε χρόνια τώρα ως εκπαιδευτές στο California Superbike School και μοιραζόμαστε πολλά κοινά, με σημαντικότερο ίσως από αυτά τη σαφή προτίμησή και των δυο μας στα κλιπον.

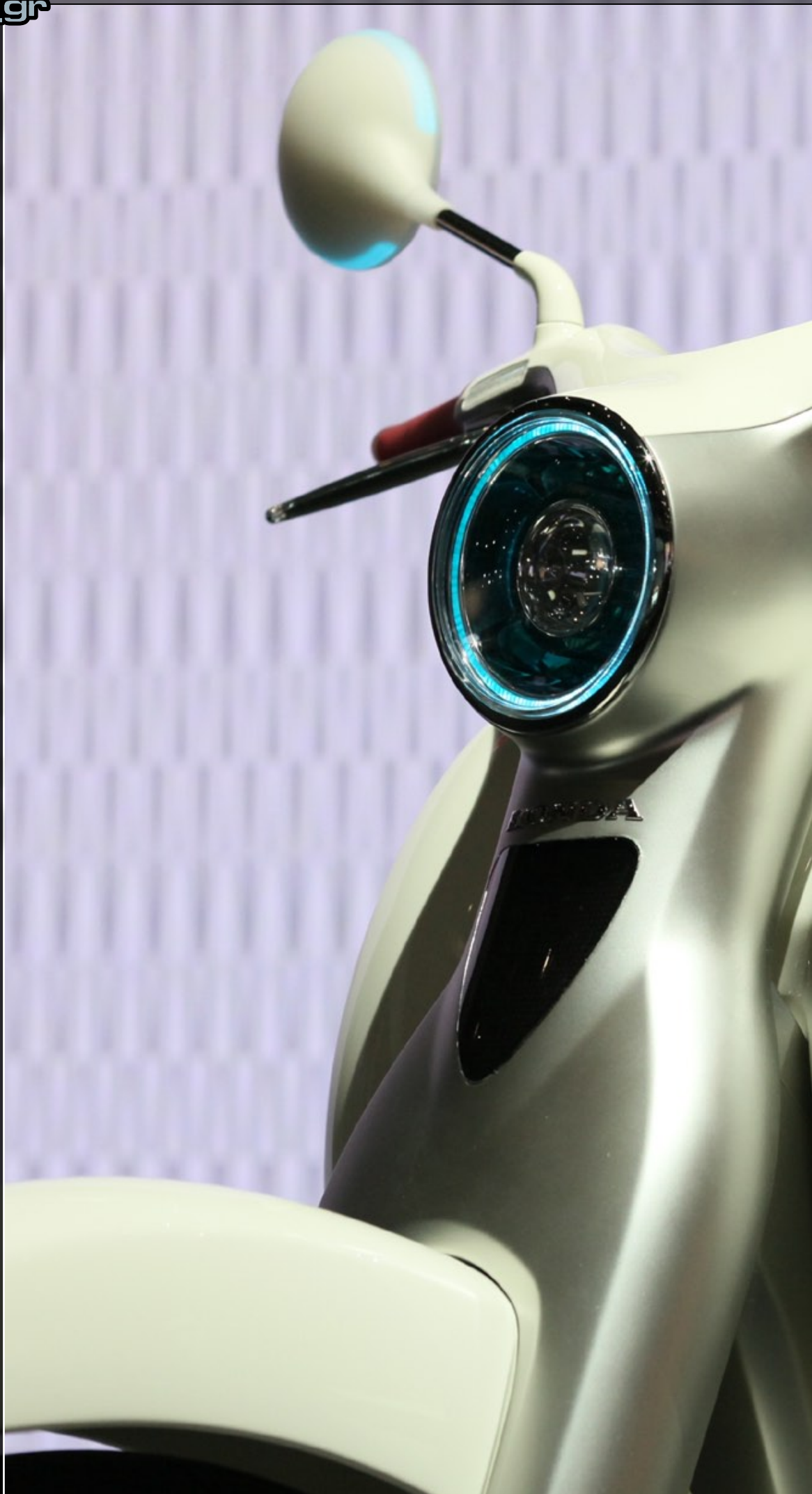
Εδώ και λίγες μέρες, ο Άρης ανήκει στο δυναμικό του ebike.gr. Αποχώρησε από το 0300 κλείνοντας επτά γεμάτα χρόνια παρουσίας στις σελίδες του. Έχει οδηγήσει όλα τα supersport και superbike παραγωγής των τελευταίων 5+ ετών, σε όποια πίστα βάζει ο νους σας. Στο τελευταίο trackday του "αδελφού" trackbike.gr για το 2009, ο Αρίστος βαπτίστηκε και επίσημα μέλος του πρώτου ψηφιακού περιοδικού μοτοσυκλέτας στην Ελλάδα, με έναν κάπως ιδιόμορφο τρόπο. Του δώσαμε ένα Kawasaki ZX-6R για δοκιμή, με το οποίο τον αφήσαμε να τρέξει στον πρώτο ερασιτεχνικό αγώνα που διοργανώσαμε παρέα με το trackbike.gr. Αυτός, βγήκε πρώτος με σχετική άνεση -γράφοντας χρόνους που θα τον έφερναν στο βάθρο στον τελευταίο αγώνα του Πανελλήνιου νέων αναβατών-, μόνο και μόνο για να τον ακυρώσουμε λίγο αργότερα, καθώς τα μέλη της διοργάνωσης δεν προσμέτρησαν στη τελική κατάταξη...!

Αυτό είναι που λένε "με το δεξί", ε Άρη;

Καλή ανάγνωση! <<

Απαπαπα...
κομμάτια πάει αυτός ο νέος
του ebike.gr...!

the front



Tokyo! Super Tenere, CB1100 και μερικά ηλεκτρικά πρωτότυπα στο φτωχότερο Motor Show όλων των εποχών

EV
Cub

BMW R1200GS/RT 2010

Το ακούγαμε καιρό και επιτέλους ανακοινώθηκε και επίσημα, αν και χωρίς την αύξηση του κυβισμού που πολλοί είκαζαν.

Το ακούγαμε καιρό και επιτέλους ανακοινώθηκε και επίσημα, αν και χωρίς την αύξηση του κυβισμού που πολλοί είκαζαν. Ο λόγος για το GS του 2010 που μπορεί να έρχεται χωρίς καμία εμφανισιακή αλλαγή από το μοντέλο του '09 που αντικαθιστά, αλλά παίρνει την εξελιγμένη έκδοση του Boxer κινητήρα που ως τώρα ήταν διαθέσιμη μόνο στο HP2. Με δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής και τέσσερις βαλβίδες ανά κύλινδρο, η ισχύς ανεβαίνει στους 110 ίππους, με τη ροπή να ανεβαίνει στα 12,2 χιλιογραμμόμετρα, ενώ σύμφωνα με την εταιρεία έχει δεχτεί ειδικές ρυθμίσεις για τη χρήση που προορίζεται το GS. Ο κινητήρας ξεχωρίζει από τις φυσικά διαφορετικές κεφαλές, που δένουν πλέον με δύο αντί για τέσσερις βίδες, μια διαφορά που στα περισσότερα GS που θα κυκλοφορούν θα κρύβεται έντεχνα πίσω από προστατευτικά καπάκια.

Ο ίδιος κινητήρας, πέρα από το GS και το μεγάλο, άγριο αδελφάκι του το Adventure, τοποθετείται πλέον και στο R1200RT για το 2010, μόνο που εδώ δεν αποτελεί τη μοναδική αλλαγή. Πέρα από τη μεγαλύτερη ζελατίνα, το RT θα είναι πλέον διαθέσιμο και με την ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ανάρτηση ESA II, που είναι η πρώτη που επιτρέπει ρύθμιση της σκληρότητας των ελατηρίων.

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

Moto Morini Grand Motard – Granpasso 2010

Το είχαμε δει ντεμί μεταμφιεσμένο, αλλά τώρα, μια ανάσα πριν την επίσημη παρουσίασή του στο Milano, ιδού το Grand Motard της Moto Morini σε όλο του το μεγαλείο.

Αν και για να είμαστε ακριβείς, ακόμα δεν ξέρουμε την επίσημη ονομασία του, παρότι οι δημοσιογράφοι του Motociclismo είχαν την ευκαιρία να το οδηγήσουν χάρη στις σχέσεις τους με το εργοστάσιο. Γνωστό ως τώρα μόνο ως V12M01, το Motard θα διαθέτει τον V2 87ο του Granpasso, αλλά με τα 1,187 κυβικά να αποδίδουν 9 ίππους παραπάνω, φτάνοντας τους 127. Το μεγάλο ντεπόζιτο παραμένει, δίνοντας τη δυνατότητα για πολλά χιλιόμετρα ασφάλτινης διασκέδασης, χωρίς στάσεις για ανεφοδιασμό.

Ταυτόχρονα, το Granpasso είναι πλέον ελεύθερο να ακολουθήσει ένα πιο... περιπετειώδη δρόμο, με το μοντέλο του '10 να έχει πιο έντονα εκτός δρόμου χαρακτηριστικά, με αυξημένες δυνατότητες μεταφοράς φορτίου, tubeless τροχούς της Excel και νέο σύστημα ψεκασμού. Φαίνεται πως οι σκοπευτές της Morini έχουν αρχίσει να στήνουν για τα καλά το τρίποδο με το GS να μη φεύγει λεπτό από τα μάτια τους...

Honda CBX V12

Εμφανέστατα όχι ένα καινούργιο, οικολογικό μοντέλο για το 2010, παρά την επιστροφή της εταιρείας στο ρετρό.

Το απαστράπτον CBX της φωτογραφίας είναι το παιδί πολλών προσωπικών κόπων και ατελείωτων ωρών δουλειάς του 60άχρονου πρώην αγωνιζόμενου από τη Νότιο Αφρική... Ανδρέα Γεωργιάδη, που έτρεχε απέναντι σε κάποιους Mike Hailwood και Giacomo Agostini.

Αφότου αποσύρθηκε από τους αγώνες, ο Ανδρέας άρχισε να φτιάχνει τις δικές του ιδιοκατασκευές, βασισμένες σε κινητήρες... Ferrari, με δύο εξακύλινδρα (το ένα με υπερτροφοδότη) πάνω στον εξακύλινδρο κινητήρα της Dino, έστω και αν δεν ήταν "επίσημη" Ferrari, για να ακολουθήσει ένα V8 δανεισμένο από μια 308. Το τελευταίο του παιδί έχει φυσικά περισσότερους κυλίνδρους, το απόλυτο ίσως CBX: Δύο σειρές κυλίνδρων και 2,000 κυβικά σε διάταξη V12…

Δεν υπάρχουν περισσότερα στοιχεία για την απόδοση του κινητήρα, αλλά μπορείτε να ακούσετε τον απίστευτο ήχο του V12 όσο ο Αντρέας την πάει μια βολτίτσα στο στενό του, εδώ: http://www.youtube.com/watch?v=OEe6c3KIUB4 μαζί με τα σχόλια των φίλων του. Αν και δείχνει να τσιμπάει λίγο λαδάκι...

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

Ηλεκτρική Moto Guzzi;

Μπορεί η ανακοίνωση για το κλείσιμο του εργοστασίου στο Mandello del Lario να ξεσήκωσε θύελλα διαμαρτυριών, αλλά το μέλλον της Guzzi φαίνεται εξασφαλισμένο, αν και μάλλον διαφορετικό απ' ότι θα περίμενε κανείς.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Piaggio Group, Roberto Colaninno, όλη η γκάμα της Ιταλικής εταιρείας θα αλλάξει ανάμεσα στο 2011-2012, χάρη στην ιδιαίτερα σεβαστή επένδυση των 12 εκατομμυρίων ευρώ. Έλα όμως που υπάρχουν και κάποιοι ιδιόμορφοι όροι πίσω από αυτή την ένεση ζωής...

Η λογική προστάζει ότι αυτά τα χρήματα είναι μέρος του δανείου των 150 εκατομμυρίων ευρώ που είχε πάρει η Piaggio τον Δεκέμβρη του '10, με την προϋπόθεση να τα επενδύσει σε ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα. Με τα Mp3 Hybrid και Ape Calessino να αποτελούν τις μοναδικές ως τώρα κινήσεις του Ιταλού γίγαντα σε αυτό τον τομέα, οι πιθανότητες είναι ότι η νέα γκάμα της Guzzi θα διαθέτει και μοντέλα που θα επισκέπτονται τις πρίζες και όχι τα βενζινάδικα. Για το 2010, η Piaggio αποσκοπεί να αυξήσει τις πωλήσεις της Guzzi κατά 1,000 μοτοσυκλέτες, φτάνοντας έτσι τόσο τις 4,500 μονάδες, όσο και στο οικονομικό break even της εταιρείας. Προς μεγάλη απογοήτευση των φίλων της Guzzi, το τμήμα σχεδιασμού και εξέλιξης των νέων μοντέλων θα μεταφερθεί στα κεντρικά της μαμάς Piaggio, στο Noale, αλλά καθώς η παραγωγή θα συνεχίσει να γίνεται κανονικότατα στο Mandello δε νομίζουμε να κλάψουν και με μαύρο δάκρυ, καθώς το θρυλικό εργοστάσιο θα παραμείνει ανοικτό.

Royal Enfield

Όταν όλοι τα βάφουν μαύρα και κλείνουν εργοστάσια, η Enfield ετοιμάζεται να αναπτυχτεί, διπλασιάζοντας τις ικανότητες παραγωγής του εργοστασίου της.

Η όχι και τόσο πρωτοποριακή εταιρεία σκοπεύει να επενδύσει 14 εκατομμύρια δολάρια, ώστε οι γραμμές παραγωγής να μπορούν να κατασκευάζουν ετησίως 100,000 μοτοσυκλέτες από τη σημερινή κορυφή των 50,000.

Αν τα νούμερα σας φαίνονται περίεργα σε σχέση με την όχι ακριβώς πληθώρα των Enfield που κυκλοφορούν, ρίξτε μια ματιά στα ποσοστά: Μόλις 5% της παραγωγής βρίσκει το δρόμο της σε άλλες χώρες, ένα νούμερο που η εταιρεία σκοπεύει να ανεβάσει στο 15% της αυξημένης της παραγωγής μέσα στην επόμενη πενταετία.

Όπως είναι φυσικό, η εγχώρια αγορά θα συνεχίσει να είναι ο βασικός παράγοντας εσόδων, αλλά παραμένει εντυπωσιακό πως η μόνη εταιρεία που δείχνει να κοιτά το μέλλον με τόση αισιοδοξία είναι αυτή που έχει τις λιγότερες τεχνολογικές πρωτοπορίες...

CBR 250RR από το 2010;

Σύμφωνα με το Ισπανικό Solo Moto, το CBR 125 δε θα έχει για πολύ την αποκλειστική ευθύνη της διατήρησης του βαριού ονόματος στη μικρή κατηγορία.

Το CBR 250RR θα δανείζεται την αισθητική του καινούργιου Fireblade, αλλά σε μια προσπάθεια να κρατηθεί το κόστος σε λογικά επίπεδα ο πολύστροφος τετρακύλινδρος κινητήρας του συνονόματου προκάτοχού του δε φαίνεται να έχει πολλές ελπίδες να επιστρέψει. Αντίθετα, στο στόχαστρο είναι ο κινητήρας του CRF 250 ή του CBF 250, με τις πιθανότητες να τείνουν προς τον τελευταίο σε μια κατηγορία που βασίζεται περισσότερο στην εικόνα παρά στα απόλυτα νούμερα.

Εάν οι φήμες αληθεύουν, το RR θα ξεκινήσει την πορεία του από την Ιαπωνία, με στόχο να έρθει κατά γηραιά Ήπειρο μεριά κάποια στιγμή προς τα τέλη του 2010. Μέχρι τότε, μπορείτε να διαβάσετε για την άλλη μοτοσυκλέτα της Honda στην κατηγορία, το VTR 250 στην ενότητα First Rides.

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

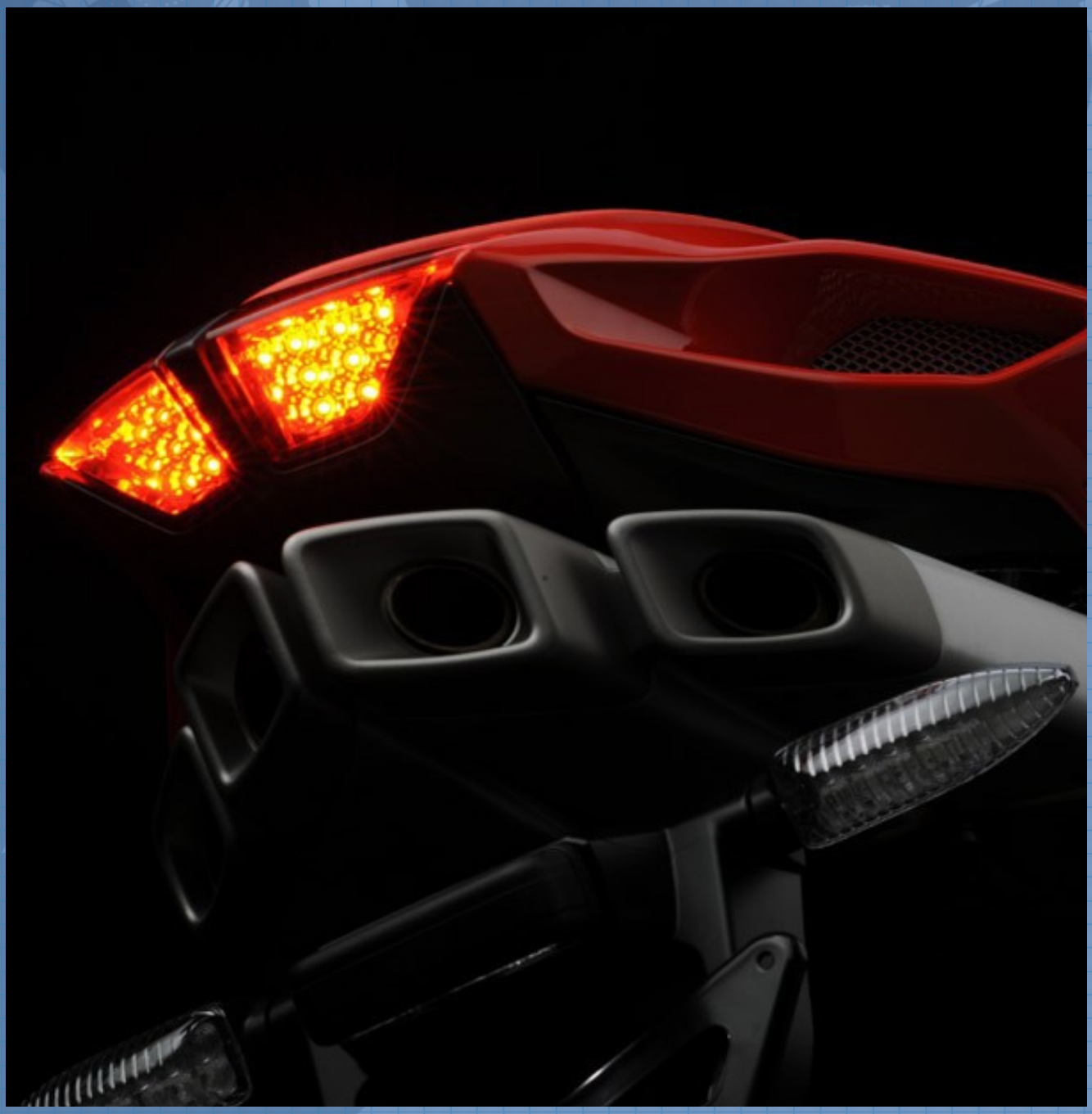
MV Agusta: Η ζωή μετά την H-D

Μπορεί το μερίδιο του λέοντος στη δημοσιότητα να πήρε η ανακοίνωση της H-D ότι η Buell κλείνει, αλλά ταυτόχρονα το μέλλον της Agusta είναι στο σφυρί.

Ειρωνικά, η ανακοίνωση δε βοηθάει ιδιαίτερα το ηθικό της πολύπαθης εταιρείας που φέτος κατάφερε επιτέλους να βάλει μπρος την ανανέωση του όμορφου αλλά γηρασμένου στόλου της, έστω και αν τα ως τώρα δείγματα από το Brutale δείχνουν ότι δεν υπάρχει ακόμα το θάρρος να βάλουν χέρι στο σχέδιο του Tamburini.

Μπορεί ο Castiglioni να προτιμούσε την ανακοίνωση μετά την EICMA, αλλά πέρα από τις υποχρεώσεις της H-D προς το Αμερικανικό χρηματιστήριο, η χρονική στιγμή έχει μια επιχειρηματική βάση: Άλλο είναι να βγάζεις μια εταιρεία άνευ νέων μοντέλων προς πώληση και άλλο να προσφέρεις ένα έτοιμο πακέτο στους υποψήφιους αγοραστές.

Όπως είναι φυσικό, ο Claudio βρίσκεται ανάμεσα σε αυτούς που προτιμούν η ιδιοκτησία της MV Agusta να επιστρέψει σε Ιταλικά χέρια, ενώ στις δηλώσεις του για το πόσο πιστεύει στο μέλλον της εταιρείας περιέργως ξέχασε να αναφέρει το πόσο βοήθησαν τα κεφάλαια της H-D στη δημιουργία των νέων μοντέλων και στην εξέλιξη του αναμενόμενου τρικύλινδρου F3 που αναμένεται να τα βάλει στα ίσια με το Daytona 675 κάποια στιγμή μέσα στο 2011.



Η Yamaha και η ύφεση

Τα πράγματα δεν είναι ιδιαίτερα ρόδινα στο βασίλειο της Yamaha, που χτυπήθηκε από την κρίση πολύ περισσότερο απ' όσο αρχικά υπολόγιζε.

Με τις αρχικές εκτιμήσεις να θέλουν απώλειες της τάξης των 465 εκατομμυρίων δολαρίων λόγω ύφεσης, το νούμερο πλέον δείχνει να πλησιάζει τα 2 δις, κάτι που δεν έκατσε ιδιαίτερα καλά. Όπως συνηθίζεται σε αυτές τις περιπτώσεις, κάποια κεφάλια πρέπει να πέσουν και παρότι ο Πρόεδρος της Yamaha Motors, Takashi Kajikawa δεν ευθύνεται για την κρίση, αναγκάστηκε σε παραίτηση, δίνοντας τα σκήπτρα του ελέγχου στον Tsuneji Togami. Ο Kajikawa θα παραμείνει στην εταιρεία, αλλά αυτή είναι μόλις η πρώτη από μια σειρά οργανωτικών αλλαγών που αναμένεται να λάβουν χώρα στον Ιαπωνικό γίγαντα σε μια προσπάθεια ολικής ανασυγκρότησης, που αναμένεται να αλλάξει ριζικά, τουλάχιστον σε διοικητικό επίπεδο.

Ταυτόχρονα, ανακοινώθηκε το κλείσιμο του εργοστασίου της Yamaha στο Gerno di Lesmo, που πέρα από γραμμή παραγωγής για σκούτερ και μοτοσυκλέτες τυγχάνει να είναι το κεντρικό αρχηγείο όλων των αγωνιστικών ομάδων της Yamaha, καθώς και το κέντρο R&D για τις μοτοσυκλέτες που σχεδιάζονται για την Ευρωπαϊκή αγορά. Από τους 200 υπαλλήλους του εργοστασίου, 66 θα απολυθούν, ενώ οι υπόλοιποι θα μετοικίσουν.

Η ανάκαμψη της Honda

Παρότι θα περίμενε κανείς ότι η Honda θα υπέφερε περισσότερο από τη Yamaha, τα πράγματα δείχνουν ευοίωνα για τον Ιαπωνικό Γίγαντα, παρά τα τρομακτικά σε πρώτη ματιά νούμερα.

Παρότι η πτώση των εισροών της εταιρείας φτάνει το 56.2%, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτής οφείλεται στην αντίστοιχα καθοδική πορεία των πωλήσεων αυτοκινήτων, ενώ οι μοτοσυκλέτες παρουσίασαν πτώση 16.8% στο δεύτερο τρίμηνο του '09. Η σωτηρία ήρθε από την εξαιρετικά καλή πορεία της εταιρείας στην Ινδία, κάτι που περιόρισε σε σημαντικό βαθμό τη σημαντική πτώση σε Ινδονησία και Βραζιλία. Λόγω της αντίστοιχης μείωσης στην Ευρώπη, η Honda αποφάσισε να κλείσει τις γραμμές παραγωγής μοτοσυκλετών στο εργοστάσιο της Santa Perpetua της Ισπανίας, διατηρώντας όμως την παραγωγή πλαστικών και περιφερειακών. Έτσι, θα διατηρηθούν οι 180 από τους 340 υπαλλήλους του εργοστασίου, ενώ το εργοστάσιο της Ιταλίας θα αναλάβει να καλύψει την παραγωγή.

Παρότι οι αρχικές εκτιμήσεις ήθελαν τη Honda να έχει ζημιές της τάξης των 110 εκατομμυρίων δολαρίων για το πρώτο εξάμηνο του '09, αρχίζει να φαίνεται ότι θα είναι η μόνη ιαπωνική εταιρεία αυτοκινήτων που θα παρουσιάσει κέρδος για το αντίστοιχο διάστημα, όσο μικρό και αν είναι αυτό σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

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

SPIDI
ON TRACK

MOTORSPORT LIFESTYLE

GARA LEATHER

LEGEND LEATHER

★★★★★
SAFETY LAB
SPIDI® PROTECTION RESEARCH

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

www.motomarket.gr | www.motorshop.gr

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

Η επιστροφή της Aspes

Αν το όνομα δε σας λέει πολλά, αυτό σημαίνει απλά ότι είστε ακόμα νέοι. Η ιταλική εταιρεία ήταν διάσημη στην εποχή της για τα Yuma και Hopi, τις in επιλογές στα τέλη του '70. Μόλις 27 χρόνια μετά το κλείσιμο της εταιρείας, εξαγοράστηκε από τη Menzaghi Motors που έχει ως έδρα το Ιταλικότατο Varese.

Σύμφωνα με την εταιρεία, το μέλλον βρίσκεται στα υβριδικά σκούτερ και το πρώτο τους επίσημο μοντέλο είναι ακριβώς αυτό: Το Sirio Hybrid 50 χρησιμοποιεί μπαταρίες LiFePO4 που επαναφορτίζουν όσο χρησιμοποιείται ο μονοκύλινδρος εσωτερικής καύσης, ενώ τα χειριστήρια επιτρέπουν στον αναβάτη να επιλέξει ανάμεσα σε καθαρά ηλεκτρική, τετράχρονη ή Mix Mode λειτουργία.

Αν η οικολογική σας συνείδηση είναι ιδιαίτερα αυξημένη θα περιοριστείτε στα 18 km/h των μπαταριών, ενώ αν έχετε και τη σωματική σας ακεραιότητα σε εκτίμηση μάλλον θα προτιμήσετε κάποια άλλη λειτουργία. Ακόμα δεν έχουν ανακοινωθεί τιμές ή άλλα στοιχεία περί της παραγωγής, αλλά εμείς θα παρακολουθήσουμε τις εξελίξεις με ενδιαφέρον – πόσο μπορείς να κοστολογήσεις ένα 50άρι σκούτερ στην τελική;

Η επιστροφή του Κόκκινου Οκτώβρη

Η αλήθεια είναι πως δε βλέπουμε ιδιαίτερα συχνά σε αυτές τις σελίδες την Ural, αλλά η νέα της μοτοσυκλέτα αξίζει αναφοράς.

Ουσιαστικά μια επετειακή έκδοση για τα 92 χρόνια της αντίστοιχης επανάστασης, η Red October αδιαφορεί για τους συνήθεις συντηρητικούς χρωματικούς συνδυασμούς των Ural, φέρνοντας στο προσκήνιο την έντονη αντίθεση του, τι άλλο, κόκκινου με το μαύρο, για ένα σύνολο που σίγουρα θα ξεχωρίζει. Η Red βασίζεται στο μοντέλο Tourist, κάτι που σημαίνει μετάδοση μόνο σε ένα τροχό και όχι και στο sidecar.

Η τιμή και το αν θα έρθει στην Ελλάδα παραμένει άγνωστο, όπως και το γιατί επέλεξαν τα 92 χρόνια για να βγάλουν επετειακή έκδοση, αντί για κάποιο πιο... στρογγυλό νούμερο. Από την άλλη, τι ξέρουμε εμείς οι καπιταλιστές;

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

Ι.Ο.Α.Σ. και TISPOL

Η Εκτελεστική Επιτροπή της TISPOL (Traffic Information System Police) στα πλαίσια επίσκεψης της στην Ελλάδα για συνεργασία με την Ελληνική Αστυνομία, επισκέφθηκε τα γραφεία του Ι.Ο.ΑΣ. "Πάνος Μυλωνάς" στην Αθήνα με στόχο την ανταλλαγή απόψεων σε σχέση με θέματα της Οδικής Ασφάλειας στην Ευρώπη γενικά και στην Ελλάδα ειδικότερα.

Η TISPOL αντιπροσωπεύει το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Δυνάμεων της Τροχαίας (European Traffic Police Network) και αριθμεί 27 μέλη-χώρες με εκπροσώπηση των Αρχών της Τροχαίας των χωρών/μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται στις χώρες αυτές και σχετίζονται με την Οδική Ασφάλεια, τόνισε η TISPOL, είναι παρεμφερή με αυτά της Ελλάδας. Από τη συζήτηση κατέστη σαφές ότι στη χώρα μας δεν υπάρχει έλλειμμα νομοθεσίας σχετικά με την Οδική Ασφάλεια. Αυτό που είναι αναγκαίο, μεταξύ άλλων, όπως τονίστηκε από το Ινστιτούτο, είναι η εντονότερη και διαρκής αστυνόμευση με σκοπό να αποφεύγεται η παραβατικότητα των οδηγών, γεγονός που αποτελεί τροχοπέδη στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας.

Όπως δήλωσε ο Νορβηγός κ. Odd Reidar Humlegaard (Α' Αντιπρόεδρος, μέλος του Συμβουλίου και της Εκτελεστικής Επιτροπής), "δημιουργείται στην Ελλάδα η εικόνα ότι υπερβολικά πολλοί μοτοσυκλετιστές παίρνουν το ρίσκο της μη χρήσης κράνους. Μια καλή αρχή για τη μείωση του μεγάλου αριθμού των ατυχημάτων θα ήταν η γενικευμένη χρήση του κράνους."

Σήμερα ο σημαντικότερος θεσμικός ρόλος της Τροχαίας, που είναι η συμβολή στη μείωση των ατυχημάτων, υποβιβάζεται για χάρη υποχρεώσεων άσχετων με την οδική ασφάλεια. Οι ίδιες υποχρεώσεις αποτρέπουν στελέχη και μέλη της από τη συμμετοχή και παρακολούθηση σημαντικών εκπαιδευτικών σεμιναρίων στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Η λύση του προβλήματος μπορεί να προέλθει μόνο από την Πολιτεία, η οποία θα πρέπει να υιοθετήσει πολιτικές που θα επιτρέψουν την Ελληνική Αστυνομία και την Τροχαία να επικεντρωθούν στο σημαντικότερο στόχο τους και να καταστούν αποτελεσματικές στο έργο τους.

Ο κ. Adam Briggs (Μέλος του Συμβουλίου και της Εκτελεστικής Επιτροπής, Ηνωμένο Βασίλειο) δήλωσε ότι μισεί να μιλά για "το πόσο σημαντική είναι η εφαρμογή της Νομοθεσίας στο θέμα της οδικής ασφάλειας. Και στο θέμα αυτό ο ρόλος της Αστυνομίας είναι απόλυτα καθοριστικός. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος της επίσκεψής μας στην Ελλάδα, η διάδοση δηλαδή της αντίληψης ότι η Τροχαία με το έργο της σώζει ζωές."

Στα πλαίσια της συνάντησης συμφωνήθηκε η στενή μελλοντική συνεργασία μεταξύ του Ι.Ο.ΑΣ. "Πάνος Μυλωνάς" και της TISPOL σε θέματα εκπαίδευσης και ενημέρωσης κυρίως των στελεχών της Ελληνικής Αστυνομίας και ιδιαίτερα της Τροχαίας, όπως επίσης και η συμμετοχή σε εκστρατείες και συνεργασίες που πραγματοποιούνται στην Ευρώπη με το συντονισμό της TISPOL.

Όπως δήλωσε η Πρόεδρος του Ινστιτούτου κ. Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά, κλείνοντας τη συνάντηση και επισημαίνοντας την ανάγκη στενής συνεργασίας, "στο Ινστιτούτο καταβάλουμε ένα διαρκή αγώνα για να βελτιωθούν οι συνθήκες Οδικής Ασφάλειας στη χώρα μας. Η συνεργασία όλων των δυνάμεων και των φορέων, η ενημέρωση των πολιτών και η τήρηση των νόμων είναι απαραίτητες προϋποθέσεις προκειμένου να σταματήσουμε επιτέλους να θρηνούμε θύματα στους δρόμους της χώρας μας."

Εμείς με τη μεριά μας, αναρωτιόμαστε γιατί μόνο η πρόεδρος του ινστιτούτου μίλησε για ενημέρωση και γιατί ως μοναδική λύση φέρεται να είναι η αύξηση της αστυνόμευσης και όχι η βελτίωση της οδηγικής παιδείας και η βελτίωση των δρόμων. Αλλά τί ξέρουμε εμείς;

more stuff...

Η Zero Motorcycles, γνωστή για τις διάφορες εκδόσεις της ηλεκτρικής της μοτοσυκλέτας, ανακοίνωσε τη συνεργασία της με την Ασιατική Ample για τη διανομή των μοτοσυκλετών της στις εκεί αναπτυσσόμενες χώρες. Η Ευρώπη κατούρησε στο πηγάδι; Όχι υποχρεωτικά, αλλά οι οικονομολόγοι βλέπουν περισσότερα έσοδα κατά Ασία μεριά...

Η εταιρεία aftermarket αξεσουάρ Corbin, γνωστή κυρίως για τις προσανατολισμένες προς την άνεση αλλά όχι απαραίτητα και την αισθητική σέλες της, αναζητεί εδώ και αρκετό καιρό νέο ιδιοκτήτη, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία. Αν η καθαρά Αμερικανική αισθητική τους σας κάνει κλικ, μπορείτε πάντα να αγοράσετε την εταιρεία. Μόλις 11.5 εκατομμύρια δολάρια θέλουν τα παιδιά...

Ερωτώμενος από τους δημοσιογράφους του Hell for Leather, ο υπεύθυνος παραγωγής της Aprilia παραδέχτηκε πως οι φήμες για το RSV 550 κάθε άλλο παρά αβάσιμες είναι, με τη μοτοσυκλέτα να υπάρχει, χτισμένη στο πλαίσιο του RS125. Κρίμα που θα πρέπει να περιμένουμε να περάσει η καταραμένη ύφεση για να τη δούμε στην παραγωγή.

Ποιά είναι η πιο γρήγορη μοτοσυκλέτα στον πλανήτη; Η οποία είναι και road legal παρακαλώ; Υπό τον ήχο των τυμπάνων, επιτρέψτε μου να σας παρουσιάσω τον Paolo Turina, που κατεγράφη από το ειδικό όργανο της Ιταλικής αστυνομίας να κινείται με 616 km/h σε δημόσιο δρόμο, πάνω στην εντελώς νορμάλ Moto Guzzi του. Περιέργως, οι Ιταλικές αρχές μετά απεφάνθησαν ότι επρόκειτο περί τεχνικού λάθους, αλλά η κλήση παραμένει αναρτημένη στον τοπικό Dealer της Guzzi...

Η H-D βρίσκεται σε σταυροδρόμι, καθώς μετά το κλείσιμο της Buell και το βγάλσιμο της Agusta στο σφυρί, πρέπει να δει τι θα κάνει με το δικό της εργοστάσιο, που χρίζει ριζικής ανανέωσης. Παρότι στην αρχή είχαν ανακοινωθεί τέσσερις εναλλακτικές τοποθεσίες, τώρα τα πράγματα έχουν ξεκαθαρίσει: είτε το εργοστάσιο στο York θα χτιστεί από την αρχή, είτε θα μετακομίσει η παραγωγή στο Shelbyville του Kentucky. Αναμείνατε νέα μέχρι το τέλος του χρόνου.

Φως στο βάθος του τούνελ;

Μετά τα πρώτα μηνύματα περί ανάκαμψης από την καταραμένη ύφεση στις Η.Π.Α. έρχονται και τα δεδομένα που στηρίζουν ότι η διαφορά αρχίζει να φαίνεται και στις πωλήσεις μοτοσυκλετών.

Τα τελευταία δεδομένα από το Motorcycle Industry Council είναι ενθαρρυντικά, παρότι δείχνουν μια πτώση πωλήσεων μοτοσυκλετών, scooter και ATV της τάξης του 40% στο πρώτο 9άμηνο του 2009 σε σχέση με την περσινή χρονιά. Σε σχέση με τα αντίστοιχα νούμερα του πρώτου εξαμήνου, έχουμε μια αύξηση πωλήσεων της τάξης του 2%, μια διαφορά που είναι αισθητή σε όλο το φάσμα της αγοράς, από τις μικρότερες έως τις μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες.

Με δεδομένη την πάνω-κάτω ετήσια καθυστέρηση μέχρι να φτάσει η κρίση και σε εμάς σε τέτοιο βαθμό που να την αισθανθούμε στο πετσί μας, υποθέτουμε ότι χρειάζεται να κάνουμε μόλις ένα χρόνο υπομονή μέχρι να πάρουμε και εμείς την πάνω βόλτα. Τουλάχιστον τα μηνύματα είναι ενθαρρυντικά...

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

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

Φτώχεια καταραμένη

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** TMS, Honda, Yamaha

Ολόκληρο Tokyo Motor Show περιορισμένο σε τρεις σάλες, εκ των οποίων μόλις μισή για τις μοτοσυκλέτες και άνευ Kawasaki, δεν ακούγεται και πολύ καλά... Τα μόνα ουσιαστικά νέα συνοψίζονται σε μιάμιση μοτοσυκλέτα: το προαναγγελθέν CB1100 και την "πρόθεση" της Yamaha για ένα Super Tenere. Από κει και κάτω ξαναζεσταμένο φαγητό

Honda CB1100

Για ώριμους αναβάτες

Έτσι λέει το press kit, "μια συναισθηματική γυμνή μοτοσυκλέτα για ώριμους αναβάτες". Αυτός ο κινητήρας είναι σχετικά καινούργιος (είχε παρουσιαστεί στο Τόκυο ως πρωτότυπο το 2007) και μπαίνει πρώτη φορά σε μοντέλο παραγωγής. Ο αερόψυκτος τετρακύλινδρος σε σειρά έχει σχεδιαστεί "έξυπνα" για να περνά προδιαγραφές: αλουμινένιο κάρτερ, οι αγωγοί του λαδιού περνούν μέσα από την κεφαλή και το μπλοκ των κυλίνδρων είναι χωρισμένο στη μέση ώστε να περνά αέρας ανάμεσα στους δύο μεσαίους κυλίνδρους και να ψύχει ικανοποιητικά το σύνολο. Κατά τ' άλλα πάμε κλασικά, με ψεκασμό PGM-FI και έξτρα ABS. Ουδεμία αναφορά σε απόδοση ή βάρος προς το παρόν, πέραν του ότι ο κινητήρας δεν είναι σχεδιασμένος για τρελές επιδόσεις μα για γεμάτες χαμηλές και μεσαίες. Κρατούμε τη ρετρό εικόνα με το στενό πίσω λάστιχο και το ρεζερβουάρ που μου θυμίζει πολύ τα "μπατσικά" άσπρα τετρακύλινδρα Honda του '70 και του '80.

HONDA
HONDA
NISSIN

CB1100 Customize Concept

Το ώριμο ρεϊσόνι

Μια πανέμορφη παραλλαγή του CB1100 μας έρχεται στη μορφή ενός αγωνιστικού GP των '60s, ή τουλάχιστον αυτό θέλει να πετύχει η Honda. Σε αυτήν την κατεύθυνση βάφει το ντεπόζιτο σε "Italian Red" με ασημί φιλέτα, προσθέτει το κατάλληλο μπικινάκι και δύο μαύρα ματ κοντά τελικά-χωνιά. Αν μη τι άλλο, έχει φτιάξει μια πολύ ποθητή μοτοσυκλέτα. Μόνο που ο χαρακτηρισμός Concept Model σημαίνει σε απλά Ελληνικά πως μένουμε με την όρεξη.

Yamaha Super Tenere

Ο Άρχοντας της Περιπέτειας

Έτσι το αποκαλεί η Yamaha, μόνο που μιλάμε για ένα μοντέλο με τόση υπόσταση αυτή τη στιγμή όση είχε και πέρυσι στο Μιλάνο το πρωτότυπο V4 της Honda. Για την ακρίβεια, τα μόνα πράγματα που γνωρίζουμε είναι: δικύλινδρο σε σειρά, τετραβάλβιδο, με τα ψυγεία στο πλάι, τελική μετάδοση με άξονα, εμφάνιση συγγενή του XT660Z Tenere, θα διαθέτει traction control και ABS με Unified Braking System (βλέπε συνδυασμένα φρένα). Υποπτευόμαστε πως θα θέλει να έχει (ή απλά να εμπνέει) αρκετά χωμάτινη αύρα κρίνοντας από τα λάστιχα του πρωτοτύπου – στο Ιταλικό press kit μάλιστα αποκαλείται Άρχοντας της Άμμου αντί για της Περιπέτειας. Μυριζόμαστε ακόμη πως ο κινητήρας αυτός ακόμη δεν υπάρχει καθώς ούτε η χωρητικότητά του δεν ανακοινώνεται. Όπως επίσης στο παρόν πρωτότυπο δεν υπάρχει ούτε πλαίσιο, ούτε πλαστικά. Το μόνο που υπάρχει είναι η πρόθεση της Yamaha να παρουσιάσει κάποια στιγμή ένα Super Tenere. Τότε θα τα ξαναπούμε.

