ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 25 • Μάιος 2010

bike.gr

FREE PRESS

SUPERBIKE BATTLE '10

ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΜΕΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΙΣΤΑ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΟΝ ΓΙΑΝΝΗ ΜΠΟΥΣΤΑ

BMW S1000RR
DUCATI 1198S
HONDA CBR1000RR C-ABS
KAWASAKI ZX-10R
KTM RC8
SUZUKI GSX-R1000
YAMAHA YZF-R1

FIRST RIDES
BMW R1200GS Adventure, Harley Davidson Crossbones

RACING
Lorenzo στα GP, Biaggi στα WSBK

ECYCLE
γιατί πρέπει να το γυρίσετε και στο ποδήλατο όσο είναι καιρός

BERING

Spring 2010

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ

www.vassalos.gr

Αιγαίου 19, Ν. Σμύρνη, Τηλ.: 210 9322471, Fax: 210 9318067

ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΤΤΙΚΗ: ΑΘΗΝΑ: STELPET Αγίου Φιλίππου 7 Μοναστηράκι, Τηλ.: 210 3232068, NO LIMITS Καλλιρόης 47, Τηλ.: 210 9219978 ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ Μιχαλακοπούλου 118 & 107, Τηλ.: 210 7484891, ΞΥΚΗΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ Μιχαλακοπούλου 196, Τηλ.: 210 7779874, ΜΟΤΟ ΥΦΑΝΤΗΣ Λένορμαν 194-196, Τηλ.: 210 5151202, BRAKE SHOP Καλλιρρόης 16, Τηλ.: 210 9244359, 2 RIDE ACCESSORIES Κ. Τσαλδάρη 40, Τηλ.: 210 6420117, ΚΑΛΛΙΘΕΑ: STELPET Ελ. Βενιζέλου 34 (Θησέως), Τηλ.: 210 9564610, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ: Γ&Α ΜΟΤΟ Αγχιάλου 146, Τηλ.: 210 4625086, ΚΟΛΩΝΟΣ: ΜΟΤΟ ΜΑΝΙΑ Λένορμαν 107, Τηλ.: 210 5149902, ΝΙΚΑΙΑ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ: ΕΠΙΔΙΤΡΟΧΟΝ, Μπελογιάννη 45, Νίκαια 18450, Τηλ.: 210 4934550, Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ: ΜΟΤΟΜ Λ. Ιφιγενείας 30, Τηλ.: 210 2848978, ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ: ΜΟΤΟ EXPERT Θηβών 254, Τηλ.: 210 5769200, ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΜΟΤΟ ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΥΓΕΡΗΣ Κολοκοτρώνη 51, Τηλ.: 210 4171600, ΕΛΕΥΣΙΝΑ: ΔΡΟΥΛΙΑΣ ΜΟΤΟ Σουλίου 73, Τηλ.: 210 5561511

