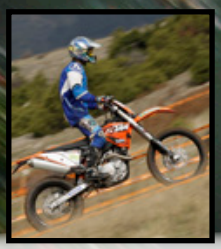
Τεύχος 20 • Δεκέμβριος 2009

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

FREE PRESS



BMW R1200 GS VS MOTO GUZZI STELVIO NTX
το best seller απέναντι στον Ιταλό σφετεριστή

KTM 2010 OFF ROAD
τα οδηγούμε στα Τρίκαλα

FIRST RIDES

Aprilia Shiver GT
Suzuki GSX-F 650
Peugeot LXR 200i

THE TEST

KAWASAKI ZX-6R

FEATURE
το αγαπητό Serow αρχίζει να μοιάζει με μηχανάκι

MOTOGP
έκπληξη Spies στον τελευταίο αγώνα

LONG TERM
το "δικό μας" GSX-R600 πήγε California Superbike School

ebike.gr

Στις 16 του μήνα τα λέμε από κοντά...!

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

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr
Κωνσταντίνος Λαζάρου,
laz74@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραΐτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Κ. Δάλλας κ ΣΙΑ
MNP ePublications O.E.
Ελ. Βενιζέλου 48, 155-62
Χολαργός,
Αθήνα
Τηλ. 6980231409
Fax: 2106084647

Επικοινωνία

Παρατηρήσεις,
απειλές & ό,τι άλλο
Απλή αλληλογραφία
Σχεδιαστικές διαφωνίες
Φωτογραφικές ανησυχίες
Εμπορικές συναλλαγές

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

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

The Front

News 10
Η EICMA δε μας εντυπωσίασε ακριβώς, αλλά αυτό πάλι ήταν αναμενόμενο..

First Rides

Aprilia Shiver 750 GT 28
Κάνει ένα μασκάκι τα GT; Ο Σπύρος δεν πείθεται ακριβώς..

Suzuki GSX 650F 40
Ξεχάστε τις τσαγιέρες – αυτή είναι μοτοσυκλέτα και μάλιστα καλή

KTM Off Road 2010 52
Ο αγαπητός κύριος Φωτιάδης πετάγεται μέχρι τα Τρίκαλα για να καβαλήσει τη γκάμα της KTM. Ωραία η λάσπη Κώστα;

Peugeot LXR 200i 64
Στα.. ονομαστικά κυβικά δεν τα βρίσκουμε ακριβώς, αλλά δεν παίζουν πολλά άλλα παράπονα

Cover Story

Kawasaki ZX-6R 76
Ο μεγάλος αδελφός ήρθε, είδε και σάρωσε. Ο "μικρός" τι έχει να πει;

The Battle

BMW R1200 GS vs Moto Guzzi Stelvio NTX 98
Το Stelvio τουμπανιάζεται στα αξεσουάρ και τα βάζει με το επετειακό GS

Feature

Yamaha Serow 130
Επιτέλους λίγη εξέλιξη.. φίλοι ξαναχώνονται και οι πλάκες του πεζοδρομίου επιτίθενται

trackbike.gr Autumn '09 150
Λέτε ότι είναι τα καλύτερα στην Ελλάδα. Κάτι θα ξέρετε..

Racing

Editorial 166
Πως ρίχνεις το κόστος των GP και εξοργίζεις τα Superbike

Gossip 168
Η Aprilia μας την κάνει από τη Moto2 αφήνοντας κόσμο ξεκρέμαστο και ο Lorenzo φουσκώνει από το κακό του

MotoGP 184
Ανασκόπηση 2009: Οι καλοί, οι κακοί και άτυχοι

Macau GP 212
Πως λέμε τρομοκρατία; Πως λέμε μπαριέρες; Πως λέμε ξύνω αγκώνες;

1ος Φιλικός Αγώνας Enduro Σαλαμίνας 230
Να βοηθήσει πήγε ο Φωτιάδης, με μίνι ρεπορτάζ επέστρεψε

Racing Lines 238
Η κόντρα Rossi - Lorenzo καλά κρατεί, ενώ ο Spies όλο και ανεβαίνει

The Back

Press 242
Τα Super Tenere ζουν και βασιλεύουν και πάνε και χώμα

Long Term Suzuki GSX-R600 244
Έφτασε επιτέλους η ώρα να μάθετε τι κάνει το Suzuki μας τόσους μήνες

eMarket 252
Κανένα αδιαβροχάκι τώρα που άνοιξαν οι ουρανοί παίζει;

eClubs 262
Έλα να αυξανόμαστε – στείλτε λινκ, τσάμπα είναι

erebus 264
Νυχτοπερπατήματα χωρίς φώτα

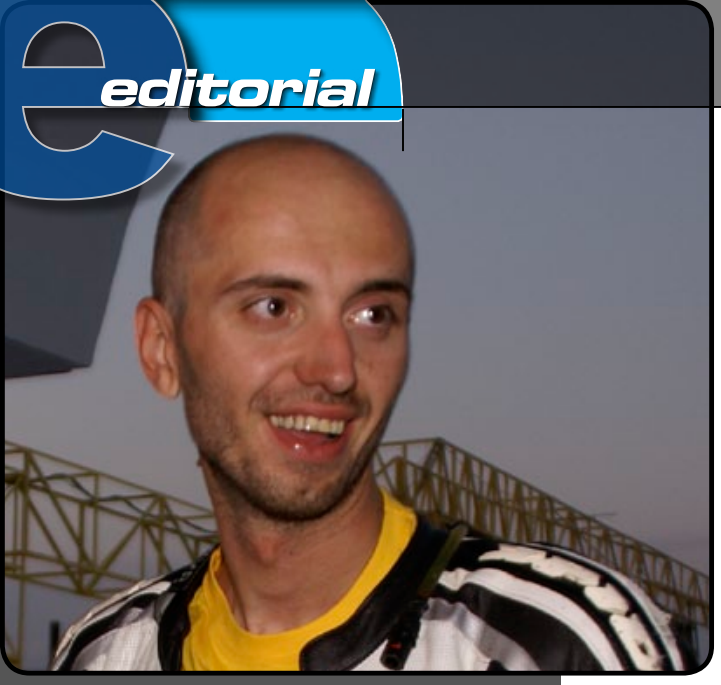
exodus 266
Τα eBook είναι το μέλλον. Είτε σας αρέσει, είτε όχι

eIssues 268
Η Buell ζει, έστω και στο φόντο

Τεύχος 20 • Δεκέμβριος '09

Φωτό εξωφύλλου: Δημήτρης Ταυλίκος

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



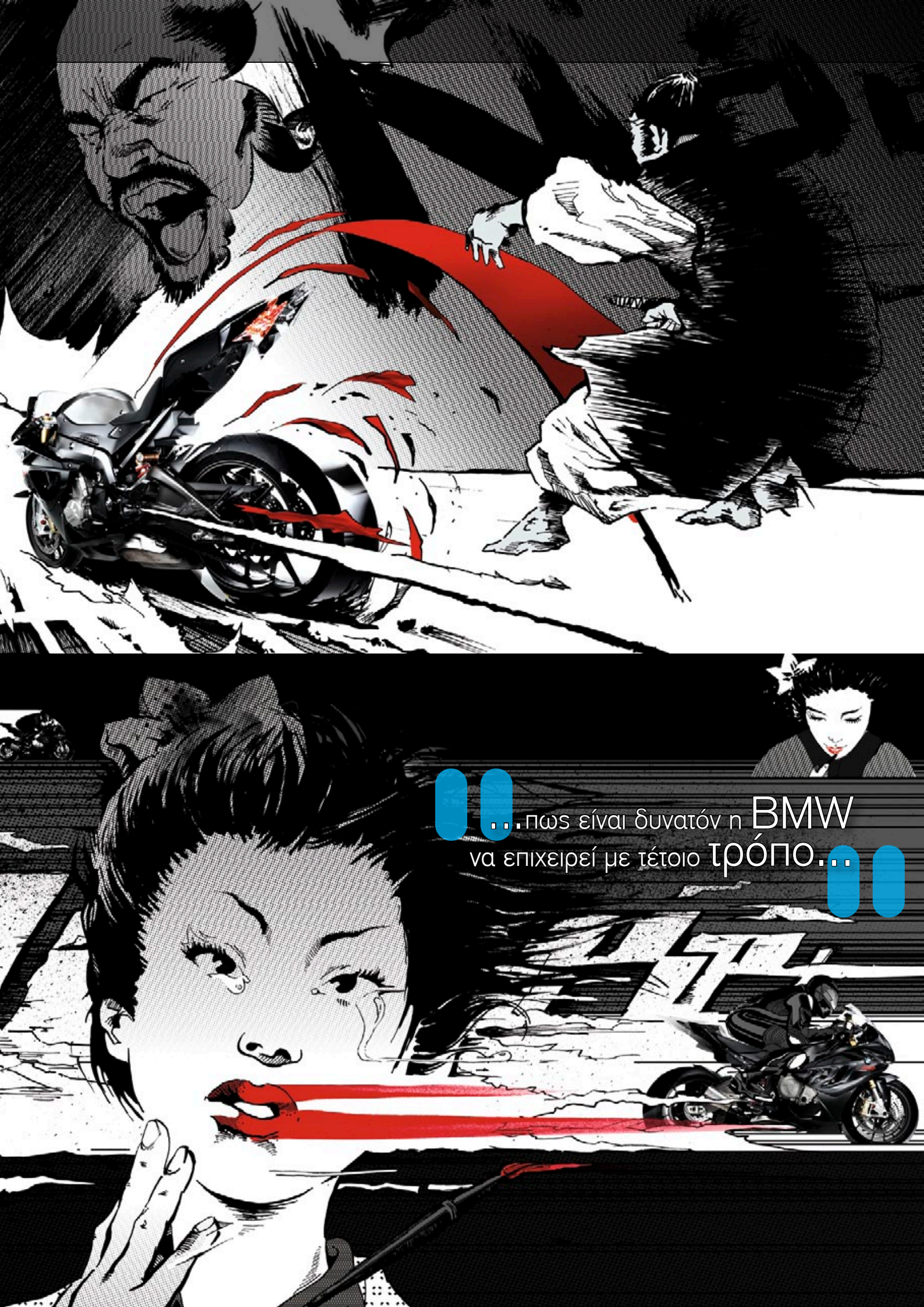
Κωνσταντίνος Δάλλας

Full επίθεση

Σε μια εποχή όπου η αβεβαιότητα είναι το κυρίαρχο συστατικό όπου και να γυρίσεις να κοιτάξεις, η BMW εξαπολύει επίθεση στο κατεστημένο χρησιμοποιώντας τα ίδια του τα όπλα - και ξέρετε κάτι; Αυτό είναι το παράδειγμα που πρέπει να ακολουθήσουμε όλοι μας

Όταν πληροφορήθηκα την ύπαρξη σκίτσων σε manga αισθητική με πρωταγωνιστή το S1000RR απέκτησα τη πλήρη εικόνα της επιθετικής πολιτικής της BMW που συνοδεύει την είσοδό της στη κατηγορία των Superbike. Πρώτη ήρθε η χαμηλή τιμή και μετά αυτό. Έχει και άλλα, που αφορούν λιγότερο το δικό μας μικρόκοσμο, είναι όμως ενδεικτικά του τρόπου που έχει επιλέξει η BMW να παίξει το παιχνίδι. Στις ΗΠΑ, για παράδειγμα, το φημισμένο California Superbike School του Keith Code αφήνει τη Kawasaki (μια σχέση που, σήμερα, μετρά περισσότερα από 25 χρόνια) και εξοπλίζεται με S1000RR για το 2010. Ούτε που μπορώ να φανταστώ πόσα περισσότερα προσέφερε η BMW για να παρθεί μια τέτοια απόφαση...

Εύλογα λοιπόν αναρωτιέται κανείς πως είναι δυνατόν η BMW να επιχειρεί με τέτοιο τρόπο την ώρα που οι big four, οι τέσσερις ιάπωνες κατασκευαστές δηλαδή, κάνουν ό,τι μπορούν για να περισώσουν τα ποσοστά τους, φτάνοντας μέχρι και σε σημείο να βάλουν στο ψυγείο μοντέλα που, υπό κανονικές συνθήκες, θα παρουσίαζαν φέτος.


"...πως είναι δυνατόν η BMW
να επιχειρεί με τέτοιο τρόπο..."

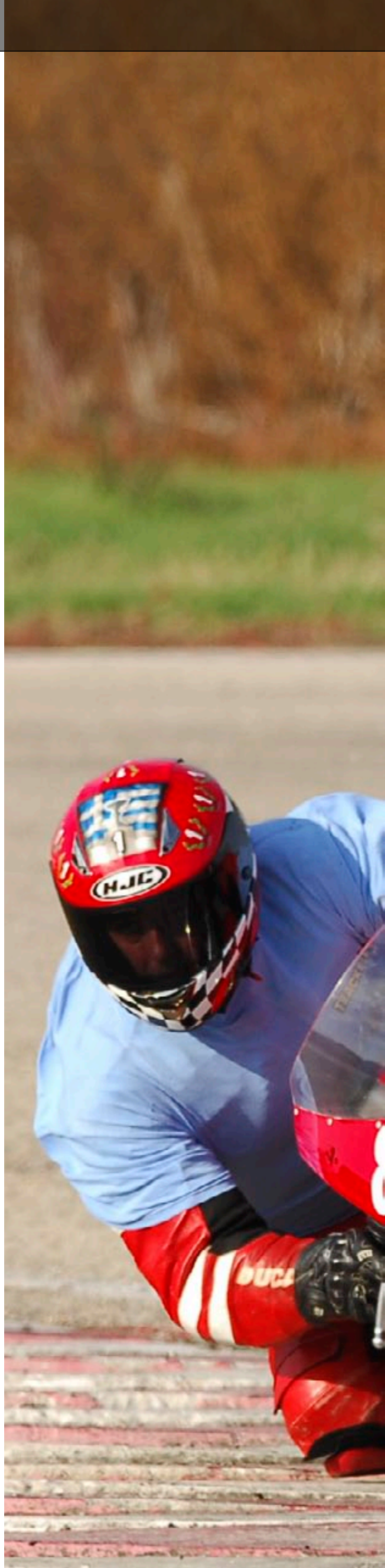
Και οι δύο επιθυμούν το ίδιο, όμως το προσεγγίζουν με τελείως διαφορετικό τρόπο. Οι μεν Ιάπωνες παίζουν συντηρητικά, αναμένοντας την παγκόσμια οικονομία να βγει από την κρίση, και οι δε Γερμανοί βλέπουν ότι κάτι τέτοιες στιγμές, όπου το καθεστώς παλεύει να διατηρήσει την πρωτοκαθεδρία του, η κατά μέτωπο επίθεση προβάλλει τόσο τα δικά τους πλεονεκτήματα αλλά πολύ περισσότερο την ηττοπαθή στάση των μέχρι σήμερα ισχυρών.
Όπως καταλαβαίνετε, η στάση των Γερμανών μας δίνει θάρρος, κουράγιο και ιδέες για τη δική μας προσπάθεια με το ebike.gr, καθώς η ταύτιση με το S1000RR είναι κάτι περισσότερο από εμφανής - στα δικά μας μάτια τουλάχιστον. Όπως η BMW, έτσι και εμείς -που ναι μεν δεν είμαστε BMW, αλλά την ιστορία μας στο χώρο την έχουμε- καλούμαστε να πείσουμε για την αξία ενός ολοκαίνουργιου προϊόντος που καλείται να τα βάλει με τα μεγαθήρια του κατεστημένου που, αυτή την εποχή, παλεύει να μαζέψει τα αμάζευτα και να συνεχίσει να υπάρχει και μετά το πέρασμα στη ψηφιακή εποχή.
Διαβάστε και τη στήλη του Σπύρου στη σελίδα 266 και θα καταλάβετε περισσότερα για τις αλλαγές που έρχονται στο χώρο μας με ασύλληπτο ρυθμό.

Πιο πλούσιο από ποτέ!

Τις διακόσιες εβδομήντα (!) σελίδες έφτασε αυτό το τεύχος - εντάξει, παρά μια. Όπως είναι λογικό, το περιεχόμενό του σε ύλη είναι πιο πλούσιο απ' οποιοδήποτε τεύχος έχουμε βγάλει μέχρι σήμερα.
Ξεκινάμε με μια πλήρη αναφορά στα λίγα όσα μας έδειξαν οι κατασκευαστές στο σαλόνι του Μιλάνο και συνεχίζουμε με μπόλικα μηχανάκια στα first rides: από budget μισοντυμένα μεσαίων κυβισμών σε scooter με μεγάλους τροχούς και σε μια πρώτη γεύση από τα enduro της KTM για το 2010, τα οποία θα ξεκινήσουμε να παίρνουμε για δοκιμή αυτό το μήνα - όπερ και σημαίνει ότι θα αρχίσετε να διαβάζετε τις δοκιμές τους από το επόμενο τεύχος, στο οποίο θα εγκαινιάσουμε και επίσημα την ενασχόλησή μας με το χώμα! Ανεπίσημα εγκαίνια στο τεύχος που διαβάζετε, σελίδα 52.
Στο κυρίως πιάτο έχουμε μια δοκιμή και ένα συγκριτικό. Ο Άρης ανοίγει το χορό και γράφει το πρώτο του κείμενο για το ebike.gr, το οποίο αναφέρεται στο μικρό -και θαυματουργό, οφείλω να σημειώσω- Ninja της Kawasaki. Αμέσως μετά, στην αναμέτρηση, ο Σπύρος καταπιάνεται με το αγαπημένο του θέμα, τα μαστόδοντα, συγκρίνοντας το best seller της Ελληνικής αγοράς με τον ενθουσιώδη Ιταλό του ομίλου Piaggio.
Στα Feature έχουμε το Μάνο να επιστρέφει ορεξάτος με το γνωστό μας Serow, καθώς και ένα φωτογραφικό αφιέρωμα στα trackday του αδερφού trackbike.gr, που κατά γενική ομολογία αποτελούν την πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια εδώ και χρόνια ανάμεσα σε όλα όσα διοργανώνονται στην πίστα των Σερρών.
Το αγωνιστικό κομμάτι είναι γεμάτο αναφορές, κουτσομπολιά, ειδήσεις και ανασκοπήσεις, καθώς και δύο φωτογραφικά αφιερώματα: ένα στο διάσημο Macau GP (όσοι δεν το γνωρίζετε, σπεύσατε στη σελίδα 212 για περισσότερα) και ένα στον πρώτο φιλικό αγώνα Enduro που έλαβε χώρα το μήνα που μας πέρασε στη Σαλαμίνα.

Σας θέλουμε όλους στο πάρτι μας!

Να και κάτι ακόμα που μαθαίνετε πρώτοι. Τη Τετάρτη 16 Δεκεμβρίου στο Bloc 22 (Λ. Συγγρού 137), συνδιοργανώνουμε με το trackbike.gr ένα πάρτι για να αποχαιρετίσουμε τις δραστηριότητές μας στη πίστα των Σερρών για τη φετινή χρονιά και να σας ανακοινώσουμε τις ημερομηνίες που θα διοργανώσουμε trackday το 2010. Σας εγγυόμαστε τη καλή, rock μουσική, την ευχάριστη παρέα των παραγόντων του trackbike.gr και του ebike.gr, καθώς και μερικών πολύ ξεχωριστών ανθρώπων που σας τους κρατάμε για έκπληξη. Επιπλέον, το χώρο θα κοσμούν μερικά Superbike για να πάρουμε μάτι και να μας ανοίξει η όρεξη για τη χρονιά που έρχεται. Οι πόρτες του Bloc 22 θα ανοίξουν στις 21.30 και η είσοδος φυσικά και θα είναι δωρεάν.
Τα υπόλοιπα τα λέμε από κοντά! <<



80

ebike.gr

the front

Σαλόνι Μιλάνου, teaser, πρωτότυπα και το πιο ενδιαφέρον νέο είναι μια 3D μελέτη. Πού οδεύουμε;

Aprilia @ EICMA

Με το RSV-R να μην είναι ακριβώς ολοκαίνουργιο, τα μάτια στο περίπτερο της Aprilia έπεφταν πάνω στο ανανεωμένο Shiver και στο Dorsoduro Factory.

Το Shiver παρέμεινε ίδιο μηχανικά, αλλά απέκτησε νέα μάσκα με μίνι ζελατίνα, ελαφρώς διαφορετικά πλαστικά και νέους χρωματισμούς. Προσεκτικότερη παρατήρηση και μια χρήση μεζούρας θα δείξει ότι η σέλα είναι πλέον 5mm χαμηλότερη, τα μαρσπιέ ελαφρά πιο ψηλά και πίσω, ενώ το σύνολο των αλλαγών ολοκληρώνουν το χαμηλότερο τιμόνι και οι δίσκοι τύπου μαργαρίτα, γιατί δε μπορεί η Kawasaki να είναι η μόνη που τους έχει στάνταρ.

Τα πράγματα αποκτούν περισσότερο ενδιαφέρον στο Dorsoduro Factory, με αναβαθμισμένες αναρτήσεις και πιρούνι 43mm εμπρός, έστω και αν είναι Showa και όχι Ohlins όπως στα μεγαλύτερα αδελφάκια του, ακτινικές δαγκάνες της Brembo και ελαφρύτερες αλουμινένιες ζάντες. Τα όργανα είναι διαφορετικά διαθέτοντας και σύστημα αυτοδιάγνωσης, ενώ καθ' ότι σκληροπυρηνικό δε διαθέτει ABS.

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

Benelli @ EICMA

Φαίνεται ότι η Benelli δεν εκτίμησε ιδιαίτερα την παρουσίαση του Ducati Streetfighter, καθώς βάλθηκε να κλείσει την ψαλίδα της απόδοσης.

Φαίνεται ότι η Benelli δεν εκτίμησε ιδιαίτερα την παρουσίαση του Ducati Streetfighter, καθώς βάλθηκε να κλείσει την ψαλίδα της απόδοσης.

Ο τρικύλινδρος κινητήρας συνεχίζει να έχει 1130 κυβικά, αλλά η ισχύς του έχει ανέβει από τους 137 στους 155 ίππους, ισοφαρίζοντας έτσι την απόδοση του Ducati. Οι γραμμές δεν έχουν αλλάξει από τα πιο βασικά TnT αλλά αυτό δεν είναι κακό, καθώς το streetfighter της Benelli συνεχίζει να είναι όσο ριζοσπαστικό και ξεχωριστό όσο τη μέρα που παρουσιάστηκε. Η εκτεταμένη χρήση Carbon έχει κρατήσει το βάρος στα 207 κιλά και το αντίστοιχο συγκριτικό αναμένεται να έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον – αν αποφασίσουν οι αντιπροσωπίες να βγάλουν μοτοσυκλέτες δοκιμής φυσικά.

Δίπλα στο R160 υπήρχε μια από τις πιο πολυφωτογραφημένες μοτοσυκλέτες σε μορφή πρωτοτύπου, το TNT 899 Cafe Racer. Όπως ακριβώς περιμέναμε, ο τρικύλινδρος κινητήρας των... 899 κυβικών αποδίδει 120 ίππους και ακολουθεί πιστά τις γραμμές του 1130 Cafe Racer. Λίγο πιο πέρα, υπήρχε το δικύλινδρο Benelli 2ue, που συνεχίζει για 3η συνεχή χρονιά να εμφανίζεται στα σαλόνια ως πρωτότυπο, χωρίς άλλα νέα για το αν και πότε θα μπει σε παραγωγή.

BMW @ EICMA

Τα καινούργια GS και RT σας τα δείξαμε στο προηγούμενο τεύχος, οπότε έχουμε όλο το χώρο να ασχοληθούμε με το πιο ενδιαφέρον θέμα του χώρου της BMW, το πρωτότυπο Concept 6. Κάτι ανάμεσα σε semi-naked και streetfighter, όχι ιδιαίτερα Cafe Racer αλλά σίγουρα εντυπωσιακό.

Κάτω από το μινιμαλιστικό κουστούμι και πλαίσιο που όπως και να το κάνουμε φέρνουν ελαφρώς στα υπάρχοντα μοντέλα της σειράς K, βρίσκεται ένας νέος εξακύλινδρος εν σειρά κινητήρας, μια διάταξη για την οποία η BMW έχει λάβει τα εύσημα και έχει σαρώσει τα βραβεία όλου του πλανήτη στις αυτοκινητιστικές εφαρμογές της. Ο όγκος του κινητήρα είναι εξαιρετικά μικρός και για να είναι σίγουροι ότι θα πιάσουμε το υπονοούμενο, οι τεχνικοί της BMW φρόντισαν να τοποθετήσουν τριπλές απολήξεις εξάτμισης σε κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας. Με κυβισμό 1600 κυβικών, αποδίδει τους ίδιους ίππους με τους αντίστοιχους τετρακύλινδρους των 1300 αλλά με περισσότερη ροπή και χαμηλότερη κατά τη BMW κατανάλωση σε τουριστική χρήση. Τουριστική χρήση σε ένα naked; Τέλος πάντων.. Περιέργως για BMW, το φανάρι τεχνολογίας LED δεν απαιτεί χάπι θάρρους μέχρι να το συνηθίσεις αν και είναι άγνωστο αν θα μπει στην παραγωγή μαζί με τον κινητήρα.

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

Ducati @ Eicma

Το κύριο ενδιαφέρον του περιπτέρου της Ducati ήταν, τι άλλο, το καινούργιο Multistrada 1200. Καθώς σας το αναλύσαμε στο προηγούμενο τεύχος, ας δούμε τι άλλο έχουμε:

Η γκάμα των 1198 απέκτησε καινούργιο αρχηγό στο πρόσωπο του 1198 R Corse, που βασίζεται στην έκδοση S, αλλά διαθέτει αλουμινένιο ρεζερβουάρ, νέα εξάτμιση της Termignoni και μια φανταστική τριχρωμία στα γνωστά χρώματα που αφήνει άβαφο το πάνω μέρος του ρεζερβουάρ.

Με το Hypermotard 796 να έχει ήδη παρουσιαστεί, η απόσταση από το μεγαλύτερο αδελφάκι του δεν ήταν ικανοποιητικά μεγάλη και έτσι η Ducati μας προσφέρει τα 1100 Evo και Evo SP, που αντικαθιστούν ουσιαστικά τα 1100 και 1100 S. Με νέο πλαίσιο, όπως στο 796, που είναι ελαφρύτερο και πιο άκαμπτο και το γνωστό αερόψυκτο L2 των 1100 κυβικών να αποδίδει 95 ίππους που έχουν να κινήσουν 172 κιλά στην έκδοση Evo. Όσοι θέλουν κάτι πιο άγριο, μπορούν να περάσουν απ' ευθείας στο SP, που έχει πλήρως ρυθμιζόμενο πιρούνι της Marzocchi, καλύτερο αμορτισέρ, ζαντούλες της Marchesini, μονομπλόκ δαγκάνες Brembo και άλλα καλούδια όπως το DDA, χωρίς να λείπει φυσικά το Carbon και το μειωμένο βάρος.

Τέλος, η γκάμα των Monster απέκτησε προαιρετικό ABS, μεγαλύτερα προστατευτικά εξάτμισης και ρυθμιζόμενες μανέτες, ενώ μειώθηκε ελαφρά το βάρος του κινητήρα του 696 χάρη στη νέα χύτευση.

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

Honda @ EICMA

Με το VFR 1200 να τραβάει τα φώτα της δημοσιότητας, θα περίμενε κανείς ότι η Honda θα καθόταν στα αυγά της, τρίβοντας τα χέρια της.

Αντ' αυτού, αποφάσισε να ανανεώσει ριζικά το CBF 1000, που μπορεί να μην κάνει καλά πρωτοσέλιδα, αλλά δεν παύει να είναι από τις καλύτερες μοτοσυκλέτες στην κατηγορία της. Ο τετρακύλινδρος που προέρχεται από το προηγούμενο 1000RR έχει σύμφωνα με την εταιρεία αυξημένη ροπή στις χαμηλομεσαίες, παρότι δεν είχαμε εντοπίσει ιδιαίτερη έλλειψη σε αυτό τον τομέα, μαζί με 8 αλογάκια παραπάνω ισχύ και μειωμένη κατανάλωση. Το πλαίσιο είναι πλέον αλουμινένιο αν και συνεχίζει να είναι κρυμμένο, ενώ έγινε και μια σχετική επανασχεδίαση, με στόχο τη διαφοροποίηση από το απερχόμενο μοντέλο και το μικρότερο αδελφάκι του. Το νέο φαίρινγκ διατηρεί τη ρυθμιζόμενη ζελατίνα, αλλά η χρήση φαναριών αλά CBR600RR το κάνει να φαίνεται λίγο ιδιόμορφο, καθώς υπάρχει πλέον σαφώς μεγαλύτερη επιφάνεια, με σαφώς μικρότερα φανάρια. Από την άλλη, ελάχιστοι αγόραζαν το CBF για την εμφάνισή του, οπότε αν είναι καλύτερο σαφώς και δεν πρόκειται να διαφωνήσουμε. Όπως είναι φυσικό, η γκάμα των αξεσουάρ είναι εντυπωσιακά μεγάλη, ενώ στάνταρ είναι το C-ABS.

Husqvarna @ EICMA

Πως βελτιώνεις το 610SM; Με τον κλασικό αμερικανικό τρόπο: Bigger is better λοιπόν, έτσι το 610, που ήταν 570cc, αποκτά 30 κυβικά παραπάνω, φτάνει στα 600 και ξαναβαφτίζεται 630, αποδίδοντας πλέον 56 ίππους και 5,7 κιλά ροπής, για να υπάρχει και μια αναφορά στον κινητήρα των 570 κυβικών.

Η κεφαλή με τους δύο εκκεντροφόρους ακολουθεί τη σχεδίαση των αγωνιστικών 450 και 510, ενώ επανασχεδιασμένη είναι και η εργονομία, ώστε να έχεις μεγαλύτερη ισχύ με μεγαλύτερη άνεση. Αυτή είναι μια λογική με την οποία συμφωνούμε απόλυτα. Το 630 διαθέτει εντελώς καινούργιο πλαίσιο, ενώ παρά τις ομοιότητες όλο το κουστούμι και η σέλα είναι ανασχεδιασμένα για μια πνοή φρεσκάδας. Καλύτερο αισθητικό κόλπο; Η επιλογή μαύρου χρώματος για πλαίσιο και ψαλίδι, που αναδεικνύει τον κινητήρα και τα λευκά πλαστικά που είναι τόσο της μόδας τελευταία.

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

KTM @ EICMA

Πέρα από τους αναμενόμενους νέους χρωματισμούς, αν και ομολογουμένως το πράσινο SuperDuke 990 δεν ήταν κάτι που περιμέναμε, η Αυστριακή εταιρεία παρουσίασε το Duke R, που σας το είχαμε δείξει κατά τη διάρκεια δοκιμών πριν... πολλά τεύχη.

Αποφασισμένη να δώσει στο R το κάτι παραπάνω που θα το κάνει να ξεχωρίζει από το απλό Duke, η KTM ανέβασε τον κυβισμό του μονοκύλινδρου ώστε να ταιριάζει με το όνομά του, αποδίδοντας παράλληλα και 6 ίππους παραπάνω από το απλό του αδελφάκι. Όπως σε κάθε KTM R που σέβεται τον εαυτό του, το πλαίσιο είναι πορτοκαλί, ενώ δε λείπουν φυσικά τα Carbon κομμάτια. Ο κινητήρας αποδίδει πλέον 70 ίππους και 7 κιλά ροπής, όντας σύμφωνα με την KTM ο ισχυρότερος road legal μονοκύλινδρος παραγωγής. Οι αναρτήσεις έχουν δεχτεί τις απαραίτητες επεμβάσεις για καλύτερη λειτουργία, ενώ ψυχολογικά σημαντική είναι και η αύξηση των διαστημάτων service από τα 5,000 στα 7,500 χιλιόμετρα.

Ταυτόχρονα, η βασική έκδοση του μεγάλου του αδελφού, πέρα από το οικολογικότερο χρώμα των πλαστικών του, απέκτησε νέο σύστημα διαχείρισης του κινητήρα και λευκό, αγνό πλαίσιο.

MV Agusta @ Eicma

Μπορεί η αναμενόμενη τρικύλινδρη F3 να μην έσκασε μύτη, αλλά μετά από ένα τσουβάλι teaser με φανάρια, εξατμίσεις και ημιφωτισμένες φωτό, η MV παρουσίασε την ολοκαίνουργια F4.

Όχι, δεν βάλαμε κατά λάθος τη φωτογραφία του απερχόμενου μοντέλου που έχει σχεδόν 10 χρόνια στην πλάτη του. Ακολουθώντας τον ίδιο ακριβώς δρόμο με το καινούργιο Brutalle, η F4 δεν ξεχωρίζει από τον προκάτοχό της με την πρώτη ματιά, παρότι είναι εντελώς καινούργια. Το βάρος έχει μειωθεί κατά δέκα κιλά, φτάνοντας τα 190, ενώ και ο κυβισμός επέστρεψε στα 998 κυβικά από τα 1,078 που είχε φτάσει σε μια προσπάθεια να καλυφτεί η απόσταση που είχε δημιουργηθεί από τον φρενήρη ρυθμό ανάπτυξης του Γιαπωνέζικου ανταγωνισμού. Οι ανακοινωμένοι 186 ίπποι δείχνουν να έχουν πετύχει τον στόχο, αν και όπως συνήθως θα χρειαστεί να το δοκιμάσουμε πρώτα πριν συμφωνήσουμε. Ο κινητήρας διαθέτει αυλούς μεταβλητού μήκους, ενώ κάθε κομμάτι της μοτοσυκλέτας από τον κινητήρα μέχρι το ψαλίδι και τις ζάντες είναι κατά την εταιρεία ξανασχεδιασμένο ώστε να είναι ελαφρύτερο και μεγαλύτερης αντοχής. Όσο και να εκτιμούμε το φόρο τιμής της MV στο σχεδιαστή της πρώτης F4, Massimo Tamburini, δεν παύουμε να θεωρούμε ότι η έλλειψη σχεδιαστικής τόλμης είναι μια χαμένη ευκαιρία – που ίσως να παίξει το ρόλο της, τώρα που η τύχη της εταιρείας είναι στον αέρα.

Piaggio @ Eicma

Υπάρχει ένα USB που δεν είναι πρωτόκολλο σύνδεσης σε Η/Υ, αλλά σημαίνει Urban Sport Bike και αποτελεί ένα πρωτότυπο που πρωταγωνίστησε στο περίπτερο της Piaggio στο Μιλάνο.

Το USB είναι, κατά τους Ιταλούς, μια άσκηση στο σκούτερ της επόμενης μέρας και κινείται σε αυτοκινητάδικη λογική με μια υβριδική κινητήρια μονάδα. Μιλάμε λοιπόν για τη συνέργεια ενός δίχρονου κινητήρα εσωτερικής καύσης –του οποίου ο κυβισμός δεν αναφέρεται – και ενός ηλεκτρικού μοτέρ που βρίσκεται στον πίσω τροχό. Το αποτέλεσμα, σύμφωνα με το λιτό press kit, μιλά για μια μέση ταχύτητα κίνησης 60 km/h και τελική γύρω στα 100 εφόσον χρησιμοποιούνται αμφότεροι οι κινητήρες, ενώ με μόνο το ηλεκτρικό μοτέρ το υβριδικό σκούτερ μπορεί να κινείται με 60 km/h με αυτονομία 50 km.

Ένα από τα ατού του USB είναι η προσαρμοστικότητά του, καθώς μπορεί να μετατρέπεται πανεύκολα σε μονοθέσιοθρόνος, κλασικό διθέσιο ή να προσφέρει την πίσω θέση για ένα μεγάλο top case ικανής χωρητικότητας.

Αυτά όλα, βέβαια, όταν αυτά τα όμορφα πρωτότυπα μετατραπούν σε αληθινά μοντέλα παραγωγής.

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

Δευτέρα, Τετέρτη: 09:30 - 17:00 | Τρίτη, Πέμπτη, Παρασκευή: 09:30 - 19:00 | Σάββατο: 10:00 - 15:00

από 99.00

ΚΡΑΝΗ FULL FACE FIBERGLASS

από 88.00

100% ΑΔΙΑΒΡΟΧΑ JACKET

από 12.00

100% ΑΔΙΑΒΡΟΧΑ ΓΑΝΤΙΑ

από 69.00

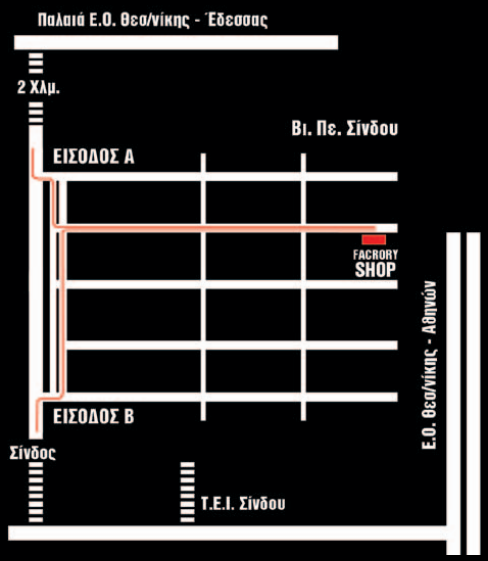
ΚΡΑΝΗ MODULAR

από 69.00

100% ΑΔΙΑΒΡΟΧΕΣ ΜΠΟΤΕΣ

MOTO MARKET®
motorcycle accessories

ΒΙ. ΠΕ. Σίνδου - Θεσσαλονίκη
τ. 2310 795 052 | www.motomarket.gr



500m²

9500 προϊόντα

Αμέτρητες ευκαιρίες

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

Το πρώτο scooter με διπλή χαρτογράφηση!

Όσο κι αν ακούγεται απίθανο, ήταν λογικό και θα έπρεπε να το περιμένουμε.

Το νέο Scarabeo 125/200 i.e. γεμίζει το κάτω όριο της οικογένειας των Σκαραβαίων ανανεωμένο με μερικές νόστιμες δόσεις τεχνολογίας. Οι τροχοί 16 ιντσών είναι το στάνταρ της φαμίλιας, όμως τώρα το μικρό σκούτερ αποκτά συνδυασμένο σύστημα φρένων που αναλαμβάνει να κατανέμει τη δύναμη πέδησης μεταξύ της τριπίστονης μπροστινής δαγκάνας και της πίσω διπίστονης.

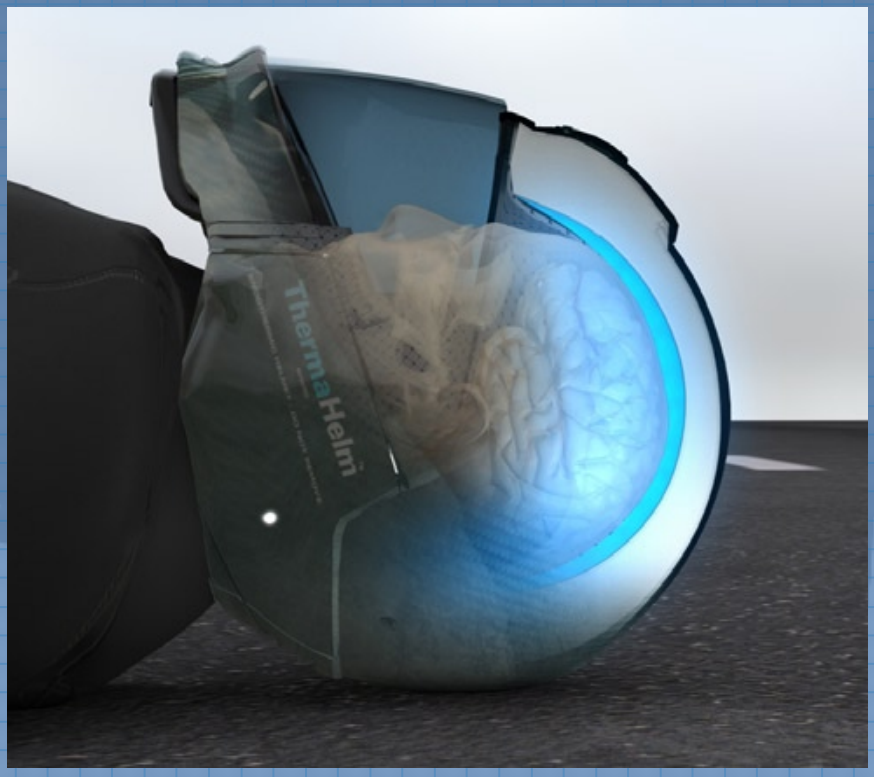
Το μεγαλύτερο νέο όμως είναι η ύπαρξη δύο διαφορετικών χαρτογραφήσεων που επιλέγονται με ένα κουμπί: η Sport επιλογή αποδίδει τη μέγιστη δύναμη από τους τετράχρονους μονοκύλινδρους κινητήρες, ενώ υπάρχει και η Eco στην οποία η παρεχόμενη ισχύς μειώνεται κατά 7% για περισσότερη οικονομία.

Διατίθενται ήδη στην Ελλάδα έναντι 2,950€ (125) και 3,410€ (200).

ThermaHelm: συγμιαία σωτηρία;

Η ιδέα του J.J. Preston-Powers είναι εξαιρετικά απλή, κάνοντάς σε να αναρωτιέσαι όπως συμβαίνει συνήθως γιατί δεν το είχε σκεφτεί κανένας νωρίτερα.

Όταν χτυπάει κάποιος το κεφάλι του, ο εγκέφαλος διογκώνεται, αλλά το κρανίο δεν του αφήνει ιδιαίτερα περιθώρια καθώς δε φημίζεται για την ελαστικότητά του. Το αποτέλεσμα είναι αυξημένη πίεση, που μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρή εγκεφαλική βλάβη ή και θάνατο. Έτσι, είναι μόνο λογικό το ότι σε κάθε άθλημα που υπάρχει αντίστοιχο χτύπημα, το πρώτο πράγμα που κάνουν οι γιατροί είναι να τοποθετούν ένα cold pack στο σημείο του χτυπήματος, μειώνοντας τη θερμοκρασία άρα και το πρήξιμο. Τι πιο λογικό λοιπόν απ' το να αναζητήσουμε ένα τρόπο να μειώνουμε τη θερμοκρασία άμεσα μετά από κάποιο χτύπημα; Το υπό εξέλιξη πακέτο της Thermahelm κάνει ακριβώς αυτό. Ένα λεπτό φύλλο γεμάτο gel και καταλύτη περιβάλλει το κεφάλι μέσα από το κράνος, ενώ ειδικές ακίδες επιτρέπουν τη μίξη των υλικών σε περίπτωση χτυπήματος, ρίχνοντας άμεσα τη θερμοκρασία του εγκεφάλου. Το πακέτο θα μπορεί να τοποθετηθεί και σε υπάρχοντα κράνη, ενώ το αρχικό κόστος των 250$ αναμένεται να πέσει δραματικά άπαξ και μπει σε ευρεία παραγωγή. Για μια ιδέα του πως δουλεύει, δείτε το αντίστοιχο βίντεο στο http://www.youtube.com/watch?v=zLYwmm0XhOs



Yamaha FZ8

Δεν παρουσιάστηκε στο Μιλάνο, αν και για να είμαστε ακριβείς δεν παρουσιάστηκε καθόλου.

Η Yamaha αποφάσισε να συνεχίσει την teaser γραμμή που ξεκίνησε με το Super Tenere, δείχνοντάς μας το φανάρι του νέου FZ8 χωρίς καμία άλλη πληροφορία. Με τα XJ6 είτε απλά είτε Diversion να καλύπτουν το κάτω μέρος της αγοράς, φαίνεται ότι η εταιρεία των τριών διαπασών συνειδητοποίησε ότι ο νεκρός χαμηλά κινητήρας του FZ6, όντας στην ουσία ένα αισθητά αποδυναμωμένο σύνολο δανεικό από το πρώτο ψεκαστό R6 δεν ήταν σε θέση να παίξει στα ίσια με τον ιδιαίτερα δυνατό ανταγωνισμό της κατηγορίας. Έτσι, καθώς ούτε το καινούργιο R6 φημίζεται για τη ροπή του, προτίμησε τη λύση της Kawasaki, κατεβάζοντας ένα ανταγωνιστή με ανεβασμένα κυβικά. Άλλωστε τα αναμενόμενα 800 είναι περισσότερα από τα 750 του Z και πρέπει να είναι σε θέση να παίξουν πιο δυνατά από τα τρικύλινδρα της κατηγορίας. Εμείς αναμένουμε στον Firefox μας για νεώτερα, ελπίζοντας ο νέος κινητήρας να έχει παρέα από αντίστοιχα αναβαθμισμένες αναρτήσεις και φρένα…

Εσχάτως διαβάσαμε κάποιες "αποκλειστικές" πληροφορίες που θέλουν το FZ8 δικύλινδρο. Εμείς μυστική πηγή στο Iwata δε διαθέτουμε, γνωρίζουμε όμως πως από την εποχή που οι περισσότεροι άνθρωποι του ebike ήταν αγέννητοι, τα Yamaha των οποίων το όνομα ξεκινά από F είναι τετρακύλινδρα, βλέπε Four… Προς το παρόν λοιπόν πάμε με την παράδοση και ας μας κάνει η Yamaha την έκπληξη.

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

Μετά τη Buell

Μέχρι τώρα, στις εκθέσεις της Harley Davidson στην Αμερική μπορούσες να αγοράσεις είτε H-D είτε Buell.

Μετά το κλείσιμο της πιο ενδιαφέρουσας Αμερικανικής εταιρείας μοτοσυκλετών, εμφανίστηκε ένα κενό το οποίο απ' ότι φαίνεται θα καλυφθεί με έναν… ιδιόμορφο τρόπο. Η Αμερικανική ATK σε συνεργασία με τη Hyosung ξεκίνησαν συνεργασία, με σκοπό την κατασκευή μοτοσυκλετών μικρού κυβισμού, που θα συναρμολογούνται στην Αμερική και θα διατίθενται μέσω συγκεκριμένων dealer της H-D. Η Κορεάτικη εταιρεία θα στέλνει κινητήρες και ορισμένα περιφερειακά, με το τελικό προϊόν να βγαίνει από τις γραμμές παραγωγής του εργοστασίου της ATK στην Utah, αφού εμπλουτιστεί με Ευρωπαϊκά και φυσικά Αμερικάνικα στοιχεία. Οι μοτοσυκλέτες θα πωλούνται ως ATK, ενώ η Harley παρότι δεν υποστηρίζει επίσημα τη συνεργασία, δεν έχει εκδηλώσει την αντίρρησή της, υπονοώντας έτσι ένα σιωπηλό OK και δίνοντας στους dealer της τη δυνατότητα να συμπληρώσουν λίγο το εισόδημά τους στους χαλεπούς αυτούς καιρούς.

Born to be Wild!

TORNADO NAKED TRE

TNT 899

Benelli

Pure Passion
Since 1911

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

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

Voltra

Ποιός είπε ότι οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι άσχημες; Όποιος και αν ήταν, δεν κατάφερε να φωνάξει αρκετά δυνατά για να τον ακούσει ο Dan Anderson που κατασκεύασε το ποιό όμορφο ηλεκτρικό όχημα που έχουμε δει τελευταία.

Μόλις μια 3D μελέτη ως τώρα, το πνευματικό παιδί του Αυστραλού φοιτητή είναι εξαιρετικά φρέσκο, δίνοντας ελπίδες για το μέλλον που ο Τσαντήλας ελπίζει ότι δε θα έρθει ποτέ. Ξεκινώντας από λευκό φύλλο χαρτί, χωρίς να προσπαθεί να ταιριάξει τον ηλεκτροκινητήρα και τις μπαταρίες στην υπάρχουσα φιλοσοφία της μοτοσυκλέτας, καταργεί την έννοια του ντεπόζιτου που ούτως ή άλλως δε χρειάζεται, χρησιμοποιεί τον κινητήρα και τις μπαταρίες ως δομικό στοιχείο και δένει τα υπόλοιπα με ένα λιτό χωροδικτύωμα. Μινιμαλιστικό όσο δεν πάει, χωρίς φαίρινγκ να δίνει υποσχέσεις μεγάλων αποστάσεων που η χωρητικότητα των μπαταριών δε μπορεί να κάνει πραγματικότητα, μας κάνει να παρακαλάμε να ξυπνήσει κάποιος και να το κάνει πραγματικότητα

more stuff...