VFR

Honda VFR1200F DCT

Δύο συμπλέκτες, αυτομάτως

Δεν είναι νέο καθώς η ύπαρξή του ήταν γνωστή από την πρώτη στιγμή που η Honda ανακοίνωσε τη μετάδοση με δύο συμπλέκτες (DCT, Dual Clutch Transmission), αλλά εδώ το είδαμε για πρώτη φορά και μάθαμε πως είναι έτοιμο για παραγωγή. Η μετάδοση DCT ντεμπουτάρει καταργώντας τις κλασικές αλλαγές ταχυτήτων σε ένα κιβώτιο που δουλεύει μεν κανονικά με άξονες και γρανάζια, αλλά οι αλλαγές γίνονται μέσω κουμπιών στο τιμόνι με τη συνεργασία δύο συμπλεκτών, ένα για τις ζυγές σχέσεις κι ένα για τις μονές. Λεβιές ταχυτήτων και μανέτα συμπλέκτη δεν υπάρχουν. Περισσότερα στοιχεία δεν αποκαλύπτονται ακόμη, όπως το επιπλέον βάρος του συστήματος, πάντως σύμφωνα με τη Honda το DCT δεν επιβαρύνει ιδιαίτερα τη μοτοσυκλέτα ως προς το πλάτος του κινητήρα, παρά το διπλό συμπλέκτη.

SUZUKI
ABS
TOKICO

Suzuki GSX1250F Bandit ABS

Κάντο όπως το 650

Παίρνουμε μια μοτοσυκλέτα που κυκλοφορεί ίδια κι απαράλλαχτη εδώ και κάμποσα χρόνια σε γυμνή και ημίγυμνη μορφή, της προσθέτουμε ένα ολόσωμο φέρινγκ που μοιάζει να βγήκε από ένα GSX-R K5 και βουαλά η τρίτη εκδοχή του Ληστή. Η παραπάνω πρόταση θα μπορούσε κάλλιστα να περιγράφει το περσινό "νέο" GSX650F και, εντελώς αναμενόμενα, φέτος επαναλαμβάνεται και με το 1250. Με τη λογική να περιμένει –όπως σε όλα τα Bandit– μια πολύ χαμηλή τιμή, η Suzuki απλούστατα μας παρουσιάζει το απόλυτο τουριστικό κελεπούρι.

Honda CB1300 Super Touring

Σούπερ τουρίστρια

Φέτος το CB1300 ανανεώθηκε στα σημεία, έτσι λέει η Honda δηλαδή. Για να σοβαρολογήσουμε και λιγάκι, στο μεγαλύτερο των Super Four η θέση οδήγησης έγινε λίγο πιο όρθια (δε μας λένε πώς, μαντεύουμε ψηλότερο τιμόνι), επανασχεδιάστηκε η ουρά όσο πατά η γάτα και προστέθηκαν νέες χειρολαβές συνεπιβάτη. Αυτές είναι οι αλλαγές. Παρέα με το γυμνό CB υπάρχει και η έκδοση Super Bol d' Or που είναι ουσιαστικά η ίδια μοτοσυκλέτα με ένα μπικίνι φέρινγκ, ενώ φέτος στο Τόκυο εμφανίστηκε και η Super Touring εκδοχή. Στάνταρ η μοτοσυκλέτα διαθέτει το Combined ABS, μεγαλύτερη γεννήτρια για να υποστηρίξει τα (έξτρα) θερμαινόμενα γκριπ και σύστημα πλοήγησης, καθώς και δύο βαλίτσες 29 λίτρων έκαστη. Η πλατούλα συνεπιβάτη δεν αναφέρεται στο λιτό press kit, συνεπώς μάλλον πάει στη λίστα των έξτρα. Αν αφαιρέσετε τις βαλίτσες, την πλάτη, φανταστείτε μια στενότερη ζελατίνα και τη μοτοσυκλέτα σε ολόμαυρο χρώμα, τότε έχετε το Super Bol d' Or.

HONDA

CUSTOM STARTS HERE
SR

Yamaha SR400 FI

Πάμε σαν άλλοτε

Μια βουτιά στα άδυτα της Ιαπωνικής αγοράς μοτοσυκλετών μπορεί να στείλει τον μέσο Ευρωπαίο αδιάβαστο και, ελέω κατηγορίας γιαπωνέζικων διπλωμάτων, τα 400άρια ίσως είναι το είδος που απειλεί να μας τρελάνει εντελώς. Δείτε για παράδειγμα το SR400: ναι, είναι αυτό το γνωστό που κινείται από τον αερόψυκτο μονοκύλινδρο κινητήρα των παλιών XT400, το οποίο επιστρέφει έχοντας αποκτήσει ψεκασμό, νέα όργανα και επανασχεδιασμένα πλαϊνά καπάκια. Χαρακτηρίζεται ως Special Exhibition Model, το οποίο δεν αντιλαμβανόμαστε αν σημαίνει πως δε θα παραχθεί – μάλλον ως όχι ακούγεται αυτό πάντως. Ούτως ή άλλως, βέβαια, ελάχιστα από τα δεκάδες απίστευτα 400άρια των Ιαπώνων φτάνουν στην Ευρωπαϊκή αγορά.

Suzuki Gladius 400 ABS

Μονομάχος junior

Πάλι στα 400άρια γυρνάμε, τα οποία είχαν την τιμητική τους στο Τόκυο. Η μικρή έκδοση του Gladius διαθέτει ψεκασμό με διπλές πεταλούδες (SDTV), ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου του ρελαντί ενσωματωμένο στα σώματα του ψεκασμού (TI-ISC) και στάνταρ ABS. Επισήμως ως τώρα προορίζεται μόνο για την Ιαπωνική αγορά και είναι άγνωστο αν θα το δούμε προς τα πάτρια εδάφη.
Εκτός αυτού η Suzuki παρουσίασε και το μικρό custom Boulevard 400 με τον ίδιο κινητήρα.

TONE
ABS

Honda VT1300CX

Τσοπεριά a la Japonais

Ούτε αυτό είναι καινούργια μοτοσυκλέτα, απλά η Honda αποφάσισε να αυγατίσει τη γκάμα του δικύλινδρου V 1,300cc με τρεις νέες εκδόσεις. Η φιλοσοφία της οικογένειας αποκαλείται από τη Honda ως "high neck cruisers", ενδεχομένως η Ιαπωνική απόδοση του τσόπερ; Βασικό μοντέλο είναι το εικονιζόμενο CX, ενώ ακόμη προσφέρεται το CR με ζάντες μικρότερης διαμέτρου, λάστιχα μεγαλύτερου προφίλ, μεγαλύτερο ρεζερβουάρ στο ίδιο σχήμα σταγόνας και φαρδύτερα φτερά για πιο classic look. Παράλληλα, η έκδοση CS παραλλάσει τη CR με τροχό 21 ιντσών μπροστά και τα λεπτά φτερά του CX. Μπέρδεμα;

Honda PCX
Start/Stop

Θα μιλούσαμε για ένα ακόμη σκούτερ 125 cc, μα στην περίπτωση του PCX η Honda φρόντισε να του δώσει μερικά ατού. Το πρώτο είναι το σύστημα Idle Stop, το οποίο σβήνει τον κινητήρα όταν το όχημα δεν κινείται. Η διάταξη αυτή είναι διαδεδομένη στα αυτοκίνητα, μα σε δίκυκλο πρέπει να είναι η πρώτη φορά που χρησιμοποιείται. Επιπλέον, στο PCX χρησιμοποιείται μια νέα γεννήτρια που πατεντάρισε η Honda με την ονομασία ACG, η οποία ντουμπλάρει και ως μίζα ώστε η επανεκκίνηση του μοτέρ μετά τη στάση να γίνεται ακαριαία και δίχως θόρυβο. Απλά μια κεντρική μονάδα ελέγχει τη λειτουργία της ACG και όταν μετά από στάση ανοίγει το γκάζι δίνει εντολή να περιστρέψει το στρόφαλο χρησιμοποιώντας μαγνητισμό, ενώ τον υπόλοιπο χρόνο δουλεύει κανονικά ως γεννήτρια.
Με αυτά τα τεχνολογικά κερασάκια, συν τον κλασικό ψεκασμό PGM-FI και τα συνδυασμένα φρένα, το PCX μας έρχεται ως ένα νέας γενιάς τεχνοφρίκ σκούτερ. Αυτό θα μας έρθει στην Ευρώπη κανονικότατα σύμφωνα με τη Honda.
Μην ξεχάσω, το φανάρι του VFR το προσέξαμε;

HONDA

Και τώρα μια σύντομη διακοπή για διαφημίσεις. Ακολουθούν μοτοσυκλέτες στην πρίζα...
HONDA

Born to be Wild!

TORNADO NAKED TRE

TNT 899

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

Benelli

Pure Passion
Since 1911

Zero
Emission
Fuel Cell Seniorcar
SUZ
INTELLIGENT ENERGY
Cell Scooter

Suzuki Burgman Fuel Cell
Σύμπλευση με τη μόδα

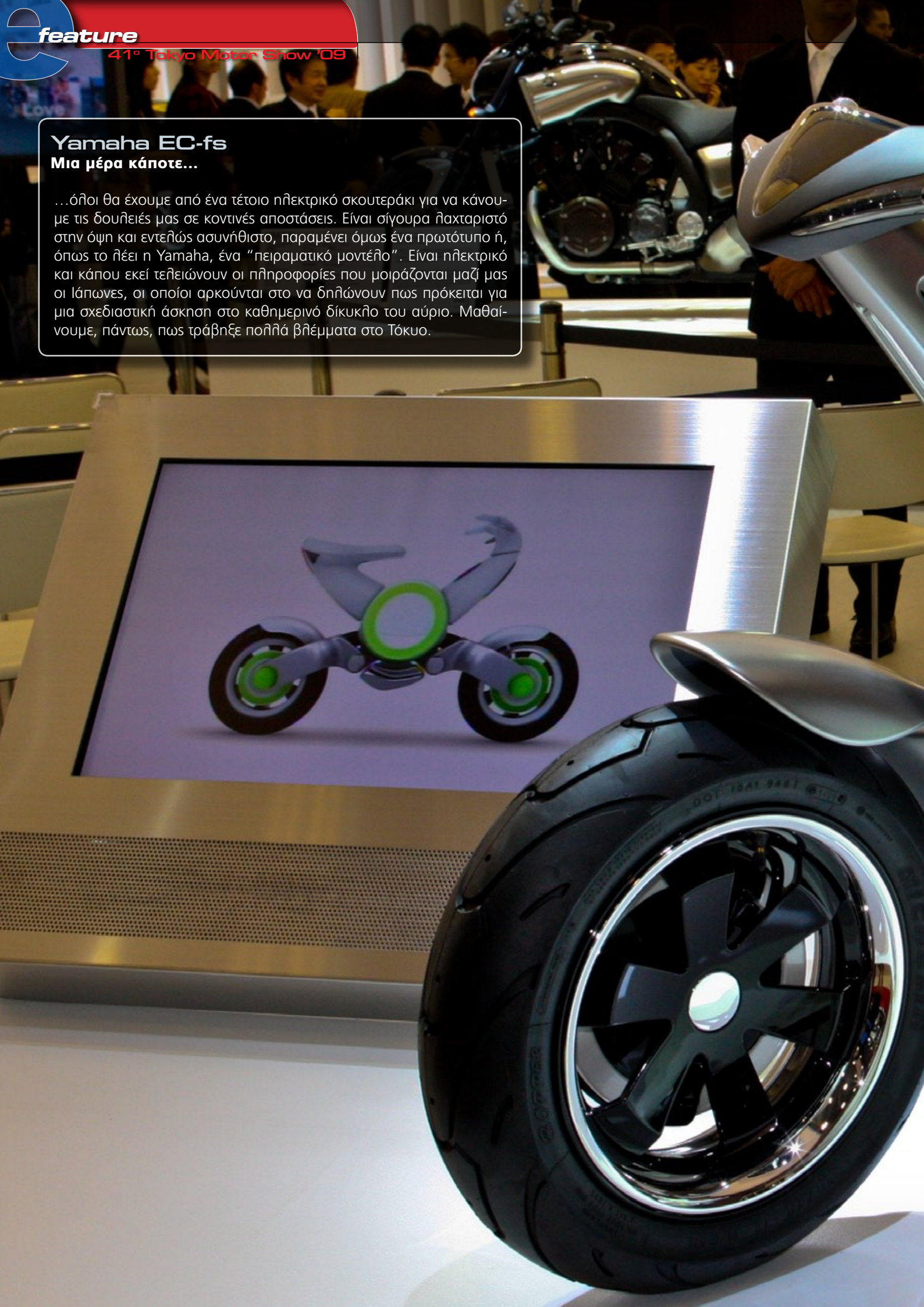
Είναι πραγματικά αξιοπερίεργο αυτό που συμβαίνει με τους Ιάπωνες. Εδώ και σχεδόν μια δεκαετία γεμίζουν τα σαλόνια με ηλεκτρικά πρωτότυπα, μα τίποτε απ' όλα αυτά δεν έχει μπει στην παραγωγή – εκτός από σπανιότατες περιπτώσεις και μόνο για την εγχώρια αγορά τους. Άλλο ένα πρωτότυπο βασισμένο στο πιο διάσημο σκούτερ της Suzuki έχουμε στην περίπτωση του Burgman με κυψέλες υδρογόνου.

Το πρωτότυπο αυτό κινείται από την ίδια μονάδα που κατασκευάζει η εταιρεία Intelligent Energy και την οποία πρωτογνωρίσαμε πριν δύο χρόνια στο ίδιο σαλόνι, τότε στην καρδιά της πρωτότυπης μοτοσυκλέτας Crosscage. Πρόκειται για έναν κινητήρα σχετικά μικρών διαστάσεων ο οποίος από το 2007 που παρουσιάστηκε έδειχνε υποσχόμενος για παραγωγή. Ατού του το δοχείο αποθήκευσης υδρογόνου υπό πίεση σχεδόν 700 bar (πάνω από 10,000 psi), τη μεγαλύτερη που έχει παρουσιαστεί ποτέ σε ανάλογο κινητήρα, κάτι που μεταφράζεται σε περισσότερο υδρογόνο στον ίδιο όγκο, άρα και αντιστοίχως μεγαλύτερη αυτονομία. Αυτά για τότε που το υδρογόνο θα έχει γίνει ένα ευρέως διαδεδομένο καύσιμο…

太陽電池
START

Honda EV Cub
Το Παπί

Νομίζω πως οι εμφανισιακές παραπομπές είναι κάτι παραπάνω από εμφανείς, αλλά να σας το πω κι εγώ: αυτό είναι το ηλεκτρικό παπί. Στυλιστικά παραπέμπει κατευθείαν στο "πρωτόπαπο", το δίκυκλο που ανήγαγε τον Soichiro Honda από μηχανικό σε αυτοκράτορα της μοτοσυκλέτας και το δεύτερο συνθετικό στο όνομα EV Cub δεν αφήνει καμιά άλλη αμφιβολία.
Κάτω από όλα τα πλαστικά κρύβεται ένα αλουμινένιο πλαίσιο που φιλοξενεί μια συστοιχία μπαταριών, οι οποίες με τη σειρά τους τροφοδοτούν δύο ηλεκτρικά μοτεράκια, καθένα στο κέντρο του κάθε τροχού. Ναι, το ηλεκτρικό Cub έχει κίνηση και στους δύο τροχούς! Επίσης υπάρχει αποθηκευτικός χώρος κάτω από τη σέλα, καθώς και διαφόρων χρωμάτων λεντάκια παντού, μέχρι και περιμετρικά στους καθρέπτες. Κρίμα που είναι απλά ένα πρωτότυπο, γιατί στοιχηματίζω πως αν έβγαινε σε παραγωγή θα ήταν αυτομάτως το πιο ποθητό ηλεκτρικό μηχανάκι – εγώ ήδη θέλω ένα…



Yamaha EC-fs

Μια μέρα κάποτε...

...όλοι θα έχουμε από ένα τέτοιο ηλεκτρικό σκουτεράκι για να κάνουμε τις δουλειές μας σε κοντινές αποστάσεις. Είναι σίγουρα λαχταριστό στην όψη και εντελώς ασυνήθιστο, παραμένει όμως ένα πρωτότυπο ή, όπως το λέει η Yamaha, ένα "πειραματικό μοντέλο". Είναι ηλεκτρικό και κάπου εκεί τελειώνουν οι πληροφορίες που μοιράζονται μαζί μας οι Ιάπωνες, οι οποίοι αρκούνται στο να δηλώνουν πως πρόκειται για μια σχεδιαστική άσκηση στο καθημερινό δίκυκλο του αύριο. Μαθαίνουμε, πάντως, πως τράβηξε πολλά βλέμματα στο Τόκυο.

作品No.01 ／ Work No.01

モダンエコスタイル
Modern Eco-Style

排出ガスのないエレクトリックコミューターには、マフラーなどの機能パーツが必要ありません。そこでモーターサイクルのデザインがもっと自由になりました。大胆な設計と造形デザインでつくりあげたコンセプトモデルは、オーガニックかつダイナミックなフォルムによるモダンアート「Pop」と、道具としてのメカニカルアート「Cool」がテーマ。ファッショナブルで楽しいエコ。そんな未来のコミューターです。

Because it doesn't need exhaust parts, there is

EC-f

参考出品車（試作車） ／ Refe

車両寸法（全長×全幅×全高）
DIMENSIONS (L×W×H)

車両重量
WEIGHT

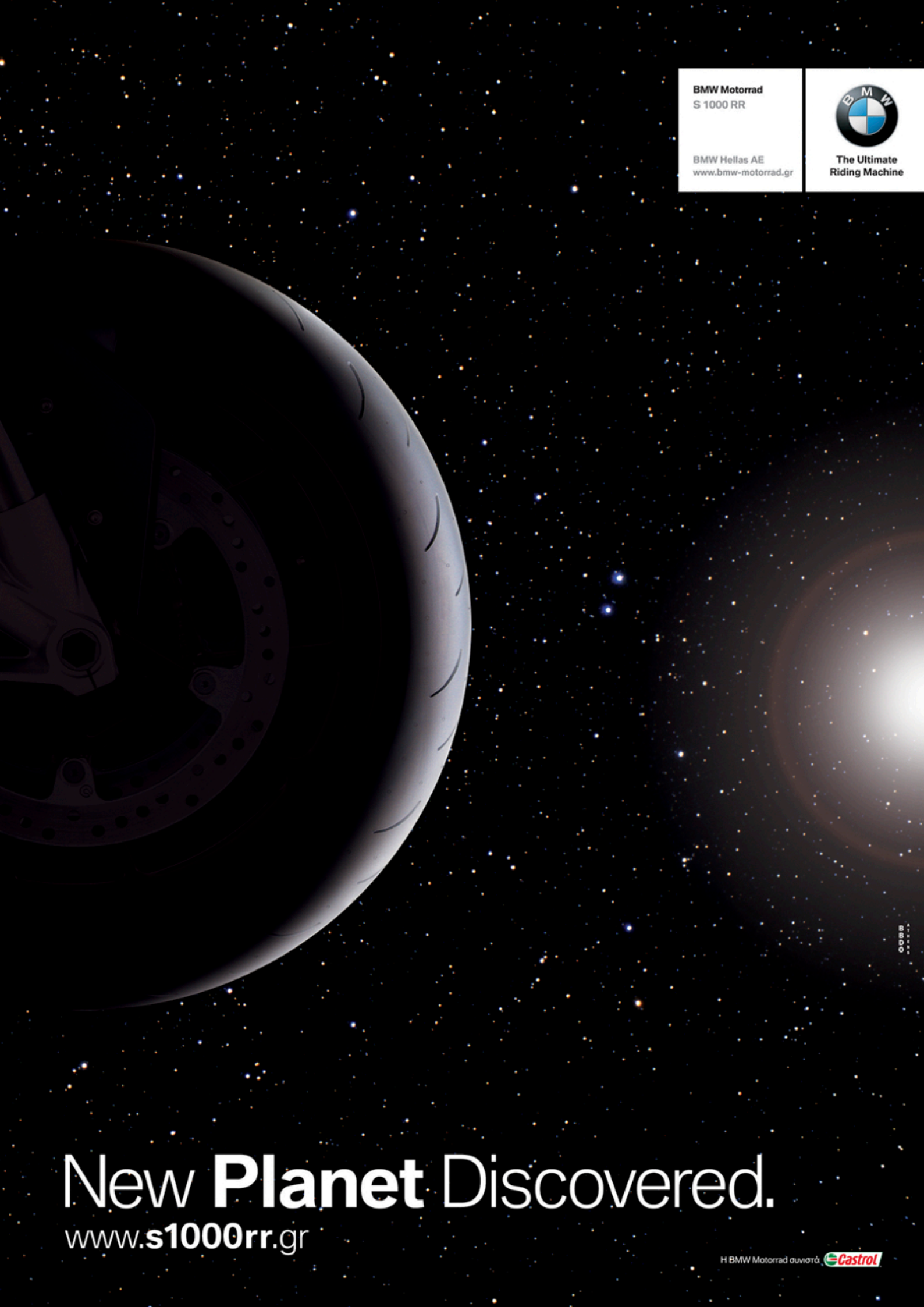
乗車定員
SEATING CAPACITY

総排気量

Honda U3-X

Ο απόλυτος τεμπέλης

Εναλλακτικά, το τέλος του περπατήματος. Το U3-X είναι ένα μονόκυκλο ηλεκτρικό όχημα που βασίζεται στην τεχνολογία ισορροπίας του διάσημου ρομπότ της Honda, Asimo. Στη βάση του είναι ένα εξάρτημα που μοιάζει με δύο τροχούς ο ένας μέσα στον άλλο, οι οποίοι μπορούν να λειτουργούν ανεξάρτητα. Ο καθένας τους επιτρέπει κίνηση σε έναν επίπεδο άξονα (μπρος-πίσω ο ένας, αριστερά-δεξιά ο άλλος) και σε συνδυασμό οδηγούν και σε διαγώνια κίνηση. Λειτουργώντας με την κλίση του σώματος του "αναβάτη" –κάτι που μας φέρνει στο μυαλό το Αμερικανικό Segway – το U3-X μπορεί να κινηθεί σε όλες τις οριζόντιες κατευθύνσεις και είναι μελετημένο ώστε να φέρνει τον κορμό του σώματος στο ύψος που θα είχε αν περπατούσε. Ευτυχώς που είναι μόνο πρωτότυπο, γιατί με την ευκολία μεταφοράς του μας βλέπω όλους παχύσαρκους σε αυτό το μέλλον.


BMW Motorrad
S 1000 RR
BMW Hellas AE
www.bmw-motorrad.gr
The Ultimate
Riding Machine
BBDO
ATHENS
New Planet Discovered.
www.s1000rr.gr
Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

first rides

Ποιός είπε ότι δε μας αρέσει η ποικιλία; Από τα 250 κυβικά του VTR στα 1600 του Thunderbird, με μια μικρή στάση στα 650 του ER-6f. Πειράζει που είναι όλα δικύλινδρα;

Honda VTR 250

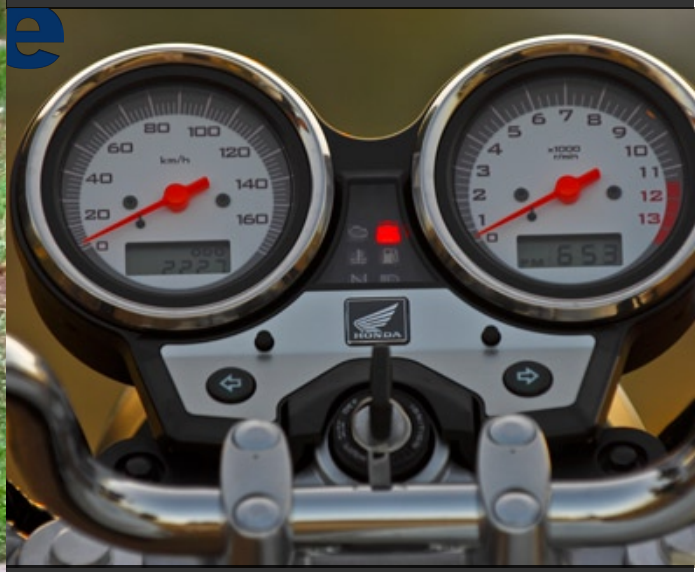
κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Καλώς το και σε άργησε

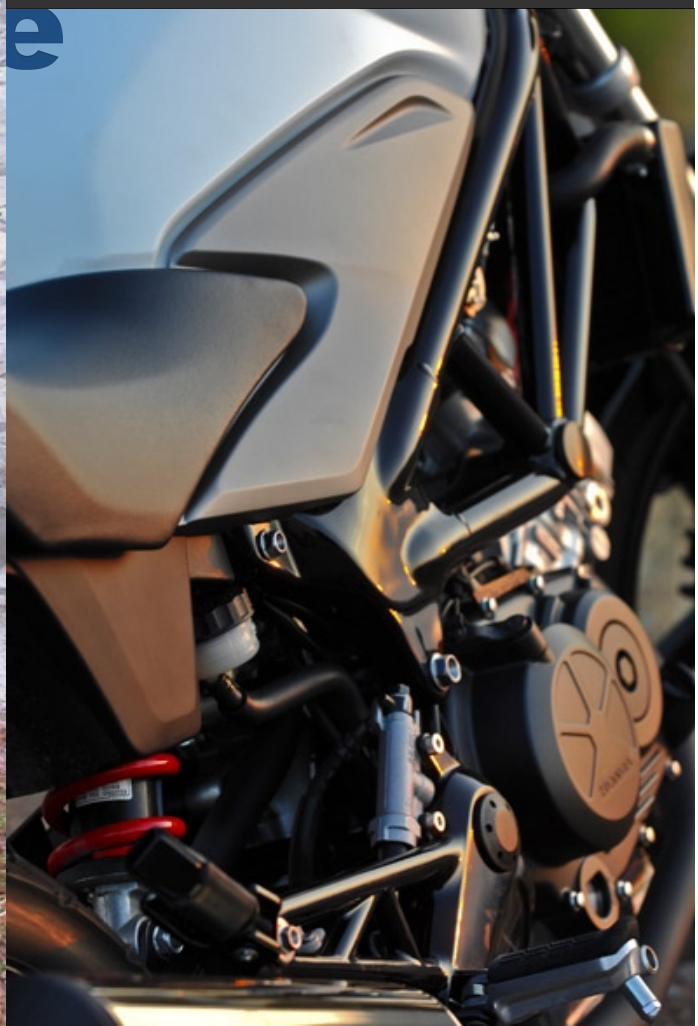
Του πήρε μερικά χρονάκια, αλλά το VTR κατάφερε να περάσει τα σύνορα της Ιαπωνίας. Και δε θα μπορούσε να έρθει σε καλύτερη στιγμή...

ΔΟΚ
M86

Όμορφα όργανα, νεύμα στο πρώτο Monster και φυσικά στα αντίστοιχα Hornet, έξυπνα κουμπάκια



Κάγκελα παντού. Ε... χωροδικτύωμα παντού, ακόμα και στις βάσεις των μαρσπιέ συνεπιβάτη



Όπως ίσως να καταλάβατε από τον υπότιτλο, το VTR 250 δεν είναι ακριβώς ολοκαίνουργιο. Το όνομά του και μόνο αρκεί να κάνει την υπόδειξη σε όσους για κάποιο λόγο δε διαβάζουν τίτλους, δείχνοντας ότι είναι το μικρό αδελφάκι ενός μοντέλου που έχει αποχωρήσει εδώ και μερικά χρόνια από τους τιμοκαταλόγους της Honda. Ίσως η μετακόμιση στην Ευρώπη να έγινε φέτος λόγω της κρίσης που κάνει τον κόσμο να αναζητά πιο προσιτές λύσεις και οι κακές γλώσσες που λένε ότι περίμεναν πρώτα να αλλάξει το Monster για να μην κατηγορηθούν για κλωνοποίηση να είναι απλά... κακές. Το γιατί δεν έχει άλλωστε τόση σημασία όση η θέση του VTR στην Ελληνική αγορά εν έτει 2009.

Όπως δείχνει και η εμπορική επιτυχία του Ninja 250 που παρουσιάσαμε στο προηγούμενο τεύχος, η αγορά δείχνει μια σαφή ανάνηψη της μικρής κατηγορίας κυβισμού, χάρη στην εναρμόνιση των διπλωμάτων με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα. Έτσι, η κάποτε πιο δημοφιλής κατηγορία στην Ελλάδα, αυτή των 250cc, ξαναπαίρνει τα πάνω της καλωσορίζοντας όλο και περισσότερους διεκδικητές της πίτας.

Σπορ; Όχι ευχαριστώ

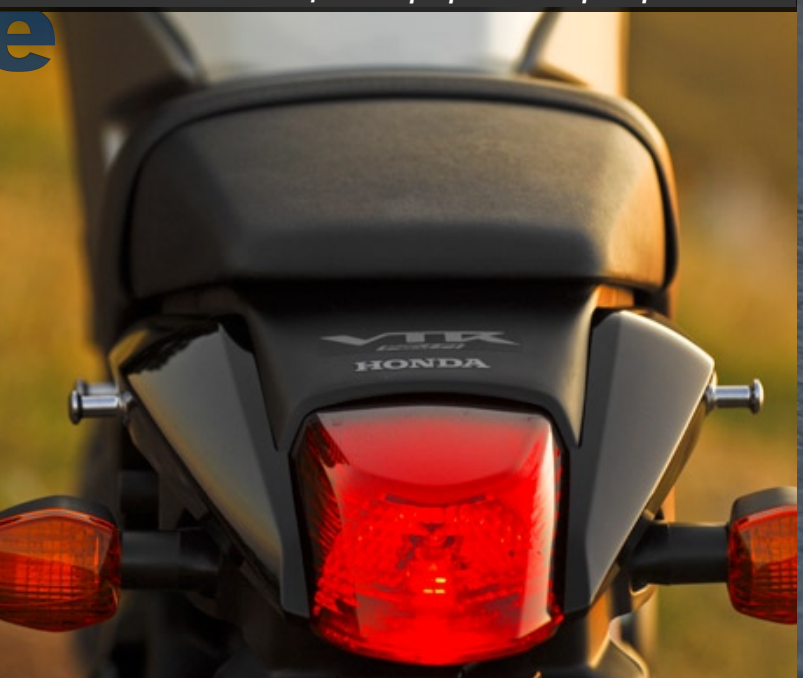
Παρά την ύπαρξη δικύλινδρου κινητήρα και παρόμοιου κυβισμού, οποιεσδήποτε περαιτέρω συγκρίσεις με το Ninja δεν έχουν ουσιαστική βάση, λόγω εντελώς διαφορετικής σύλληψης. Σε αντίθεση με το πιο σπορ προσανατολισμένο Kawasaki, το VTR έρχεται ως μοτοσυκλέτα βόλτας, με τις σαφείς σχεδιαστικές αναφορές στο προηγούμενο Monster να λειτουργούν μόνο θετικά, ενώ το νέο ρεζερβουάρ με τα φιλετάκια που ήρθε ως αναγκαστικό πακετάκι με τον ψεκασμό κλείνει το μάτι κατά Hornet μεριά.

Η ποιότητα κατασκευής είναι απλά άριστη, όπως περιμένεις σε μια μοτοσυκλέτα που κατασκευάζεται στην Ιαπωνία, με τα πανέμορφα αναλογικά στο μάτι ψηφιακά στην ουσία όργανα και τα μινιμαλιστικά κουμπάκια τους να δένουν άριστα με τη βάση των οργάνων, το νίκελ τιμόνι και την ελαφριά πέρλα του λευκού χρώματος που φαίνεται μόνο το βράδυ. Το στρογγυλό, κλασικό φανάρι καθαρού κρυστάλλου σε συνδυασμό με το μαύρο χωροδικτύωμα και τον ασημί κινητήρα δίνει μια σαφώς ακριβότερη εικόνα τόσο από τον ανταγωνισμό του, όσο και από τον πνευματικό του πατέρα, όντας χωρίς ουσιαστικό αντίπαλο στα 250 κυβικά.

Η εργονομία του VTR είναι κάπως... διχασμένη. Από τη μέση και πάνω, είναι απλά άριστη. Τα χέρια πιάνουν στο νίκελ τιμόνι σωστά, χωρίς τις περίεργες γωνίες που είναι της μόδας τελευταία σε μια προσπάθεια προσέγγισης του ασθενούς κυρίως φύλλου. Από τα γόνατα και κάτω όμως, τα πράγματα αλλάζουν. Έχεις μεν άριστο πιάσιμο στο ντεπόζιτο ή, για την

Ο μικρός V2 έχει τις ρίζες του στη δεκαετία του '80, αλλά δε θα το μάντευες ποτέ, ούτε από τα τεχνικά, ούτε από τη λειτουργία του

Το μαύρο ματ της ουράς δίνει μια νοητή επέκταση στη σέλα, τονίζοντας το μινιμαλιστικό χαρακτήρα του VTR



ακρίβεια, στα έξυπνα σχεδιασμένα πλαστικά καλύμματα εκατέρωθεν αυτού, αλλά τα πόδια υποχρεώνονται σε μια ιδιαίτερα κλειστή γωνία. Το πόσο κλειστή το κατάλαβα κοιτώντας τις φωτογραφίες, που συνειδητοποίησα ότι απλά άφηνα το αριστερό μου πόδι κάτω από το λεβιέ των ταχυτήτων, κάτι που δε συνηθίζω να κάνω. Ο λόγος βρίσκεται στη θέση του, που όντας πιο ψηλά από το πεντάλ του φρένου, έβαζε το αριστερό πόδι σε άβολη θέση όταν καθόταν... φυσιολογικά.

Ο ανανεωμένος V2 είναι εξαιρετικά ελαστικός από χαμηλά, χωρίς σκορτσαρίσματα και άλλα δυσάρεστα, δίνοντας την ψευδαίσθηση μεγαλύτερης μοτοσυκλέτας όσο δεν προσπαθείς να επιταχύνεις δυνατά από χαμηλές στροφές. Παίρνει τα πάνω του μετά τις 4, αλλά η καλή του περιοχή είναι από τις 6 έως τις 9, με την επιτάχυνση να συνοδεύεται από έναν διακριτικό, αλλά ιδιαίτερα εθιστικό ήχο.

Αν αυτό το εύρος δε σας φαίνεται ιδιαίτερα μεγάλο, δε θα μπορούσα παρά να συμφωνήσω. Στα χαρτιά δείχνει έως απογοητευτικό. Στην πράξη όμως, χάρη στη σωστή κλιμάκωση, πέφτεις στην καλή περιοχή του κινητήρα σε κάθε αλλαγή, καταφέρνοντας να κινείσαι πάνω από σβέλτα, χωρίς κόπο ή προσπάθεια, απλά με ευχαρίστηση.

Εκεί που χαλάει η συνταγή όμως είναι στις αναρτήσεις, για τον ακριβώς αντίθετο λόγο απ' ότι στο ER-6f που συνορεύει στο ίδιο τεύχος. Είναι τόσο μαλακές, που το πιρούνι χάνει τη μισή του διαδρομή απλά σηκώνοντας τη μοτοσυκλέτα από το σταντ, ενώ μπορείς να το τερματίσεις εν στάση με ένα όχι ιδιαίτερα δυνατό σπρώξιμο με πατημένο το φρένο.

Το αμορτισέρ είναι σαφώς καλύτερο σε λειτουργία αλλά, λόγω ανυπαρξίας εργαλείων, δεν προσπάθησα να δω τι θα μπορούσε να γίνει με λίγο σφίξιμο στην προφόρτιση. Όπως έχουν τα πράγματα, το VTR κάθεται υπερβολικά όρθιο στο σταντ επειδή βουλιάζουν οι αναρτήσεις, ενώ αναμενόμενα τα πράγματα δε βελτιώνονται ιδιαίτερα άπαξ και αρχίσεις να κινείσαι σε δρόμους με ανωμαλίες.

Σου αφήνει την αίσθηση ότι το σχεδίασαν από μια λευκή κόλλα χαρτί για φυσιολογικούς ανθρώπους, πριν σκάσει κάποιο υψηλό στέλεχος και απαιτήσει να βολεύεται κι η γιαγιά του που ήταν ένα μέτρο και ένα μίλκο, βάζοντάς τους να σκάψουν τη σέλα και να αδειάσουν τις αναρτήσεις.

Παρ' όλα αυτά, το μικρό roadster καταφέρνει να σου φέρνει χαμόγελο στα χείλη. Είναι ιδιαίτερα ευέλικτο και πρακτικό στην πόλη, επιτρέποντας εύκολους ελιγμούς και ταχύτατη κίνηση, είναι σταθερό και γρήγορο στα ανοιχτά κομμάτια, διατηρώντας εύκολα 130-140 στο αναλογικό κοντεράκι του, θα συνεχίσει δε να επιταχύνει άνετα μέχρι τα 160 με ένα άτομο, διαδικασία που γίνεται ομολογουμένως πιο εύκολη με ελαφρύ σκύψιμο του αναβάτη λόγω της ανυπαρξίας φέρινγκ.

Τα φρένα του είναι αρκούντως δυνατά για τα κιλά του και γραμμικά δίνοντας σωστή πληροφόρηση στον αναβάτη, αν και σε κακοτράχαλα κομμάτια η αποτελεσματικότητά τους αναμενόμενα μειώνεται λόγω της τάσης της μπροστινής ανάρτησης να τερματίζει όταν θες να εξαντλήσεις την ισχύ τους.

"Αποπνέει
ένα feelgood factor,
που δε συνάδει με τον
κυβισμό του"

Αχ αυτό το γιεν

Κάτι περίεργο συμβαίνει με το VTR. Παρά τα εμφανέστατα μειονεκτήματά του, είναι δύσκολο να μην το συμπαθήσεις. Αποπνέει ένα feelgood factor, που δε συνάδει ούτε με τον κυβισμό, ούτε με τους συμβιβασμούς που αναγκάζεσαι να κάνεις, ενώ με λίγη δουλίτσα στο πιρούνι τα περισσότερα απ' αυτά θα εξαφανιστούν ως δια μαγείας. Ίσως να είναι η λειτουργία του κινητήρα που το ξελασπώνει, ίσως η ποιότητα κατασκευής, ίσως η ύπαρξη εμφανέστερου και ιδιαίτερα συμπαθητικού χαρακτήρα απ' τις περισσότερες μοτοσυκλέτες της Honda. Εκεί που τα πράγματα ζορίζουν ελαφρώς, είναι στην τιμή. Η κακή σχέση του γιεν με το ευρώ και κατά συνέπεια με την τσέπη μας, φέρνει το VTR στα 5,260€, ή αν το θέλετε ελαφρώς διαφορετικά, 800 περισσότερα από τον κοντινότερο ανταγωνιστή του, το Ninja 250…

X-lite
HONDA
HONDA

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,070 mm
Πλάτος:	725 mm
Ύψος:	1,055 mm
Μεταξόνιο:	1,405 mm
Ύψος σέλας:	775 mm
Ρεζερβουάρ:	12.4 lt
Βάρος κατασκευαστή:	161 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος V2 90° με 4B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	60 x 44.2 mm
Χωρητικότητα:	250 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	29.5/10,500 hp/rpm
Ροπή:	2.2/8,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	41/117 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Μονό αμορτισέρ
Διαδρομή:	125
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.0 x 17˝
Ελαστικό:	Bridgestone Exedra G602 110/70-17
Φρένο:	Δίσκος 296 mm, διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.0 x 17˝
Ελαστικό:	Bridgestone Exedra G602 140/70-17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, μονοπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

HONDA VTR 250
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
5,260€

SHARP

THE HELMET SAFETY SCHEME

BELL HELMETS

M4R Indy / Carbon

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

Kawasaki ER-6f

Nip & Tuck

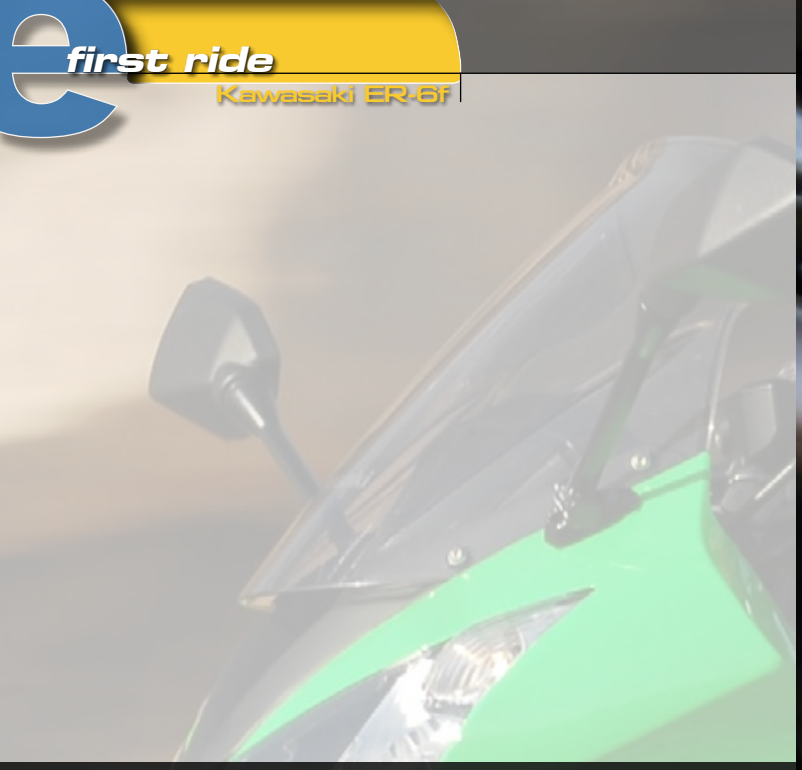
κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Μάνος Κάττουλας

Με μια βόλτα κάτω από το νυστέρι, το απολογητικό ER6-f μεταμορφώνεται στην πιο επιθετική μοτοσυκλέτα της κατηγορίας. Ψηνόμαστε;

Το προηγούμενο f ήταν από τις καλύτερες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας, αλλά δυστυχώς απέδειξε με τον πλέον ξεκάθαρο τρόπο ότι στις συνειδήσεις των μοτοσυκλετιστών, μόνο η Honda δικαιούται να βγάζει απρόσωπές μοτοσυκλέτες που να έχουν καλή εμπορική πορεία. Μια Kawasaki οφείλει να είναι επιθετική σε εμφάνιση, ακόμα και αν είναι φιλική σε συμπεριφορά. Είμαστε περίεργα όντα εμείς οι μοτοσυκλετιστές, τι να κάνουμε;
Στο Akashi όμως... ακούνε. Έτσι κουνήστε το μαντίλι του αποχαιρετισμού στις γλυκές γραμμές, στο αδιάφορο μούτρο, στα εξαιρετικά συντηρητικά όργανα και καλωσορίστε τις ακμές, τις αναφορές στα ZX και τα LED. Τώρα μάλιστα. Βλέποντας το νέο ER δίπλα στο μοντέλο που αντικαθιστά, δυσκολεύεσαι να πιστέψεις ότι είναι παιδιά της ίδιας εταιρείας, πόσο μάλλον ότι έχεις να κάνεις με ένα... reboot της ίδιας ουσιαστικά μοτοσυκλέτας. Ξαφνικά το ER-6f μεταμορφώθηκε σε μια μοτοσυκλέτα που θες να χαζεύεις όταν πίνεις τον καφέ σου, όχι να την κρύβεις στο πλάι και να υποκρίνεσαι ότι ήρθες με σκούτερ.