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ: ΜΟΤΟ Ενδυση Λ. Δημοκρατίας 68, Τηλ.: 25510 22223, ΑΡΓΟΣ: ΜΟΤΟ TECH Ναυπλίου 196 Τηλ.27510 26406, ΓΙΑΝΝΕΝΑ: ΖΑΒΟΓΙΑΝΝΗΣ Αρχ. Μακαρίου 56, Τηλ.: 26510 32297, ΔΡΑΜΑ: ΚΑΡΑΤΖΑΣ Β. Πατριάρχου Διονυσίου 25, Τηλ. 25210 47001, ΗΡΑΚΛΕΙΟ: ΜΟΤΟ ΒΙΚΕ- ΑΦΟΙ ΑΝΔΡΗ Ε. Εθνικής Αντιστάσεως 22, Τηλ.: 2810 211604, ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΜΟΤΟ NEWS Λεωφ. Κ. Καραμανλή 22, Τηλ.: 2310 844803, ΚΑΤΕΡΙΝΗ: H&K MOTORS Τερζοπούλου 9, Τηλ.: 23510 79117, ΚΕΡΚΥΡΑ: BIKERS BIKES Εθν. Οδός Παλαιοκαστρίτσας - Αλυκές, Τηλ.: 26610 44460, ΚΟΡΙΝΘΟΣ: ΘΕΟΧΑΡΗΣ HONDA 82ο χλμ Π.Ε.Ο. Αθηνών - Πατρών, Τηλ.: 27410 85944, ΛΑΡΙΣΑ: ΜΕΣΣΗΣ Ηρώων Πολυτεχνείου 138, Τηλ.: 2410 237866, ΜΥΤΙΛΗΝΗ: ΚΑΡΑΝΤΩΝΗΣ ΔΗΜ. 2ο χλμ Μυτιλήνης - Παναγιούδα, Τηλ.: 22510-40990, ΟΡΕΣΤΙΑΔΑ: ΚΑΔΟΓΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Αγ. Θεοδώρων 84, Τηλ.: 25520 29776, ΠΑΤΡΑ: 2ΤΡΟΧΟ 1ο Κορίνθου 37-41, Τηλ.: 2610 436196, 2ο Ακρωτηρίου 121, Τηλ.: 2610 333277, ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ: ΑΔΑΜΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Ελευθερίας 5, Τηλ.: 24630 27800, ΡΕΘΥΜΝΟ: ΤΡΟΧΟΣ BIKES & ACCESSORIES, Εμμ. Πάχλα 88, Περιβόλια, Τηλ.: 28310-56500, ΡΟΔΟΣ: ΚΩΣΤΑΡΙΔΗΣ AFTER SALES, Κολωκοτρώνη 13, Τηλ.: 22410-23372, ΣΕΡΡΕΣ: ΚΑΤΣΑΜΠΕΡΗΣ Βενιζέλου 37, Τηλ.: 23210 24461, ΣΤΑΥΡΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ: ΜΟΤΟ ΚΑΛΑΙΤΖΗΣ, Τηλ.: 23970 65536, ΣΥΡΟΣ: ΡΟΥΣΣΟΣ, Πλατ. Ηρώων 56, Τηλ.: 22810-86581, ΤΡΙΚΑΛΑ: OFFERUN ΜΟΤΟ Καλαμπάκας 63, Τηλ.: 24310 31242, ΦΛΩΡΙΝΑ: BIKE SPACE 7ης Νοεμβρίου, Τηλ.: 23850 22244, ΧΑΛΚΙΔΑ: ΜΟΤΟ CENTER ΚΑΤΕΒΑΣ Λιανή Άμμος, Τηλ.: 22210 88388, ΧΙΟΣ: ON THE ROAD I. Τσελεπή 4-8, Τηλ.: 22710 20310

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΥΠΡΟ: ΛΑΡΝΑΚΑ: MOTORIAN MAN, Τηλ.: 99310986

ebike.gr

ακόμα και αλφαβητικά, τελευταίο βγαίνει!

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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, eri@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

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

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Δημήτρης Γάκης, bladerunner@ebike.gr
Γιώργος Κοροβέσης, g.korovesis@ebike.gr
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@ebike.gr
Εύη Συνοδινού, synevy@ebike.gr
Μιχάλης Τήλιος, mtilios@ebike.gr
Κώστας Φωτιάδης, fotiadisk@ebike.gr

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Κ. Δάλλας κ ΣΙΑ
MNP ePublications O.E.
Ελ. Βενιζέλου 48, 155-62
Χολαργός, Αθήνα
Fax: +302106084647

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 14
Τα κρατικά δίκυκλα αυξάνονται και η αγορά δείχνει σημάδια ανάκαμψης

First Rides

BMW R1200GS Adventure 28
Ο βασιλιάς των on off; Για να δούμε τι λέει ο Σπύρος...