Σύμφωνα με τους πληροφοριοδότες του Hell for Leather, η Suzuki δεν πρόκειται να εισάγει κανένα μοντέλο 2010 στην Αμερική, καθώς το υπάρχον στοκ προβλέπεται να υπερκαλύψει τις ανάγκες της αγοράς για την επόμενη χρονιά. Αχ καταραμένη ύφεση...

Αυτές είναι δημοκρατικές διαδικασίες. Το σωματείο των υπαλλήλων της H-D στο εργοστάσιο του York, ενέκριναν το επταετές συμβόλαιο που πρότεινε η εταιρεία, με το οποίο το εργοστάσιο θα παραμείνει μεν ανοικτό, αλλά με το μισό εργατικό δυναμικό απ' τους 1,900 υπαλλήλους που εργάζονται εκεί σήμερα. Βλέπε τελευταίο σχόλιο στο προηγούμενο νέο.

Σας το δείξαμε στο προηγούμενο τεύχος, αλλά χωρίς να ξέρουμε το ονοματάκι του. Τώρα, μετά το σαλόνι, γνωρίζουμε ότι το mega motard της Moto Morini θα ονομάζεται GranFerro και μπορούμε να μοιραστούμε την πληροφορία μαζί σας. Κατά τα άλλα, όλα όπως τα έχετε διαβάσει ήδη.

Ωραίος ο κινητήρας του V-Rod, αλλά ίσως να αξίζει ένα πιο σπορ πλαίσιο. Η Roehr υποτίθεται ότι κατασκευάζει κάτι αντίστοιχο, αλλά οι άνθρωποι της Hog Wild Racing αποφάσισαν να προσεγγίσουν το θέμα κάπως... διαφορετικά. Όπως λέμε sidecar, όπως λέμε off road, όπως ψιθυρίζουμε Dakar. Ρίξτε μια ματιά στο http://www.hogwildracing.com/ και πείτε μας τη γνώμη σας...

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

first rides

Μοιάζει με GSX-R αλλά δεν είναι. Τι είναι; Γρίφοι και απορίες, παρέα με ένα ακόμα GT της Aprilia και ένα Γαλλικό σκούτερ που δεν ξεκίνησε καν ως Ευρωπαϊκό

UZUKI

Aprilia SL 750 Shiver GT ABS

GT υπό κλίμακα

Γνωστή ποσότητα το Shiver πλέον, φέτος επανήλθε με τη Gran Turismo έκδοση και από παιχνιδιάρικο γυμνό επιχειρεί να το παίξει τουρίστας. Το έχει όμως;

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

Schuberth
aprilia

Απλά, λιτά, περιεκτικά και ντουλαπάκια και πρίζες... GT γίναμε

Ρυθμίσεις χωρίς να λερώνεις τα χεράκια

Οι χαλεποί καιροί που διάγουμε δεν είναι για μεγάλα έξοδα. Ούτως ή άλλως η λογική μιας παραγωγής συγγενών μοντέλων σε μεγάλο βαθμό κοινών εξαρτημάτων (modular) ζει και βασιλεύει από τις εποχές που οι μύγες ήταν τόφαλοι από το πάχος, δε θα την τιμήσουμε σήμερα που πάμε στα διεθνή σαλόνια και κυνηγάμε με το δίκαννο ένα πραγματικά νέο μοντέλο;

Προφανώς λοιπόν το Shiver GT, όπως μάλλον έχει ήδη γίνει αντιληπτό, βασίζεται σε τεράστιο βαθμό πάνω στο απλό, γνωστό και γυμνό Shiver. Γεγονός το οποίο δεν είναι καθόλου μα καθόλου κακό.

Η Aprilia χτύπησε διάνα με αυτόν τον δικύλινδρο κινητήρα 750 cc, πλησιάζοντας τις επιδόσεις της φαμίλιας του λίτρου ή, αν προτιμάτε να δείτε έτσι, πιάνοντας τις μέγιστες τιμές των αντίστοιχων τετρακύλινδρων 600 δίχως τις νεκρές χαμηλές και κούφιες μεσαίες που συνήθως τα ταλανίζουν. Καθόλου άσχημα λοιπόν.

Μη μπείτε στον κόπο να ψάξετε για διαφορές, είναι εξαιρετικά απειροελάχιστες και συνοψίζονται στις εξής δύο: το κοντό φέρινγκ που φορά μόνο το GT και ένα λίτρο περισσότερο καύσιμο στο ρεζερβουάρ (16 από 15 στο απλό μοντέλο).

Από κει και πέρα οι δύο μοτοσυκλέτες είναι απολύτως πανομοιότυπες, σε κινητήρα, αναρτήσεις, πλαίσιο, φρένα, σε όλα.

Με την έκδοση GT έκανε το ντεμπούτο του ένα νέο ABS κατασκευής Continental, δύο καναλιών, το οποίο βέβαια στη συνέχεια φορέθηκε και στην αντίστοιχη έκδοση του απλού Shiver. Δουλεύει πολύ καλά στο δρόμο και, αν χρειάζεσαι την έξτρα ασφάλειά του, αξίζει τα 290 επιπλέον ευρώ που ζητά. Πάντως το επίπεδο πιρουνιού και Brembo μπροστά είναι αρκετά πιο πάνω από τον μέσο όρο της κατηγορίας, η ανάρτηση έχει επαρκείς αποσβέσεις και προσφέρει τη βασική πληροφόρηση, το φρένο έχει καλή αίσθηση και όση δύναμη χρειάζεται, έτσι ως αποτέλεσμα αυτό το πακέτο μπορεί ανετότατα να ζήσει άνευ ABS.

No Rain, no Pain

Σε ό,τι αφορά τον κινητήρα του Shiver, τα έχουμε ήδη πει λεπτομερώς στη δοκιμή του Dorsoduro (τεύχος 12). Δίχως

"έχει και το γκάζι
και τη χάρη
να σε κρατήσει
ικανοποιημένο για
καιρό"

Άριστο φρένο, καλό ABS

να έχει την αναμενόμενη ροπή χαμηλά, ο δικύλινδρος αυτός επιταχύνει γραμμικά και προβλέψιμα, κρατώντας τα καλύτερά του για τη μεσαία ζώνη των 4,000 rpm και με διάρκεια ως περίπου τις 7,000. Ψηλά αρχίζει να "κρεμάει", διακριτικά μεν, αλλά κρεμάει. Μάλιστα, εδώ αυτή πτώση της απόδοσης στις τελευταίες 2,000 στροφές πριν το κόκκινο είναι λίγο εμφανέστερη καθώς μια από τις λιγοστές διαφορές του ίδιου κινητήρα από το Supermoto στο GT είναι οι ελαφρώς μακρύτερες δύο τελευταίες σχέσεις: η έκτη του δεν είναι ιδιαίτερα πρόθυμη να χτυπήσει κόκκινα. Με αυτές ουσιαστικά κλιμακωμένες ως overdrive (με λόγο μετάδοσης μικρότερο του 1 δηλαδή), το GT καταφέρνει να δει κάτι περισσότερο από 220 km/h στο κοντέρ του –ποσόν που φαντάζομαι πως μπορεί να φτάσει λίιιγο παραπέρα με κάποιον οικονομικότερων διαστάσεων αναβάτη στη σέλα του απ' ότι η αφεντιά μου.

Η ευκολία της ψηφιακής εποχής με το περιγραφικότατο όνομα Tri Map λειτουργεί ακριβώς όπως και στο Dorsoduro: Ο Sport χάρτης δείχνει να έχει την περισσότερη δύναμη, μέχρι να το δυναμομετρήσεις με όλες τις επιλογές για να ανακαλύψεις πως και η Touring αποδίδει ουσιαστικά το ίδιο ποσόν, απλά το κάνει με τρόπο γραμμικότερο δίνοντάς σου την εντύπωση πως έχει λιγότερα άλογα. Δεν έχει. Εκεί που βλέπεις τη διαφορά με το καλημέρα είναι στην εκδοχή Rain, η οποία σύμφωνα με το press kit αποδίδει 25% λιγότερη ροπή, σύμφωνα με το δυναμόμετρο (όπως μετρήσαμε στο Dorsoduro) χάνει 16 άλογα και 1.6 kg.m ροπής, στα μάτια μου χάνει σχεδόν κάθε νόημα ύπαρξης ως επιλογή –μήπως να περιμένω να το οδηγήσω σε πάγο μπας και αλλάξω άποψη; Τουλάχιστον έτσι αντιλαμβάνομαι μια επιλογή χαρτογράφησης που καταφέρνει να προσδώσει δραματικό χαρακτήρα σε ειδάλλως απλούστατες διαδικασίες όπως είναι μια προσπέραση χωρίς κατέβασμα.

Ταυράκι

Μετά τις απαραίτητες περιστροφές γνωριμίας και παρουσίασης, στρίβω κατευθείαν στο ψητό: Είναι το Shiver GT ένα πραγματικό GT; Όχι, η ταπεινή μου γνώμη είναι πως αυτά τα δύο γράμματα προϋποθέτουν μια καραβιά κυβικά γι' αρχή. Πώς να το κάνουμε, είναι μερικά πράγματα που έχω στο μυαλό ως στερεότυπα, όπως τα cruisers για μένα πρέπει

Μερικές "εκ-πτώσεις" στο φινίρισμα είναι ευδιάκριτες, όπως είχαμε σχολιάσει και στο Dorsoduro

να έχουν τετραψήφια κυβικά, έτσι και το σωστό GT οφείλει να είναι ταύρος.

Το Shiver, GT ή σκέτο, είναι ένα λεπτό και κοντό σπορ δικύλινδρο, κοιτάξτε το πώς δείχνει με τον όγκο μου στη σέλα του. Είναι ελαφρύ, καλοζυγισμένο και παιχνιδιάρικο, άψογο για καθημερινή χρήση, βολικότατο σε στροφιλίκι, δεν είναι το θεριό που πατάει στην εθνική οδό και ανοίγει αυλάκια στην άσφαλτο.

Θα μπορούσα να πω πως είναι ένα Gran Turismo υπό κλίμακα, μια μοτοσυκλέτα "τύπου GT" –κάτι στο οποίο πλέον αρχίζει να βγάζει νόημα.

Η αεροδυναμική του προστασία είναι στο βασικό επίπεδο, καθώς η ζελατίνα θα φανεί αρκετή μόνο σε κοντά αναστήματα, ενώ κι εκεί ακόμη οι ώμοι μάλλον θα περισσεύουν. Ο λόγος είναι εξαρχής σχεδιαστικός, καθώς το φέρινγκ θέλει να μη χαλά πολύ τη σπορ αισθητική -και καλά κάνει, αλλά έτσι δεν καλύπτει τίποτε περισσότερο από το σκυμμένο κεφάλι του αναβάτη. Για τους περισσότερους θα χρειαστεί έτσι κι αλλιώς μια ψηλότερη ζελατίνα αν είναι να γράψει πολλά τουριστικά χιλιόμετρα.

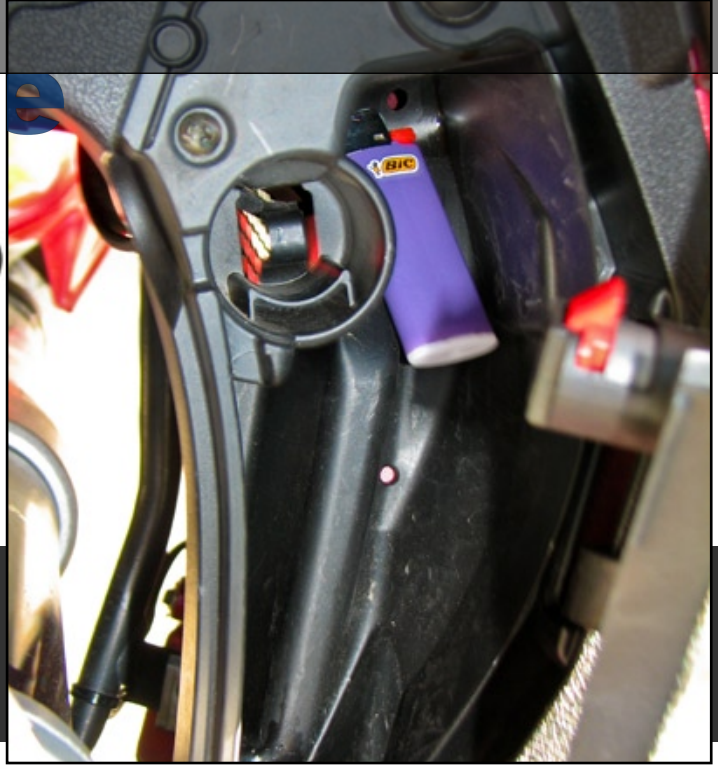
Η σημαντικότερη ίσως διαφωνία με τις τουριστικές βλέψεις θα έρθει στην περίπτωση της αυτονομίας. Δεν είναι ότι καίει καμιά εξωφρενική ποσότητα καυσίμου, αλλά με περίπου 7.4 l/100 km που μέτρησα σε μέση τιμή πολύ δύσκολα βγάζει πάνω από 170 χιλιόμετρα πριν ανάψει ρεζέρβα. Η αμαρτία μου είναι πως ήρεμα δεν κατάφερα ποτέ να το πάω, όλες οι μετρήσεις κατανάλωσης έγιναν με το γκάζι κάργα ανοιγμένο και το στροφόμετρο ως επί το πλείστον πάνω από τις 6,000 –εκεί που είναι όμορφα.

Υπάρχει βέβαια κι ο αντίλογος: πώς καταφέρνει ο δικύλινδρος 800 cc των BMW της σειράς F να βγάζει περισσότερα άλογα στη ρόδα (85.5 αντί 78.8 στη μέτρηση του Dorsoduro) και να καίει τόσο εντυπωσιακά λιγότερο; Μιλάμε για μια μέση κατανάλωση που επιτρέπει με τα ισόποσα 16 λίτρα να βγάζει σχεδόν 30% περισσότερα χιλιόμετρα…

Πέραν των αριθμητικών, το Shiver GT μπορεί να παίξει τον

aprilia

"Όχι κομορφότερο από το γυμνό Shiver, αλλά αυτή είναι απλά μια άποψη"



Πρακτικό –θα ήταν πολύ περισσότερο, π.χ στα διόδια, αν δε χρειαζόταν το κλειδί για να ανοίξει

ρόλο του ικανοποιητικά, ταξιδεύοντας και στρίβοντας κατά βούληση, η μουαγιέ του μπορεί κάλλιστα να είναι άκρως παράνομη και η σέλα του θα κρατήσει τον αναβάτη φρέσκο μεταξύ βενζινάδικων.

Ο συνεπιβάτης θα είναι μάλλον εντός των ανεκτών ορίων, αν και στην πόλη με τα απανωτά σταμάτα-ξεκίνα η έλλειψη καλών χειρολαβών γίνεται συχνά ενοχλητική –οι διαθέσιμες δε βολεύουν και πολύ για τη στήριξή του.

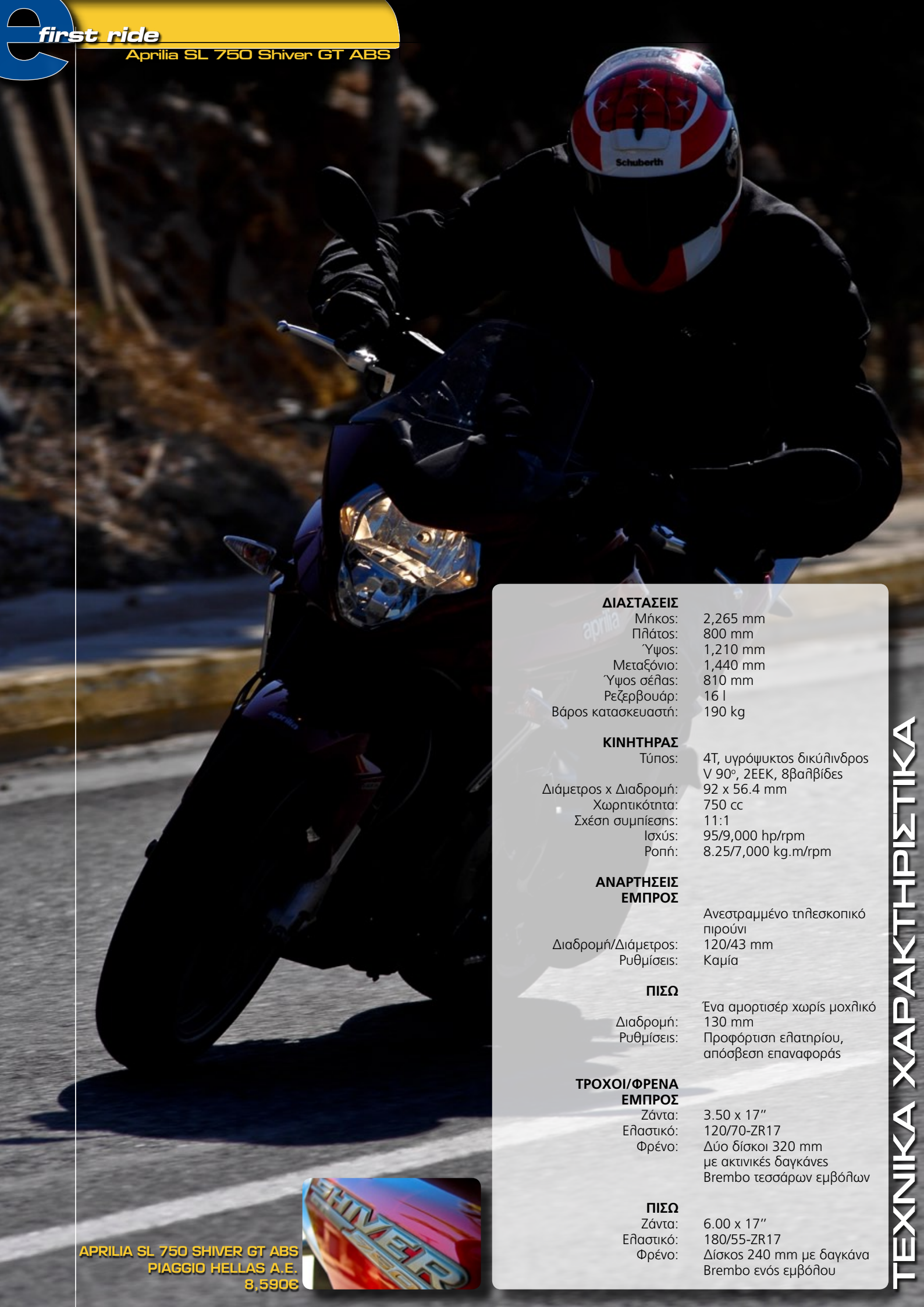
Όλα GT

Κοστίζει όσο χρειάζεται ώστε να κάτσει στη μέση της λίστας της μεσαίας κατηγορίας. Απαιτεί περίπου τα ίδια λεφτά με ένα Hornet, λιγότερα από BMW F800 (οποιοδήποτε) και FZ6, μα πολύ περισσότερα από τα αντίστοιχα Suzuki (GSR, Gladius, GSX-F). Στα λεφτά αυτά αγοράζει κανείς μια μοτοσυκλέτα που μπορεί να είναι η μία και μοναδική του, καλύπτοντας ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων που ξεκινούν από την καθημερινή μετακίνηση και μπορούν να φτάσουν ως το γύρο της Ευρώπης ή τακτικές επισκέψεις σε track days.

Το μεγάλο προσόν του Shiver είναι η φιλικότητά του, κουμπώνει αμέσως με τον αναβάτη και του δίνει από την αρχή της σχέσης την εμπιστοσύνη να γνωριστούν σε βάθος. Σταδιακά, ωριμάζοντας μαζί, αυτή η Ιταλίδα έχει και το γκάζι και τη χάρη να τον κρατήσει ικανοποιημένο για καιρό.

Από πλευράς επιπέδου εξοπλισμού είναι σαφώς ψηλά στα σκαλιά της κατηγορίας του, κάνοντας αρκετούς αντιπάλους να κοκκινίζουν από ντροπή μπροστά στα φρένα και τις αναρτήσεις του, αν και από πλευράς γκαζιού απλά απαντά μόνο του στο δυναμόμετρο καταρρίπτοντας τις "δημοσιογραφικές" φανφάρες περί του ισχυρότερου κινητήρα της κατηγορίας. Σε ονομαστικά νούμερα, ναι, στον τροχό, το συζητάμε. Όχι πως έχει και λίγα, έτσι;

Τώρα, αν υπάρχει ακόμη κανείς που να ψάχνει απάντηση στο ψευδοερώτημα που έθεσα διερωτώμενος αν αυτό το Shiver είναι πραγματικά GT, νομίζω πως αυτή προκύπτει αβίαστα από τις προηγούμενες σελίδες: εγκυκλοπαιδικώς δεν είναι, αλλά στην πράξη έχει τα φόντα να γίνει όσο GT θέλει ο αναβάτης του να είναι, με τις όποιες παραχωρήσεις είναι διατεθειμένος να κάνει δεδομένης και της τιμής που πληρώνει. Έστω κι αν είναι υπό κλίμακα. Διότι στην τελική, ό,τι πληρώνεις παίρνεις. <<



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,265 mm
Πλάτος:	800 mm
Ύψος:	1,210 mm
Μεταξόνιο:	1,440 mm
Ύψος σέλας:	810 mm
Ρεζερβουάρ:	16 l
Βάρος κατασκευαστή:	190 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος δικύλινδρος V 90°, 2ΕΕΚ, 8βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	92 x 56.4 mm
Χωρητικότητα:	750 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	95/9,000 hp/rpm
Ροπή:	8.25/7,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17"
Ελαστικό:	120/70-ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm με ακτινικές δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.00 x 17"
Ελαστικό:	180/55-ZR17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm με δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου

APRILIA SL 750 SHIVER GT ABS
PIAGGIO HELLAS A.E.
8,590€

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

Kávouv ta pára Naná;

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

Μοιάζει με GSX-R αλλά οι ρίζες του είναι σαφώς πιο ταπεινές. Ίσως όμως να είναι όσο GSX-R χρειάζονται οι περισσότεροι...

X-lite
40K-23
YOSHIMURA

Το κόλπο το έχουμε ξαναδεί και ιδιαίτερα πρόσφατα. Η αγορά είναι πεσμένη, οι τσέπες δεν ξεχειλίζουν ακριβώς από ευρώ και οι κατασκευαστές ανασταίνουν τις καθημερινές μοτοσυκλέτες που είχαν κάποτε το μερίδιο του λέοντος στις πωλήσεις. Η Yamaha έβγαλε από το χρονοντούλαπο το Diversion και τώρα η Suzuki ανασταίνει το GSX-F. Σε αντίθεση με το XJ6 όμως, η Suzuki δε χρειάστηκε να σχεδιάσει από την αρχή μια οικονομική μοτοσυκλέτα. Το πρόσφατα ανανεωμένο Bandit 650 ήταν η ιδανική βάση, με το κόστος της εξέλιξής του να έχει αποσβεστεί, ενώ ως βάση ήταν σαφώς πιο δυνατή από το αποδυναμωμένο Fazer. Ντυσιματάκι με πλαστικά -με μερικές όχι και τόσο διακριτικές νύξεις προς την οικογένεια των GSX-R- και ο νέος διεκδικητής της κατηγορίας είναι έτοιμος. Πόση διαφορά μπορεί κάνει όμως ένα φαίρινγκ; Ίσως περισσότερη απ' όση νομίζετε – και όχι μόνο από το κλασσικό θέμα ματαιοδοξίας των μοτοσυκλετιστών...

Ρε συ, ωραίο δείχνει αυτό...

Όπως και να το κάνεις, οι πρώτες εντυπώσεις είναι μόνο θετικές τη πρώτη φορά που πέφτει το βλέμμα σου πάνω στο GSX-F. Σε αναλογίες δε θυμίζει τόσο τον προκάτοχό του, την τσαγιέρα, όσο τα παλιά, ελαιόψυκτα GSX-R, με το ψηλό μούτρο και τα μπόλικα τετραγωνικά του φαίρινγκ. Παρ' ότι πρόκειται ουσιαστικά για ένα ξαναντυμένο Bandit 650, καταφέρνει να δείχνει σαφώς ακριβότερο από αυτό, πιο... σοβαρό αν θέλετε. Λεπτομερής παρατήρηση θα αναδείξει ότι η Suzuki ακολούθησε τον αγαπημένο δρόμο της Kawasaki, της χρησιμοποίησης όσο περισσότερων κοινών ανταλλακτικών με υπάρχοντα ή παρελθόντα μοντέλα. Το φανάρι από το K5 κάνει φυσικά κρα, αλλά τόσο η ζελατίνα όσο και οι καθρέπτες έχουν μεταφερθεί αυτούσιοι από το ντυμένο Bandit S.

Η ποιότητα κατασκευής είναι σαφώς βελτιωμένη σε σχέση με τα προηγούμενα "οικονομικά μοντέλα" της εταιρείας, με μόνο ουσιαστικό θέμα τα μπράτσα των καθρεπτών που χάνουν σχετικά εύκολα τις ρυθμίσεις τους, ενώ η έλλειψη στοπ σε δυσκολεύει να ξαναβρείς την ιδανική θέση αν χρειαστεί να τους κλείσεις.

Η θέση οδήγησης είναι κλασσική Bandit, κοινώς σωστά σχεδιασμένη και άνετη ακόμα και σε μακρόχρονη παραμονή, ενώ εντύπωση κάνει η αλλαγή της σέλας από τη ρυθμιζόμενη του Bandit σε ενιαία, με το ύψος να έχει ανέβει στα 790mm. Άπαξ και ανέβεις πάνω όμως, τα πράγματα αλλάζουν - και μόνο προς το καλύτερο. Τα κλασσικά αναλογικά όργανα του Bandit έχουν δώσει τη θέση τους στο πολυόργανο του GSX-R, πακετάκι με το shift light και την ένδειξη σχέσης, μια κίνηση που αναβαθμίζει σημαντικά την εικόνα του κόκπιτ, έστω και αν το πολυόργανο δείχνει κάπως χαμένο μέσα στα άπειρα τετραγωνικά πλαστικών λόγω του φαρδύτερου και, κυρίως, ψηλότερου φαίρινγκ σε σχέση με τα ξεκάθαρα σπορ αδελφάκια του. Μόνο το λεπτό, μαύρο τιμονάκι χαλάει την

Όργανα που ήρθαν πακετάκι με το μούτρο, πλήρη και όμορφα. Κρίμα που δείχνουν να χάνονται μέσα σε τόσα πλαστικά

Μειώνει το βάρος και προσθέτει στον ήχο, χωρίς κενά στην απόδοση. Υπολογίστε 730€, πακετάκι με το φίλτρο της BMC

εικόνα, αλλά η επιλογή κλιπον θα ανέβαζε το κόστος και θα είχε τις επιπτώσεις της στην άνεση. Και στη τελική, καλύτερα μαύρο παρά νίκελ...

Κατά τα άλλα, είναι Bandit as we know it και αυτό είναι μόνο καλό. Όπου και να κοιτάξεις βλέπεις προσεγμένες λεπτομέρειες, με τα αντίβαρα στα μαρσπιέ, νίκελ κοκοψόνια στη πάνω πλάκα που κρατάνε τα σωληνάκια και τις ντίζες στη θέση τους, ενώ οι μοντέρνοι διακόπτες συνδυάζονται υπέροχα με τις ρυθμιζόμενες μανέτες. Φυσικά δε θα μπορούσε να λείπει η πρακτική πλευρά, με βάσεις πρόσδεσης για ιμάντες, χταπόδια και άλλα ταξιδιωτικά συμπράγκαλα, ενώ μόνο το κεντρικό σταντ έπεσε θύμα της σπορ αισθητικής και του φαίρινγκ.

Από μούρη καλά πάμε... Ουσία υπάρχει;

Η προσθήκη φαίρινγκ σε μια μοτοσυκλέτα που λόγω φιλοσοφίας και ατσάλινου πλαισίου δεν ήταν της κατηγορίας φτερού, το μόνο που μπορεί να κάνει είναι να δυσχεράνει ακόμα περισσότερο την αναλογία κιλών/ίππο. Η Suzuki ανακοινώνει 85 ίππους για τον τετρακύλινδρο των 656 κυβικών, που έχουν να κινήσουν 241 στεγνά κιλά. Τα πράγματα δε δείχνουν ιδιαίτερα ευοίωνα, αλλά το μυστικό βρίσκεται στα 6.4 κιλά ροπής και στη παντελή απουσία κενών στην απόδοση, χάρη στο ανανεωμένο σύστημα ψεκασμού που γεμίζει λίγο ακόμα την καμπύλη χαμηλά. Έτσι, το GSX-F ξεκινά γλυκά χάρη στον ελαφρύ, γραμμικό συμπλέκτη και απλά ξεχνάς να ασχοληθείς με θέματα όπως το βάρος ή η απόδοση.

Οι αναρτήσεις παρότι διατηρούν τα βασικά χαρακτηριστικά τους είναι ελαφρά πιο σκληρές για να αντισταθμίσουν το αυξημένο βάρος, χωρίς όμως να φτάνουν στα επίπεδα κούτσουρου του ER6-f που φιλοξενήσαμε στο προηγούμενο τεύχος. Το αποτέλεσμα είναι μια ιδιαίτερα ισορροπημένη κύλιση σε χαμηλές ταχύτητες, με καλό έλεγχο της μοτοσυκλέτας αντικειμενικά - και εξαιρετικό αν λάβουμε υπ' όψη τη κατηγορία τιμής.

Η Suzuki έχει τη τάση να δίνει τις μεγάλες της μοτοσυκλέτες για δοκιμή ελαφρώς φορτωμένες, συνήθως με τις εξατμίσεις της Yoshimura και το φίλτρο αέρα της BMC, αξεσουάρ που εισάγει η ίδια. Συνήθως δε, αυτό δεν είναι τόσο καλό (όπως στην περίπτωση του GSX-R1000 που απέκτησε μια τρύπα στις μεσαίες λόγω απουσίας παράλληλου εγκεφάλου), αλλά στο F υπάρχουν μόνο πλεονεκτήματα.

Η απόδοση είναι ελαφρά πιο γεμάτη, αλλά τη μεγάλη διαφορά κάνει το εξτρά μπάσο της διακριτικής κατά τα άλλα εξάτμισης, που σε ψήνει ότι έχεις μπόλικα κυβικά κάτω από τα

Μονοκόμματη και άνετη για μακρόχρονη παραμονή. Προσέξτε τα γατζάκια στη χειρολαβή

πόδια σου. Η αίσθηση που έχεις στις χαμηλές στροφές είναι ότι καβαλάς 750 -για να μην πω 1000άρι- και διατηρείται όσο δεν ανοίγεις το γκάζι τέρμα, περιμένοντας το ξέσπασμα που δεν έρχεται ποτέ. Αντ' αυτού, ο τετρακύλινδρος ανεβάζει με κέφι και γραμμικότητα, χωρίς κανενός είδους ξέσπασμα μέχρι και τον κόφτη. Αυτό δε σημαίνει ότι είναι αργός βέβαια – κάθε άλλο. Η γραμμικότητα μπορεί να μην εξιτάρει τις αισθήσεις μας, αλλά καλύπτει άριστα την απόδοση του κινητήρα που σπανίως θα σου ζητήσει να κατεβάσεις για προσπέρασμα, ενώ περνάει τα 200 με χαρακτηριστική άνεση και ελαφρύ σκύψιμο από τον αναβάτη. Το αποτέλεσμα είναι ένα σύνολο που έχει παραπάνω από αρκετή δύναμη για να διασκεδάσεις, χωρίς όμως να τρομάζει όσους για πρώτη φορά ανεβαίνουν σε μεγάλη μοτοσυκλέτα.

Παρά την πληθώρα αντιβάρων, κάποιοι υψίσυχνοι κραδασμοί καταφέρνουν να περάσουν στον αναβάτη, κυρίως μέσω του αριστερού τμήματος του φαίρινγκ, που άνευ σωστής στήριξης σου γαργαλάει το γόνατο γύρω στις 5,000 στροφές.

Όταν όμως βγεις σε κάποιο πιο ενδιαφέρον κομμάτι απ' ότι η εθνική ή τα στενά της πόλης, αρχίζεις να εκτιμάς τη δουλειά που έχουν κάνει οι τεχνικοί της Suzuki και αναρωτιέσαι ποιο μυστικό κατέχουν και είναι οι μόνοι που μπορούν να κατασκευάσουν αναρτήσεις που δουλεύουν χωρίς να είναι κούφιες ή πέτρα όπως συνηθίζεται για κάποιο απροσδιόριστο λόγο στην κατηγορία. Μετά, θυμάσαι πόσο μαλακό είναι το μπροστινό του Gladius και απορείς γιατί το μυστικό δεν κυκλοφορεί ενδοεταιρικά...

Το αυξημένο βάρος πάνω από τον μπροστινό τροχό έχει λειτουργήσει θετικά, δίνοντας καλύτερη αίσθηση απ' ότι στο Bandit, αν και ο κύριος άξονας παραμένει η σταθερότητα και η φιλικότητα. Το GSX-F δεν έχει ακραία γεωμετρία, και έτσι η οδική του συμπεριφορά είναι αντίστοιχη της εμφάνισής του. Σπορ αλλά παλαιάς σχολής. Αρέσκεται στις κλίσεις αλλά όχι στις απότομες αλλαγές κατεύθυνσης, ζητώντας περισσότερη δύναμη στο τιμόνι από ένα SS, με την άριστη απόκριση στο γκάζι να έρχεται να βοηθήσει και όχι να δυσχεράνει το έργο του αναβάτη. Είναι ένα σύνολο που ανταμείβει τους κόπους σου, χωρίς να δείχνει ότι κοιμάται ή υπολειτουργεί, δίνοντας τελικά μεγαλύτερη απόλαυση στο δρόμο απ' ότι ένα δαγκωτό Supersport.

"...αρκετή δύναμη για να διασκεδάσεις, χωρίς να τρομάζει τους νέους αναβάτες"

"...πιο απολαυστικό στο δρόμο από ένα δαγκωτό Supersport..."

Δε διεκδικούν δάφνες αίσθησης, αλλά η απόδοση δε φέρνει παράπονα

Άψογη κάλυψη και σωστή εφαρμογή. Να μη σου γαργάλαγε και το γόνατο το φαίρινγκ...

Οι τετραπίστονες δαγκάνες είναι κληρονομιά από το Bandit και ιδιαίτερα σπάνιες σε μια κατηγορία που χαρακτηρίζεται από τις γλίστρες. Δε διεκδικούν δάφνες αίσθησης, αλλά είναι παραπάνω από αποτελεσματικές, με σωστή γραμμικότητα. Χάρη στις πιο σφιχτές αναρτήσεις που δεν επιτρέπουν στο μπροστινό να βουτήξει τόσο έντονα στα απότομα φρεναρίσματα, δίνουν και μεγαλύτερη αίσθηση ασφαλείας.

Απ' έξω εμφάνιση, από μέσα άνεση

Δε χρειάζεται πολύ σκέψη για να καταλήξει κανείς στο συμπέρασμα ότι η Suzuki έχει ένα νικητή στα χέρια της. Παρ' ότι βασίζεται στο ταπεινό Bandit, το GSX-F 650 καταφέρνει να αποδίδει σαφώς καλύτερα απ' ότι δικαιούται, λόγω της εστίασης στη πραγματική ζωή και όχι στις πίστες. Οι αλλαγές είναι μικρές αλλά σημαντικές, δημιουργώντας ένα σύνολο που όχι μόνο δεν εκνευρίζει σε κακή άσφαλτο όπως κάνουν αρκετές από τις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας, αλλά προσφέρει απλόχερα χαμόγελα τόσο όταν το καβαλάς όσο και όταν το χαζεύεις. Προσθέστε στην εξίσωση την αποδεδειγμένη αξιοπιστία του συνόλου και την αυτονομία που ξεπερνά εύκολα τα 250 km χάρη στη χαμηλή κατανάλωση και το 19άρι ρεζερβουάρ και έχετε απλά μια από τις καλύτερες μοτοσυκλέτες στην κατηγορία.

Και, σε μια κίνηση έκπληξη, η Suzuki κράτησε τη τιμή σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικό επίπεδο. Ξεκινά από τα 6,595€, σαφώς πιο κάτω από αρκετά δικύλινδρα της κατηγορίας... <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,130 mm
Πλάτος:	760 mm
Ύψος:	1,235 mm
Μεταξόνιο:	1,470 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	19 λίτρα
Βάρος κατασκευαστή:	241 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	65.5 x 48.7 mm
Χωρητικότητα:	656 cc
Σχέση συμπίεσης:	11,5:1
Ισχύς:	85 / 10,500 hp/rpm
Ροπή:	6.4 / 8,900 kgm/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	- / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΠΙΣΩ

	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT011, 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT020, 160/60-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Tokico ενός εμβόλου με γλίστρα

SUZUKI GSX-F 650
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
6,595€ (7,325€ ΜΕ YOSHIMURA/BMC)

Βάλτο κολό στο κεφάλι σου

www.s1000rr.gr

WELCOME TO PLANET POWER.

BMW S 1000 RR.

Ανακαλύψτε την εμπειρία του πρώτου superbike της BMW Motorrad. Ανακαλύψτε τη νέα S 1000 RR. Ασυναγώνιστη στο δρόμο και την πίστα. Με 193 ίππους καθαρής δύναμης και την κορυφαία αναλογία βάρους/ισχύος στην κατηγορία.
Νέα BMW S 1000 RR. Welcome to planet power.
Από τις 5 Δεκεμβρίου στο Δίκτυο Επίσημων Εμπόρων BMW Hellas.

Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών: Τηλ.: 210 9118000
Υπηρεσίες Χρηματοδότησης και Ασφάλισης από την BMW Financial Services.
Επωφεληθείτε από το πρόγραμμα οδικής βοήθειας BMW Mobile Care για 5 χρόνια δωρεάν.

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

BMW Motorrad
S 1000 RR

BMW Hellas AE
www.bmw-motorrad.gr

The Ultimate Riding Machine

MICHELIN

κείμενο: Κώστας Φωτιάδης **φωτό:** KTM Ελλάς

Scheisse!*

(*Σκατά!)

Ανάθεμα σε αυτόν που εφηύρε το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο! Δε λέω, για τους επαγγελματίες, τους χρηματιστές και λοιπάς οικονομικάς δυνάμεις έχει κάνει τη ζωή τους σαφώς ευκολότερη. Εμείς όμως οι άμοιροι, ταπεινοί και μεροκαματιάρηδες αναβάτες, τι φταίμε;

MOTOREX
JOLLY CAFFÈ
KTM

Και εξηγούμαι πάραυτα. Βράδυ αργάμισ. Ο σκύλος ροχαλίζει, το ραδιόφωνο παίζει κάτι μελοδραματικά που αν ήμουν στο αμάξι θα με είχε πάρει ο ύπνος. Εύκολα. Ασχολούμαι με το διαδίκτυο. Κάνω δηλαδή ότι κάθε σωστός αναβάτης οφείλει να κάνει μετά τις 12 το βράδυ. Ψάχνω για εκείνη την ευκαιρία στο e-bay που σίγουρα μόνο σε μένα θα κάτσει. Καμιά εξάτμιση γιατί το μηχανάκι έχει τα λαιμά του, καμιά ζάντα για λιγότερο μη αναρτώμενο βάρος και πάει λέγοντας. Δε βρίσκω τίποτα φυσικά, ούτε στο Αγγλικό, ούτε στο Γερμανικό, ούτε στο Ιταλικό e-bay και αποφασίζω να δω ξανά την ανασκόπηση από το Dakar του 2009. Κάνω έναν τελευταίο έλεγχο στο inbox του email μπας και έχει έρθει τίποτα ενδιαφέρον και...

Το επόμενο που θυμάμαι είναι να βρίσκομαι καθ' οδόν για Τρίκαλα Κορινθίας και αυτό οφείλεται στον τρισκατάρατο Δάλλα και το δήθεν αθώο email του με την επίσης αθώα και καλά ερώτησή του, "Θες να πας;" Είμαι σίγουρος ότι τη στιγμή που πατούσε το κουμπάκι της προώθησης χαμογελούσε και σφύριζε αδιάφορα ταυτοχρόνως. Το email αφορούσε πρόσκληση από την ίδια την KTM Ελλάς για δοκιμή όλων των off road μοντέλων 2010 σε μια ειδικά διαμορφωμένη πίστα γι' αυτό το σκοπό. Δηλαδή, (λασπο)λούνα-παρκ για μεγάλα παιδιά. Σε λιγότερο από μιάμιση ώρα ήμουν στο ξενοδοχείο και από την ανυπομονησία μου λίγο έλειψε να πάω στην παρουσίαση με τον χωμάτινο εξοπλισμό. Ευτυχώς φρόντισαν οι φιλόξενοι άνθρωποι της KTM να με βάλουν στο κλίμα. Σήμερα έχει παρουσίαση - ενημέρωση για τις αλλαγές στα μοντέλα του 2010 και αύριο έχει οδήγηση. Ψιλοαπογοήτευση για να ακολουθήσει ενθουσιασμός. Απογοήτευση γιατί οφείλω να παραδεχτώ ότι βαριέμαι τις παρουσιάσεις και τα powerpoint. Ενθουσιασμός γιατί... δε χρειάζεται εξήγηση πιστεύω.

Το ρεζουμέ του powerpoint

Δημιουργία Racing Academy, εκπαιδευτικού κέντρου (αφορά τους εμπόρους), Riders Training και Touring Events. Ένα το κρατούμενο. Υποστήριξη στους αγώνες που επίσημα συμμετάσχει η KTM. Δύο τα κρατούμενα. Ξεκινώντας από το τέλος, η KTM υποστηρίζει κάθε αναβάτη κάτω από τη τέντα της. Δηλαδή, ο οποιοσδήποτε αναβάτης μπορεί να φέρει το μηχανάκι του, να το στήσει δίπλα από τους επίσημους αναβάτες της KTM και να απολαμβάνει σχεδόν τα ίδια προνόμια με αυτούς. Και ποια είναι αυτά; Τεχνική υποστήριξη σε περίπτωση που χρειαστεί με μηδενικό κόστος εργασίας, πάρα μόνο τα ανταλλακτικά. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο κ. Στάθης Κοσμίδης, Racing & Event Manager, κρίμα είναι να χάσει κάποιος έναν αγώνα επειδή του έσπασε μια μανέτα.

Χώρια τα όποια έξοδα έχει κάνει, γιατί να γυρίσει σπίτι άπραγος; Και η πλάκα ποια είναι; Δεν είναι φρέσκια αυτή η πολιτική. Ισχύει εδώ και καιρό, μόνο που δεν είναι γνωστό στους περισσότερους αναβάτες.

Πάμε τώρα και στα φρέσκα. Εκπαιδευτικό κέντρο. Αφορά τους επίσημους εμπόρους και σύντομα όλοι ανεξαιρέτως θα περάσουν από τα θρανία όπως με έμφαση τόνισε ο νέος εμπορικός διευθυντής της KTM Ελλάς, κ. Νίκος Σπανός. Riders Training και Touring Events, με σκοπό την περαιτέρω εκμάθηση αναβατών και τη συμμετοχή τους σε ταξίδια, προφανώς χωμάτινα. Γνωστά αντικείμενα και τα δυο στον κ. Σπανό λόγο προηγούμενης εμπειρίας, όντας εκπαιδευτής και δημιουργός εκδρομών. Επίσης μη ξεχνάμε και το πρόσφατο training event με καλεσμένο τον κ. Giovanni Sala, όπου σου έδειχνε πόσο εύκολο είναι περάσεις ένα πεσμένο κορμό με πέμπτη ταχύτητα στο κιβώτιο. Τι να πεις... Και για το τέλος κράτησα το καλύτερο. KTM Racing Academy. Αφορά κυρίως μπαμπάδες, αφού πάρουν τη σχετική έγκριση από τις μαμάδες και γλιτώσουν τα ιπτάμενα αντικείμενα –παντόφλες, τσόκαρα, κόπανους κτλ... Επικεντρώνεται σε πιτσιρίκια και έφηβους όπου στην ουσία μιλάμε για εκπαίδευση από το μηδέν σε ένα πλήρως εξοπλισμένο εκπαιδευτικό κέντρο. Από εκπαιδευτές μέχρι προσωπικούς γυμναστές. Μην σας εκπλήξει αν φέτος το καλοκαίρι οι παιδικές κατασκηνώσεις βαφτούν πορτοκαλί και, παράλληλα με τις υπόλοιπες δραστηριότητες, να υπάρχει και ο μηχανοκίνητος αθλητισμός. Δια στόματος κ. Σπανού. Αν μη τι άλλο, για τα Ελληνικά δεδομένα είναι ένα αρκετά πρωτοποριακό πλάνο, κάτι το οποίο είναι σχεδόν θεσμός σε άλλα κράτη. Βρε λες; Μακάρι! Δεν ξέρω εάν μπορώ να σας μεταφέρω το κλίμα όταν ακούστηκαν όλα αυτά τα άκρως ενδιαφέροντα, αλλά σκεφτείτε ότι πρώτη φορά δεν βαρέθηκα σε παρουσίαση, δεν νύσταξα και δεν περίμενα πως και πως να τελειώσουν οι ομιλητές και να περάσουμε στο ψητό. Και δεν εννοώ τα βραδινά εδέσματα.

Επιτέλους ξημέρωσε!

Γκα-γκαααν, γκαααααν, γκαααααααααααν! Πάνω κάτω, πάνω κάτω, λύσσαξα. Μου ζητούσαν το 250EXC για να το οδηγήσουν και άλλοι συνάδελφοι και τους έλεγα λίγο ακόμα. Λίγο ακόμα. Η διαμορφωμένη πίστα είχε απ' όλα, πλην αλμάτων. Flat στροφές, εσάκια, νερολασπολακούβες, καλό χώμα, σφικτές στροφές, ανηφόρες, κατηφόρες. Σωστή παιδική χαρά. Σου δίνουν ένα "δυομισαράκι" δίχρονο και σου λένε οδήγα το. Αυτομάτως, θέλοντας και μη, ξεκινάς τις συγκρίσεις με το δικό σου μηχανάκι. Και κάπου εκεί ξεκινά ο τρόμος. Λες από μέσα σου, τι καβαλάω τόσο καιρό; Παπί με τακούνια; Βγαίνεις από οποιαδήποτε στροφή με ελεγχόμενο γκάζι και δεν κάνει κιχ. Λογικό. Περνάς ξανά από την ίδια στροφή και αποτολμάς να το ανοίξεις παραπάνω. Ταυτόχρονα λες όποια προσευχή έχεις πρόχειρη και ελπίζεις να μη γίνεις ρόμπα. Πετάει γλυκά τα οπίσθιά του και το επόμενο που βλέπεις είναι η παρακάτω στροφή. Και σκέφτομαι. Πρώτον γιατί δεν με πέταξε σαν τσινισμένο μουλάρι; Μα γιατί δεν είναι μουλάρι. Δεύτερον πως διάολο έφτασα από το σημείο "Α" στο σημείο "Β" τόσο σύντομα; Εγώ είχα βάλει σκοπό να μελετήσω το πώς δουλεύει η ανάρτησή του, να δω πόσο εκτός γραμμής βγήκα από το εσκεμμένο παντιλίκι και μετά να δω πόσο χρόνο χρειάζεται για να επιταχύνει. Ναι καλά, δεν υπάρχει αυτό το σενάριο. Άπαξ και μπει στις ροπές

READY
TO
RACE

του ανεβάζει διαβολεμένα. Άλλαξα τροπάριο και απλά απόλαυσα την οδήγηση. Δειλά-δειλά και με περισσότερη πίεση κάθε φορά. Αναγκάζομαι να προσαρμοστώ στα νέα δεδομένα. Αλλάζω τα φρένα μου συνεχώς. Την πρώτη φορά, φρέναρα τόσο νωρίς που ευτυχώς δεν είχα άλλον από πίσω μου. Ήχος και φως θα ήταν το αποτέλεσμα. Λέω, δεν μπορεί, προφανώς φοβάμαι, δεν ανοίγω το γκάζι, άρα δεν έχω ταχύτητα, άρα τσάμπα πατάω τα φρένα. Ξανά. Στροφή, γκάζι, επόμενη στροφή, φρένα. Τίποτα. Να μην σας το πολυλογώ όταν πλέον βαρέθηκα να με περνάνε οι υπόλοιποι με +10 km από την εξωτερική αποφάσισα να εφαρμόσω την τεχνική, γκάζι καρυδάκι, φρένα ματσόλα. Αποτέλεσμα; Το μηχανάκι δουλεύει όπως πρέπει, μέσα στις ροπές του και σε συνδυασμό με τα καταπληκτικά φρένα σταματάς εκεί που θες και όχι εκεί που είχες φανταστεί ότι ίσως και να σταματήσεις. Την έχω καταβρεί, φαντάζομαι πλήθη να με χειροκροτούν, να ζητωκραυγάζουν, βλέπω και μια καρό σημαία και λέω, μπράβο ρε μάγκα, πάλι πρώτος βγήκες. Μπα. Απλά με σταμάτησαν γιατί έπρεπε και οι υπόλοιποι να πάρουν μια γεύση από τούτο το διάολο. Σημειώστε και την απάντηση σε μια απορία που υπήρχε καιρό τώρα. Με μίζα βγαίνει μόνο για την αγορά της Αμερικής. Όποιος βέβαια επιθυμεί, υπάρχει στα power parts με πολύ μικρό κόστος. Και, πιστέψτε με, είναι χρήσιμη.