Under the skin

Ωραία όλα αυτά, αλλά κάτω από τα πλαστικά όλα είναι ίδια, σωστά; Άντε να έχουν κάνει διαφορετικές ρυθμίσεις στον κινητήρα. Έλα όμως που δεν είναι έτσι... Εντάξει, ο κινητήρας έχει δεχτεί τις απαραίτητες αλλαγές στην τροφοδοσία για εξάλειψη της τρύπας χαμηλά, πακετάκι με καινούργιο, μεγαλύτερο ψυγείο, αλλά η Kawasaki αποφάσισε να μας κουφάνει όλους: Το πλαίσιο, παρότι με την πρώτη ματιά δείχνει ολόιδιο με το παρελθόν, είναι εντελώς καινούργιο, μόνο που διατηρεί την ίδια σχεδίαση και γεωμετρία. Επ' ευκαιρίας, βελτίωσαν τις κολλήσεις, ένα σημαντικό -αν και μόνο αισθητικό- μειονέκτημα του προηγούμενου μοντέλου και έβαλαν το αδιάφορο ψαλίδι στον κάλαθο των απορριμμάτων, αντικαθιστώντας το με ένα πανέμορφο σωληνωτό.
Συνειδητοποιώντας ότι η αλά ZX αισθητική δε συνάδει ιδιαίτερα με σούπα αναρτήσεις, η Kawasaki φρόντισε να σφίξει λιγάκι τα πράγματα, χωρίς όμως ακραίες λύσεις που θα ανέβαζαν το κόστος. Έτσι, παραμένει το άνευ ρυθμίσεων συμβατικό πιρούνι εμπρός και το πλάγια τοποθετημένο αμορτισέρ πίσω, απλά πιο σκληρά ρυθμισμένα. Και πάλι όμως, πόσο διαφορετικό μπορεί να είναι;



Full ψηφιακά όργανα και ζελατίνα "θέλω να γίνω BMW". Καμία σχέση με το παρελθόν όμως;

Η νέα ντιζαϊνάτη τρόμπα της Nissin αναβαθμίζει την αισθητική και γυμνάζει τα δάκτυλα. Γιατί θέλει τόση δύναμη; Γιατί;

Καβαλώντας το f τρώω το πρώτο σοκ. Σε πλήρη αντίθεση με την προδιάθεση που σου δημιουργεί η σπορ εμφάνιση, η θέση οδήγησης θυμίζει… Versys. Κάθεσαι όρθια, τα χέρια βρίσκουν το ψηλό τιμόνι χωρίς να χρειαστεί να σκύψεις, ενώ όλο το φαίρινγκ δείχνει να είναι πολύ πιο κάτω απ' όσο περιμένεις, απλά επειδή κάθεσαι πιο ψηλά. Η ζελατίνα θυμίζει έντονα Βαυαρικές μοτοσυκλέτες με τον τρόπο που φαρδαίνει στο πάνω μέρος της, δίνοντας υποσχέσεις προστασίας για άνετα ταξίδια, ενώ ο πλήρως ψηφιακός πίνακας οργάνων, όχι μόνο είναι έτη φωτός μπροστά από τα παλιομοδίτικα αναλογικά ρολόγια του μοντέλου που αντικαθιστά, αλλά και διαφορετικός από του ER6-n. Η ποιότητα κατασκευής είναι άριστη, χωρίς περίεργες ενώσεις ή χύμα καλώδια, δείχνοντας ότι είσαι μια κατηγορία πάνω από το απερχόμενο μοντέλο.

Ο ήχος του δικύλινδρου εν σειρά κινητήρα είναι αναμενόμενα γνωστός, αλλά από τη στιγμή που θα αφήσεις τον ελαφρύ συμπλέκτη η αίσθηση αλλάζει, φέρνοντας μια σκληρότητα που δεν περίμενα. Το κιβώτιο της συγκεκριμένης μοτοσυκλέτας είναι περιέργως σφιχτό, κάτι που δεν χαρακτήριζε το Long Term που είχα παλαιότερα, η νέα τρόμπα της Nissin γυμνάζει τα δάκτυλα παραπάνω απ' όσο περιμένεις, ενώ οι αναρτήσεις… κάτι δεν πάει καλά εδώ. Το μπροστινό είναι μεν αισθητά πιο σφιχτό από πριν, αλλά το αμορτισέρ απλά κούτσουρο, πετώντας σε πάνω σε κάθε υποψία ανωμαλίας. Πάμε πάλι; Ούτε σκληροπυρηνικά Supersport δε συμπεριφέρονται έτσι… Το πρόβλημα εστιάστηκε τελικά στην προφόρτιση και μαλακώνοντάς τη σε επίπεδα ανθρώπου και όχι ελέφαντα, το ER-6f μεταμορφώθηκε σε σφιχτή μεν, μοτοσυκλέτα δε. Γιατί τα πειράζετε ρε παιδιά;

Ενηλικίωση

Εξαιρώντας τη γυμναστική που κάνεις στους μύες του δεξιού σου καρπού σε κάθε φρενάρισμα, το f αποδεικνύεται ιδιαίτερα ευχάριστο σε ρυθμούς πόλης. Η σχετικά όρθια θέση οδήγησης είναι άνετη, η απόκριση στο γκάζι εξαιρετική και έτη φωτός μπροστά από τα τετρακύλινδρα της κατηγορίας, ενώ το σωστό ζύγισμα σου επιτρέπει εύκολους ελιγμούς ακόμα και με μηδενική ταχύτητα ανάμεσα από τα αυτοκίνητα.

Θα μπορούσε εύκολα να ανήκει σε Ιταλική μοτοσυκλέτα. Βέβαια τότε θα είχε καλύτερο αμορτισέρ και μερικά χιλιάρικα πάνω σε τιμή...

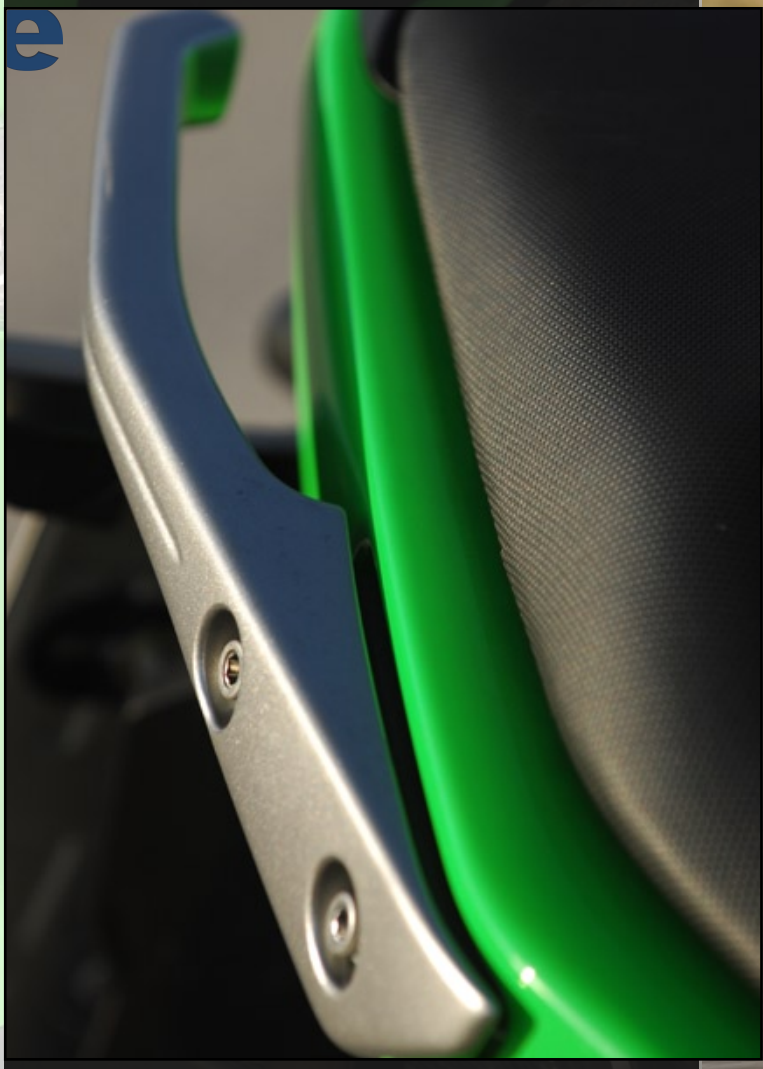
Ο κινητήρας είναι ελαστικός και ροπάτος όπως μόνο ένας δικύλινδρος μπορεί, μειώνοντας τις αλλαγές, άρα και την απορία γιατί το κιβώτιο είναι τόσο πιο σκληρό. Οι νέες ελαστικές βάσεις του κινητήρα έχουν σχεδόν εξαλείψει τους κραδασμούς, ενώ ο χαρακτηριστικός ήχος του δικύλινδρου σου φτιάχνει το κέφι, ανοίγοντάς σου και τις ορέξεις για λίγο πιο... καγκουρίστικη συμπεριφορά.

Μόνο οι αναρτήσεις χαλάνε ουσιαστικά την εικόνα εντός πόλης, καθώς οι σφιχτές τους ρυθμίσεις μεταφράζονται σε περιορισμένες αποσβέσεις λόγω του χαμηλού τους κόστους, με αποτέλεσμα να αδυνατούν να αποσβέσουν τις μικρές εγκάρσιες ανωμαλίες. Το πλεονέκτημα των ρυθμίσεών τους όμως φαίνεται όταν ανοίγει ο δρόμος, καθώς κρατούν το σώμα της μοτοσυκλέτας υπό έλεγχο, επιτρέποντας ρυθμούς που θα προβληματίσουν αρκετούς "γρήγορους" αναβάτες SS και όχι τον αναβάτη.

Το φαρδύ τιμόνι δίνει σωστό μοχλό, ενώ οι νέες ρυθμίσεις του ψεκασμού μπορεί να επιτρέπουν ορισμένα σκασίματα στο κλείσιμο του γκαζιού, αλλά έχουν εξαλείψει την τρύπα στις μεσαίες δίνοντας αξιοποιήσιμη δύναμη σε όλο το φάσμα των στροφών, χωρίς ξεσπάσματα μέσα στη στροφή ή άλλες άβολες αντιδράσεις. Και με το εύρος της απόδοσης μπορείς είτε να κινείσαι σβέλτα με μια ταχύτητα πάνω ή να βγαίνεις στις εξόδους με τον πίσω τροχό να διαγράφει ελαφρά πιο ανοιχτή καμπύλη από τον εμπρός όταν η άσφαλτος γλιστράει.

Η ζελατίνα μπορεί να μην προστατεύει σωστά τον δίμετρο Δάλλα αλλά εμένα με κάλυπτε άψογα, επιτρέποντας άνετα ταξίδια με σταθερές ταχύτητες 150+, έχοντας παράλληλα τη δυνατότητα άμεσων προσπεράσεων χωρίς περιττά κατεβάσματα, χάρη στην πανταχού παρούσα ροπή.

Σε αυτούς τους ρυθμούς, η σφιχτή αίσθηση της μανέτας του φρένου μεταμορφώνεται σε μικρό πλεονέκτημα, δίνοντάς σου καλύτερο έλεγχο της ασκούμενης δύναμης, αν και μιλάμε για



Να που κάποιοι βρήκαν τρόπο να κάνουν τις χειρολαβές όχι μόνο πρακτικές αλλά και όμορφες

Η απόκριση
στο γκάζι είναι
έτη φωτός μπροστά
από τα τετρακύλινδρα
της κατηγορίας
Kawasaki
ER-6f

ψήγματα ουσιαστικής διαφοράς. Το βασικό είναι ότι παρά τις διπίστονες, το ER6 έχει τη δύναμη και τη γραμμικότητα να επιβραδύνει σωστά, αν και όπως σε όλες τις μοτοσυκλέτες του πλανήτη, καλό είναι να έχεις ζεστάνει τα ελαστικά καλά πριν προσπαθήσεις να εξαντλήσεις τα όρια της πρόσφυσης του μπροστινού.

Μία για όλους;

Για να δούμε: Το ER-6f είναι σαφώς πιο όμορφο από πριν, με καλύτερη ποιότητα κατασκευής, καλύτερη λειτουργία κινητήρα, σωστά φρένα, άνετη θέση οδήγησης. Ταξιδεύει άνετα και γρήγορα, ενώ μπορεί να ξυπνήσει τον κάγκουρα που κρύβεις μέσα σου –αν και όπως και στο προηγούμενο, οι σούζες δεν είναι η καλύτερή της, αφήνοντάς τες στο γυμνό η. Από την άλλη, οι σφιχτές αναρτήσεις δεν αποδίδουν ιδανικά στην πόλη, ενώ τα 7,290€ δείχνουν πολλά σε σχέση με τον ανταγωνισμό.

Το θέμα όμως είναι ότι το ER-6 απαιτεί σαφώς λιγότερους συμβιβασμούς, ενώ καλύπτει ένα σαφώς ευρύτερο φάσμα χρήσεων, χωρίς να δείχνει και σα φτωχός συγγενής. Εκτός βέβαια αν η εμφάνιση και η σπορ πλευρά του χαρακτήρα δεν είναι το παν για εσάς, οπότε τα περιορισμένα κομμάτια 2008 στα 6,240€ αρχίζουν να ακούγονται πολύ θελκτικά. Και με τη διχρωμία δεν είναι τόσο άσχημα… <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	760 mm
Ύψος:	1,200 mm
Μεταξόνιο:	1,410 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	15.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	204 kg (ABS:208)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος εν σειρά, με 4B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	83 x 60 mm
Χωρητικότητα:	649 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.3:1
Ισχύς:	71/8,500 hp/rpm
Ροπή:	6.7/7,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	41/120 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ, πλευρικά τοποθετημένο
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	17˝
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT021F 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι "μαργαρίτα" 290 mm, διπίστονες δαγκάνες Tokico με γλίστρα
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17˝
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT021R 160/60-17
Φρένο:	Δίσκος "μαργαρίτα" 220 mm, μονοπίστονη δαγκάνα Tokico με γλίστρα

KAWASAKI ER-6F
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
7,290€ (ABS:7,890€)

Γκουντούφας

accessories

Ασφάλεια και επιδόσεις... στην κόψη!

SHOEI

Get it On

X-SPIRIT

BLACK | VERMUELEN TC-1 | KAGAYAMA TC-5

XR1100

BLACK | MAT BLACK | PEARL GREY | DIABOLIC CIMMERIAN

CONQUISTA | HADRON TC-9 | MONOLITH TC-1 | MONOLITH TC-5 | SWELL TC-5

RAID II

BLACK | PEARL GREY | COUTURE TC-7

XR1000

CAMINO TC-5 | CAMINO TC-6 | DIABOLIC NIGHTWING TC-1 | CREST TC-5 | ARTIFACT TC-1

MULTITEC

BLACK | PEARL GREY

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 | Σαβ 10.00-3.00

ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ ΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΡΤΕΣ

VISA MasterCard

Η μεσαία λύση

Καλά σοβαρολογούμε; Δικύλινδρο 1,600 και μεσαίο; Όταν έρχεται να κάτσει δίπλα στο τρικύλινδρο 2,300 όχι μεσαίο, μέχρι και μικρό το λες...

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Κωνσταντίνος Δάλλας, Σπύρος Τσαντήλας

πόσο ωραιότερα θα ακούγεται με δύο πιο παράνομα τελικά

Όταν πρωτάκουσα για το Thunderbird το μυαλό μου πήγε κατευθείαν σε ένα Rocket III όπου αφαιρέθηκε ο ένας κύλινδρος. Μόνο που δεν είναι έτσι. Στο τρικύλινδρο θηρίο ο κινητήρας είναι τοποθετημένος κατά μήκος του πλαισίου, ενώ εδώ ο δικύλινδρος είναι κανονικός, εγκάρσιος. Το μόνο κοινό τους σημείο είναι η διαδρομή των πιστονιών. Μετά ήρθε το Σαλόνι του Μιλάνου όπου το είδα για πρώτη φορά ζωντανά ως κάτι εντελώς διαφορετικό από ένα μεσαίο Rocket. Το Thunderbird μπορεί να φλερτάρει ονομαστικά με το θρυλικό 650 της δεκαετίας του '50, μόνο που από British steel café racer έχει μετατραπεί σε καθαρόαιμο cruiser. Ούτε εδώ υπάρχει συγγένεια ουσίας.

Ξεκάθαρα ο στόχος της Triumph είναι η Αμερικανική αγορά και γι' αυτό το λόγο η σχεδίαση της μοτοσυκλέτας ανατέθηκε στον Αμερικανό Tim Prentice, υπεύθυνο για τα Honda Rune και VTX καθώς και το Rocket III. Ο ίδιος μας εξηγεί:

"Μου δόθηκε ένα πολύ λιτό σχεδιαστικό brief που απλά ζητούσε ένα σύγχρονο cruiser με τον δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα. Οι τύποι στην Triumph δεν ήθελαν να προσθέσουν τίποτε άλλο. Ήθελαν να συμπληρώσει όλα τα υπόλοιπα κενά ένας Αμερικανός που να καταλαβαίνει την αγορά των cruisers."

Η περιγραφή του σχεδιαστή του δεν αφήνει απορίες, μάλιστα εξηγεί και με το παραπάνω γιατί το Thunderbird μοιάζει τόσο διαολεμένα πολύ με "αξιωματικά" μοντέλα της Harley-Davidson όπως το Dyna Super Glide ή το Fat Boy, προφανέστατοι άμεσοι ανταγωνιστές.

Έτσι θέλει, έτσι πρέπει

Το Thunderbird παρουσιάζει εξαρχής τον πρωταγωνιστή της όλης παράστασης: Ροπή. Ο δικύλινδρος κοκκινίζει στις 6,500 rpm, αποδίδει τη μέγιστη ιπποδύναμή του κάτω από τις 5,000 και τη μέγιστη ροπή του στις 2,750 με σχεδόν 15 αξιοσέβαστα κιλά. Νομίζω πως έχουμε ήδη καταλάβει πώς δουλεύει.

Στο χέρι παραδόξως όλη αυτή η ροπή δεν είναι τόσο εμφανής. Ο κινητήρας χαμηλά λειτουργεί υπερβολικά μεταξένια, κάτι

Αστεία κλειδαριά τιμονιού, αλλά και καβάτζα να το κλειδώνεις με το δικό σου αντικλεπτικό

Βασιλιάς ο αναβάτης, τιμωρία ο πίσω

Στεγνή αντιγραφή μανέτας Harley-Davidson, είναι και λίγο άβολη στη χρήση

Το χρωμιωμένο εργοστάσιο. Άβολη η θέση του κεντρικού διακόπτη, ψήκτρες ακόμη και στα σώματα του ψεκασμού!

Με το "i" σερφάρεις στις ενδείξεις της οθόνης στα όργανα. Αμέ!

καλό από πλευράς χαλαρότητας και απόλαυσης, αλλά απουσιάζει εκείνη η κλωτσιά που θα περίμενε κανείς από τόση ροπή στρέψης. Κάπου μέσα στην όλη φιλικότητα χάνεται η σπίθα της υπερβολής. Μιλάμε για ένα υπόδειγμα γραμμικότητας με τα περισσότερα τυπικά πλεονεκτήματα της ροπής: Ανοίγεις το γκάζι από τις 1,500 rpm με οποιαδήποτε σχέση και μέχρι τις 2,500 ο πίσω τροχός ζωγραφίζει τα πιο αρχοντικά ντόνατς στην άσφαλτο. Οι αντιδράσεις είναι ούτως ή άλλως αργές, λόγω πολλών κιλών και μεγάλου μεταξονίου, οπότε όλες αυτές οι πλαγιολισθήσεις ισχύος έρχονται γλυκά και προβλέψιμα για ηδονή και μόνο. Μαζεύονται, δε, από μόνες τους αρκετά γρήγορα.

Μπαίνοντας στις μεσαίες –εννοώντας κάτι σαν τις 3,000 rpm! – ο κινητήρας αρχίζει να σου περνά υψίσυχνους κραδασμούς. Νομίζω πως η λέξη "κραδασμός" δεν ταιριάζει καν στην περίσταση, μοιάζει περισσότερο με συντονισμό παρά με κοπάνημα. Οι δύο αντικραδασμικοί άξονες μπροστά και πίσω από τον στρόφαλο κάνουν εξαιρετική δουλειά οδηγώντας σε ένα βελούδινο αποτέλεσμα, ουδέποτε ενοχλητικό.

Ωστόσο ο ίδιος ο κινητήρας σου ξεκαθαρίζει πως δεν πολυγουστάρει να στροφάρει πάνω από τις 4-4,500, καθώς οι τριγμοί πολλαπλασιάζονται και η παροχή δύναμης πέφτει κατακόρυφα. Σε αυτό το επίπεδο είναι σχεδόν αδύνατο να ντριφτάρεις τον πίσω τροχό! Όσο πανεύκολο είναι να τον στείλεις στις 2,000, άλλο τόσο δύσκολο είναι μετά τις 4,000 –προφανώς διότι η διαθέσιμη ροπή πλέον είναι αρκετά λιγότερη.

Από πλευράς ταχύτητας τα πράγματα είναι κάπως διαφορετικά. Ενώ η βελόνα του στροφόμετρου κινείται τόσο αργά λες κι έχει κολλήσει, το κοντέρ μαζεύει χιλιόμετρα με καταιγιστικό ρυθμό και από ακαριαία καβατζάρει τα 160 km/h! Κοιτώντας στο στροφόμετρο ένα διαθέσιμο διάστημα άλλων τουλάχιστον 2,000 στροφών διερωτώμαι μέχρι πού να φτάνει η τελική του μα η πραγματικότητα με προσγειώνει. Με δυσκολία έφτασα στα 180 και χρειάστηκε ένας ξεδιάντροπος βιασμός για να δω 190 στο κοντέρ. Ουδέποτε το επανέλαβα, τόσο άσχημα με έκανε ο T16 να νιώσω που τον ανάγκασα να στροφάρει εκεί πάνω. Με έκτη στο κιβώτιο, μάλιστα, είναι πρακτικά αδύνατο να δεις τη βελόνα να σημαδεύει πάνω από τις 6,000 rpm, για να φτάσεις στον κόφτη θα πρέπει να σπάσεις τρίτη ή τετάρτη καθώς οι δύο μακρύτερες σχέσεις απλά δε φορτώνουν ψηλά. Καλωσορίσατε στον κόσμο των χαμηλομεσαίων όπου οι ψηλές στροφές απλά δεν έχουν λόγο ύπαρξης!

Να πω και την αμαρτία μου; Αεροδυναμικώς από τα 140 και πάνω η άνεση πάει περίπατο και πλησιάζοντας στα 160 αρχίζεις να έχεις προβλήματα του στυλ "φεύγουν τα πόδια μου από τα μαρσπιέ…" Πιστέψτε με, δε θα σας αρέσει να πηγαίνετε με τόσα και υπάρχει ένας εξαιρετικά πειστικός λόγος γι' αυτό: Η μοτοσυκλέτα δε φτιάχτηκε για τέτοια χρήση. Δούλευέ τη από τις 1,500 ως τις 3,000 και είσαι μονίμως στον παράδεισο με ένα χαμόγελο ΝΑ (μετά συγχωρήσεως)… Όπερ σημαίνει ο,τιδήποτε από την χαλαρότερη βόλτα του κόσμου, ως ένα ατελείωτο ταξίδι με ταχύτητες ως και 140 km/h. Επίσης σημαίνει έναν κόσμο μονίμως γύρω από τη μέγιστη ροπή που μεταφράζεται σε καταναλώσεις της τάξης των 6-7 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα και αυτονομίες άνω των 300 χιλιομέτρων. Έτσι θέλει, έτσι πρέπει.

Δε φαντάζεσαι, δε, πόσο γρήγορα μπορείς να κινείσαι μέσα στην πόλη με μόλις 2,500 rpm στο στροφόμετρο.

Νομιμόφρονα κανόνια, μα τα 1,600 cc δεν κρύβονται, ειδικά στις χαμηλές

"πλαγιολισθήσεις
ισχύος γλυκές και προβλέψιμες,
σκέτη ηδονή"

Τι εννοείς "γρήγορα";

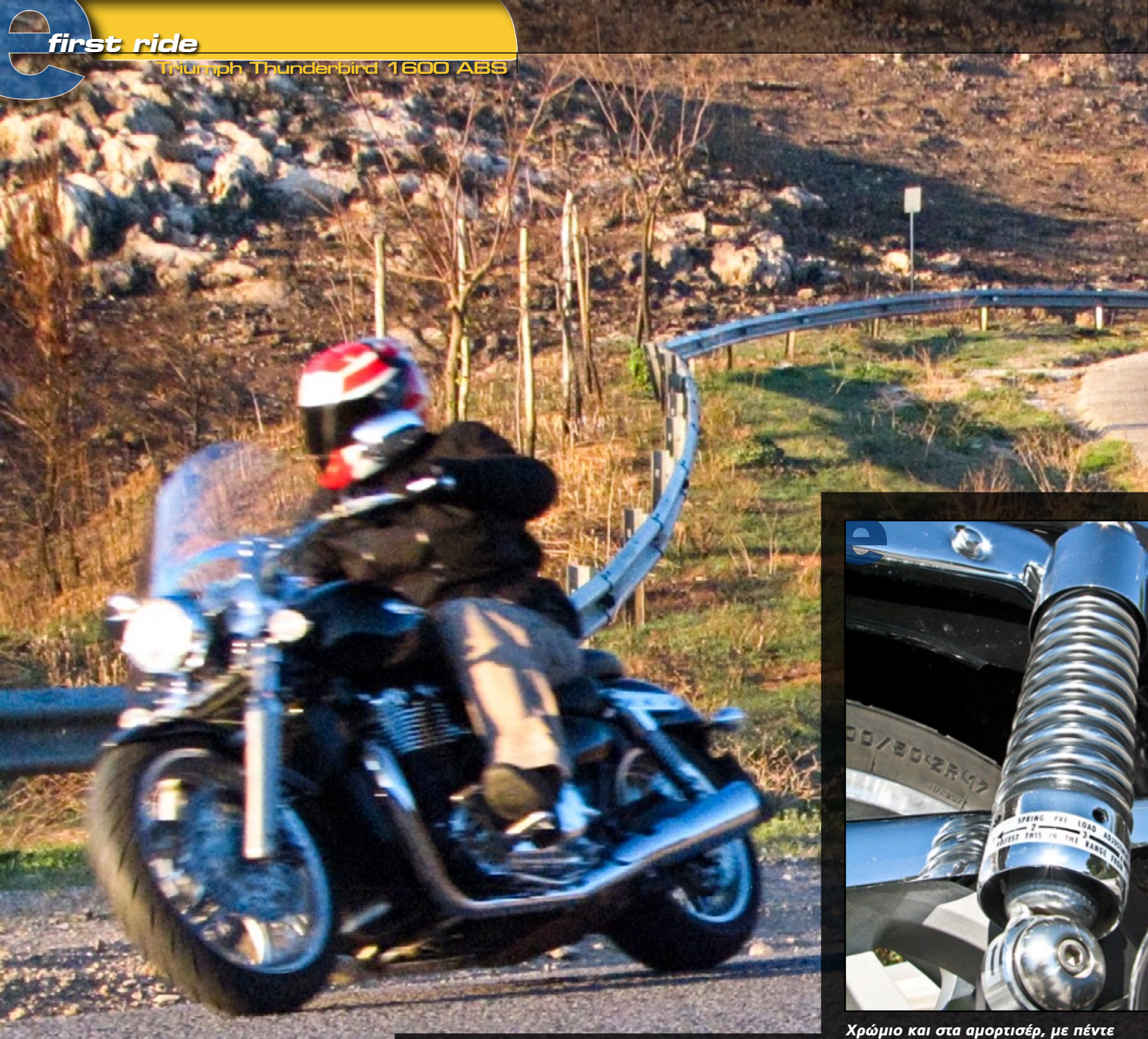
Με μια μοτοσυκλέτα 339 κιλών, μεταξόνιο με διαφορά ώρας μεταξύ των τροχών και εν γένει πολύ αργή γεωμετρία εκ φύσεως, πώς να πας γρήγορα; Εμ, εδώ είναι η μαγκιά του Άγγλου…

Στη ζωή μου έχω οδηγήσει κάμποσα μεγάλα cruisers, από τα διάφορα αρχέτυπα Harley ως κάποιους Ιαπωνικούς κλώνους (στο μυαλό μου έρχεται ως πιο πρόσφατο το VN της Kawasaki) και σε όλα ένιωθα το ίδιο συναίσθημα ανασφάλειας: Δύο τροχοί που στρίβουν με χρονική διαφορά που μετριέται σε ημερολόγιο, έντονη αδράνεια από τον κινητήρα, ατελείωτες ελαστικότητες υπό πίεση, πολύ βαριά τάση του μπροστινού να διπλώσει κάτω από το βάρος του σε οποιαδήποτε ταχύτητα και απειροελάχιστα περιθώρια κλίσης. Για να μη μιλήσω για ανύπαρκτες αναρτήσεις από πλευράς πληροφόρησης (feedback) και συχνά πλήρη άγνοια της έννοιας "απόσβεση".

Έλα μου όμως που στο Thunderbird τίποτε από αυτά δε συμβαίνει! Κατ' αρχή να εκθειάσω το βασικότερο προτέρημα που βρήκα σε αυτή τη μοτοσυκλέτα: Απίστευτα ουδέτερο ζύγισμα. Δεν είναι εύκολο όταν απλώνεις τόσα κιλά σε τόση έκταση, κι όμως αυτό το Triumph ειλικρινά δείχνει συμπαγές και συνεπέστατο μέχρι και σε εντελώς ξένους προς αυτό χώρους, όπως είναι η πυκνή κίνηση. Ακόμη και στα λίγα χιλιόμετρα η τάση του μπροστινού να διπλώσει είναι η ελαφρύτερη που έχω συναντήσει σε ανάλογη μοτοσυκλέτα, το πιρούνι του λειτουργεί αξιοπρεπώς για τα δεδομένα της κατηγορίας και ακόμα και τα αμορτισέρ με την αστεία διαδρομή (95 mm) μαζεύουν τις περισσότερες ανωμαλίες χωρίς να σε στέλνουν στον ορθοπεδικό για τη μέση σου.

Η συνεργασία με τα σπορ Metzeler Marathon κάνει τα τυπικά Dunlop των Harley και ό,τι άλλο κλασικίζον λάστιχο μπορεί να συναντήσει κανείς να μοιάζουν με υλικά ανακύκλωσης και, όπως ενδεχομένως να έχετε μυριστεί ως τώρα, το Thunderbird στρίβει, ναι στρίβει! Εντάξει, τα περιθώρια κλίσης του είναι μικρά, μα ευρύτερα από το καθεστώς της κατηγορίας και η μοτοσυκλέτα μεταδίδει το αίσθημα ασφάλειας και συνέπειας που χρειάζεσαι για να ψάχνεις το σημείο που οι ξύστρες των μαρσπιέ θα αρχίσουν να ελαφρώνουν στην άσφαλτο.

Μετά έρχεται η δεύτερη έκπληξη. Έχει φρένα! Ναι, πάλι θαυμαστικό… Άλλη μια πρώτη για τη συλλογή εμπειριών μου, με το Thunderbird μπορούσα ολημερίς να φρενάρω σχεδόν αποκλειστικά με μπροστινό. Αυτό δεν είναι εφικτό επειδή οι τετραπίστονες Nissin είναι τόσο κορυφαίες, αλλά επειδή συνδυάζονται με ένα άκρως εύχρηστο ABS της ίδιας εταιρείας. Χάρη σε αυτό δεν είχα κανένα πρόβλημα να τσαρουχώνω το μπροστινό άφοβα και αποδείχθηκε πως μόνο σε πολύ δυνατά φρεναρίσματα (ή σε ελεεινή άσφαλτο) ενεργοποιήθηκε το αντιμπλοκάρισμα. Το δε πιρούνι



Χρώμιο και στα αμορτισέρ, με πέντε θέσεις προφόρτισης

Αν και ο λεβιές ταχυτήτων είναι τόσο μακριά από το κιβώτιο, παραδόξως η ακρίβεια στο πόδι είναι άριστη

Όμορφη η racing stripe, επιβλητικό από πίσω όπως κι αν είναι βαμμένο

Τα βασικά είναι εδώ, πρέπει να πάρεις τα μάτια σου από το δρόμο για να τα διαβάσεις

Ζελατίνα C.H.I.P.S., κλασικότατο φανάρι εξαιρετικής απόδοσης

συνεργάζεται άριστα σε αυτή τη διαδικασία, περνώντας λίγη κρίσιμη πληροφόρηση πριν έρθει το γλίστρημα του μπροστινού. Είναι βέβαια σαφές πως αν θες να σταματήσεις γρήγορα από πολλά χιλιόμετρα θα πλακωθείς και στο πίσω, δε γίνεται αλλιώς με τόσο βάρος. Αλλά αυτό το ABS ήταν αποκαλυπτική εμπειρία… Και από φέτος το φορούν και στο Rocket III, εξαιρετικά σοφή κίνηση.

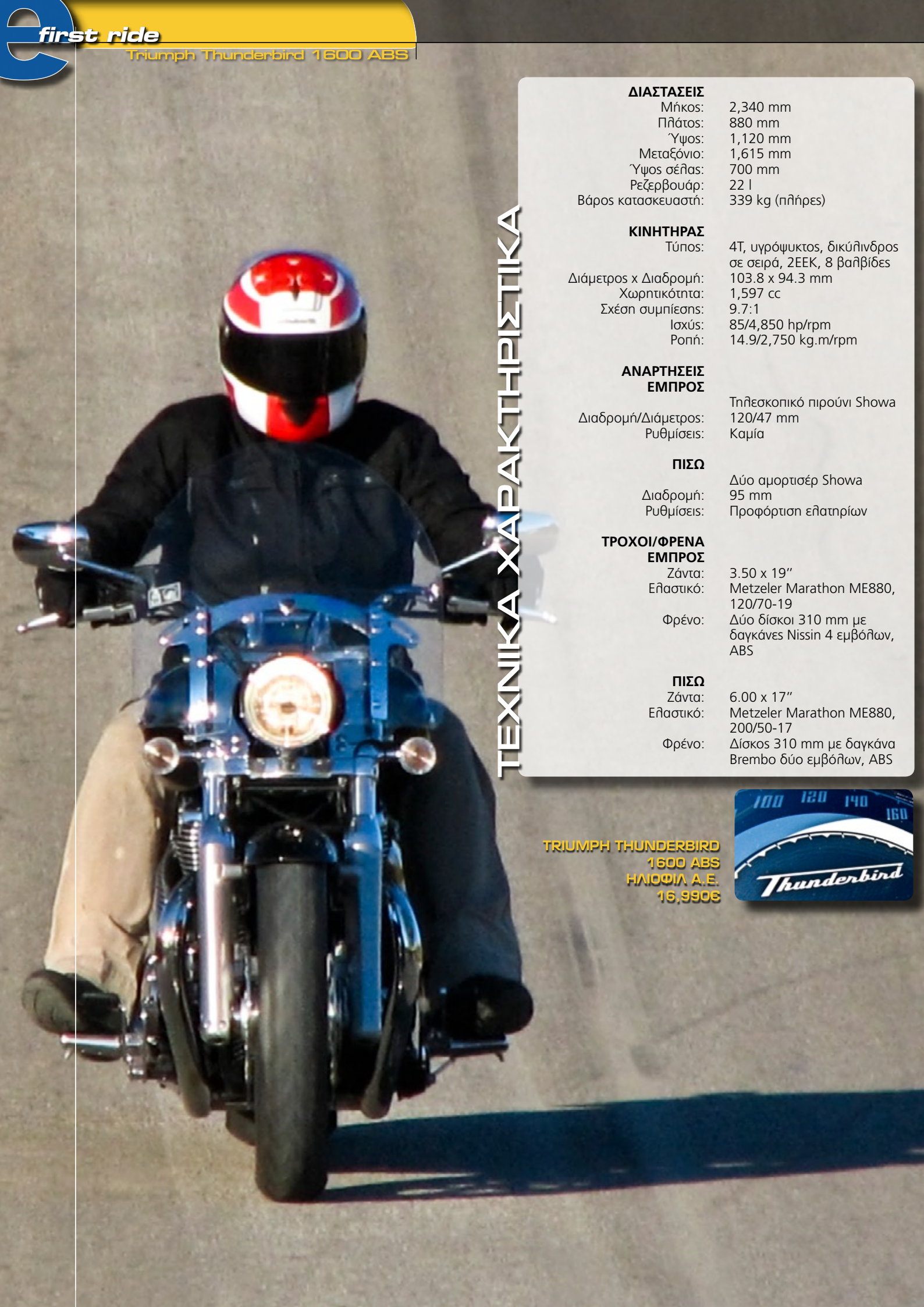
Αγγλο-αμερικάνα

Αν είσαι φίλος των μεγάλων cruisers, το Thunderbird είναι εδώ για να σου ανοίξει τα μάτια, καταφέρνοντας μια τέτοια εντυπωσιακή ισορροπία που δύσκολα έχεις ξανασυναντήσει στην κατηγορία. Είναι μια μοτοσυκλέτα που κάνει εκπληκτικές βόλτες, χαλαρές κατά προτίμηση, ρολάροντας ράθυμα με 2K στο στροφόμετρο και μια μακριά σχέση στο κιβώτιο, αφήνοντας το νομότυπο μπουμπουνητό του -και την απορία πόσο πιο όμορφα θα ακούγεται με δύο πιο παράνομα τελικά. Ακόμη και η θέση οδήγησης εκπλήσσει, καθώς σε φέρνει μεν σε αυτό το αδιανόητο θεωρητικώς μοντέλο του καθιστού εσταυρωμένου, αλλά καταφέρνει να μην κουράζει τη μέση ακόμη και μετά από πολλά χιλιόμετρα.

Τι δεν κάνει; Είναι κάθε άλλο παρά ιδανικό για να κινείσαι στην πόλη (όχι όμως απαγορευτικό), σιχαίνεται μετά βδελυγμίας τους συνεπιβάτες και γι' αυτό τους προσφέρει μια σελίτσα που προσωπικά θεωρώ μάλλον την πιο αφιλόξενη που έχω συναντήσει ποτέ. Μπροστά της όμως ο αναβάτης κάθεται σε έναν αναπαυτικό θρόνο, απ' τον οποίο δε θα θέλει να σηκωθεί ποτέ.

Κοστίζει ένα δεκάρικο κάτω από τα 17 χιλιάρικα, τιμή ανταγωνιστικότατη απέναντι στις αντίστοιχες Harley-Davidson από τις οποίες δείχνει να πλεονεκτεί τεχνικώς σε κάθε δυνατό επίπεδο. Δίχως το ABS πάμε ένα χιλιαρικάκι κάτω, αλλά ειλικρινά προτείνω να το ξοδέψετε ανεπιφύλακτα μόνο και μόνο για την αίσθηση ασφάλειας που παρέχει και το πόσο διευρύνει την αποτελεσματικότητα των καλών φρένων του.

Αν υπάρχει κάτι που με χάλασε κάπως στο Thunderbird είναι πως του λείπει η Αγγλική ταυτότητα. Από τα 100 μέτρα παίρνεις όρκο πως είναι Harley και πρέπει να προσέξεις το μοτέρ για να αντιληφθείς πως δεν είναι. Αν μη τι άλλο όλες οι Triumph έχουν πετύχει να ξεχωρίζουν ως Triumph και αυτό μου έλειψε από το συγκεκριμένο. Βέβαια, γνωρίζοντας πως οι Άγγλοι έφτιαξαν αυτή τη μοτοσυκλέτα με πρώτο στόχο την αγορά των Η.Π.Α., τους καταλαβαίνω, μα δε συμφωνώ κιόλας. Όχι όμως κι ότι θα με απέτρεπε από το να την αγοράσω… <<



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,340 mm
Πλάτος:	880 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,615 mm
Ύψος σέλας:	700 mm
Ρεζερβουάρ:	22 l
Βάρος κατασκευαστή:	339 kg (πλήρες)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, δικύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	103.8 x 94.3 mm
Χωρητικότητα:	1,597 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.7:1
Ισχύς:	85/4,850 hp/rpm
Ροπή:	14.9/2,750 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/47 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ Showa
Διαδρομή:	95 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 19"
Ελαστικό:	Metzeler Marathon ME880, 120/70-19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm με δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.00 x 17"
Ελαστικό:	Metzeler Marathon ME880, 200/50-17
Φρένο:	Δίσκος 310 mm με δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων, ABS

TRIUMPH THUNDERBIRD 1600 ABS
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
16,990€

Bonneville
Διαχρονική αξία

2009 Bonneville & Bonneville SE

TRIUMPH

ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ: TRIUMPH UNITED DEALERS A.E. (Κ) Τ. 210-7770079, Τ. 210-9236003 • **ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΟΤΟ (Σ)** Τ. 210-9224543 • **ΚΟΝΤΗΣ ΣΑΚΗΣ (Σ)** Τ. 210-6437773 • **ΑΛΙΜΟΣ: TRIUMPH ΑΛΙΜΟΥ (Κ/Σ)** Τ. 210-9824821 • **ΠΕΙΡΑΙΑΣ: INTERMOTO ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ (Κ)** Τ. 210-4125116 • **ΚΑΛΑΜΟΒΡΑΚΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Σ)** Τ. 210-4113011 • **ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ: ΠΑΠΑΡΙΖΟΣ ΗΛΙΑΣ (Σ)** Τ. 210-5905295 • **ΒΟΛΟΣ: FAST GEAR - ΦΤΟΥΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ/Σ)** Τ. 2421-062775, Τ. 24210-84430 • **ΙΩΑΝΝΙΝΑ: 2 ΤΡΟΧΟΙ - ΣΑΡΑΤΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 26510-49088 • **ΚΑΛΑΜΑΤΑ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 27210-87954 • **ΚΕΡΚΥΡΑ: M&M STORE ΣΠ.ΜΑΝΑΤΟΣ - ΣΤ.ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣΟ.Ε. (Κ/Σ)** Τ. 26610-31456 • **ΚΡΗΤΗ: (ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΑΦΟΙ ΠΑΠΑΔΑΚΗ (Κ/Σ)** Τ. 2810-227519 • **(ΧΑΝΙΑ) ΜΟΤΟΜΑΝΙΑ - ΠΕΤΑΚΑΚΗΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 28210-70109 • **ΛΑΡΙΣΑ: EXTREME SHOP - ΤΣΙΟΥΡΗΣ ΚΩΣΤΑΣ (Κ/Σ)** Τ. 2410-612826 • **ΜΥΤΙΛΗΝΗ: MOTO STATION - ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ ΘΕΟΔ. (Κ/Σ)** Τ. 22510-46118 • **ΞΑΝΘΗ: MAINSTREET - ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 25410-21180 • **ΠΑΤΡΑ: ACTION BIKE - ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Κ/Σ)** Τ. 2610-434320 • **ΦΕΛΟΥΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ (Σ)** Τ. 2610-994073 • **ΡΟΔΟΣ: ΛΥΡΙΟΥ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ/Σ)** Τ. 22410-78395 • **ΧΙΟΣ: ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ ΓΕΜΕΛΟΣ ΗΛ.-ΤΣΕΣΜΕΛΟΓΛΟΥ ΣΤΑΥΡ. (Κ/Σ)** Τ. 22710-41541

Εμπορικό κατάστημα: (Κ) Συνεργείο: (Σ)

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

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

GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com/greece

cover story

Είναι να μην χαίρεται ο Domenicali με την εμπορική επιτυχία που γνωρίζει η Ducati τα τελευταία χρόνια...;

Ducati Multistrada 1200/S

Τα κάνω όλα

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Ducati

Το ολοκαίνουργιο Multi φρέσκο-φρέσκο από το Μιλάνο στο εξώφυλλό μας. Αυτή τη φορά το Multistrada 1200 είναι πραγματικά Παντός Δρόμου αν πιστέψουμε τη Ducati, που το χαρακτηρίζει ως "τέσσερις μοτοσυκλέτες σε μία" – μεταξύ των οποίων και μία Enduro!

MULTISTRADA
1200
DUCATI

Testastretta 11°

Αποχαιρετήστε τον αερόψυκτο desmodue DS κινητήρα και καλωσορίστε τον desmoquattro υγρόψυκτο κατευθείαν από τη superbike 1198. Εντάξει, με μια ενδιάμεση στάση προς γνώση και συμμόρφωση, όπου υπέστη μια σχετική ροϊκή επεξεργασία στις κεφαλές, προέκυψαν νέες εισαγωγές, άλλαξε δραστικά ο χρονισμός των εκκεντροφόρων και συνολικά ο κινητήρας ρυθμίστηκε για πιο ήπια και ροπάτη απόδοση. Το ονομαστικό αποτέλεσμα μετρά 150 hp στις 9,250 rpm και 12.1 kg.m στις 7,500 rpm, νούμερα που προφανώς συντρίβουν τον ανταγωνισμό στη βιτρίνα, ειδικά με τα 189 στεγνά κιλά βάρους που αναφέρει το press kit. Μακάρι όλα αυτά να είναι κοντά στα πραγματικά νούμερα.

Το όνομα Testastretta 11ο προέρχεται από τις μοίρες του overlap των βαλβίδων, πρόκειται για το διάστημα κατά το οποίο είναι ταυτόχρονα ανοικτές οι βαλβίδες εισαγωγής και εξαγωγής, μετρημένο σε μοίρες περιστροφής του στροφάλου, το οποίο συνιστά μια από τις αλλαγές στο χρονισμό του κινητήρα για το νέο του ρόλο. Το overlap, για την ιστορία, άλλαξε από 41 μοίρες στο 1198 σε 11 στο Multi, εξ' ου και τα βαφτίσια.

Σε όλες τις εκδόσεις ο κινητήρας έρχεται με υγρό slipper συμπλέκτη και με DTC (Ducati Traction Control) ρυθμιζόμενο σε 8 θέσεις, όπως στο 1198. Μπορεί να ρυθμιστεί κατά τη βούληση του αναβάτη, αλλά επιπλέον υπάρχουν και προκαθορισμένα "πακέτα" συνολικότερων ρυθμίσεων που το περιλαμβάνουν. Αυτά κρύβουν από πίσω τους έναν περαιτέρω πακτωλό ηλεκτρονικών για τα οποία θα γυρίσετε σελίδα, εκεί περιμένουν και τέσσερις μοτοσυκλέτες – αλήθεια σας λέω…

MULTISTRADA
1200
DUCATI

4 μοτοσυκλέτες σε μια

Το νέο Multistrada είναι πακεταρισμένο με ηλεκτρονικά, ξεκινώντας από το ηλεκτρονικό κλειδί. Δίχως ανθρώπινη παρέμβαση, στα δύο μέτρα από τη μοτοσυκλέτα το κατά Ducati "hands free σύστημα επικοινωνίας" ξεκλειδώνει την ανάφλεξη, μετά πιέζουμε το On στο κλειδί μας, ανάβουν τα ηλεκτρικά και είμαστε έτοιμοι για μίζα. Μέχρι και η κλειδαριά τιμονιού είναι αυτόματη, κλειδώνει και ξεκλειδώνει με την ανάφλεξη.

Μετά έχουμε το ride by wire στη γκαζιέρα, δηλαδή αυτή στέλνει ηλεκτρικά σήματα σε σερβομοτέρ που ανοίγουν τις αρμόδιες πεταλούδες. Η ενορχήστρωση διέρχεται μέσω κεντρικού ηλεκτρονικού εγκεφάλου, γεγονός που επιτρέπει στη Ducati να εισάγει προκαθορισμένες ρυθμίσεις στις επιλογές χαρτογράφησης του κινητήρα. Αυτό είναι και το ζουμί, τρεις χαρτογραφήσεις για τέσσερις φάσεις λειτουργίας (Modes), διαθέσιμες με το πάτημα ενός κουμπιού αριστερά στο τιμόνι, που ισοδυναμούν με τις τέσσερις μοτοσυκλέτες της πολυσχιδούς (ως διχασμένης) προσωπικότητάς του:

Sport: 150 ίπποι με άγρια απόδοση, Ducati Traction Control ρυθμισμένο στο 3.

Touring: 150 ίπποι με γραμμικότερη απόδοση, DTC στο 5.

Urban: 100 ίπποι, DTC στο 7.

Enduro: 100 ίπποι, DTC στο 1 και επιλογή απενεργοποίησης του ABS.

Τώρα, το πόσο enduro μπορείς να κάνεις εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα λάστιχα και με πίσω ζάντα 6 x 17", τόσο enduro μπορείς να κάνεις… Πάντως η Pirelli έφτιαξε ειδικά γι' αυτή τη Ducati τα νέα Scorpion Trail, τα πρώτα λάστιχα dual compound για on-off χρήση, με σκληρότερο κέντρο για αντοχή εκτός δρόμου. "Good off-road performance" λέει το press kit, ας μην προκαταλαμβάνομαι.

Αν προσέξατε κάπου τη λέξη "ABS", βεβαίως και έχουμε, κατασκευασμένο από τις Brembo και Bosch (όπως και στις BMW) και το οποίο είναι έξτρα στη βασική έκδοση.

Οι βασικές αναρτήσεις είναι 50άρι ανεστραμμένο Marzocchi και αμορτισέρ Sachs, όλα πλήρως ρυθμιζόμενα, με διαδρομές 170 mm.

Η μοτοσυκλέτα είναι έτσι κι αλλιώς καλά εξοπλισμένη, με σέλα που δείχνει τουριστάδικου επιπέδου -μα επιτρέπει την όρθια οδήγηση, λέει η Ducati-, ρυθμιζόμενη ζελατίνα, ποδιά για τον κινητήρα, χούφτες, ρηχό ντουλαπάκι δεξιά του ρεζερβουάρ και τρία λίτρα αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα συνεπιβάτη. Τέλος, στα όργανα περιλαμβάνεται ένας πακτωλός πληροφορίας, πρακτικά οτιδήποτε έχετε δει σε οποιαδήποτε μοτοσυκλέτα, βρίσκονται εδώ συγκεντρωμένα. Τα πάντα όλα που λέμε; Αυτό ακριβώς…

DUCATI

Multistrada 1200S Sport και Touring Edition

Εκτός της βασικής, υπάρχει και η πλουσιότερη έκδοση S, σε δύο μορφές: Sport και Touring Edition. Αμφότερες οι S φορούν τον ίδιο κινητήρα με το απλό μοντέλο, έχουν στάνταρ το ABS και, σύμφωνα με την οικογενειακή παράδοση των Multi, κοσμούνται από ένα ζεύγος Ohlins (πιρούνι διαμέτρου 48mm), στο οποίο ντεμπουτάρει το Ducati Electronic Suspension (DES). Είναι το πρώτο σύστημα ηλεκτρικά ρυθμιζόμενων αναρτήσεων της Ohlins που πέρυσι προέβλεπε ο Kenth Ohlin πως σύντομα θα δούμε σε παραγωγή. Το DES, φυσικά, εξελίχθηκε αποκλειστικά για τη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα, εξ ου και το 'D' στο όνομα. Το σύστημα συνδέεται με τους τέσσερις χάρτες, οπότε σε κάθε αλλαγή χάρτη λειτουργίας προσαρμόζεται και η ανάρτηση σε προκαθορισμένα σετ ρυθμίσεων. Σε αυτή τη περίπτωση τα presets θυμίζουν πολύ το ESA της BMW: αναβάτης, αναβάτης με αποσκευές, δύο αναβάτες, δύο αναβάτες με αποσκευές. Το σπουδαίο όμως είναι πως εδώ οι αναρτήσεις μπορούν να ρυθμιστούν με κουμπί πλήρως και ανεξάρτητα ως προς τις αποσβέσεις τους, μπρος-πίσω. Αυτό δεν το κάνει κανένας άλλος αυτή τη στιγμή. Επιπλέον, εντυπωσιακό ακούγεται το ότι στην επιλογή Enduro οι αναρτήσεις "ψηλώνουν" –αυτό τώρα πώς γίνεται; Γιατί στο press kit δε μας το εξηγούν το θαύμα.

Από πλευράς εξοπλισμών, το Sport (εικονίζεται εδώ) φορά ανθρακόνημα στο ρύγχος με τις εισαγωγές αέρα, στα καπάκια desmo και στο πίσω φτερό, ενώ το Touring (η πρώτη φωτογραφία του άρθρου) έρχεται με κεντρικό σταντ, ασορτί βαλίτσες χωρητικότητας 57-77 λίτρων συνολικά και θερμαινόμενα γκριπ ρυθμιζόμενα σε τρεις θερμοκρασίες.

DUCATI MULTISTRADA 1200 (S)
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
ΤΙΜΗ: ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ

MULTISTRADA 1200

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,150 mm
Πλάτος:	- mm
Ύψος:	1,400 mm
Μεταξόνιο:	1,530 mm
Ύψος σέλας:	850 mm
Βάρος κατασκευαστή:	189 (192) kg
Ρεζερβουάρ:	20 λίτρα
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος V 90°, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 8 βαλβίδες, desmo
Διάμετρος x Διαδρομή:	106 x 67.9 mm
Χωρητικότητα:	1,198.4 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς κατασκευαστή:	150 / 9,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	12.1 / 7,500 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μονόδρομος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.84
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.67
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα
Γωνία κάστερ:	25°
Ίχνος:	- mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο πιρούνι Marzocchi (Ohlins)
Διαδρομή / Διάμετρος:	170 / 50 (48) mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρεις (Ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες DES)
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Sachs (Ohlins)
Διαδρομή:	170 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρεις (Ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες DES)
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Trail, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Trail, 190/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

(Σε παρένθεση οι τιμές των εκδόσεων S, όπου αυτές διαφέρουν)

MULTISTRADA 1200

the battle

Μια κόντρα ανάμεσα σε δύο φιλοσοφίες, δύο αυτόματα κιβώτια και 13 ανύπαρκτες ταχύτητες

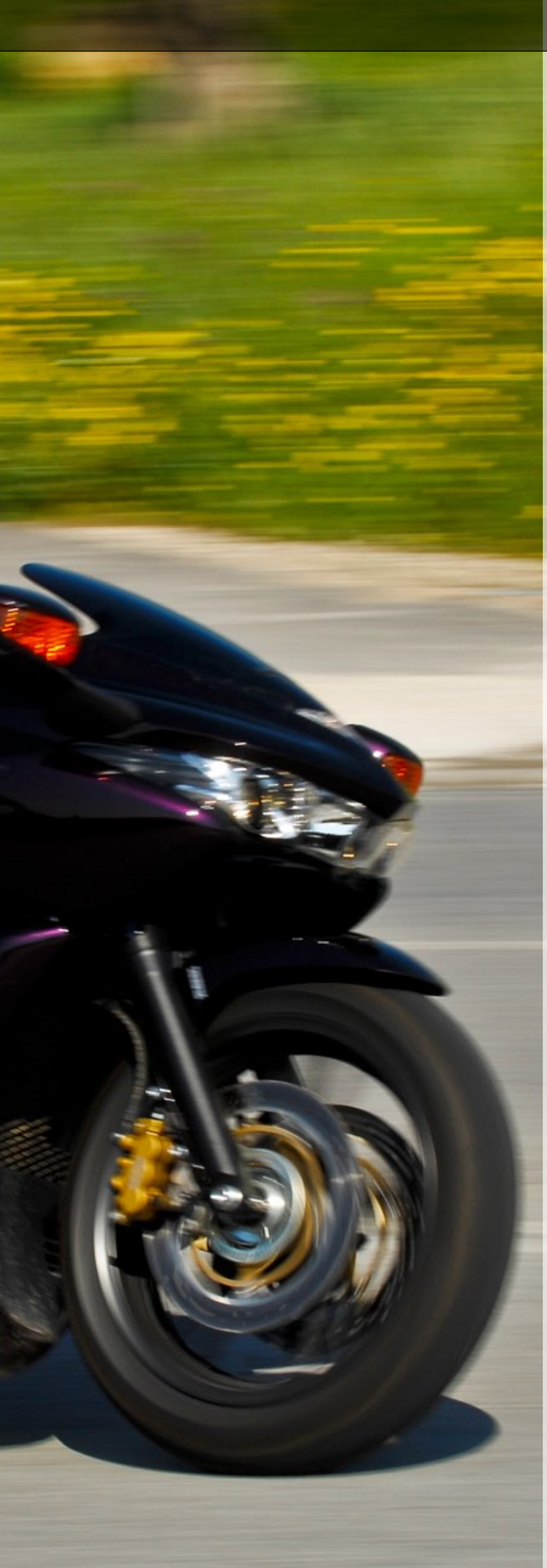
Aprilia Mana 850 GT vs Honda DN-01

Ανάσα συμπαίκτη

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Σάββας Κουρίδης

Δύο ολόφρεσκιες μοτοσυκλέτες με αυτόματη μετάδοση μας προϊδεάζουν για ένα μέλλον άνευ συμπλέκτη. Ποια από τις δύο θα μας πείσει πρώτη;

DN-01



Honda DN-01

Προέρχεται από μια μακρά σειρά αυτόματων πρωτοτύπων, στα οποία έχουν τοποθετηθεί διάφοροι κινητήρες, από τον τετρακύλινδρο του Fireblade ως έναν ανύπαρκτο πολυκύλινδρο boxer. Ώσπου να φτάσει στην παραγωγή πάντως κατέληξε με τον δικύλινδρο του Transalp

Αν μελετήσουμε λίγο τη στρατηγική του τμήματος μάρκετινγκ βάσει της οποίας παρουσιάστηκε το DN, θα προσέξουμε πως το περισσότερο βάρος δόθηκε στη μετάδοση HFT (Human Friendly Transmission). Για την ακρίβεια, πρώτα παρουσιάστηκε αυτή και μετά ακολούθησε η πρώτη μοτοσυκλέτα που την φόρεσε.

Από πρωτότυπο του 2005 στην παραγωγή του 2009, το DN μας βάζει σε δίλημμα ως προς το ποιόν του. Είναι σκούτερ ή μοτοσυκλέτα; Έχει σημασία; Κοιτώντας το μοιάζει με μοτοσυκλέτα που δανείζεται στοιχεία από σκούτερ, χρησιμοποιώντας τα για ένα φουτουριστικό hi tech χαρακτήρα. Η Honda στα press kit μιλά για ένα power cruiser, κάτι που συμφωνεί με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του, τη θέση οδήγησης και τις δυναμικές απαιτήσεις που έχει κανείς από αυτό – μα θα έπρεπε να έχει και λίγη power, έτσι, για τα προσχήματα έστω…

Ας γυρίσουμε στην ουσία. Καβάλα στο DN-01 η αίσθηση είναι από την αρχή αυτή μιας πολύ βαριάς κατασκευής, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τα 269 ολόκληρα κιλά που ανακοινώνει η Honda. Επιπλέον δείχνει τεράστιο, πολύ μακρύ και η χαμηλότατη θέση οδήγησης συμβάλλει έντονα στην εντύπωση ακόμα μεγαλύτερου μήκους.

Ο κινητήρας του Transalp στην πιο πρόσφατή του έκδοση με τα σχεδόν 800cc είναι μια λίγο-πολύ γνωστή ποσότητα. Μιλάμε για 61 ονομαστικούς ίππους για όλο αυτό το βάρος, δεν ακούγεται και τόσο απειλητικό και η αλήθεια είναι πως… δεν είναι.

Το καλό είναι πως η θέση οδήγησης με τα πατώματα για τα πόδια (ποια μαρσπιέ;), λίγο πιο πίσω από τον μπροστινό τροχό, σε φέρνει σε θέση ανάπαυσης. Τίποτα πάνω στο DN-01 δε σε ψήνει για αγριάδες σε μεγάλες ταχύτητες και αυτό είναι μια ανακουφιστική ανακάλυψη, ειδικά όταν συνειδητοποιήσει κανείς πόσο γκάζι έχει διαθέσιμο. Μπορεί να γίνομαι κακός, αλλά η αλήθεια είναι πως οι

απόλυτες επιδόσεις είναι μάλλον το τελευταίο πράγμα που θα σε απασχολήσει.
Το μενού περιλαμβάνει χλιδάτες και ήρεμες βόλτες για ένα ή δύο αναβάτες, άνετη χρηστική μετακίνηση που αρχίζει να συννεφιάζει στη πυκνή κίνηση λόγω μήκους και βάρους και, φυσικά, ταξίδια με σχετικά χαμηλές μέσες ταχύτητες.
Πάνω απ' όλα όμως, το σημείο αιχμής του DN είναι το κιβώτιό του. Το οποίο HFT είναι ίσως το μοναδικό σημείο πάνω σε αυτή τη μοτοσυκλέτα που πραγματικά συνιστά μια καινοτομία.
Η βασική σύλληψη αφορά μια διάταξη στημένη γύρω από έναν άξονα που μεταδίδει κίνηση στην τελική μετάδοση. Πάνω στον κεντρικό άξονα του HFT η ισχύς μεταδίδεται μέσω υδραυλικής πίεσης. Στις δύο άκρες του εδράζονται δύο κεκλιμένες πλάκες, η μία στην είσοδο του κιβωτίου με σταθερή κλίση ως προς τον άξονα και η άλλη στην έξοδο, με την κλίση της καθοριζόμενη από έναν ηλεκτρονικά ελεγχόμενο βραχίονα. Οι πλάκες συνδέονται από μια συστοιχία εμβόλων ακτινικά διατεταγμένων, μέσα από τα οποία διέρχεται λάδι. Εδώ είναι το ζουμί της πανέξυπνης ιδέας: Καθώς ο άξονας της HFT περιστρέφεται κινούμενος από ένα φυγοκεντρικό συμπλέκτη, μαζί του στρέφεται και η σταθερή πλάκα. Αυτή πιέζει τα έμβολα με διαφορετική πίεση όπως υποδεικνύει η γωνία κλίσης της και έτσι το λάδι περνά μέσα τους με διαφορετική ταχύτητα. Στη δεύτερη πλάκα η επιφάνειά της δέχεται το λάδι με διαφορετική πίεση σε κάθε σημείο, αρχίζει κι αυτή να περιστρέφεται, μεταφέροντας ανάλογα τη δύναμη στην έξοδο που είναι η τελική μετάδοση. Ένας σερβομηχανισμός είναι αυτός που καθορίζει τη σχέση μετάδοσης ανάλογα με τη κλίση που θα δώσει στην πλάκα εξόδου και η γωνία αυτή μπορεί να φτάσει ως το μηδέν, δηλαδή η πλάκα να είναι κάθετη με τον άξονα και η σχέση μετάδοσης να φτάσει ως το 1:1.
Ένα σπουδαίο προσόν αυτής της διάταξης είναι το μικρό της μέγεθος και οδηγώντας το στην πράξη αρχικά σου μοιάζει σαν ένα συνηθισμένο CVT κιβώτιο που δεν κάνει θορύβους και δουλεύει υποδειγματικά. Θεωρητικά θα μπορούσαμε να υποθέσουμε και πως θα εμφανίζει πολύ λιγότερες τριβές, έχει λιγοστά κινητά μέρη, άρα περιορισμένες ανάγκες συντήρησης και καλύτερη μακροζωία. Αυτά όμως είναι εντελώς θεωρητικά και μόνο στην πράξη θα αποδειχθούν. Στο μεταξύ είναι ένα πανάκριβο ανταλλακτικό και, επειδή το λάδι είναι ζωτικής σημασίας τόσο στη λειτουργία όσο και στην επιβίωση του μηχανισμού, απαιτεί ευλαβική προσοχή. Διαθέτει, άλλωστε, δικό του μηχανισμό αυτοπροστασίας.
Εκεί, δε, που δείχνει ένα τεράστιο πλεονέκτημα συγκριτικά με το συμβατικό σειριακό CVT, όπως αυτό του Mana, είναι στη χειροκίνητη λειτουργία, όπου οι αλλαγές σχέσης είναι πιο γρήγορες, άμεσες και πολύ περισσότερο διακριτικές σε αίσθηση.
Με αυτό το εφόδιο ως μπροστάρη έρχεται στην αγορά το DN-01. Κατά τα λοιπά, ωστόσο, η μοτοσυκλέτα δε διεκδικεί πουθενά δάφνες τεχνολογικής πρωτοπορίας, με έναν αρκετά παλιάς τεχνολογίας κινητήρα (εντάξει, στην πιο πρόσφατη έκδοσή του), τον εγκυκλοπαιδικό ορισμό της συμβατικής ανάρτησης, τα παραδοσιακά τριπίστονα φρένα της Nissin με Combined ABS και μια τιμή που βγάζει μάτια – με την κακή έννοια.

"ως power cruiser θα έπρεπε να έχει και λίγη power, για τα προσχήματα έστω"

HONDA
NISSIN

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

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

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος V 52°, υγρόψυκτος, 1EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 66 mm
Χωρητικότητα:	680cc
Σχέση συμπίεσης:	10:1
Ισχύς κατασκευαστή:	61/7,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.4/6,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Αυτόματος φυγοκεντρικός, HFT
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	Ιμάντας / 1.136
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / 1.400

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο διπλό περιμετρικό
Γωνία κάστερ:	28.5°
Ίχνος:	114 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	106 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Roadsmart, 130/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 296mm, δαγκάνες Nissin 3 εμβόλων, Combined ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.00 x 17 in
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Roadsmart, 190/50 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 276 mm, δαγκάνα 2 εμβόλων, Combined ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	15 lt (3 lt ρεζέρβα)
Μέση κατανάλωση:	7.4 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	202 km

Το νέο **e-shop** μοτοσυκλέτας

με τις καλύτερες & φιλικότερες τιμές στην Ευρώπη!

ΔΩΡΕΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*

*η προσφορά ισχύει μέχρι τέλος του 2009

DNA AKRAPOVIČ HYPERPRO Dynojet tecMATE POGGIPOLINI

aprilia

Aprilia Mana 850 GT

Στην περιγραφή αυτής της μοτοσυκλέτας δε βρίσκουμε καμία τεχνολογική καινοτομία. Κι όμως, κανένας άλλος μέχρι τώρα δεν είχε σκεφτεί να βάλει ένα σκουτερίστικο κιβώτιο σε μια κανονική μοτοσυκλέτα

Δύσκολα μπορώ να δικαιολογήσω τους διθυράμβους των Ιταλών κατά την παρουσίαση του Mana 850. Κρίνοντας το σύνολο ως το άθροισμα των εξαρτημάτων του δε βλέπω κάτι που να συνιστά μια πραγματική πρόοδο. Ο κινητήρας είναι αδελφός αυτού που κινεί το GP800 της Gilera, το μεγαλύτερο σκούτερ της αγοράς σήμερα. Η τεχνολογία του χαρακτηρίζεται ως μάλλον συμβατική, ένας τυπικός δικύλινδρος σε V, τετραβάλβιδος με έναν εκκεντροφόρο και αρκετά ήπιος στην απόδοσή του: ο (μικρότερος) κινητήρας του Shiver προσφέρει σχεδόν είκοσι επιπλέον άλογα.

Η Sport Gear μετάδοση πάλι, παρά τα ηλεκτρονικά κολπάκια της, συνιστά κατ' ουσία τον κοινό τόπο των σκούτερ, μια διάταξη συνεχώς μεταβαλλόμενης σχέσης (CVT) – δεν είναι τυχαίο που στα press kit της Aprilia για το συγκεκριμένο μοντέλο δεν υπάρχει πουθενά φωτογραφία ή σχέδιο της μετάδοσης... Χάρη στα σύγχρονα ηλεκτρονικά έχουμε πάντα διαθέσιμη την επιλογή αυτόματης ή σειριακής χειροκίνητης μετάδοσης και, στην πρώτη περίπτωση, να διαλέξουμε ανάμεσα σε τρεις διαφορετικούς χάρτες ανάφλεξης, μα ούτε αυτά είναι η πρώτη φορά που τα βλέπουμε.

Η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα κινείται σε συνήθη Ιταλικά επίπεδα: αξιόλογες αναρτήσεις άνω του μέσου όρου με τις βασικές ρυθμίσεις, μουράτα ακτινικά Brembo, το απαραίτητο χωροδικτύωμα και εμφάνιση στυλιστικά μελετημένη – αν και το GT με το στρογγυλό φανάρι καταφέρνει να δείχνει αρκετά πιο συντηρητικό απ' το γυμνό, μα αυτό κακό δεν το λες.

Το Mana GT θέλει να εξυπηρετήσει αναβάτες από διάφορες σχολές και ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Μπορεί να παίξει το ρόλο της βολικής μοτοσυκλέτας που με την ίδια ευκολία αντιμετωπίζει πυκνό κυκλοφοριακό και κατανάλωση χιλιομέτρων σε ανοικτές διαδρομές. Θα

ταξιδέψει μακριά και ανετότατα, σόλο ή δικάβαλο και θα στρίψει με ασφάλεια σε οποιονδήποτε δρόμο. Εδώ στο τελευταίο ανακύπτει ένα θεματάκι, καθώς η ακρίβεια στην απόκριση του γκαζιού χάνεται στις ελαστικότητες της μετάδοσης που πατινάρει μέχρι αρκετά ψηλά στο στροφόμετρο. Χειροκίνητο ή αυτόματο πάντως η αίσθηση της ασάφειας στην απόκριση του γκαζιού είναι εμφανής, ό,τι και να κάνεις. Αυτό είναι το σπορ όριο του Mana και βρίσκεται πολύ πιο πίσω από τα όρια πλαισίου, αναρτήσεων και φρένων, που θα μπορούσαν άνετα να αντεπεξέλθουν σε πολύ πιο άγριες μοτοσυκλέτες.

Αν αναρωτιέται κανείς για ποιο λόγο η Aprilia μπορεί να συνδύασε το CVT κιβώτιο με μια σπορ μοτοσυκλέτα, η απάντηση είναι απλούστατη. Σίγουρα δεν το είχε ανάγκη, αλλά είμαι σίγουρος πως έχει ανοίξει πολλές ορέξεις μοτοσυκλετιστών που φλερτάρουν με το μεγάλο σκούτερ, ηλικιακά ή απλώς για πρακτικότητα. Εξίσου άνετα βλέπω να το γλυκοκοιτούν πρώην μοτοσυκλετιστές που επανέρχονται μετά από χρόνια, καλοβλέποντας την αυτόματη φιλικότητα.

Αξίζει να εστιάσουμε λίγο περισσότερο στη μετάδοση του Mana, ιδιαίτερα καθώς αναδεικνύεται ως το σημείο αιχμής αυτής της σύγκρισης. Υπαίτια γι' αυτό η Honda, η οποία λάνσαρε τη μετάδοση HFT ως επαναστατική. Η Aprilia τι αντιπαρατάσσει;

Όπως προαναφέρθηκε, το κιβώτιο του Mana είναι ένα τυπικό αυτόματο κιβώτιο σκούτερ. Όπερ σημαίνει πως υπάρχει ένας φυγοκεντρικός συμπλέκτης – ηλεκτρονικά ελεγχόμενος για τη "χειροκίνητη προσομοίωση" – ο οποίος συνεργάζεται με ένα σύστημα από τροχαλίες, αντίβαρα και ιμάντες που στην πλειοψηφία τους είναι πλαστικά. Υποπτεύομαι πως δύσκολα θα μπορούσε να αντεπεξέλθει σε περισσότερα άλογα και αυτός είναι μάλλον ο λόγος που, αν και δικύλινδρο 850, αποδίδει τόσο μικρή ονομαστική ισχύ. Είναι προφανές, δε, πως ο σχεδιασμός για αυτή τη μοτοσυκλέτα έγινε σε συνεργασία με το GP800 εξαρχής, ώστε οι οικονομίες κλίμακας να κάνουν εφικτή την προσγειωμένη τιμή της μοτοσυκλέτας στην αγορά.

Έχει ωστόσο ένα δυνατό χαρτί αυτή η μετάδοση. Η ύπαρξη φρένου κινητήρα, αν και πολύ πιο ήπιου και "ελαστικού" από ένα κανονικό κιβώτιο, δείχνει πως οι Ιταλοί προσπάθησαν πολύ να εκμεταλλευτούν τη διαθέσιμη τεχνολογία των ηλεκτρονικών για να προσομοιάσουν την πλήρη αίσθηση μοτοσυκλέτας – και τα κατάφεραν αρκετά καλά. Το κατέβασμα σχέσης αναπάντεχα έχει πολύ περισσότερο αποτέλεσμα απ' όσο σε οποιοδήποτε σκούτερ έχω οδηγήσει ποτέ. Έχει και κερασάκι: το κατέβασμα υπερβαίνει την κατάσταση λειτουργίας, ακόμη και στο πλήρως αυτόματο η εντολή για μία κάτω έχει άμεσο αποτέλεσμα, ένα επόμενο δεύτερο κατέβασμα φέρνει περισσότερο φρένο κινητήρα κ.ο.κ., ενώ μόλις ξανανοίξει το γκάζι όλα ξαναγίνονται αυτομάτως… αυτόματα! Γι' αυτό το λόγο υπάρχει και λεβιές ταχυτήτων κανονικά στο αριστερό πόδι, διακόπτης μεν στην πραγματικότητα, αποτελεσματικότατος δε όταν το κατέβασμα εμφανίζεται ως ρεφλέξ στο μαθημένο πόδι ενός μοτοσυκλετιστή. Αυτό στο μυαλό μου ήταν η ωραιότερη μαγκιά των Ιταλών στο Mana.

πλαίσιο, αναρτήσεις και φρένα
θα μπορούσαν άνετα
να αντεπεξέλθουν σε αγριότερες
μοτοσυκλέτες

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

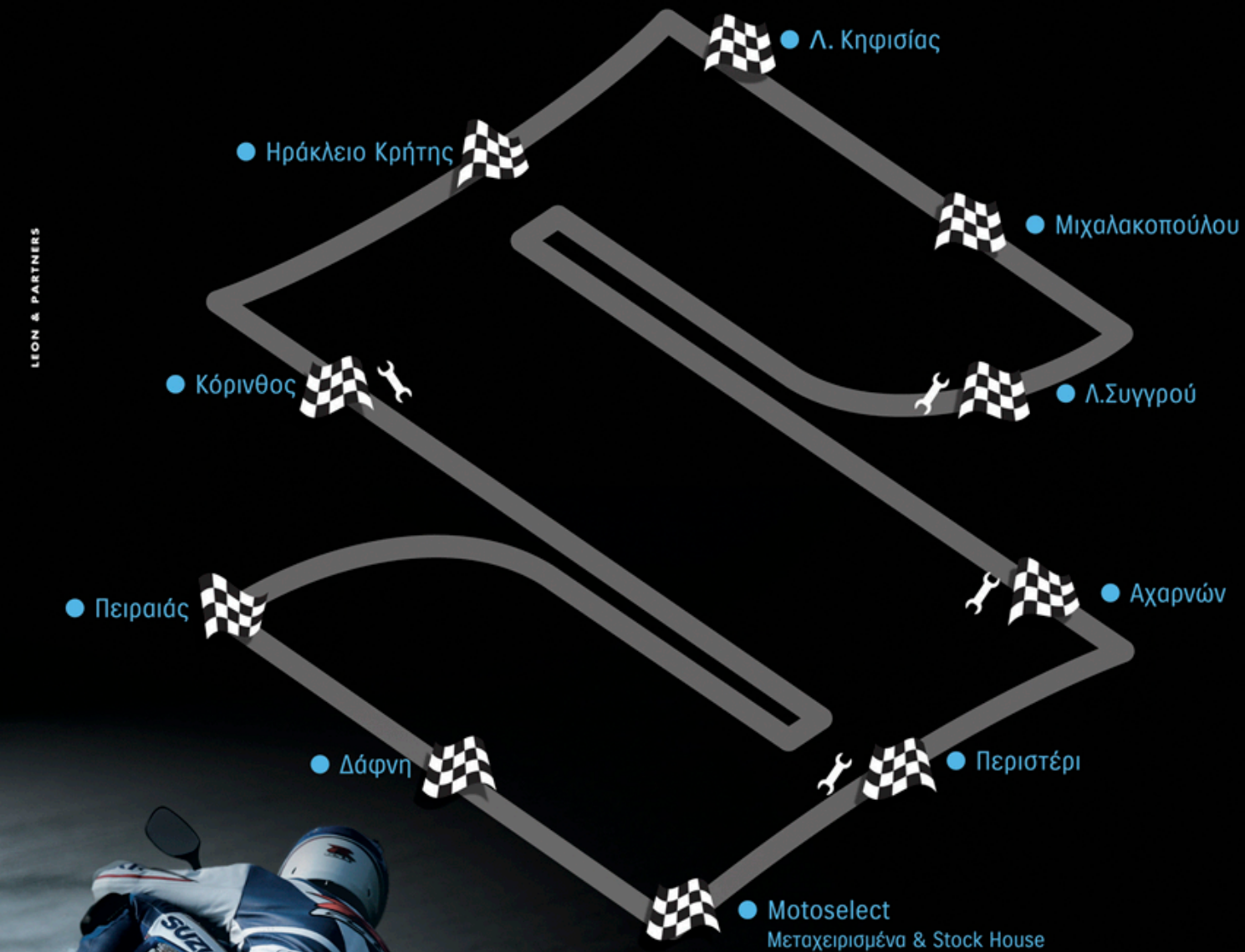
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,080 mm
Πλάτος:	800 mm
Ύψος:	1,270 mm
Μεταξόνιο:	1,463 mm
Ύψος σέλας:	800 mm (775 ή 825 κατά παραγγελία)
Βάρος κατασκευαστή:	-
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος V 90°, υγρόψυκτος, 1ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 69 mm
Χωρητικότητα:	839.3cc
Σχέση συμπίεσης:	10:1
Ισχύς κατασκευαστή:	76.1/8,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	7.45/5,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Αυτόματος φυγοκεντρικός συνεχούς 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
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

Suzuki-Σφακιανάκης
όλες οι Suzuki ξεκινάνε από ...εδώ!

SUZUKI

Way of Life!

LEON & PARTNERS



Suzuki Σφακιανάκης.
Το μεγαλύτερο δίκτυο μοτοσικλετών στην Ελλάδα με:

- 10 υπερσύγχρονα καταστήματα πωλήσεων με εξειδικευμένο προσωπικό
- 4 σημεία με πλήρη τεχνική υποστήριξη
- Τα καλύτερα χρηματοδοτικά προγράμματα της αγοράς (επιτόκιο 8,6% έως 72 δόσεις)
- Αποκλειστικά γνήσια ανταλλακτικά & αξεσουάρ Suzuki
- Προϊόντα βελτίωσης Yoshimura και φίλτρα αέρα BMC
- Τα καλύτερα ασφαλιστικά πακέτα που περιλαμβάνουν και κλοπή μοτοσικλέτας.

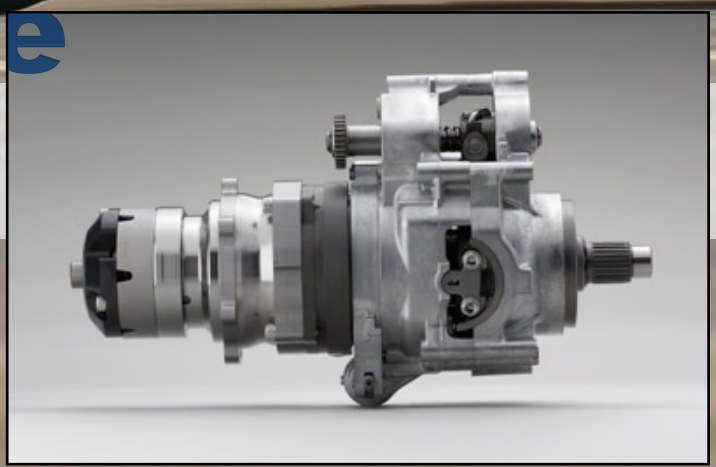
Επισκεφθείτε σήμερα ένα από τα καταστήματα του δικτύου Suzuki Σφακιανάκης
και αποκτήστε τη Suzuki που σας ταιριάζει!