Η αρχή είναι το ήμισυ του κυβισμού

Αλλάζω το 250EXC με το 125EXC. Πρώτη εντύπωση, ψάχνω να βρω το υπόλοιπο μηχανάκι. Κοιτάω κάτω νομίζοντας ότι έχω καβαλήσει κατά λάθος κάποιο από τα μικρά SX (50cc, 65cc και 85cc) για τους λιλιπούτειους αναβάτες. Nope. Negative. Είμαι πάνω στο 125. Αν με το 250 πρέπει να δουλεύεις και να μην τεμπελιάζεις, με το 125 βαράς υπερωρίες. Μπορεί να έχει ροπή από πολύ χαμηλά αλλά αυτό δε σημαίνει ότι μπορείς να περιμένεις από το μηχανάκι να σε ξελασπώσει σε κάποιο ενδεχόμενο οδηγικό λάθος. Μου πήρε λίγο παραπάνω χρόνο να το συνηθίσω μιας και πρώτη φορά είχα στην διάθεσή μου δίχρονο 125. Έφτανα στα φρένα και κρέμαγα τον κινητήρα. Έβγαινα στις μικρές ευθείες, ο κινητήρας "φώναζε" για αλλαγή ταχύτητας. Δυο-τρεις γύρους και αυτό ήταν όλο. Άλλωστε δεν είναι και καμιά πυρηνική φυσική. Αλλάζεις πιο συχνά ταχύτητες και δεν το παρακάνεις στα φρένα. Δεν χρειάζεται άλλωστε να καταβάλλεις και μεγάλη προσπάθεια. Είναι τόσο διασκεδαστικό λόγω μικρού βάρους και όγκου ώστε αλλάζεις κατεύθυνση σε σημείο που άμα το παρακάνεις βρίσκεσαι εκτός οριοθετημένης διαδρομής. Σωστά μαντέψατε, το έκανα και αυτό. Μου άρεσαν πάρα πολύ οι αναρτήσεις του. Για την ακρίβεια δε με απασχόλησαν και πολύ. Περνάς από τα όποια εμπόδια, σαμαράκια, λακκούβες, you name it, και αναρωτιέσαι εάν οδηγείς εκτός δρόμου ή έχεις βγει στην άσφαλτο με προορισμό την επόμενη ειδική. Σχολείο το ονομάζουν για τα πρώτα βήματα και δεν έχουν άδικο. Έχεις ένα μηχανάκι που για το πακέτο αναρτήσεις-φρένα θα περάσει πολύ καιρός μέχρι να ασχοληθείς μαζί του. Και αυτό, αν χρειαστεί. Μέχρι τότε, είσαι στη διαδικασία εκμάθησης, βοηθούμενος από τις αναγκαστικές εναλλαγές στο κιβώτιο ταχυτήτων. Δε φαντάζομαι καλύτερο τρόπο για να ανακαλύψεις την κατάλληλη σχέση που πρέπει να χρησιμοποιήσεις στο τάδε εμπόδιο, στη σφικτή στροφή, στο δύσκολο ανηφορικό μονοπάτι. Δουλειά. Όπως όλα τα πράγματα στη ζωή.

KTM
RACING
www.ktm.gr

Πάμε στα τετράχρονα

Αρκετά με τις αμπελοφιλοσοφίες. Μηχανάκι με μίζα! Και το όνομα αυτού, 450EXC. Θερμή παράκληση προς τους μηχανικούς και σχεδιαστές της KTM: μην αλλάξετε ούτε βίδα για τα επόμενα 5 χρόνια! Κάθομαι πάνω του και με κόβει κρύος ιδρώτας -με την καλή έννοια. Ωχ, λέω από μέσα μου, "κούμπωσα" με το καλημέρα. Δεύτερον, καθότι δεν είμαι και το πρώτο μπόι, πατάω σταθερά στο έδαφος. Χμμμ. Επωφελούμαι του γεγονότος ότι οι υπόλοιποι αναβάτες μόλις έχουν περάσει από το σημείο που αλλάζουμε μοτοσυκλέτες και βγαίνω σβέλτα, μιας και έχω βαρεθεί να με χτίζουν. Και ξεκινάει το πολιτισμικό σοκ. Κινητήρας πέραν κάθε φαντασίας. Ροπή; Όπου θες, όποτε θες με όποια σχέση θες. Νομίζετε ότι υπερβάλω, έτσι; Λοιπόν το ίδιο νόμιζα και εγώ. Κοιτάω πίσω μου και δεν βλέπω κανέναν. Ακολουθεί μια δεξιά και αμέσως μια αριστερή, σφικτό κομμάτι. Έχω στο κιβώτιο τρίτη σε χαλαρό ρυθμό και κατεβάζω σε δευτέρα. Φρενάρω επίτηδες του θανατά και ανοίγω γκάζι έχοντας το αριστερό χέρι στο συμπλέκτη έτοιμος να επέμβω. Χωρίς να κάνει κιχ, το τονίζω, κιχ, το μηχανάκι επιταχύνει προοδευτικά. Και σαν άπιστος Θωμάς που είμαι, στον επόμενο γύρο το δοκιμάζω ξανά. Ίδιο το αποτέλεσμα. Μετά μου φταίει η στροφή και αποφασίζω να κάνω το ίδιο τεστ σε ένα ανοιχτό "S" αλλά αυτή τη φορά με τρίτη σχέση στο κιβώτιο και χωρίς στραμπουληγμένα φρένα. Κλείνω νωρίς γκάζι, περιμένω να πέσουν οι στροφές και ανοίγω ξανά. Το παίρνω απόφαση ότι για να καταφέρω να κάνω τον κινητήρα να σκορτσάρει πρέπει να φτάσω ένα κλικ πριν σβήσει. Περνάω από την ευθεία εκκίνησης-τερματισμού, όπου ακολουθεί μια παρατεταμένη δεξιά που στην ουσία είναι σχεδόν μια ευθεία. Ανεβάζω ρυθμό και το μηχανάκι κρατάει τη πορεία του σταθερά σαν να μην συμβαίνει κάτι. Τις μικρές ευθείες τις καταπίνει σβέλτα και πλέον πρέπει να δώσω τη δέουσα προσοχή για σωστά φρένα. Όμως, επειδή το enduro δεν είναι μόνο ευθείες, κατευθύνομαι στο ανηφοροκατηφορικό μονοπάτι που έχει ετοιμάσει η διοργάνωση. Εξοπλίζομαι με θάρρος γιατί είμαι σίγουρος ότι ήρθε η ώρα να αρπάξω τη πρώτη μου χύμα. Άλλωστε έχουν περάσει 2+ ώρες και μέχρι στιγμής είμαι αλώβητος. Και οι Κασσάνδρες διαψεύδονται. Με βοήθησε απίστευτα η πιο χαμηλή θέση οδήγησης που ήρθε από το νέο πλαίσιο το οποίο συνδέεται 10 χιλιοστά χαμηλότερα. Βγαίνω έξω και προσπαθώ να συνέλθω.

Το τέρας, αμαν

"Θες να αλλάξουμε;" Τον προβληματισμό μου διακόπτει η ερώτηση του αναβάτη που καβαλά το 530EXC. "Ναι, ΟΚ", του απαντώ και αλλάζω τη μπλούζα μου με μια XXL που είχα προνοήσει να φέρω. "Τι κάνεις;", με ρωτάει με ένα βλέμμα απορίας στο πρόσωπό του. "Τίποτα, τίποτα, ξεκίνα εσύ". Τα μανίκια φτάνουν πλέον στους αστραγάλους. Μια χαρά είναι, σκέφτομαι. Λογικά στο δεύτερο γύρο, έτσι όπως θα έχουν

μην αλλάξετε ούτε
βίδα για τα επόμενα
5 χρόνια!

μακρύνει τα χέρια μου, θα είμαι κομπλέ. Βγαίνω διστακτικά σε σημείο που θα μπορούσε εύκολα να μπουκώσει το μηχανάκι. Μέσα μου ακούω τις προτροπές των φίλων. "Μη πάρεις το 530!", "στρίβει σα τάνκερ", "ξεσπάει σαν υστερικό", "εμείς μια φορά σε προειδοποιήσαμε"... Με αυτά και αυτά, φτάνω στη πρώτη στροφή. Λίγο το άγχος, λίγο το ότι δεν ήμουν 100% προσηλωμένος, λίγο που ακόμα σκεφτόμουν το 450, ξεχνάω και το παρακάνω με το γκάζι. Με πιάνει πανικός και νοιώθω το σχετικό μούδιασμα. Ξέρετε όλοι για τι πράγμα μιλάω. Αποφασίζω ότι εδώ που έφτασα το μόνο που μπορώ να κάνω είναι τουλάχιστον να το κρατήσω σταθερό. Έβγα στροφής, ευθεία, επόμενη στροφή σε χρόνο dt. What the fuck? Κανονικά, σύμφωνα με τα λεγόμενα τους, έπρεπε να ήμουν στο τοπικό νοσοκομείο με πολλαπλά κατάγματα περιμένοντας το ελικόπτερο για διακομιδή. Αρχίζω και θυμώνω γιατί υποψιάζομαι ότι με δούλευαν. Μέχρι και την ολοκλήρωση του πρώτου γύρου οδηγώ συντηρητικά για την περίπτωση που δε με δούλευαν και απλά είχα τον Άγιο Kronreif να με προσέχει. Ξεθαρρεύω, προσπαθώ να μαζέψω τα μανίκια μην τυχόν μπλεχτούν σε καμιά δαγκάνα και αρχίζω το παιχνίδι. Στη παρατεταμένη δεξιά παρατηρώ ότι τείνει να ανοίξει την τροχιά του άμα το παρακάνεις με το γκάζι, όχι όμως σε βαθμό που να σε ανησυχεί. "Βουτάει" με την ίδια προθυμία στις στροφές όπως το 450 και τα φρένα του είναι ικανά να ξεκολλήσουν τις κόρες από τις κόγχες των ματιών σου. Για να πω την αλήθεια είχα ξεμείνει από χρόνο και δεν πρόλαβα να το δοκιμάσω στο σχετικό μονοπάτι, αλλά πιστεύω ότι και εκεί θα με εξέπληττε ευχάριστα. Φτάνοντας στο σημείο παράδοσης κατέβηκα και έψαχνα να δω μη τυχόν είχαν κοτσάρει κανέναν ηλεκτροκινητήρα. Απόλυτα γραμμικό χωρίς είδος ξεσπάσματος.

Εις το επανιδείν λοιπόν

Έχω και άλλα πολλά να γράψω. Πρώτα απ' όλα για το πλήθος αλλαγών σε όλα τα μοντέλα του 2010 και, πιστέψτε με, δεν είναι μόνο τα γραφικά και τα χρώματα. Όπως είπε και ο κ. Τάσος Αθανασόπουλος (Technical Manager) μας έδωσε μόνο τις πιο σημαντικές εξ αυτών. Ειδάλλως θα έπρεπε να αφιερώσουμε ένα ολόκληρο τεύχος γι' αυτές. Σημειώστε το καινούριο πλαίσιο σε enduro και motocross μοντέλα το οποίο συνδέεται 10 χιλιοστά χαμηλότερα με αποτέλεσμα καλύτερο ζύγισμα και θέση οδήγησης. Όπως επίσης αναπροσαρμοσμένες ρυθμίσεις στις αναρτήσεις και, τέλος, νέες μονού τοιχώματος εξατμίσεις για τα όλα τα δίχρονα μοντέλα με σκοπό τη βελτίωση στην απόδοση ισχύος και το βάρος. Τέτοια και άλλα πολλά ευελπιστώ να διαβάσετε σε κάποιο από τα επόμενα τεύχη μας, KTM θέλοντος και κ. Δάλλα επιτρέποντος, σε long term test. Ε, κύριε καλέ μας και αγαπημένε εκδότα; Όσο για μένα... Σκατά ! Πάλι σε έξοδα με βλέπω... <<

KTM
RACING
MOTOR

Peugeot LXR 200i

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

Sport πολυτέλεια;

Το LuXuRy 200i της Peugeot κατεβαίνει με τις καλύτερες προθέσεις στην πιο ανταγωνιστική κατηγορία. Αλλά είναι λίγο πιο σπορ απ' ό,τι σε προϊδεάζει το ονοματάκι του – και δείχνει κομματάκι γνωστό

PEUGEOT

Άνετη η σέλα που δυστυχώς τείνει να κρατάει το νεράκι της, ιδιαίτερα πρακτικές χειρολαβές και σχάρα που αναζητά μπαγκαζιέρα

Δυο πόρτες έχει ή ζωή... ωπα πάμε πάλι: Δύο γατζάκια για προσωρινή απόθεση των κρανών αυξάνουν τη χρηστικότητα του μικρού χώρου κάτω από τη σέλα

Πριν αρχίσουν τα κακεντρεχή σχόλια, πάρτε μια ανάσα και κάντε ένα βηματάκι πίσω. Ναι, το LXR200i έχει στενή συγγένεια με το HD200 Evo της SYM. Και; Η Toyota αγκαλίτσα με την Peugeot και τη Citroen έχει κάνει ακριβώς το ίδιο πράγμα με τα Aygo, 107 και C1 και δε βλέπω κανένα να διαμαρτύρεται εκεί. Οι πρώτες εντυπώσεις είναι κάτι παραπάνω από θετικές. Στην ήδη καλή βάση του HD, η Peugeot έχει ρίξει τις μικρές Ευρωπαϊκές πινελιές της, με διαφορετικό φανάρι και μάσκα, καθώς και μια πανέμορφη ανθρακί επένδυση που ξεκινά από τον πίνακα οργάνων και καλύπτει το εσωτερικό της ποδιάς, μια κίνηση που παρά την απλότητά της καταφέρνει να αναβαθμίσει αισθητά τον αέρα ποιότητας. Ένα μικρό βηματάκι πίσω έχει γίνει στα όργανα, που έχουν παλιομοδίτικη αισθητική και πληροφόρηση, με την παράξενη απουσία μερικού χιλιομετρητή, αλλά ύπαρξη ψηφιακού ρολογιού (sic). Τουλάχιστον υπάρχει ένας γενναίου μεγέθους δείκτης βενζίνης προς αποφυγή σπρωξίματος.

Μια περιμετρική εξέταση του LXR δείχνει πλήθος έξυπνων λεπτομερειών, όπως η μικρή μασκούλα στο τιμόνι, η σχάρα με τις πρακτικές χειρολαβές και η εξωτερική τάπα βενζίνης, ώστε να μην παίρνει μάτι ο κάθε βενζινάς τι κουβαλάς πριν το λούσει κατά λάθος με αμόλυβδη. Το ρεζερβουάρ είναι από τα μεγαλύτερα της κατηγορίας στα 8 λίτρα, ο χώρος αποσκευών ανοίγει είτε με κλειδί κάτω από την τάπα, είτε ηλεκτρικά πιέζοντας προς τα κάτω τον διακόπτη των φώτων, ενώ υπάρχει και πλάγιο και κεντρικό στανς στο στάνταρ εξοπλισμό – μια συνηθισμένη και καθόλου βολική παράληψη σε αυτά τα κυβικά.

How does it feel?

Οι καλές εντυπώσεις συνεχίζονται όταν ανέβεις, με σωστή εργονομικά θέση, στη σέλα που δείχνει σφιχτή αρχικά αλλά αποδεικνύεται άνετη σε παρατεταμένη χρήση και με εξαιρετικά βολική γωνία στα πόδια χάρη στη σκαμμένη προς τα μέσα ποδιά. Μέχρι και οι συνήθως διακοσμητικοί καθρέπτες είναι και πρακτικοί πέρα από όμορφοι, δίνοντας ένα ακόμα μικρό ατού στη μάχη της πόλης.

Βέβαια, δε μπορούν όλα να είναι ιδανικά. Οι τροχοί των 16 ιντσών μπορεί να δίνουν πάτημα που τα μικρότροχα σκούτερ μόνο ονειρεύονται, αλλά έχουν και κάποια χωροταξικά μειονεκτήματα. Ο χώρος κάτω από τη σέλα θα δεχτεί ένα Jet κράνος άνευ άλλης παρέας, αν και τα δύο γατζάκια για κράνη θα επιτρέψουν ένα μικρό συμβιβασμό για μικρές στάσεις.

Παρά τις δηλώσεις της Peugeot για την ηχητική μελέτη προς μείωση του θορύβου, ο κινητήρας συνεχίζει να κάνει την παρουσία του πιο αισθητή απ' ότι στο SH, χωρίς όμως να είναι τραχύς όπως στο επίσης ακριβότερο Sixteen της Suzuki.

Το νίκελ προστατευτικό προσφέρει ώρες ευχαρίστησης αν σου αρέσουν οι παραμορφωτικοί καθρέπτες

Ευανάγνωστα αλλά όχι ιδιαίτερα όμορφα ή σύγχρονης σχεδίασης τα όργανα – προσέξτε την ένδειξη του λαδιού και την απουσία μερικού χιλιομετρητή

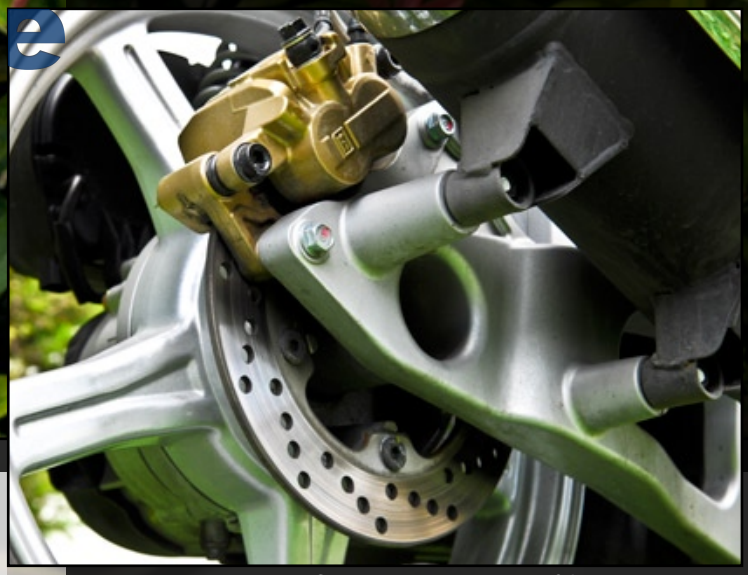
Και αν η σύγκριση σας φαίνεται άκυρη, ίσως χρειαστεί να σημειώσουμε ότι παρότι ονομάζεται 200, ο υγρόψυκτος μονοκύλινδρος του LXR αρκείται στα 171 κυβικά, μια σαφώς μικρότερη διαφορά απ' τα 156 του SH απ' όσο περιμένεις αρχικά.

Ξεκινάει χαλαρά για να μην τρομάζει τους άπειρους αναβάτες όπως προστάζει η λογική της κατηγορίας και από εκεί και πάνω ανεβάζει γραμμικά και γεμάτα, φτάνοντας εύκολα τα 110 km/h στο αναλογικό κοντέρ. Μπορείς να κινείσαι όλη μέρα σε αυτό το ρυθμό, ενώ με λίγη υπομονή ο δείκτης θα ξεπεράσει τα 120 km/h. Σα νούμερα είναι λίγο πολύ αναμενόμενα στην κατηγορία, αλλά είναι πραγματικά ελάχιστα τα σκούτερ που σου φτιάχνουν τόσο τη διάθεση να κινηθείς σβέλτα.

Πέρα από τη χροιά και την πλήρη απουσία δυσανεξίας από τον κινητήρα στο κυνήγι, το μεγαλύτερο μέρος αυτής της διάθεσης έρχεται από τις αναρτήσεις. Παρά τα συμβατικά χαρακτηριστικά τους, με κλασικό τηλεσκοπικό εμπρός και δύο αμορτισέρ πίσω, παρουσιάζουν μια σπάνια ομοιογένεια στις ρυθμίσεις, που τείνουν προς τον σωστό έλεγχο και όχι στην "άνεση" που για κάποιο λόγο τείνει να μεταφράζεται από τους κατασκευαστές ως απουσία αποσβέσεων. Σφιχτές σε πρώτη επαφή, επ' ουδενί δεν πρόκειται να παίξουν το ρόλο του μαγικού χαλιού σε ιδιαίτερα διαλυμένη άσφαλτο, αλλά δε χάνουν τη μπάλα και δεν τερματίζουν, επιτρέποντας τόσο τη διατήρηση του ελέγχου όσο και την αποτελεσματικότητα των φρένων. Όσο ανεβαίνουν τα χιλιόμετρα τόσο καλύτερα δουλεύουν, συνδυαζόμενες άριστα με τα ελαστικά της Duro άπαξ και αυτά ζεσταθούν.

Το αποτέλεσμα είναι ένα σύνολο που είναι μεν σφιχτό σε

> "...είναι όμορφο χωρίς να είναι εξεζητημένο, σβέλτο, με σωστές αναρτήσεις και εξαιρετικά φρένα"



Διπίστονες δαγκάνες πίσω σπάνια βλέπεις, όπως και χρυσό που να μη δείχνει κακόγουστο

πρώτη επαφή, αλλά αποδεικνύεται σταθερό και ταυτόχρονα ευέλικτο, αρεσκόμενο ιδιαίτερα στην πιο επιθετική οδήγηση, όσο μπορεί να ειπωθεί κάτι τέτοιο για ένα scooter.
Βέβαια, όσο πιο γρήγορα πηγαίνεις, τόσο περισσότερες απαιτήσεις έχεις από τα φρένα και σε αυτό τον τομέα έχουμε άλλη μια ευχάριστη έκπληξη. Η ύπαρξη δισκοφρένων εμπρός πίσω θεωρείται πλέον δεδομένη στην κατηγορία, αλλά η ύπαρξη διπίστονης δαγκάνας εμπρός πίσω είναι αν μη τι άλλο ιδιαίτερα σπάνια. Τα φρένα αποδεικνύονται ιδιαίτερα γραμμικά, με καλύτερη αίσθηση στο μπροστινό απ' ότι στο αντίστοιχο HD, ενώ το μπλοκάρισμα έρχεται μόνο κατά βούληση, βάζοντας άλλο ένα ιδιαίτερα σημαντικό λιθαράκι στη διατήρηση της ψυχικής, και όχι μόνο, υγείας του αναβάτη.

Προτιμούμε Γαλλία;

Με τα περισσότερα μάτια στη κατηγορία στραμμένα πάνω στο SH, είναι όμορφο χωρίς να είναι εξεζητημένο, σβέλτο, με σωστές αναρτήσεις και εξαιρετικά φρένα. Παρότι ελαφρά ακριβότερο από το παρά τρίχα δίδυμο αδελφάκι του, παραμένει κάτω από το ψυχολογικό όριο των 3,000€, ενώ όπως και να το κάνουμε το νίκελ λιονταράκι στη μάσκα έχει μια μεγαλύτερη βαρύτητα από το σήμα της SYM. Αν πάντως κοίταζα να αγοράσω scooter σε αυτή την κατηγορία, σίγουρα θα ήταν ιδιαίτερα ψηλά στο πίνακα των υποψηφίων – πακετάκι με ένα top case όμως γιατί, πως να το κάνουμε, είμαστε λίγο κακομαθημένοι... <<

GR
OHX
998

PEUGEOT LXR 200i
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
2,970€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,065 mm
Πλάτος:	705 mm
Ύψος:	1,255 mm
Μεταξόνιο:	1,385 mm
Ύψος σέλας:	795 mm
Ρεζερβουάρ:	8.0 λίτρα
Βάρος κατασκευαστή:	135 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υγρόψυκτος μονοκύλινδρος τετραβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	61 x 58.6 mm
Χωρητικότητα:	171.2 cc
Σχέση συμπίεσης:	-
Ισχύς:	16 hp / 8,000 rpm
Ροπή:	1.57 kg.m / 6,500 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	33 / 100 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	72 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων σε τέσσερις θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.5 x 16˝
Ελαστικό:	Duro 100/80-16
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3.0 x 16˝
Ελαστικό:	Duro 120/80-16
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

SAFETY IN PROGRESS SINCE 1954

100% HANDMADE IN ITALY

M4R INDY

MULTIAXIAL CARBON ARAMIDIC FIBRES

Material: Multiaxial Carbon Aramidic Fibres.
AIR VENTS: αεραγωγοί μπροστά και πίσω, που μαζί με τους αεραγωγούς για το πιγούνι εξασφαλίζουν συνεχή ροή αέρα στο εσωτερικό του κράνους, ακόμη και σε χαμηλές ταχύτητες.
Visor: Επαγγελματική αντιχαρακτική anti-fog και NoDrop optivision ζελατίνα πάχους 3,2 χιλιοστών, με φίλτρο προστασίας UV 400nm.
Inner Lining: από SHALIMAR και DRY-FAST-DRY υποαλλεργικό, αντι-ιδρωτικό, αντιβακτηριδιακό υλικό που αφαιρείται και πλένεται.
Lock: double D-ring.

BELL® HELMETS

€ 368.00

SHARP 5 THE HELMET SAFETY SCHEME

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

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

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

ebike.gr

cover story

Στη παρθενική του δουλειά για το ebike.gr, ο Άρης κάνει τη δοκιμή της ζωής του, τρέχοντας κι ένα φιλικό αγώνα "για επαγγελματικούς λόγους"

ZX-6R

Το πράσινο θεκατάκι

δοκιμή: Άρης Παπαπαναγής **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

Αδέκαστος κριτής των supersport είναι το χρονόμετρο. Η Kawasaki με το φετινό ZX-6R συνεχίζει την επίθεση που εξαπέλυσε το 2008 με το δεκάρι βαδίζοντας στα χνάρια του. Χωρίς κινήσεις εντυπωσιασμού δημιούργησε ένα αποδοτικό σύνολο ικανό για τον ταχύτερο γύρο

Σύμφωνα με τους κανόνες που μαθαίνει κανείς στην αρχή της συντακτικής του καριέρας, εδώ, στις πρώτες γραμμές, θα έπρεπε ήδη να διαβάζετε για το μικρό ZX. Το τεστ αυτό όμως αποτέλεσε προσωπικό σταθμό και ήταν από την αρχή κάπως διαφορετικό. Καβάλα στη λαχανίδα μπήκα με το δεξί στην παρέα του ebike.gr και του trackbike.gr. Ως staff στο φθινοπωρινό trackday, είχα την ευκαιρία να κάνω άπειρους γύρους επί τρεις μέρες στη πίστα των Σερρών μέχρι να βγει το ζουμί για αυτό το τεστ. Τόσο πολύ δεν έχω οδηγήσει για τις ανάγκες ενός μεμονωμένου τεστ.
Σα να μην έφτανε αυτό, τη Κυριακή, με ένα ζευγάρι ολόφρεσκες γόμες της Pirelli, το ZX συμμετείχε στο πρώτο Racebike. Χωρίς παραπανίσιο ρίσκο αφού η μοτοσυκλέτα ήταν της ελληνικής αντιπροσωπείας και εντελώς νορμάλ, το ZX πήρε την πρώτη καρό σημαία του επί ελληνικού εδάφους. Με πήρε από το χέρι και κατεβήκαμε για πρώτη φορά στο 1.25", όπως έχει κάνει και το μεγάλο του αδερφάκι σε όσες πίστες έχουμε βρεθεί παρέα. Valencia, Almeria, Jerez , Portimao και Σέρρες, τα άτυπα ατομικά μου ρεκόρ έχουν γίνει με ZX. Αυτό δεν έχει συμβεί μόνο με εμένα αλλά και με άλλους αναβάτες, απόδειξη για το ταλέντο της νέας γενιάς Ninja. Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από τη κανονική τους αρχή.

Χάθηκε η πυξίδα...

...και η Kawasaki από το 2002 περιπλανιόταν χωρίς προσανατολισμό στον πλανήτη των Supersport. Εκείνη τη χρονιά ανέβασε τον κυβισμό του τετρακύλινδρου κινητήρα της στα 636cc. Σαφής δήλωση ότι σνομπάρει τους αγωνιστικούς κανονισμούς και προτιμά το εξακοσάρι της να είναι καλύτερο για το δρόμο. Αυτό το τροπάρι κράτησε μέχρι το 2007. Υπήρχε βέβαια πάντα και η έκδοση RR με 599cc, αλλά η δήλωση "λαϊκής πολιτικής" ήταν σαφής. Η διετία 2003-2004 ήταν η προηγούμενη χρυσή εποχή του Akashi. Τόσο το τότε 636 όσο και το δεκάρι κυριαρχούσαν στα συγκριτικά ανά τον κόσμο. Από εκεί και μετά όμως το χάος. Όλη η προσοχή και το χρήμα μάλλον έπεσαν

X-lite
Ninja

TRACKBIKE GR
X-lite
ZX-6R
DAINESE

στο project MotoGP οπότε SBK και SS παραγκωνίστηκαν. Χωρίς σοβαρή αγωνιστική εμπλοκή στις κατηγορίες που γεννούν την άμεση εξέλιξη, η Kawasaki έμεινε πίσω. Τόσο στα 1000 όσο και στα 600, οι αποτυχημένες προσπάθειες διαδέχονταν η μία την άλλη. Έπρεπε να φτάσει το 2008 για να ξυπνήσει ο γίγαντας από τις φωνές των σοβαρών δημοσιογράφων και αργότερα του κόσμου. Πρώτα με το ZX-10R και φέτος με το νέο ZX-6R, η Kawasaki ξαναμπαίνει στο παιχνίδι της κορυφής. Τι άλλαξε όμως μέσα σε ένα χρόνο;

Βρήκανε το δρόμο τους

Κυρίως άλλαξε ο τρόπος με τον οποίο η Kawasaki αντιμετωπίζει την κατηγορία. Δημιούργησε μια μοτοσυκλέτα ικανή να κερδίσει και την υποστήριξε ανάλογα. Με σοβαρή ομάδα και καλούς αναβάτες όπως ο Joan Lascorz, κατάφερε ξανά να πρωταγωνιστήσει. Εδώ ίσως σκεφτεί κάποιος "και τι με νοιάζει εμένα τι κάνει ο Lascorz; Εγώ θα πληρώσω, όχι αυτός". Αν μιλούσαμε για MotoGP ή SBK θα είχε ένα δίκιο. Η ιστορία όμως έχει αποδείξει ότι τα αστέρια των Supersport λάμπουν και στη καθημερινότητα και το καινούριο ZX αποτελεί άλλη μια απόδειξη. Για αυτό το στόχο οι μηχανικοί στο Akashi δούλεψαν σκληρά και με τις υποδείξεις του Pere Riba, αναβάτη εξέλιξης της εταιρείας, προχώρησαν σε ένα σωρό αλλαγές.

Πρώτα απ' όλα το μικρό ZX μπήκε σε πρόγραμμα εξαντλητικής δίαιτας. Δέκα ολόκληρα κιλά έχασε γραμμάριο - γραμμάριο. Απ' όπου μπορούσαν να κόψουν έκοψαν οι μηχανικοί. Εκκεντροφόροι, καπάκια κινητήρα από μαγνήσιο, σώματα ψεκασμού, υποπλαίσιο και ένα σωρό ακόμα κομμάτια έγιναν ελαφρύτερα.

Μετά ξεκίνησε το πρόγραμμα σύσφιξης και ενδυνάμωσης. Απέκτησε πιρούνι νέας τεχνολογίας με το κωδικό όνομα BPF που σημαίνει Big Piston Fork (βλ. σχετικό Box) και αμορτισέρ με νέες ρυθμίσεις. Το πακέτο υποστηρίζει τη σημαντικά πιο γρήγορη γεωμετρία του πλαισίου με κάστερ στις 24°, μεταξόνιο 1,400mm και ίχνος 103mm (2008: 25° - 1,405mm - 110mm), αλλά καλού κακού μπήκε και ένα σταμπιλιζατέρ της Ohlins. Αυτό το τελευταίο μάλιστα δουλεύει καλύτερα απ' ότι στο δεκάρι. Εκτός από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του, το πλαίσιο ενισχύθηκε στην περιοχή έδρασης του ψαλιδιού ενώ άλλαξαν και οι μπροστά βάσεις του κινητήρα. Αυτός σηκώθηκε ελαφρά προς τα πίσω φέρνοντας τους κυλίνδρους σε πιο όρθια

Το ψαλίδι είναι θηριώδες και έτοιμο να αντέξει τα 140 άλογα που είχαν φέτος στη διάθεσή τους οι Lascorz και Fujiwara στο παγκόσμιο

Σύμφωνα με τη τελευταία τάση της μόδας, η εξάτμιση μετακόμισε και πάλι στη κλασική της θέση: χαμηλά δεξιά. Αν και κομψότερη από εκείνη του ZX-10, μπορεί σίγουρα να δώσει τη θέση της σε μια aftermarket

Κλασικής διάταξης όργανα και λιγότερο glamour από εκείνα του ZX-10R. Ταιριάζουν καλύτερα στη λιτότητα της πίστας και των πολυεστερικών

θέση και το κέντρο βάρους 16mm ψηλότερα.
Στον κινητήρα δεν έγινε προσπάθεια για παραπάνω μέγιστη δύναμη. Αντίθετα, οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν στην αμεσότητα προς τον αναβάτη και τις μεσαίες στροφές. Ο ψεκασμός με τις διπλές πεταλούδες απέκτησε μπεκ μέσα στο φιλτροκούτι καθώς και μακρύτερα σώματα. Και οι δύο αλλαγές αφορούν την άμεση και ταυτόχρονα ομαλή απόκριση στο γκάζι. Θεωρητικά, για δυνατότερες μεσαίες θυσιάζεις άλογα ψηλά, όμως με επεμβάσεις στην εισαγωγή και την εξάτμιση καθώς και με λιγότερες εσωτερικές τριβές δεν χάθηκε τίποτα από τη μέγιστη δύναμη. Ο πιο ολοκληρωμένος τετρακύλινδρος 600cc τελικά ανήκει στη Kawasaki. Μπορεί το R6 να έχει 3-4 άλογα παραπάνω αλλά μέχρι το στροφόμετρο να φτάσει στο δέκα σέρνεται. Από την άλλη, το CBR είναι καλύτερο στις χαμηλομεσαίες αλλά πνίγεται ψηλά. Μόνο το Suzuki κινείται στο ίδιο, πλήρες μοτίβο, αλλά μισό σκαλί χαμηλότερα.
Ελαφρύ, δυνατό και σφιχτό, το ZX δεν έμενε παρά να ομορφύνει κιόλας. Ακολουθώντας τις σχεδιαστικές γραμμές του μεγάλου αδερφού τα κατάφερε. Εντάξει, η εμφάνιση είναι θέμα υποκειμενικό και σε κάποιους μπορεί να μην αρέσει ούτε το ΄09. Δεν έχω βρει όμως κανέναν να πει ότι δεν είναι το ομορφότερο ZX που βγήκε από το Akashi. Ταυτόχρονα, εκπέμπει έναν αέρα ποιότητας τόσο στα πλαστικά όσο και στα αλουμινένια του μέρη. Αιχμηρό, με γωνίες, φωνάζει επίθεση στα ιαπωνικά και προχωρά το ντιζάιν του ZX-10 ένα βήμα μπροστά. Πιο όμορφο μούτρο με τους προβολείς να μην εξέχουν, μικρότερη υψομετρική διαφορά μεταξύ σέλας αναβάτη- συνεπιβάτη και πιο κομψή εξάτμιση έκαναν τη διαφορά. Η τελευταία μετακόμισε ξανά κάτω δεξιά και οι Ιάπωνες προσπαθούν και πάλι να μας πείσουν ότι έτσι είναι γενικά καλύτερα. Μέχρι να αποφασίσει το μάρκετινγκ να την πάει ξανά στην ουρά…

HYPERMOTARD 796

THE NEW WAY TO GO HYPER

DUCATI

PsyWorks – damofli.com

από 8980*

κλείστε το δικό σας HYPER
έως 30/11/09 με δώρο το τέλος
ταξινόμησης και τα τέλη
κυκλοφορίας

Hell in Store

HELLINSTORE 018

34ου ΣΥΝΤ. ΠΕΖΙΚΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, T: 210 41 14 415 - 210 41 14 420, F: 20 41 14 416

www.hellinstore.com

ΠΛΑΙΣΙΟ

Το επανασχεδιασμένο πλαίσιο απέκτησε σημαντικά πιο γρήγορη γεωμετρία. Δεν είναι τυχαία λοιπόν η παρουσία του ρυθμιζόμενου σταμπιλιζατέρ της Ohlins, το οποίο μάλιστα δουλεύει καλύτερα απ' ότι στο δεκάρι. Άλλαξαν επίσης και τα χαρακτηριστικά ακαμψίας του, με το λαιμό και το κομμάτι που εδράζεται το ψαλίδι πιο άκαμπτα και τις κύριες δοκούς ενδοτικότερες στις στρεβλώσεις. Στόχος η πολυπόθητη υπολογισμένη ελαστικότητα που κάνει ένα supersport "ζουίτ" όπως λέει και ο Valentino Rossi.

ΚΙΒΩΤΙΟ

Από την εποχή των ZXR 750RR είχαμε να δούμε κιβώτιο τύπου κασέτας. Σημαντικό στοιχείο για όσους επιλέξουν να τρέξουν με ZX-6R αφού επιτρέπει την αλλαγή των σχέσεων χωρίς να λυθεί ο κινητήρας. Το racing kit προσφέρει γρανάζια για άφθονους συνδυασμούς.

ΚΟΣΤΟΥΜΙ

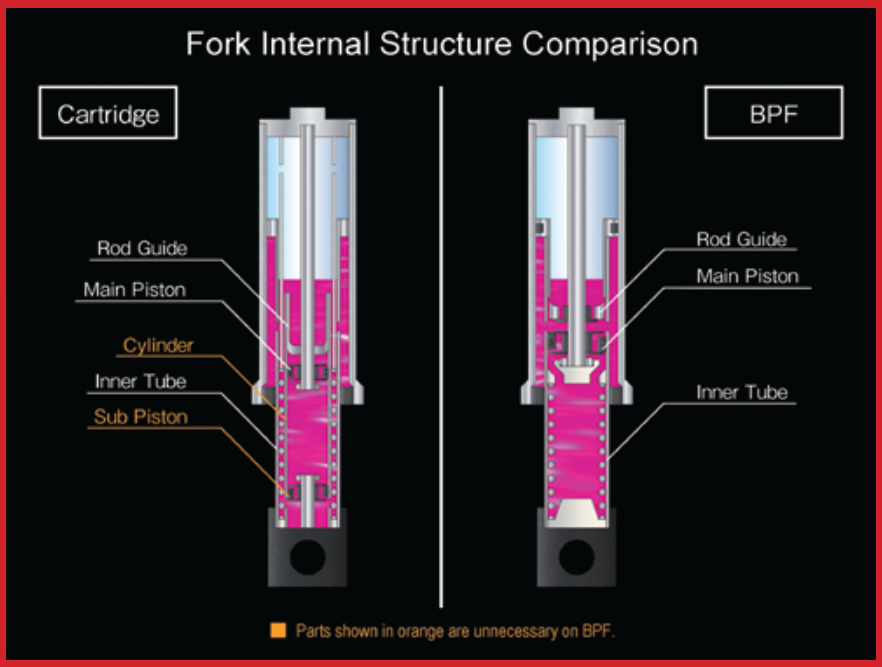
Μέχρι να βρεθεί δίπλα στο 10αρι ακόμα και το πιο έμπειρο μάτι θα μπερδευτεί. Μοιάζει πάρα πολύ με το μεγάλο αδερφό, αλλά στο πιο όμορφο. Η Kawasaki φαίνεται να άκουσε τον ειδικό Τύπο, αλλάζοντας τα τρία σημεία που δεν άρεσαν. Οι πεταχτοί προβολείς, η σκαμμένη ουρά και η εξάτμιση χωνί δέχτηκαν τη πένα των σχεδιαστών με σαφές θετικό αποτέλεσμα.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Η εμπειρία των Ιαπώνων στη δίαιτα γλύτωσε τρία κιλά από το συνολικό βάρος του κινητήρα. Εκκεντροφόροι, καπάκια μαγνησίου, ακόμα και τα σώματα ψεκασμού έκασαν με κόπο γραμμάριο το γραμμάριο - γι' αυτό οι ενδιαφερόμενοι as μείνουν μακριά από σουβλατζίδικα. Οι εσωτερικές διαστάσεις του έμειναν ίδιες ενώ δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην απόκριση και την ομαλή λειτουργία του ψεκασμού. Η απόδοση στις μεσαίες φούσκωσε χωρίς κόστος σε μέγιστη δύναμη χάρη στους μεταβλητού μήκους αυλούς, τα μειωμένων τριβών έμβολα και τους εκκεντροφόρους με επίστρωση νιτριδίων για να αντέχουν μεγαλύτερα φορτία. Προσθέστε και ένα σύστημα τύπου EXUP στην εξάτμιση με τους επανασχεδιασμένους λαιμούς και το πακέτο ολοκληρώνεται. Έχει τοποθετηθεί στο πλαίσιο με μικρότερη γωνία των κυλίνδρων προς τα εμπρός, ανεβάζοντας το κέντρο βάρους 16mm ψηλότερα προς όφελος της "βουτιάς" στις εισόδους των στροφών.

ΠΙΡΟΥΝΙ

Η αιχμή του δόρατος στο ZX είναι το πιρούνι της Showa που το ονομάζει Big Piston Fork. Ομοιογενείς αποσβέσεις και μικρότερο βάρος είναι μερικά από τα πλεονεκτήματα του. Διαβάστε περισσότερα στο σχετικό Box γιατί εδώ δεν χώραγε τόση τεχνολογία



Big Piston Fork (BPF);

Η λειτουργία των αποσβέσεων σε ένα πιρούνι οφείλεται στον εξαναγκασμό του λαδιού που βρίσκεται σε αυτό να περνά μέσα από τρύπες προβάλλοντας αντίσταση. Η απόσβεση επαναφοράς περιορίζει τη φυσική τάση του ελατηρίου να εκταθεί βίαια όταν συμπιεστεί ενώ η απόσβεση συμπίεσης "προστατεύει" το ελατήριο (και εμάς) από βίαιη και υπερβολική συμπίεση.

Στα συμβατικά πιρούνια συναντάμε δύο έμβολα με οπές για να διέρχεται το λάδι: ένα για την απόσβεση συμπίεσης και ένα για την επαναφορά. Όταν το πιρούνι συμπιέζεται γρήγορα και έντονα, όλα λειτουργούν σωστά. Τι γίνεται όμως όταν λειτουργεί αργά και το λάδι περνά χαλαρά από τις οπές; Πρακτικά δεν υπάρχει ικανή απόσβεση οδηγώντας τη μοτοσυκλέτα σε κυματισμό αφού το λάδι δεν μπορεί να ελέγξει τις δυνάμεις του ελατηρίου.

Μέχρι φέτος στα supersport παραγωγής χρησιμοποιούνταν πιρούνια τύπου cartridge (φυσιγγίου), τα οποία περιέχουν λάδι και έμβολα μέσα σε κλειστό φυσίγγιο. Στην περίπτωση αυτή το λάδι περνά μέσα από ελάσματα τα οποία ανάλογα με την ταχύτητα λειτουργίας της ανάρτησης αυξομειώνονται. Στην αργή λειτουργία λίγα ελάσματα επιτρέπουν στο λάδι να περνά δημιουργώντας "αργή" απόσβεση ενώ στη γρήγορη λειτουργία ενεργοποιούνται περισσότερα ελάσματα.

Στο Big Piston πιρούνι, η λειτουργία απλοποιείται αφού ολόκληρο το πιρούνι αποτελεί το φυσίγγιο. Υπάρχει ένα μόνο έμβολο το οποίο όμως καλύπτει 3.4 φορές μεγαλύτερη επιφάνεια από τα δύο έμβολα των cartridge. Έτσι αυξάνεται ο όγκος, μειώνοντας τη πίεση που δημιουργείται στο λάδι κατά τη λειτουργία του πιρουνιού. Με μικρότερη πίεση ωφελείται σημαντικά η "αργή" απόσβεση, ενώ η ποσότητα της παρεχόμενης "γρήγορης" απόσβεσης παραμένει. Προκύπτει λοιπόν προοδευτικότερη λειτουργία του πιρουνιού σε ολόκληρη τη διαδρομή του. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι κατά το δυνατό φρενάρισμα π.χ. δεν βουτάει απότομα ώστε να χρειαστεί στο μέσο της διαδρομής του να σφίξει απότομα, διαταράσσοντας την ευαίσθητη ισορροπία. Για όλα αυτά δεν χρειάζεται πια το κλειστό φυσίγγιο οπότε απλουστεύεται η κατασκευή, κάτι που μεταφράζεται σε μικρότερο βάρος και ευκολότερη συντήρηση.

Με το BPF, η Showa προχωρά ένα βήμα παραπέρα στην εξέλιξη των αναρτήσεων. Φυσικά η ιδέα χρησιμοποιήθηκε πρώτα στα RCV των Pedrosa και Hayden. Τώρα θα μου πείτε ότι στο τέλος της χρονιάς το HRC δοκιμάζει ξανά τα παραδοσιακά Ohlins αλλά για ρωτήστε πόσο κοστίζει ένα τέτοιο πιρούνι. Ακριβώς εδώ βρίσκεται το σημαντικό πλεονέκτημα του BPF για εμάς τους κοινούς θνητούς, αφού με πολύ μικρότερο κόστος παρέχει λειτουργία πολύ κοντά σε αυτή ενός κορυφαίου aftermarket πιρουνιού.

Εκλεπτυσμένο το μούτρο σε σχέση με εκείνο του μεγάλου αδερφού, με σαφή βελτίωση της αισθητικής. Τα φρένα είναι ίδια με το μοντέλο του '08 με την επίσης καλή απόδοση

Ninja
NISSIN

Εδώ πρέπει να πούμε ότι η Kawasaki χαρακτηρίζει το μοντέλο του ΄09 ως εξέλιξη του προηγούμενου δείχνοντας τυπικό, ιαπωνικό σεβασμό στους προκατόχους. Οι τεχνικές διαφορές όμως είναι τόσες πολλές που μαρτυρούν ένα εντελώς νέο concept. Την ίδια εντύπωση σχηματίζεις μόλις βρεθείς στη σέλα του.