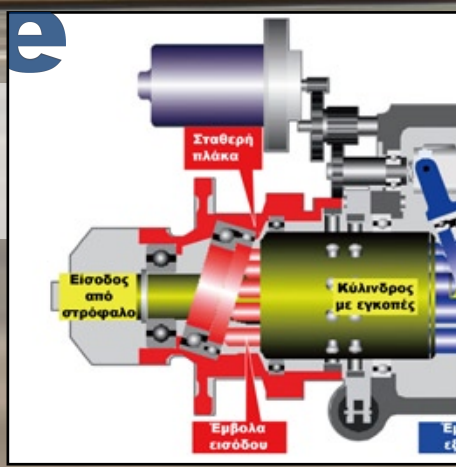
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. · 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΛ.: 210 9988 156 · www.suzuki.gr

Πωλήσεις: ● Κηφισίας 131, Μαρούσι ● Μιχαλακοπούλου 200 ● Λ. Συγγρού 19 ● Αχαρνών 341 ● Κωνσταντινουπόλεως 53, Περιστέρι ● Motoselect, Θηβών 166Α, Περιστέρι ● Εθν. Αντιστάσεως 68, Δάφνη ● Γρηγ. Λαμπράκη 6-8, Πειραιάς ● Πατρών 58, Κόρινθος ● Εθν. Αντιστάσεως 97, Ηράκλειο Κρήτης

Service: ● Βούρβαχη 1 & Λ. Συγγρού 19 ● Λ. Ιωνίας 222, Κ. Πατήσια ● Κωνσταντινουπόλεως 53, Περιστέρι ● Ευποιΐας & Αγίου Όρους, Κόρινθος

HFT: παίζει να είναι το ακριβότερο ανταλλακτικό του DN-01, σίγουρα το δυνατότερο σημείο του





Μονομαχία στη γκρίζα ζώνη

Δεν είναι σκούτερ, είναι μάλλον μοτοσυκλέτες, είναι οι νέες ένοικοι της γκρίζας ζώνης στο μεσοδιάστημα. Ούτε την άσφαλτο θα ξηλώσουν, μήτε τα χέρια θα μακρύνουν, μα όταν μια μέρα θα έχει γεμίσει ο κόσμος περίτεχνα αυτόματα εμείς θα ξέρουμε από πού ξεκίνησαν όλα

Ξεκινώντας στο μυαλό μου να συγκρίνω τις δύο αυτές μοτοσυκλέτες, βρέθηκα μπροστά σε μια αναπάντεχη διαπίστωση. Το DN-01 έχει ένα σημείο που πραγματικά μοιάζει με ειρωνεία της τύχης: Αν και είναι αυτό που φέρνει περισσότερο σε σκούτερ, άνετο και πολυθρονάτο και "κάτσε πίσω πασά μου κι άσε μένα να τα κάνω όλα", αυτό είναι παραδόξως που δεν έχει ούτε ένα τόσο δα ντουλαπάκι για δυο ψιλά. Κάτω από τη σέλα, χώρια την ψιλομανούρα να τη βγάλεις και να τη ξαναβάλεις, υπάρχει χώρος μόνο για το διάσημο εγκεκριμένο πέταλο της Honda και απολύτως τίποτε άλλο.

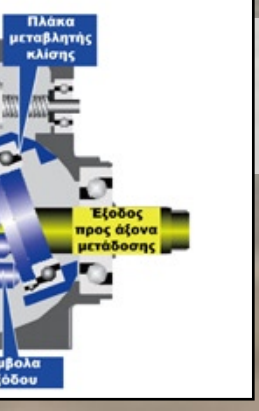
Απέναντί του το Mana, αν και δείχνει τυπική μοτοσυκλέτα, κρύβει εκεί που κανονικά θα ήταν το ρεζερβουάρ καυσίμου ένα αρκετά ευρύχωρο ντουλαπάκι. Μπορεί να μη χωρά όλα τα κράνη της αγοράς, αλλά αρκετά full face θα βολευτούν χωρίς στρίμωγμα και, πέραν αυτού, έχει αρκετό χώρο για πολλά πράγματα. Στο πλήρες τεστ του προηγούμενου τεύχους χώρεσα εκεί μέσα τρεις γεμάτες σακούλες σούπερ μάρκετ. Καθόλου άσχημα και…

…Aprilia Mana: ντουζ πουέν!

Προσοχή: είναι μεταδοτικό

Φυσικά θα μιλήσουμε για τις μεταδόσεις, ξανά… Εδώ υπάρχει μια ξεκάθαρη υπεροχή της HFT, η οποία είναι πολύ αρτιότερη στη λειτουργία της, πιο ήσυχη, πιο ακριβής, πιο άμεση. Όσο τη χρησιμοποιείς ως πλήρως αυτόματη μοιάζει με οποιοδήποτε τυπικό CVT, κάνει ακριβώς την ίδια δουλειά με τον ίδιο ακριβώς τρόπο. Μόλις όμως περάσεις σε χειροκίνητο mode αρχίζουν οι εκπλήξεις.

Στο DN-01, για να πας γρήγορα, θες χειροκίνητο διαφορετικά είναι πρακτικά αδύνατο να φτάσεις τον κινητήρα κοντά στα κόκκινα. Με την επιλογή σχέσεων στο χέρι μπορείς να "σπάσεις" την κάθε σχέση, παίρνοντας το μέγιστο της διαθέσιμης ισχύος – η οποία έτσι κι αλλιώς δεν είναι και τόση πολλή για σπατάλες. Στο Mana, πάλι, παραδόξως συμβαίνει το εντελώς αντίθετο. Στο αυτόματο πας εμφανώς πιο γρήγορα μαζί του καθώς δε χάνεις



Σχηματική αναπαράσταση του τρόπου λειτουργίας του HFT

Πολύ καλά φρένα γενικής χρήσης που η Honda χρησιμοποιεί... γενικώς παντού. Το ασαφές μπροστινό ωστόσο μποϊκοτάρει την επικοινωνία δαγκάνας-χεριού

Εξαιρετικά και τουλάχιστον ένα επίπεδο πιο πάνω από τις ανάγκες του Mana, με υπέρ του δέοντος δυνατό αρχικό δάγκωμα και καλή αίσθηση

χρόνο στις αλλαγές. Ναι, το CVT της Aprilia είναι κάπως αργό στις αλλαγές σχέσεων όπου μεσολαβεί ένα μικρό νεκρό διάστημα μέχρι να επιστρέψει ο κινητήρας στην επιτάχυνση.
Κι αν το CVT του Mana δεν έχει τη χάρη του φρέσκου HFT, οι Ιταλοί έχουν δώσει δύο πινελιές που μετριάζουν τη διαφορά αυτή. Είναι το φρένο κινητήρα και η ύπαρξη λεβιέ στο πόδι που φέρνουν το Aprilia πιο κοντά σε ψημένους μοτοσυκλετιστές, σε αυτούς που έχουν συνηθίσει μια ζωή να αλλάζουν σχέσεις με το πόδι και να στέλνουν το αριστερό ενστικτωδώς για κατέβασμα όποτε χρειαστεί.
Η ανωτερότητα της Human Friendly Transmission είναι αναμφισβήτητη, είναι όμως αρκετή για δώσει τη νίκη στο Honda; Θα πρέπει να συνεργαστεί και η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα γι' αυτό.

Κάθε μέρα, όλη μέρα

Σε καθημερινή χρήση δεν είναι δύσκολο να μαντέψει κανείς πως το Aprilia έχει τον πρώτο λόγο. Αρχικά είναι η θέση οδήγησης, εντελώς όρθια και απολύτως εργονομική. Το ύψος του τιμονιού δεν απειλεί κάθε καθρέπτη που θα συναντήσει στο δρόμο του και το ζύγισμα της μοτοσυκλέτας την κάνει πανεύκολη στον χειρισμό ανάμεσα σε αυτοκίνητα. Έτσι κι αλλιώς η σέλα δεν είναι τόσο ψηλή που να προβληματίσει τον περισσότερο κόσμο.
Το DN από την άλλη συμπεριφέρεται ως ένα τυπικό custom. Εκτός του ότι το αισθάνεσαι πολύ βαρύτερο, είναι και πολύ μακρύ, με το τιμόνι να έχει την τυπική τάση διπλώματος στα λίγα χιλιόμετρα -όπου τα γυροσκοπικά φαινόμενα είναι αμελητέα–, όπως περιμένει κανείς σε μια τόσο ανοικτή γωνία κάστερ. Είναι και αρκετά δυσκίνητο σε αλλαγές κατεύθυνσης, με μεταξόνιο άνω των 1.6 μέτρων. Από πλευράς εξοπλισμού κανένας δε θα μείνει παραπονεμένος. Τα φρένα είναι άριστα και στις δύο μοτοσυκλέτες, με το Combined ABS της Honda να προσφέρει αποτελεσματικότητα άνευ ιδιαίτερης αίσθησης: "εμπιστεύσου με, το έχω!" Οι τετραπίστονες Brembo της Aprilia, από την άλλη, έχουν άφθονη αίσθηση και, όταν τις συνηθίσεις, το ABS δεν επεμβαίνει χωρίς λόγο, είναι πάντως εκεί ως δικλείδα ασφαλείας για παν ενδεχόμενο.

X-lite

Στην απόδραση

Ένα τελευταίο πεδίο δράσης και των δύο μοτοσυκλετών είναι το ταξίδι. Αν μιλάμε για μια ορεινή επαρχιακή διαδρομή, η Ιταλική επιλογή είναι μονόδρομος. Πλαίσιο, αναρτήσεις, φρένα, όλα μαζί συνθέτουν τη γνώριμη εικόνα μιας μεσαίας Ιταλίδας, δηλαδή ουδέτερο ζύγισμα (που χαλά ελάχιστα με γεμάτο το ρεζερβουάρ εκεί πίσω και ψηλά στην ουρά), αναρτήσεις με υπαρκτές αποσβέσεις και τις βασικές ρυθμίσεις πίσω. Με το Mana μπορεί κάποιος να διασκεδάσει λογικά σε στροφιλίκι και το όριο έρχεται νωρίς από το γκάζι: κάτι η φτωχή αίσθηση, κάτι το συνεχές πατινάρισμα της μετάδοσης που κρύβει άλογα στις μεσαίες, αυτός είναι ο βασικότερος λόγος που δε θα μπορείς να πιάσεις εύκολα το φιλαράκι σου με το Shiver.
Αν βέβαια ακολουθείς με το DN-01, τότε μάλλον από τα πρώτα μέτρα θα έχεις χάσει επαφή. Οτιδήποτε περιλαμβάνει σφικτές στροφές είναι ουσιαστικά εκτός μενού για το Honda που έχει εναντίον του τη καστομάδικη γεωμετρία - αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Οι αναρτήσεις του είναι πολύ μαλακές για παιχνίδι, το μπροστινό μάλιστα έχει και οριακά κοντή διαδρομή, ενώ με την τόσο ανοικτή γωνία και το γιγάντιο τιμόνι που σε στέλνει να καθίσεις σχεδόν ένα μέτρο μακριά από την ανάρτηση, η έννοια "πληροφόρηση" απλά δεν υπάρχει. Όταν δε γνωρίζεις τι κάνει το μπροστινό σου, τότε δεν το πιέζεις. Θες να το σπρώξεις σε πιο γρήγορο ρυθμό, αλλά ούτε τα μαρσπιέ μπορείς να χρησιμοποιήσεις για να κουμαντάρεις το βάρος σου και όλη την ώρα το DN σου περνά μια αίσθηση σα να στρίβει σε τεύχη, χώρια το μπροστινό, μετά το πίσω. Είναι προφανές πως δε φτιάχτηκε γι' αυτό.
Η μεταξύ τους διαφορά μετριάζεται στον αυτοκινητόδρομο, όπου το Honda βρίσκεται περισσότερο στα νερά του. Θα ταξιδέψει με μια καλή μέση ωριαία –ας πούμε ως 140– χωρίς ιδιαίτερο πρόβλημα, αλλά μετά από κει αρχίζουν κάποια αεροδυναμικά φαινόμενα. Τα πόδια που είναι απλωμένα μπροστά και δέχονται αρκετή πίεση που τα σπρώχνει εκτός μαρσπιέ, ενώ η στάνταρ ζελατίνα είναι υπερβολικά κοντή, οπότε αναβάτες με κάμποσο μπόι θα δέχονται αρκετό αέρα στο κράνος. Εδώ, με αυτή τη θέση οδήγησης, σκύψιμο δεν παίζει.
Το Mana αεροδυναμικώς είναι νομίζω πολύ γνώριμο στον μέσο μοτοσυκλετιστή, έχει αρκετή κάλυψη και αν χρειαστεί λίγο σκύψιμο αυτό δε θα είναι πρόβλημα. Αφήστε που έχει και την πλάκα της 7ης ταχύτητας (!), την επιλέγεις στο σειριακό κιβώτιο και νομίζεις ότι κάτι κάνεις… Αυτό που ενοχλεί στο Aprilia είναι οι συντονισμοί που φτάνουν ως υψίσυχνοι κραδασμοί στα μαρσπιέ, αρκετά αισθητοί όταν ταξιδεύεις για ώρα με μια καλή μουαγιέν, η οποία μπορεί άνετα να είναι υψηλότερη από αυτή του DN-01.

Εν τέλει

Πρόκειται για δύο μοτοσυκλέτες που διαφέρουν ριζικά, τόσο σε εμφάνιση όσο και σε πεδίο χρήσης. Το θέμα είναι πως ενώ η χρηστικότητα του Mana καλύπτει ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων, το DN-01 μοιάζει με ένα hi tech παιχνίδι που αριστεύει μόνο σε χαλαρές βόλτες στην παραλιακή. Ούτως ή άλλως η αυτόματη μετάδοση εισάγει κάποιους περιορισμούς, αλλά ας είμαστε ρεαλιστές: Αν

Μικρό και πλούσιο σε πληροφορία

Μικρό και φτωχό σε πληροφορία

Εργονομική έκπληξη στο Aprilia

θες μια μοτοσυκλέτα για σπορ παιχνίδια δε σου κάνει καμία εκ των δύο. Αν θες μια καθαρόαιμη τουρίστρια, πάλι κοίτα αλλού. Αν όμως οι ανάγκες σου επιβάλλουν μια μοτοσυκλέτα για όλα, και μέσα και έξω από τη πόλη, και λίγο παιχνίδι και ψώνια στο σούπερ μάρκετ και να τη γουστάρει και το κορίτσι, τότε εδώ έχουμε δύο προτάσεις.

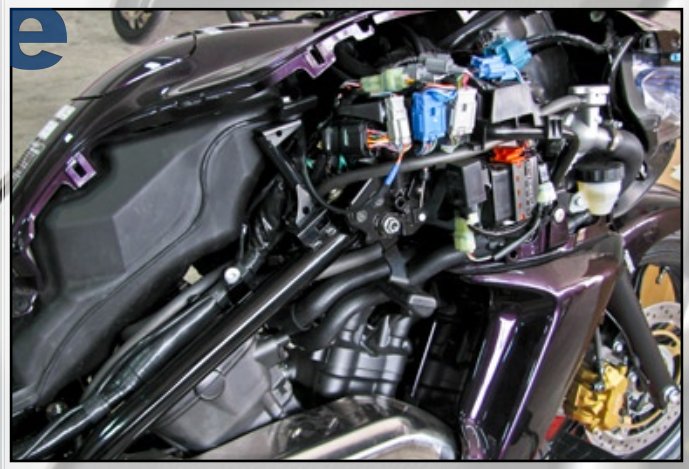
Από τις οποίες νομίζω πως το Aprilia Mana GT ξεχωρίζει. Έχει δίκιο ο Μάνος όταν λέει στη γνώμη του πως κάπου έχει χάσει το δρόμο. Και μένα με ξενέρωσε ο ήχος του κινητήρα την πρώτη φορά που τον άκουσα. Αλλά εδώ ψάχνουμε να βρούμε την καλύτερη εκ των δύο και με βάση όλα όσα προαναφέραμε, η απάντηση είναι μάλλον οφθαλμοφανής.

Ο έμπειρος μοτοσυκλετιστής θα βρει μια γνώριμη βολικότητα στο Mana, δε θα χρειαστεί να αλλάξει τα χούγια του και δε θα ξενερώνει κάθε φορά που ανηφορίζει μια βουνίσια ασφαλτάδα. Στον ίδιο βαθμό ωστόσο, το CVT κιβώτιο θα καλοδεχθεί και τον αρχάριο αναβάτη, ο οποίος δε θα έχει να ασχοληθεί με συμπλέκτες και ταχύτητες. Μάλιστα είμαι της άποψης πως η εντελώς όρθια θέση οδήγησης μάλλον θα του φανεί φιλικότερη, καθώς κρύβει πολύ καλά τα κιλά της μοτοσυκλέτας – τα οποία έτσι κι αλλιώς μου φαίνονται πολύ λιγότερα από αυτά του DN-01.

Συνεπώς; Συνεπώς έχουμε ένα ξεκάθαρο νικητή. Δυστυχώς για το DN-01 η ύπαρξη ενός εξαιρετικού κιβωτίου δε δείχνει να είναι αρκετή. Για τη Honda είμαι βέβαιος πως αυτή η μοτοσυκλέτα είναι απλά προπομπός αρκετών άλλων που θα έρθουν στο μέλλον με την ίδια μετάδοση, ωστόσο με την επιλογή να ξεκινήσει πάνω σε αυτό το "power cruiser", όπως το αποκαλεί, είναι ένας μονόδρομος που κάποιοι θα ακολουθήσουν και άλλοι δε θα πάρουν. Ναι, κάποιος που αρέσκεται σε αυτού του είδους τις μοτοσυκλέτες δε θα το πολυσκεφτεί, αλλά η Ελληνική αγορά (και όχι μόνο) δείχνει πως η πλειοψηφία δεν κοιτά προς τα cruiser.

Κι όλα αυτά που είπαμε δεν έχουν λάβει υπ' όψη τους τα ευρώπουλα. Διότι εδώ έχουμε άλλο ένα μείζον θέμα: Με 3,300€ διαφορά μεταξύ τους, το μικρότερου κυβισμού, λιγότερης ιπποδύναμης και περιορισμένης χρηστικότητας Honda ξαφνικά φαίνεται να απομακρύνεται ακόμη περισσότερο από τη θέση του νικητή. Και θέλει και με το καλημέρα μια after market ψηλότερη ζελατίνα. Κοινώς, με αυτήν την τιμή, ήρθε κι έδεσε. <<

Παλαιολιθικής κοπής διακόπτες, για αλλαγές στον αριστερό αντίχειρα. Εργονομικοί πάντως είναι



Σε περίπτωση που απορούσε κανείς γιατί δεν υπάρχει ούτε ένα ντουλαπάκι για ψιλά

Τα κουμπιά του σειριακού κιβωτίου στο Mana έρχονται πιο φυσικά στο χέρι, ανέβασμα με τον αντίχειρα, κατέβασμα με τον δείκτη

Με τα μάτια του Μάνου

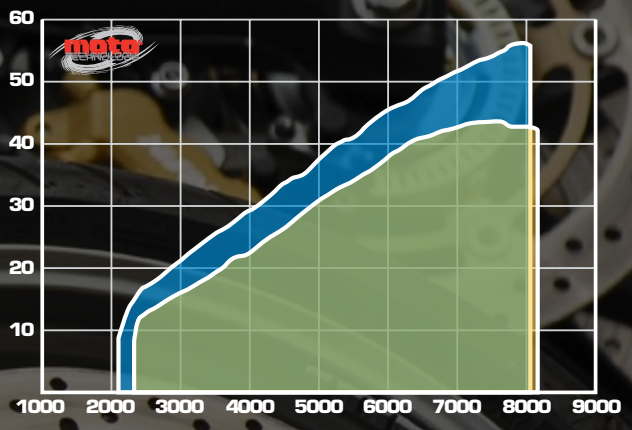
Ήθελα πάρα πολύ να οδηγήσω το Mana. Ο συνδυασμός CVT με δικύλινδρο ροπάτο κινητήρα σε ένα πλαίσιο τούμπανο, μου θύμιζε ένα project φίλου που δεν ολοκληρώθηκε ποτέ, γεμίζοντας εικόνες από καταδρομικές διαδρομές σε κάθε ευκαιρία. Η πραγματικότητα του Mana είναι εντελώς διαφορετική. Μοιάζει τούμπανο, αλλά παραμένει στην ουσία –αν και όχι σε συμπεριφορά– σκούτερ. Από τον ήχο έως το πατινάρισμα στις αλλαγές και στις εκκινήσεις και το "αμόλυμα" της μετάδοσης στα λίγα, μέχρι το φρενάρισμα του κινητήρα, αυτό δεν είναι μοτοσυκλέτα, παρά το εξαιρετικό σύνολο πλαισίου, αναρτήσεων και φρένων. Η αισθητική του είναι διακριτικά διαφορετική, η αίσθηση των διακοπτών και κυρίως του τεχνητού "πεντάλ" ανύπαρκτη, ενώ τα χειριστήρια push-pull είναι έξυπνα δανεισμένα ως φιλοσοφία από τα ποδήλατα, αλλά δυστυχώς χωρίς την εργονομία αυτών. Και γιατί μια μοτοσυκλέτα "ευκολίας" πρέπει εν έτει 2009 να συντονίζει τόσο στα μαρσπιέ και να είναι τόσο τραχιά σε λειτουργία; Το Mana θυμίζει παιδί που έχει χάσει το δρόμο του. Προσπαθεί να συνδυάσει τα πάντα, και το μόνο που καταφέρνει είναι μια λειτουργία που δεν είναι απόλυτα ικανοποιητική πουθενά, στερούμενη ομοιογένειας. Η έκδοση GT της δοκιμής ξεκαθαρίζει λίγο τα πράγματα, αλλά και πάλι η ασυνέπεια κινητήρα με την υπόλοιπη μοτοσυκλέτα σε αφήνει με τη γεύση μιας χαμένης ευκαιρίας.

Το DN-01 από την άλλη, πέρα από την εξωφρενική διαφορά τιμής, ξέρει πολύ καλά τι του γίνεται. Είναι όλο σχεδιασμένο γύρω από το κιβώτιο: "Αφεντικό, έχω σούπερ ντούπερ κιβώτιο, που λειτουργεί και ως τέλειο αυτόματο. Ό,τι πρέπει για χαλαρές βόλτες". Που το έβαλαν; σε Supersport ή naked/streetfighter; Όχι βέβαια.. σε ένα custom που ταιριάζει στη φιλοσοφία του αυτόματου, με εμφάνιση εξίσου διαστημική με την τεχνολογία του κιβωτίου. Έχει εμφανέστατα μειονεκτήματα αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό απ' ότι περιμένεις από ένα custom, παραμένοντας 100% μοτοσυκλέτα. Είναι απόλυτα ομοιογενές (πρώτη φορά σε Honda, ε;) γιατί ξέρει ακριβώς τι θέλει να προσφέρει – με αποτέλεσμα να επιστρέφει στον αναβάτη πολύ περισσότερα απ' όσα περιμένει.

Μάνος Κάττουλας

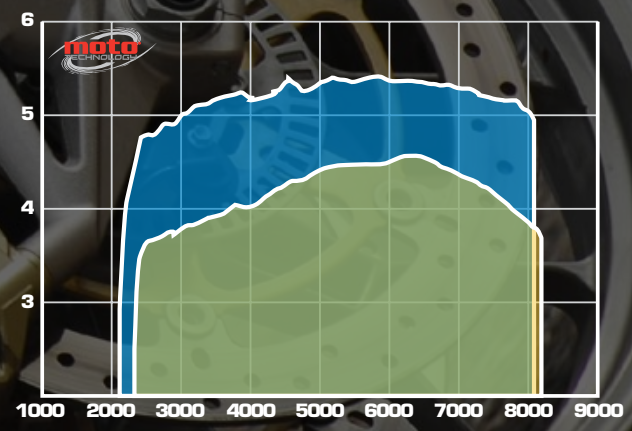
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Mana GT (hp/rpm): 56.2 / 7,800
DN-01 (hp/rpm): 43.5 / 7,400



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Mana GT (kg.m/rpm): 5.4 / 4,600
DN-01 (kg.m/rpm): 4.6 / 6,300



Το Mana GT, με αριθμό πλαισίου 0948 και 3,450km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε 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.

Το DN-01, με αριθμό πλαισίου 0502 και 4,940km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 30.8C, υγρασία 17%, ατμοσφαιρική πίεση 992.0mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4.

feature

farewell.

Το ριζοσπαστικό παιδί του Eric Buell γεννήθηκε στους αγώνες, εντυπωσίασε και ενσωματώθηκε στην H-D για να πέσει θύμα των λογιστών της όταν τα είδαν σκούρα

Buell®
ICAN MOTORCYCLES

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** αρχείο eBike

The American Dream

Ελάχιστοι άνθρωποι ενσαρκώνουν το "Αμερικάνικο όνειρο" καλύτερα από τον Eric Buell. Ξεκίνησε ως μηχανικός και αγωνιζόμενος και κατάφερε να δημιουργήσει την πιο ριζοσπαστική εταιρεία των τελευταίων ετών, παρά τη χρήση αντικειμενικά απαρχαιωμένων σχεδιαστικά κινητήρων. Κρίμα που τα όνειρα κάποτε τελειώνουν...

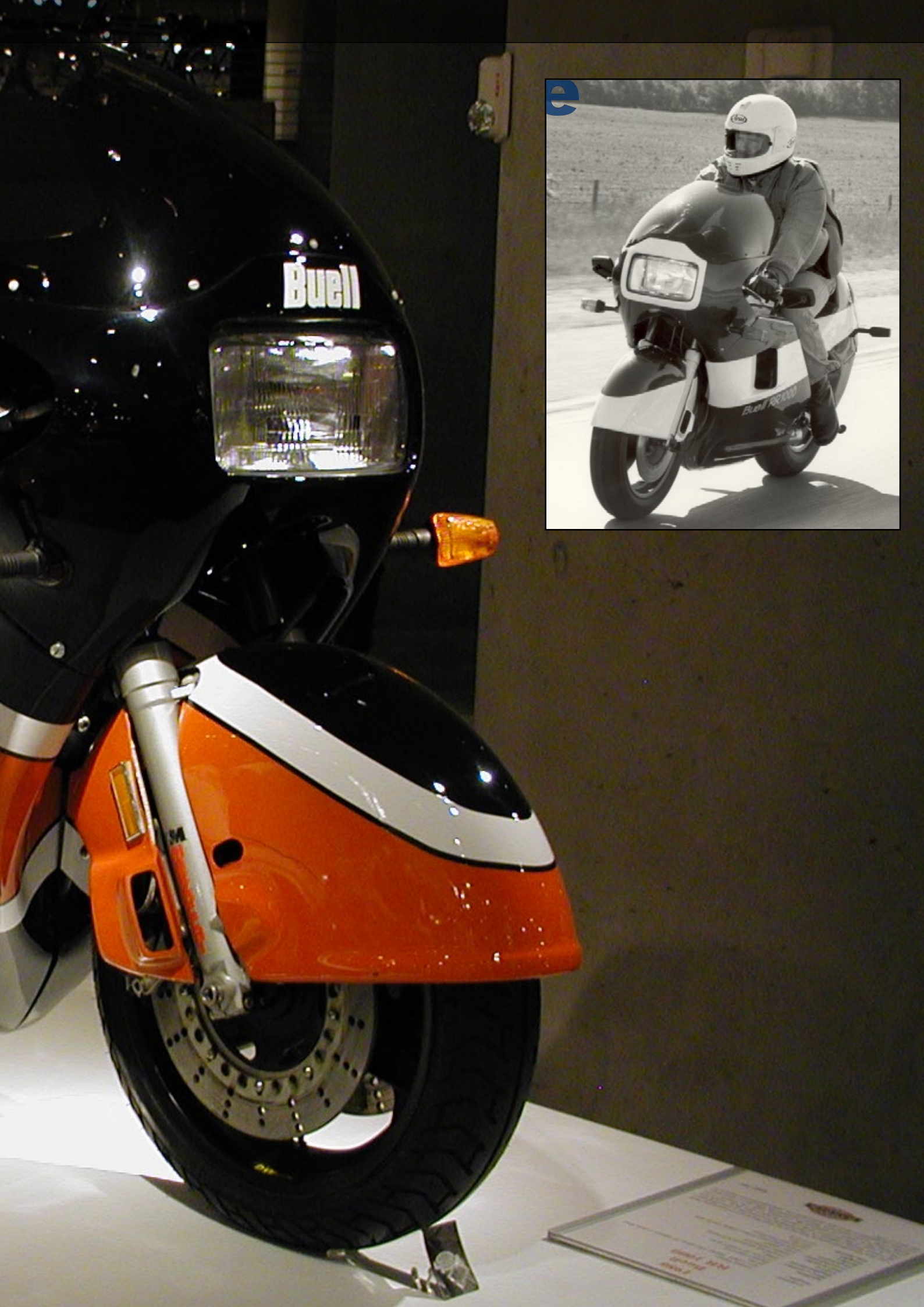
Δίχρονο Buell; Πάμε πάλι;

Μπορεί να έχουμε ευλόγως συνδυάσει τον όρο Buell με δύο μεγάλα πιστόνια και το χαρακτηριστικό τετράχρονο ήχο, αλλά το πρώτο παιδί του Eric ήταν δίχρονο και όχι απολύτως Αμερικάνικο –οποία ντροπή. Έχοντας αφήσει την H-D το 1985, ο νεαρός μηχανικός υποθηκεύει το σπίτι του, πουλάει ό,τι έχει και δεν έχει για να εξελίξει τη σχεδόν δικιά του αγωνιστική μοτοσυκλέτα. Ξεκινώντας από το δίχρονο square four που είχε σχεδιαστεί αρχικά από τη Βρετανική Barton, ο Buell, φρικαρισμένος με την ποιότητα κατασκευής, αγόρασε τα εργαλεία της χρεοκοπημένης πλέον Barton και μεταποίησε τόσο το πλαίσιο όσο και τον κινητήρα για να δημιουργήσει το RW750, με στόχο το βάθρο στο Αμερικάνικο πρωτάθλημα AMA-F1. Μόνο που μετά η κατηγορία καταργήθηκε, δίνοντας τη θέση της στα τετράχρονα Superbike, χρεοκοπώντας τον Buell. Και η ιστορία θα μπορούσε να τελειώσει εκεί, αν δεν εμφανιζόταν ο Rex Marsee, σε μια ιστορία που θυμίζει ταινία...

CAMEL
PRO
Buell
WISECO
HOEI

Από το Road Warrior στο... Road

Έχοντας διαβάσει στα Αμερικανικά περιοδικά για την RW750 ο Marsee, επιφορτισμένος με τη δημιουργία μιας επετειακής Αμερικάνικης μοτοσυκλέτας για το Great American Motorcycle Show, πλησιάζει τον Eric προτείνοντάς του να δημιουργήσει μια έκδοση δρόμου του δίχρονου RW. Ο Buell όμως έχει μια καλύτερη ιδέα από τη μετατροπή του δύστροπου αγωνιστικού, έχοντας βάλει στο μάτι μια 50αριά κινητήρες H-D XR1000 που είχε δει να κάθονται σε μια ανήλιαγη αποθήκη όσο δούλευε στην Εταιρεία. Με την υποστήριξη του Harley Owners Group που ήθελαν ένα ανταγωνιστικό αγωνιστικό για να τα βάλει με τις Ducati, ο Eric κατάφερε να ψήσει την H-D να του δίνει κινητήρες με πίστωση, σχεδίασε το δικό του πλαίσιο στην αποθήκη του και το μινιμαλιστικό σε διαστάσεις αλλά όχι σε αισθητική RR1000 μπήκε σε "παραγωγή" με 2 μοτοσυκλέτες το μήνα να βρίσκουν το δρόμο τους προς τους συλλέκτες. Μπορεί να μην είχε την αγωνιστική επιτυχία που ήθελε ο Eric, αλλά η Buell μπήκε στο χάρτη –η πρώτη Αμερικανική εταιρεία μοτοσυκλετών μετά το 1920 παρακαλώ…


Buell

Μεγαλώνοντας

Με τους 50 κινητήρες των XR1000 να έχουν εξαντληθεί, η Buell αρχίζει να χρησιμοποιεί τον τότε καινούργιο κινητήρα του Sportster 1200, διατηρώντας και τα χαρακτηριστικά καπάκια του. Το νέο παιδί παρά το ριζικά διαφορετικό πλαίσιο για τις ανάγκες του διαφορετικού και ελαφρώς αναβαθμισμένου κινητήρα ονομάζεται, τι άλλο, RR1200, ενώ ένα χρόνο μετά, το 1989 ακολουθεί το εικονιζόμενο RS1200, το πρώτο Buell της ιστορίας που αναγνωρίζει ότι υπάρχει αυτό το μυθικό ον που ονομάζεται συνεπιβάτης. Με παραγωγή 50 RR1000, 65 RR1200 και 105 RS, η Buell μπορεί να μην ανησυχεί τους μεγάλους κατασκευαστές, αλλά μπαίνει για τα καλά στο χάρτη. Το 1991, η Buell Motor Company κατασκευάζει ένα κιβώτιο πέντε σχέσεων και βελτιώνει ακόμα περισσότερο το πλαίσιο, βγάζοντας στην παραγωγή και το μονόσελο RSS1200, που σε συνδυασμό με το ανανεωμένο RS πουλάει 325 μοτοσυκλέτες μέχρι το 1993.

Buell

Η επιστροφή στην H-D

Συνειδητοποιώντας το πόσο βοηθάει η ύπαρξη της Buell στην εικόνα της H-D και έχοντας ήδη άριστη σχέση με τον πρώην υπάλληλό της, η Αμερικανική εταιρεία αγοράζει το 49% των μετοχών της Buell, δημιουργώντας την Buell Motorcycle Company το 1993, ξεκινώντας μια νέα εποχή, με διάφορες εκδόσεις των Thunderbird, Lightning και Cyclone να ανοίγουν τα φτερά τους από τις καθαρά σπορ κατασκευές σε πιο Sport Touring καταστάσεις, εγκαινιάζοντας τη χρήση του πολυαγαπημένου στον Eric ιμάντα για την τελική μετάδοση, διατηρώντας όμως το σωληνωτό πλαίσιο που ήταν το σήμα κατατεθέν των Buell όλα αυτά τα χρόνια, με τον κινητήρα του Sportster να δέχεται τη μια αναβάθμιση μετά την άλλη.

buell

Νέα εποχή

Με τη Harley Davidson να αγοράζει και το υπόλοιπο ποσοστό της Buell το 2003, ο Eric διατηρεί την εξέλιξη όλων των μοτοσυκλετών που έχουν το όνομά του, αλλά όχι τον έλεγχο στην εταιρεία. Αυτό θα αποδειχτεί καταστροφικό, αλλά με τα νέα κεφάλαια ο πρωτοπόρος Eric καταφέρνει να κάνει το όνειρό του πραγματικότητα, δημιουργώντας μια νέα σειρά μοτοσυκλετών όπως τις έχει φανταστεί, ριζώνοντας στο μυαλό μας τη σημερινή εικόνα της Buell με τα XB: Ριζικά ανασχεδιασμένος κινητήρας, χρήση του πλαισίου ως ρεζερβουάρ, του ψαλιδιού ως δοχείου λαδιού και το πρώτο δισκόφρενο ZTL παραγωγής τονίζοντας περισσότερο το μινιμαλιστικό χαρακτήρα των Buell, με χαμηλό βάρος και γεωμετρία ξυράφι.

Άμοιρε Οδυσσέα

Το 2005 η Buell αποφάσισε να δοκιμάσει να πάρει και αυτή ένα μερίδιο από την πίτα των μεγάλων On-Off, με τη σωστή λογική ότι οι μοτοσυκλέτες τους δεν ήταν πιο ιδιόμορφες από τις κατασκευές της BMW που χρόνια λυμαίνεται την κατηγορία. Δυστυχώς, τα περιορισμένα κεφάλαια που επένδυσε η H-D στο project σήμαιναν τη διατήρηση του ριζοσπαστικού μεν, ιδιαίτερα σπορ και μινιμαλιστικού δε πλαισίου, με αποτέλεσμα μια μοτοσυκλέτα που ήταν συμπαγής σε μια κατηγορία που όλοι ενδιαφέρονται για τον όγκο και την εντυπωσιακή παρουσία, με ένα σπορ χαρακτήρα που ναι μεν έπαιζε χωρίς ουσιαστικό αντίπαλο, αλλά και χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους τυπικούς αγοραστές. Όντας τυπικό παιδί της Buell, δεν έλειπαν οι διαφορετικές λύσεις, όπως η πλάτη που γινόταν βάση για top case, ούτε φυσικά η δυνατότητα να εξαφανίζεις οποιονδήποτε στριφτερό δρόμο έβρισκες μπροστά σου.

Αισθητική; Αμφιλεγόμενη...

Με τον αερόψυκτο κινητήρα των XB να έχει φτάσει τα όρια της εξέλιξής του, η Buell απέρριψε τη λύση του υγρόψυκτου κινητήρα του V-Rod λόγω διαστάσεων και βάρους, προχωρώντας στην κατασκευή του κινητήρα Helicon για την πρώτη ουσιαστικά καινούργια μοτοσυκλέτα από το 1993, το 1125R. Σχεδιασμένο "από τον αναβάτη και κάτω", κατάφερε να τρομοκρατήσει τον Σπύρο όταν έκανε τη δοκιμή, δείχνοντας ότι η νέα γενιά των Buell συνέχιζε τη λογική της, για πολλούς υπερβολικά, κοφτερής συμπεριφοράς. Δύο χρόνια μετά, ακολούθησε η γυμνή έκδοση CR, με τη μικρή μάσκα να τονίζει ακόμα περισσότερο τα "αυτιά" των ψυγείων, για μια μοτοσυκλέτα που ναι μεν ξεχώριζε, αλλά όχι υποχρεωτικά για τους σωστούς λόγους, ενώ απείχε απ' το να χτυπήσει στα ίσια τον πρόσφατα ανανεωμένο Ιταλικό δικύλινδρο ανταγωνισμό. Και τα αναμενόμενα προβλήματα των πρώτων μοντέλων δε βοήθησαν ιδιαίτερα την εικόνα...

Στερνή μου γνώση...

Η πανέξυπνη και εντελώς μαρκετινίστικη προώθηση του τέλους της παραγωγής του Buell Blast αποδείχτηκε δυστυχώς προφητική για το μέλλον της Buell. Σε μια προσπάθεια συγκέντρωσης κεφαλαίων και προτεραιότητας στη μαμά H-D, απεφασίσθη αιφνιδίως η παύση λειτουργιών της Buell, με μια ανακοίνωση που εξέπληξε τους πάντες, μαζί με τους εργαζόμενους της εταιρείας. Ο Eric Buell έκανε ο ίδιος την ανακοίνωση στο κεντρικό site της Buell, χωρίς να προσπαθεί να κρύψει τα συναισθήματά του για την απόφαση της Harley. Το υπάρχον στοκ θα διατεθεί κανονικά, ενώ φυσικά θα τηρηθούν και οι εγγυήσεις στα υπάρχοντα Buell που κυκλοφορούν.

Το video του Eric μπορείτε να το βρείτε εδώ, ενώ εμείς με τη σειρά μας ελπίζουμε να αποδειχτεί ότι η πορεία της εταιρείας θα είναι παρόμοια με αυτή του Blast, που παρά τα φαινόμενα της φωτό, παρέμεινε σε παραγωγή.

Yamaha παντού: Το ένατο του Rossi και, κυρίως, το πρώτο του rookie Spies που τσάκισε τα ρεκόρ

SBK
SBK
YAMAHA

Τους έκανε μάγκες

Σε μια από τις σπάνιες συνεντεύξεις του ο Jeremy Burgess, ο θρυλικός Αυστραλός μηχανικός που βρίσκεται πίσω από όλους τους τίτλους του Valentino Rossi στη μεγάλη κατηγορία (και πριν του Mick Doohan), μίλησε στο "επίσημο" motogp.com. Ατυχώς το μεγαλύτερο μέρος της συνέντευξης είναι διαθέσιμο μόνο σε βίντεο για τα συνδρομητικά μέλη -και εκεί ακριβώς λέει τα καλύτερα:

"[Η M1] είναι μια εξαιρετικά καλορυθμισμένη μοτοσυκλέτα, εξελιγμένη από τον ίδιο τον Valentino Rossi. Οποιοσδήποτε αναβάτης έρθει στη σέλα της δε χρειάζεται να ανησυχεί για εξέλιξη. Διαθέτει όλη την ικανότητα και την πληροφορία που έχουμε συγκεντρώσει μετά από αρκετά χρόνια, σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις των δύο τελευταίων χρόνων και ειδικά με τα λάστιχα της Bridgestone.

"Δεν είναι το ίδιο εύκολο να εξελίσσεις τη μοτοσυκλέτα όσο το να την οδηγείς.

"Έχουμε έναν αναβάτη, τον Valentino, ο οποίος εξελίσσει τη μοτοσυκλέτα και στην άλλη άκρη του γκαράζ υπάρχει ένας άλλος αναβάτης που απλά πρέπει να την οδηγήσει…"

Ο Burgess μας εξηγεί πώς ο Rossi έχει κάνει μάγκα τον Lorenzo, αφενός χάρη στην απαράμιλλη ικανότητά του να στήνει μια αγωνιστική μοτοσυκλέτα, αφετέρου χάρη στην τακτική της Yamaha (την οποία ο Ιταλός δέχεται τόσα χρόνια) να μην κρατά κρυφά τα δεδομένα του κάθε αναβάτη. Έτσι, τόσο ο Lorenzo, όσο και οι Edwards και Toseland -κι αύριο ο Spies- θα πρέπει να ευχαριστούν την τύχη τους να βρίσκονται στη σέλα αυτής της μοτοσυκλέτας απολαμβάνοντας τη "Δημοκρατία" μιας ομάδας που τους επιτρέπει να ανατρέχουν ανά πάσα στιγμή στο θησαυρό γνώσεων που επί χρόνια χτίζει το μαγικό δίδυμο των Burgess-Rossi.