Η καλή μέρα...

...από το πρωί φαίνεται λέει ο λαός και η καλή μοτοσυκλέτα από τη θέση οδήγησης θα μπορούσε να συνεχίζει. Αν κάτσεις στη σέλα και η θέση οδήγησης είναι "κάπως" μετά μην περιμένεις θαύματα. Η Kawasaki και εδώ έχει βρει τη χρυσή τομή. Ούτε ακραία "πάνω" από το μπροστινό α-λά R6 ούτε χαλαρά χωμένος μέσα όπως στο GSX-R. Ενδιάμεση επιλογή τύπου Honda που κάτι ξέρει από θέση οδήγησης. Η ενδιάμεση αυτή επιλογή δίνει τη δυνατότητα να τη φέρει ο καθένας ακριβώς στα μέτρα του εύκολα χωρίς πολλές αλλαγές. Αν έδινε και τη μίνιμαλ αίσθηση του CBR, τότε θα είχαμε το απόλυτο. Από την άλλη, στο ZX χωράνε καλύτερα αναβάτες από 1.85 και πάνω σύμφωνα με δηλώσεις τους (εγώ δυστυχώς δεν έπινα όλο το γάλα μου). Σε σχέση με το προηγούμενο μοντέλο τα κλιπ ον έχουν πλησιάσει τη χαμηλότερη κατά 5mm σέλα, ενώ σχηματίζουν πιο κλειστή γωνία. Μεσημέριασε όμως και ήρθε η ώρα να κάνουμε και κανένα γύρο. Λιώνοντας δυο ζευγάρια Supercorsa έπειτα από δέκα session και έναν αγώνα 14 γύρων με γυρολόγιο σταθερά στο 1.26, αν μη τι άλλο το ZX άνοιξε τα χαρτιά του.

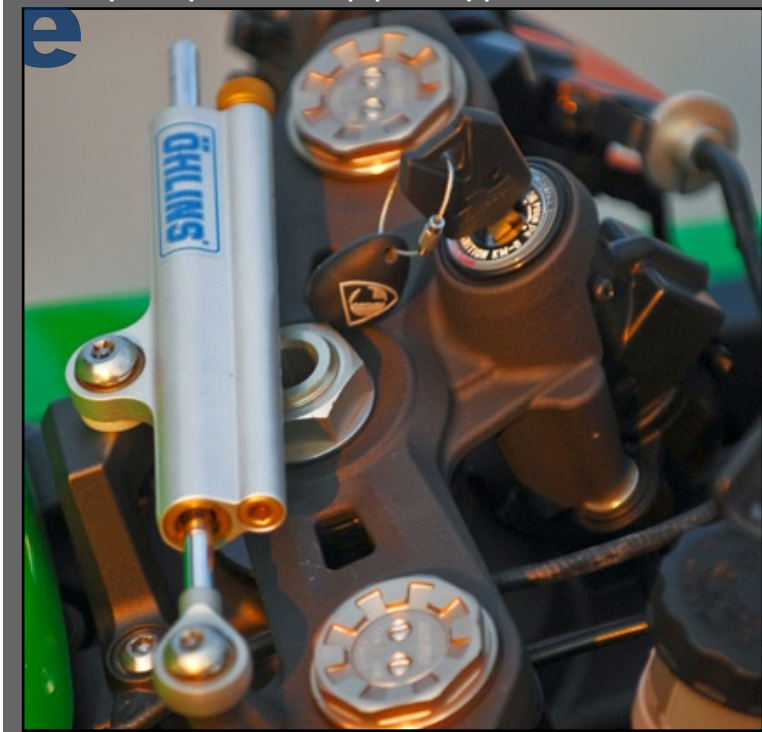
Η μαμά Kawasaki από το 2008 με τη νέα γενιά ZX φαίνεται να βρήκε τη χαμένη συνταγή για γρήγορο γυρολόγιο. Κινήθηκε προς τη σωστή κατεύθυνση επικεντρώνοντας τη προσοχή της στα δύο σημαντικότερα κομμάτια κάθε στροφής: την είσοδο και την επιστροφή στο γκάζι.

Όπως το δεκάρι, έτσι και το ZX-6R έχει άριστο μπροστινό που υποστηρίζεται από κορυφαίο μονόδρομο συμπλέκτη αλλά και το συνολικό στήσιμο της μοτοσυκλέτας. Το Big Piston πιρούνι, χωρίς να είναι ρυθμισμένο "τσιμέντο", έχει την ιδιαιτερότητα να αντιστέκεται περισσότερο στη βύθιση κατά τα δυνατά φρένα. Έτσι, περιορίζει την αίσθηση ότι φορτίζεται έντονα ο μπροστινός τροχός ενθαρρύνοντας τον αναβάτη να πάρει κι άλλη φόρα στην είσοδο. Γύρο με το γύρο η εμπιστοσύνη χτίζεται και με όλο και ταχύτερη είσοδο ο χρόνος κατεβαίνει χωρίς δράματα. Δεν τα κάνει όμως όλα μόνο του το πιρούνι. Ο μονόδρομος βοηθά αρχικά κρατώντας σταθερό το πίσω μέρος αλλά κυρίως μειώνοντας το φρένο του κινητήρα μέχρι να ξανανοίξει το γκάζι. Επίσης τα φρένα με την προοδευτικότητα τους και την καλή αίσθηση αυξάνουν την αυτοπεποίθηση όταν

Το ρεζερβουάρ διατηρεί τη "χαλαρή" στήριξη που χαρακτηρίζει όλα τα ιαπωνικά supersport. Θα χρειαστεί αυτοκόλλητα τύπου Stomp για να γαντζωθείς πάνω του

Η λεπτότερη και λιγότερο σκαμμένη ουρά είναι η μεγαλύτερη βελτίωση στην εμφάνιση του μικρού ZX

Πριν μερικά χρόνια, αυτή η εικόνα θα άνηκε σίγουρα σε κάποια special έκδοση ευρωπαϊκού superbike. Το Ohlins δουλεύει περισσότερο απ' ό,τι στο μεγάλο αδερφό



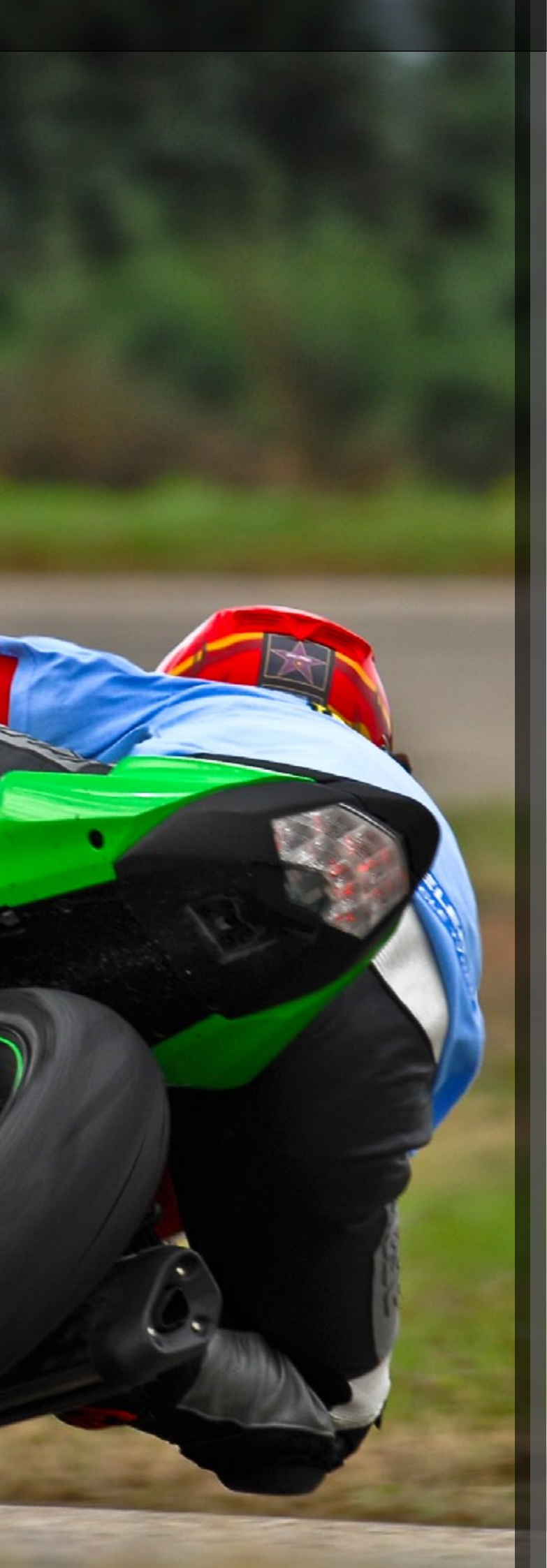
X-lite
ORANGE
Ninja

τα τραβάς βαθιά. Το πολύ καλό πακέτο ολοκληρώνεται από το στήσιμο του πλαισίου χάρη στο οποίο το ZX σημαδεύει το apex και κρατά τη γραμμή του με ταυτόχρονο φρενάρισμα. Η ουδέτερη συμπεριφορά σε όλο της το μεγαλείο. Καλά μπήκαμε στη στροφή, πρέπει όμως να βγούμε το ίδιο καλά για να πετύχει η συνταγή.
Όλοι θυμόμαστε πόσο μας είχαν ταλαιπωρήσει οι ψεκασμοί τα πρώτα χρόνια της ζωής τους. Το χειρότερο κουσούρι τους ήταν το απότομο τίναγμα σε μικροανοίγματα του γκαζιού από τέρμα κλειστό. Σαν να λέμε δηλαδή τη στιγμή που βρίσκεσαι στη μέγιστη κλίση, στο μέσο της στροφής και τίποτα δεν θες να ταράξει την ευαίσθητη ισορροπία. Όλοι τότε αναπολούσαν τη γλυκιά απόκριση των καρμπιρατέρ.
Πέρασαν τα χρόνια και η τεχνολογία έκανε το θαύμα της. Ηλεκτρονικά, διπλές πεταλούδες και λοιπά τεχνάσματα καταλήγουν σε εξαιρετική διαχείριση μείγματος όπως αυτή του ZX. Τόσο γλυκιά απόκριση και ομαλή επαναφορά στο γκάζι είναι σπάνια ακόμα και στις μέρες μας. Πρόκειται για ένα ακόμα χαρακτηριστικό που αυξάνει την εμπιστοσύνη του αναβάτη ώστε να ανοίξει το γκάζι νωρίτερα. Μετά έρχεται να βοηθήσει η γραμμική, χωρίς εκρήξεις απόδοση του κινητήρα ώστε να το ανοίξει περισσότερο. Ο στόχος του Akashi γι' αυτό τον κινητήρα ήταν να ενισχύσει τις μεσαίες του χωρίς να χάσει δύναμη ψηλά. Δύο στόχοι αντικρουόμενοι που απαιτούν μηχανολογικό συμβιβασμό. Η τεχνική σε τέτοιες περιπτώσεις είναι να φτιάξεις ένα κινητήρα με δυνατότητα για αρκετή παραπάνω δύναμη και μετά να τον ρυθμίσεις ώστε να αποδίδει στις μεσαίες. Το αποτέλεσμα δικαιώνει τους μηχανικούς με τον πιο εύκολο στη διαχείριση και ταυτόχρονα δυνατό τετρακύλινδρο 600cc. Θα ήταν εύκολο για την Kawasaki να βγάλει 4-5 άλογα παραπάνω χαλώντας αυτή τη γλυκιά απόδοση της δύναμης. Θα κέρδιζε σίγουρα τις εντυπώσεις αλλά όχι το χρονόμετρο.

Όλα τέλεια λοιπόν;

Όχι, μην τρομάζετε, δεν πρόκειται για ένα ακόμα τεστ που τα λέει "όλα καλά". Η πραγματικότητα βέβαια είναι ότι τα Supersport έχουν γίνει τόσο καλές μοτοσυκλέτες που λίγα έχεις να κατηγορήσεις πάνω τους. Το ZX εντελώς νορμάλ, οδηγώντας το χαλαρά χωρίς να το "σφίγγεις" μπορεί δει στις Σέρρες το 1'25" όπου μόλις ξεκινά να δείχνει σημεία εργοστασιακών συμβιβασμών που χρίζουν βελτίωσης.
Ξεκινάμε να μιλάμε για βελτίωση από τις αναρτήσεις. Τόσο το πιρούνι όσο και το αμορτισέρ για να δουλέψουν όσο το δυνατόν καλύτερα, χρειάστηκε να "κλείσει" τελείως

"Ίδια συνταγή επιτυχίας με του "δέκα" σε μικρότερη μερίδα"



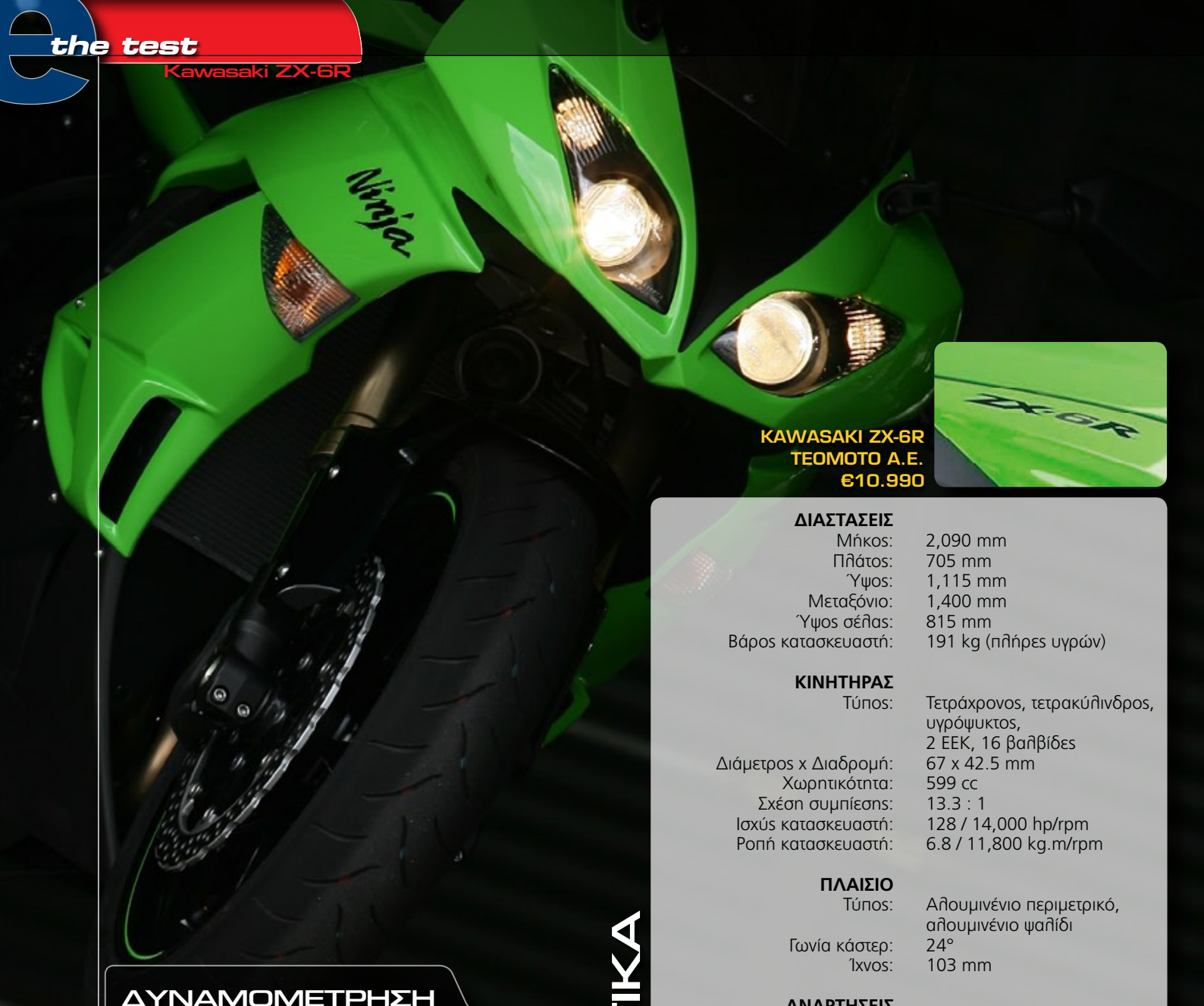
η απόσβεση επαναφοράς. Και πάλι έλειπε λίγη ακόμα οπότε ένα revalving μπροστά θα βοηθήσει να κατέβει κι άλλο ο χρόνος. Πίσω θα δοθεί καλύτερη λύση με ένα ποιοτικό aftermarket αμορτισέρ. Το "μαμά" κουράζεται μετά από 5-6 γρήγορους γύρους, χάνοντας μεγάλο μέρος της αποτελεσματικότητας του.

Χωρίς να είναι αναγκαίο, ένα σετ μεταλλικά σωληνάκια θα δώσει περισσότερη αμεσότητα και ακριβέστερη πληροφόρηση στον αναβάτη για τη παροχή δύναμης των φρένων. Θα αυξήσει κι άλλο την αυτοπεποίθησή του όταν ορμά στις εισόδους, με αντίστοιχο κέρδος σε χρόνους. Επίσης, θα χρειαστεί λίγη δουλίτσα με τη θέση οδήγησης για να έρθει στα μέτρα του καθενός. Ένα σετ ρυθμιζόμενα μαρσπιέ, αυτοκόλλητο μεγάλου συντελεστή τριβής στο ρεζερβουάρ και το μονόσελο θα κάνουν τη σωστή στήριξη ευκολότερη. Ωστόσο, όλες αυτές οι αλλαγές είναι κοινός τόπος για όλα τα εξακοσάρια και οφείλονται είτε στην ανάγκη για χαμηλό κόστος είτε στο ότι πρέπει να καλύψουν τα γούστα χιλιάδων αναβατών με μια μόνο μοτοσυκλέτα.

Εκεί που μπορούμε να μιλήσουμε ξεκάθαρα για επιλογή της Kawasaki είναι η αίσθηση που δίνει το στήσιμο του ZX. Αν και γεμάτο βενζίνη σταμάτησε τη ζυγαριά μόλις στα 191 κιλά, δίνει βαρύτερη αίσθηση από τα CBR, R6 και 675. Το ψηλότερο κέντρο βάρους και η συνολικά πιο αργή γεωμετρία απαιτούν περισσότερη δουλειά από τον αναβάτη στα σφιχτά κομμάτια. Τον αποζημιώνει όμως με εμπιστοσύνη και ουδετερότητα στα γρήγορα όπου και βγαίνει ο χρόνος. Η επιλογή ανάμεσα στις δύο σχολές είναι προσωπική αλλά σε στάνταρ μοτοσυκλέτες, ο δρόμος της Kawasaki αποδίδει τελικά καλύτερα.

Η βελτίωση του είδους...

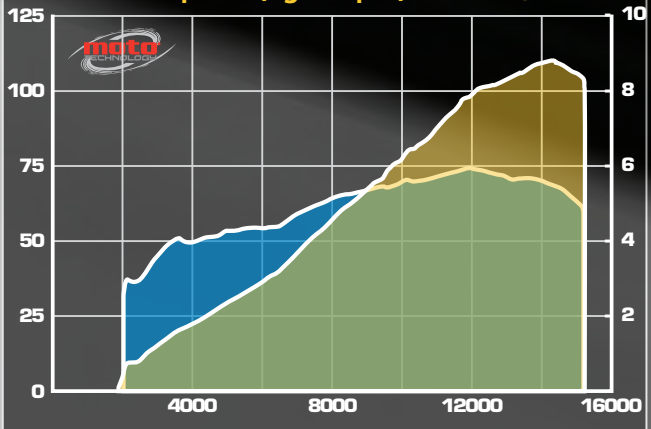
...έρχεται μέσα από τον έντονο ανταγωνισμό - και στην κατηγορία των Supersport 600 υπάρχει άφθονος. Η στενή σχέση σε πλαίσιο, αναρτήσεις και φρένα με τις μοτοσυκλέτες του παγκοσμίου έχει δημιουργήσει σύνολα ικανά να διαχειριστούν 140 άλογα. Αφαιρώντας καμιά τριανταριά μπορούμε να μιλάμε για over engineered κατασκευές με ελάχιστα πράγματα να βελτιώσεις πάνω τους. Οι διαφορές μεταξύ τους περιορίζονται στον χαρακτήρα και τον τρόπο που κάθε μια δίνει τη μάχη της με το χρονόμετρο. Το ZX-6R είναι η πιο φρέσκια πρόταση και θα παραμείνει λόγω κρίσης ένα κλικ μπροστά και για την επόμενη χρονιά, καθώς ο ανταγωνισμός δεν ανανέωσε τα supersport του για το '10. Βελτιώθηκε δραματικά συγκριτικά με τον προκάτοχο του και μπορεί άνετα να χτυπηθεί στα ίσα ακόμα και με το Daytona. Ειδικά αν παρέα με τη συνολική απόδοση υπολογίσουμε και την εξαιρετική τιμή του. <<



KAWASAKI ZX-6R
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
€10.990

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 109.4 / 14,200
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 5.9 / 11,900



Το ZX-6R, με αριθμό πλαισίου 011687 και 5,410km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 28.2C, υγρασία 22%, ατμοσφαιρική πίεση 995.3mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4. Η μέτρηση με τους χάρτες Touring και Rain δεν κατέστη δυνατή, καθώς αυτοί μπορούν να προεπιλεχθούν μόνο στην πλήρως αυτόματη λειτουργία.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,090 mm
Πλάτος:	705 mm
Ύψος:	1,115 mm
Μεταξόνιο:	1,400 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Βάρος κατασκευαστή:	191 kg (πλήρες υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.3 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	128 / 14,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.8 / 11,800 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	24°
Ίχνος:	103 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι Showa Big Piston
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Showa με μοχλικό
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17in
Ελαστικό:	120/70-17, Bridgestone BT- 016
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300mm,ακτινικές δαγκάνες Nissin monobloc 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17in
Ελαστικό:	180/55-17, Bridgestone BT- 016
Φρένο:	Ένας δίσκος 220mm,δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου

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

the battle

Δυο μόνο εταιρείες φτιάχνουν μοτοσυκλέτες που στο ρελαντί γέρνουν δεξιά σε κάθε ξερογκαζιά

MOTO GUZZI
STELVIO
brembo

BMW R1200GS vs Moto Guzzi Stelvio NTX

Οι Δυνάμεις του Άξονα

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Σάββας Κουρίδης Αλητείες: Κων/νος Δάλλας

Δύο βιομηχανίες που κάποτε εξόπλιζαν στρατούς, σήμερα μας προσφέρουν αξονάτες μοτοσυκλέτες με τις καλύτερες των προθέσεων. Προκαλούμε μια εμφύλια μεταξύ τους σύρραξη με σκοπό στο τέλος να μείνει μόνο ένας

Arai
BMW

BMW R1200GS

Σύμβολο κύρους

Είναι περίεργος λαός αυτοί οι Γερμανοί, έχουν τις εμμονές τους. Και ποιος δεν τις έχει, θα μου πείτε. Αν μη τι άλλο είναι εργατικοί και συνεπείς, χαράσσουν μια στρατηγική και, καλή-κακή, την τηρούν.

Δείτε την ιστορία με τα GS, για παράδειγμα. Τρεις δεκαετίες πριν, πήραν τον boxer και τον φόρεσαν σε μια on-off κατασκευή. Δεν είχαν παραδείγματα, ούτε συνταγή να ακολουθήσουν. Πήραν το καζάνι, έριξαν μέσα τα συστατικά και το ανακάτεψαν. Ο κόσμος το λάτρεψε και έκτοτε το λογότυπο των GS είναι βιτρίνα μιας ολόκληρης κατηγορίας μοτοσυκλετών.

Το 1994 η BMW επέστρεψε με μια κίνηση ματ. Ο απόγονος των περίεργων διβάλβιδων θηρίων απέκτησε νέα φιλοσοφία, πολύ πιο σύγχρονη, με ένα παράξενο μπροστινό που δεν είχε κανένας άλλος. Οι Γερμανοί είδαν το μέλλον των δίτροχων SUV και τα ξαναγέννησαν.

Για μια ακόμη φορά, στο Μόναχο κινήθηκαν ριζοσπαστικά. Αντί να κινηθούν σε μια Super Tenere ή Africa Twin κατεύθυνση, βάλθηκαν να πείσουν τον κόσμο πως μπορούν να φτιάξουν μια μοτοσυκλέτα όπως κανένας άλλος. Και το κατάφεραν. Τα λοιπά τα γράφει η ιστορία.

Εμπιστοσύνη

Η σημερινή R1200GS είναι η τελευταία εκδοχή του πιο πρόσφατου μοντέλου που παρουσιάστηκε το 2004. Έχοντας περάσει το λίφτινγκ του 2007, φέτος γιορτάζει 15 χρόνια στην παραγωγή (με τη σύγχρονη τετραβάλβιδη μορφή του) και κάμποσες εκατοντάδες χιλιάδες πωλήσεις σε όλον τον κόσμο. Η συγκεκριμένη επετειακή έκδοση φορά ακτινωτές ζάντες, δίχρωμη σέλα, αλουμινένια προστατευτικά στους κυλίνδρους και μερικές ακόμη λεπτομέρειες όπως η φιμέ ζελατίνα και τα ασημένια φιλέτα του ρεζερβουάρ. Μιλάμε δηλαδή για ένα πακέτο από τη λίστα των έξτρα που επιβαρύνει την τιμή κάτι λιγότερο από 400 ευρώ. Μετά έχουμε το γνωστό GS με περίπου 100 άλογα στο τροχό, το φημισμένο Telelever μπροστά κι ένα σκασμό από ηλεκτρονικά βοηθήματα από τον κατάλογο των έξτρα.

Η ουσία είναι μία και απλή: Πάνω στην ιδιόμορφη πλατφόρμα του μπροστινού, στήνεται μια μοτοσυκλέτα σχεδιασμένη να προεκτείνει με τεχνολογικό τρόπο τις ικανότητες του αναβάτη της – ή ακόμη και να τις υποκαταστήσει.
Το Telelever λόγω της γεωμετρίας του πιέζει περισσότερο το λάστιχο και βρίσκει περισσότερη πρόσφυση από ένα τηλεσκοπικό πιρούνι – εξ' ου και "καταναλώνει" περισσότερο λάστιχο μπροστά.
Το κόστος για την πολυδιαφημισμένη "ανεξαρτησία τιμονιού και ανάρτησης", προκύπτουσα από το κεντρικά τοποθετημένο αμορτισέρ που δε στρίβει μαζί με τα καλάμια, είναι η σιγή ασυρμάτου από τον τροχό προς το χέρι. Αμέσως - αμέσως, το ABS αποκτά έναν απαραίτητο χαρακτήρα, ενώ εξίσου εκτιμητέο είναι και το ASC, το αντισπίν δηλαδή που επεμβαίνει μέσω της ανάφλεξης κάθε φορά που ο πίσω τροχός παρεκτρέπεται. Ρυθμιζόμενο για ασφάλτινη και χωματερή χρήση, κόβει μαχαίρι το κάθε παντιλίκι - εντάξει. Στη βασική του κατάσταση δεν αφήνει περιθώριο για παιχνίδι, ενώ στη θέση "S" επιτρέπει λίγο την πορεία με το πλάι πριν πέσει μαχαίρι. Αν "το ΄χεις", απενεργοποιείται και τελείως, όπως και το ABS, μόνο που τότε χρειάζεται εμπειρία και τυφλή εμπιστοσύνη στο μπροστινό για να μυρίζεις τα όρια της πρόσφυσης.
Αυτό είναι το μυστικό για να πας γρήγορα το GS, πρέπει να το εμπιστευτείς. Θέλει χρόνο μέχρι να εξοικειωθείς στο νέο καθεστώς λειτουργίας που δε μοιάζει με εκείνα τα τηλεσκοπικά που ήξερες, και θάρρος για να το πιέσεις, με ή χωρίς ηλεκτρονικά. Όλα αυτά τα συστήματα λειτουργούν πρωτίστως ως ψυχολογικό μαξιλαράκι, αν και "δευτερευόντως" το ABS συχνά γράφει υπερωρίες σε αστικούς βρωμόδρομους ελλείψει αίσθησης στο μπροστινό φρένο.

Γλυκιά ωριμότητα

Αν θέλουμε να βρούμε τον πραγματικό προορισμό του R1200GS, αυτός είναι το ταξίδι. Ο κινητήρας του αισθάνεται υπέροχα στις μεσαίες του, μπορεί να κρατά ταχύτητες από τα 140 ως 160 km/h για πάντα και μπορεί να πλησιάσει άνετα τις τρεις εκατοντάδες διανυθέντων χιλιομέτρων με αυτό το

Να γιατί
Boxer...

ρυθμό. Όποιος βρίσκεται πάνω του θα αισθανθεί υπέροχα, κραδασμοί ιδιαίτεροι δεν υπάρχουν, η ζελατίνα καλύπτει ικανοποιητικότατα και στον ανοικτό δρόμο, το μεγάλο on-off αισθάνεται στο σπίτι του, αρχοντικό, άνετο, γεμάτο αυτοπεποίθηση.

Αν θες να το κυνηγήσεις περισσότερο, ο boxer δε θα δείξει την ίδια καλή διάθεση. Αφότου η βελόνα καβαλήσει τις 6,000 rpm αρχίζεις να νιώθεις πως τον πιέζεις τον κινητήρα, δε στροφάρει πια με την ίδια αέρινη άνεση.

Τα περί στριψίματος με το GS τα περιγράψαμε μόλις πριν λίγο, υπάρχει όμως και το χωμάτινο σκέλος της όλης ιστορίας: η BMW δε χάνει την ευκαιρία να διαφημίζει τις ικανότητες του μεγάλου της on-off. Η αλήθεια, ως συνήθως, βρίσκεται κάπου στη μέση. Για να πάει το θηρίο στο χώμα θα πρέπει να έχεις το γκάζι ανοικτό. Από μπροστά δεν αισθάνεσαι τίποτα και, ακόμη και στις μαλακότερες ρυθμίσεις του ESA για εκτός δρόμου χρήση (εφόσον το έχεις πληρώσει στα έξτρα φυσικά, ειδάλλως το μπροστινό ρυθμίζει μόνο προφόρτιση ελατηρίου), ο τροχός έχει την τεράστια επιθυμία να αναπηδά σε κάθε εμπόδιο, δείχνοντας πως το Telelever έχει ξεκάθαρα ασφάλτινο προσανατολισμό. Στο χώμα η όλη ιστορία είναι θέμα χεριών, πρέπει να του δίνεις γκάζι για να είσαι βέβαιος πως η ώθηση κρατά τον μπροστινό τροχό στη γραμμή του, αλλιώς τα όρια γίνονται εξαιρετικά ομιχλώδη. Εδώ, τα ηλεκτρονικά συνιστούν πολύ λιγότερο πανάκεια απ' όσο στην άσφαλτο, το δε ABS καλύτερα να σβήσει τελείως γιατί χάνει τη μπάλα από τις αναπηδήσεις.

Συνολικά, το R1200GS με τα τόσα χρόνια στους δρόμους έχει φτάσει σε μια γλυκιά ωριμότητα. Είναι πλέον μια ολοκληρωμένη μοτοσυκλέτα με κοινό πιστό στον ιδιόρρυθμο χαρακτήρα της. Εξαιρετική στο ταξίδι, ικανή στην πόλη, οριακά ανεκτή στο μποτιλιάρισμα, δυσπρόσιτη στο χώμα. Είναι ένα all rounder με σαφείς προτιμήσεις και απαράβατους κανόνες για τους επίδοξους καβαλάρηδές του.

Έχει, δε, και ένα κλασικό χαρακτηριστικό: αποτελεί αδιαφιλονίκητο status symbol για ένα κοινό που, στη πλειοψηφία του, πολύ δύσκολα θα του "πιει το αίμα", απλά θα μάθει να συμβιώνει μαζί του με τη σιγουριά της ηλεκτρονικής ευκολίας.

magnesium
BMW

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,210 mm
Πλάτος:	940 mm
Ύψος:	- mm
Μεταξόνιο:	1,507 mm
Ύψος σέλας:	870-890 mm
Βάρος κατασκευαστή:	229 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος boxer, αερόψυκτος, 1ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	101 x 73 mm
Χωρητικότητα:	1,170 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	105 / 7,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.7 / 5,750 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Ξηρός μονόδισκος
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.737
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / 2.910
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.375 / 10
	2α 1.646 / 14
	3η 1.296 / 18
	4η 1.065 / 22
	5η 0.939 / 25
	6η 0.848 / 28
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	210 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό
Γωνία Κάστερ:	25.7°
Ίχνος:	101 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	BMW Telelever
Διαδρομή / Διάμετρος:	190 / - mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου (πλήρης με το προαιρετικό ESA)

ΠΙΣΩ

	BMW Paralever
Διαδρομή:	200 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς (πλήρης με το προαιρετικό ESA)

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.50 x 19”
Ελαστικό:	Bridgestone Battle Wing, 110/80 R19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 305mm, δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.0 x 17”
Ελαστικό:	Bridgestone Battle Wing, 150/70 R17
Φρένο:	Δίσκος 265 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων, ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	20 λίτρα
Μέση κατανάλωση:	7.6 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	263 km

BMW R1200GS
BMW HELLAS A.E.
16,703€ (ΕΚΔΟΣΗ ΔΟΚΙΜΗΣ)

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

STELVIO
brembo

Moto Guzzi Stelvio NTX

Spaghetti turista

Κανείς δεν αμφιβάλλει πως οι Ιταλοί ξέρουν να φτιάχνουν απολαυστικές μοτοσυκλέτες και η Moto Guzzi είναι ένα τεράστιο κεφάλαιο της Ιταλικής μοτοσυκλετιστικής ιστορίας. Πόσο καλά εφοδιασμένο είναι το Stelvio απέναντι στο ορόσημο της αγοράς;

Πάνε δύο χρόνια από τότε που η Moto Guzzi αποφάσισε να επιστρέψει στα μεγάλα on-off, περίπου δύο δεκαετίες μετά το Quota 1000. Το Stelvio έγινε σχετικά εύκολα πραγματικότητα χάρη στο βασικό κινητήρα της σύγχρονης Guzzi, ο οποίος φυσικά είναι αερόψυκτος εγκάρσιος δικύλινδρος V-90. Αυτό και μόνο φέρνει στο μυαλό του περισσότερου κόσμου μια άμεση αντιπαράθεση με το έτερο "αιρετικό" μοτέρ της BMW, τον boxer. Βλέπετε, αυτές είναι οι μόνες δύο εταιρείες που παράγουν κινητήρες με εγκάρσια τοποθετημένο κινητήρα, με διαμήκη στρόφαλο και άξονα στη τελική μετάδοση (σ.σ. καλά, μην παίρνεις και όρκο...)

Από το πρώτο Stelvio που οδηγήσαμε και τεστάραμε αναλυτικά πέρυσι το Σεπτέμβριο (τεύχος 6) ως το NTX, φαινομενικά δεν έχουν συμβεί και πολλά εκεί στο Mandello del Lario. Φαινομενικά είπα. Στο μάτι, το NTX μοιάζει απλά με μια έκδοση Adventure του Stelvio, με σπέσιαλ βαφή και κάποια έξτρα στο βασικό εξοπλισμό: χούφτες, ποδιά κινητήρα, προβολάκια αλογόνου και δύο αλουμινένιες βαλίτσες – οι οποίες είναι διαφορετικές από τις πλαστικές της Moto Guzzi και γι' αυτό και δε χρησιμοποιούν τις στάνταρ βάσεις στο υποπλαίσιο αλλά φορτώνονται σε έξτρα βάσεις που εντάσσονται στο στάνταρ πακέτο. Ακόμη, το NTX φορά πίσω ζάντα 4.25 x 17" για λάστιχο διάστασης 150, ώστε να μπορεί να βρει και πιο χωματερές επιλογές. Με το 180 (5.5 x 17) του απλού μοντέλου, οι επιλογές είναι καθαρά στρητάδικες.

Ωστόσο δεν είναι εκεί το ζουμί…

Ή έχεις ή δεν έχεις

Αν έχετε διαβάσει το τεστ του τεύχους 6 θα θυμάστε πως ο κινητήρας του Stelvio διέθετε μια τρυπούλα ισχύος γύρω στις 4,500 rpm, η οποία έκανε τις ρεπρίζ με πέμπτη και έκτη

σε εκείνη τη περιοχή κάπως δυσκοίλια υπόθεση. Ε, κάπου στην πορεία αυτή εξαφανίστηκε και μετά από μια βόλτα στο επίσημο press kit του NTX ανακαλύφθηκε και ο αυτουργός. Μια σειρά από μικροαλλαγές που υποστηρίζουν τη μία και σημαντικότερη, την αλλαγή των εκκεντροφόρων, ήρθαν να δώσουν άλλον αέρα στον "Quattrovalvole" κινητήρα της Moto Guzzi. Αυτό στο χέρι μεταφράζεται σε μια μικρή πτώση ισχύος στον τροχό, από 95 άλογα που το μετρήσαμε πέρυσι σε 91 φέτος, καθώς και την πλήρη εξαφάνιση κάθε υπόνοιας τρύπας ή δισταγμού. Πλέον το Stelvio επιταχύνει γεμάτα και γραμμικά παντού, ασχέτως σχέσης στο κιβώτιο. Αυτή η αναβάθμιση στον κινητήρα, που προφανώς ήλθε σιωπηρά να διορθώσει το μικρό "ελαττωματάκι", από φέτος περνά και στο απλό Stelvio.

Η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα δε διαφέρει ουσιαστικά σε τίποτα από το Stelvio που ήδη γνωρίζουμε. Πρόκειται για ένα πολύ καλοζυγισμένο και καλοστημένο μεγάλο on-off της Ιταλικής σχολής, με ποιοτικότατες αναρτήσεις επαρκώς (μα όχι πλήρως) ρυθμιζόμενες, εξαιρετικά φρένα, σούπερ άνετη θέση οδήγησης και καλή προστασία από τον αέρα.

Η ποιότητα κατασκευής του είναι σε υψηλό επίπεδο, αλλά εξακολουθούν να υπάρχουν ένα - δύο σημεία που θα έπρεπε να απασχολήσουν λίγο περισσότερο τους Ιταλούς και θα μπορούσαν εύκολα να τα βελτιώσουν στη πορεία με ελάχιστο κόστος.

Πρώτο και καλύτερο η ένδειξη βενζίνης στα όργανα, η οποία διαθέτει μόνο δύο παύλες, "γεμάτο" και "μένεις". Εντάξει, αντιλαμβάνομαι πως δεν είναι και τόσο σπουδαίο θέμα καθώς ο ιδιοκτήτης του γρήγορα μαθαίνει να συνδέει το χιλιομετρητή του με το περιεχόμενο του ρεζερβουάρ, αλλά έστω και μόνο για τους τύπους, αυτός ο δείκτης στάθμης καυσίμου είναι απλά αστείος. Δια του λόγου το αληθές,

"Να γιατί Guzzi..."

πάντως, να σας θυμίσω πως πέρυσι στα περισσότερα τεστ περιοδικών έθιγαν το ζήτημα της πολύ μικρής αυτονομίας του Stelvio, για να αποδειχθεί πως απλά έκαναν λάθος παρασυρμένοι από το δείκτη. Πολύ απλά, η ρεζέρβα της μοτοσυκλέτας είναι τεράστια, έτσι το λαμπάκι ανάβει πρόωρα ενώ έχει ακόμη τουλάχιστον 50-60 χιλιόμετρα αυτονομίας – αλλά όταν βρίσκεσαι στη δεύτερη και τελευταία ένδειξη του δείκτη και ανάβει και το λαμπάκι την πατάς νομίζοντας πως σε 20-30 χιλιόμετρα μένεις. Είδατε πως παραπλανάται εύκολα κανείς όταν δεν τη ψάχνει;

Μετά, παρατηρώ αυτή τη πεταλούδα που σφίγγει στη θέση της τη ρυθμιζόμενη ζελατίνα. Στο BMW έχει ασφάλεια, έτσι όσο και να ξεσφίξει δεν πέφτει από τη θέση της. Αντίθετα, στο Stelvio την ξεσφίγγεις και τελικά σου μένει στο χέρι. Φαντάζεσαι σε ένα ταξίδι να ξεσφίξει μόνη της και να φύγει στο δρόμο; Είναι όλες αυτές οι μικρές λεπτομέρειες που κάνουν μια καλή μοτοσυκλέτα τέλεια.

Στη πρίζα

Οδηγικώς πάντως, το Stelvio δεν απογοητεύει. Κουμπώνεις πάνω του με την πρώτη και οι καλές του αναρτήσεις βοηθούν ώστε γρήγορα να αποκτήσεις εμπιστοσύνη. Συμπεριφέρεται ως μια πολύ μικρότερη και ελαφρύτερη μοτοσυκλέτα, ακολουθεί το ρυθμό του αναβάτη του και διαρκώς σε προκαλεί να το ανοίξεις κι άλλο. Αν σας πω πως δεν κατάλαβα διαφορά στο γκάζι δε θα εκπλαγείτε, έτσι; Αυτά τα 4 άλογα μείον που έγραψε στο δυναμόμετρο του Χρήστου Μόνου δε μπορώ να πω ότι είναι και τόσο εμφανή. Ειδικά από τη στιγμή που ο κινητήρας είναι εξώφθαλμα πολύ πιο γραμμικός, τώρα που καμία τρύπα δε σου χαλά τη ζαχαρένια και, φυσικά, ως γνήσιο Guzzi απολαμβάνει τη ζωή στις μεσαίες, εκεί όπου η ροπάκλα συνοδεύεται από ένα μεγαλοπρεπέστατο ηχητικό υπόβαθρο που μόνο σε Ιταλική μοτοσυκλέτα θα βρεις (χωρίς να πρέπει να πληρώνεις έξτρα τελικά και πιο ελεύθερα φίλτρα).

Καταναλώνει ακόρταγα τουριστικά χιλιόμετρα, ορμά αβίαστα σε κάθε είδους στροφιλίκι και είναι επαρκώς φιλικό όταν του ζητάς να στριμωχτεί σε αστικό περιβάλλον.

Στον αυτοκινητόδρομο θα ταξιδέψει με οτιδήποτε ως τα 180 km/h δίχως δισταγμό, πριν αρχίσει η πτώση στην απόδοση και η αυξανόμενη ένταση από τον κινητήρα που απλά δε γουστάρει τις διακοσάρες. Αν μπορείς να κρατήσεις το γκάζι ως τα 160 θα έχεις πολλαπλά οφέλη: και κινδυνεύεις λιγότερο να σε διακορεύσουν σε μακρινές φυλακές και θα τη βγάλεις σχετικά οικονομικά με το καύσιμο, καίγοντας κάτι στη γειτονιά των 7.5 lt/100 km. Με αυτό το ρυθμό μπορείς να πλησιάσεις οριακά αυτονομία 230-240 χιλιομέτρων – που σημαίνει πως το λαμπάκι θα ανάψει αρκετά πριν τα 200 αλλά, είπαμε, μην τρομάξετε αμέσως, το 25% της χωρητικότητας είναι ρεζέρβα.

Το Stelvio μπαίνει σε μια εξαιρετικά δύσκολη κατηγορία, απέναντι σε πολυτάλαντες μοτοσυκλέτες για κάθε βαλάντιο. Από το best seller TDM ως το κελεπούρι Tiger, από το γιαπωνέζικο ορόσημο που λέγεται Varadero ως το λαοπροσφιλές 990 Adventure και, φυσικά, απέναντι στο απόλυτο σύμβολο της κατηγορίας, R1200GS.

Τα 15,600€ που κοστίζει ακούγονται πολλά - και όντως είναι, πλησιάζοντας το ταβάνι της κατηγορίας. Κακό σημάδι αυτό…

MOTO GUZZI

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,250 mm
Πλάτος:	1,025 mm
Ύψος:	1,475 mm
Μεταξόνιο:	1,535 mm
Ύψος σέλας:	840 mm
Βάρος κατασκευαστή:	251 kg (πλήρης υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος V 90°, αερόψυκτος, 1ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	95 x 81.2 mm
Χωρητικότητα:	1,151 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	105 / 7,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.5 / 5,800 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Ξηρός μονόδισκος
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.346
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / 3.666
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.235 / 11
	2α 1.700 / 14
	3η 1.348 / 18
	4η 1.115 / 22
	5η 0.968 / 25
	6η 0.862 / 28
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	206 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό
Γωνία Κάστερ:	27°
Ίχνος:	125 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Marzocchi
Διαδρομή / Διάμετρος:	170 / 50 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Sachs με μοχλικό
Διαδρομή:	155 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.50 x 19"
Ελαστικό:	Metzeler Tourance, 110/80 R19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.25 x 17"
Ελαστικό:	Metzeler Tourance, 150/70 R17
Φρένο:	Δίσκος 282 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων, ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	18 lt (ρεζέρβα: 4.5 l)
Μέση κατανάλωση:	8.1 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	222 km

MOTO GUZZI STELVIO 4V 1200 NTX
PIAGGIO HELLAS A.E.
15,600€

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

Arai

BMW R1200GS vs Moto Guzzi Stelvio NTX

BMW

BMW R1200GS vs Moto Guzzi Stelvio NTX

Ετεροζυγωτικά δίδυμα

Ο πολύς κόσμος τα αντιλαμβάνεται ως δύο παραλλαγές στο ίδιο θέμα. Μολαταύτα οι εγκάρσιοι αερόψυκτοι και οι άξονες δεν αρκούν για να κρύψουν πως πρόκειται για δύο εντελώς διαφορετικές μοτοσυκλέτες.

Ξεκινώ με μια επισήμανση: Επιλέξαμε το απλό GS και όχι το Adventure για τη σύγκριση καθότι το NTX είναι ουσιαστικά ένα απλό Stelvio με μερικά έξτρα και τον στενό πίσω τροχό. Αντιθέτως, το GS Adventure έχει εκτενείς αλλαγές, όπως διαδρομές αναρτήσεων, τεράστιο ρεζερβουάρ και άλλη κλιμάκωση στο κιβώτιο.

Numbers do lie

Η καθημερινή συμβίωση με αυτές τις δύο μοτοσυκλέτες αποτελεί μια χειροπιαστή απόδειξη πως όλα είναι σχετικά. Ή, αν προτιμάτε, πως περί ορέξεως κολοκυθόπιτα. Καμία εκ των δύο μοτοσυκλετών δε φτιάχτηκε για να μποτιλιάρεται στο κέντρο της πόλης, ωστόσο αμφότερες θα τα καταφέρουν μια χαρά. Στην πόλη, το Stelvio έχει ένα πλεονέκτημα καθώς δείχνει πιο ομοιογενές από το GS, δεν έχει και τους κυλίνδρους του boxer να προεξέχουν. Η μαζεμένη αίσθηση του Moto Guzzi κάνει συγκριτικά τον αντίπαλο να δείχνει αρκετά μεγαλύτερη μοτοσυκλέτα, παρόλο που το μεγαλύτερο μεταξόνιο ανήκει στο Guzzi. Ορίστε που καμιά φορά numbers do lie!

Στο ταξίδι, η κατάσταση μοιάζει κάπως μοιρασμένη. Και οι δύο καταπίνουν χιλιόμετρα με αξιοζήλευτη ευκολία, η Ιταλίδα είναι πιο φασαριόζα και περνά άφθονη πληροφορία στο σώμα, κάτι που είναι μάλλον άχρηστο στον αυτοκινητόδρομο. Ο Quattrovalvole αισθάνεται πιο ελαφρύς και εύστροφος στις μεσαίες, δίνοντας την εντύπωση πως κρατά πιο εύκολα μια μουαγιέν των 160 km/h, ενώ ο boxer είναι σαφώς πιο ήσυχος στη λειτουργία του μα κάπως πιο δύσπιστος στο να ανεβάσει μετά τις μεσαίες. Παραδόξως όμως, είναι το GS που έχει το περισσότερο γκάζι ψηλά! Αυτό που μετρά πολύ στο ταξίδι είναι η αυτονομία και εδώ η BMW έχει σαφώς το

πάνω χέρι. Το GS καίει λιγότερο στον ανοικτό δρόμο και με δύο λίτρα μεγαλύτερο ρεζερβουάρ σου προσφέρει μια σημαντικά διευρυμένη αυτονομία. Ίσως σε πιο μικρές μοτοσυκλέτες να μην είχε τόση σημασία, αλλά εδώ πραγματικά και με τις δύο δεν πρόκειται να κουραστείς μεταξύ ανεφοδιασμών, οπότε γιατί να σταματάς κάθε 180-200 km όταν μπορείς να το κάνεις 50 km αργότερα; Όταν έχεις να καλύψεις μεγάλες αποστάσεις, αυτό παίζει το ρόλο του.

Αν μιλήσουμε για στροφιλίκι το πράγμα μπερδεύει. Απλούστατα το όλο θέμα εστιάζει στο ποιος οδηγεί. Δύο ίδιων ικανοτήτων "μέσοι" αναβάτες, μάλλον θα συμφωνήσουν πως με το Stelvio θα πάνε πολύ πιο γρήγορα, το πολύ καλό ρυθμιζόμενο μπροστινό έρχεται στα μέτρα τους και συνεργάζεται, ενώ το ουδέτερο ζύγισμα αναδεικνύεται σε μέγιστο αγχολυτικό. Για να πάς το ίδιο γρήγορα με το GS θα πρέπει να το ξέρεις καλά προηγουμένως. Ξεκινώντας από αυτή τη βάση, το BMW μπορεί να πάει τάπα σε κάθε είδους στροφιλίκι, όχι όμως από τον καθένα.

Ο Δάλλας επιμένει πως υπάρχει κόσμος που έχει όλη τη καλή διάθεση να τρέξει δίχως να ξέρει πώς και αυτός θα το βρει πιο εύκολο με το BMW, πολύ απλά διότι είναι η φύση του να αποκόπτει την πληροφορία της ανάρτησης. Όταν λαμβάνεις πληροφορία που δε μπορείς να αξιολογήσεις, μπορεί και να τρομάξεις. Δε μου αρέσει ως λογική, αλλά οφείλω να συμφωνήσω πως συμβαίνει: σε κάποιες περιπτώσεις ignorance is bliss (η άγνοια είναι ευτυχία), που λένε κι οι Αμερικάνοι. Παίρνοντάς το ανάποδα, αν με το GS αυτοί οι κύριοι μπορούν να πάνε με X km/h, με το Stelvio θα κινηθούν πιο αργά καθότι η πληροφόρηση που δέχονται από το πιρούνι μπορεί να λειτουργήσει ανασταλτικά τρομάζοντάς τους.

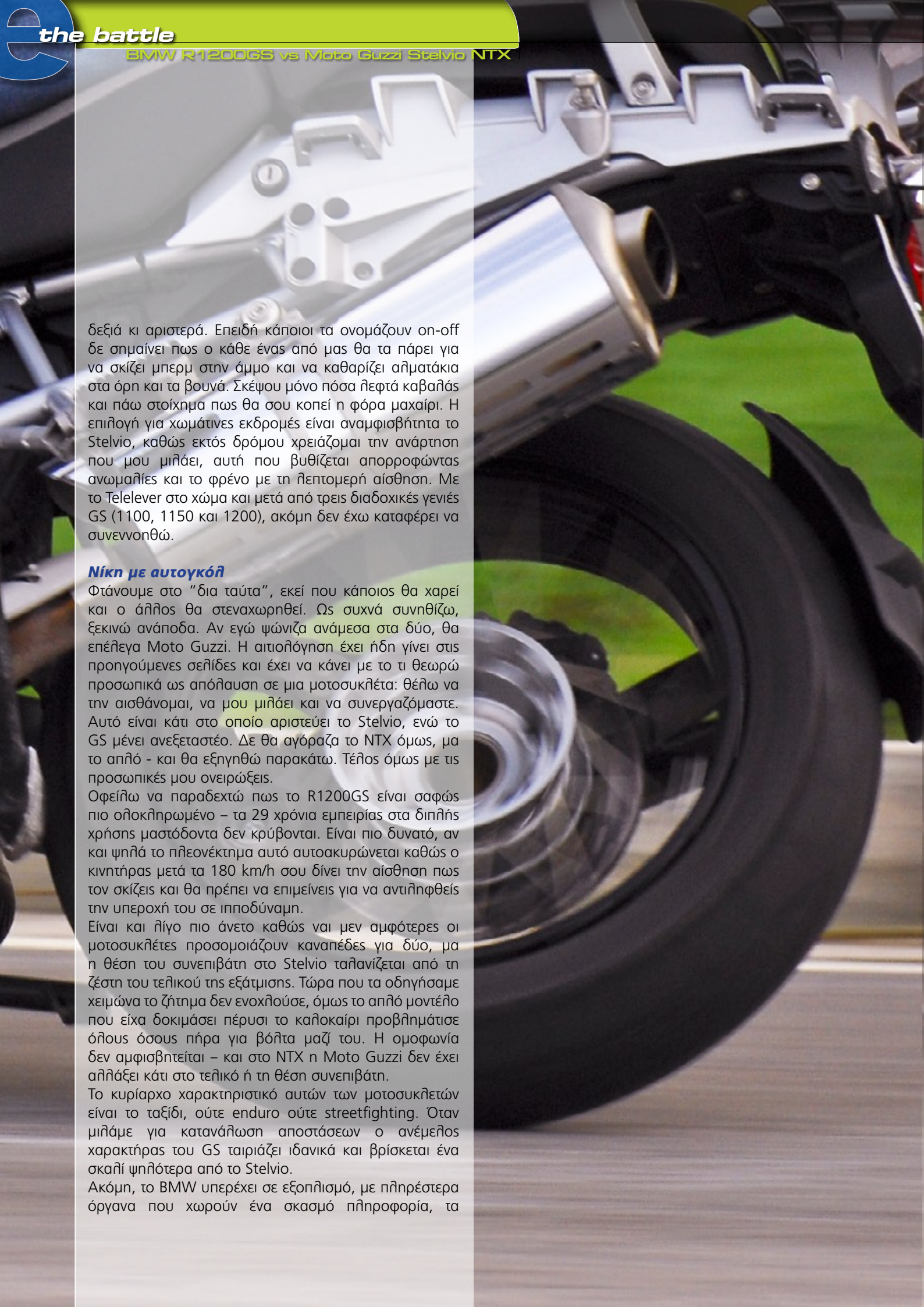
Πάντως, μιας και μιλάμε για στρίψιμο, ο άξονας του GS είναι εξαιρετικός μέχρι να οδηγήσεις το Stelvio και ξαφνικά, οδηγώντας τα το ένα μετά το άλλο, ανακαλύπτεις πως η έννοια "αντιδράσεις άξονα" δεν υπάρχει στα Ιταλικά. Όχι πως στο BMW θα προβληματιστείς, αλλά το ντέρμπι Paralever εναντίον Cardano Reattivo Compatto βγάζει διπλό δαγκωτό…

Για το χώμα, τέλος, το πράγμα για μένα είναι εξαιρετικά απλό: Αμφότερες οι μοτοσυκλέτες στα μάτια μου ενδείκνυνται μόνο για απλές διελεύσεις από πάσης φύσεως χωματόδρομο. Άντε να κάνεις και το παντιλικάκι σου στη φλαταδούρα, αλλά επειδή δεν τυγχάνει να γνωρίζω και πολλούς ανθρώπους με τα χέρια του Giovanni Sala, ας μην ψαρώνουμε από κάθε βλακεία που διαβάζουμε

BMW

MOTO GUZZI

brembo



δεξιά κι αριστερά. Επειδή κάποιοι τα ονομάζουν on-off δε σημαίνει πως ο κάθε ένας από μας θα τα πάρει για να σκίζει μπερμ στην άμμο και να καθαρίζει αλματάκια στα όρη και τα βουνά. Σκέψου μόνο πόσα λεφτά καβαλάς και πάω στοίχημα πως θα σου κοπεί η φόρα μαχαίρι. Η επιλογή για χωμάτινες εκδρομές είναι αναμφισβήτητα το Stelvio, καθώς εκτός δρόμου χρειάζομαι την ανάρτηση που μου μιλάει, αυτή που βυθίζεται απορροφώντας ανωμαλίες και το φρένο με τη λεπτομερή αίσθηση. Με το Telelever στο χώμα και μετά από τρεις διαδοχικές γενιές GS (1100, 1150 και 1200), ακόμη δεν έχω καταφέρει να συνεννοηθώ.

Νίκη με αυτογκόλ

Φτάνουμε στο "δια ταύτα", εκεί που κάποιος θα χαρεί και ο άλλος θα στεναχωρηθεί. Ως συχνά συνηθίζω, ξεκινώ ανάποδα. Αν εγώ ψώνιζα ανάμεσα στα δύο, θα επέλεγα Moto Guzzi. Η αιτιολόγηση έχει ήδη γίνει στις προηγούμενες σελίδες και έχει να κάνει με το τι θεωρώ προσωπικά ως απόλαυση σε μια μοτοσυκλέτα: θέλω να την αισθάνομαι, να μου μιλάει και να συνεργαζόμαστε. Αυτό είναι κάτι στο οποίο αριστεύει το Stelvio, ενώ το GS μένει ανεξεταστέο. Δε θα αγόραζα το NTX όμως, μα το απλό - και θα εξηγηθώ παρακάτω. Τέλος όμως με τις προσωπικές μου ονειρώξεις.

Οφείλω να παραδεχτώ πως το R1200GS είναι σαφώς πιο ολοκληρωμένο – τα 29 χρόνια εμπειρίας στα διπλής χρήσης μαστόδοντα δεν κρύβονται. Είναι πιο δυνατό, αν και ψηλά το πλεονέκτημα αυτό αυτοακυρώνεται καθώς ο κινητήρας μετά τα 180 km/h σου δίνει την αίσθηση πως τον σκίζεις και θα πρέπει να επιμείνεις για να αντιληφθείς την υπεροχή του σε ιπποδύναμη.

Είναι και λίγο πιο άνετο καθώς ναι μεν αμφότερες οι μοτοσυκλέτες προσομοιάζουν καναπέδες για δύο, μα η θέση του συνεπιβάτη στο Stelvio ταλανίζεται από τη ζέστη του τελικού της εξάτμισης. Τώρα που τα οδηγήσαμε χειμώνα το ζήτημα δεν ενοχλούσε, όμως το απλό μοντέλο που είχα δοκιμάσει πέρυσι το καλοκαίρι προβλημάτισε όλους όσους πήρα για βόλτα μαζί του. Η ομοφωνία δεν αμφισβητείται – και στο NTX η Moto Guzzi δεν έχει αλλάξει κάτι στο τελικό ή τη θέση συνεπιβάτη.

Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό αυτών των μοτοσυκλετών είναι το ταξίδι, ούτε enduro ούτε streetfighting. Όταν μιλάμε για κατανάλωση αποστάσεων ο ανέμελος χαρακτήρας του GS ταιριάζει ιδανικά και βρίσκεται ένα σκαλί ψηλότερα από το Stelvio.

Ακόμη, το BMW υπερέχει σε εξοπλισμό, με πληρέστερα όργανα που χωρούν ένα σκασμό πληροφορία, τα

INFO
ASC
ABS
ESA

ηλεκτρονικά βοηθήματα που εκτείνονται από τα απαραίτητα (ABS) ως τα χρήσιμα (ESA και ενδείξεις πιέσεων ελαστικών) και τα μουράτα (ASC, θερμαινόμενα). Αρχικά σκεπτόμουν πως, ΟΚ, το BMW είναι φορτωμένο αλλά τα πληρώνεις χρυσά όλα αυτά, ώσπου ανακάλυψα πως οι δύο μοτοσυκλέτες στη μορφή που τις δοκιμάζουμε απέχουν μεταξύ τους 1,100€! Περίμενα να ακούσω κάτι σαν 18 χιλιάρικα και βάλε για το GS, αλλά με όλα αυτά που φοράει και το επετειακό κιτ (386€) φτάνει στα 16,700€ – και τα έχει όλα. Ξαφνικά, το Stelvio φαίνεται πολύ ακριβό στα 15,600€. Απέναντι στην έκθεση τεχνολογίας του BMW αντιπαρατάσσει ουσιαστικά ένα ABS και δυο αλουμινένιες πλαϊνές βαλίτσες στη στάνταρ τιμή.

Αν κάποιος μάλιστα έχει την υπομονή να περιμένει εκτός της τακτικής γερμανικής πολιτικής -να έχει ετοιμοπαράδοτες μόνο μοτοσυκλέτες με μεγάλα πακέτα εξοπλισμού, ως η υπό δοκιμή– και παραγγείλει ένα GS με τον ίδιο ακριβώς εξοπλισμό με το Stelvio, θα σταματήσει κάπου στα 15,100€ (δίχως το επετειακό κιτ αξίας 386€) και μετά προσθέτουμε το έξτρα κόστος για τις βαλίτσες.

Με βάση αυτά λοιπόν θα έλεγα πως το απλό Stelvio με το ABS που κοστίζει 13,900€ θα είχε άλλη τύχη απέναντι στο GS. Με ένα σημαντικό χρηματικό κενό ανάμεσά τους, η σύγκριση ανάμεσα σε ένα R1200GS με μόνο ABS και ένα απλό Stelvio ABS βγάζει εντελώς τούμπα την ιστορία, καθώς το BMW δίχως βοηθήματα και μπλιμπλίκια είναι σαφώς πιο δυσκολοδήγητο και λιτό ακόμη και στις ρυθμίσεις των αναρτήσεων. Το Stelvio από την άλλη δεν έχει καμία απολύτως διαφορά – πλην της 180άρας πίσω ζάντας, που δε θα χαλάσει όποιον δε νοιάζεται για περισσότερο χώμα απ' όσο αντέχει ένα ζευγάρι Pirelli Scorpion Sync.

Κοινώς, με αυτή τη τιμολόγηση, το NTX βάζει αυτογκόλ δικαιολογώντας τη τιμή της Γερμανίδας, σε βάζει στη λογική "αν είναι να πληρώσω τόσα για μια βαφή, δυο προβόλια και δυο βαλίτσες, δεν παίρνω το διαστημόπλοιο με ένα χιλιάρικο παραπάνω;"

Τέλος, δεν πρέπει να παραβλέπουμε ένα σημαντικότατο θέμα: μεταπώληση. Η αγορά στην Ελλάδα έχει πληγμυρίσει από R1200GS, την ώρα που όποτε βλέπεις ένα Moto Guzzi το θυμάσαι και το συζητάς με τους φίλους σου – αυτό βέβαια για κάποιους, όπως ο υπογράφων, είναι προσόν, όχι μειονέκτημα. Ευτυχώς ή δυστυχώς όμως είναι ένα ζήτημα που επιβαρύνει αμετάκλητα τις περισσότερες αγορές, όσο άδικο κι αν είναι αυτό για μια εξαίρετη μοτοσυκλέτα όπως το Stelvio. <<

MOTO GUZZI

Δεύτερη γνώμη

Παρά τη γνωστή μου απέχθεια για τις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας, τις κράτησα και τις δύο για περισσότερο από μια μέρα και, παραδόξως, τις ευχαριστήθηκα δεόντως - για διαφορετικούς λόγους την καθεμιά.

Το BMW είναι ο ορισμός της μοτοσυκλέτας idiot proof. Δε χρειάζεται να ξέρεις απολύτως τίποτα για να το οδηγήσεις –ούτε και πρέπει να σε ενδιαφέρουν χαζές λεπτομέρειες όπως η διαθέσιμη πρόσφυση στο οδόστρωμα που κινείσαι. Τη μέρα που το πήρα στα χέρια μου έβρεχε απίστευτα πολύ και οι περισσότεροι δρόμοι που διέσχισα ήταν πλημμυρισμένοι. Πείτε μου τώρα πόσες μοτοσυκλέτες ξέρετε που μπορούν να πηγαίνουν τέρμα γκάζι - τέρμα φρένο σε αυτές τις συνθήκες; Το GS είναι μια από αυτές, χάρη στα ηλεκτρονικά βοηθήματα αλλά κυρίως λόγω της απομόνωσης στην οποία σε υποχρεώνει να βρίσκεσαι όταν το οδηγείς, αποκρύπτοντας το τι πραγματικά συμβαίνει κάτω από τους τροχούς του. Με δυο λόγια, είτε το BMW οδηγάς ή τον προαστιακό, η αίσθηση που αποκομίζεις είναι σχεδόν ίδια. Εδώ που τα λέμε, κάποια εξελιγμένα χειριστήρια για playstation παίζει να σου αφήνουν μεγαλύτερες συγκινήσεις...

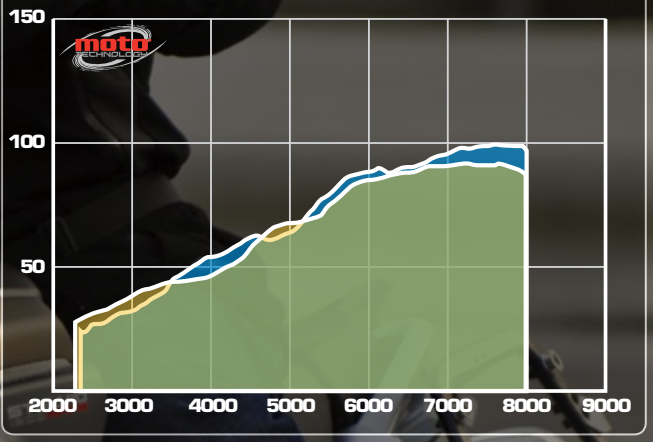
Το Stelvio από την άλλη είναι μια φυσιολογική μοτοσυκλέτα σαν αυτές που μας αρέσει να οδηγούμε. Διαβάζεις άσφαλτο, καταλαβαίνεις πότε δεν κρατάει και πότε σε παίρνει να πας "τέρμα". Ευχαριστιέσαι οδήγηση με δυο λόγια, δεν διεκπεραιώνεις μια ακόμα διαδρομή. Ως πλαίσιο λοιπόν, το Stelvio είναι καλύτερο, παρότι το αμορτισέρ του δουλεύει ξερά και τρως όλες τις λακκούβες στη μέση. Πιο δεμένο σαν σύνολο, χωρίς αυτά τα γκαπ-γκουπ που κάνει το BMW όταν χτυπά ανωμαλίες - αφήστε που οδηγώντας το αμέσως μετά το γερμανικό κατασκεύασμα, μοιάζει ένα μέτρο πιο κοντό σε μεταξόνιο.

Ωστόσο, ερχόμενος στη θέση του υποψήφιου αγοραστή μαστόδοντου, θα επέλεγα το BMW - και ο σημαντικότερος λόγος είναι ότι αν ήθελα να ευχαριστιέμαι οδήγηση, δε θα είχα καμία δουλειά σε αυτή τη κατηγορία. Εδώ, ψάχνω ένα ξεκούραστο και απροβλημάτιστο μέσο μεταφοράς - και το GS είναι αυτό ακριβώς. Επιπλέον, έχει τον καλύτερο κινητήρα. Πιο γλυκιά λειτουργία στις χαμηλομεσαίες, περισσότερη δύναμη ψηλά, ακριβέστερο ψεκασμό και μεγαλύτερη ελαστικότητα. Είναι αθόρυβο, έχει καλύτερη ποιότητα κατασκευής και μια ατελείωτη λίστα με έξτρα, μεταξύ των οποίων οι ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις και το αντισπίν. Έχε πάντως υπόψη πως για να το κάνεις όπως αυτό της δοκιμής (που μου άρεσε σε σημείο που με φαντάστηκα σε καμιά 20αριά χρόνια να πηγαίνω με δαύτο επίσκεψη στα Αμπελάκια στον φίλο μου τον Τσαντήλα), θα χρειαστείς κάμποσα επιπλέον χιλιάρικα από τη βασική τιμή.

Κων/νος Δάλλας

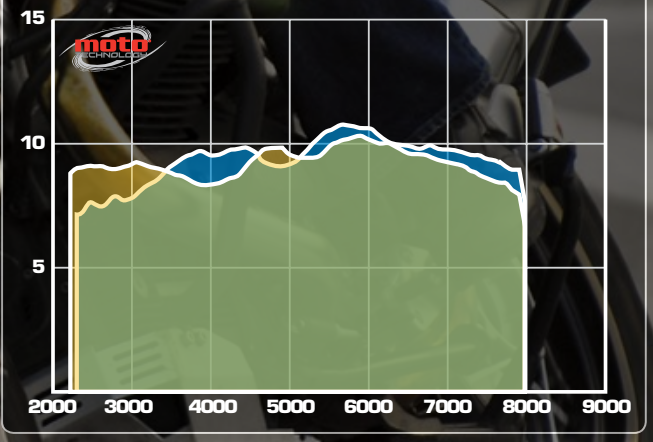
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

R1200GS (hp/rpm): 99.1 / 7,900
STELVIO NTX (hp/rpm): 91.4 / 7,200



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

R1200GS (kg.m/rpm): 10.8 / 5,700
STELVIO NTX (kg.m/rpm): 10.3 / 5,900



Το R1200GS, με αριθμό πλαισίου 37782 και 5,375km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 25.5C, υγρασία 18%, ατμοσφαιρική πίεση 998.4mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Το Stelvio NTX, με αριθμό πλαισίου 111215 και 5,970km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 24.2C, υγρασία 21%, ατμοσφαιρική πίεση 997.7mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

ebike.gr

feature

Του μπουζί το κάγκελο, ελατήρια, ντίζες, σέξι κόκκινη δερματίνη και άλλα πολλά στο νέο επεισόδιο του επικού σήριαλ

Βάνδαλοι & διακοπάθειες

κείμενο και φωτό: Μάνος Κάττουλας

Περίεργος συνδυασμός για τίτλο ε; Λίγη υπομονή και όλα θα εξηγηθούν. Αλλά as τα πάρουμε καλύτερα με τη σειρά..

Τσάμπα η χαρά του Βασίλη. Επιστροφή στη Yamaha για καινούργια μανιβέλα

Δε μπορώ να καταλάβω γιατί δεν έπαιρνε μπροστά...

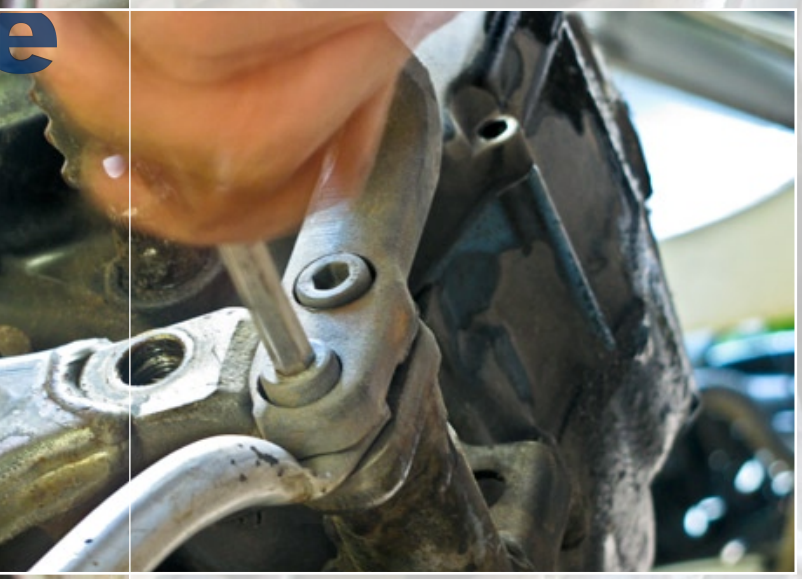
Το εργαλείο του καλοθελητή, τοποθετημένο δίπλα στο Serow για να μην απορώ που βρέθηκαν τα χαλίκια

"Βλέπετε καμιά διαφορά; Μα φυσικά το ένα είναι Denso και το άλλο NGK!"

Οι πιο παρατηρητικοί ίσως να πρόσεξαν στη προηγούμενη εμφάνιση του κριαρακίου ότι ο Σεπτέμβρης δεν είναι ακριβώς η προβλεπόμενη εποχή να κατέβει κανείς στη Πάρο και δε θα έχουν καθόλου άδικο. Σε μια προσπάθεια εξισορρόπησης της αμεσότητας του Internet με τη χαρακτηριστική καθυστέρηση των εντύπων στην οποία έχετε όλοι συνηθίσει, αποφασίσαμε να καθυστερούμε επί τούτου το Serow για να μη διαταράξουμε τις ευαίσθητες ισορροπίες του σύμπαντος. Ή για όσους σοφά δεν πείθονται ότι ένα Serow είναι σε θέση να φέρει το τέλος του κόσμου, ας πούμε απλά ότι το κριαράκι μας μεταφέρεται από τεύχος σε τεύχος λόγω θεμάτων επικαιρότητας.

Έτσι, το κείμενο του Σεπτεμβρίου είχε γραφτεί κάπου στις αρχές Ιουλίου, ενώ το Serow πέρασε το υπόλοιπο του καλοκαιριού αραγμένο στη Νέα Σμύρνη, έξω από το σπίτι του Γιώργου που μου δάνεισε το DR του (σ.σ. το οποίο έχει πληρώσει ο Μανούσος) ώστε να περάσει το καλοκαίρι του αραγμένο έξω από το σπίτι μου στο Χολαργό. Μη ρωτήσετε καν τι σκεπτόμασταν. Σαφώς πιο ενδιαφέρον θέμα άλλωστε, είναι το πως έφτασε στη Νέα Σμύρνη... Τη τελευταία φορά που το συναντήσαμε, η μανιβέλα είχε υποκύψει στη δύναμη της γάμπας του Τζακ, σπάζοντας σε δύο κομμάτια και αλλάζοντας τα σχέδια που το ήθελαν να διακοπεύει στη Πάρο.

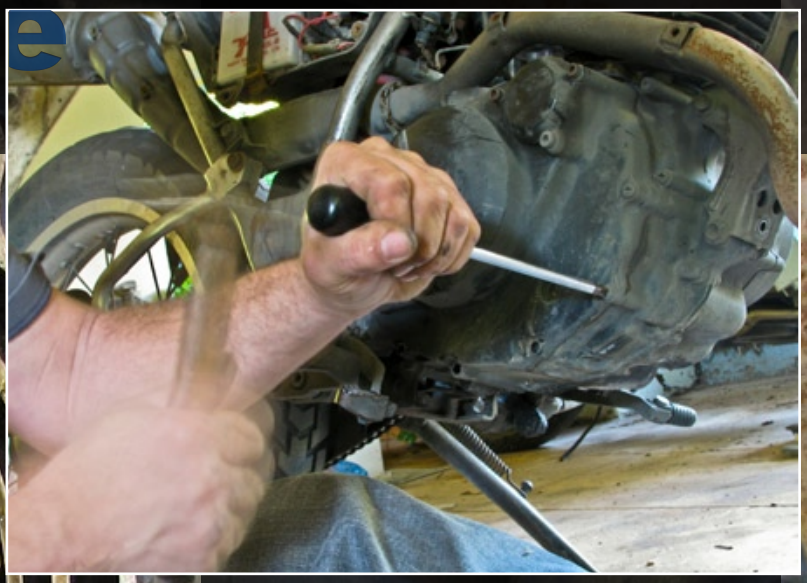
Με τη μανιβέλα να τιμάται γύρω στα 75 ευρώ και χωρίς άμεση ανάγκη χρήσης, το project Serow μπήκε διακριτικά στο ψυγείο, για να επανέλθει όταν έμεινε από μέσο μετακίνησης ο αγαπητός μας εμπορικός διευθυντής, που ξαφνικά συνειδητοποίησε -αφότου πούλησε όλες του τις



Φυσικά και πρέπει να λυθεί το μισό μηχανάκι για να βγει το καπάκι

μοτοσυκλέτες και επέστρεψε το δανεικό και παρ' ολίγον αγύριστο Innova- ότι χρειαζόταν κάτι να κυκλοφορεί. Αφού οι δικές μου προσπάθειες ανεύρεσης μεταχειρισμένης μανιβέλας απεδείχθησαν άκαρπες, ο Βασίλης προς τιμήν του πήρε την τεμαχισμένη μανιβέλα και βγήκε στη γύρα προς αναζήτηση λύσης. Σε μια κίνηση που εντυπωσίασε τους πάντες, κατάφερε να ανακαλύψει συμβατή μανιβέλα έστω και λίγο πιο κοντή σε ένα συνεργείο στη Κηφισιά, παραδίδοντάς τη με το αναμενόμενο ύφος ανωτερότητας. Δυστυχώς, απεδείχθη πως υπήρχε λόγος που η μανιβέλα του Serow ήταν ελαφρώς μεγαλύτερη, που δεν ήταν άλλος από το διαφορετικό πλαίσιο σε σχέση με τον άγνωστο δωρητή. Με άλλα λόγια... άνθρακες ο θησαυρός προς μεγάλη απογοήτευση όλων των εμπλεκομένων και επιστροφή στη προβλεπόμενη λύση της αγοράς καινούργιας από τη μαμά Yamaha.

Μέχρι να γίνουν όλα αυτά βέβαια με το γνωστό ρυθμό σαλιγκαριού που ακολουθεί πιστά η εξέλιξη του Serow, το καλοκαίρι είχε μπει για τα καλά, ο Βασίλης είχε βρει άλλη λύση στη μορφή του KLX του Σπύρου και το Serow αποθηκεύτηκε στο πεζοδρόμιο της Νέας Σμύρνης που λέγαμε νωρίτερα. Μέχρι να έρθει η στιγμή να πάω να το πάρω, το ύφασμα της σέλας υπέκυψε για τα καλά στον ήλιο, ανοίγοντας εντελώς για να αποκαλύψει τα όχι ιδιαιτέρως όμορφα σωθικά του. Χωρίς δυνατότητα να κρυφτώ απ' τα αποτελέσματα της πλήρους ανυπαρξίας φροντίδας προς αυτό, ετοιμάστηκα ψυχολογικά για ατελείωτες ώρες ευχαρίστησης χοροπηδώντας πάνω στη μανιβέλα μπας και



Σταυρόβιδες για το καπάκι. Από βούτυρο

Απομεινάρια μιας φλάτζας

Αλείφουμε τους νέους δίσκους με λάδι πριν την τοποθέτηση

Το παλιό και το νέο – βρείτε ποιο είναι ποιο

Έτοιμο για τοποθέτηση. Πως όμως;

Αυτό κολυμπούσε στο λάδι. Ακόμα δεν ξέρω τι κράταγε

πάρει μπροστά.
Περιέργως πως, όχι μόνο πήρε με την τρίτη μανιβελιά, αλλά κράτησε και άμεσα ρελαντί, δείχνοντας πως οι κόποι του Τζακ στην αναστήλωση της εξάτμισης δεν πήγαν άδικα. Για δες...

Άλλαξες μανιβέλα, ε;

Με το κεφάλι μου επιτέλους ήσυχο για την ψυχική υγεία του κινητήρα, δε δίστασα καθόλου να δώσω το Serow στον Τζακ όταν, γυρνώντας από την Πάρο, άφησε το καρμπυρατεράτο SH του για άλλη μια φορά στο συνεργείο, δίνοντας περισσότερη τροφή στην απορία γιατί κανείς δε δείχνει να είναι σε θέση να φτιάξει σωστά αυτά τα σκούτερ άπαξ και χαλάσουν.
Με τη καινούργια μανιβέλα, δεν είχα άλλωστε τίποτα να φοβηθώ. Ή τουλάχιστον έτσι νόμιζα, καθώς την επόμενη μέρα ένα τηλέφωνο με πληροφόρησε ότι αυτή τη φορά μας είχε αφήσει χρόνους το ελατήριο επαναφοράς της μανιβέλας. Εξαιρετικά. Υποθέτω ότι την επόμενη φορά θα καταφέρει να στραβώσει το στρόφαλο... Τουλάχιστον, το Serow λειτουργούσε κανονικά, απαιτώντας απλά την ποδοκίνητη επιστροφή της μανιβέλας στην ορθή της θέση μετά από κάθε μανιβελιά, κάτι που σήμαινε ότι δε χρειαζόταν κάποια άμεση επέμβαση και μπορούσα να ασχοληθώ με τις εργασίες του eBike.gr.
Παρά την επιστροφή του SH από το συνεργείο, δε βιαζόμασταν ιδιαίτερα για το Serow. Το πρόγραμμα είχε την παραμονή του στα χέρια του Τζακ έως την εύρεση κοινού ελεύθερου χρόνου για την αλλαγή του ελατηρίου, μαζί φυσικά με τους ταλαίπωρους δίσκους του συμπλέκτη μιας και θα ανοίγαμε το καπάκι. Ένα ατυχές όμως συμβάν με τα κλειδιά του LXR σήμαινε ότι ξέμεινα από μέσο μετακίνησης Σαββατιάτικα, οπότε η επιστροφή του θα γινόταν κάπως πιο εσπευσμένα.

Έτοιμο για δέσιμο
– ή έτσι νομίζαμε

Κυριακή ξημερώματα λοιπόν, σερί σε αναμονή από το Σάββατο το βράδυ για λόγους που δεν είναι της παρούσης, παρελήφθη το Serow υπό το γλυκό φως το ηλίου, όσο τουλάχιστον μπορούσε να φιλτραριστεί μέσα από τα δακρύβρεχτα σύννεφα. Εντυπωσιακώς, τόσο τα φλας όσο και το μπουτόν της κόρνας λειτουργούσαν άψογα, άσχετα αν η κόρνα απλά έσκουζε, δείχνοντας ότι ο Τζακ είχε βάλει το μαγικό χεράκι του. Όλα ωραία και καλά δηλαδή, τουλάχιστον μέχρι το βράδυ της Κυριακής, που όντας ήδη καθυστερημένος, ανακαλύπτω ότι το Serow δεν έχει φώτα. Εξαιρετικά... Με τις αναμενόμενες απορίες και αναμμένο φλας, φτάνω κακήν κακώς σε παρακείμενο βενζινάδικο όπου φυσικά παρά την αλλαγή λάμπας, το Serow συνεχίζει να θεωρεί ότι πηγαίνω στο κρυφό σχολειό. Εξαιρετικότατα... Το πρόβλημα δεν ήταν ασφάλεια όπως νόμισα αρχικώς -συνειδητοποιώντας ταυτόχρονα ότι δε θυμόμουν που είναι η ασφαλειοθήκη-, αλλά σπασμένος διακόπτης φώτων. Βλέπετε, είχα κάνει το λάθος να τα κλείσω για να φορτίσει λίγο η μπαταρία και να λειτουργεί το φως του στοπ που για κάποιο λόγο βραχυκυκλώνει με αναμμένα φώτα, δίνοντας τη χαριστική βολή στο διακόπτη που ήδη την είχε ακούσει στερεοφωνικά από το άνοιγμα. Τουλάχιστον μπήκε στη νέα εποχή με τα φώτα μόνιμα αναμμένα μετά τις απαραίτητες αλχημείες με ένα συνδετήρα και φυσικά το μπουτόν των φλας να λειτουργεί άριστα. Μην ξεχνιόμαστε...

Το σπίτι σου; Τη παιδεία σου;

Μετά από ένα σαββατοκύριακο νεροποντών, έχοντας ελεύθερο χρόνο χάρη στην όχι ιδιαίτερα πρακτική βλάβη του τηλεφώνου και την αναγκαστική αποχή από το Internet, αποφάσισα να δω τι έπαιζε με το πίσω φως γιατί δε μου άρεσε καθόλου η ιδέα να με φάνε λάχανο και να μη φταίνε κιόλας. Λύσιμο, καθάρισμα της υγρασίας από το ντουί και πάμε να βάλουμε μπροστά για να έχουμε και ρεύμα μπας και μας χρειαστεί στη διάγνωση. Μια μανιβελιά, δυο,

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

Ίσως να την άφησα να διαλύσει λίγο παραπάνω απ' ότι θα έπρεπε...

Με άρωμα φρεσκάδας

τρεις... δεκαπέντε, δεκαέξι.. εικοσιοκτώ... τι έπαθε και δε σκάει καν;
Μια ματιά από τη δεξιά πλευρά του κινητήρα έλυσε την απορία, έστω και αν ο εγκέφαλος αρνιόταν να πιστέψει τις διαβεβαιώσεις των οπτικών νεύρων.
Εκεί που θα έπρεπε να βρίσκεται συνδεδεμένη η μπουζόπιπα, υπήρχε μονάχα ένα βουνό από χαλίκι και ένα καρφί. Ώπα, δεν είναι καρφί, είναι ο άξονας του μπουζί. Μια ματιά στην παρακείμενα παρατημένη πλάκα του πεζοδρομίου εξήγησε το πως, αλλά όχι το γιατί. Η φυσιολογική πορεία των πραγμάτων απαιτούσε μια σωρεία σχολίων για το ποιόν της μάνας του καλοθελητή που μου διέλυσε το μπουζί χωρίς λόγο και αιτία, αλλά με τόσα που θα είχε τραβήξει η γυναίκα με τέτοιο μπουμπούκι παιδί, δε μου έφταιγε σε τίποτα..
Νέο μπουζάκι λοιπόν, βενζίνη γιατί όλως τυχαίως και συμπτωματικώς είχε εξατμιστεί κάθε ίχνος της από το ρεζερβουάρ και το κατσικάκι επανήλθε εν ζωή. Μου έκανε και ένα καλό ο άνθρωπας βέβαια, καθώς το διαλυμένο μπουζί ήταν σε άθλια κατάσταση, βάζοντας άθελά του το πρώτο λιθαράκι στην επερχόμενη αναστήλωση του 225.

Lazarus Project

Όλα καλά και όλα ωραία ως εδώ, αλλά η αλήθεια είναι ότι ενώ το Project είχε ξεκινήσει με στόχο την ανάσταση του Serow, το τελευταίο διάστημα είχε αφεθεί στη μοίρα

Στεγνώνοντας

Σιγά μη βγουν οι κομμένες βίδες...

του, με την εντροπία του σύμπαντος να κάνει πάνω από αισθητή την παρουσία της. Σε μια κρίση ευσυνειδησίας, αποφάσισα πως είχε έρθει η ώρα να αλλάξει το όλο θέμα ρότα, επιστρέφοντας στην αρχική κατεύθυνση.

Μια ματιά στη λίστα των εκκρεμοτήτων, έβγαλε μερικά φαβορί για τις πρώτες δουλειές: Πέρα από τους δίσκους και το ελατήριο, ήταν μια καλή ευκαιρία να αλλαχτεί και το κάλυμμα της σέλας, μπας και άρχιζε να θυμίζει πάλι μοτοσυκλέτα. Επ' ευκαιρίας, ένα μικρότερο ζιγκλεράκι δε θα ήταν κακή ιδέα, καθώς το 130άρι του παραέπεσε βαρύ όπως θα θυμούνται όσοι έχουν μνήμη ελέφαντα.

Κατόπιν συνεννόησης με τον Τζακ, κανονίστηκε ραντεβού στην επαγγελματική πυλωτή του που είχε χρησιμοποιηθεί και για την αναστήλωση της εξάτμισης, ώστε να υπάρχουν ανά χείρας και τα απαραίτητα εργαλεία – ή έτσι νομίζαμε τουλάχιστον... Όπως ανακαλύψαμε στην πορεία, ένας τοπικός καλοθελητής είχε αποφασίσει να ξαλαφρώσει μερικά από τα εργαλεία, τα οποία φυσικά ήταν αυτά που χρειαζόμασταν.

Κάθε φυσιολογικός άνθρωπος θα έψαχνε να δει τι λείπει και θα ανέβαλε τις εργασίες μέχρι να μαζέψει τα εργαλεία. Καθώς εμείς προφανώς δεν ανήκουμε σε αυτή την κατηγορία, ξεκινήσαμε με την απόλυτη βεβαιότητα ότι θα βγάλουμε άκρη. Νοοτροπία eBike.gr σε όλο της το μεγαλείο.

Ανταλλάσσοντας σχόλια για τη πανταχού παρουσία των

Έτοιμη για ντύσιμο με το νέο υλικό

Καρφώνουμε πρώτα τη κορυφή

Προσοχή στη τάση του καρφωτικού, πιέζουμε όσο περισσότερο μπορούμε

Προχωρώντας κόβουμε το περισσευούμενο υλικό

καλοθελητών, αδειάζουμε λάδια και ξεκινάμε να λύνουμε μανιβέλα, ποδιά, μαρσπιέ και όλο το σύστημα του πίσω φρένου ώστε να φτάσουμε στο καπάκι. Οι δίσκοι αλλάζουν περιέργως πανεύκολα, με μόνο σημείο που απαιτεί προσοχή τη θέση του -μοναδικού διαφορετικού- λεπτότερου δίσκου. Περιέργως πως, τόσο οι μεταλλικοί δίσκοι όσο και τα ελατήρια έδειχναν μια χαρά στην υγεία τους, οπότε κλείνουμε και προχωράμε στο ελατήριο, σίγουροι ότι σε 10 λεπτά έχουμε τελειώσει, με μια ευεξία μέσα στα νεύρα για τα χαμένα εργαλεία. Αμ δε.. Το καθάρισμα της βάσης των κάρτερ βγάζει στη φόρα μια διαλυμένη ασφάλεια αγνώστων λοιπών στοιχείων και ένα μικρό κομματάκι μέταλλο που αποδεικνύεται ότι είχε δραπετεύσει με κάποιο μαγικό τρόπο από τα κάρτερ, εκεί που πιάνει το ελατήριο. Η φωλιά της μανιβέλας είναι κατασκαμμένη και η συνδεσμολογία του ελατηρίου ένα μικρό μυστήριο, που δε μπορεί να λυθεί από το service manual που έχω, καθώς είναι από το μεταγενέστερο μιζάτο μοντέλο.

Δέσε, δοκίμασε, λύσε, δέσε, δοκίμασε, λύσε, βρίσκουμε με τα πολλά τη θέση στην οποία η μανιβέλα επιστρέφει κανονικά. Αυτοσυγχαιρόμενοι, ξεκινάμε το multitasking, βγάζοντας το κάλυμμα της σέλας όσο δένεται το Serow. Καπάκι, βάση φρένου, μαρσπιέ, μανιβέλα, λάδια και βάζουμε μπροστά να χαρούμε το έργο μας. Το κατσικάκι παίρνει μπρος με την πρώτη και... τι ακριβώς είναι αυτός ο ήχος; Η μανιβέλα που δεν απεμπλέκει... Ως κερασάκι, οι τρεις από τις τέσσερις βίδες που πιάνουν τη βάση της σέλας και το λουράκι έχουν σπάσει και το τρυπάνι δε δουλεύει. Είναι κάποιες μέρες που πραγματικά αναρωτιέσαι γιατί σηκώνεσαι από το κρεβάτι..

Η συνέχεια έχει ξάπλωμα του Serow για εγχείρηση ανοιχτής καρδιάς με διατήρηση λαδιών και άπειρα, κουραστικά, εκνευριστικά λυσίματα μέχρι να φτάσουμε σε ένα σημείο που η μανιβέλα ναι μεν δεν επιστρέφει, αλλά σταματάει στη σωστή της θέση και απεμπλέκει σωστά, ενώ φυσικά μας έχει πιάσει η νύχτα. Δέσιμο, επιστροφή του διαλυμένου καλύμματος και επένδυση με τρέντι λαχανί σκουπιδοσακούλα μέχρι την επόμενη φορά. Τουλάχιστον αλλάξαμε το ζιγκλέρ.

Μια του κλέφτη, δυο του κλέφτη..

Θα ήθελα πάρα πολύ να πω ότι την επόμενη φορά όλα πήγαν καλά, αλλά η πλήρης αναφορά θα έπιανε περίπου

Τέντωμα και ξανά τέντωμα

όλο το τεύχος, οπότε ας συμπιέσουμε λίγο τα γεγονότα των επόμενων ημερών όπου συνεχίστηκε η καλή μας τύχη: Μεταφερόμενοι στο εναλλακτικό εργαστήρι του Τζακ στο υπόγειο του Bloc 22, ανακαλύπτουμε αφού φυσικά λύσουμε το σύμπαν ότι λείπει η προφόρτιση του καρφωτικού, άρα δε μπορούμε να δέσουμε. Την επόμενη φορά, προλαβαίνουμε απλά να λύσουμε και να δέσουμε, αναγκαζόμενοι να βγάλουμε το Serow μέσα από το μαγαζί ανεβαίνοντας όλες τις σκάλες σπρωχτοί, καθώς η είσοδος από το γκαράζ έχει κλείσει και δεν έχουμε το χειριστήριο. Τουλάχιστον είναι ελαφρύ.

Την τρίτη φορά... τα καταφέρνουμε και όχι μόνο! Έχοντας αγοράσει εξτρά αφρολέξ, ξεκινάμε τη διαδικασία αναστήλωσης και ανύψωσης, καθώς η απόσταση από τη σέλα στα μαρσπιέ δεν είναι ακριβώς σχεδιασμένη για εμένα. Βενζινόκολα στο υλικό της σέλας, βενζινόκολα στο αφρολέξ, αφήνουμε να στεγνώσει μέχρι να μην κολλάει στο χέρι και τοποθετούμε. Τσιγαράκι, κουβέντα μέχρι το παλιό και το νέο υλικό να δέσουν τις σχέσεις τους και ξεκινάει η μορφοποίηση του νέου υλικού στις γραμμές της σέλας. Εργαλεία; Ένα κοπίδι, μια λάμα και πολύ υπομονή. Το υλικό δεν είναι όσο σκληρό θα θέλαμε, αλλά... χειρότερα δεν πρόκειται να γίνει.

Πως ντύνουμε μια σέλα λοιπόν; Καρφώνουμε τη δερματίνη στην κορυφή, καρφώνουμε μια στο πίσω μέρος δίνοντας την ιδανική τάση που φυσικά δεν ξέρουμε ποια είναι και αρχίζουμε τη μορφοποίηση από εμπρός προς τα πίσω, τεντώνοντας όσο περισσότερο μπορούμε – μη τη λυπάστε τη δερματίνη, αντέχει. Αναγκαστικά θα ζαρώσει σε κάποια σημεία, αλλά προτιμούμε πολλές μικρές ζάρες από λίγες μεγάλες, ενώ δε φοβόμαστε να ξεκαρφώσουμε και να ξανατεντώσουμε, κάτι που θα χρειαστεί να γίνει αρκετές φορές, ειδικά από τη στιγμή που δεν υπάρχει η εμπειρία για τη σωστή αρχική τάση. Φυσικά, ένα καλύτερο καρφωτικό από το δικό μας θα βοηθήσει ιδιαίτερα, αλλά

Οι ζάρες είναι στο πρόγραμμα – ξεκαρφώνουμε, τεντώνουμε και ξανά από την αρχή

Η τελειωμένη σέλα, η παλιά επένδυση και η προσωρινή σκουπιδοσακούλα

με λίγη υπομονή όλα γίνονται. Προσοχή χρειάζεται στα σημεία που καρφώνουμε ώστε να μην τρυπήσουμε την εξωτερική πλευρά της δερματίνης (φυσικά και το κάναμε και όχι μόνο μια φορά), ενώ μένουμε με την απορία πως να καρφώσουμε εκεί που δε χωράει το καρφωτικό.
Είκοσι λεπτά μετά, μπορούμε επιτέλους να απολαύσουμε τους καρπούς των κόπων μας. Μπορεί να μην είναι τέλεια, αλλά είναι σαφώς καλύτερη από πριν, ενώ έχω δει αρκετές ξαναντυμένες σέλες από μαγαζιά που είναι χειρότερες.
Ταυτόχρονα, έχει βρεθεί και η σωστή θέση της βελόνας για το νέο ζιγκλέρ. Τη πρώτη φορά ήταν πολύ φτωχό καθώς την είχα κατεβάσει για το 130άρι και την επόμενη ήταν πολύ πλούσιο αφού είχα πάρει φόρα και την είχα ανεβάσει παραπάνω απ' ότι χρειαζόταν. Εντοπίστηκε και το βραχυκύκλωμα στο πίσω φως που λύθηκε με την επιστημονική διαδικασία του στριψίματος των καλωδίων μέχρι να κάνουν σωστή επαφή. Ή κάνεις κάτι σωστά ή δεν το κάνεις καθόλου...