Αρκεί απλά να αναλογιστούμε γιατί ο Jorge Lorenzo άφησε πίσω του προτάσεις πολλών εκατομμυρίων από Honda και Ducati για να παραμείνει στη Yamaha. Του έταζαν μεν το στάτους του πρώτου αναβάτη της ομάδας και τα τρελά χρήματα, θα έπρεπε δε να κάνει τις μοτοσυκλέτες τους ικανές να νικούν συστηματικά τον Rossi με την M1 του. Θα μπορούσε αυτό να γίνει άραγε;

Να θυμίσω, λοιπόν, πως σε άλλες ομάδες -όπως στη Repsol Honda- οι αναβάτες δε μοιράζονται απολύτως τίποτα, με κάμποση αντιπαλότητα να προκύπτει μεταξύ του Dani Pedrosa και του εκάστοτε δεύτερου αναβάτη, ο οποίος μονίμως είναι το "μουλάρι δοκιμών" του πρώτου.

Τώρα ο Rossi είναι παγιδευμένος στη σωστή απαίτηση να έχει τον πρώτο λόγο στην εξέλιξη, ενώ παράλληλα, βλέποντας την καριέρα του να οδηγείται στη δύση της, δεν έχει πλέον την ίδια δύναμη να επιβληθεί. Πού θα πάει; Ήδη ο Burgess έχει εκδηλώσει την πρόθεσή του να αποσυρθεί από την ενεργό δράση σύντομα και ο Rossi έχει υπονοήσει πως δεν το κουνάει δίχως τον μηχανικό του.

Κατά την ταπεινή μου γνώμη δεν πρόκειται να ξαναδούμε το μαγικό ντουέτο να επαναλαμβάνει "μεταγραφή τίτλου", εν προκειμένω στη Ducati καθώς λέγεται. Κάπως έτσι, όποτε ο Ιταλός βρίσκει μια καλή αναβάθμιση στην M1 του, αυτομάτως την καρπώνεται και ο Lorenzo.

Παραδόξως όμως, μετά από εκατοντάδες συνεντεύξεων που έχω διαβάσει, δεν έχω ακούσει όλους αυτούς τους "Γιαμαχαίους" να πουν έστω ένα τυπικό ευχαριστώ για το γιγάντιο πλεονέκτημα του να έχεις έτοιμο το δυνατότερο όπλο στα χέρια. Όλοι θαυμάζουν τον Rossi και όλοι θέλουν να τον κερδίσουν όμως. Με τα δικά του όπλα.

Ήταν έξυπνη κίνηση αυτή η συνέντευξη του Burgess. Ο γερόλυκος αποδεικνύει πόσο πολύτιμος συνεργάτης είναι, δουλεύοντας και στην ψυχολογία. Για τον Rossi το μόνο όπλο που έχει μείνει είναι το ίδιο του το ταλέντο και αυτό καλείται να ρίξει στη μάχη του τέλους της σεζόν.

Σπύρος Τσαντήλας

Stoner κερνάει,

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

Ο Οκτώβρης ξεκίνησε μαγικά για τον Lorenzo στο Estoril, μα έκλεισε καταστροφικά. Εκεί που περιμέναμε το δράμα της ζωής μας στους τελευταίους αγώνες, με απλές διαδικασίες το ένατο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα προσγειώθηκε στα χέρια του σπουδαίου Ιταλού

>> MotoGP

Στο Phillip Island ξεκαθάρισαν πολλά πράγματα στα MotoGP. Ουσιαστικά εκεί κρίθηκε ο τίτλος, άσχετα αν η αριθμητική επιβεβαίωση ήρθε μια εβδομάδα αργότερα. Εκεί αποδείχθηκε και οριστικά πως τα προβλήματα υγείας του Stoner ανήκουν στο παρελθόν και η θέση του στη Ducati εδραιώθηκε για τα καλά –κι ας γκρινιάζει η Marlboro, όλοι αγαπούν το νικητή, ειδικά όταν είναι ο μοναδικός στη συγκεκριμένη ομάδα. Επί Αυστραλιανού εδάφους ο Lorenzo διδάχθηκε ένα ακόμη πολύτιμο μάθημα περί ψυχολογίας, σύντομα θα έχει όλα τα εφόδια και, αν είναι τόσο καλός μαθητής όσο δείχνει, θα τα χρησιμοποιήσει υπέρ του.
Εκεί, τέλος, είδαμε και την πρώτη εφαρμογή του νέου κανονισμού που αφαιρεί 10 βαθμούς από την ομάδα που υπερβαίνει το όριο των πέντε κινητήρων. Ο Loris Capirossi εκκίνησε τελευταίος και η συνολική συγκομιδή της Suzuki στο Phillip Island μετράει τελικά -5 βαθμούς, συμψηφίζοντας αυτούς που πήρε με το δεκάρικο της ποινής.

Κυνηγώντας τον Κόκκινο Οκτώβρη

Με την επιστροφή του στις πίστες στις αρχές αυτού του μήνα ο Casey Stoner μετρά μια δεύτερη θέση και δύο σαρωτικές νίκες.

Στην πατρίδα του ο πρωταθλητής του '07 ήταν ταχύτερος παντού, δοκιμές και αγώνα. Ξεκίνησε από την pole και, μετά από την παραδοσιακή εκτόξευση της εκκίνησης για τον Pedrosa, από το δεύτερο γύρο πήρε την πρωτοπορία και απλά άνοιγε τη διαφορά του. Μόνο ο Rossi μπόρεσε να τον ακολουθήσει, καθώς οι δύο τους έπιασαν το γνωστό εξωγήινο ρυθμό τους και σύντομα άφηναν τον Pedrosa σε μια μοναχική τρίτη θέση με διψήφιες χρονικές αποστάσεις που ξεπέρασαν τα 20 δευτερόλεπτα!

Ας όψεται ο Lorenzo, ο οποίος έκανε μια κακή εκκίνηση, μπλέχτηκε στο κουβάρι που προσπαθούσε να πάρει θέση για την πρώτη στροφή και κλείστηκε πίσω από τα δύο Ducati των Hayden και Kallio. Εκεί κάπου θόλωσε το μάτι του βλέποντας τους τρεις πρώτους να στρίβουν καθαρά με ανοικτό δρόμο μπροστά τους και απλά καθυστέρησε να φρενάρει, τόσο ώστε να εμβολίσει το πίσω μέρος του Hayden. Άλλος κανείς να τον βγάλει εκτός; Σημάδι τον έχουν φέτος όλοι… Ο Αμερικανός έφυγε όρθιος για μια μεγάλη βόλτα στα χωράφια και ξαναμπήκε, ενώ ο Ισπανός προσπάθησε να στρίψει, ενδεχομένως να είχε και ζημιά στο μπροστινό του φρένο, πάντως, όμως και να 'χει, την πρώτη στροφή ουδέποτε κατάφερε να την πάρει. Μια φιγούρα πανικού τον έστειλε κουτρουβαλώντας στην άμμο και δύο λεπτά αργότερα, καθώς οι πρωτοπόροι περνούσαν για πρώτη φορά από την ευθεία, η πινακίδα "Lorenzo OUT" που είδε ο Rossi θα πρέπει να έμοιαζε με δώρο από τον παράδεισο.

Στη συνέχεια όλοι περίμεναν πως ο Ιταλός θα επιτίθετο για τη νίκη, κάτι που προσπάθησε αρκετές φορές. Ουδέποτε έχασε τον Stoner από τα μάτια του και κάθε φορά που αυτός απομακρυνόταν, ο άλλος μάζευε τη διαφορά και συχνά-πυκνά τον κερνούσε κλεφτές ματιές του μπροστινού του τροχού στην άκρη του οπτικού του πεδίου. Ο έμπειρος Rossi ήξερε καλά πως ο Stoner ήθελε πάση θυσία τη νίκη στην πατρίδα του και δε θα δίσταζε να ρισκάρει γι' αυτή. Ο ίδιος, από την άλλη, είχε ήδη κάνει το μέτρημά του και σε καμία περίπτωση δε θα ήθελε να πετάξει το θείο δώρο του Lorenzo. Προσπάθησε λοιπόν να αγχώσει τον Stoner απειλώντας να περάσει, χωρίς πραγματικά να θέλει να τον βάλει για πολλούς γύρους πίσω του. Θα περίμενε ως αρπακτικό την κατάλληλη στιγμή προς το τέλος του αγώνα, κάτι που επιχείρησε εννιά γύρους πριν το τέλος με παραλίγο καταστροφικό αποτέλεσμα καθώς η εσωτερική που πήγε να κλέψει ο Rossi ήταν μάλλον αδύνατη και βρέθηκε να φρενάρει πάνω στο βιράζ όρθιος προσπαθώντας να αποφύγει το πίσω μέρος της Ducati του αντιπάλου. Μετά από αυτό αποφάσισε να ηρεμήσει, όπως είπε και στη συνέντευξη Τύπου, αν και η ανάλογη χαλάρωση του Stoner στο τέλος τον επανέφερε σε απόσταση βολής τρεις γύρους πριν την καρό σημαία. Είπε να ξαναδοκιμάσει, μα ο Stoner δε μάσησε, ξανάνοιξε μια μικρή διαφορά και αυτό ήταν.

Πολύ φοβάμαι πως οι δηλώσεις του Pedrosa πως έχει στόχο τη δεύτερη θέση έχουν μόνο λογοτεχνική αξία και τίποτε περισσότερο. Εδώ δεν κατάφερε να την καπαρώσει όταν ο αντίπαλός του έλειπε για τρεις συναπτούς αγώνες,

Ο Stoner επέστρεψε δυνατός και σαρώνει

Άλλο ένα εντυπωσιακό αποτέλεσμα στη Sepang για τον de Angelis (15), μα ομάδα για του χρόνου γιοκ…

Με άλλον αέρα πήγε στις δοκιμές του Phillip Island ο Lorenzo και με άλλον έφυγε

Για άλλη μια φορά ο Rossi (46) κατέβαλε την αντίσταση του Lorenzo (99)

Πρωτιά για τη Suzuki! Αρνητική όμως, είναι η πρώτη που τιμωρείται για υπέρβαση στο όριο κινητήρων

τώρα πώς θα τα καταφέρει; Η ιστορία δείχνει πως ο Stoner με το που πάτησε τη μπότα του στην πίστα, βρίσκεται μονίμως μπροστά από τον Dani, από πολύ ως πάρα πολύ.

Η γριά η κότα έχει το ζουμί

Μαλαισία, Sepang. Διαβάζω ανταποκρίσεις από κορυφαίους δημοσιογράφους με φυσική παρουσία στον αγώνα, όπως ο Michael Scott και ο Julian Ryder, πως ο Lorenzo σε όλο το τριήμερο έχει ζωγραφισμένη την απογοήτευση στο πρόσωπό του. Έχει ήδη χάσει και δεν έχει αρκετή διάθεση να παλέψει. Ο ίδιος δηλώνει πως πλέον στόχος του είναι η δεύτερη θέση. Ναι, σε πιστέψαμε Jorge…

Ο Rossi πάλι είναι σε έναν άλλο κόσμο. Ευδιάθετος και χωρίς πολύ άγχος καθώς ξέρει πως αρκούν 12 βαθμοί σε δύο αγώνες για να καθαρίσει τον τίτλο, αρκεί ένα αποτέλεσμα τύπου Estoril που διαφορετικά θα θεωρείτο "γκέλα" για το επίπεδό του.

Στις δοκιμές ο Ιταλός είναι αλλού και παίρνει την pole με ένα εξωπραγματικό νέο ρεκόρ πίστας. Όλοι ξέρουν τι περιμένουν να δουν την Κυριακή. Μόνο που υπολόγισαν χωρίς τον ξενοδόχο. Στεγνά όλα τα δίχρονα το πρωί, μα πριν αρχίσει ο αγώνας των MotoGP ξεσπά μια βαρβάτη μπόρα και η εκκίνηση παίρνει αναβολή για μισή ώρα μετά. Βρόχινος ο αγώνας πλέον, με κανένα να μην έχει δεδομένα ανάλογα.

Στην εκκίνηση ο Rossi παραδόξως φεύγει καλά, μα στα φρένα της πρώτης στροφής κάνει το λάθος και τον περνά ο μισός κόσμος. Μπροστά ο Stoner καπλάζει και ο Pedrosa τον ακολουθεί. Πάλι απών ο Lorenzo; Ναι, ο μικρός είναι και γκαντέμης συν τοις άλλοις, καθώς την ώρα που όλοι βγαίνουν για γύρο προθέρμανσης η M1 του αρνείται να εκκινήσει. Η δεύτερη είναι με σλικ λάστιχα και στεγνές ρυθμίσεις (για ενδεχόμενη αλλαγή αν η πίστα στέγνωνε) και ο χρόνος που περνά ώσπου να προσαρμοστεί υπερβαίνει τα 4 λεπτά των κανονισμών: ο Lorenzo παίρνει εκκίνηση τελευταίος γιατί απέτυχε να κάνει γύρο προθέρμανσης…

Ο Stoner παίρνει κεφάλι από την αρχή ("είπα να τεστάρω λίγο την πίστα") και σύντομα εξαφανίζεται ("μα δεν περίμενα πως θα κάνω τέτοια διαφορά"). Σε ελάχιστους γύρους ο Pedrosa βρίσκεται σε απόσταση ασφαλείας πίσω του, με τρίτο το Dovizioso. Τα δύο M1 βρίσκονται μακριά, κάπου στη μέση της κατάταξης, με τον Rossi να προσπαθεί να καθαρίσει αναβάτες που έχουν πολλούς λόγους να θέλουν να φανούν οι ήρωες της ημέρας, ενώ ο Lorenzo έχει κάνει έναν εκπληκτικό αγώνα φτάνοντας από τελευταίος στη ρόδα του Valentino. Οι δυο τους ανεβαίνουν στην ιεραρχία του αγώνα τρώγοντας τον ένα μετά τον άλλο αναβάτη ώσπου φτάνουν στην πέμπτη και έκτη θέση αντιστοίχως. Κάπου εκεί ο Rossi αποφασίζει να θέσει ένα τέλος στη μεταξύ τους κοκορομαχία, ανοίγοντας οριστικά μια διαφορά από τον ομόσταυλό του η οποία δεν επρόκειτο να ξανακλείσει.

Αντιθέτως, τα δύο Repsol Honda έρχονταν ολοένα και πιο κοντά, ανοίγοντάς μας την όρεξη για μια μονομαχία του Showa Dani με τον Ohlins Dovi, κάτι που δυστυχώς δεν επαληθεύτηκε όταν ο Dovizioso έχασε το μπροστινό του και γλίστρησε προς μια ακόμη εγκατάλειψη. Εκείνη την ώρα ο Pedrosa έχει πάνω από 8 sec απόσταση από τον Rossi, νούμερο που έπεσε κάτω από τα 5 σε δύο μόλις

Κουκλί το σπέσιαλ Αυστραλέζικο Desmodedici

Για μια ακόμη φορά εξαιρετικός ο Aleix Espargaro (44) δικαιολογεί όσους τον πίστεψαν για το 2010 στην Pramac

Ο Colin Edwards καπαρώνει τον τίτλο του καλύτερου δορυφορικού αναβάτη

Marco Melandri (33), ο απλήρωτος ήρωας εντυπωσιάζει

Δεύτερη φορά στην πέμπτη θέση φέτος ο Hayden στη Μαλαισία, το δεύτερο καλύτερο φετινό αποτέλεσμά του

Πρώτο βάθρο υπό βροχή για τον Pedrosa!

γύρους! Στους τελευταίους τρεις γύρους ο πρωταθλητής του 2009 έβλεπε τον Pedrosa μπροστά του και μάζευε τη διαφορά ως το τέλος, μα πλέον το μυαλό του ήταν στον πανηγυρισμό για τον ένατο τίτλο, όχι σε ένα τρελό ρίσκο για ένα σκαλί ψηλότερα στο βάθρο.

>> 250GP

Το θαύμα του Aoyama

Ο πρωταθλητής Marco Simoncelli πέρασε νικηφόρα από το Phillip Island, συνεχίζοντας ένα σερί τεσσάρων νικών σε πέντε αγώνες. Ο Ιταλός ξεκίνησε από την πρώτη σειρά, έχασε για λίγο την πρωτοκαθεδρία του αγώνα από τον βιαστικό Alex Debon που λίγο αργότερα είχε μια έξοδο. Στο μεταξύ ο Simoncelli έφυγε μπροστά και άρχισε να απομακρύνεται, ακολουθούμενος από τον Alvaro Bautista, ο οποίος ήθελε πολύ να ρεφάρει τον ανατιναγμένο κινητήρα του Estoril. Ο πρωτοπόρος της κατάταξης Hiroshi Aoyama δεν πήγαινε καθόλου καλά μπλεγμένος στην έβδομη θέση.

Όλο το παιχνίδι κρίθηκε ουσιαστικά μέσα σε λιγοστούς γύρους. Οκτώ πριν το τέλος ο Bautista έχασε το μπροστινό του στη Honda Hairpin. Ο Aoyama έκανε την ηρωική του αντεπίθεση όταν ο Jules Cluzel έπεσε όντας τέταρτος και ο Ιάπωνας καθάρισε εντυπωσιακά τους προπορευόμενους Mike di Meglio και Karel Abraham για να βρεθεί αυτός τέταρτος. Ωστόσο κάπου εκεί έγινε το μοιραίο: ο Roberto Locatelli είχε ένα άσχημο πέσιμο ("στην τηλεόραση έδειχνε πολύ πιο άσχημο," είπε μετά ο ίδιος) και έμεινε αναίσθητος στη μέση της στροφής MG με αποτέλεσμα οι αγωνοδίκες να βγάλουν τις κόκκινες σημαίες. Καθώς τα δύο τρία είχαν συμπληρωθεί ο αγώνας διεκόπη οριστικά και τα αποτελέσματα ορίστηκαν ως αυτά του τελευταίου ολοκληρωμένου γύρου. Χαράς ευαγγέλια για τον Cluzel που κράτησε την τέταρτη θέση του παρά την τούμπα, τρελή γκαντεμιά για τον Aoyama που ξαναβρέθηκε έβδομος καθώς κέρδισε τρεις θέσεις στο γύρο που έπεσε ο Locatelli κι έτσι δε μέτρησαν. Με αυτές τις ανατροπές ο Simoncelli έφτασε 12 βαθμούς πίσω από τον Aoyama, ενώ ο Bautista καταποντίστηκε στην κατάταξη.

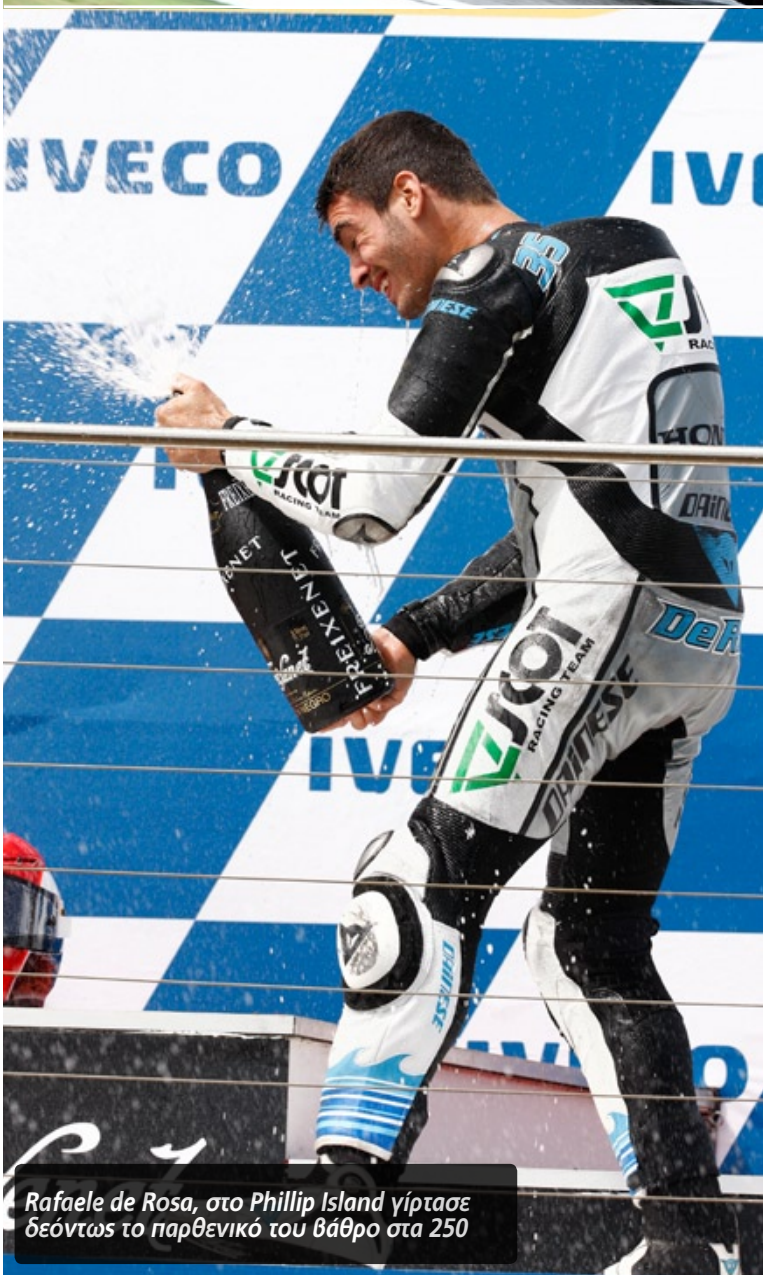
Η Μαλαισία θα είχε πολύ ενδιαφέρον.

Σ τη Sepang, πριν προλάβουν να συμπληρωθούν πέντε γύροι, ο Simoncelli ήταν πρώτος και ο Aoyama δεύτερος –ανήμερα στα 28ά του γενέθλια.

Οι δυο τους επιδόθηκαν σε μια άκρως θεαματική και επικίνδυνη μονομαχία με αλλεπάλληλες προσπεράσεις, ενώ από πίσω ο Hector Barbera απλά παρακολουθούσε. Το εντυπωσιακό, δε, ήταν το γκάζι του Honda, ένα ξεκάθαρο δείγμα πως μόλις το HRC μυρίστηκε αίμα (βλέπε τίτλο) αμέσως βρήκε τις αναβαθμίσεις που θα του έδιναν το πλεονέκτημα απέναντι στα πανίσχυρα Aprilia RSA250, παρόλο που θεωρητικά έχει σταματήσει η εξέλιξη των δίχρονων εδώ και τρία χρόνια. Πολιτικές… Σίγουρα βλέποντας αυτόν τον αγώνα ο Andrea Dovizioso θα έβραζε σκεπτόμενος τι θα μπορούσε να είχε κάνει το 2007 με μια τέτοια μοτοσυκλέτα απέναντι στον Jorge Lorenzo.

Πίσω στη μονομαχία των δύο πρώτων της κατάταξης, η οποία συνεχιζόταν λυσσαλέα μέχρι έξι γύρους πριν την καρό σημαία. Ο Simoncelli προσπαθεί μια προσπέραση

Ο μαύρος Οκτώβρης του Bautista, όπου τα έχασε όλα

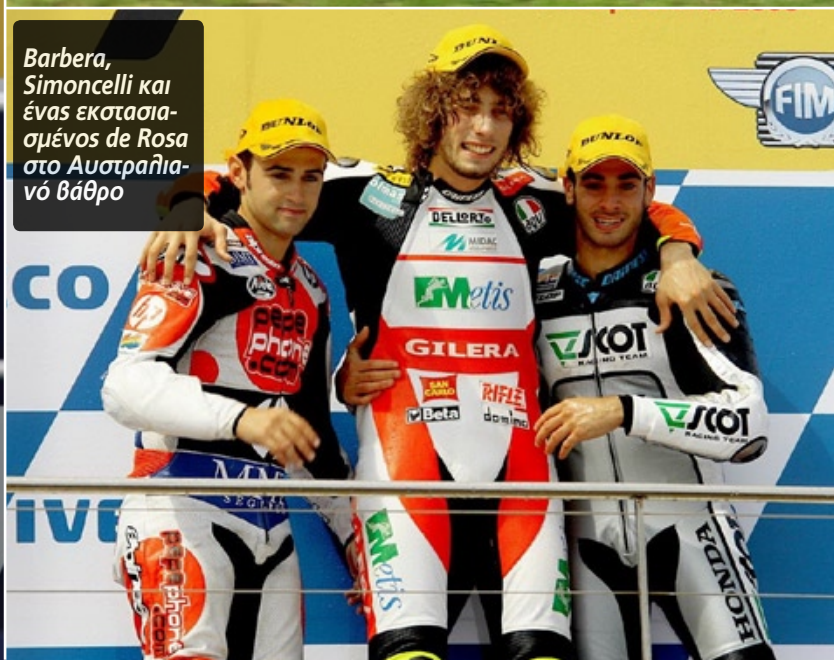


Rafaele de Rosa, στο Phillip Island γίρτασε δεόντως το παρθενικό του βάθρο στα 250

Τσαμπουκαλήδικη νίκη για τον Aoyama στη Sepang, στα ίσια με τον Simoncelli

Το χαμόγελο του ανθρώπου που πάει στον τελευταίο αγώνα με αέρα 21 βαθμών

Δύο συνεχόμενες δεύτερες θέσεις για τον Barbera τον έφεραν στην τρίτη θέση της κατάταξης



Barbera, Simoncelli και ένας εκστασιασμένος de Rosa στο Αυστραλιανό βάθρο

στον Aoyama που έχει περάσει πρώτος, χάνει στιγμιαία τη φόρα του και ο Ιάπωνας αποκτά ένα μαξιλαράκι περίπου όσο ένα μήκος μοτοσυκλέτας. Αυτό του είναι αρκετό για να εκμεταλλευτεί το γκάζι της Honda του στα ανοικτά κομμάτια της Sepang δίχως να έχει απάντηση ο Ιταλός. Ο Simoncelli παραδίδει τα όπλα ένα γύρο αργότερα: στους τελευταίους πέντε γύρους η διαφορά ενός δευτερολέπτου μεγεθύνθηκε σε σχεδόν 6.5! Μάλιστα, ο εξαντλημένος Ιταλός δέχτηκε στο τέλος την επίθεση του Barbera, ο οποίος κατάφερε να του κλέψει τη δεύτερη θέση στο φωτοφίνις. Εδώ παίχτηκε ένα περίεργο σενάριο, καθώς οι δύο αναβάτες τερμάτισαν τόσο κοντά που η εικόνα του δεν έβγαζε ξεκάθαρο νικητή και μετά από συνεχείς αναλύσεις των αγωνοδικών τελικά η δεύτερη θέση πήγε στον Barbera καθώς το χρονόμετρο είχε γράψει σε αυτόν τον ταχύτερο γύρο μεταξύ των δύο! Σε ποιο δεκαδικό άραγε;

Πιο πίσω ο Bautista συμπλήρωσε τον χειρότερο Οκτώβρη της ζωής του με άλλο ένα χαμένο μπροστινό που μεταφράζεται σε οριστική απώλεια κάθε ελπίδας για τον φετινό τίτλο, αλλά και υποβάθμιση στην τέταρτη θέση της κατάταξης, πίσω και από τον Barbera!

>> 125GP

Simon και με τη βούλα

Ο Julian Simon ήταν από καιρό το αδιαφιλονίκητο φαβορί για τον τίτλο των 125 και στο Phillip Island είχε την ευκαιρία να τον πάρει και μαθηματικά. Αρκούσε να τερματίσει μπροστά από τον βασικό διεκδικητή και ομόσταυλό του, Bradley Smith και τον (με αριθμητικές ισχνές ελπίδες) Nicolas Terol.

Μόνο που στο τέλος του πρώτου γύρου ο Simon ήταν όγδοος και πίσω από τους δύο αντιπάλους του… Στον δέκατο γύρο μάλιστα ο Smith πέρασε πρώτος, γεγονός που αναμφίβολα αφύπνησε τον Simon: ο Ισπανός μέσα σε τρεις γύρους ανέβηκε από έβδομος στην πρώτη θέση του αγώνα!

Οι δύο τους άρχισαν να απομακρύνονται και η μεταξύ τους μάχη ήταν δυνατή, καθώς στην έναρξη του τελευταίου γύρου ο Smith ήταν ακριβώς μπροστά στον Simon, ο οποίος έκανε την κίνησή του στη στροφή MG, πέρασε από την εσωτερική τον Άγγλο και του έκλεισε μεγαλοπρεπέστατα την πόρτα ώστε να καπαρώσει τη νίκη που σήμαινε και τον πρώτο του παγκόσμιο τίτλο. Τρίτος τερμάτισε ο Sandro Cortese, ο οποίος στον πρώτο γύρο βρισκόταν μόλις στη 17η θέση!

Δίχως το βαθμολογικό ενδιαφέρον του τίτλου πλέον, ο αγώνας της Sepang εξελίχθηκε σε άλλη μια μονομαχία των δύο αναβατών της Bancaja Aspar, Simon και Smith. Ο νέος πρωταθλητής και Άγγλος δεύτερος ήδη από το δεύτερο γύρο άρχισαν να απομακρύνονται από το μεγάλο γκρουπ που ακολουθούσε υπό την ηγεσία του Pol Espargaro –παρόλο που ο Smith είχε ένα ράγισμα στο πόδι του κληρονομιά από τα χρονομετρημένα του Σαββάτου. Οι δύο πρωτοπόροι της κατάταξης συνέχισαν να μάχονται στενά ως τον 13ο γύρο, όπου ο Smith πέρασε τον Simon και οδήγησε τον αγώνα για δέκα συνεχόμενους γύρους. Κάπου εκεί έκανε το λάθος στα φρένα, ανοίχτηκε και βρέθηκε ξανά πίσω από τον Simon με περίπου μισό δευτερόλεπτο να τους χωρίζει και τρεις γύρους να απομένουν. Κι όμως, ο νεαρός Άγγλος επέμεινε, μάζεψε τη διαφορά μα δεν κατάφερε να ξαναπεράσει τον πρωταθλητή, ο οποίος πήρε άλλη μια νίκη, την έκτη του σε 14 αγώνες.

Ο φτωχός Οκτώβρης του Nico Terol τον περιόρισε στην τρίτη θέση της κατάταξης των 125

Julian Simon πανηγυρίζει την κούπα στο Phillip Island με ένα κράνος που δε θα βρείτε στα μαγαζιά

Ο Pol Espargaro εμφανίστηκε πολύ ανεβασμένος μετά τις καλοκαιρινές διακοπές και έκλεισε την τέταρτη θέση των 125

Bradley Smith, ο ταχύτερος Άγγλος αναβάτης κατά τους πατριώτες του και μόνη απειλή για τον Simon φέτος

Simon (60) και Smith (38), το ντουέτο της Mapfre Aspar κυριάρχησε στα 125 με διαρκείς μονομαχίες

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

Sepang International Circuit
http://www.malaysiangp.com.my

Έτος κατασκευής:	1999
Μήκος:	5,542 m
Μεγαλη ευθεία:	928m
Στροφές:	15
Δεξιές:	10
Αριστερές:	5

MotoGP

Συνθήκες αγώνα:	**Υγρός**
Θερμοκρασία αέρα:	27ºC
Θερμοκρασία εδάφους:	22ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	15:36
Απόσταση αγώνα:	21 γύροι / 116.51 km
Ρεκόρ πίστας:	Casey Stoner
	2'02.108 163.566 km/h
Pole position:	Valentino Rossi
	2'00.518 165.724 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Valentino Rossi (14ος γύρος)
	2'13.694 149.391 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα:	31ºC
Θερμοκρασία εδάφους:	47ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	13:16
Απόσταση αγώνα:	20 γύροι / 110.96 km
Ρεκόρ πίστας:	Hiroshi Aoyama (νέο)
	2'07.597 156.530 km/h
Pole position:	Hiroshi Aoyama
	2'06.767 157.555 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Hiroshi Aoyama (16ος γύρος)
	2'07.597 156.530 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα:	33ºC
Θερμοκρασία εδάφους:	48ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	12:03
Απόσταση αγώνα:	19 γύροι / 105.41 km
Ρεκόρ πίστας:	Alvaro Bautista
	2'13.118 150.038 km/h
Pole position:	Marc Marquez
	2'13.756 149.322 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Bradley Smith (7ος γύρος)
	2'14.068 148.975 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	27	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	147.435	
2	3	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	146.679	+14.666
3	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	146.437	+19.385
4	99	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	146.107	+25.850
5	69	Nicky Hayden	USA	Ducati Marlboro Team	Ducati	145.456	+38.705
6	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	145.337	+41.061
7	24	Toni Elias	SPA	San Carlo Honda Gresini	Honda	144.961	+48.555
8	33	Marco Melandri	ITA	Hayate Racing Team	Kawasaki	144.611	+55.557
9	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	144.374	+1'00.303
10	36	Mika Kallio	FIN	Pramac Racing	Ducati	144.368	+1'00.440
11	44	Aleix Espargaro	SPA	Pramac Racing	Ducati	144.307	+1'01.655
12	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	144.298	+1'01.847
13	5	Colin Edwards	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	143.856	+1'10.778
14	41	Gabor Talmacsi	HUN	Scot Racing Team MotoGP	Honda	143.606	+1'15.851
15	52	James Toseland	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	141.914	+1'50.672
Δεν τερμάτισε	4	Andrea Dovizioso	ITA	Repsol Honda Team	Honda	145.686	7 γύροι
Δεν τερμάτισε	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	134.299	20 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	20	16		**286**
2	Lorenzo J.	16	25	-	25	20	20	20	16	20	-	-	25	20	25	-	13		**245**
3	Stoner C.	25	13	16	11	25	16	16	13	13	2	-	-	-	20	25	25		**220**
4	Pedrosa D.	5	16	20	16	-	10	-	25	16	7	20	6	16	16	16	20		**209**
5	Dovizioso A.	11	11	8	13	13	13	-	-	-	25	13	13	13	9	10	-		**152**
6	Edwards C.	13	4	9	9	10	9	13	9	7	20	9	11	-	11	11	3		**148**
7	Melandri M.	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-	8	4	9	8		**108**
8	Capirossi L.	-	9	10	8	11	11	7	-	5	5	11	9	11	-	4	7		**108**
9	De Angelis A.	10	3	2	5	1	4	6	5	11	13	8	20	-	-	13	4		**105**
10	Elias T.	7	1	7	6	2	-	4	10	10	-	16	7	10	10	6	9		**105**
11	Vermeulen C.	9	6	6	10	6	5	11	8	3	3	5	5	7	6	5	10		**105**
12	De Puniet R.	6	5	13	2	8	8	9	7	-	16	6	4	4	5	8	-		**101**
13	Hayden N.	4	-	1	4	4	6	8	11	8	1	10	16	-	8	1	11		**93**
14	Toseland J.	-	7	3	7	9	3	10	-	6	10	7	10	6	7	2	1		**88**
15	Kallio M.	8	8	-	-	3	7	-	-	2	6	-	8	9	-	7	6		**64**
16	Canepa N.	-	2	-	1	7	-	2	4	4	8	4	-	3	3	-	-		**38**
17	Talmacsi G.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	3	2	2	2	3	2		**19**
18	Espargaro A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	-	-	5		**13**
19	Gibernau S.	3	-	5	-	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**12**
20	Takahashi Y.	1	-	4	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**9**

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	20	25	25	25	20	25	25	20	25	20	25	25	25	25	20	16		**366**
2	Honda	11	16	20	16	13	13	9	25	16	25	20	20	16	16	16	20		**272**
3	Ducati	25	13	16	11	25	16	16	13	13	8	10	16	9	20	25	25		**261**
4	Suzuki	9	9	10	10	11	11	11	8	5	5	11	9	11	6	-5	10		**131**
5	Kawasaki	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-	8	4	9	8		**108**

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	20	29		**531**
2	Repsol Honda	16	27	28	29	13	23	-	25	16	32	33	19	29	25	26	20		**361**
3	Ducati Marlboro	29	13	17	15	29	22	24	24	21	3	10	24	9	28	26	36		**330**
4	Monster Tech3 Yamaha	13	11	12	16	19	12	23	9	13	30	16	21	6	18	13	4		**236**
5	Rizla Suzuki	9	15	16	18	17	16	18	8	8	8	16	14	18	6	9	17		**213**
6	San Carlo Honda Gresini	17	4	9	11	3	4	10	15	21	13	24	27	10	10	19	13		**210**
7	Hayate Racing Team	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9	-	-	8	4	9	8		**108**
8	LCR Honda	6	5	13	2	8	8	9	7	-	16	6	4	4	5	8	-		**101**
9	Pramac Racing	8	10	-	1	10	7	2	4	6	14	4	3	8	3	7	11		**98**
10	Scot Racing Team MOT	1	-	4	3	-	-	1	-	1	4	3	2	2	2	3	2		**28**
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	20	20		**314**
2 Honda	13	20	25	20	10	20	25	-	13	25	13	20	13	13	16	25		**271**
3 Gilera	7	-	16	25	20	-	16	-	25	13	25	25	-	25	25	16		**238**
4 Yamaha	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**2**

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Scot Racing Team 250cc	Honda	155.087	
2	40	Hector Barbera	SPA	Pepe World Team	Aprilia	154.702	+6.397
3	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	154.702	+6.397
4	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	154.196	+14.871
5	55	Hector Faubel	SPA	Honda SAG	Honda	153.940	+19.177
6	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	153.917	+19.567
7	6	Alex Debon	SPA	Aeropuerto-Castello-Blusens	Aprilia	153.876	+20.255
8	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	153.033	+34.561
9	25	Alex Baldolini	ITA	WTR San Marino Team	Aprilia	152.079	+50.937
10	73	Shuhei Aoyama	JPN	Racing Team Germany	Honda	151.316	+1'04.186
11	11	Balazs Nemeth	HUN	Balatonring Team	Aprilia	151.045	+1'08.917
12	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	150.948	+1'10.616
13	53	Valentin Debise	FRA	CIP Moto - GP250	Honda	150.531	+1'17.945
14	8	Bastien Chesaux	SWI	Matteoni Racing	Aprilia	149.869	+1'29.669
15	56	Vladimir Leonov	RUS	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia	149.093	+1'43.536
16	48	Shoya Tomizawa	JPN	CIP Moto - GP250	Honda	147.111	+1 γύρο
Δεν τερμάτισε	35	Raffaele De Rosa	ITA	Scot Racing Team 250cc	Honda	143.276	4 γύροι
Δεν τερμάτισε	16	Jules Cluzel	FRA	Matteoni Racing	Aprilia	148.890	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	75	Mattia Pasini	ITA	Paddock GP Racing Team	Aprilia	142.620	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	63	Mike Di Meglio	FRA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	146.925	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	141.087	14 γύροι
Δεν τερμάτισε	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	151.771	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	7	Axel Pons	SPA	Pepe World Team	Aprilia	147.414	18 γύροι
Δεν τερμάτισε	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	135.129	19 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	9	25		**252**
2	Simoncelli M.	-	-	16	25	20	-	16	-	25	13	25	25	-	25	25	16		**231**
3	Barbera H.	25	5	13	5	11	16	20	-	11	8	9	10	25	16	20	20		**214**
4	Bautista A.	9	25	20	13	16	25	-	-	16	20	16	16	16	-	6	-		**198**
5	Pasini M.	-	16	10	-	25	13	-	-	-	16	20	-	20	8	-	-		**128**
6	Luthi T.	10	8	11	-	13	10	-	-	8	7	-	7	6	9	5	13		**107**
7	De Rosa R.	11	4	6	10	7	7	6	-	7	9	10	5	8	-	16	-		**106**
8	Di Meglio M.	16	-	5	-	4	2	5	-	-	11	7	13	11	20	11	-		**105**
9	Faubel H.	5	-	2	20	8	6	8	-	10	6	6	8	7	-	8	11		**105**
10	Debon A.	2	11	-	-	9	11	10	-	20	10	-	-	9	7	3	9		**101**
11	Cluzel J.	20	-	8	-	-	5	-	-	2	5	8	-	10	11	13	-		**82**
12	Locatelli R.	7	-	7	16	6	-	11	-	6	3	11	11	-	-	-	-		**78**
13	Wilairot R.	8	-	1	11	2	9	7	-	-	-	5	-	-	10	7	10		**70**
14	Pesek L.	3	9	3	9	-	4	4	-	4	4	4	9	-	5	4	8		**70**
15	Abraham K.	-	7	-	4	3	8	9	-	-	2	-	6	5	6	10	4		**64**
16	Baldolini A.	1	-	-	-	5	3	3	-	5	-	-	4	3	2	-	7		**33**
17	Talmacsi G.	6	13	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**28**
18	Tomizawa S.	4	6	4	-	-	-	-	-	3	1	3	-	4	-	1	-		**26**
19	Espargaro P.	-	-	-	-	-	-	13	-	9	-	-	-	-	-	-	-		**22**
20	Aoyama S.	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	6		**22**
21	Debise V.	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	1	3	2	3	-	3		**17**
22	Toth I.	-	3	-	7	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**12**
23	Leonov V.	-	1	-	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1		**9**
24	Nemeth B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	5		**8**
25	Chesaux B.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2		**3**
26	Pons A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-		**3**
27	Markham T.	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**2**
28	Watanabe K.	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**2**
29	Bonsey S.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**1**