Κλείνεις μία, ανοίγεις δύο..

Έτσι είναι οι δουλειές απ' ότι φαίνεται. Με το 225 μεταμορφωμένο τόσο οπτικά όσο και λειτουργικά, με το μοτεράκι του να δουλεύει όπως ήθελε η μαμά Yamaha για πρώτη φορά από τότε που το πήρα στα χέρια μου, τα πράγματα άλλαξαν ριζικά. Πρώτον, δε φοβόμουν πια ότι θα το φορτώσουν οι σκουπιδιάρηδες παρεξηγώντας την ύπαρξη της σκουπιδοσακούλας. Δεύτερον και κυριότερον, με το σνόρκελ του φιλτροκουτιού στη θέση του, καθώς δε χρειαζόταν πια το air jetting, το Serow όχι μόνο ξανάρχισε να ακούγεται σα μηχανάκι, αλλά να πηγαίνει και αντίστοιχα, με τους ρυθμούς μετακίνησης να φτάνουν τα φυσιολογικά επίπεδα, κάτι που δυστυχώς έφερε στη φόρα μια σωρεία γλιστρημάτων από τα ξύλινα ελαστικά, καθώς και τις ανύπαρκτες αποσβέσεις του στεγνού από λάδια πιρουνιού.
Δύο νέες υποψηφιότητες για το επόμενο κεφάλαιο λοιπόν, που έφεραν και μια άλλη απορία στο προσκήνιο: Τι θα κάνω άπαξ και τελειώσω και με αυτά; Το καλό που μου θέλω να βρω κάτι, γιατί μετά θα πρέπει να κάνω περισσότερες δοκιμές... Πάλι καλά που δεν έχω ξεμπερδέψει με τη μανιβέλα... <<

"Το Serow μεταμορφώθηκε οπτικά και λειτουργικά"

225
MOUNTAIN TRAIL
T.ROW

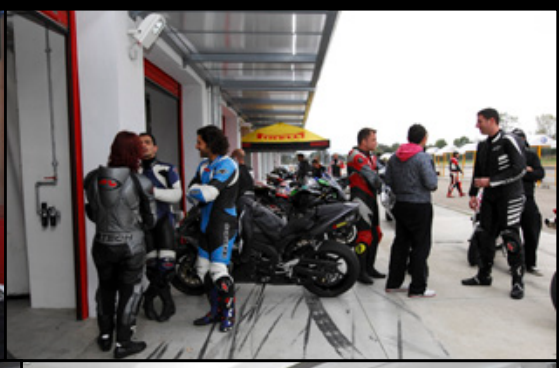
Μέρες

Ένα μήνα μετά και το μυαλό μας έχει μείνει εκεί πάνω. Στις αμέσως επόμενες σελίδες,

επιμέλεια: Κων/νος Δάλλας φωτό: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

πίστας

αποχαιρετάμε με τον τρόπο μας τις Σέρρες και τη παρέα του trackbike.gr για το 2009



Ο κόσμος

Ενενήντα νοματαίοι, αναβάτες όλων των ειδών. Αργοί και γρήγοροι. Αδύνατοι ή χοντροί. Άντρες και γυναίκες. Τουριστάδες ή supersportάδες. Όλοι τους πάντως με κοινό παρονομαστή την ανάγκη να ξεδώσουν δυο μέρες στη πίστα, αφήνοντας πίσω τη καθημερινότητά τους. Τις σκοτούρες. Τις δουλείες. Τις υποχρεώσεις. Τα τρέχοντα. Τους ρωτήσαμε τι είναι αυτό που τους φέρνει κάθε φορά στις διοργανώσεις του trackbike.gr. Οι περισσότεροι έδειξαν τον διπλανό τους. Κάποιοι είπαν το φαγητό των Σερρών. Λίγοι ανέφεραν την πίστα, αλλά όλοι είχαν αρκετά να πουν για το ζεστό κλίμα της όλης παρέας.

TRACKBIKE GR

Boukis way

81

PIRELLI

TRACKBIKE GR

31
22

Οι πράσινοι

Αρκετοί από αυτούς έρχονται πρώτη φορά στη πίστα των Σερρών - και η διαδικασία είναι πάντοτε η ίδια για όλους. Μετά το πρώτο session αδυνατούν να καταλάβουν τι ήρθαν να κάνουν εδώ κι επιθυμούν να γυρίσουν σπίτι τους το συντομότερο. Μετά το δεύτερο αρχίζει να τους αρέσει η όλη φάση και μετά το τρίτο δεν βγαίνουν από τη πίστα ούτε με μαύρη σημαία. Οι υπόλοιποι είναι παιδιά που βρίσκονται ήδη σε πιο γρήγορο ρυθμό, αλλά έχουν επιλεγεί από την οργάνωση να μπαίνουν με το αρχάριο group επειδή είναι προσεκτικοί και υπομονετικοί με τους πρωτάρηδες των Σερρών...

HONDA

Οι κίτρινοι

Είναι πάντα περισσότεροι από 30, γι' αυτό και οι μισοί από αυτούς συμπληρώνουν τα άλλα δύο group, ανάλογα με τα προσόντα τους: αυτούς που είναι έτοιμοι να κατεβάσουν χρόνο τους βάζουμε στο γρήγορο, να έχουν να βλέπουν, να ακολουθούν. Τους πιο συγκρατημένους στο πράσινο, να προσέχουν τους καινούργιους, και όλους τους άλλους εδώ. Κατά κανόνα, το κίτρινο είναι το group με τη μεγαλύτερη δυσκολία για την οργάνωση, καθώς φιλοξενεί ανθρώπους με διαφορετικές απαιτήσεις. Στο κόκκινο, θέλουν να κάνουν χρόνο. Στο πράσινο, να μάθουν. Εδώ, ο στόχος δεν είναι κοινός για όλους.

Οι κόκκινοι

Τα καμάρια μας. Οδηγούν μυαλωμένα, με στόχο, χωρίς να ενοχλούν ούτε τους πιο αργούς, ούτε τους πιο γρήγορους. Σπάνια προκαλούν πονοκέφαλο στη διοργάνωση και, τις περισσότερες φορές, χαιρόμαστε όσο τίποτα να γυρνάμε μαζί τους ένα ολόκληρο session. Όταν ξεκινήσαμε τα οργανωμένα trackday το 2003, οι περισσότεροι γυρνούσαν στο 1'.35. Σήμερα, σχεδόν όλοι βρίσκονται κάτω από το 1'.30, με αρκετούς να φλερτάρουν έντονα με το 1'.25. Αν μη τι άλλο, αυτό δείχνει πόσο έχει ανέβει το επίπεδο στη χώρα μας - και χαιρόμαστε ιδιαίτερα που έχουμε βάλει το μικρό μας λιθαράκι εδώ.

Kawasaki
199
SHARK
www.moto-outlet.gr

SUZUKI

COLOR

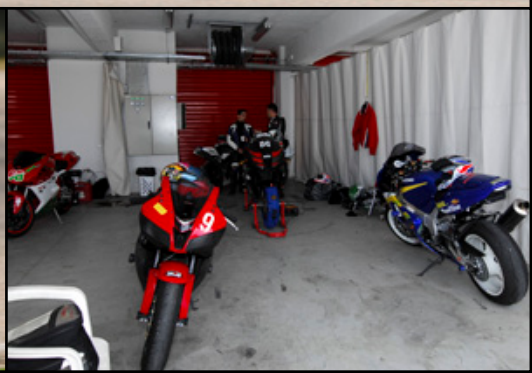
DUCATI

80
CAT

749

Η οργάνωση

Ξεχωρίζουν από τους υπόλοιπους χάρη στα μπλε τους μπλουζάκια. Τρέχουν μέσα και έξω από τη πίστα, βοηθώντας τον κόσμο με την οδήγησή του, κουνώντας τις σημαίες. Ρυθμίζουν τη κυκλοφορία, συμμαζεύουν τις πτώσεις. Ρίχνουν και κάνα γύρο για πάρτη τους - τόσο οι εντός πίστας όσο και οι εκτός, αμέσως μόλις τους αλλάξουν στο πόστο τους. Αυτό το Νοέμβρη, μεταξύ των δικών μας παιδιών βρέθηκε και ο καλύτερος Έλληνας αναβάτης όλων των εποχών, ο Γιάννης Μπούστας. Τον υποδεχτήκαμε θερμά, κάνοντάς τον να αισθανθεί μέρος της μεγάλης μας παρέας. Γιάννη, ευχαριστούμε για όλα!



YouTube

YouTube

Το 2010 δεν είναι μακριά! Μέχρι τότε...

TRACKBIKE GR

racing

Πάνω δεξιά κάποιοι τρέχουν GP και κάτω αριστερά άλλοι "τρέχουν" να πάνε στη δουλειά τους. Καλωσορίσατε στον τρελό κόσμο του Macau Grand Prix

Φτηνά μηχανάκια

Αυτός είναι ο μονόδρομος της Dorna/FIM: Φτηνότερα αγωνιστικά μπας και ελκύσουμε πελατάκια

Αφορμή για αυτές τις γραμμές είναι η συνέντευξη Τύπου του Masahiko Nakajima, αγωνιστικού διευθυντή της Yamaha MotoGP, κατά την οποία παρουσίασε τις τεχνικές αλλαγές στο YZR-M1 για τη σεζόν που μόλις ολοκληρώθηκε.

Ο Ιάπωνας εξήγησε πως ξεκινώντας τη χρονιά ο κινητήρας είχε διάρκεια ζωής περίπου 1,000 km, αν και κάπου γύρω στα 600 άρχιζε να χάνει σε απόδοση. Ωστόσο μέσα στη χρονιά οι ομάδες αναγκάστηκαν να προσαρμοστούν στη ντιρεκτίβα που ίσχυσε από το Brno και μετά, ήτοι πέντε κινητήρες για επτά αγώνες, περιορισμός που εφαρμόστηκε ως προπαρασκευή για τον κανονισμό του 2010: έξι κινητήρες για 18 αγώνες.

"Πλέον ο κινητήρας που έκλεισε το πρωτάθλημα μπορεί να αντέξει για 2,200 km, ενώ για του χρόνου θέλουμε το νούμερο αυτό να γίνει 2,400," μας λέει ο κύριος Nakajima.

Η Yamaha το κατάφερε αυτό με ένα νέας σχεδίασης πιστόνι που μείωσε τη θερμοκρασία του κατά 30 βαθμούς, ενώ με νέες κατεργασίες στα μέταλλα και ειδικές επιστρώσεις σε στρόφαλο και κυλίνδρους η Yamaha ισχυρίζεται πως κατάφερε να διπλασιάσει τη διάρκεια ζωής του κινητήρα χάνοντας μόνο 1% σε ισχύ. Οι αναβάτες ισχυρίζονται πως τους φαίνεται μεγαλύτερη η απώλεια, ο Rossi παρομοίωσε τον long life κινητήρα ως "κουρασμένο", αλλά η ουσία είναι πως εκεί θα παιχτεί όλο το παιχνίδι του 2010: Ποιος θα καταφέρει την επιθυμητή διάρκεια ζωής με τη μικρότερη απώλεια ιπποδύναμης.

Τώρα στο παιχνίδι μπαίνει και η πρόταση –που μοιάζει αρκετά με απόφαση, είναι η αλήθεια– για επιστροφή των 1,000 cc στα MotoGP από το 2012, όταν τελειώνει το υπάρχον συμβόλαιο για τα 800. Αρχικά τρομάξαμε ενθυμούμενοι την πρόταση Ezpeleta (Dorna) για χιλιάρια παραγωγής αλά Moto2, μετά μας καθησύχασε ο Poncharal (IRTA, Tech3) λέγοντας πως δεν υπάρχει αναφορά σε μοτέρ παραγωγής και εκτιμά ότι θα επιστρέψουν τα 990.

Εν τέλει, όσο περνά ο καιρός φαίνεται πως η πρόταση τα περιλαμβάνει όλα. Ακούμε πως οι κανονισμοί θα "χαλαρώσουν αρκετά" σε βαθμό που να μπορούν τα εργοστάσια να βγάλουν από τις ντουλάπες τους τα έτοιμα 990 που έτρεχαν ως και το 2006, αλλά δίχως να κόβουν τη φόρα σε όποιον θέλει να πάρει ένα χιλιάρι παραγωγής και να του πετάξει τα μάτια έξω μέχρι να φτάσει σε επίπεδα MotoGP –θυμάστε τη WCM το 2002 που την έδιωξαν από τα GP επειδή το μοτέρ τους είχε κοινά εξαρτήματα με αυτό του R1; Αφήνοντας αρκετή ελευθερία στους τεχνικούς κανονισμούς, βλέπε πνευματικές βαλβίδες, εξωτικά υλικά, ελεύθερα πλαίσια, η πρόταση Ezpeleta για μια φορά ακόμη αποδεικνύεται φερέγγυα ως προς την πάγια στρατηγική του: ρίχνω τη μπαλωθιά, τρομάζουν όλοι και όταν έρθει η δεύτερη θα είναι προετοιμασμένοι.

Ήδη ο διεθνής Τύπος έχει αρχίσει να χωρίζεται σε υπέρμαχους των πρωτοτύπων και σε όσους θυμούνται πως κάποτε έτρεχαν με μοτοσυκλέτες που μπορούσαμε να αγοράσουμε. Υπάρχει αρκετός κόσμος που πιστεύει πως, στο κυνήγι για φτηνά αγωνιστικά μηχανάκια, θα βγουν οφέλη για εμάς που ψωνίζουμε για χρήση δρόμου, αλλά ο δρόμος σίγουρα δε θα είναι εύκολος. Οι διοργανωτές των SBK μπορεί να έκαναν γαργάρα τη Moto2 (με αρκετή δυσκολία και ποιος ξέρει τι ανταλλάγματα, ως ακούγεται), αλλά δηλώνουν κάθε άλλο παρά διατεθειμένοι να καταπιούν αμάσητη και μια ενδεχόμενη Moto1…

THE DOCTOR
YAMAHA
YAMAHA
46
FIAT
Packard Bell
YAMAHA
BRIDGESTONE

Η ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

Roof of Africa 2009

Ένας από τους δυσκολότερους αγώνες eXtreme Enduro μόλις ολοκληρώθηκε. Διοργανώνεται κάθε χρόνο στη Νότια Αφρική και το Λεσότο και θα είναι ένας από τους αγώνες που θα απαρτίσουν το νεοσύστατο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα (από το 2011). Νικητής φέτος ήταν ο Νεοζηλανδός Chris Birch με δίχρονο KTM 300 XC-W (Open), δεύτερος ο συμπατριώτης του Rory Mead με Yamaha (250) και τρίτος ο Νοτιοαφρικανός Jade Gutzeit με BMW (Open).

Ο πραγματικός χαμένος της ιστορίας, πάντως, είναι ο εικονιζόμενος Γερμανός Andreas Lettenbichler με το εργοστασιακό BMW G450X, ο οποίος την τελευταία μέρα και ενώ προηγείτο στην κατάταξη και τον αγώνα αναγκάστηκε να εγκαταλείψει όταν μια πέτρα του τρύπησε το κάρτερ μόλις οκτώ χιλιόμετρα από τον τερματισμό.

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

ΑΠΟΣΥΡΕΤΑΙ Η APRILIA ΑΠΟ ΤΗ MOTO2

Και ξαφνικά αντίο! Σα να μη μας τα λένε καλά οι Ιταλοί…

Η Aprilia αιφνιδίως γνωστοποίησε την απόφασή της να μην κατέβει στα Moto2, ούτε και να εφοδιάσει ομάδες με το πλαίσιο που εξέλισσε αυτό τον καιρό για την κατηγορία. Η δήλωση τονίζει ότι η χρήση κινητήρα ενός ανταγωνιστικού εργοστασίου είναι άχρηστη και ζημιογόνος για έναν ευρωπαίο κατασκευαστή με 43 παγκόσμιους τίτλους στο ενεργητικό του.

Αν αυτό ήταν το πρόβλημα, τότε γιατί η Aprilia δεν έπραξε αναλόγως όταν ο Ezpeleta ανακοίνωνε τις προθέσεις του για το μέλλον της μεσαίας κατηγορίας; Γιατί δεν απευθύνθηκε στη FIM προλαβαίνοντας τις καταστάσεις; Διαβάζουμε πως το πραγματικό πρόβλημα καλύπτεται πίσω από αυτή την πρόφαση.

Η αποτυχία κατάκτησης του τελευταίου τίτλου στα 250 λέγεται πως ξεκίνησε κόντρα μεταξύ των Leo Mercanti, αφεντικού της Aprilia, και του Giampiero Sacchi, αγωνιστικού διευθυντή. Οι δύο ισχυροί άντρες λέγεται πως φορτώνουν ο ένας στον άλλο την αποτυχία, πράγμα που οδήγησε τον Roberto Colaninno, διευθύνων σύμβουλο του Piaggio Group, να πάρει αυτή την απόφαση, καθώς κουράστηκε με τη μεταξύ τους αντιπαράθεση.

Το ερώτημα που γεννάται αυτή τη στιγμή είναι τι θα γίνει με τις ομάδες που θα συμμετείχαν στη Moto2 με το πλαίσιο της Aprilia. Μιλάμε για τις Mapfre Aspar (Julian Simon και Mike di Meglio), Ajo Motorsport (Alex Debon), Speedup Aprilia (Andrea Iannone και Gabor Talmacsi) και Cardion AB (Karel Abraham), ομάδες με αναβάτες που σίγουρα θα πρωταγωνιστήσουν το 2010. Οι μέχρι τώρα πληροφορίες λένε πως ο Jorge Martinez "Aspar" (εικονίζεται) θα παραλάβει τα υλικά για να συνεχίσει την εξέλιξη του πλαισίου, αλλά κανείς δεν ξέρει αν αυτό θα σημαίνει ταυτόχρονα ότι θα είναι σε θέση να υποστηρίξει και άλλες ομάδες εκτός από τη δική του.

WSBK: ΘΑ ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΤΟΥΜΕ ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΑΣ

Είναι ένα προαναγγελθέν πρόβλημα. Η πρόθεση της Dorna να επιτρέψει χιλιάρια παραγωγής στα MotoGP έχει κάνει τον διοργανωτή των SBK, Paolo Flammini, τούρμπο…

Η πρώτη φορά που η InFront, η εταιρεία που έχει συμβόλαιο για τη διοργάνωση και εκμετάλλευση των δικαιωμάτων των WSBK απείλησε με μηνύσεις και πριν λίγους μήνες, όταν ανακοινώθηκε η δημιουργία της Moto2 με τροποποιημένους κινητήρες από CBR600RR. Το πρόβλημα είναι πως τα GP είναι κατ΄ εξοχήν ένα πρωτάθλημα πρωτοτύπων, ενώ τα SBK πρωτάθλημα παραγωγής. Η ενδεχόμενη επικάλυψη ανοίγει πληγές.

Κανείς δεν ξέρει τι ανταλλάγματα πήραν οι αδελφοί Flammini, ιδιοκτήτες της InFront, ώστε να μην εμποδίσουν νομικά τη Moto2, τώρα όμως ο Paolo Flammini επανέρχεται εγείροντας θέμα με αμφότερες της κατηγορίες. Απειλεί ο Ιταλός πως αν μπουν μοτέρ 1,000 cc παραγωγής στα MotoGP θα προσφύγει εναντίον και των δύο κατηγοριών.

Το πολύ ενδιαφέρον είναι πως, σύμφωνα με τον ίδιο, έχει την εγγύηση της FIM και του προέδρου της Vito Ippolito πως μια τέτοια πρόταση δε θα περάσει από την Παγκόσμια Ομοσπονδία. Αλλά με τις συμμετοχές των MotoGP να λιγοστεύουν καθημερινά και το σχέδιο για χιλιάρια παραγωγής να καλαρέσει σε πολλές ιδιωτικές ομάδες, ποιος μπορεί να το αποκλείσει; Κάτι τέτοια ακούγαμε και με τα 600 και τελικά πέρασαν. Έπεται διπλωματικός πόλεμος στα παρασκήνια τους επόμενους μήνες.

Racing Gossip

Η ΕΓΩ Η ΑΥΤΟΣΙ

Τα τελεσίγραφα του Rossi, η "παρερμηνεία" τους και μια ωραία καραμπόλα με τον Stoner.

Δεν είναι η πρώτη φορά που τον ακούμε να εκφράζει τη διαφωνία του με την ύπαρξη δύο διεκδικητών του τίτλου στο ίδιο γκαράζ. Φυσικά το θέμα είναι ο Lorenzo, στον οποίο η Yamaha δείχνει να βασίζει εν πολλοίς το μέλλον της. Ο πρωταθλητής απεκάλυψε πως πλέον υπάρχει μια σοβαρότατη προοπτική να πάει στη Ducati το 2011 –όταν και θα λήξει το τρέχον συμβόλαιό του με τη Yamaha– και δεν έχει κανένα πρόβλημα να χρησιμοποιήσει αυτήν την προοπτική για πιέσει την τωρινή του ομάδα. Άλλωστε, την πρώτη φορά που κυκλοφόρησαν οι φήμες (τότε) περί επαφών του Ιταλού με τη Ducati, η ηγεσία της Yamaha έσπευσε να του κάνει πρόταση ανανέωσης πέραν του 2011, κάτι που ευγενώς απορρίφθηκε από τον Rossi ξεκαθαρίζοντας πως η οριστική του απόφαση θα ληφθεί τον Ιούνιο του 2010.

Για την ιστορία, το τελεσίγραφο "εγώ ή αυτός" φέρεται να ελέχθη σε συνέντευξη στο BBC, ενώ μετά ο Ιταλός δήλωσε πως δεν το είπε ακριβώς έτσι και απλά "παρερμηνεύτηκαν" τα λόγια του. Δεν έχει και πολλή σημασία, βέβαια, αφού επανειλημμένα έχει δείξει πως το εννοεί κι ας μην το είπε αυτολεξεί.

Λέγεται πως το σημείο αιχμής είναι το κατά πόσον ο Jeremy Burgess είναι διατεθειμένος να τον ακολουθήσει (και) στο Borgo Panigale, καθώς ο Αυστραλός δεν κρύβει πως έχει αρχίσει να σκέφτεται τη συνταξιοδότηση.

Πέραν αυτού όμως, και με δεδομένο πως φέτος πολλές προτάσεις έπεσαν μα όλοι οι πρωταγωνιστικοί αναβάτες έμειναν στις θέσεις τους, ένα έντονο σενάριο που συνδέεται με την υπόθεση αυτή θέλει τον Stoner να ετοιμάζεται για το HRC το 2011, "δίπλα στον Pedrosa" όπως αφήνουν να εννοηθεί στην Ιαπωνία. Η αποχώρηση του Livio Suppo από τη Ducati για το HRC είναι μια ισχυρή ένδειξη, όπως και η δυσαρέσκεια της Marlboro για το Αυστραλό αναβάτη. Φέτος δέχτηκαν να τον κρατήσουν αφού είχε υπογεγραμμένο συμβόλαιο και εξακολουθεί να είναι ο μόνος που κερδίζει με το D16. Ενόψει Rossi, βέβαια, η οπτική αλλάζει άρδην.

Για τη Yamaha αυτό το σενάριο ακούγεται ολοένα και πιο γοητευτικό, αφού έτσι έχει σχεδόν έτοιμη μια εργοστασιακή ομάδα με Lorenzo και Spies για το 2011 –και μένει μόνο να δούμε αν ο Αμερικανός θα επιβεβαιώσει φέτος τις προσδοκίες που δημιούργησε στη Valencia.

JORGE Ο ΦΟΥΣΚΩΤΟΣ!

Στον αγώνα της Valencia ο πειραματικός αερόσακος στη φόρμα της Dainese του Lorenzo ενεργοποιήθηκε δίχως ο αναβάτης να πέσει. Μετά οι Ιταλοί έσπευσαν να διαφημίσουν την επιτυχία του συστήματος.

Η αλήθεια είναι πως οι αισθητήρες του αερόσακου δούλεψαν σωστά. Ίσως μάλιστα υπερβολικά σωστά, δεδομένου ότι ο Lorenzo είχε ένα βαρβάτο highside, μόνο που το έσωσε και δεν έπεσε. Τον είδαμε στη συνέντευξη Τύπου παραφουσκωμένο σαν τον Bibendum να μας εξηγεί πως μετά το απρόοπτό του δε μπορούσε να οδηγήσει εξίσου γρήγορα, έτσι δεν κατάφερε να ακολουθήσει τον Rossi που τον πέρασε.

Φυσικά δεν ξεχνάμε πως αυτοί οι κορυφαίοι αναβάτες εξελίσσουν συστήματα που μετά θα φορέσουμε εμείς που οδηγούμε καθημερινά ανάμεσα σε χιλιάδες επικίνδυνα εμπόδια. Αν λοιπόν μιλούσαμε για έναν αναβάτη δρόμου, η ταχύτητα με την οποία ο αερόσακος άνοιξε αποδεικνύει πως είναι ένα εν δυνάμει σωτήριο εργαλείο. Αν μιλάμε για τον αναβάτη που κυνηγά ένα παγκόσμιο πρωτάθλημα, αυτός ο αγώνας θα μπορούσε να του είχε στοιχίσει κρίσιμους βαθμούς. Όλα έχουν το κόστος τους τελικά…

CAMIER ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ NAKANO

Αποσύρθηκε από την ενεργό δράση ο Ιάπωνας και οι Ιταλοί βρήκαν ιδανικό αντικαταστάτη. Μέχρι αποδείξεως του εναντίον φυσικά…

Ο Leon Camier με την R1 της Airwaves Yamaha και τον James Ellison ως ομόσταυλο και σημαντικότερο αντίπαλο στην κατάταξη συνέτριψε τον ανταγωνισμό στο Βρετανικό BSB, παίρνοντας τη νίκη σε 14 από τους 26 αγώνες καθ' οδόν προς τον τίτλο. Προφανώς αυτό εκτόξευσε τις μετοχές του και η Aprilia έσπευσε να του προσφέρει τη δεύτερη RSV4, δίπλα στον τέταρτο της φετινής κατάταξης Max Biaggi. Αν και rookie στο Παγκόσμιο Superbikes, ο νεαρός Άγγλος θα έχει αρκετή πίεση για αποτελέσματα, συνεπεία της μεγάλης του τύχης να ξεκινήσει στο παγκόσμιο στερέωμα με εργοστασιακή ομάδα.

DE ANGELIS ΣΤΟΝ ΠΑΓΟ

Έκανε αισθητή φέτος την παρουσία του και πήρε κάμποσα καλά αποτελέσματα. Μόνο στα GP οι σέλες αποτιμώνται σε χρήμα, όχι σε χρόνο.

Ο συμπαθής αναβάτης από το San Marino ήταν γνωστό από καιρό πως θα έχανε τη θέση του στη φετινή του ομάδα. Παρόλα αυτά, χάρη στις αρκετές καλές του εμφανίσεις, κατάφερε να εμπλέξει το όνομά του με κάμποσες ομάδες.

Ως λίγες μέρες πριν το επικρατέστερο σενάριο τον ήθελε με την Team Scot στα MotoGP, μόνο που η μικρή δορυφορική ομάδα της Honda πάσχει σοβαρότατα από έλλειψη ρευστού και ψάχνει αναβάτη με δυνατούς χορηγούς. Αυτός δεν είναι ο Alex de Angelis, ο οποίος έχει πίσω του μόνο την κυβέρνηση του κρατιδίου του San Marino να προσφέρει μετρητό, μα όχι αρκετό σε επίπεδο MotoGP. Μάλιστα, αυτό δεν είναι αρκετό ούτε καν για τη Moto2, όπως αποκαλύφθηκε, καθώς οι συζητήσεις με τη Hayate για τη νέα κατηγορία με μοτοσυκλέτες 600 cc ναυαγούν απ' ότι φαίνεται λόγω έλλειψης μετρητών. Η ομάδα δεν έχει και ψάχνει, ο αναβάτης δε μπορεί να φέρει αρκετά και το όλο θέμα λήγει εκεί. Αν πιστέψουμε, δε, το τηλεοπτικό κανάλι San Marino RTV, ο de Angelis αντιμετωπίζει σοβαρά το ενδεχόμενο ενός χρόνου αγρανάπαυσης. Βλέπετε, τα SBK έχουν ήδη 20 συμμετοχές και οι καλές ομάδες είναι κλεισμένες, στα MotoGP και Moto2 οι διαθέσιμες μοτοσυκλέτες λιγοστεύουν επικίνδυνα και ο Alex δεν έχει τους χορηγούς που θα τον κάνουν ελκυστικότερο.

VDB: ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΗΣ Χ 4!

Γιατί αν θες να πάρεις το πρωτάθλημα θα πρέπει να έχεις τον ανάλογο αναβάτη.

Thierry Van Den Bosch, κατά κόσμον VDB, ο ήρωας του Παγκοσμίου Supermoto. Ο Γάλλος λίγο πριν ξεκινήσει η φετινή σεζόν δεν ήξερε καν πού θα αγωνίζεται, υπέγραψε με την TM Racing και την Team 747 Motorsport μόλις μια εβδομάδα πριν τον πρώτο αγώνα της σεζόν, πήγε στο Viterbo της Ιταλίας και τον κέρδισε ενώ ακόμη γνωριζόταν με το TM SMX 450F και κράτησε την κεφαλή της κατάταξης μέχρι και το τέλος! Αυτός είναι ο VDB, τον οποίο λίγοι τυχεροί θαύμασαν από κοντά στον Ελληνικό αγώνα του Νέου Ρυσίου, όπου με σπασμένη κλείδα πήρε δύο τέταρτες θέσεις καθ' οδόν προς τον τέταρτο τίτλο του στο SM.

Αποτελέσματα S1 World Championship

1	Thierry Van Den Bosch (FRA)	TM	264
2	Thomas Chareyre (FRA)	Husqvarna	261
3	Ivan Lazzarini (ITA)	Honda	257
4	Mauno Hermunen (FIN)	Husqvarna	235
5	Eddy Seel (BEL)	Suzuki	210
6	Giovanni Bussei (ITA)	Honda	159

Ο CHAREYRE ΑΦΕΝΤΙΚΟ ΤΗΣ S2

Σε αντίθεση με την S1, ο πρωταθλητής της S2 αναδείχθηκε με πολύ λιγότερο δράμα.

Ένας ακόμη Γάλλος πήρε το στέμμα της S2 στο Supermoto World Championship, μετά τον συμπατριώτη του VDB. Ο Adrien Chareyre κυριάρχησε με τη Husqvarna του σε όλη τη διάρκεια της σεζόν, καθώς ο μόνος αγώνας που δεν μάζεψε συνολικά περισσότερους βαθμούς από τους διώκτες του ήταν ο τελευταίος.

Αποτελέσματα S2 World Championship

1	Adrien Chareyre (FRA)	Husqvarna	298
2	Gerald Delepine (BEL)	Husqvarna	263
3	Davide Gozzini (ITA)	TM	248
4	Paolo Gaspardone (ITA)	Honda	203
5	Edgardo Borella (ITA)	KTM	188
6	Fabrizio Bartolini (ITA)	Husqvarna	165

Racing Gossip

Η HONDA ΣΕ ΚΑΛΕΙ...

...αρκεί να έχεις 5 εκατομμύρια ευρώ (τουλάχιστον) και έναν αναβάτη ικανό να παίρνει "ικανοποιητικά" αποτελέσματα στα MotoGP! Έλα μωρέ τώρα, σιγά το δύσκολο...

Αυτή είναι η επίσημη τοποθέτηση του HRC μετά την αποτυχία της Team Scot να εξασφαλίσει επαρκή χρηματοδότηση για να τρέξει άλλον ένα χρόνο στα MotoGP. Η Honda δηλώνει πως η μοτοσυκλέτα της ομάδας εξακολουθεί να βρίσκεται στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και μάλιστα υπάρχει η δυνατότητα να προστεθεί άλλη μία, ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό των RC212V σε οκτώ. Αρκεί να βρεθούν τα τουλάχιστον 5 μύρια για κάθε μοτοσυκλέτα και ένας (ή δύο) αναβάτης που να μπορεί να παίρνει ένα λογικά αποδεκτό αποτέλεσμα. Τόσα πολλά ζητούν πια;

Όπως καταλαβαίνετε, ακόμη και οι καλύτερες των ραδιοαρβυλών των GP δεν έχουν κάποια "αποκλειστική" πληροφορία για μυστικές συζητήσεις και υποψήφιες ομάδες που θα ήθελαν το έβδομο και όγδοο RCV...

AMA TTXGP CHAMPIONSHIP

Καλάρεσε στους Αμερικανούς η επιτυχία του "ηλεκτρικού Isle of Man", δηλαδή του TTXGP, και τώρα το εντάσσουν στο εθνικό τους πρωτάθλημα.

Και πολύ καλά κάνουν, αν με ρωτήσετε, όλες οι ομάδες που έλαβαν μέρος στον αγώνα-παρέλαση του Isle of Man ήταν Αμερικανικές. Η AMA ανακοίνωσε πως του χρόνου στα πλαίσια του πρωταθλήματος Superbikes θα τρέξει ένας πρώτος αγώνας TTXGP, στις 14-16 Μαΐου στο Infineon Raceway στη Βόρεια Καλιφόρνια –την έδρα των περισσότερων εταιρειών που φτιάχνουν ηλεκτρικές superbikes.

Το πλάνο είναι να προσελκύσουν αρκετό ενδιαφέρον ώστε από το 2011 η κατηγορία αυτή να ακολουθήσει κανονικά όλο το πρωτάθλημα.

Τα πάντα για τον μοτοσυκλετιστή και τη μοτοσυκλέτα

rider-world.com

BEST PRICE

-10% -35% -40% -15% -20% -25%

ΟΛΑ ΤΑ ΕΠΩΝΥΜΑ ΕΙΔΗ ΣΤΙΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ!

Αγορές με αντικαταβολή ή με πιστωτική κάρτα έως 48 δόσεις* (*οι δόσεις ισχύουν μόνο για κατόχους πιστωτικής κάρτας).

Χρήστος Πίσσαρης

Ρήγα Φερραίου 2, Νέα Ερυθραία, Αθήνα 146 71, Τηλ./Fax: 210 8072935, sales@rider-world.com

Η BMW ΣΤΑ SUPERSTOCK

Η KTM το πήρε ανάποδα: ξεκίνησε από το Superstock με βλέψεις για SBK. Οι Aprilia και BMW έπεσαν κατευθείαν στα βαθιά και τώρα επεκτείνονται προς τα κάτω

Η BMW ανακοίνωσε και επισήμως τη συμμετοχή της στο FIM Superstock 1000 Cup του 2010. Θα τρέξει μια ομάδα υπό την αιγίδα της BMW Motorrad Italia με μπροστάρη τον Serafino Foti, team manager της Ducati, πρωταθλήτριας Superstock τα τελευταία τρία χρόνια.

Αν η μοτοσυκλέτα είναι τόσο καλή όσο λέγεται από τους λιγοστούς που την έχουν καβαλήσει, οι Γερμανοί θα έχουν μια καλή ευκαιρία να το αποδείξουν σε ένα πρωτάθλημα όπου οι επεμβάσεις από τη μορφή δρόμου είναι πολύ λιγότερες συγκριτικά με το Παγκόσμιο SBK.

Οι αναβάτες της νέας ομάδας δεν έχουν γίνει ακόμη γνωστοί.

Στο μεταξύ η αγωνιστική επέκταση της BMW φημολογείται πως θα έχει και συνέχεια. Ακούγεται έντονα πως μια ομάδα δύο αναβατών ετοιμάζεται για το Βρετανικό πρωτάθλημα BSB, το πρώτο εθνικό πρωτάθλημα Superbikes μετά το Γερμανικό IDM που θα τρέξει η BMW, ενώ μαθαίνουμε πως στο Μόναχο επεξεργάζονται το ενδεχόμενο να προσφέρουν κινητήρες και σε ιδιωτικές ομάδες SBK.

Οι εργοστασιακοί αναβάτες της BMW, Troy Corser και Ruben Xaus, παραμένουν στις επάλξεις και για το 2010.

PERISTERAS

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΟΤΟ

MOTZELER DUNLOP PIRELLI MICHELIN BRIDGESTONE

ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 142-144, ΤΗΛ.: 210 7775 380 FAX: 210 7798 116
www.peristeras-tyres.gr / info@peristeras-tyres.gr

ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΔΩΡΑ...
ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΠΑΙΔΙΑ!

PERISTERAS

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ MX1/MX2 WORLD CHAMPIONSHIP

Η FIM έδωσε στη δημοσιότητα το πρόγραμμα του 2010.

Το πρόγραμμα διαθέτει 15 αγώνες όπως και πέρυσι, με μικρές αλλαγές. Συγκεκριμένα τρεις αγώνες αλλάζουν πόλη, μα όχι χώρα (Fermo, Newport, Saint Jean d' Angely). Ο μοναδικός μη ευρωπαϊκός αγώνας που επιβιώνει είναι στη Βραζιλία, όπως και πέρυσι, καθώς και το MX των Εθνών που φέτος πάει στις Η.Π.Α.

Παγκόσμιο Πρωτάθλημα MX1/MX2

04/04	Sevlievo, Βουλγαρία
11/04	Fermo, Ιταλία
25/04	Valkenswaard, Ολλανδία
09/05	Agueda, Πορτογαλία
16/05	Bellpuig, Ισπανία
30/05	Newport, Αγγλία
06/06	Saint Jean d' Angely, Γαλλία
20/06	Teutschenthal, Γερμανία
04/07	Uddevalla, Σουηδία
18/07	Kegums, Λετονία
01/08	Lommel, Βέλγιο
08/08	Loket, Τσεχία
22/08	Canelinha, Βραζιλία
05/09	Lierop, Ολλανδία
12/09	Mantova, Ιταλία

FIM Motocross of Nations

26/09	Denver, Η.Π.Α.

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

ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΗΣ CROSS COUNTRY Ο SIMO KIRSSI

Επέστρεψε στους αγώνες σεμνά και ταπεινά και τώρα αρχίζει να μαζεύει και διεθνείς διακρίσεις. Περί BMW ο λόγος…

Ο Φινλανδός κατέκτησε για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Cross Country με το BMW G450X, κερδίζοντας και τον τελευταίο αγώνα που έγινε στο Marisfeld της Γερμανίας.

Ο Simo Kirssi δεν είχε την ίδια τύχη και στο Γερμανικό Πρωτάθλημα Cross Country, όπου ένας κακός τελευταίος αγώνας του στοίχισε τον τίτλο στο παραπέντε, αλλά κατάφερε να πάρει τον διεθνή τίτλο που μετρά σίγουρα περισσότερο.

Οι Γερμανοί τρέχουν το μονοκύλινδρο 450 τους σε ένα ευρύ φάσμα αγώνων με αποκορύφωμα το Παγκόσμιο Enduro, όπου φέτος πήραν και την πρώτη τους νίκη σε αγώνα –στις Σέρρες!

Αποτελέσματα XCC European Championship

1	Simo Kirssi (FIN)	BMW Motorrad Motorsport	65.25 βαθμοί
2	Antoine Letellier (FRA)	Aprilia	50.10
3	Nicolas Deparrois (FRA)	GasGas	48.45
4	Matteo Zecchin (ITA)	Husaberg	45.00
5	Christian Weiß (GER)	TM	43.65
6	Massimo Ballati (ITA)	Yamaha	40.50

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

Ηγριά κότα & τα τρία κοτοπουλ

επιμέλεια: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: Bridgestone, Ducati, Honda, Motogp.com, Suzuki, Yamaha, αρχείο eBike

άκια

Ο Randy de Puniet τους αποκάλεσε "εξωγήινους", τόσο γρήγορα γυρνούν, λέει, οι τέσσερις αναβάτες που σε κάθε αγώνα είναι εκτός συναγωνισμού: Rossi, Lorenzo, Pedrosa, Stoner. Στο τέλος βέβαια, την ώρα της ξούρας του γαμπρού, μία ήταν η γριά η κότα και τρία τα κοτοπουλάκια που έβρασαν στο ζουμί της

>> Triple Crown

Η Yamaha τα σάρωσε όλα φέτος: 1-2 στους Αναβάτες, πρωταθλήτρια στους Κατασκευαστές και στις Ομάδες, δικός της ήταν και ο (εικονιζόμενος στο βάθος με το #5) πρώτος ιδιώτης αναβάτης στην κατάταξη. Για να φτάσει εκεί όμως χρειάστηκε να μας προκύψει άφθονη ένταση στο pit box της εργοστασιακής ομάδας, κυρίως στο παιχνίδι ισορροπιών μεταξύ των Rossi και Lorenzo.

Οι δυο τους βρέθηκαν αγκαζέ στα 9 από τα 17 βάθρα της χρονιάς, ενώ podium δίχως έστω ένα Fiat Yamaha μας προέκυψε σε ένα μόνο αγώνα όλη τη σεζόν, στο Donington Park!

Φτάνοντας στο καλοκαίρι ο νεαρός Ισπανός ήταν το μήλο της έριδος όλων των ομάδων, δέχτηκε αστρονομικές προτάσεις από Honda και Ducati τις οποίες χρησιμοποίησε για να εξασφαλίσει από τη Yamaha συμβόλαιο ενός ακόμη χρόνου –με λιγότερα από τα μισά χρήματα της Ducati!- αλλά και την υπόσχεση πως από τον αγώνα του Brno και μετά θα είχε ισάξια μοτοσυκλέτα με τον ομόσταυλό του.

Το κακό γι' αυτόν ήταν πως ο τίτλος ψυχολογικά χάθηκε στην Catalunya στις αρχές του Ιούνη, στο απόλυτο highlight της σεζόν, την προσπέραση από τον Rossi στην τελευταία στροφή του αγώνα, σε ένα σημείο που όλοι οι ειδικοί και μη συμφωνούν σε ένα πράγμα: εκεί ΔΕ γίνονται προσπεράσεις. Μέχρι να περάσει ο Rossi φυσικά…

Το μέλλον της Fiat Yamaha προδιαγράφεται λαμπρό, αν και ολίγον τι μπερδεμένο. Ο Rossi τους περνά τελεσίγραφα πως δε μένει άλλη χρονιά στο ίδιο γκαράζ με τον βασικό του αντίπαλο και έχει ήδη έτοιμη τη Ducati, που επισήμως πλέον τον περιμένει για το 2011 –εφόσον φύγει από τη Yamaha και εφόσον τον ακολουθήσει και ο Burgess.

Ο Lorenzo κινείται στο ίδιο μοτίβο, υπογράφει μόνο μονοετείς ανανεώσεις και πετάει σπόντες πως "σας γουστάρω, μα τίποτα δεν είναι σίγουρο", αλλά οι Γιαμαχαίοι μάλλον έχουν φέτος τα μάτια τους στραμμένα και στον Ben Spies που έρχεται με τρελή φόρα για την εργοστασιακή ομάδα του 2011. Ή μήπως βιαζόμαστε;

FIAT
YAMAHA
X-802

>> Αλλαγή πλεύσης

Τα πράγματα δεν πάνε καλά για τη Honda, ειδικά όταν βλέπει πως η μεγάλη της αντίπαλος σαρώνει τα πάντα στο πέρασμά της και οι μοτοσυκλέτες της τα βρίσκουν σκούρα και με τα Ducati. Τα προβλήματα ξεκινούν από τα άδυτα του pit box της, όπου οι κ.κ. Pedrosa και Dovizioso είχαν ένα σωρό προβλήματα. Ο Dani Pedrosa ξεκίνησε τη χρονιά τραυματισμένος και με ένα φημολογούμενο τελεσίγραφο "τίτλο, αλλιώς…", μα όσο γρήγορα βγήκε εκτός διεκδίκησης, άλλο τόσο βγήκε και εκτός αμφισβήτησης, παρότι κατάφερε μόνο να ισοφαρίσει την πάγια συγκομιδή του: δύο νίκες.

Ο Andrea Dovizioso στην πρώτη του εργοστασιακή σεζόν είχε πολλά να αποδείξει, μα τελικά η παρτίδα του σώθηκε χάρη στη νίκη στο χάος των pit stops του Donington. Πέρασε το μεγαλύτερο τμήμα της σεζόν δοκιμάζοντας και εξελίσσοντας εξαρτήματα για τον Pedrosa, γεγονός που απετέλεσε αγκάθι στις διαπραγματεύσεις του για ανανέωση του συμβολαίου με το HRC. Η ιστορία πάντως έγραψε πως έχασε κατά κράτος από τον ομόσταυλό του και έπεσε θύμα του Ben Spies στον τελευταίο αγώνα, χάνοντας την πέμπτη θέση της κατάταξης από τον Edwards. Μόνο η ομάδα του γνωρίζει σε ποιο βαθμό τα σκαμπανεβάσματα απόδοσης του Dovi είχαν να κάνουν με τα "πειράματα" του HRC στη μοτοσυκλέτα του, όπως επίσης και το αν αυτό αναγνωρίζεται από τους Ιάπωνες ή τον έχουν ήδη στη λίστα με τους αναλώσιμους.

Αμφότεροι οι αναβάτες τελικά υπέγραψαν στο Estoril, αφού προηγουμένως το HRC επιβεβαίωσε τη χυλόπιτα από τον Lorenzo, γεγονός που ταυτόχρονα σήμανε πως δεν υπήρχε άλλη μοτοσυκλέτα που θα μπορούσε να αποτελέσει διαπραγματευτικό χαρτί για τον Pedrosa. Η σύνθεση της ομάδας για το 2010 δεν αλλάζει, αλλά είναι πλέον κοινό μυστικό πως στο HRC κινούνται εν πολλοίς στη λογική "αφού δε βρήκαμε καλύτερους πάμε μ' αυτούς και βλέπουμε…" Στο μεταξύ ήδη φημολογείται πως το 2011 έρχεται ο Stoner, γεγονός που κάνει και τις δύο καρέκλες των υπαρχόντων αναβατών να τρίζουν.

Πάντως ο Pedrosa με την πλήρη εργοστασιακή υποστήριξη και το στάτους του #1 αναβάτη της ομάδας απογοήτευσε για μια χρονιά ακόμη, δεν κατάφερε να περάσει τον Stoner στη βαθμολογία ούτε όταν ο Αυστραλός έτρεχε άρρωστος για πέντε αγώνες και απουσίασε για άλλους τρεις, για να καταφέρει να τον περάσει μόλις στον τελευταίο αγώνα, κι αυτό χάρη στην ατυχία (ή λάθος) του Stoner να πέσει στο warm-up και όχι περνώντας τον στα ίσια.

Το HRC άλλαξε ηγεσία, η οποία κομίζει μια νέα, πιο δεκτική φιλοσοφία και έχει ήδη μαζέψει στελέχη σε θέσεις κλειδιά: ο Livio Suppo διευθυντής μάρκετινγκ για να φέρει χρήμα και τρεις ειδικοί ηλεκτρονικών από την ομάδα του Lorenzo "αυτομόλησαν" (με το αζημίωτο όπως ακούγεται) για το HRC. Παράλληλα η Honda φορά από φέτος στην εργοστασιακή ομάδα Marelli και Ohlins, αντικαθιστώντας εξαρτήματα που ως τώρα προέρχονταν εκ των έσω.

REPSOL
REPSOL
VEMAR

>> Περισσότερο παρασκήνιο από ουσία

Ο Casey Stoner είχε μια πολύ περίεργη χρονιά φέτος. Ξεκίνησε εντυπωσιακά με νίκη στο Qatar, είχε μερικά σκαμπανεβάσματα –εντός εξάδας πάντα– και επέστρεψε με μια μεγαλειώδη επικράτηση επί του Rossi μέσα στο Mugello. Κάπου εκεί άρχισε η πτώση του, με μια μυστηριώδη αρρώστια που ουδείς μπορούσε να διαγνώσει. Αν και εξαντλημένος ο Αυστραλός πήρε δύο βάθρα και μετά το Βρετανικό GP ανακοίνωσε πως παίρνει όλο το καλοκαίρι άδεια και πάει στην πατρίδα του να γίνει καλά. Ενώ αυτός ήταν εξαφανισμένος για ψάρεμα και ύπνο, πίσω γινόταν χαμός. Κυκλοφόρησαν φήμες πως η Marlboro απαίτησε την απομάκρυνσή του, πως ο Livio Suppo πλακώθηκε με όλους γιατί τον υποστήριζε, πως ο Stoner πήρε άδεια από τη σημαία και έφυγε μόνος του κρεμώντας την ομάδα, πώς τα όλα έφταιγε η ντόπα που του έδιναν… και τι δεν ακούσαμε. Τελικά ο Stoner επέστρεψε, ως είχε προαναγγείλει, στο Estoril, τερμάτισε άνετα δεύτερος και στη συνέχεια σάρωσε δύο απανωτούς αγώνες. Όποιος να έλεγε το ο,τιδήποτε πριν, τώρα το είχε βουλώσει, ακόμη και η μέγιστη χορηγός Marlboro που φαινομενικά είχε εξαγριωθεί με τον μικρό.

Βλέπετε, εν τη απουσία του το μόνο που είχαν να θυμούνται εκεί στο Borgo Panigale ήταν το βάθρο του Nicky Hayden στην Indianapolis, ενώ μόλις επέστρεψε ο Αυστραλός ξαναείδαμε κόκκινο χρωματάκι στις οθόνες μας.

Ο Hayden ποτέ δεν κατάφερε να βρει την άκρη με τα 800. Ήρθε φέτος και ο περιορισμός στις δοκιμές και τον αποτέλειωσε. Αν μη τι άλλο όμως, ο Αμερικανός αποδείχθηκε πολύ πιο σκληρός ψυχολογικά από τον προκάτοχό του, Marco Melandri, αφού ουδέποτε τα παράτησε και στο δεύτερο μισό της χρονιάς ανέβασε κάπως την απόδοσή του. Εκτιμάται πως το 2010 θα είναι ακόμη πιο δυνατός όσο μπορεί να γράφει γύρους δοκιμών και να βρίσκει την άκρη με τη μοτοσυκλέτα του –αλλά κάθε βράδυ στον ύπνο του θα προσεύχεται στον Μεγαλοδύναμο να του φέρουν πίσω τα 990…

27
DUCATI
Alice

Απ' το κακό στο χειρότερο

Το ότι η Suzuki δεν πάει καλά δεν είναι και μυστικό. Τόσα χρόνια, τόσα χρήματα, τόση δουλειά και ακόμη έχει να θυμάται τη μία και μοναδική νίκη της, με τον Chris Vermeulen κάποτε στο μακρινό 2007 σε ένα Le Mans που έμοιαζε με Ινδία σε εποχή μουσώνων –νίκη που έβγαλε στον Αυστραλό το όνομα του "βρόχινου" παρόλο που ο ίδιος δήλωνε πως σιχαίνεται να οδηγεί στο βρεγμένο και έχει όλα τα μετέπειτα αποτελέσματά του να το αποδεικνύουν.

Μέχρι τη μέση της σεζόν ο Loris Capirossi είχε αρχίσει να απειλεί πως δίχως ανταγωνιστικό πακέτο ίσως θα έπρεπε να ψάξει αλλού την τύχη του, ωστόσο σύντομα έγινε σαφές πως σε μια ομάδα που είναι με το ένα πόδι στον δρόμο της Kawasaki (δηλαδή της αποχώρησης), σε μια εποχή που το οικονομικό σφίξιμο έχει βαρέσει όλες τις ομάδες και οι κανονισμοί είναι πιο ρευστοί κι από την ηθική Έλληνα πολιτικού, επιλογές απλά δεν υπήρχαν. Έτσι ο Loris έμεινε να ταλαιπωρείται με μια μοτοσυκλέτα που δε μπορεί να δει τον ανταγωνισμό στα μάτια, συχνά ούτε των ιδιωτικών ομάδων.

Ο Chris Vermeulen, από την άλλη, κατάλαβε από νωρίς πως τα ψωμιά του στο γαλάζιο στρατόπεδο είναι πια μετρημένα ελλείψει αποτελεσμάτων. Ο Capirossi είναι πιο έμπειρος, πιο γνωστός και η προαγωγή μιας φουρνιάς ταλαντούχων αναβατών από τα 250 σήμανε το τέλος της περιπέτειάς του στα MotoGP για να αφήσει τη σέλα του στον Alvaro Bautista.

Η Suzuki έκλεισε τη χρονιά τέταρτη στους πέντε Κατασκευαστές, οριακά πάνω από την Kawasaki/Hayate που έτρεχε μόνο μια μοτοσυκλέτα και, ως Ομάδα, έκτη πίσω από δύο ιδιωτικές ομάδες (Tech3, Gresini). Για το 2010 έχει ήδη ζητήσει από τον Άη Βασίλη να χάσουν όλοι οι υπόλοιποι από 50 άλογα στα πλαίσια του περιορισμού στον αριθμό κινητήρων, ώστε να αρχίσει να τους βλέπει περισσότερο την ώρα του αγώνα. Το μεγαλύτερο πρόβλημά της όμως στην πραγματικότητα είναι η έλλειψη δορυφορικής ομάδας: χάνει σε δεδομένα αφού όλα έρχονται από δύο αναβάτες, χάνει σε χρόνο δοκιμών αφού οι δεύτεροι θα μπορούσαν να εξελίσσουν πράγματα για τους εργοστασιακούς (όπως κάνουν όλοι οι άλλοι) και χάνει σε ψήφους σε όλες τις ομάδες/συμβούλια/επιτροπές που συμμετέχει.

Το μόνο πράγμα που θα γράψει η ιστορία για αυτή τη χρονιά της Suzuki θα λέει πως ήταν η πρώτη ομάδα που δέχτηκε ποινή δέκα βαθμών επειδή ξεπέρασε το όριο κινητήρων που ίσχυσε στο δεύτερο μισό της σεζόν.

SUZUKI
Red Bull
SHOEI
NGK
MOTUL

>> Η έκπληξη

Αδικημένος τόσα χρόνια από τη Honda που ουδέποτε του έδωσε το εργοστασιακό που δικαιούτο, ξεγραμμένος από τη Ducati και γεμίζοντας το blog του με δακρύβρεχτες γκρίνιες ("όταν είχε πρόβλημα ο Hayden του άλλαξαν team manager, εμένα με έστελναν στον ψυχολόγο…") ο Marco Melandri έκανε εν αγνοία του τη χειρότερη επιλογή που θα μπορούσε: πήγε στην Kawasaki, περίπου δυο μήνες πριν βάλει λουκέτο στην ομάδα MotoGP! Αφού πέρασε τα χειρότερα Χριστούγεννα της ζωής του πέρυσι, ευνοήθηκε από τους διακανονισμούς της Dorna και βρέθηκε στη σέλα του ZX-RR της Hayate, μιας μοτοσυκλέτας που κανείς δεν ήξερε αν θα είναι καλύτερη από αυτή του 2008, μα όλοι γνώριζαν πως δεν επρόκειτο να δεχτεί καμιά αναβάθμιση στη διάρκεια της χρονιάς.

Εκεί ήταν που ξαφνικά έλαμψε το άστρο του Melandri. Μη έχοντας κάτι να χάσει πλέον και με μια "οικογενειακή" ομάδα μελλοντικών απολυμένων, ο Ιταλός πήρε το ανύπαρκτο μαύρο ZX-RR και βάλθηκε να μας τρελάνει όλους. Είμαι βέβαιος πως πολλοί στο Akashi θα σκέφτηκαν πως μια φουλ εργοστασιακή πράσινη ομάδα με τον Marco θα πήγαινε πολύ καλύτερα, καταραμένη συγκυρία. Μέχρι το highlight της σεζόν του, τη δεύτερη θέση στο Le Mans, ο Melandri είχε μετατραπεί στον Σταχτοπούτα των MotoGP, μετά βέβαια οι υπόλοιπες ομάδες άρχισαν να αναβαθμίζουν τις μοτοσυκλέτες τους και τα τρελά αποτελέσματά του άρχισαν να αραιώνουν. Πάντως προς τιμήν του ήταν σχεδόν μόνιμος στη οκτάδα και πάντα υπήρχε τουλάχιστον ένα ηχηρό όνομα που θα τερμάτιζε πίσω του… Αν είχε και χορηγούς θα τους είχε φτιάξει καλά, καθώς σε κάθε αγώνα έδινε μια καλή μάχη με κάποιον από τους πρωτοπόρους, κερδίζοντας με το σπαθί του τον τηλεοπτικό του χρόνο.

Η επιστροφή στη ζεστή αγκαλιά του κολλητού του Fausto Gresini, παρέα με τον Marco Simoncelli σημαίνει πως, αν μη τι άλλο, θα περάσει ευχάριστα φέτος τις γιορτές. Θυμάστε βέβαια πως η καλύτερη στιγμή της καριέρας του ήταν το 2005, με το Honda του Gresini όπου τερμάτισε δεύτερος στο πρωτάθλημα, μπροστά από ένα κάρο επίδοξους πρωταθλητάρες…

MARCO33
HAYATE
RACING TEAM
33
NOLAN
X-802
MRA
MOTORCYCLE WINDSHIELDS

>> Ο rookie (της χρονιάς)

Ο Φιλανδός με το ψυχρό αίμα πήρε την προαγωγή το 2009 από τα 250 για το φυτώριο της Ducati, την Pramac. Όταν ξεκίνησε τη χρονιά με δύο όγδοες θέσεις όλοι έμεναν με το στόμα ανοικτό και ο ίδιος έβαζε αμέσως υποψηφιότητα για τον τίτλο του καλύτερου rookie της σεζόν. Στην πορεία τα πράγματα δεν πήγαν πάντα όπως θα ήθελε, είχε αρκετές πτώσεις –κάποιες όχι απαραιτήτως από δικό του φταίξιμο– μα είχε και τις αναπάντεχες στιγμές του όταν πήρε τρεις αγώνες στην εργοστασιακή σέλα που άφησε ο Stoner. Πάνω στο κόκκινο D16 ο Kallio πήρε και το καλύτερο αποτέλεσμα της χρονιάς του, μια έβδομη θέση στην Imola, το απόγειο της χρονιάς του. Η Ducati χάρηκε ιδιαίτερα γι' αυτό, αφενός γιατί ήταν ένας αγώνας στην πατρίδα τους στον οποίο ο Hayden δεν τερμάτισε, αφετέρου γιατί με τη Ducati του Kallio μπόρεσε να τρέξει δυο φορές ο Aleix Espargaro ως wild card, εντυπωσιάζοντας επίσης και κερδίζοντας μια θέση δίπλα στον Mika Kallio για το 2010, όταν και θα προσπαθήσει με τη σειρά του να γίνει ο επόμενος rookie της χρονιάς.
Για την ιστορία, ο Kallio έκλεισε τη χρονιά στη 15η θέση της κατάταξης, ακριβώς πίσω από τον Toseland, τερματίζοντας τους 9 από τους 17 αγώνες μέσα στη δεκάδα.

PRAMAC
30
BARISH
MIDAC
+3 BATTERIES
KERSelf
ENERGY

>> Το ανέκδοτο

Εκεί που όλοι γκρίνιαζαν για το συρρικνούμενο γκριντ των MotoGP και το παρασκήνιο φλεγόταν από τις διαβουλεύσεις της Dorna με την Kawasaki –διεργασία που οδήγησε μέσω απειλών μηνύσεων στη γέννηση της Hayate Racing– μια μεγάλη επιστροφή έσκασε στον ορίζοντα. Ο κύριος Sete Gibernau εμφανίστηκε μια ωραία πρωία με ένα πέμπτο Ducati σε μια ομάδα υπό την αιγίδα του Grupo Francisco Hernando. Ο ίδιος από τις πρώτες δοκιμές κατάλαβε πως τρία χρόνια απουσίας, και μάλιστα στα 30-φεύγα σου, σημαίνουν πως από πλευράς φυσικής κατάστασης είσαι αλλού, ενώ το ίδιο αυτοδιέγνωσε για τον εαυτό του και στον πνευματικό/ψυχολογικό τομέα.

Όπως αποκαλύφθηκε σχετικά γρήγορα, ο κύριος Hernando είναι ένας μεγαλοεπιχειρηματίας στον χώρο των κατασκευών, ο οποίος έχει φτιάξει την περιουσία του με σκιώδη οικοδομικά έργα σε συνεργασία με διάφορους μυστήριους δικτάτορες ανά τον πλανήτη. Μάλιστα, κάποια σχετικά projects που διαφημίζονταν αρχικά πάνω στη Ducati του Sete γρήγορα απομακρύνθηκαν όταν στην Ισπανία ξεσπούσαν σκάνδαλα σχετιζόμενα με αυτά. Αυτά βέβαια δεν πτόησαν σε τίποτα τη Dorna και τον πρόεδρό της, Carmelo Ezpeleta, που μετά χαράς υποδέχθηκε την ομάδα από την πατρίδα του και συμπλήρωσε (για λίγο) τον μαγικό αριθμό των 18 συμμετοχών.

Εν τέλει ο Gibernau κατάφερε να τρέξει σε επτά αγώνες, εκ των οποίων τερμάτισε σε τέσσερις, με καλύτερο αποτέλεσμά του μια 11η θέση στο Jerez. Αμέσως μετά το Assen, κάποια νομικά και οικονομικά προβλήματα του Grupo Francisco Hernando σήμαναν το τέλος της χρηματοδότησης της ομάδας, προς απογοήτευση του Gibernau και της Dorna – μα όχι και του κόσμου που ούτε καν πήρε είδηση πως κάποιος πολύχρωμος τύπος έλειπε από την ουρά κάθε αγώνα…

Nueva Edificación 2000
POWERED BY
DUCATI
Arai
HELMET
GRUPO

>> Οι αναξιοπαθούντες

Δύσκολα μπορεί κανείς να τους φανταστεί ως φαβορί για τον τίτλο, όπως και έχει όμως, οι κ.κ. Toni Elias (24) και Alex De Angelis (15) δεν ήταν και οι πλέον άξιοι να φάνε πόρτα από τα MotoGP. Πάντως, ενός θαύματος εξαιρουμένου, την έφαγαν. Μάλιστα ο πρώτος έχει ήδη κλείσει την επόμενη στάση της καριέρας του στη Moto2, απορρίπτοντας κάμποσες πιο δυνατές προτάσεις από SBK μεριά μόνο και μόνο για να είναι σε επαφή με το paddock που τον ενδιαφέρει, αυτό των GP.

Ο μικρόσωμος Ισπανός φέτος είχε την τύχη να καβαλά από την αρχή το πιο "εργοστασιακό" από τα δορυφορικά RC2112V, και αυτό ακριβώς είναι που τον έκαψε. Ο άνθρωπος που, από μια άποψη, έκοψε τον τίτλο του 2006 στον Rossi, φέτος είχε ως αποστολή να αναδειχθεί πρώτος ιδιώτης στην κατάταξη, κάτι που κατάφερε. Μάλιστα, η σχετικά υψηλή έβδομη θέση στην τελική κατάταξη των MotoGP προέκυψε στο δεύτερο μισό της σεζόν μετά από πέντε έκτες θέσεις και ένα βάθρο (3ος) στο Brno, αφότου είχε κριθεί το μέλλον του, με τον Gresini να επιλέγει Melandri και Simoncelli.

Την ίδια κακή τύχη είχε και ο Alex de Angelis, ο οποίος τερμάτισε τη χρονιά τέσσερις μόλις βαθμούς και μία θέση πίσω από τον Elias, έκανε κάποιες εντυπωσιακές εμφανίσεις από πλευράς χρόνων και τερματισμών αλλά μια από τις καλύτερες χρονιές της καριέρας του δεν ήταν αρκετή για να του βρει μια θέση για το 2010.

Αυτοί οι δύο, όπως και ο Yuki Takahashi –εξίσου άτυχος, αλλά τουλάχιστον αυτός δεν έφερνε και αποτελέσματα– έπεσαν θύματα της έλλειψης προσωπικών χορηγών που να τους σέρνουν μαζί τους από ομάδα σε ομάδα. Δε θα είναι η πρώτη φορά που κάποιοι θα χάσουν τη σέλα τους από αναβάτες που δεν είναι καλύτεροι αλλά έχουν χορηγικό μετρητό, ωστόσο εδώ μιλάμε για τους μισούς από τους μόλις τέσσερις δορυφορικούς αναβάτες που κατάφεραν να δουν ένα βάθρο σε όλη τη φετινή χρονιά. Οι άλλοι δύο είναι οι Colin Edwards και Randy de Puniet.

SAN CARLO
HONDA
24
15
SAN CARLO
HONDA

>> Ο Playboy

Για όσους συνηθίζουν να παραβρίσκονται στους αγώνες των MotoGP αυτή ήταν η μεταγραφή της χρονιάς. Όχι ο Randy de Puniet καλέ, η χορηγία της Playboy στην LCR Honda. Η πρώτη Event Sponsor των Grand Prix σίγουρα θα προσέφερε αρκετό μπαχάρι στις δυσπρόσιτες για το ευρύ κοινό εκδηλώσεις της μεγάλης κατηγορίας.

Ο Γάλλος πάντως θα μπορούσε άνετα να κερδίσει το βραβείο του "πιο βελτιωμένου αναβάτη της χρονιάς" –αν υπήρχε… Πέρυσι έπεφτε πιο συχνά απ' όσο τερμάτιζε, μα φέτος καβάλα στο πιο αδύναμο RC212V εκ των επτά που έτρεχαν κατάφερε ουκ ολίγες φορές, ειδικά στο πρώτο μισό της χρονιάς, να φέρει σε δύσκολη θέση τόσο τους εργοστασιακούς αναβάτες όσο και άλλους ιδιώτες που θεωρητικά είχαν περισσότερη εμπειρία και καλύτερες μοτοσυκλέτες από αυτόν.

Η ενδέκατη θέση της κατάταξης ήταν το επιστέγασμα αυτής της προσπάθειας, βάζοντάς τον ψηλότερα από δύο εργοστασιακούς: Vermeulen και Hayden. Αυτά μάλιστα με δεδομένο πως γύρισε από τις καλοκαιρινές του διακοπές με σπασμένο αστράγαλο και έχασε αρκετό έδαφος στο δεύτερο μισό της χρονιάς. Μόλις πριν λίγες μέρες αφαίρεσε χειρουργικά τις λάμες στον αστράγαλό του για να είναι έτοιμος για την επόμενη χρονιά, πάλι με την ομάδα όπου έδεσε μια χαρά, την LCR Honda, και υποσχέσεις για μια καλύτερη μοτοσυκλέτα. Τόσο καλύτερη που ο Lucio Cecchinello ισχυρίζεται πως ο φετινός τους στόχος είναι η κορυφή των ιδιωτών!

mizar
LCR
Honda
MotoGP TEAM
PLAYBOY
GIVI
TSVISION
elf
viar
HRC
RIZOMA
PLAYBOY

>> Ο φέρελπις

Δε θα έπρεπε να μας εκπλήσσει στο παραμικρό. Ο Ben Spies σε όλη τη σύντομη καριέρα του ως αναβάτης αγώνων ταχύτητας το μόνο που κάνει είναι θόρυβο. Στα AMA SBK ήταν αυτός που γκρέμισε από την κορυφή τον μόνιμο πρωταθλητή-φαινόμενο Mat Mladin. Το έκανε τρεις συνεχόμενες χρονιές. Τον πήραν στη Yamaha να καβαλήσει το ολοκαίνουργιο R1, σε άγνωστες πίστες για το Παγκόσμιο SBK. Το πήρε με την πρώτη.

Στο μεταξύ πρόλαβε να συνδεθεί με τη Suzuki, η οποία του έδωσε τρεις wildcard ευκαιρίες το 2008 με το GSV-R και ο Spies τους αντάμειψε με μια ματιά στο μέλλον: 14ος την πρώτη φορά στο Donington, 8ος στη Laguna Seca και 6ος στην Indianapolis! Χωρίς να έχει ξαναοδηγήσει αυτές τις μοτοσυκλέτες και την πιο χαοτική διαφορά από όσα ήξερε, τα λάστιχα των GP. Χρειάζεται να τονίσω πως φέτος η έκτη θέση ήταν ό,τι καλύτερο κατάφεραν αμφότεροι οι εργοστασιακοί αναβάτες της Suzuki;

Φέτος η Yamaha του έδωσε μια ευκαιρία για λίγο χρόνο στη σέλα του M1 στη Valencia, όπου ο χαμένος στις ντροπές Spies τερμάτισε έβδομος, περνώντας στην πορεία τον Dovizioso!

Μη μου πείτε πως υπερβάλλω όταν λέω πως αυτός ο 25χρονος αναβάτης είναι η πιο σοβαρή ελπίδα να σπάσει η κατάρα που θέλει τους αναβάτες των SBK να τρώνε ξύλο στα GP… Θα κάνει και ωραία παρέα στην Tech 3 "Team Texas" με τον Colin Edwards.

YAMAHA
RACING ABOVE
FIMER
HJC
BMC GROUP
Sterilgarda
alimenti
11
FIMER
YAMALUBE
BRIDGESTONE

>> Το θαύμα

Όταν ξεκινούσε η χρονιά για τα 250 υπήρχαν δύο αδιαφιλονίκητα φαβορί: ο πρωταθλητής Marco Simoncelli (#58) και ο Alvaro Bautista (#19), το πουλέν του πιο διαπλεκόμενου ανθρώπου στις πίστες των GP, του Jorge "Aspar" Martinez.

Υπήρχαν κι άλλοι που θα έπαιζαν το ρόλο τους, αλλά όπως συμβαίνει τα τελευταία χρόνια αυτοί καβαλούν μοτοσυκλέτες με καταγωγή Aprilia, είτε είναι Gilera, Derbi ή ο,τιδήποτε άλλο με τον ίδιο κινητήρα.

Και ξαφνικά εμφανίζεται ο Hiroshi Aoyama (#4). Η Honda είχε επισήμως σταματήσει την εξέλιξη των δίχρονών της από το 2006 και, αν έχετε απορία επ' αυτού, ρωτήστε τον Dovizioso τι τράβηξε με το ψοφίμι του όταν πάλευε ενάντια στον Lorenzo στα 250. Τι έγινε λοιπόν;

Η χρονιά ξεκίνησε χάλια για τον Simoncelli που τσακίστηκε κάνοντας MX και έχασε δύο αγώνες, ο Bautista ως συνήθως ήταν σαρωτικός τη μια Κυριακή και για κλάμματα την άλλη, ο Aoyama βρήκε την ευκαιρία να δείξει το ταλέντο του (και την εμπειρία: είναι 28 ετών) και με αρκετά σταθερή απόδοση βρέθηκε γρήγορα στην κορυφή της κατάταξης. Η Honda αυτή τη φορά δεν άφησε την ευκαιρία να πάει χαμένη. Θέλετε κάτι το γόητρο του τελευταίου τίτλου μιας ιστορικής κατηγορίας, θέλετε η ιθαγένεια του Aoyama και ξαφνικά να που βρέθηκαν αναβαθμίσεις για το Honda του Ιάπωνα και πλέον δεν τον έπιαναν ούτε στις ευθείες…

Οι κοκορομαχίες των Simoncelli και Bautista είχαν και τις απώλειές τους, έτσι ο Ιάπωνας που τερμάτισε σε όλους τους 16 αγώνες της σεζόν, πήρε τέσσερις νίκες, επτά βάθρα συνολικά και η χειρότερη επίδοσή του ήταν μια όγδοη θέση, αναδείχθηκε σε πανάξιο πρωταθλητή. Με την ίδια συνταγή ο Hector Barbera, ο μόνος άλλος αναβάτης που δεν έχασε βαθμό ούτε σε έναν αγώνα, έκλεψε τη δεύτερη θέση της κατάταξης από τα δύο φημισμένα φαβορί.

Ο Aoyama έχει γίνει πλέον εθνικός ήρωας στην πατρίδα του, τον υποδέχτηκε ο πρωθυπουργός της χώρας (ο οποίος δεν είναι μαϊντανός όπως οι δικοί μας, οι εμφανίσεις του δεν είναι και τόσο συχνές, ούτε και οι έπαινοί του για ατομικά κατορθώματα) και ήδη έχει αρχίσει να δοκιμάζει το RC212V με το οποίο θα τρέξει φέτος στα MotoGP.

4
HONDA

>> Ο κυρίαρχος

Τα 125 κυβικά, η μικρή και μοναδική πλέον δίχρονη κατηγορία –όσο ακόμη την αφήνουν– έχει μετατραπεί σε ένα σχολείο φερέλπιδων εφήβων. Οι ηλικίες που τρέχουν στα 125 είναι τόσο μικρές που συχνά δεν τους επιτρέπουν να γιορτάσουν με σαμπάνια στο βάθρο! Φανταστείτε λοιπόν πως φαίνεται ένας 22χρονος ανάμεσα στους εφήβους.

Σαν τον Julian Simon. Με εμπειρία από το 2002 στην κατηγορία, τρέχει κανονικά σε ολόκληρο το πρωτάθλημα από το 2003 (Malaguti), έχει περάσει από τις Honda, Aprilia και KTM. Μέχρι και πέρυσι είχε ανέβει στο βάθρο μόλις δύο φορές στη ζωή του και είχε πάρει μία και μοναδική νίκη με την KTM το 2005.

Φέτος όμως βρέθηκε στη σέλα μιας δυνατής Aprilia (της ομάδας του γνωστού και μη εξαιρετέου κυρίου Aspar) απέναντι σε ένα μεγάλο αριθμό πιτσιρικάδων μεταξύ των οποίων δύσκολα θα έβρισκε αξιόλογο αντίπαλο. Ο Simon κυριάρχησε στα 125 από τον πρώτο αγώνα, δείχνοντας πως φέτος είναι η χρονιά του από τις πρώτες δοκιμές ως και την καρό σημαία, πήρε επτά νίκες και καβάτζωσε τον τίτλο στο Phillip Island προσπερνώντας τον μοναδικό σοβαρό ανταγωνιστή του, Bradley Smith, στον τελευταίο γύρο. Για να μην αφήσει αμφιβολίες, ο Simon κέρδισε και τους επόμενους δύο τελευταίους αγώνες της χρονιάς.

Φέτος θα τρέξει δίπλα στον προπέρσινο πρωταθλητή των 125, Mike di Meglio, στη Moto2 με μια από τις δύο μοτοσυκλέτες της Mapfre Aspar (του γνωστού…).

PROFILTER
BANCAJA
MAPFRE
COMUNITAT VALENCIANA
aprilia
Páginas Amarillas

"Υπομονή,
ο Φεβρουάριος
δεν είναι
μακριά..."

Born to be Wild!

TORNADO NAKED TRE

TNT 899

Benelli

Pure Passion
Since 1911

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

Kawasaki
SUPERCASINO.com
Vent-Axia
Kawasaki
SCOTT
LEATHERS

Anó τοίχο

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: CGPM/CGS (Macau Grand Prix Committee)

Με απλά λόγια, θα μπορούσαμε να το αποκαλέσουμε το Isle of Man της Ασίας. Στο ημιανεξάρτητο Macau η έννοια Road Racing εφαρμόζεται κάθε Νοέμβρη με όλη τη σημασία των λέξεων.

σε τοίχο

>> Macau

Σάββατο 21 Νοεμβρίου 2009, οι κάτοικοι του Macau πηγαίνουν κανονικά στις δουλειές τους ενώ 29 τρελοί τρέχουν με μέση ωριαία 150 km/h στις πίσω αυλές τους. Αυτό είναι το Macau Grand Prix.

Το κρατίδιο που βρίσκεται στο νησιωτικό σύμπλεγμα στα νότια παράλια της Κίνας ιδρύθηκε τον 16ο αιώνα ως Πορτογαλική αποικία. Παρέμεινε έτσι ως το 1999 όταν πέρασε ειρηνικά στην Κίνα η οποία το προστατεύει στρατιωτικά ως έδαφος της χώρας της, μα η διοίκηση του παραμένει αυτόνομη.

Το Macau GP έγινε για πρώτη φορά το 1954 μόνο με αυτοκίνητα, ενώ οι μοτοσυκλέτες προστέθηκαν στο πρόγραμμα το 1967. Έκτοτε σε αυτό έχουν τρέξει μεγάλοι πρωταθλητές όπως οι Kevin Schwantz, Carl Fogarty, Ron Haslam, Robert Dunlop – όλοι οι προαναφερθέντες με μία νίκη έκαστος.

Η κλειστή διαδρομή στους δρόμους του Macau, γνωστή ως Circuito de Guia, έχει μήκος 6.2 km και ο αγώνας των μοτοσυκλετών μετρά 15 γύρους. Με ελάχιστο πλάτος μόλις επτά μέτρα σε ορισμένα σημεία και ένα μίγμα από πολύ κλειστές φουρκέτες αλλά και εξαιρετικά γρήγορες παρατεταμένες, το GP αυτό θεωρείται ένα από τα δυσκολότερα στον κόσμο.

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες κυριαρχείται κυρίως από Βρετανούς αναβάτες, προερχόμενους συνήθως από το BSB ή το Πρωτάθλημα Road Racing, αν και στο Macau οι συμμετοχές έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα, περιλαμβάνοντας Ασιάτες αλλά και κάμποσους Αμερικανούς.

19B
36

>> Stuart Easton

Την Πέμπτη πριν τον αγώνα (19/11), στις ελεύθερες πρώτες δοκιμές ο Stuart Easton (Hydrex IGT Honda, CBR1000RR) συνέτριψε το ρεκόρ γύρου του Macau με 2:25.476, αλλά από την Παρασκευή η θερμοκρασία έπεσε κατακόρυφα και ουδείς κατάφερε να πλησιάσει ξανά σε αυτά τα επίπεδα. Παρόλα αυτά ο Άγγλος πήρε και την pole position την Παρασκευή μπροστά από τον Michael Rutter.

Στον αγώνα ξεκίνησε εντυπωσιακά, απομακρύνθηκε από όλους γυρνώντας σχεδόν ένα δευτερόλεπτο ταχύτερα στο πρώτο μισό του αγώνα, αλλά στη συνέχεια τα λάστιχά του άρχισαν να παραδίδουν πνεύμα και σύντομα ο Conor Cummins με το Kawasaki του τον πλησίασε. Οι δυο τους έδωσαν μια αγωνιώδη μάχη στους τελευταίους τέσσερις γύρους, αντάλλαξαν μεταξύ τους θέσεις και τελικά ο Easton επικράτησε 0.381 sec μπροστά από τον αντίπαλό του. Είναι η δεύτερη συνεχόμενη χρονιά που ο Βρετανός επικρατεί στο Macau –και πέρυσι πάλι με CBR1000RR.

HYDREX
Xpd
Putoline
Tarmac
MSW
1

>> Conor Cummins

Ο Conor Cummins (#4, PBM Kawasaki WSBK Team, ZX-10R) γεννήθηκε και είναι πολιτογραφημένος στο Isle of Man, τι άλλη δουλειά θα έκανε στη ζωή του; Στο φετινό Macau GP έδωσε μια σκληρή μάχη με τον Stuart Easton (#1), κράτησε λάστιχα για το τέλος και έτσι μάζεψε τη διαφορά που είχε κάνει ο πρωτοπόρος στους πρώτους έξι γύρους γυρνώντας στο δεύτερο μισό του αγώνα σχεδόν ένα δευτερόλεπτο ταχύτερα από τον αντίπαλό του. Κατάφερε να τον περάσει στον προτελευταίο γύρο και έδειχνε πως τελικά θα επικρατούσε, μα ο Easton έβγαλε έναν ηρωικό άσο από το μανίκι του στον τελευταίο γύρο που του έδωσε τη νίκη.

Για την ιστορία, ο Conor Cummins μας είναι γνωστός και από το φετινό Isle of Man TT (ebike, τεύχος 15) όπου κατέκτησε την τρίτη θέση στο δεύτερο σκέλος των Supersport και τη δεύτερη θέση του Senior TT, σε όλες τις περιπτώσεις με Kawasaki.

HYDREX
NGK

>> Ian Hutchinson

Το τρίτο σκαλί του βάθρου στο Macau φιλοξένησε τον Ian Hutchinson (PBM Kawasaki WSBK Team, ZX-10R). Ο Άγγλος ξεκίνησε άσχημα στον αγώνα και μπλέχτηκε σε ένα μεγάλο γκρουπ αναβατών που γυρνούσαν πιο αργά από αυτόν. Όταν τελικά ξεμπέρδεψε οι δύο πρώτοι είχαν απομακρυνθεί πολύ, έτσι συνέχισε στον δικό του ρυθμό ένα μοναχικό αγώνα για το βάθρο.

Ο Hutchinson ήταν θριαμβευτής στα Supersport και στα Superstock στο πρόσφατο Isle of Man TT (ebike, τεύχος 15), ένας πραγματικός ήρωας των αγώνων στους δημόσιους δρόμους. Φέτος στο Macau είχε να αντιμετωπίσει δύο βασικές δυσκολίες: μια νέα μοτοσυκλέτα (ως τώρα έτρεχε με Honda) και νέα λάστιχα της Dunlop (έτρεχε με Bridgestone), παρόλα αυτά δε δυσκολεύτηκε πολύ να ανέβει στο βάθρο.

Arai
Kawasaki
Ninja
56th

>> Michael Rutter

Όταν είσαι ο πολυνίκης του Macau GP με έξι νίκες (1998 Honda RC45, 2000 Yamaha R1, 2002-2003 Ducati 998, 2004-2005 Honda CBR1000RR) είναι λογικό να συγκαταλέγεσαι στα φαβορί. Δυστυχώς ο Michael Rutter (Team of Paris – AXA Racing, Honda CBR1000RR) δεν κατάφερε να ανέβει τουλάχιστον στο βάθρο, τερματίζοντας έκτος 32 δευτερόλεπτα από τον πρώτο.

Ο μόνος άλλος αναβάτης που έχει έξι νίκες στο Macau είναι ο Ron Haslam, από το 1981 ως το 1987 –με την εξαίρεση του '84 (Mick Grant)– και όλες με Honda.

Τουλάχιστον ο Rutter δεν είχε την τύχη του άλλου φαβορί, John Mc Guinness (Hydrex IGT Honda, CBR1000RR). Ο θριαμβευτής του φετινού TT στο Isle of Man δεν πρόλαβε να γνωριστεί με την ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα του, έκανε κακή επιλογή ελαστικών και εγκατέλειψε στον έβδομο γύρο καθώς γλιστρούσε παντού και δε μπορούσε να πιέσει.

AXA
3
SWISSBAGS
NIKKO
TAGHeuer

>> Cheung Wai On

Ο ιδιώτης αναβάτης από τον Hong Kong με το Kawasaki ZX-6R τερμάτισε στην 20η θέση, αλλά υπάρχουν δύο άλλα γεγονότα που αποδεικνύονται εξαιρετικά τιμητικά γι' αυτόν: Πρώτον, ήρθε δεύτερος μεταξύ των επτά αναβατών της κατηγορίας Supersport και, δεύτερον, αναδείχθηκε πρώτος Ασιάτης στην κατάταξη του αγώνα. Οι υπόλοιποι τέσσερις Ασιάτες έτρεχαν μαζί του στα Supersport και ήταν τρεις από το Macau και ένας από το Hong Kong.

Για την ιστορία, νικητής των SS αναδείχθηκε ο Γάλλος Amaury Balatin (Team of Paris – AXA Racing, Honda CBR600RR), ένας πολύπειρος βετεράνος των αγώνων Endurance –του οποίου δυστυχώς δε βρήκαμε φωτογραφία από τον φετινό αγώνα– τερματίζοντας στην 19η θέση της γενικής κατάταξης.

SHOEI
35
Titanic
ARLEN NESS

>> Ο Τοίχος

Είναι μάλλον άδικο για τον εικονιζόμενο Stephen Thompson (Robinson Concrete Honda, CBR1000RR), ο οποίος τερμάτισε δέκατος στον Σαββατιάτικο αγώνα, γιατί η φωτογραφία του χρησιμοποιείται για να μας επιδείξει ένα από τα πιο χαρακτηριστικά σημεία της Guia στο Macau: Πρόκειται για "Τον Τοίχο", στον οποίο οι πολύ γρήγοροι αναβάτες ξύνουν σε τακτή βάση τον ώμο τους καθώς χρησιμοποιούν όλο το πλάτος της πίστας. Στο σημείο αυτό ακριβώς έχει τραβηχτεί μια ιστορική φωτογραφία με τον δύο φορές νικητή του Macau GP (Yamaha R1, 2006-2007) Steve Plater να σέρνει όλον τον δεξιό ώμο του πάνω στο τσιμέντο. Όπως σχολιάζει και ο φετινός rookie Simon Andrews: "Μετά από λίγο συνηθίζεις και δε βλέπεις πια τους τοίχους. Βέβαια θα το ξύσεις το κεφάλι σου μερικές φορές, περνάς τόσο κοντά…"

Arai
Robinson
Concrete
11
NW200
HONDA

>> Αποτελέσματα

Εξ αριστερών στο βάθρο διακρίνονται οι κ.κ. Conor Cummins, Stuart Easton, Ian Hutchinson. Προσέξτε στην κατάταξη τις δύο συμμετοχές με BMW, με τον Rico Penzkofer να σημαδεύει πεντάδα! Ατυχώς ούτε η οργάνωση του Macau GP, ούτε το δημοσιογραφικό site της BMW διέθετε φωτογραφία από τον συγκεκριμένο αγώνα.

Τελική Κατάταξη

1	Stuart Easton	GBR	Hydrex IGT Honda	
2	Conor Cummins	IOM	PBM Kawasaki WSBK Team	+0.381
3	Ian Hutchinson	GBR	PBM Kawasaki WSBK Team	+9.792
4	Gary Johnson	GBR	A.I.M. Racing	+15.598
5	Rico Penzkofer	GER	BMW Macau Racing Team	+24.609
6	Michael Rutter	GBR	Team of Paris – AXA Racing	+31.581
7	Simon Andrews	GBR	Team of Paris – AXA Racing	+34.327
8	Luis Carreira	POR	Benimoto Suzuki Cetelem	+35.207
9	Jeremy Toye	USA	Lee's Cycles Racing	+35.493
10	Stephen Thompson	GBR	Robinson Concrete Honda	+43.857

GRAND
PRIX
MACAU
Windsor Arch
名門世家 第56屆
澳門格蘭披治大賽車
GRANDE PRÉMIO DE MACAU
MACAU GRAND PRIX
2009
mcgill
PIRELLI

Φιλικές Πίστες

κείμενο και φωτό: Κώστας Φωτιάδης

s Vol. 1

Τη Κυριακή 22 Νοεμβρίου έλαβε μέρος ο πρώτος φιλικός αγώνας enduro στη Σαλαμίνα και συγκεκριμένα στην περιοχή Κανάκια. Ο καιρός ήταν ο καλύτερος που θα μπορούσε να ζητήσει ένας ερασιτέχνης ή περιστασιακός αναβάτης που αποφάσισε να δοκιμάσει τις αντοχές του σε ένα φιλικό αγώνα

Και ήταν αρκετοί αυτοί οι οποίοι δήλωσαν συμμετοχή. Τ ο κοντέρ σταμάτησε στις 140 συμμετοχές, αναγκαστικά όπως τόνισαν οι διοργανωτές, ειδάλλως δε θα μπορούσαν να ελέγξουν τον αγώνα. Τη γραμμή εκκίνησης είδαν 116 αναβάτες και 89 εξ' αυτών κατάφεραν να τερματίσουν, ανάμεσά τους και ορισμένοι που συμμετείχαν για πρώτη φορά σε αγώνα.

Η συνολική διαδρομή του αγώνα ήταν 96 km: μια επαναλαμβανόμενη διαδρομή των 42 km και δύο ειδικές, motocross και cross country οι οποίες επαναλαμβανόντουσαν εναλλάξ μετά το τέλος κάθε ΣΕΧ (Σημείο Ελέγχου). Για τους μη χωμάτινους συναδέλφους αυτό σημαίνει το εξής. Οι αναβάτες εκκινούσαν ανά τριάδες. Με τη συμπλήρωση του πρώτου κύκλου της διαδρομής σειρά είχε η δοκιμασία της πρώτης ειδικής, cross country, όπου ο αναβάτης έτρεχε ενάντια στο χρόνο. Κάθε αναβάτης είχε σένσορα τον οποίο είχε προμηθευτεί από τη γραμματεία του αγώνα κατά τη διαδικασία του τεχνικού ελέγχου. 3, 2, 1, GO! Τελείωμα ειδικής, ανεφοδιασμός και βουρ για τη δεύτερη κυκλική διαδρο-

μή. Με το τελείωμα της δεύτερης διαδρομής σειρά είχε η δοκιμασία της δεύτερης ειδικής, motocross, με ακριβώς την ίδια διαδικασία. Και όλο αυτό το γύρω - γύρω, ανέβα βουνό, κατέβα βουνό, βάλε βενζίνη, πιες νερά, σήκωσε το μηχανάκι, το έκαναν για ακόμα μια φορά για να το εμπεδώσουν καλύτερα. Σύμφωνα με τη γνώμη φίλου αναβάτη που έλαβε το βάπτισμα του πυρός, κάπου στο τρίτο ΣΕΧ σκέφτηκε να τα παρατήσει. Κάτι που δεν έκανε, προφανώς αναλογιζόμενος το κράξιμο που θα ακολουθούσε. Με τέτοιους φίλους, τι να τους κάνεις τους εχθρούς;

Από την αρχή στα δύσκολα

Η αλήθεια είναι ότι ίσως το πρώτο κομμάτι να λειτούργησε αποθαρρυντικά για τους αναβάτες, πόσο μάλλον σε αυτούς που πρώτη φορά λαμβάνουν μέρος σε αγώνα και είναι κομματάκι αγύμναστοι. Πολύ πέτρα γι' αρχή και έβλεπα αναβάτες στην αρχή του αγώνα με τη γλώσσα να έχει κρεμάσει σαν γραβάτα. Εάν η διαδρομή ήταν αντίστροφη ίσως να ήταν καλύτερα γι' αυτούς. Από την άλλη πιστεύω ότι τους περισσοτέρους τους πείσμωσε με σκοπό να βγάλουν τον αγώνα. Ειδικά όταν άκουγαν να τους λέμε ότι έμεναν μόλις δέκα μέτρα για να βγουν στην άσφαλτο. Κανείς δε διαφωνεί ότι θα μπορούσε η διοργάνωση να είχε επιλέξει πιο εύκολη διαδρομή, στο παρελθόν έχω

359

βολτάρει στη Σαλαμίνα, αλλά νομίζω ότι αυτό δε θα είχε καμία διαφορά από την απλή βόλτα που πάει ο περιστασιακός αναβάτης τη Κυριακή. Φιλικός μεν, αγώνας δε, με σκοπό τη διασκέδαση, τον τερματισμό και την εξερεύνηση των προσωπικών ορίων του καθενός. Νομίζω ότι ο σκοπός επετεύχθη. Σίγουρα υπήρξαν σημεία προς βελτίωση και ορισμένα πράγματα θα μπορούσαν να είχαν γίνει αλλιώς. Όπως για παράδειγμα θα μπορούσε η διοργάνωση να ενημερώσει τους αναβάτες ότι δεν μπορεί να καλύψει τα ΣΕΧ με νερό και οι αναβάτες ή οι βοηθοί τους θα πρέπει να φροντίσουν γι' αυτό. Ίσως οι χρόνοι θα έπρεπε να είναι πιο σφικτοί έτσι ώστε να μην υπάρχει τόσο μεγάλη αναμονή στην έναρξη κάθε ειδικής. Από την άλλη σκέφτομαι ότι ο αγώνας στην ουσία στήθηκε από δυο ανθρώπους, με την βοήθεια φίλων και μάζεψε 140 συμμετοχές (!) από μια ευρεία γκάμα αναβατών και μοτοσυκλετών. Από άπειρους αναβάτες μέχρι παλιούς αγωνιζόμενους, από KTM Six Days μέχρι KDX και ταπεινά πλην μάχιμα DT. Προσπερνώ το μοναδικό παρατράγουδο που δημιουργήθηκε από κατοίκους οικισμού, όπου και ξήλωσαν τη σήμανση του αγώνα με αποτέλεσμα αρκετοί αναβάτες να ψάχνονται. Ωραίος τρόπος για να τιμάς μια εκδήλωση που γίνεται

351

στον τόπο σου. Και εις ανώτερα καμάρια μου. Ευτυχώς η διοργάνωση το πήρε έγκαιρα χαμπάρι και κατεύθυνε τον αγώνα από εναλλακτική διαδρομή.

Αποτελέσματα

Στα του αγώνα, νικητές ανά κατηγορία ηλικίας, μιας και ο αγώνας είχε κύπελλα ανά κατηγορία ηλικιών (πολύ καλή πρωτοτυπία!), νικητές ήταν οι εξής: Ε1 (Ηλικίες 18-30), Παναγιώτης Θέρριος. Ε2 (Ηλικίες 31-40), Κων/νος Μανωλάς. Ε3 (Ηλικίες 41-50), Δημήτρης Κόκκινος. Ε4 (Ηλικίες 41-όσο πάει), Παύλος Κασίμης. Ε5 (Femme Fatale), Μαρία Βασιλάκη. Στην άτυπη γενική κατάταξη, τρεις πρώτοι είναι οι: Κων/νος Μανωλάς, Δημήτρης Κόκκινος και Παναγιώτης Θέρριος.

Για περισσότερα αποτελέσματα επισκεφτείτε το http://www.moto-live.info/

Θερμά ευχαριστήρια στον Δημήτρη Γιουβρή που με μετέφερε από διαδρομή σε ειδική και τούμπαλιν, χωρίς δεύτερη σκέψη.

Stay tuned. Τον Ιανουάριο θα έχουμε και συνέχεια με αγώνα scramble!

ΕΚΚΙΝΗΣΗ
SPECIALIZED
SPECIALIZED

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

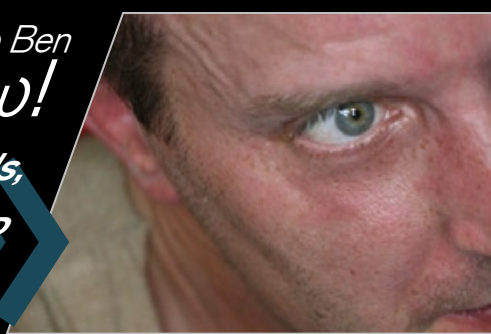
«Είτε εγώ
στη Yamaha το 2
Valentin
αναβάτης Fiat Yamaha M

«
στην
αναβάτης Monster Y

«Θα πρέπει να ξύνεις
είναι τόσο κο
αναβάτης Kawasaki MSS C

«Ο κόφτης είναι το φάρμακο
στα προβλήματα διάρκειας...
Filippo Preziosi,
τεχνικός διευθυντής Ducati Corse MotoGP

«Ό,τι θέλει ο Ben
θα του το αγοράσω!
Colin Edwards,
αναβάτης Monster Yamaha Tech 3 MotoGP



ή ο Lorenzo
2011!
no Rossi,
MotoGP

Το περίφημο τελεσίγραφο του πρωταθλητή προς τη Yamaha έχει καταστεί πλέον αμφιλεγόμενη δήλωση. Ο ίδιος μετά ανασκεύασε και έλεγε πως παρερμηνεύθηκαν οι δηλώσεις του, αλλά δε θα ήταν η πρώτη φορά που υπονοούσε με τον ένα ή τον άλλο τρόπο πως δύο επίδοξοι πρωταθλητές δε χωρούν στην ίδια ομάδα. Και οι επόμενες ξεκάθαρες απειλές πως ένα Desmosedici τον περιμένει το 2011 ούτε ερμηνεία είναι, ούτε φήμη.