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	60	Julian Simon	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	147.606	
2	38	Bradley Smith	GBR	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	147.542	+1.114
3	44	Pol Espargaro	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	147.245	+6.293
4	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team 125cc	Aprilia	147.148	+8.003
5	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	147.120	+8.485
6	11	Sandro Cortese	GER	Ajo Interwetten	Derbi	147.023	+10.188
7	12	Esteve Rabat	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	146.743	+15.114
8	29	Andrea Iannone	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	146.345	+22.151
9	6	Joan Olive	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	146.106	+26.388
10	8	Lorenzo Zanetti	ITA	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	146.065	+27.113
11	73	Takaaki Nakagami	JPN	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	146.023	+27.859
12	88	Michael Ranseder	AUT	CBC Corse	Aprilia	145.632	+34.838
13	35	Randy Krummenache	SWI	Degraaf Grand Prix	Aprilia	145.243	+41.829
14	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Interwetten	Derbi	145.209	+42.433
15	39	Luis Salom	SPA	Jack & Jones Team	Aprilia	144.700	+51.635
16	28	Elly Ilias	MAL	Air Asia Team Malaysia	Aprilia	144.247	+59.854
17	16	Cameron Beaubier	USA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	143.850	+1'07.131
18	53	Jasper Iwema	NED	Racing Team Germany	Honda	143.467	+1'14.171
19	21	Jakub Kornfeil	CZE	Loncin Racing	Loncin	142.739	+1'27.651
20	23	Muhammad Zulfahmi	MAL	Air Asia Team Malaysia	Yamaha	141.087	+1'58.779
21	47	Blake Leigh-Smith	AUS	Degraaf Grand Prix	Honda	140.706	+2'06.062
22	19	Quentin Jacquet	FRA	Matteoni Racing	Aprilia	138.664	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	24	Simone Corsi	ITA	Fontana Racing	Aprilia	147.239	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	14	Johann Zarco	FRA	WTR San Marino Team	Aprilia	145.730	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	7	Efren Vazquez	SPA	Derbi Racing Team	Derbi	143.648	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	87	Luca Marconi	ITA	CBC Corse	Aprilia	138.675	5 γύροι
Δεν τερμάτισε	10	Luca Vitali	ITA	CBC Corse	Aprilia	130.124	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	93	Marc Marquez	SPA	Red Bull KTM Moto Sport	KTM	147.116	7 γύροι
Δεν τερμάτισε	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia	Aprilia	142.288	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	94	Jonas Folger	GER	Ongetta Team I.S.P.A.	Aprilia	132.665	9 γύροι
Δεν τερμάτισε	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	Loncin Racing	Loncin	111.689	17 γύροι
Δεν Συμπλήρωσε Γύρο	17	Stefan Bradl	GER	Viessmann Kiefer Racing	Aprilia		
Δεν Συμπλήρωσε Γύρο	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia		

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	12.5	25	25	25	25	25	25	-	25	25	25	20	25	16	25	25		**348.5**
2	Derbi	8	16	11	10	13	7	7	-	16	8	11	25	11	25	16	16		**200**
3	KTM	-	11	16	-	11	11	6	-	2	1	8	10	13	-	7	-		**96**
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	25	25		**264**
2	Smith B.	5.5	6	25	13	25	8	16	-	-	-	13	20	16	16	20	20		**203.5**
3	Terol N.	4.5	-	6	7	20	20	11	-	13	13	25	13	20	-	10	11		**173.5**
4	Espargaro P.	6.5	16	9	-	13	-	7	-	11	6	11	25	-	25	13	16		**158.5**
5	Gadea S.	2	-	20	16	5	16	25	-	20	-	7	1	-	10	6	13		**141**
6	Iannone A.	12.5	25	-	9	-	25	13	-	9	-	16	-	-	-	8	8		**125.5**
7	Cortese S.	8	10	10	4	6	7	-	-	10	-	10	-	11	20	16	10		**122**
8	Marquez M.	-	11	16	-	11	11	6	-	-	1	8	10	13	-	7	-		**94**
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	-	7		**81**
11	Folger J.	5	8	-	20	2	10	9	-	-	-	4	4	7	2	2	-		**73**
12	Corsi S.	1	1	2	-	-	-	8	-	-	20	-	16	9	-	11	-		**68**
13	Aegerter D.	2.5	7	7	10	-	-	3	-	7	8	-	6	1	8	4	2		**65.5**
14	Redding S.	1.5	-	13	-	9	5	-	-	-	16	1	-	-	-	5	-		**50.5**
15	Vasquez E.	-	-	11	8	-	-	4	-	-	7	2	-	4	-	9	-		**45**
16	Nakagami T.	-	-	-	11	1	1	-	-	-	11	-	7	-	5	-	5		**41**
17	Webb D.	3.5	5	8	-	-	-	-	-	8	-	-	5	6	-	3	-		**38.5**
18	Rabat E.	3	3	4	5	-	4	-	-	-	-	-	-	-	9	-	9		**37**
19	Zanetti L.	-	2	-	6	4	-	1	-	-	9	-	-	2	3	-	6		**33**
20	Zarco J.	0.5	-	3	-	10	3	-	-	-	3	5	-	-	7	-	-		**31.5**
21	Krummenacher R.	-	-	-	1	3	6	-	-	5	-	-	-	-	6	1	3		**25**
22	Salom L.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	10	-	3	-	1	-	1		**18**
23	Koyama T.	-	4	-	-	-	-	-	-	6	5	-	2	-	-	-	-		**17**
24	Ranseder M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	4		**9**
25	Savadori L.	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	--		**7**
26	Schrotter M.	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	-		**7**
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**

Θέαμα

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: Δημήτρης Ταυλίκος

Δεν είναι και στα καλύτερά του το Παγκόσμιο SM, αλλά αυτό δε δικαιολογεί την εξαιρετικά χαμηλή προσέλευση του κόσμου στην πίστα Drive Park στο Νέο Ρύσιο. Μήπως δηλαδή είμαστε τόσο χορτασμένοι από Παγκόσμια Πρωταθλήματα εμείς οι Έλληνες που σνομπάρουμε έτσι έναν τέτοιο αγώνα;

για λίγους

>> Κατηγορία S1

Μια πτώση στον πρώτο γύρο του πρωταθλητή Berndt Hiemer είχε ως αποτέλεσμα να τον χτυπήσει από πίσω ο επερχόμενος Davide Gozzini. Οι δυο τους έκλεισαν ουσιαστικά το δρόμο σε όσους ακολουθούσαν από την εσωτερική, με αποτέλεσμα οι τυχεροί κ.κ. Thomas Chareyre, Adrien Chareyre, Gerald Delepine και Mauno Hermunen να ξεφύγουν από τους υπόλοιπους άτυχους – μεταξύ αυτών οι Ivan Lazzarini και Thierry Van Den Bosch. Ο εικονιζόμενος Γάλλος Thomas Chareyre βρέθηκε πρώτος στην πρώτη στροφή και έμεινε εκεί ως το τέλος κυριαρχώντας απόλυτα στην πρώτη μάχη της S1, κάτι που θα επαναλάμβανε και αργότερα και στο δεύτερο σκέλος της κατηγορίας.

Race 1

(Περισσότερα: http://www.supermotos1.com)

1.	Thomas Chareyre	(FRA, Husqvarna)	19:22.433
2.	Giovanni Bussei	(ITA, Honda)	+0:11.198
3.	Ivan Lazzarini	(ITA, Honda)	+0:11.770
4.	Thierry van den Bosch	(FRA, TM)	+0:13.018
5.	Bernd Hiemer	(GER, KTM)	+0:15.113
6.	Matthew Winstanley	(GBR, Husqvarna)	+0:29.288

>> Κατηγορία S2

Η πτώση του Berndt Hiemer, όπως είδαμε, αποδείχθηκε εξίσου ωφέλιμη και στον έτερο αδελφό Chareyre, τον Adrien (στη φωτογραφία), αν και αυτός είχε έναν άμεσο ανταγωνιστή στη ρόδα του, τον Gerald Delepine. Εν τέλει ο Γάλλος κατάφερε να επικρατήσει τερματίζοντας σχεδόν 3.5 δευτερόλεπτα μπροστά από τον δεύτερο της S2, κάνοντας το πρώτο σκέλος του Παγκοσμίου SM μια οικογενειακή υπόθεση της οικίας Chareyre.

Race 1

(Περισσότερα: http://www.supermotos1.com)

1.	Adrien Chareyre	(FRA, Husqvarna)	19:29.559
2.	Gérald Delepine	(BEL, Husqvarna)	+0:03.496
3.	Paolo Gaspardone	(ITA, Honda)	+0:09.423
4.	Davide Gozzini	(ITA, TM)	+0:13.922
5.	Fabrizio Bartolini	(ITA, Husqvarna)	+0:16.038
6.	Edgardo Borella	(ITA, KTM)	+0:16.580

WRP
capit
Castrol
Husqvarna

>> Κατηγορία S1

Για μια ακόμη φορά η εκκίνηση της S1 ήταν αποκλειστική υπόθεση του Thomas Chareyre, ο οποίος πήρε τη holeshot και παρέμεινε στην κεφαλή ως το τέλος – copy paste το πρώτο σκέλος δηλαδή. Οι μόνοι αναβάτες που προσπάθησαν να κάνουν το Γάλλο να ιδρώσει ήταν αρχικά ο Ivan Lazzarini και στη συνέχεια ο Davide Gozzini.

Παρά τα δύο σχετικά μέτρια αποτελέσματά του στη Θεσσαλονίκη (τέταρτος και πέμπτος), ο θρύλος του Παγκοσμίου Supermoto Thierry Van Den Bosch –τον απολαμβάνουμε στη φωτογραφία– διατήρησε τη θέση του ως πρωτοπόρος της κατάταξης.

Race 2

(Περισσότερα: http://www.supermotos1.com)

1.	Thomas Chareyre	(FRA, Husqvarna)	19:21.024
2.	Bernd Hiemer	(GER, KTM)	+0:08.003
3.	Ivan Lazzarini	(ITA, Honda)	+0:08.706
4.	Mauno Hermunen	(FIN, Husqvarna)	+0:08.858
5.	Thierry van den Bosch	(FRA, TM)	+0:18.511
6.	Giovanni Bussei	(ITA, Honda)	+0:20.896

BERLONI
RACETECH
101
BERLONI
RACETECH

>> Κατηγορία S2

Ένα μπλέξιμο του Adrien Chareyre με τον Fabrizio Bartolini και η προσωρινή πτώση των δύο αναβατών είχε ως αποτέλεσμα ο Davide Gozzini (εικονίζεται) να πάρει μια πανεύκολη νίκη, τερματίζοντας 18 ολόκληρα δευτερόλεπτα μπροστά από τον δεύτερο της κατηγορίας, Gerald Delepine – ο οποίος Βέλγος αναβάτης της Husqvarna με τις δύο δεύτερες θέσεις στα αντίστοιχα σκέλη της S2 ήταν αυτός με τη μεγαλύτερη βαθμολογική συμμετοχή από το Ελληνικό GP.

Race 2

(Περισσότερα: http://www.supermotos1.com)

1.	Davide Gozzini	(ITA, TM)	19:24.138
2.	Gérald Delepine	(BEL, Husqvarna)	+0:18.149
3.	Paolo Gaspardone	(ITA, Honda)	+0:20.521
4.	Adrien Chareyre	(FRA, Husqvarna)	+0:21.099
5.	Andrea Occhini	(ITA, TM)	+0:30.355
6.	Alexander Georgiev	(BUL, KTM)	+0:35.232

BERLONI
VERTEX
POWER

>> Κατηγορία S3

Δύο μόλις συμμετοχές είχε στη Θεσσαλονίκη η κατηγορία S3 – η οποία λογίζεται ως Ευρωπαϊκό και όχι Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Μάλιστα εδώ οι αναβάτες, αμφότεροι με KTM, ήταν διαφορετικού φύλλου: ο Angel Karanyotov και η Janina Wuerterle πήραν από μια νίκη σε κάθε σκέλος, αν και τελικά ο εικονιζόμενος Βούλγαρος ήταν αυτός που πήρε συνολικά τη νίκη στο Ελληνικό GP.

TEAM Bulgaria
Bulgaria

>> Κατηγορία Open

Η δεύτερη κατηγορία του UEM European Supermoto Championship έφερε άφθονο δράμα στη Θεσσαλονίκη. Ο Ιταλός Massimiliano Porfiri της Honda (στη φωτογραφία) με μια πρώτη και μια τρίτη θέση πέρασε στην πρώτη θέση της κατάταξης, αφήνοντας δεύτερο τον συμπατριώτη του Teo Monticelli. Ωστόσο μιλάμε για μια κατηγορία όπου οι τρεις πρώτοι της κατάταξης χωρίζονται από μόλις 8 βαθμούς και μαθηματικές ελπίδες για τίτλο στον τελευταίο αγώνα της σεζόν στην Catalunya (15/11) έχουν όλοι οι πέντε πρώτοι της βαθμολογίας!

65
MONTICELLI
GIERRE PELLI
RECON
EN.CA. srl

WORLD SUPERBIKE CHAMPIONSHIP 2009

Καλύτερος rookie της χρονιάς είναι ο Πρωταθλητής!

Ήρθε με τρεις τίτλους AMA SBK, έχοντας κερδίσει τον απόλυτο κυρίαρχο του Αμερικανικού πρωταθλήματος, Mat Mladin, στα ίσια, ως ομόσταυλος και με την ίδια μοτοσυκλέτα. Όλοι ήξεραν πως είναι υποσχόμενος και δυνατός αλλά, μπαίνοντας σε ένα πρωτάθλημα που δεν είχε καν ξαναδεί τις πίστες, με μια Yamaha που μόλις είχε λανσάρει ένα ολοκαίνουργιο R1 δίχως αγωνιστική εμπειρία και δεδομένα, ελάχιστοι θα πόνταραν ρεαλιστικά σε αυτόν.

Ο 25χρονος Τεξανός ξεκίνησε με επτά συνεχόμενες Superpole (!), παίρνοντας τη πρώτη του νίκη μόλις στο δεύτερο σκέλος του πρώτου αγώνα της χρονιάς (Phillip Island), για να κλείσει με μια εντυπωσιακή συγκομιδή: 11 από τις 14 Superpole και 14 νίκες σε 28 σκέλη!

Φτάνοντας στον τελευταίο αγώνα στο Portimao (25/10) ο Spies βρισκόταν 10 βαθμούς πίσω από τον Haga και δήλωνε πως δεν τον νοιάζει: "Και πρώτος να ήμουν, πάλι θα ήθελα δύο νίκες στο Portimao για πάρω τον τίτλο. Αυτό θα προσπαθούσα να κάνω, το ίδιο θέλω και τώρα." Εξαιρετικά απλή λογική, αντάξια ενός πρωταθλητή, την οποία έβαλε σε εφαρμογή στην Πορτογαλία: Πρώτος στην Superpole, πρώτος στην εκκίνηση, η πίεση στον Haga. Ο Ιάπωνας δεν έδειξε ικανός να τη διαχειριστεί και η πτώση του από χαμένο μπροστινό στο πρώτο αυτό σκέλος σχεδόν έβαλε ταφόπλακα στις βλέψεις του για τον πρώτο του τίτλο. Ο Spies δε χρειαζόταν πλέον να νικήσει και στο δεύτερο σκέλος, το -10 είχε μετατραπεί σε +15.

Όπερ και εγένετο. Στο δεύτερο σκέλος ο Haga πίεσε για τη νίκη, ενώ ο Spies απλά φρόντισε να είναι κάπου εκεί ψηλά ώστε να έχει την κατάσταση υπό έλεγχο. Η απογοήτευση του Ιάπωνα ήταν εμφανέστατη όταν έχασε την πρώτη θέση του δεύτερου σκέλους από τον Michel Fabrizio, ενώ ο Ben Spies το πανηγύρισε δεόντως τερματίζοντας πέμπτος. Αυτά δε γίνονται κάθε μέρα…

Το μόνο που κατάφερε ο Nori Haga (με την πολύτιμη βοήθεια του Michel Fabrizio που κατετάγη τρίτος στο πρωτάθλημα) ήταν να εξασφαλίσει τον τίτλο Κατασκευαστών για τη Ducati με μια σχετικά ευρεία διαφορά 67 βαθμών από τη δεύτερη Yamaha.

Αξίζει να σημειώσουμε την "Αγγλική επιδρομή" στα SBK, με τέσσερις αναβάτες στη πρώτη δεκάδα: Jonathan Rea (5), Leon Haslam (6), Shayne Byrne (8) και Tom Sykes (9).

Σπουδαίο και το ντεμπούτο της Aprilia με το RSV4 και τον Max Biaggi στη σέλα του να κλείνει τη χρονιά τέταρτος, έχοντας μαζέψει πέντε επισκέψεις στο βάθρο και μία νίκη. Ο δεύτερος αναβάτης, Shinya Nakano, ήταν απογοητευτικός, έχασε αρκετό χρόνο από τραυματισμούς και τελικά μόλις ανακοίνωσε πως κρεμά τη φόρμα του.

Το ντεμπούτο της BMW δεν ήταν εξίσου επιτυχημένο. Ο Troy Corser αναδείχθηκε 13ος στο πρωτάθλημα, ενώ ο Ruben Xaus 17ος και ο καλύτερος τερματισμός της ομάδας ήταν μια πέμπτη θέση του Corser στο Brno. Παρόλα αυτά οι Γερμανοί δηλώνουν ικανοποιημένοι, καθώς τηρείται το πλάνο τους: Γνωριμία και εγκλιματισμός την πρώτη χρονιά, ενώ για το 2010 προβλέπονται βάθρα. Ίδωμεν, πάντως αν δεν ήταν η Aprilia, θα μιλούσαμε με περισσότερο ενθουσιασμό για το S1000RR.

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

WORLD SUPERSPORT CHAMPIONSHIP

Δε φτάνει που τους το πήρε ένας rookie: Αυτόν εδώ ούτε τον ήξεραν, ούτε τον περίμεναν...

Ο Cal Crutchlow ήρθε στην ομάδα της Yamaha με περγαμηνές από το BSB αλλά δίχως το όνομα που θα τον έχριζε φαβορί - ειδικά από τη στιγμή που δε γνώριζε αρκετές από τις πίστες του πρωταθλήματος. Ο Βρετανός ξεκίνησε τη χρονιά καλά, αλλά ήταν στο τρίτο αγώνα στη Valencia που πήρε τη παρθενική του νίκη, έπιασε κορυφή στην κατάταξη και δεν ξανακοίταξε ποτέ πίσω. Από τη θέση του πρωτοπόρου πλέον, έκλεισε το 2009 με 5 νίκες και 10 επισκέψεις στο βάθρο, σε σύνολο 14 αγώνων. Ο μόνος ρεαλιστικός του αντίπαλος όλη τη χρονιά ήταν ο Ιρλανδός Eugene Laverty (Honda), έχοντας μαθηματικές ελπίδες ως και τον τελευταίο αγώνα. Μόνο που στο Portimao ο Άγγλος είχε ένα μαξιλαράκι 19 βαθμών το οποίο και εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο, τερματίζοντας με ασφάλεια πέμπτος, αφήνοντας τις δάφνες της νίκης στον Laverty και κατακτώντας το παγκόσμιο πρωτάθλημα στη πρώτη του χρονιά. Δικαίως η Yamaha τον προήγαγε στη θέση του Ben Spies, ο οποίος με τη σειρά του πήρε την ανηφόρα για τα MotoGP.

Ξεχωρίζουμε επίσης την καλούτσικη χρονιά του βετεράνου Gary McCoy, ο οποίος με τη Triumph πήρε την όγδοη θέση, ανέβηκε δύο φορές στο βάθρο και κατάφερε να φέρει την Αγγλική ομάδα στην τέταρτη θέση της κατάταξης κατασκευαστών, πάνω από τη Suzuki!

Παρόλα αυτά, ο τίτλος κατασκευαστών πήγε στη Honda, μετά από σκληρή μάχη με τη Yamaha, για μόλις 13 βαθμούς.

Racing Gossip

SUPERSTOCK 1000 CUP

Επιτέλους, ένα Ducati!

Εδώ έχουμε ένα σπάνιο φαινόμενο: Μια κατηγορία όπου η Yamaha δεν πρωταγωνίστησε. Ο Βέλγος Xavier Simeon με το 1098R αναδείχθηκε πρωταθλητής, μπροστά από το βασικό του διώκτη, τον Ιταλό Claudio Corti (Suzuki), ενώ τρίτος τερμάτισε στο πρωτάθλημα ο Maxime Berger (Honda). Ο Simeon σε δέκα αγώνες πήρε πέντε νίκες και ισάριθμες δεύτερες θέσεις κι έτσι εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο τη κοκορομαχία των άλλων δύο αναβατών που μοιράστηκαν τις υπόλοιπες νίκες μεταξύ τους. Στη κατάταξη των κατασκευαστών η Ducati επικράτησε, ενώ πίσω δόθηκε μια μάχη ανάμεσα στις Honda και Suzuki, με τη μία παραπάνω νίκη του Berger να κάνει τη διαφορά υπέρ της Honda για δύο μόλις βαθμούς στον τελευταίο αγώνα.

SUPERSTOCK 600 CUP

Η σφαγή του Δράμαλη

Νομίζετε πως υπερβάλλω; Δείτε τελική κατάταξη: Πρωταθλητής ο Gino Rea (Honda) με 154 βαθμούς, δεύτερος ο Marco Bussolotti (Yamaha) με 153, τρίτος Vincent Lonbois (Yamaha) με 151 και τέταρτος ο Danilo Petrucci (Yamaha) με 146! Φαντάζεστε τι παίχτηκε στον τελευταίο αγώνα... Νικητής ήταν ο Bussolotti, 0.4 δευτερόλεπτα πίσω του τερμάτισε ο Lonbois και άλλο ένα δέκατο πίσω ο πρωταθλητής Rea. Οι υπόλοιποι απλά δεν υπήρχαν, καθώς ο τέταρτος Fredrik Karlsen (Yamaha) τερμάτισε πάνω από 12 δευτερόλεπτα αργότερα. Αυτό ονομάζεται θέαμα, τρεις αναβάτες να παίζουν τη νίκη και το πρωτάθλημα στον τελευταίο αγώνα, τελευταία στροφή...

MOTOGP: ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΑ ΧΙΛΙΑΡΙΑ

Έσκασε μια βόμβα στη Valencia… αλλά όταν λέμε χιλιάρια, τι εννοούμε;

Μετά από συνεδρίαση της επιτροπής MotoGP το Σαββατοκύριακο του τελευταίου αγώνα της Valencia, εξεδόθη εισήγηση για επιστροφή της μεγάλης κατηγορίας στα 1,000 cc από το 2012. Να ξεκαθαρίσουμε από την αρχή πως αυτό αποτελεί απλά μια πρόταση, αλλά δεδομένου ότι στην επιτροπή συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς του αθλήματος, θεωρείται πως έχει σημαίνουσα βαρύτητα.

Ως και το τέλος του 2011 ισχύει το τρέχον συμφωνητικό μεταξύ FIM, Dorna και MSMA (ένωση κατασκευαστών) για τα 800άρια, που προβλέπει πως καμία αλλαγή κυβισμού δε μπορεί να γίνει δίχως την απόλυτη ομοφωνία των κατασκευαστών. Έτσι η αρχική πρόταση της επιτροπής μιλά για το 2012. Μαθαίνουμε πως η αφετηρία της πρότασης έρχεται από την τράπεζα συνεδριάσεων της MSMA, καθώς τα εργοστάσια έχουν πληγεί βαρύτατα από την οικονομική κρίση και ψάχνουν οικονομικές διεξόδους. Οι μοτοσυκλέτες των 800cc αποδεικνύονται εξαιρετικά ακριβές και έχουν ήδη πάρει κεφάλια από τα πιτς των MotoGP: Η Kawasaki έφυγε, η Suzuki κρατιέται με νύχια και με δόντια, ενώ εσχάτως διαβάσαμε πως και η Honda έχει τις αμφιβολίες της.

Πρόσφατα το αφεντικό της Dorna, Carmelo Ezpeleta, πρότεινε μια κίνηση ανάλογη της Moto2, με κινητήρες παραγωγής στη μεγάλη κατηγορία, ωστόσο έρχεται σε σύγκρουση με την κοινή γνώμη και φέρεται να έχει απορριφθεί από τους κατασκευαστές. Τώρα όμως τι συμβαίνει;

Ο Herve Poncharal, πρόεδρος της IRTA (ένωση αγωνιστικών ομάδων) και ιδιοκτήτης της Tech3, δήλωσε εξαιρετικά χαρούμενος από την πρόταση και πως η εκτίμησή του λέει επιστροφή στα πρότερα 990. "Κανείς δε μιλά για κινητήρες παραγωγής. Η επιτροπή των MotoGP σκέφτεται επιστροφή στα 1,000. Αυτό το υποστηρίζει και με το παραπάνω η Dorna, ενώ πολύ θετική ήταν και η αντίδραση της MSMA… Φαίνεται πως έχουμε συναίνεση, αλλά θα πρέπει να το δούμε μέρα με τη μέρα."

Από δω και πέρα θα ξεκινήσει μια σειρά μελετών και διαβουλεύσεων προφανώς, με τους κατασκευαστές να έχουν ουσιαστικά τον πρώτο και βασικότερο λόγο. Σκοπός είναι να στηθεί το πρωτάθλημα σε τέτοια οικονομική βάση που να κρατήσει τουλάχιστον τους υπάρχοντες κατασκευαστές μέσα και να προσελκύσει ενδεχομένως και άλλους.

Τελευταία πρωταθλήτρια των 990 ήταν η εικονιζόμενη Honda RC211V με τον Nicky Hayden το 2006.

Ο TARDOZZI ΕΚΤΟΣ DUCATI!

Καθώς ανακοινώθηκε λίγο μετά τη βόμβα του Livio Suppo, η παραίτηση του αφεντικού των SBK προκάλεσε κάμποσο θόρυβο. Μόνο που αυτός δεν πάει στη Honda –ακόμα…

Κυκλοφόρησαν για μερικές μέρες οι φήμες πως ο Davide Tardozzi θα άφηνε τη θέση του αγωνιστικού διευθυντή της Ducati Corse SBK και αμέσως έσπευσε ο ίδιος να το επιβεβαιώσει. Για αιτιολογία δε μίλησε κανείς, απλά ο ίδιος εξήγησε πως είχε αρχίσει να χάνει το κίνητρό του και, με μεγάλη του λύπη, αφήνει την ομάδα που επί 20 χρόνια οδήγησε σε πολλά παγκόσμια πρωταθλήματα, από την εποχή του Carl Fogarty. Το μέλλον του δεν είναι σαφές προς το παρόν, ο ίδιος ισχυρίζεται πως θέλει να κάνει κάτι εκτός του χώρου, αν και οι αγώνες παραμένουν το μεγάλο του πάθος.

Ο GUARESCHI ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ DUCATI

Βασικά οι φήμες για απομάκρυνση του Suppo είχαν αρχίσει μόλις ανακοινώθηκε πως ο αναβάτης δοκιμών του εργοστασίου θα γίνει αγωνιστικός διευθυντής στα MotoGP. Σώωωωπα…

Ο Casey Stoner, ερωτηθείς για τη φυγή Suppo, μεταξύ των τυπικών ξύλινων δηλώσεων είχε αποκαλύψει πως το ήξερε μερικές εβδομάδες πριν. Προφανώς σε αυτό το διάστημα η Ducati έψαχνε να βρει το διάδοχο σχήμα και προφανώς το βρήκε. Ο αναβάτης εξέλιξης της Ducati, Vittoriano Guareschi, θα αναλάβει το ρόλο του Team Manager, καθώς γνωρίζει άριστα τη μοτοσυκλέτα (αυτός την εξέλιξε από την αρχή), ξέρει τις ανάγκες των αναβατών και μιλά τη γλώσσα τους. Δε θα είναι μόνος του όμως σε αυτή τη δουλειά. Ο Alessandro Cicognani, ως τώρα διευθυντής Marketing της Ducati Corse, θα αναλάβει τη διεύθυνση της ομάδας MotoGP δίπλα στον Guareschi.

Κάποια διεθνή μέσα μεταδίδουν πως η φιλία του Guareschi με τον Rossi μπορεί να μεταφράζεται σε στρώσιμο κόκκινου χαλιού για τον πολυπρωταθλητή, ενώ υπερθεματίζουν με μια φημολογούμενη "αντιπάθεια" μεταξύ Suppo και Rossi. Κρατήστε μικρό καλάθι σε αυτά τα τελευταία σχόλια πάντως…

Racing Gossip

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ XTREME ENDURO

Το πρωτάθλημα για (πολύ) τριχωτές πλάτες έρχεται και θα λέγεται, απολύτως ταιριαστά, The Tough One

Η FIM ανακοίνωσε πως από το 2011 το πρωτάθλημα Xtreme Enduro αναβαθμίζεται σε παγκόσμιο! Η ιστορική απόφαση ελήφθη στο Μόναχο μετά από συνάντηση των "Μεγάλων Πέντε", δηλαδή των κ.κ. Karl Katoch (διοργανωτή του Erzbergrodeo), Martin Freinademetz (Red Bull Romaniacs), Fabio Fasola (Hell's Gate), Uli Hanus (Roof of Africa) και του Steve Ireland (The Tough One).

Σύμφωνα με αυτή ήρθε η ώρα της αναβάθμισης ενός πρωταθλήματος που κερδίζει διαρκώς έδαφος από πλευράς δημοσιότητας τα τελευταία χρόνια και προσελκύει ολοένα και περισσότερο το ενδιαφέρον σπουδαίων αναβατών, ομάδων και εργοστασίων. Το πρωτάθλημα του 2010, αν και δε θα κατέχει στάτους παγκοσμίου, θα λειτουργήσει ως χρονιά προώθησης του θεσμού ώστε από το 2011 να ενταχθεί και επίσημα στα παγκόσμια πρωταθλήματα της FIM.

Ως τότε οι πέντε που προφανώς θα αναλάβουν από κοινού τη διοργάνωση του WXEC (World Xtreme Enduro Championship) θα μελετήσουν το ενδεχόμενο να προστεθούν και ένας ή δύο επιπλέον αγώνες στο πρωτάθλημα.

Η επίσημη παρουσίαση του WXEC με το πλήρες ημερολόγιο για το 2011 και όλους τους κανονισμούς του στην τελική τους μορφή προαναγγέλθηκε για τις 5 Ιουνίου 2010, επί τη ευκαιρία του Erzberg Rodeo.

Το νέο παγκόσμιο πρωτάθλημα θα ονομάζεται The Tough One…

Η ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ ΑΝΑΣΥΝΤΑΣΣΕΤΑΙ

Η Honda έχει επιδοθεί σε "παιδομάζωμα", συγκεντρώνοντας κορυφαίους μηχανικούς από άλλες ομάδες, ξεκινώντας με την πρόσληψη-βόμβα του Livio Suppo!

Κάτι φάνηκε να αλλάζει το καλοκαίρι, όταν η νέα ηγεσία του HRC άρχισε να μας σερβίρει δηλώσεις που πριν μια δεκαετία θα ισοδυναμούσαν με εταιρικό χαρακίρι στον Ιαπωνικό κολοσσό, του στυλ "δε φταίνε οι αναβάτες αλλά η μοτοσυκλέτα" και άλλα τέτοια ευτράπελα. Ήρθε όμως η ξαφνική μετακίνηση του Livio Suppo από τη Ducati στη Honda για να προκαλέσει σεισμό στα GP.

Το μεγάλο αφεντικό της Ducati Corse MotoGP δηλώνει πως δέχτηκε "μια προσφορά που ήταν αδύνατο να αρνηθώ", ενώ πίσω στη Bologna οι τρυφεροί αποχαιρετισμοί από μπροστά συνοδεύονται από σπόντες εκ των οπισθίων. Λέγεται πως ο Suppo είναι θύμα της μανούρας που δημιουργήθηκε με τη Marlboro και το Δ.Σ. της Ducati όταν ο Stoner τους κρέμασε για τρεις αγώνες, αυτός τον στήριξε και τώρα το πληρώνει. Ακούγεται βέβαια και το εντελώς αντίθετο, πως ο Suppo βρίσκεται σε κόντρα με τον Stoner και γι' αυτό φεύγει – κάτι που αρνούνται εντόνως αμφότεροι.

Στο HRC αναλαμβάνει το πόστο του διευθυντή Marketing και λέγεται πως βασικότερη δουλειά του είναι να φέρει ακόμη περισσότερες χορηγίες στο HRC, καθώς διαβάζουμε πως σε αυτό ήταν άριστος με τη Ducati, τόσο ώστε το project MotoGP των Ιταλών να καλύπτεται ολοκληρωτικά από χορηγίες. Η αγωνιστική διεύθυνση των MotoGP παραμένει στον Kazuhiko Yamano.

Η Honda όμως δεν έμεινε εκεί. Πρόσφατα έγινε γνωστό πως τρεις μηχανικοί της Yamaha μετακομίζουν στο HRC! Πρόκειται για τους Andrea Zugna, Cristian Battaglia και Carlo Luzzi, οι οποίοι δούλευαν στην ομάδα του Lorenzo και τώρα μετακομίζουν στις υπηρεσίες του Andrea Dovizioso. Το ενδιαφέρον είναι πως οι τρεις αυτοί είναι οι ειδικοί στα ηλεκτρονικά των M1. Οι δύο πρώτοι θεωρούνται ως υπεύθυνοι για το καλύτερο πακέτο ηλεκτρονικών στο φετινό πρωτάθλημα και ο τρίτος είναι ο υπεύθυνος τηλεμετρίας του Ισπανού αναβάτη.

Έτσι, αυτές οι μετακινήσεις ακούγεται πολύ πως συνδέονται με μια ακόμη τεράστια αλλαγή για το HRC: το πέρασμα σε ηλεκτρονικά της Marelli, ειδικά με τους τρεις Ιταλούς που το γνωρίζουν τέλεια παίρνοντας φέτος το 1-2 του πρωταθλήματος με αυτά. Ως τώρα το πακέτο του HRC φτιάχνεται σε συνεργασία με την ομάδα της F1 του εργοστασίου, οι αναβάτες ωστόσο διαμαρτύρονται μονίμως για απότομη απόκριση και κακή αίσθηση στο γκάζι.

Άλλωστε, ήδη η Honda μας σόκαρε με τη χρήση Ohlins στη μοτοσυκλέτα του Dovizioso, παρότι η Showa… της ανήκει! Επιπλέον, ακούγεται έντονα το όνομα του Danielle Romagnioli (πρώην team manager του Lorenzo) για την αντίστοιχη θέση στην ομάδα του Dovizioso, καθώς ο προκάτοχος Pete Benson έχει ήδη παραιτηθεί.

Το μόνο βέβαιο είναι πως φέτος η ομάδα αναδιοργανώνεται εκ βάθρων και οι φήμες του διεθνή Τύπου λένε τα εξής: η Honda θέλει από τον Suppo να της φέρει χρήμα, το οποίο θα ρίξει στα μέσα του 2010 για να αποκτήσει τότε τους αναβάτες που θέλει. Οι οποίοι είναι δύο: Jorge Lorenzo ή Casey Stoner. Το πλάνο, λένε, είναι ένας εκ των δύο να έρθει δίπλα στον Pedrosa και το όνομα του Αυστραλού ακούγεται πιο έντονα. Τώρα, δε, που υπάρχει και ο Suppo στην ομάδα, ακόμη πιο δυνατά από ποτέ.

Η BRIDGESTONE ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΕΙ ΤΗ F1

Άλλη μια ξαφνική βόμβα στους μηχανοκίνητους αγώνες, η οποία προφανώς ξεσήκωσε ανησυχίες και στα MotoGP

Βλέπετε, η Ιαπωνική εταιρεία ελαστικών είναι αποκλειστικός προμηθευτής ελαστικών στα MotoGP, όπως ήταν άλλωστε και στη F1. Πάντως οι Ιάπωνες διαβεβαιώνουν πως δεν υπάρχει κανένα θέμα με τα GP και πως, απεναντίας, τώρα θα είναι πιο σίγουροι καθώς απ' ότι φαίνεται ξεφορτώνονται ένα οικονομικό βαρίδι.

Η επίσημη ανακοίνωση της Bridgestone λέει πως χρειάζονται να ανακατανείμουν τα κεφάλαιά τους σε περισσότερη έρευνα και ανάπτυξη προϊόντων για την αγορά, άρα με λίγα λόγια μας λένε πως η εμπλοκή στη F1 τους έβαζε αρκετά μέσα ώστε τώρα να τους νοιάζει; Ίσως. Πάντως, η αποχώρηση της εταιρείας θα γίνει με το τέλος και της επόμενης σεζόν, καθώς τότε θα λήξει το συμβόλαιό τους με τη F1 και, φυσικά, θα το τιμήσουν μέχρι κεραίας.

Ο NAKANO ΣΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ

Ο συμπαθέστατος Ιάπωνας αναβάτης μόλις ανακοίνωσε την απόσυρσή του από την ενεργό δράση

Ο Shinya Nakano κάποτε ήταν ένα από τα πιο καυτά ονόματα για το μέλλον στα GP, με απόγειό του τη δεύτερη θέση στο πρωτάθλημα GP250 σε εκείνο τον αξέχαστο τελευταίο αγώνα στο Phillip Island το 2000 εναντίον του ομόσταυλού του Olivier Jacque, που πήρε και τον τίτλο. Με δέκα χρόνια στα GP (2 στα 250 και 8 στα μεγάλα), εμπειρία και από δίχρονα 500 και από τετράχρονα 990 και 800, πέρυσι μετακινήθηκε στην Aprilia και το RSV4 στο πρωτάθλημα WSBK. Μόνο που η χρονιά δεν ήταν καθόλου καλή για τον Ιάπωνα, με μια σπασμένη κλείδα να τον αφήνει εκτός για λίγο και, αμέσως μετά την επιστροφή του, ένα νέο τραυματισμό στο σβέρκο να σημαίνει την απώλεια σχεδόν ολόκληρης της σεζόν. Ο 32χρονος πλέον Nakano μας χαιρετά, αφήνοντας πίσω αναμνήσεις ενός ευγενέστατου, λιγομίλητου και γρήγορου αναβάτη, σπουδαίου ταλέντου που απλά δεν είχε την τύχη να κάνει το παραπάνω βήμα.

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 KTM ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΕΙ (ΚΑΙ) ΤΑ GP125

Ένα δακρύβρεχτο δελτίο Τύπου, μερικές πορτοκαλίες φωτογραφίες και αντίο: η KTM αποχαιρετά τη τελευταία της σύνδεση με τα GP

Ήταν γνωστό εδώ και καιρό, ήρθε και η επίσημη επιβεβαίωση. Οι Αυστριακοί ισχυρίζονται πως αναδιοργανώνουν τις ασφάλτινες αγωνιστικές τους δραστηριότητες, ρίχνοντας βάρος στο RC8R, έτσι εγκαταλείπουν οριστικά τα GP125.

Θα συνεχίσουν να στηρίζουν και να παρέχουν μοτοσυκλέτες για την κατηγορία Red Bull Rookies Cup, όπου όλοι τρέχουν με πανομοιότυπα KTM 125, ενώ δεν ξεκαθαρίζεται αν θα προσφέρει μοτοσυκλέτες σε ιδιωτικές ομάδες GP125. Πάντως, λένε οι ίδιοι, δεν εγκαταλείπεται τελείως η μοτοσυκλέτα, καθώς το δελτίο Τύπου αναφέρει πως η KTM θέλει να δώσει τη μοτοσυκλέτα της σε φερέλπιδες αναβάτες από όλο τον κόσμο, σε χώρες που υπάρχει ανταγωνιστική κατηγορία δίχρονων 125. Αφού το έχουν και είναι και καλό – σε έξι χρόνια συμμετοχής πήρε 13 νίκες, 20 δεύτερες και 13 τρίτες θέσεις, καθώς κι ένα τίτλο κατασκευαστών το 2005 – να το πετάξουν στα σκουπίδια;

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

aprilia
HONDA
TRIUMPH
KTM
Buell
HARLEY-DAVIDSON
Benelli
BMW
YAMAHA
SUZUKI
MV AGUSTA
Kawasaki

SHOEI
NEXX
GIVI
AKRAPOVIČ
BSS MOTORCYCLE FASHION

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

ΝΕΑ ΕΝΙΑΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΓΙΑ ΤΑ SBK

Δεν αλλάζει κάτι, προστίθεται μια νέα κατηγορία στο πρόγραμμα των Superbikes και έχει χορηγό με νόημα

Η συμφωνία μόλις ανακοινώθηκε ανάμεσα στη διοργανώτρια Infront Motor Sports και την ParkinGO, μια μεγάλη Ιταλική εταιρεία που διαθέτει δίκτυο οργανωμένων πάρκινγκ στα μεγάλα αεροδρόμια της χώρας. Σύμφωνα με αυτή η εταιρεία θα χορηγήσει μια νέα κατηγορία ενιαίου τύπου, με άγνωστες προς το παρόν μοτοσυκλέτες, η οποία αναμένεται να τρέχει ανάμεσα στους αγώνες των Supersport και Superstock, ενώ θα χορηγήσει και τους τρεις Ιταλικούς αγώνες SBK το 2010 και 2011.

Αξίζει όμως να σημειώσουμε πως η ParkinGO είναι η κεντρική χορηγός της ομάδας BE1 Racing Triumph (στη φωτό) στο παγκόσμιο SS, με αποτέλεσμα τη λογική φημολογία που λέει πως πιθανότατα να πρόκειται για μια σειρά ενιαίου με Triumph Daytona 675 - μια σειρά που τρέχει και στο Αγγλικό πρωτάθλημα BSB.

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

Racing Gossip

YAMAHA ΕΚΤΟΣ WSS;

Το κλείσιμο της γραμμής παραγωγής της Yamaha στο Gerno di Lesmo έχει ακολουθήσει πληθώρα φημών. Μια από αυτές παίρνει σβάρνα και την πρωταθλήτρια ομάδα του 2009

Ακούγεται δύσκολο να συμβεί, μα η είδηση έχει μεταδοθεί από αρκετές πηγές και αφορά την απόσυρση της Yamaha Italia από το παγκόσμιο πρωτάθλημα Supersport. Παρά την επικράτησή της φέτος με τον Cal Crutchlow, φαίνεται πως η γιγάντια αναδιοργάνωση που έπεται των κάκιστων οικονομικών στοιχείων της Yamaha μπορεί να ρίξει στο κενό και αυτή την ομάδα. Άλλωστε δε θα είναι η πρώτη φορά: αν θυμάστε πέρυσι η ομάδα που είχε πάρει παγκόσμιο πρωτάθλημα MX, UFO Corse, πάλι υπό την αιγίδα της Yamaha Italia, έβαλε μια ωραία πρωία λουκέτο. Κάποιοι θυσιάζονται για να επιβιώσουν άλλοι; Ίσως, αλλά ας ευχηθούμε να μην είναι έτσι.

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

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«A bunch of dic
journali

Jeremy

αρχιμηχανικός του Valentino

«E

αξιοπρέπεια να

διευθυντής αγωνιστικών χορ

«Πολλοί

από τους μισ

αναβά

«Ο θάνατος του Senna
έκανε καλό στη F1...

Bernie Ecclestone,

πρόεδρος και CEO της Formula One Management

«Τα ηλεκτρονικά παρέτειναν την
καριέρα μου...

Colin Edwards,

αναβάτης Monster Yamaha Tech 3 MotoGP

πύρος Τσαντήλας

khead Italian
sts…
Burgess,
o Rossi

Μετά το σάλο που ξέσπασε με τη φημολογούμενη επίσκεψη των Rossi και Burgess στη Ducati τον Σεπτέμβρη, ο Αυστραλός μηχανικός έγινε περιζήτητος για συνεντεύξεις. Ερωτηθείς από την MCN, λοιπόν, ο Burgess σερβίρει εύγλωττα την εκδοχή του για το τί έγινε. Δημοσιογραφική κόντρα για το ποιος θα βγάλει μεγαλύτερο λαγό από το καπέλο, λέει, ενώ αυτός εκείνες τις μέρες ήταν στον καναπέ του στην Αυστραλία και έχει και εισιτήρια που το αποδεικνύουν.

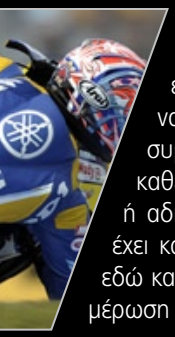
λπίζω ο Stoner να έχει την
απολογηθεί…
Maurizio Arrivabene,
ηγιών της Phillip Morris

"Υπάρχουν πολλοί εργαζόμενοι της Ducati που δε θα κάθονταν στο σπίτι τους με ένα στομαχόπονο, ειδικά σε περιόδους οικονομικής κρίσης…" Τάδε έφη ο κύριος που πληρώνει τα μισθά του Stoner και ο οποίος ακόμα τον έχει άχτι τον Αυστραλό που τους την έκανε για σχεδόν δύο μήνες. Δεν είναι μόνο οι τρεις αγώνες: Είναι και οι εκδηλώσεις της Marlboro που κρέμασε ο Casey και αυτά οι εταιρικοί χαρτογιακάδες δεν τα ξεχνούν εύκολα. Πάλι καλά που επέστρεψε στο βάθρο, αλλιώς…

ί παρακολουθούν F1, αλλά πάνω
ούς κοιμούνται…
Valentino Rossi,
της Fiat Yamaha MotoGP

Ρωτήθηκε ο Ιταλός στο Estoril από δημοσιογράφο γιατί, κατά τη γνώμη του, η θεαματικότητα της F1 είναι τόσο μεγαλύτερη από των GP. Ο Rossi έσπευσε να εξηγήσει πως το να έχεις πολλαπλάσιο κόσμο στις οθόνες μα οι μισοί από αυτούς να ροχαλίζουν δε συνιστά απαραίτητα συνταγή επιτυχίας. Ίσως αγαπητέ Vale, αλλά οι καναλάρχες κρύα νούμερα πουλούν, όχι θέαμα. Δυστυχώς.

Ο Bernie είναι γνωστός για τις εμπρηστικές του ατάκες και πάλι ξεσήκωσε θύελλα αντιδράσεων. Το πρόβλημα είναι πως αυτή τη φορά δεν είπε κάτι κακό, απλά το αυτονόητο: πως μετά το ατύχημα του Ayrton Senna το πρωτάθλημα σημείωσε αλματώδη ανάπτυξη, γεγονός που συνιστά απλά αριθμητικό αποτέλεσμα (θεαματικότητα, έσοδα κλπ) όχι άποψή του. Αν όμως η προηγούμενες δηλώσεις σου ήταν όλες για μηνύσεις, θα σε παρεξηγούν ακόμα και στο 'καλημέρα'…



Κανονικά, μας λέει ο Colin, γύρω στα 32 θα σταματούσε τους αγώνες, όμως αυτές οι μοτοσυκλέτες έχουν γίνει τόσο πιο εύκολες και ασφαλείς που μπορεί να τρέχει ακόμη. Δεν πέφτουν συχνά και, όταν αυτό συμβαίνει, δεν τραυματίζονται σοβαρά. Αυτό τώρα ο καθένας μπορεί να το πάρει όπως θέλει. Καλό, κακό ή αδιάφορο, εξαρτάται νομίζω από την εικόνα που έχει κανείς για τα GP. Για τον Edwards πάντως, που εδώ και τρία χρόνια όλο βγαίνει στη σύνταξη, η εξημέρωση των αγωνιστικών του βγήκε σε καλό…

the back

Η καρδιά της μελλοντικής μοτοσυκλέτας; Κατά τον Τσαντήλα όχι – μη πάθουμε καμιά ηλεκτροπληξία στη βροχή...

DUE RUOTE (Ιταλία)

http://www.motonline.com

In Grecia con la Multistrada

Η συγκεκριμένη ιστοσελίδα αποτελεί το κυβερνο-επίνειο του Ιταλικού περιοδικού Due Ruote (Δύο Τροχοί!), μα ουσιαστικά αποτελεί ένα πλήρες portal για τη μοτοσυκλέτα που στέκεται αυτόνομα από το έντυπο. Πρόσφατα εκεί είχα την χαρά να συναντήσω ένα άρθρο εννιά (9!) σελίδων σχετικά με το καλοκαιρινό ταξίδι ενός αναγνώστη του περιοδικού στην Ελλάδα με ένα Multistrada 1100.
Κλασική δικάβαλη βόλτα με το έτερον ήμισυ, μόνο που οι αθεόφοβοι σχεδόν γύρισαν ολόκληρη τη χώρα, από τη Χαλκιδική ως τα Μετέωρα κι από κει στην Πελοπόννησο και έχουν μια πληθώρα φωτογραφιών για να διαφημίσουν την "άλλη Ελλάδα" στους συμπατριώτες τους. Όπου ως "άλλη" εννοώ αυτή που δε χρειάζεται να έχεις κλείσει καράβι δυο μήνες πριν και να πληρώνεις 10 ευρώ τη βουτιά μαζί με όλα τα υπόλοιπα πρόβατα. Τα Ιταλικά μου δεν είναι αρκετά για να διαβάσω όλες τις εννιά σελίδες, μα από όσα λίγα έπιασα αντιλαμβάνομαι πως ξετρελάθηκαν. Απολαύστε το όλο στη διεύθυνση http://www.motonline.com/viaggi_amici/articolo.cfm?codice=198087.

HORIZONS UNLIMITED (Καναδάς)

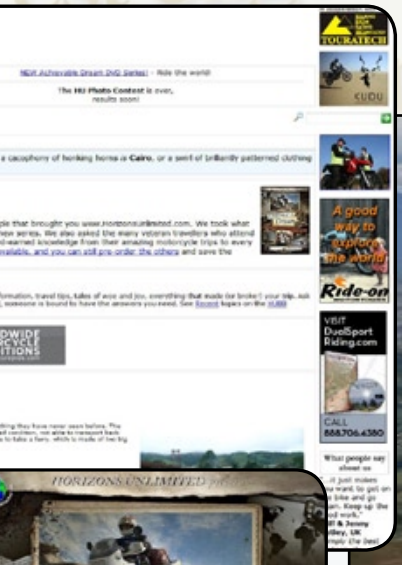
http://www.horizonsunlimited.com

Ο απόλυτος τουρίστας

Όπως υπονοεί ο "δίχως όρια στον ορίζοντα" τίτλος της ιστοσελίδας αυτής, στόχος της είναι να αποτελέσει ένα απόλυτο ταξιδιωτικό ιστόχωρο. Αυτό που την κάνει ακόμα πιο ενδιαφέρουσα για μας είναι το ότι απευθύνεται αποκλειστικά και μόνο σε μοτοσυκλετιστικό τουρισμό. Και το ακόμα καλύτερο είναι πως οι ιδρυτές της σελίδας είναι το ζεύγος των Grant και Suzan Johnson, δύο Καναδών που ζουν στο Λονδίνο, αφότου πρώτα πούλησαν ό,τι είχαν και δεν είχαν, παράτησαν οικογένειες δουλειές και λοιπά και έφυγαν καβάλα σε ένα R80G/S για τον γύρο του κόσμου, από το 1987 ως το 1998!
Το site τους έχει τα πάντα, κι ακόμη περισσότερα. Φόρουμ με απίστευτα θέματα, ιστορίες ταξιδευτών από 130 διαφορετικές χώρες, τεχνικές πληροφορίες, βίντεο, δε μπορώ να σκεφτώ κάτι που δεν έχει. Όποιος θέλει να βγει έξω από τα σύνορα της χώρας του θα βρει εδώ άφθονη πληροφορία για ό,τι τον απασχολεί –κι αν δεν το βρει, ρωτάς και στο λένε. Επίσης θα κληθεί να δώσει τα φώτα του σε όποιον έχει απορίες σε γνωστές μας απαντήσεις.
Γιατί η παγκοσμιοποίηση μπορεί να έχει και την ευχάριστη πλευρά της.

DUE RUOTE
È IN EDICOLA IL NUMERO DI NOVEMBRE 2009!
LEGGI IL SOMMARIO
IN PRIMO PIANO
La Borsa porta casco di Dueruote
DETTAGLI
esclusiva HONDA VFR1200F
Viaggio nel futuro
IN QUESTO NUMERO:
ABBONATI ONLINE
VUOI UN ASSAGGIO? SFOGLIA ONLINE!

DUE RUOTE motonline.com
MANDA LA TUA PROVA
CERCA AMICI
Pedrosa a Phillip Island: "Qui non ci sono alleanze"
Honda VFR1200F
Con tutto Trasporti
IN EDICOLA


TOURATECH
Ride-on
DualSportRiding.com

HORIZONS UNLIMITED
ACHIEVABLE
Dream
THE MOTORCYCLE ADVENTURE TRAVEL GUIDE
Part One GET READY!

AKRAPOVIC V-MAX 1700

Η εταιρία Akrapovic έφερε στην Ελλάδα τις εξατμίσεις για το νέο Yamaha V-MAX 1700 '09. Τελικά τιτανίου στρογγυλά street legal με προδιαγραφές θορύβου, για τους εργοστασιακούς λαιμούς και με πολύ υψηλές επιδόσεις, με ενδιάμεσο σύνδεσμο (link Pipe Collector Optional) που καταργεί τον καταλύτη δίνοντας ακόμη μεγαλύτερη απόδοση. Είναι προαιρετικός και μπορεί να τοποθετηθεί μόνο με τα τελικά Akrapovic και όχι με τα εργοστασιακά. Μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα της Techno-Moto, Καλλιρρόης 12 στον Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα 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

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

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

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

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

SPIDI - LEGEND

Κλασικό κοντό μαύρο δερμάτινο jacket ιδανικό για σχεδόν κάθε είδος μοτοσυκλέτας. Εξοπλισμένο με CE Force Tech προστασίες, εξαιρετικά ελαφριές σε ώμους και αγκώνες και θέση για προστασία πλάτης. Μπορεί να συνδεθεί με κατάλληλο παντελόνι με clip stop, η αφαιρούμενη θερμική επένδυση παρατείνει την περίοδο χρήσης του jacket κατά τη διάρκεια του έτους. Διαθέσιμο έναντι 448€ στο SPIDI STORE, Καλλιρρόης 43 και στο δίκτυο συνεργατών της Moto Market.
MOTO MARKET
801 11795615

TEST RIDE ΣΤΟ ΝΕΟ BMW F800R

Ένα γυμνό έργο τέχνης εκτίθεται κάθε μέρα στη Motogenesis A.E. Η νέα BMW F800R ήρθε για να κλέψει καρδιές, μοτοσυκλετιστικές και μη. Με τιμή μόνο €8,120 στη βασική της έκδοση η νέα naked BMW συμπληρώνει τη γκάμα της Γερμανικής εταιρίας στοχεύοντας όχι μόνο σε ολοένα μεγαλύτερο αγοραστικό κοινό, αλλά στην επαναφορά της 100% διασκέδασης σε καθημερινή χρήση, ακόμα και στην πίστα.
Από 9 Μαΐου μπορείτε να κάνετε ένα δυναμικό Test Ride και να αποκτήσετε πρώτοι το νέο F 800R. Για περισσότερες πληροφορίες στα τηλέφωνα των καταστημάτων ή στο www.motogenesis.gr.
BMW MOTOGENESIS
2107711101 - 2104117776

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

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

BLH TANKER

Η προστασία και η ζέστη δεν είναι υποχρεωτικά συνυφασμένες με την καθαρά μοτοσυκλετιστική εμφάνιση. Το Tanker της BLH είναι κατασκευασμένο από ύφασμα κορντούρα με πλέξη τύπου καμβά, δίνοντας τη δυνατότητα καθημερινής χρήσης και εκτός μοτοσυκλέτας. Είναι 100% αδιάβροχο με προσθαφαιρούμενη θερμική επένδυση και προστασία σε ώμους αγκώνες και πλάτη. Θα το βρείτε σε τρία διαθέσιμα χρώματα. Τιμή 251€.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

SEGURA T-BARROC

Επειδή ακόμα και πάνω στις μοτοσυκλέτες μια γυναίκα θέλει στυλ, το νέο γυναικείο μπουφάν T-Barroc της Segura είναι κατασκευασμένο από ύφασμα κορντούρα και φυσικά 100% αδιάβροχο με προσθαφαιρούμενη θερμική επένδυση, με προστασία σε ώμους, αγκώνες και πλάτη. Τιμή 250€.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

BLH SPECTRA

Επειδή το λευκό πάντα ξεχωρίζει! Το νέο γυναικείο μπουφάν Spectra της BLH έρχεται για να δώσει μια διαφορετική, φρέσκια νότα στις καθημερινές μετακινήσεις, πάντα σε συνδυασμό με την απόλυτη προστασία. Κατασκευασμένο από ύφασμα κορντούρα με πλέξη τύπου καμβά, παρέχει προσθαφαιρούμενη θερμική επένδυση, με προστασία σε ώμους, αγκώνες και πλάτη. Θα το βρείτε σε δύο διαθέσιμα χρώματα. Τιμή 227€.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

BLH DRAKE

Το διαφορετικό πολλοί εμίσησαν, το κλασσικό ουδείς. Παρότι νέο, το νέο μπουφάν Drake της BLH έρχεται με κλασική αισθητική για όσους θέλουν προστασία χωρίς να τραβούν τα βλέμματα, σε τιμή έκπληξη. Φυσικά 100% αδιάβροχο με προσθαφαιρούμενη θερμική επένδυση, με προστασία σε ώμους, αγκώνες και πλάτη. Τιμή 126€.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

BELL - M4R

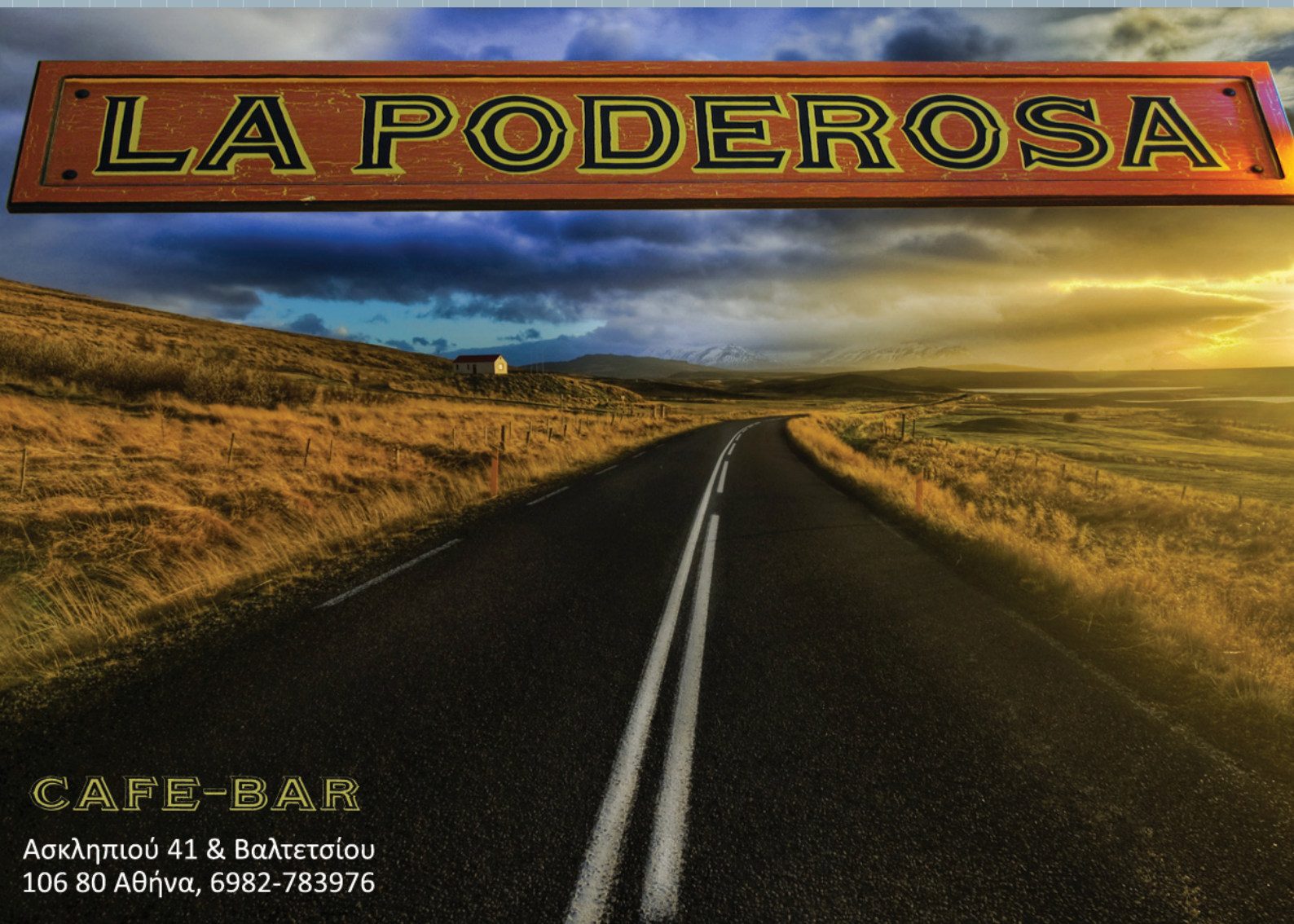
Κατασκευασμένο από χειροποίητο Carbon, το νέο M4R της Bell διαθέτει αντιαλλεργική εσωτερική επένδυση που αφαιρείται και πλένεται, καθώς και δύο αντιχαρακτικές, water repellent και anti-fog ζελατίνες 3.2 mm, η μία clear και η άλλη 50% φιμέ. Προστασία UV 400nm και κλείδωμα double D-ring. Δώρο, εκτός από τη ζελατίνα, και μια τσάντα μεταφοράς. Μπορείτε να το βρείτε στο SPIDI STORE, Καλλιρρόης 43 και στο δίκτυο συνεργατών της Moto Market.

MOTO MARKET
801 11795615

SPIDI - NEO WINTER

Νέο γάντι από την Spidi, κατασκευασμένο από Neoprene και Clarino και εσωτερική επένδυση από μαλακό fleece. Διαθέσιμο έναντι 35€ στο SPIDI STORE, Καλλιρρόης 43 και στο δίκτυο συνεργατών της Moto Market.

MOTO MARKET
801 11795615



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

ΕΞΟΠΛΙΣΤΕΙΤΕ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ

Στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories μπορείτε να δείτε και να αποκτήσετε τα νέα μοντέλα της Bering, Dock (κοντό) και Mojo (3/4), σε διακριτική γραμμή ιδανικά για κίνηση μέσα στην πόλη.
Κατασκευασμένα με τα υψηλά στάνταρ αδιαβροχοποίησης της Bering, με CE προστατευτικά σε αγκώνες, ώμους και πλάτη, όπως και προσθαφαιρούμενη θερμική επένδυση για τις κρύες μέρες. Διαθέσιμα έναντι 190€ για το Dock και 200€ για το Mojo.
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

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

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ VP2 ΑΠΟ ΤΗΝ AVON

Επανάσταση από την Αγγλική AVON, η οποία παρουσιάζει τρείς νέους τύπους ελαστικών, για όλες τις χρήσεις. Τα VP2 Super Sport, VP2 Sport και VP2 Extreme, είναι βασισμένα πάνω στην επιτυχημένη σειρά Viper. Κατασκευασμένα από νέας γενιάς υλικά, ξεχωρίζουν για το νέο χαμηλό βάρος τους και την μη παραμόρφωση τους, καθώς τα νέας τεχνολογίας λινά στο σκελετό τους δεν επιτρέπουν την παραμόρφωση κάτω από πίεση, διατηρώντας πάντα σταθερή την κορώνα τους. Επίσης διαθέτουν δύο διαφορετικές γόμες: μεσαία στο κέντρο, και μαλακή στα πλάγια για μέγιστη πρόσφυση σε όλες τις θερμοκρασίες.

AGRIPAN SA
2103485185-8

AVON DISTANZIA ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ON - OFF

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

AGRIPAN SA
2103485185-8

ΝΕΑ 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

Born to be Wild!

TORNADO NAKED TRE

TNT 899

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

Benelli

Pure Passion
Since 1911

ΝΕΑ ΔΙΣΚΟΠΛΑΚΑ SK12, ΑΠΟ ΤΗΝ BRAKING

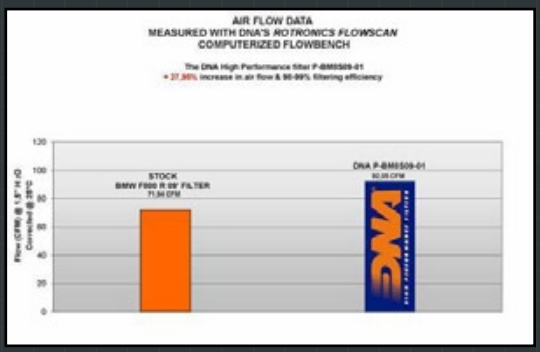
Η Braking παρουσίασε την καινούργια της δισκόπλακα με τον κωδικό KX12. Πρόκειται για ένα καινούργιο προϊόν για χρήση δρόμου με τεχνολογία Απευθείας από το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbikes. Σχεδιασμένη από την αρχή σε λευκό χαρτί, χρησιμοποιώντας όμως την υπάρχουσα τεχνογνωσία της Braking, χρησιμοποιεί 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 F 800 S/ST/R

Η εταιρία DNA FILTERS έφερε στην Ελλάδα φίλτρο αέρος για τα BMW F 800 S/ST '06-'09 και F 800R '09.
Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτησή του είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της BMW. 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 +27,95% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο, ενώ είναι σχεδιασμένο για Road και Off-Road χρήση.
Μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα της Techno-Moto, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας.

TECNO-MOTO
210 9242410



ΕΞΑΤΜΙΣΗ AKRAPOVIC BMW F 800R '09

Για όλους τους κατόχους της νέας μοτοσικλέτας της εταιρίας BMW F 800R '09 η εταιρεία AKRAPOVIC έφερε στην Ελλάδα το ειδικά κατασκευασμένο τελικό τιτανίου Oval. Είναι street legal, εντός των προδιαγραφών θορύβου δηλαδή, για αυξημένες επιδόσεις χωρίς προβλήματα με γείτονες και αστυνομία.
Μπορείτε να τη βρείτε στο κατάστημα της Techno-Moto, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας.
TECNO-MOTO
210 9242410

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

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

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

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

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

Ακραία καιρικά φαινόμενα...

Μάνος Κάτσουλας

...ή πως

πνιγόμαστε σε μια

κουταλιά νερό.

Καλομαθημένοι από το παρατεταμένο καλοκαίρι που επέτρεπε κοντομάνικα και καφεδάκια σε υπαίθριους χώρους προς μεγάλη χαρά των απανταχού καπνιστών, οι πρώτες χειμωνιάτικες βροχές που ήρθαν φυσικά χεράκι-χεράκι με την ανάλογη πτώση της θερμοκρασίας μας βρήκαν ελαφρά… απροετοίμαστους.

Το τι λιωμένο ζελέ και ποτισμένο σκαρπίνι κυκλοφόρησε τον Οκτώβρη ήταν πραγματικά εντυπωσιακό για μια βροχή με τόσο περιορισμένες εμφανίσεις, με τις ανάλογες επιπτώσεις στις εξόδους και κατά περίπτωση εισόδους των πιο τρέντι και εποχικών μοτοσυκλετιστών. Αυτό λίγο ή πολύ είναι αναμενόμενο, αλλά είναι στους θεωρητικά πιο συνειδητοποιημένους που το όλο θέμα πλησιάζει την παράνοια. Στην τελική, περιμένεις τους τετράροδους να κινούνται πιο νωχελικά στη βροχή. Είτε γιατί φοβούνται, είτε γιατί δε βλέπουν καλά, είτε επειδή ο συνδυασμός της ζέστης με το τσικ-τσικ της βροχής πάνω στην οροφή ρίχνει αισθητά τους βιορυθμούς τους, δημιουργώντας μποτιλιαρίσματα με 3 αυτοκίνητα και μεταμορφώνοντας τη θεωρητική ροή των δρόμων σε ένα ατελείωτο πάρκινγκ. Αυτό που δε δένει ιδιαίτερα καλά είναι η τάση των όσων μοτοσυκλετιστών κυκλοφορούν να δυσχεραίνουν όχι μόνο τη ροή αλλά και τους εαυτούς τους. Αντί να κάθονται πίσω από τα αυτοκίνητα, προτιμούν να κινούνται ανάμεσα σε παράταξη, χωρίς να επιταχύνουν ή να επιβραδύνουν, λες και ψάχνουν αφορμή να λουστούν από την κορυφή έως τα νύχια στα λασπόνερα κάθε λακούβας που υπάρχει. Και φυσικά ταυτόχρονα βρίζουν λες και τα αυτοκίνητα θα έπρεπε να μεταμορφωθούν σε καγκουρό, πηδώντας πάνω από τις γούρνες για να προστατέψουν τους ήδη βρεγμένους…

Η οδήγηση μοτοσυκλέτας είναι προνόμιο, αλλά όπως όλα τα προνόμια έχει και την κακή του πλευρά, ήτοι την ανάγκη για αυξημένη παρατηρητικότητα και μια ανεπτυγμένη τάση αυτοπροστασίας, τόσο από τους έτερους χρήστες του δρόμου, όσο και από τις καιρικές συνθήκες. Το γιατί τείνουμε να το ξεχνάμε, είναι κάτι που φοβάμαι ότι θα συνεχίσει να μου διαφεύγει.

Ατυχώς για κάποιον που αρέσκεται να κριτικάρει τους άλλους και παρότι γνωρίζω καλά τι με περιμένει άπαξ και ανοίξουν οι ουρανοί, βρέθηκα και εγώ απροετοίμαστος. Όχι λόγω ζελέ που ούτως ή άλλως δε συνδυάζεται ιδανικά με το κράνος, ούτε λόγω σκαρπινιών που λάμπουν δια της απουσίας τους σε μια παπουτσοθήκη που κυριαρχούν οι μπότες. Το πρόβλημα ήταν ανάμεσα στα δύο άκρα και για την ακρίβεια στην υπερβολικά αισιόδοξη στάση μου έναντι στην ανάγκη μεταφοράς αδιάβροχου. Το αρχικό πλάνο βέβαια είχε καβάντζωμα πίσω από την ωραιότατη ποδιά του Peugeot LXR για το οποίο θα διαβάσετε στο επόμενο τεύχος, ένα σχέδιο που ναυάγησε πανηγυρικά όταν κατάφερα για πρώτη φορά στη ζωή μου να χάσω κλειδιά, επιλέγοντας φυσικά ως ιδανική στιγμή για να σπάσω αυτή την παρθενιά το βράδυ της Παρασκευής, ώστε να μου δώσω ένα πλήρες Σαββατοκύριακο για να εμπεδώσω τις συνέπειες της απροσεξίας μου. Τουλάχιστον το επετειακό R1200GS για το οποίο επίσης θα διαβάσετε στο επόμενο, μου έδωσε άλλη μια εκδοχή του γνωστού και μη εξαιρετέου “Να γιατί Boxer”, με τους κυλίνδρους όχι μόνο να προστατεύουν τα πόδια από τα νερά αλλά να τα κρατούν και ζεστά. Μια μικρή παρηγοριά για την αναγκαστική παραμονή μου στην Αθήνα όσο οι έτεροι εταίροι γυρνοβολούσαν στις Σέρρες.

Σε μια σπάνια ομολογουμένως εξαίρεση τόσο στους γνωστούς κανόνες του Μέρφι που συνήθως ακολουθούν τη ζωή μου, όσο και στις μη αποτρεπτικές επιπτώσεις της βροχής, οι ουρανοί άνοιξαν μετά το μεσημεριανό διάλλειμα στο πρόσφατο trackday του trackbike.gr, αναγκάζοντας την υψηλή διοργάνωση να βγάλει απαγορευτικό. Και αυτό, παρά την εμμονή των ιντερνετικών μέσων πρόγνωσης ότι όλα ήταν στεγνά και ανθηρά. Αλλά μιλάμε για τις Σέρρες που έχουν τον δικό τους Θεό – δε θα έχουν και τον δικό τους καιρό;

VECTRIX
ROBRADY

Σπύρος Τσανάκας

Πώς περιμένεις να τον πείσεις ξαφνικά να ψωνίσει τα μισά άλογα στα διπλά λεφτά; Για μαλάκες ψάχνετε;

Μάντολες στην πρίζα

Αυτοί οι Ιάπωνες μας έχουν ζαλίσει τον έρωτα τόσα χρόνια τώρα με τα ηλεκτρικά τους πρωτότυπα. Πάρε πρίζες από δω και υδρογόνα από κει και κυψέλες παρακάτω… Είδατε εσείς ποτέ ένα γιαπωνέζικο ηλεκτρικό παραγωγής; Κάθε δύο χρόνια γεμίζουν το Τόκυο με ένα σωρό ονειρώξεις της πρίζας, τα πιάνουν και οι Πούλιτζερ της μοτοσυκλέτας και αρχίζουν το κέντημα με το μέλλον που έρχεται…

Πρόσφατα διάβασα σε γνωστό ελληνικό site μοτοσυκλέτας τα ίδια φίδια με το Τόκυο και τα πράσινα άλογα που έρχονται. Λες κι άκουγα τον Αλογοσκούφη να μου λέει πως η οικονομία πάει περίφημα. Δηλαδή θέλεις να πεις ρε αρχηγέ πως σε μερικούς μήνες θα πάω να αγοράσω Burgman Fuel Cell;

Αν υπάρχει μια χώρα στον πλανήτη που δικαιούται να ομιλεί περί ηλεκτρικών μοτοσυκλετών αυτή είναι η Αμερική, οι Ηνωμένες Πολιτείες της για την ακρίβεια. Οι ίδιοι τύποι που ανακάλυψαν το μάρκετινγκ δεν περιορίζονται στα λόγια, κάνουν έργα.

Οποιοσδήποτε θέλει αυτή τη στιγμή να αγοράσει μια ηλεκτρική μοτοσυκλέτα έχει δύο ρεαλιστικές επιλογές: Αμερικάνικο ή Κινέζικο. Αν δε θέλει να ανησυχεί μήπως μια μέρα του ψηθούν τα καρύδια στη μέση της Κηφισίας ή πάει να το φορτίσει και προκαλέσει μπλακάουτ στη μισή Ελλάδα, τότε θα πάρει Αμερικάνικο. Αν θέλει να τρέξει σε αγώνες με ηλεκτρικά οχήματα, θα πάει στις ΗΠΑ. Κι αν είδε το πρόσφατο TTXGP στο Isle of Man, θα ξέρει πως οι περισσότερες συμμετοχές ήταν Αμερικάνικες –ή Αμερικανικής τεχνολογίας.

Αγαπητοί φίλοι, κοιτάξτε να δείτε πως έχει το πράγμα. Η οικονομία του πετρελαίου αποκλείεται να αφήσει χώρο σε ηλεκτρικά οχήματα ακόμα. Πρώτα θα στερέψει και η τελευταία πετρελαιοπηγή και μετά θα δούμε τι θα κάνουμε. Αυτό ονομάζεται νεοφιλελεύθερη οικονομία: τρώω σήμερα, ανησυχώ αύριο. Ο Έλλην το λέει ως εξής: ό,τι φάμε, ό,τι πιούμε κι ό,τι αρπάξει ο κώλος μας –το εθνικό μας ρητό.

Η ίδια η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων κρύβει πίσω της δόσεις υποκρισίας. Διότι άμα όλοι βάλουμε το αμαξάκι μας το βράδυ στην πρίζα, αύριο θα χρειαστούν άλλα πέντε εργοστάσια της ΔΕΗ και εμείς εδώ στο Ελλάντα ξέρουμε μόνο από λιγνίτη. Α, ξέχασα, υπάρχει και η πυρηνική ενέργεια, μέλλον με προοπτική. Για να σώσουμε το Λεκανοπέδιο από το νέφος θα κάνουμε όλη την πεδιάδα της Μεγαλόπολης μια καρκινογένεση;

Μετά έχουμε και τις κυψέλες υδρογόνου. Αυτό κι αν είναι μυθοπλασία. Εκτός αν μετοικήσω σε εκείνο το πρότυπο χωριουδάκι της βόρειας Γερμανίας με υποδομή για υδρογόνο, οι πιθανότητες να προλάβω τέτοιους σταθμούς ανεφοδιασμού στη ζωή μου είναι περίπου όσες και να ζήσω ως τα 150. Στην Ελλάδα ίσως και λιγότερες.

Κι αυτά χωρίς να έχουμε πιάσει το οικονομικό ζήτημα. Οι καλές ηλεκτρικές επιλογές κοστίζουν υπερβολικά. Η ηλεκτρική superbike που παρουσίασε η Vectrix πέρυσι στο Μιλάνο ζητούσε 55,000€ και η εταιρεία θα προχωρούσε σε παραγωγή εφόσον μαζεύονταν μερικές εκατοντάδες

παραγγελίες. Για να ψωνίσεις επιδόσεις μετά βίας συγκρίσιμες με αυτές ενός FZ6 και αυτονομία 70 χιλιομέτρων… Όπως ακριβώς ένα καλό σκούτερ όπως αυτό της Vectrix θέλει κοντά 12 χιλιάρικα για επιδόσεις ανάλογες ενός σκούτερ 250 cc.

Στα αυτοκίνητα η κατάσταση δεν είναι καλύτερη. Το Roadster της Tesla Motors, το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο παραγωγής που πραγματικά είναι ρεαλιστικό, με 248 άλογα και αυτονομία κοντά 400 km) κοστίζει 89,000€, χρήματα με τα οποία ψωνίζεις BMW M3 – ένα όνειρο διπλάσιας ιπποδύναμης για τους μισούς άνδρες που γνωρίζω – η κάμποσες ξεδιάντροπα τεράστιες τζιπούρες. Τι να τις κάνεις; Ό,τι θες, βόλτα στο Κολωνάκι, έτσι κι αλλιώς ποζεράδικες προεκτάσεις του πέους είναι αυτά τα οχήματα και γι' αυτό ας ευχαριστήσουμε τα τμήματα μάρκετινγκ εκατοντάδων εταιρειών που μας έχουν γανώσει τους εγκεφάλους δεκαετίες τώρα μέχρι να το καταφέρουν.

Ναι, ξέρω πως απαιτείται μαζική παραγωγή για να πέσουν οι τιμές και αυτό είναι ένα πρόβλημα των ηλεκτρικών μοτοσυκλετών κλπ. Και; Αν οι κυβερνήσεις ενδιαφέρονταν πραγματικά να προωθήσουν αυτήν την τεχνολογία θα έπρεπε κατ' αρχή να μας δίνουν αληθινά κίνητρα για να τα αγοράσουμε. Στις Η.Π.Α. η αγορά ηλεκτρικού οχήματος επιβραβεύεται από το Ομοσπονδιακό κράτος με $7,500 έκπτωση φόρου, συν τα όποια οικονομικά κίνητρα προσφέρει η Πολιτειακή νομοθεσία με επιπλέον ελαφρύνσεις, επιστροφές, απαλλαγές.

Εδώ παίρνεις δώρο μια ελευθέρας για το δακτύλιο, ώστε να πήξει η κίνηση ακόμα χειρότερα και να κάνεις το Cayenne δίπλα σου να βράζει στο ρελαντί ακόμη περισσότερη ώρα καίγοντας 50 l/100km.

Όταν απευθύνεσαι σε ένα πελατολόγιο που καίει οκτάνια και λάδια εδώ κι έναν αιώνα, πώς περιμένεις να τον πείσεις ξαφνικά να ψωνίσει τα μισά άλογα στα διπλά λεφτά; Για μαλάκες ψάχνετε;

Η αλήθεια είναι πως δεν ψάχνουν για τίποτα. Απλώς η ιδιωτική πρωτοβουλία έχει αναγνωρίσει το ρεύμα που έρχεται και κάποιοι κινούνται προς τα κει, ενώ τα κράτη κατά βάση απλά αντιστέκονται διά της αδράνειας. Στα λόγια της βιτρίνας όλα βάφονται πράσινα, αλλά στην πρώτη στραβή σπεύδουν να βγάλουν τα σπασμένα αυξάνοντας τους ειδικούς φόρους των καυσίμων – κι από μέσα τους προσεύχονται να μην το γυρίσουμε στο μετρό και τους στερήσουμε από το αγαπημένο τους έσοδο (μαζί με τα ποτά και τα τσιγάρα), αφήστε που θα στεναχωρήσουμε τους πετρελαιάδες χορηγούς τους…

Γι' αυτό σας λέω, μην ψαρώνετε με τα πρωτότυπα των Ιαπώνων στο Τόκυο, τα δείχνουν για να έχουν κάτι να λένε. Παλιότερα πουλούσαν μούρη, τώρα απλά κρύβουν τη γύμνια τους καθώς από νέα μοντέλα… γιοκ. Αλλά στην παραγωγή με ρεαλιστικές προοπτικές, χμμμ, μάλλον θα πρέπει να περιμένουμε τουλάχιστον μερικά χρονάκια ακόμη μέχρι να τα δούμε όλα πράσινα. Ας κάνουμε και μια προσευχή αυτή αναθεματισμένη οικονομική κρίση να μην τα γκρεμίσει όλα γιατί, ξέρετε, αυτές οι λιγοστές αναδυόμενες "ηλεκτρικές" εταιρείες δεν απευθύνονται στα εκατομμύρια των πελατών της Honda, είναι αρκετά πιο ευάλωτες σε οικονομικές καταιγίδες. Ήδη η Vectrix είναι με το ένα πόδι στο κενό, χρεωκοπημένη να δηλώνει πως η παραγωγή θα συνεχίσει στην Πολωνία με κάποιο τρόπο…

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C) 12(F)
Mana 850 GT	18(T)
RSV4 Factory	7(Π) 14(C)
BMW	
F650 GS	4(T)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(T)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
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)
Lead 110	9(F)
SH 150i '09	16(F)
SH 300i	6(F)
S-Wing 150i	15(F)
Transalp 700	3(T)
VFR 1200F	18(Π)
Kawasaki	
KLX 250	16(F)
Ninja 250	18(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)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
RC8	1(C)
RC8R	18(F)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(T)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(T)
Peugeot	
Geopolis 400	1(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
Piaggio	
MP3 400 LT	14(F)
X7 250ie	5(F)
Suzuki	
Bandit 650 SA	7(F)
Bandit 1250 SA	3(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 1000 K9	7(Π) 15(Σ)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(T)
Vespa	
GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha	
FZ1 Fazer ABS	3(F)
T-Max 500	6(F)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
XJ600	14(T)
XJ600 Diversion	18(F)
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
	Γυναίκα και ποδήλατο	18
	Δοκιμή: Dura Ace Di2	15
	Ενυδάτωση	7
	Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
	Μεσαία Τριβή	11
	Maribor Downhill	18
	Ρύθμιση σέλας	16
	Τζουμέρκα ή θάνατος	16
	BMW Mountain Bike	16
	Giro d' Italia 2009	15
	Rohloff speedhub 500/14	14
	Tech News	12
	Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
eBooks		
	ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
	Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature		
	Civil Enduro	9
	Civil Enduro II	11
	Dynojet Annual Seminar '09	16
	Μελωδικές εξατμίσεις 2009	18
	Motorcycle Design	1
	Mythic Bikes 2009	12
	Superbike Design	16
	Πλέξιμο	2
	Trackday στις Σέρρες	6
	Yamaha Serow	6,8,10
Racing Feature		
	Bikenet Karting	4
	Bol 'd Or 2009	18
	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