Δεν ήθελα να φανώ βλάκας
τπλεόραση...
Ben Spies,
Yamaha Tech 3 MotoGP

Ρωτήθηκε τι σκέφτηκε όταν είδε τους Lorenzo και Stoner να τον περνούν στη Valencia. "Ακολούθησα τον Dovizioso και όταν τον πέρασα είδα πως μπορούσα να κρατήσω μόνος μου το ρυθμό αυτό. Όταν με πέρασαν οι άλλοι δύο όμως, δεν προσπάθησα καν να τους ακολουθήσω..." Γιατί; Ε, πρώτη φορά με την M1, πρώτη φορά στη Valencia, ποιος ο λόγος να ρισκάρει; Δε μας εντυπωσίασε αρκετά για ντεμπούτο δηλαδή;

το κεφάλι σου συχνά πάνω τους,
ντά αυτοί ***ΟΙ ΤΟΙΧΟΙ...***
Simon Andrews,
Colchester (Road Racing)

Ο νεαρός Άγγλος ντεμπουτάρει στους αγώνες σε δημόσιους δρόμους και φέτος έκανε την πρώτη του επίσκεψη στο Macau. Ερωτηθείς πως του φάνηκε να τρέχει ανάμεσα σε τοίχους, μας έστειλε αδιάβαστους: "Μόλις το συνηθίσεις λίγο μπορείς να τους αγνοήσεις, ειλικρινά!" Εντάξει, να ξύνω κράνος και ώμους σε τσιμεντένια τοιχία και να μην το παίρνω και είδηση; Από τι είναι φτιαγμένοι αυτοί οι road racers;

ο

Για τον Ιταλό μηχανολόγο η απάντηση στο πρόβλημα επέκτασης της διάρκειας ζωής ενός κινητήρα MotoGP είναι απλή: περιορισμός στροφών. Βέβαια, εγώ ο μνησίκακος θυμάμαι καλά πως πριν δύο χρόνια, που είχε τεθεί ένα τέτοιο ζήτημα από τους Ιάπωνες ως πρόταση προς επιβολή από τη Dorna, οι της Ducati έβλεπαν πόλεμο εναντίον τους λόγω desmo και των ωφελειών του σε ακρίβεια στις ψηλές στροφές. Τώρα γιατί άλλαξε το τροπάρι;

Η προσπέραση του Spies στον Dovizioso χάρισε στον Edwards την πέμπτη θέση στην κατάταξη για έναν μόλις βαθμό. Αυτό απλούστατα σημαίνει κύρος και μεγαλύτερο μπόνους για τον Αμερικανό, ο οποίος ιδανικά θα προτιμούσε να κερδίσει τον αναβάτη της Honda ο ίδιος και στα ίσια, κάτι που δεν θα γινόταν παρά την 4η θέση του στη Valencia. Τουλάχιστον το 2010 ο αγαπημένος μας Colin θα έχει καλό team mate, αν και πολύ φοβάμαι πως θα βλέπει μόνο την πλάτη του, σε αντίθεση με τον Toseland φέτος.

ebike.gr

the back

Το GSX-R μας ξεκουκουλώνεται και πάει στο σχολείο περιέργως χαρωπό, ενώ μπλέκουμε με νυχτοπερπατήματα και eBook

DUE RUOTE (Ιταλία)

http://www.motonline.com

Το Tenere είναι Super

Γνωρίζετε, φαντάζομαι, το Ezrberg Rodeo. Αν όχι, να σας ενημερώσω πως πρόκειται για έναν αγώνα eXtreme Enduro που γίνεται κάθε χρόνο στην Αυστρία και παρέα με μερικούς ακόμη από το 2011 θα αποτελεί μέρος του σχετικού νεοσύστατου Παγκόσμιου Πρωταθλήματος. Στο φετινό αγώνα λοιπόν ανάμεσα στις διάφορες συμμετοχές βρέθηκε και το Super Tenere Club Italia, με κάμποσες συμμετοχές που ξεκινούσαν από τα θρυλικά δικύλινδρα Super Tenere 750 ως το νέο Tenere 660, δηλαδή μοτοσυκλέτες που εν γένει δε σε ψήνουν πως προσφέρονται για πολύ άγριο enduro.

Βέβαια, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως κάθε χρόνο στο Ezrberg Rodeo εμφανίζονται διάφορες περίεργες συμμετοχές, όπως ήταν φέτος ένα βαρέως τροποποιημένο Fireblade (!?), καθώς κι ένα σκληροπυρηνικό Ural, ενώ στο παρελθόν έχουμε δει μέχρι και Buell!

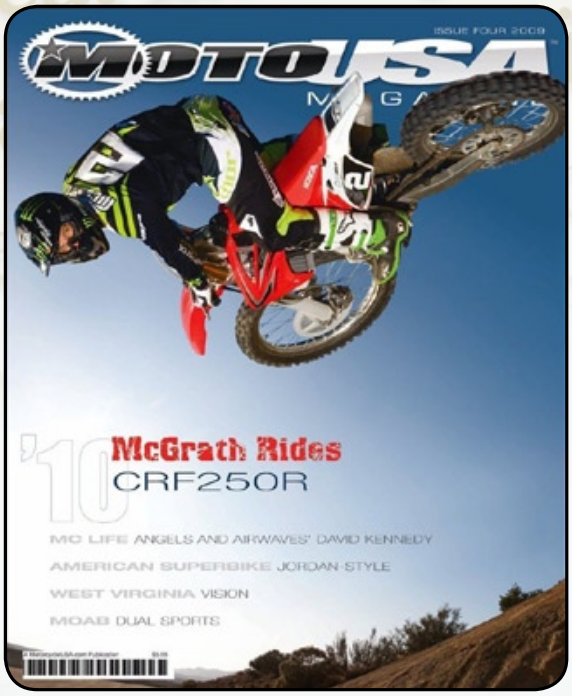
Παρόλα αυτά τέτοιες ενέργειες όπως αυτή του Ιταλικού club μας αρέσουν πολύ, καθώς δείχνει απλούστατα πως στους κόλπους του υπάρχουν άνθρωποι που γουστάρουν και δε χρειάζονται κανένα εργοστασιακό τούμπανο, ούτε την προοπτική της νίκης για να τρέξουν στον πιο απίθανο αγώνα. Απλά όρεξη και καλή παρέα.

Δείτε τις περιπέτειές τους στη διεύθυνση http://www.motonline.com/sport/articolo.cfm?codice=205440. Στα υπ' όψη πως απαιτείται μια γρήγορη και δωρεάν εγγραφή στο motonline.com (το δικτυακό επίνειο του εντύπου Due Ruote) προκειμένου να δείτε όλο το περιεχόμενο.

MOTORCYCLE USA (Η.Π.Α.)

http://www.motorcycle-usa.com/

Και το ηλεκτρονικά



Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα, παλαιότερα και πιο γνωστά site μοτοσυκλέτας, με ιθαγένεια που περιγράφεται απροκάλυπτα από το όνομά του, USA λέμε. Από φέτος όμως, εκτός από την καθημερινής ενημέρωσης ιστοσελίδα, το Motorcycle USA κυκλοφορεί και σε μορφή ηλεκτρονικού περιοδικού τριμηνιαίας κυκλοφορίας. Με μια συνδρομή $6 ανά τεύχος ή $20 για τα τέσσερα του έτους, το e-magazine συμπληρώνει τώρα ένα χρόνο στην αγορά. Ξεφυλλίστε το online κλικάροντας πάνω στο εξώφυλλο του τεύχους στη διεύθυνση http://www.motorcycle-usa.com/232/Motorcycles/MotoUSA-Magazine.aspx.

Τέλος, εκτός από τη κλασική περίπτωση της επί πληρωμή συνδρομής, μπορεί κανείς να το αποκτήσει δωρεάν ως δωράκι για τις αγορές του από το ηλεκτρονικό κατάστημα που συνδέεται με το περιοδικό, http://www.motorcycle-superstore.com.

Contents...
LIFESTYLE
IMPRESSIONS
FEATURE ARTICLES
QUICK RIDES
THE STANDARD STUFF

SCARY FAST...
We ride the National Guard Jordan Suzuki American Superbike

Επιστροφή στα θρανία

κείμενο: Έφη Παπαδοπούλου **φωτο:** Κων/νος Δάλλας, Έφη Παπαδοπούλου

Πέρασε το καλοκαίρι με πολύ αραλίκι και δόση τεμπελιάς για το GSX-R. Σχεδόν ένα ολόκληρο μήνα τον πέρασε κουκουλωμένο με το κάλυμμα που του είχα υποσχεθεί, μη μου πάθει καμιά ηλίαση. Αντηλιακό εξωτερικά, βελούδινο και απαλό εσωτερικά από τη Colori, 41.4 ευρώ με την έκπτωση

Μπήκε ο Σεπτέμβρης, άρχισαν τα πρωτοβρόχια και το gixxer σαν καλό, νεαρό μαθητούδι πήγε κι αυτό σχολείο. Γίνανε οι απαραίτητες προετοιμασίες για την πίστα: αφαίρεση καθρεπτών και πινακίδας και βέβαια αντικατάσταση της πίσω σέλας με το μονόσελο για να είμαστε κι εμφανίσιμοι. Επιτέλους τοποθετήθηκαν και δύο snake skin αριστερά και δεξιά από το ντεπόζιτο, ευγενική χορηγία του φίλου Θανάση. Μόνο η ποδιά του έλειπε για να είναι υπόδειγμα μαθητή. Έτσι, το δεύτερο σαββατοκύριακο του Σεπτεμβρίου ανέβηκε στις Σέρρες με τρέιλερ για κάνει το σχολείο του California Superbike School. Συνάντησε πολλά άλλα μηχανάκια με παρόμοιες τάσεις για βελτίωση στην οδήγηση και ελπίδα για ένα καλύτερο, όρθιο μέλλον. Παρακολούθησε με πολύ ενδιαφέρον και προσοχή τις δύο πρώτες τάξεις. Level 1 το Σάββατο και Level 2 τη Κυριακή, φόρεσε τα αντίστοιχα αυτοκόλλητα για το γκρουπ του και ανταποκρίθηκε επιτυχώς. Την πρώτη μέρα δουλέψαμε το γκάζι του, την ταχύτητα και τα σημεία εισόδου στις στροφές, την αλλαγή κλίσης του, χαλαρή οδήγηση κι ετοιμασία για την επόμενη στροφή. Τη δεύτερη μέρα, ξεκούραστο και ανανεωμένο, έχοντας κάψει ένα ντεπόζιτο και ξαναγεμίσει, δεν έβλεπε την ώρα να ξαναμπεί στην πίστα των Σερρών. Αυτή τη φορά τη διέσχισε όλη δοκιμάζοντας διάφορες γραμμές και περνώντας από σημεία που δεν είχε ξαναπεράσει. Έμαθε και τον τρόπο να βγαίνει πιο γρήγορα από μια στροφή. Περάσαμε μαζί ένα απολαυστικό σαββατοκύριακο, διασκεδάζοντας, δοκιμάζοντας πράγματα υπό ασφαλείς συνθήκες και βελτιώνοντας τη σχέση μας. Αν και η σχέση μας δε θα μπορούσε να είναι καλύτερη. Είχα για πρώτη φορά την ευκαιρία να κάνω σχολείο με ένα μηχανάκι απολύτως στα μέτρα μου (εντάξει, τα πολυρυθμιζόμενα μαρσπιέ δε θα μας χαλούσαν), άνετο σαν τη πολυθρόνα μου, πρόθυμο και στριφτερό ισάξια με οποιοδήποτε supersport της κατηγορίας.

Τα πόδια μου κουράστηκαν λίγο αλλά τα χέρια μου καθόλου, αποδεικνύοντας ότι τα snake skin έκαναν πολύ καλή δουλειά. Η πίεση των ποδιών στο ντεπόζιτο έγινε πολύ πιο εύκολη διαδικασία και τα αυτοκόλλητα δεν αποχωρίστηκαν το ντεπόζιτο από τον αέρα κατά την επιστροφή. Το καλύτερο ήταν ότι ακόμα και σε οδήγηση με λεπτό παντελόνι εντός πόλεως δεν με ενόχλησαν καθόλου. Θα τα φοράει λοιπόν συνέχεια καθώς είδα σημαντική διαφορά σε θέματα άνεσης και σωστής οδήγησης.

Το GSX-R συμπλήρωσε 340 χιλιόμετρα πίστα εκείνο το Σαββατοκύριακο στο σχολείο. Έχει πια καλύψει συνολικά 3,000 km εκ των οποίων σχεδόν 1,000 στη πίστα των Σερρών. Τα υπόλοιπα 2,000 πραγματικά δε μπορώ να καταλάβω που τα έχει κάνει χωρίς να βγαίνει εκτός Αθηνών και χωρίς καθημερινή χρήση. Εντάξει, είμαι σίγουρη ότι το βουτάει και ο Κώστας σε κάθε ευκαιρία κι εγώ δε λέω όχι στο να μετακινηθώ με αυτό αντί του scooter.

Επιστροφή στη περιαστική χρήση

Το τέλος του Σεπτέμβρη και ολόκληρο τον Οκτώβρη τους πέρασε εκτελώντας χρέη καθημερινής μετακίνησης. Με έκανε να αναρωτηθώ γιατί να επιλέξει κάποιος να μετακινείται μέσα στην πόλη με ένα μηχανάκι σκυφτό, φτιαγμένο για πίστα, που ρουφάει τα τριπλά καύσιμα. Ο μόνος λόγος είναι να μην υπάρχουν χρήματα για δεύτερο, γαϊδούρι αστικής χρήσεως (scooter, εντουράκι κλπ). Δε με χαλάει καθόλου, όντας η καινούρια μου αγάπη κι ας μην είναι τόσο τεμπέλικο όσο ένα χιλιάρι. Θέλει να ασχολείσαι, αλλαγούλες ταχυτήτων γιατί δεν τραβάει από παντού, καμιά ματιά στο στροφόμετρο γιατί είναι το πρώτο μου τετρακύλινδρο εξακοσάρι και δεν έχω συνηθίσει ακόμα τον υψίσυχνο ήχο. Υπερτερεί στο ότι θερμαίνεται λιγότερο από ένα 1000 και στο ότι δεν έχει γλιστρήσει ακόμα επιταχύνοντας στους Αθηναϊκούς δρόμους. Όμως πλέον το νιώθω σα να είναι φιμωμένο μέσα στη πόλη. Θέλει να βγει παραέξω και να ουρλιάξει. Δε βλέπουμε την ώρα για εκδρομούλα αλλά κάθε πράγμα στον καιρό του.

Μια μέρα καταφέραμε μόνο να περάσουμε διόδια κι αυτό για να πάμε στον κοντινό Αυλώνα σε μια έκθεση βρετανικών ποιμενικών σκύλων, 100 km πήγαινε - έλα. Κι αυτά σχετικά χαλαρά καθώς πήρα μαζί και το border collie μας που για πρώτη φορά επέβαινε στο GSX-R, στην ειδική θέση μεταφοράς βέβαια. Οι δύο μου αγάπες μαζί.

Λίγο πριν κλείσει ο Σεπτέμβρης με έφερε προ εκπλήξεως. Με "άφησε" καθώς πήγα να ξεκινήσω ένα πρωινό, μέσα στο

CLEVER CANIN
SUZUKI

Arai
ebike
www.bikenet.gr
GSX
SUZUKI

γκαράζ, με τον μετρητή ρεζέρβας να δείχνει μόνο 38 χιλιόμετρα. Πήρε μπροστά αλλά έσβησε. Το σηκώνω όρθιο για να μπορέσει να ξαναπάρει μπροστά, παίρνει αλλά σύντομα ξανασβήνει. Το γυρνάω 180 μοίρες καθώς είναι κατηφορικό το γκαράζ αλλά πάλι δεν πρόλαβα να το βγάλω έξω. Συμπέρασμα: είτε άρχισε να καίει παραπάνω είτε πρέπει να αρχίσω να προσέχω που το δίνω και πηγαινοέρχεται στα Μέγαρα τέζα. Το γεμίσαμε τελείως με μπιτόνι και δε ξαναδιαμαρτυρήθηκε. Ξεχνάμε λοιπόν τα 50 χιλιόμετρα αυτονομία ρεζέρβας κι ευελπιστούμε σε μια προσπάθεια μέτρησης ενδοαστικής κατανάλωσης.

Το gixxer εξακολουθεί να φοράει τα μαμά λάστιχα, Bridgestone BT016, τα οποία αντέχουν ακόμα! Τουλάχιστον αρκετά για να κινηθεί σε αστικές καταστάσεις, άντε και για εκείνη τη βόλτα που όλο λέμε και ακόμα δεν έχουμε κάνει. Με αυτά τα δεδομένα θα ξανάλλαζε λάστιχα πριν μπούμε πάλι πίστα, δηλαδή στα τέλη του Οκτώβρη, πριν το trackday του Trackbike.gr - όπως και έγινε. Περισσότερα όμως για τα λάστιχα που επιλέξαμε, καθώς και για τη συμμετοχή του gixxer στο trackday θα διαβάσετε σε επόμενο τεύχος.

Το μόνο εξτραδάκι που φόρεσε το gixxer το Σεπτέμβρη ήταν ένα μαύρο περικάρπιο στο δοχείο φρένων, 1.5 ευρώ από το Authentic (ρουχάδικο για κοριτσάκια για τους μη έχοντας ιδέα). <<

BURGMAN ΜΕ ΔΩΡΟ ΒΑΛΙΤΣΑ

Αποκτήστε τώρα το δημοφιλές scooter Suzuki Burgman με δώρο την εργοστασιακή βαλίτσα στο χρώμα της μοτοσυκλέτας χωρητικότητας 37 l (Burgman 200), 49 l (Burgman 400) και τη σχάρα τοποθέτησης.
Τα scooter της Suzuki "κυκλοφορούν" σε 2 διαφορετικές κατηγορίες των 200 και 400 κυβικών και αποτελούν την ιδανική πρόταση για άνετη και οικονομική μετακίνηση καθώς συνδυάζουν ποιότητα κατασκευής, πολυτέλεια και επιδόσεις.
Διαθέτουν μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους, μεγάλη και άνετη σέλα οδηγού και συνεπιβάτη, πληρούν τις προδιαγραφές Euro 3 ενώ παράλληλα είναι εξοπλισμένα με συνδυασμένα φρένα, δισκόφρενα μπρος-πίσω και διπλά αμορτισέρ προσφέροντας υψηλά επίπεδα ασφάλειας.
Η νέα προσφορά είναι διαθέσιμη στο δίκτυο λιανικής ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ καθώς και στο δίκτυο συνεργατών πανελλαδικά.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ
2103499000

ESQUIRE

Ένα jacket σχεδιασμένο για αστική χρήση, ιδανικό για όλες τις συνθήκες οδήγησης. Κατασκευασμένο από υψηλής τεχνολογίας υλικά όπως το νέο Tenax Tactel με μεγάλη αντοχή. Είναι 100% αδιάβροχο, με μεμβράνη H2OUT που επιτρέπει την αναπνοή του σώματος. Διαθέτει αποσπώμενη κουκούλα, αφαιρούμενη ισοθερμική επένδυση, προστασίες CE σε ώμους και αγκώνες και ειδική θέση για προστασία πλάτης. Ένα jacket ιδανικό για καθημερινή χρήση, με τη μοτοσυκλέτα ή και χωρίς.
Διαθέσιμο έναντι 325€ στο SPIDI STORE και στο δίκτυο συνεργατών της εταιρείας.
MOTO MARKET
801 11795615

COMMANDO

Ένα high tech jacket με πρωτοποριακό design. Κατασκευασμένο από συνδυασμό Tenax & Tenax Flex, εξοπλισμένο με ισοθερμική αποσπώμενη επένδυση και ιμάντες περιμετρικά που παρέχουν τέλεια εφαρμογή. Είναι 100% αδιάβροχο με μεμβράνη H2OUT που επιτρέπει την αναπνοή του σώματος. Διαθέτει πλήρες σετ προστασίας CE Biomechanic σε ώμους και αγκώνες καθώς και θέση για προστασία πλάτης. Το Commando H2OUT διαθέτει επίσης το σύστημα Ergofit για μεγαλύτερη άνεση στις καθημερινές σας μετακινήσεις.
Διαθέσιμο έναντι 288€ στο SPIDI STORE και στο δίκτυο συνεργατών της εταιρείας.
MOTO MARKET
801 11795615

T-COMBAT

Ένα νέο jacket, 100% αδιάβροχο με μεμβράνη H2OUT που επιτρέπει την αναπνοή του σώματος. Διαθέτει αποσπώμενη κουκούλα, αφαιρούμενη ισοθερμική επένδυση, προστασίες CE σε ώμους και αγκώνες και ειδική θέση για προστασία πλάτης, ενώ στα πλάγια και στα μανίκια έχει φερμουάρ για αυξομείωση του μεγέθους και καλύτερη εφαρμογή. Σχεδιασμένο για αστική χρήση με εξωτερικό ύφασμα υψηλής αντοχής. Ένα jacket ιδανικό για καθημερινή χρήση, με τη μοτοσυκλέτα ή και χωρίς.
Διαθέσιμο έναντι 268€ στο SPIDI STORE και στο δίκτυο συνεργατών της εταιρείας.
MOTO MARKET
801 11795615

ΔΕΡΜΑΤΙΝΟ BERING BARSTOW

Μια ολοκαίνουργια πρόταση της Bering είναι το νέο δερμάτινο μπουφάν Barstow. Σε κλασική γραμμή από άριστης ποιότητας δέρμα μοσχαριού, προστασίες σε ώμους-αγκώνες και πλάτη και στυλ που εντυπωσιάζει. Επωφεληθείτε από τις 12 άτοκες δόσεις του καταστήματος Γκουντούφας Accessories.
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

SHOEI XR-1100

Έφτασε και στοχεύει κατευθείαν στην κορυφή της κατηγορίας sport-touring κρανών. Με ολοκαίνουργιο αεροδυναμικό κέλυφος, επανασχεδιασμένα κανάλια αερισμού, αφαιρούμενη επένδυση, μεγαλύτερης επιφάνειας pinlock και τη γνωστή χειροποίητη ποιότητα κατασκευής SHOEI. Ελάτε να δείτε από κοντά το καινούργιο κράνος της ιαπωνικής SHOEI στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories, Μιχαλακοπούλου 118, και αποκτήστε το με 12 άτοκες δόσεις, σε τιμή 409€ για τα μονόχρωμα και 499€ για τα μοντέλα με γραφικά.
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

ΜΠΟΤΕΣ TUCANO URBANO CARABA

Ένα καινούργιο πολυαναμενόμενο μοντέλο μπότας από την ιταλική Tucano Urbano για όλες τις ώρες. Σε διακριτική γραμμή κατασκευασμένο από πολύ μαλακό δέρμα και πλήρως αδιάβροχες είναι ιδανικές για όλες τις ώρες με τη μοτοσυκλέτα σας και όχι μόνο. Θα τις βρείτε αποκλειστικά στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories, Μιχαλακοπούλου 118, έναντι 150€.
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

JEANS TUCANO URBANO PANTA

Αν ψάχνετε για ένα καινούργιο μαλακό jean με πολύ καλή εφαρμογή και διακριτικές προστασίες σε γόνατα και γοφούς, η Tucano έχει πλέον την καλύτερη πρόταση στην καλύτερη τιμή. Θα το βρείτε αποκλειστικά στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories, Μιχαλακοπούλου 118, έναντι 90€.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981

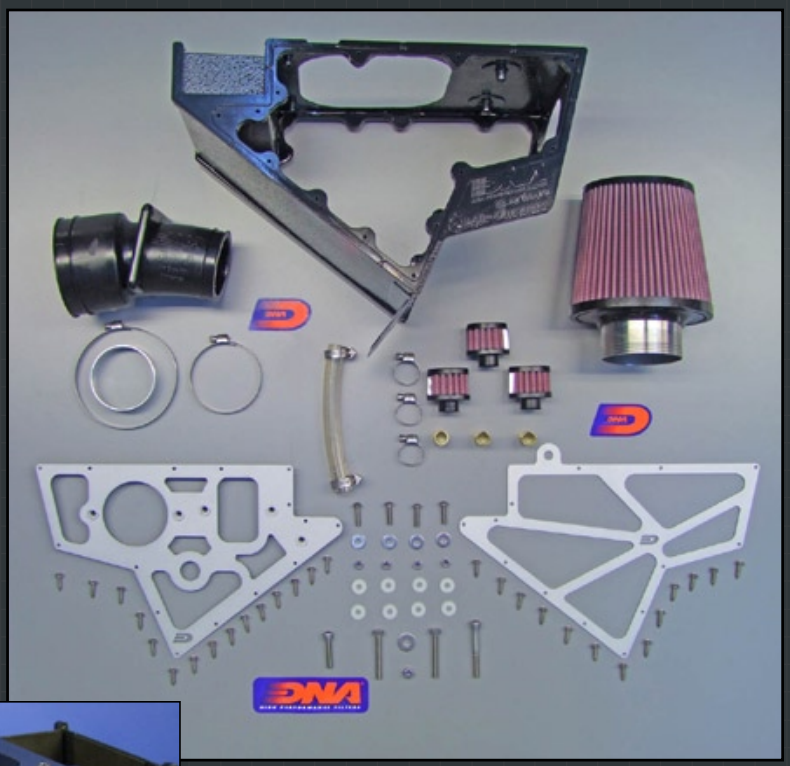
DNA STAGE-3 AIR BOX KIT YAMAHA XT 660 X/R 2004-2009

Πιστεύατε ότι θα ήταν δυνατό να αυξηθεί η ιπποδύναμη και ροπή ενός νορμάλ XT 660 κατά 8 hp και ενός φτιαγμένου κατά 14 hp;
Ναι είναι πλέον δυνατόν με το νέο κιτ της Ελληνικής DNA, μελετημένο, σχεδιασμένο και κατασκευασμένο στην Ελλάδα από Έλληνες τεχνικούς.
Το νέο Στάδιο 3 της DNA έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Εξαιρετικά μεγάλη ροή στα 111,9 CFM @ 1,5, 40% μεγαλύτερη από το δημοφιλές DNA στάδιο 2 και 140,49% μεγαλύτερη από το μαμά σύστημα!
- Κορυφαία κατακράτηση σκόνης πού φτάνει σε επίπεδα 98-99%.
- Ειδικά μελετημένο DNA φίλτρο με ενσωματωμένο Venturi.
- Πιστοποιημένη στο δυναμόμετρο αύξηση 8 hp για νορμάλ κινητήρα, (με Power Commander και ελεύθερη εξάτμιση).
- Πιστοποιημένη στο δυναμόμετρο αύξηση 14 hp για 700cc φτιαγμένο κινητήρα, (με Power Commander και ελεύθερη εξάτμιση).
- Ειδικά σχεδιασμένη εισαγωγή, αυξάνει την ροπή και την απλώνει σε μεγαλύτερη περιοχή και με δυνατότητα αλλαγής μήκους.
- Όλα τα ηλεκτρικά και περιφερειακά μπορούν να τοποθετηθούν κανονικά.
- Μπορεί να χρησιμοποιηθεί με βροχερό καιρό.
- Μοναδικής σχεδίασης πλαϊνά καπάκια, βελτιώνουν τη ροή και προσθέτουν επιθετική όψη.
- Παραδίδεται έτοιμο για τοποθέτηση μαζί με 2 χάρτες ψεκασμού, δυναμομετρήσεις και ροομετρήσεις.

Θα το βρείτε ετοιμοπαράδοτο στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα φίλτρων αέρος υψηλής απόδοσης DNA στην Ελλάδα.

TECNO-MOTO
2109242410



SIXTEEN ΜΕ ΔΩΡΟ ΒΑΛΙΤΣΑ

Αποκτήστε τώρα το δημοφιλές scooter Suzuki Sixteen 150 με δώρο την εργοστασιακή βαλίτσα στο χρώμα της μοτοσυκλέτας χωρητικότητας 37 l και τη σχάρα τοποθέτησης.

Το Sixteen είναι η πρόταση του ιαπωνικού εργοστασίου στην κατηγορία των scooters με μεγάλους τροχούς 16 ιντσών για άνετη, οικονομική και ασφαλή μετακίνηση.

Διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους, μεγάλη και άνετη σέλα οδηγού και συνεπιβάτη, πληρεί τις προδιαγραφές EURO 3, είναι φιλικό στο περιβάλλον και προσφέρει πολλαπλές λύσεις στην καθημερινή μετακίνηση, ενώ τα αξεσουάρ συνδυάζονται άψογα με την εμφάνιση της μοτοσυκλέτας.

Η νέα προσφορά είναι διαθέσιμη σε μαύρο, λευκό και ασημί χρώμα στο δίκτυο λιανικής ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ καθώς και στο δίκτυο συνεργατών πανελλαδικά.

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΑΕΒΕ
2103499000

AKRAPOVIC BMW S 1000RR 2010

Η εταιρία Akrapovic έχει στη διάθεση μας εξατμίσεις για το νέο μοντέλο της BMW S 1000RR 2010.
Τελικό τιτανίου Conical street legal με προδιαγραφές θορύβου, για τους εργοστασιακούς λαιμούς και με πολύ υψηλές επιδόσεις.
Θα τη βρείτε στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα της εταιρίας Akrapovic, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας!!!
TECNO-MOTO
2109242410

TRELOCK ΚΛΕΙΔΑΡΙΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑ!!!

Με τις θωρακισμένες κλειδαριές χάλυβα Trelock η μοτοσυκλέτα σας σταθμεύει ουσιαστικά σε μια περιοχή ασφάλειας. Τα υψηλής αντοχής σύρματα χάλυβα Tredur® με τη θωράκιση Armadon® και το αντικλεπτικό σύστημα κλειδαριάς εξασφαλίζουν υψηλότερη προστασία κατά της κλοπής. Χάρη στα εύκαμπτα σύρματά τους αυτές οι κλειδαριές μπορούν επίσης εύκολα να συσκευαστούν σε οποιοδήποτε τσαντάκι. Το κατάστημα Περιστεράς προσφέρει έως και 50% έκπτωση σε αυτές τις κλειδαριές με κάθε αγορά ελαστικών (μέχρι εξαντλήσεως αποθεμάτων). Για περισσότερες πληροφορίες, περάστε από το κατάστημα, Μιχαλακοπούλου 142-144, ή στείλτε email στο info@peristeras-tyres.gr.
ΠΕΡΙΣΤΕΡΑΣ ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΟΤΟ
210 7775380

HELL IN BIKES TOO

Κάτι αλλάζει στο Hell In Store 018! Τώρα στο νέο κατάστημα στον Πειραιά μπορείτε να θαυμάσετε από κοντά όλα τα νέα μοντέλα ποδηλάτων '09 της γνωστής KTM, δίπλα στις μοτοσυκλέτες της Αυστριακής εταιρείας. Διεύθυνση: 34ου Συντάγματος Πεζικού 16, Πειραιάς.
HELL IN STORE 18
2104114415

HONDA GUARANTEE

Αν είστε ιδιοκτήτης Honda και ψάχνετε ακόμα υπεύθυνη εργασία συντήρησης για την μοτοσυκλέτα σας, τότε δεν έχετε επισκεφτεί τη νέα κάθετη μονάδα Honda στον Πειραιά,
34ου Συντάγματος Πεζικού 16, Πειραιάς.
HONDA ΠΕΙΡΑΙΑ
2104114415

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

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Πώς γίνεται κάθε φορά που μαζεύεις λεφτά για να κάνεις κάτι στη μοτοσυκλέτα σου πέφτουν όλα μαζί; Ασφάλειες, σήματα, λάστιχα κτλ…
Το κατάστημα Περιστεράς γιορτάζει και προσφέρει έκπτωση έως και 15% στην ασφάλιση της μοτοσυκλέτας σας μαζί με την τοποθέτηση των καινούργιων σας ελαστικών γλυτώνοντας έτσι και λεφτά και χρόνο κάνοντας 2 πράγματα μαζί σε άκρως ενδιαφέρουσες τιμές!!! Η προσφορά έχει ξεκινήσει και μας ενδιαφέρει όλους. Για περισσότερες πληροφορίες, περάστε από το κατάστημα, Μιχαλακοπούλου 142-144, ή στείλτε email στο info@peristeras-tyres.gr.

ΠΕΡΙΣΤΕΡΑΣ ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΟΤΟ
210 7775380

Η παγκόσμια οικονομική κρίση δεν μας αφορά...
επενδύστε σε **“γκάζια”** με 100% απόδοση!*

ΡΩΤΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ!

*Οι χαμηλότερες τιμές της αγοράς με το πιο “άνετο” χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

www.imported-bikes.com

IMPORTED BIKES

Υμηττού & Τιμοθέου 7 Παγκράτι (εντός πεζόδρομου), ΤΗΛ.: 210 7525690 • info@imported-bikes.com

eclubs

DUCATI
Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ΑΧ ΑΙ ΜΟ
ΠΑΤΡΑΣ - ΕΛΛΑΣ
ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR
Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ
ΜΟ Λ Α
ΛΑΓΚΑΔΑ

MOO

AB
AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club
ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

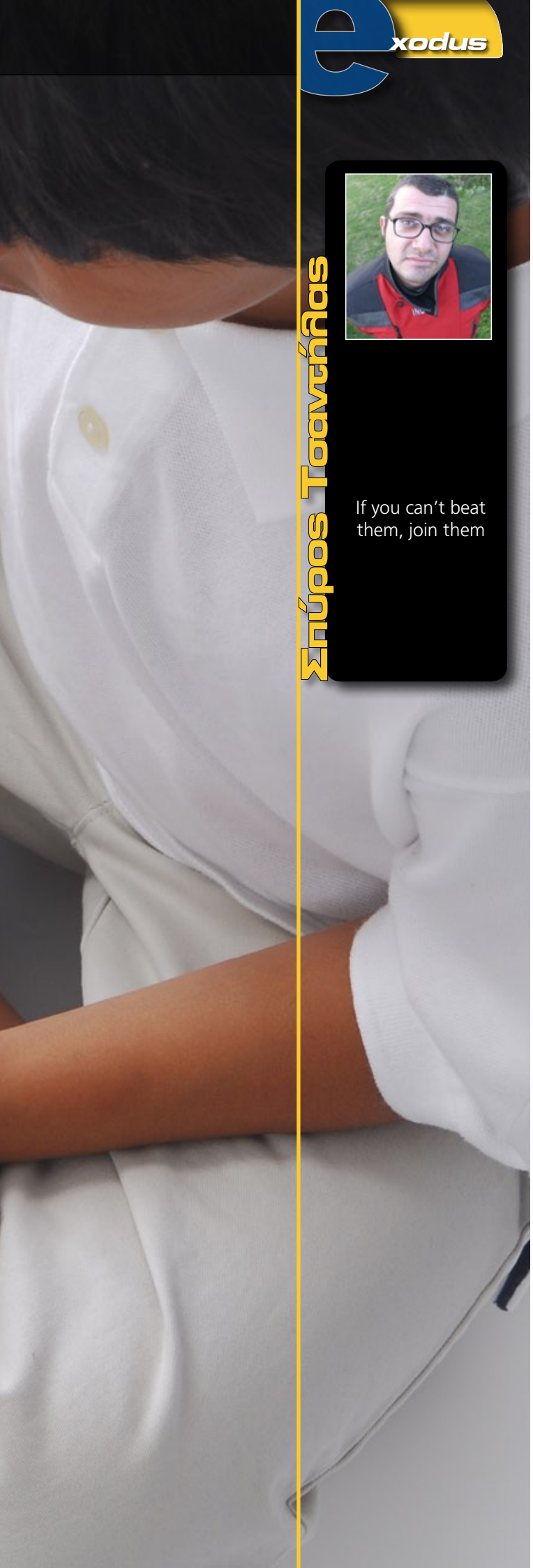
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΑΛΕΣΚΕΣ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ
1990

ΛΕΣΧΗ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΩΝ
ΖΑΚΥΝΘΟΥ (ΛΕ.ΜΟ.Ζ.)
MOTO CLUB of ZAKYNTHOS

yourclubs

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

And then, just when she remembered the turtle to whom she and her mother had fed lettuce, a turtle appeared in the sky. Its long leg protruded under the shell where it sheltered. There was no one else in the sky but soft clouds, and it could walk freely. The girl asked where it went. The turtle was not scared because the girl seemed tender and somehow lonely.
"I am looking for the lady who used to feed me a long time ago. She always fed me well. I have heard that she lives somewhere among the clouds. I am looking for her," the turtle said.



Σπύρος Τσαντήλας

If you can't beat them, join them

eControl

Ένα αφύσικα ηλιόλουστο απόγευμα του Νοέμβρη, κάπου ανάμεσα σε GS και Stelvio, εμφανίζεται ένα email από τον Δάλλα με τίτλο "Για δε…". Ακολουθώ το link του προς την εφημερίδα The New York Observer, όπου φιλοξενείται μια από τις σημαντικότερες ειδήσεις του τελευταίου χρόνου.

Οι μεγαλύτεροι εκδοτικοί οίκοι των Η.Π.Α., λέει, και κατ' επέκταση του κόσμου, Time Inc., Condé Nast και Hearst, υπεύθυνοι για την κυκλοφορία των 50 δημοφιλέστερων περιοδικών της χώρας –με τίτλους όπως The New Yorker, Vanity Fair, Vogue, Time, People, Sports Illustrated, Esquire και O, The Oprah Magazine– αποφάσισαν να συνασπιστούν, συστήνοντας από κοινού μια εταιρεία με αποκλειστικό στόχο τη μετάβαση των εντύπων της στην ψηφιακή εποχή.

Τι είναι αυτό που κινητοποίησε τους κολοσσούς του παραδοσιακού Τύπου; Σίγουρα η συνειδητοποίηση πως το μέλλον έχει ήδη φτάσει.

Βλέπουν τα έντυπά τους να παράγονται με ολοένα και αυξανόμενο κόστος ελέω πρώτων υλών (χαρτί), τις κυκλοφορίες να κάνουν βουτιά και ταυτόχρονα τον κόσμο να αποδέχεται τα νέα μέσα.

Τα eBooks λ.χ. είναι μια φρέσκια μόδα που μπορεί ακόμη να περιορίζεται σε συγκεκριμένα φορμά και ασπρόμαυρες οθόνες, αλλά ήδη έχουν τραβήξει το ενδιαφέρον των εφημερίδων που βγάζουν τα φύλλα τους και σε μορφή συμβατή με τέτοιες συσκευές ή, απλούστερα, με smartphones. Στις Η.Π.Α. μπορεί εδώ και καιρό κάποιος να είναι συνδρομητής σε μια μεγάλη εφημερίδα λαμβάνοντας τις ειδήσεις σε πραγματικό χρόνο στο iPhone του ως RSS feeds. Σε λίγα χρόνια ποιος θα αγοράζει χάρτινη εφημερίδα, ειδικά όταν καλομάθει στην κυριολεκτικά άμεση πληροφόρηση;

Αυτοί οι εκδοτικοί οίκοι βλέπουν επιπλέον στατιστικά στοιχεία που αναφέρουν πως στις Η.Π.Α. το 2008 το Internet κατέφτασε φουριόζικο στην τρίτη θέση απορρόφησης διαφημιστικών κονδυλίων πίσω από τις εφημερίδες παναμερικανικής κυκλοφορίας (#1) και την τηλεόραση (#2), μάλιστα με τόσο ταχύ ρυθμό ανάπτυξης που δείχνει πως σύντομα θα πατήσει κορυφή.

Ακόμη πιο θορυβωδώς, δε, πρόσφατη από κοινού μελέτη των Internet Advertising Bureau, PricewaterhouseCoopers και World Advertising Research Centre δείχνει πως στην Αγγλία κατά το πρώτο μισό του 2009 το Διαδίκτυο ξεπέρασε σε διαφημιστικά έσοδα και την τηλεόραση, καθιστάμενο το ένα και μοναδικό μεγαλύτερο μέσο διαφήμισης.

Είναι σαφές πλέον πως οι εξελίξεις ξεπερνούν κατά πολύ ακόμη και τις προσδοκίες κάποιων μικρών ονειροπόλων όπως εμείς, καθώς στην Ελληνική αγορά δεν είναι και λίγες οι φορές που ακούμε "καθεστωτικές" φωνές του εκδοτικού και διαφημιστικού κόσμου να μας λένε πως "το Internet είναι σίγουρα το μέλλον, μα δεν ξέρω κατά πόσο είναι το παρόν…" Ε λοιπόν, με διείσδυση άνω του 70% στις ηλικίες κάτω των 34, η οποία μάλλον παίζει στο 90% στην εφηβική πτέρυγα (κοινώς την αυριανή γενιά), θα έλεγα πως ακόμη και στην Ελλάδα των καθυστερημένων αντανακλαστικών το μέλλον είναι τώρα, πάρτε το απόφαση.

Γι' αυτό οι μεγαλύτεροι εκδότες των Η.Π.Α. θέλουν να προλάβουν τις εξελίξεις, βλέποντας πως το νέο μέσο γεμίζει από "παραφυάδες" τύπου eBike.gr και σπεύδουν να ορίσουν τη δική τους πλατφόρμα, τόσο τεχνολογικά εν είδει κοινού φορμά για όλα τα ψηφιακά μέσα, αλλά και για τη διαιώνιση του σχετικού λόμπι που τόσες και τόσες δεκαετίες έχουν τσιμεντώσει οι μιντιάδες της απέναντι Ατλαντικής ακτής. Διότι οι Αμερικανοί ξέρουν καλά πως όταν δεν υπάρχει άλλη επιλογή, η επιβίωση περνά από έναν απαράβατο κανόνα: If you can't beat them, join them.

Μάνος Κάτσουλας

Μη χαίρεστε, δεν ήρθε η ώρα να αφήσω το μάταιο τούτο κόσμο και να σας αφήσω ήσυχους από τις γκρίνιες μου...

Σβήνει το καντήλι μου

Πόσο συχνά σκέπτεστε τα φώτα των μοτοσυκλετών; Πέραν της αισθητικής, ομολογουμένως δε με απασχολούν ιδιαίτερα, αν και η αφορμή για το σεντόνι που ακολουθεί ήταν το... λευκότερο από λευκό φως του λευκού ER6-n που έχω αυτές τις μέρες για δοκιμή, που έδενε εξαιρετικά με το λευκό του στροφομέτρου, βγάζοντας μια αγνότητα, μια φρεσκάδα, αν και όχι απαραίτητα την αναμενόμενη ορατότητα. Αυτό που όντως έκανε, σε συνδυασμό με την υπόλοιπη μοτοσυκλέτα, ήταν να μου φτιάχνει το κέφι στις μικρές βραδινές διαδρομές μέσα στην Αθήνα. Είναι μια ώρα που λατρεύω, ίσως η μοναδική στιγμή που η Αθήνα γίνεται πάλι ωραία αν εξαιρέσεις τις νεκρές μέρες του Αυγούστου. Οι δρόμοι είναι άδειοι, η ατμόσφαιρα διαφορετική, καλύπτοντας μεγάλο μέρος της βρωμιάς και της κακοτεχνίας που χαρακτηρίζει την αγαπητή μας πόλη.

Αυτή η ησυχία σου βγάζει κάτι διαφορετικό, πιο χαλαρό. Παλαιότερα, όντας νεώτερος και με λιγότερο μυαλό, χρησιμοποιούσα αυτή την ευκαιρία για να ξεδώσω, πηγαίνοντας μάλλον πιο γρήγορα απ' όσο θα έπρεπε. Τώρα που γέρασα, εεε ωρίμασα, κινούμαι χαλαρά, απολαμβάνοντας, χαζεύοντας, γεμίζοντας μπαταρίες, ενώ ταυτόχρονα ξεφορτώνομαι μεγάλο μέρος της έντασης της ημέρας. Και ταυτόχρονα παρατηρώ τους γύρω μου, μια κίνηση που πέρα από την περιέργεια έχει και κάποια σημαντικά στοιχεία αυτοσυντήρησης, καθώς αυτές τις ώρες ο λόγος αλκοόλ ανά οδηγό είναι σημαντικά αυξημένος, με αντίστοιχη πτώση στα αντανακλαστικά των συνοδοιπόρων μας.

Πέρα από τα αναμενόμενα κουνήματα του κεφαλιού και τις απορίες για το χάλι των περισσότερων, αυτό που πάντα με κάνει να απορώ είναι η πληθώρα των μοτοσυκλετών / παπιών / σκούτερ που κυκλοφορούν χωρίς φώτα. Άλλοι δεν έχουν στοπ, άλλοι δεν έχουν καθόλου πίσω, άλλοι δεν έχουν τίποτα απολύτως. Και κάπου εδώ η επιστήμη σηκώνει τα χέρια ψηλά, γιατί αυτό είναι κάτι που απλά δεν είμαι σε θέση να κατανοήσω. Ίσως να είμαι παλαιάς σχολής, αλλά ανήκω στην μάλλον περιορισμένη ομάδα των ανθρώπων που πιστεύουν ότι τα φώτα σε μια μοτοσυκλέτα είναι αρκετά σημαντικά, τόσο για να βλέπεις όσο και για να σε βλέπουν.

Όταν είχα πάρει το πρώτο και τελευταίο μου παπί, είχα τραβήξει δικιά μου καλωδίωση για το πίσω φως επειδή για κάποιο λόγο η "μαμά" δεν ήθελε να δουλέψει. Τελευταία, με το Serow και τα βραχυκυκλώματά του, είχα προσαρμόσει ένα σετάκι ποδηλατικών φώτων της Oxford, ώστε να μη γίνω διακοσμητικό στο καπό κάποιου αυτοκινήτου –και με κόστος κάτω από 10 ευρώ και μπδαμινό όγκο, είναι ένα πακετάκι που προτείνω ανεπιφύλακτα καθώς χωράει στο 90% των μοτοσυκλετών, προσφέροντας τόσο ασφάλεια σε περίπτωση καμένης λάμπας, όσο και ένα πρακτικό φακό που πάντα λείπει όταν τον χρειάζεσαι.

Εκεί που χαλάει κάπως η συνταγή, είναι στην προσωπική επαφή. Θεωρώντας δεδομένο ότι οι εν λόγω λάμπες έχουν μόλις καεί και οι αναβάτες δεν έχουν την παραμικρή ιδέα για το κακό που τους έρχεται, έχω την κακή συνήθεια να τους πληροφορώ σχετικά αν κάτσει να σταματήσουμε στο ίδιο φανάρι. Έλα όμως που η συνήθης απάντηση είναι "ναι, το ξέρω", πακετάκι φυσικά με ένα βλέμμα ενόχλησης για τη μη αναμενόμενη επικοινωνία…

Και τους βλέπω ξανά, το επόμενο βράδυ, την επόμενη εβδομάδα, πάλι χωρίς φώτα, αναμένοντας κατά πάσα πιθανότητα τον άνθρωπο που θα τους βγάλει από τη μιζέρια τους και από το τρελό κόστος μιας νέας λάμπας. Και μετά αναρωτιόμαστε γιατί οι μοτοσυκλετιστές έχουν τόσα ατυχήματα; Με τέτοια νοοτροπία είναι να απορείς πως τη γλιτώνουν οι περισσότεροι...

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C)12(F)
Mana 850 GT	18(T)19(Σ)
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)
Multistrada 1200	19(Π)
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)19(Σ)
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)
VTR 250	19(F)
Kawasaki	
ER6-f	19(F)
KLX 250	16(F)
Ninja 250	18(F)
Versys 650	1(F)
Z 750	2(Σ)
ZX6R	7(Π)
ZX10R	5(T)15(Σ)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
KTM	
990 SM	3(Σ)
Duke 690	2(T)
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)
Thunderbird	19(F)
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
Tokyo Motor Show '09	19
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

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
eCycle	
Αγοράζοντας MTB	5
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α΄)	9
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β΄)	10
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
Farewell Buell	19
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
Dakar '09	11
Isle of Man 2009	15
MotoGP '08 Preview	1
Παγκόσμιο SM Θεσσαλονίκη	19
Troy Bayliss	9
WSBK: Στα Paddock	5
X-Poros '08	9
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