Harley Davidson FLSTSB Softail Cross Bones 42
Εσύ πόσο hardcore μοτοσυκλετιστής είσαι;

Cover Story

Superbike Battle '10 54
Η Serrena Productions παρουσιάζει

Racing

Editorial 156
Ο τετραχρονισμός (sic) των GP συνεχίζει – τι μέλλον έχουν τα 125;

Gossip 158
Οι ανακατατάξεις δίνουν και παίρνουν. Ε ρε παρασκήνιο...

eBoust 170
Ο Γιάννης Μπούστας επιστρέφει στους αγώνες και στο περιοδικό

MotoGP Jerez 188
Κόντρα και τα μυαλά στα κάγκελα – και καμιά βουτιά δε βλάπτει

WSBK Valencia, Assen, Monza 212
Με τη Ducati εκτός φόρμας ποιος θα εκμεταλλευτεί την ευκαιρία;

Παγκρήτιο Κύπελλο MX 228
Η Α.Λ.ΜΟ.Χ. κάνει τον πρώτο της αγώνα υπό το βλέμμα του αγαπημένου μας Rastaman

Racing Lines 234
Η M1 δεν τρελαίνεται ψηλά, αλλά από rookies καλά πάμε

The Back

Press 240
Από τους χάρτες της Ευρώπης στο αγαπημένο μας καυστικό Τρωκτικό

eCycle Feature 242
Γιατί να κάνεις ποδήλατο; Έμπα μέσα και θα δεις

eCycle Feature 252
Για να μη μας σφάξουν στο γόνατο

eCycle Feature 258
Τώρα αν εσείς λέτε λοφίσκο τον Όλυμπο... τι να πω;

eMarket 264
Προσφορές ενάντια στη μαυρίλα των καιρών

eClubs 274
Εσύ μας έστειλες το link της λέσχης σου; Όχι; Γιατί;

erebus 276
Είστε κεφάτος; Περάστε να σας ξενερώσουμε

exodus 278
Οι ΔΕΚΟ και οι χωματερές

eIssues 280
Αχ παιδάκι μου, παλιά οι μοτοσυκλέτες....

Τεύχος 25 • Μάιος '10

Φωτό εξωφύλλου: Κωνσταντίνος Δάλλας

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

Σπύρος Τσαντήλας

Έτσι θα μας τα δώσουν του χρόνου για το Superbike Battle '11

Όποιος ζει στην Ελλάδα περνά τη ζωή του βιώνοντας την ανοργανωσιά και τον οπορτουνισμό. Το εθνικό μας ρητό θα πρέπει δίχως άλλο να είναι το "ό,τι φάμε, ό,τι πιούμε κι ό,τι αρπάξει ο κώλος μας", αλλά τελικά οι εκπλήξεις ποτέ δε στερεύουν, κυρίως οι δυσάρεστες

Σουηδία, γίναμε

Εκεί που πραγματικά κάποιος καταφέρνει να αντιληφθεί το μεγαλείο της αθλιότητας σε όλη του τη μεγαλοπρέπεια είναι όταν πρέπει να βουτήξει με το κεφάλι στον βόθρο που εύσχημα –πλην όμως εντελώς άστοχα– αποκαλούμε "Επιχειρείν" σε αυτό το κράτος…

Από τη στιγμή που στήσαμε την MNP ePublications O.E. και αρχίσαμε να ανοίγουμε τον δρόμο του eBike.gr, ανακαλύψαμε πως τα πράγματα πάντα μπορούν να αποδειχθούν γελοιωδέστερα απ' όσο περιμέναμε.

Το συγκριτικό Superbike του παρόντος τεύχους είναι μια ακόμη τρανή απόδειξη.

Αντενδείκνυται για καρδιακούς

Έχοντας κλεισμένη την πίστα των Σερρών για το ανοιξιάτικο track day του Trackbike.gr φροντίσαμε να έχουμε την αποκλειστική χρήση της για μια έξτρα μέρα κατά την οποία θα οδηγούσαμε όλες τις μοτοσυκλέτες χωρίς κόσμο, όσο θέλουμε, με χρονομετρήσεις σε ιδανικές συνθήκες. Δύο μήνες πριν είχαμε ξεκινήσει μια επίσημη επικοινωνία με τις αντιπροσωπείες ώστε να εξασφαλίσουμε ένα πληρέστατο συγκριτικό. Φροντίσαμε να βγάλουμε αεροπορικό εισιτήριο στον Μπούστα ώστε να έρθει σφαίρα την Πέμπτη στις Σέρρες, να οδηγήσει και αμέσως να επιστρέψει για τον πρώτο αγώνα του πρωταθλήματος στην Τρίπολη.

aprilia
RSV4
brembo
Agip

Η πρώτη στραβή ήρθε μια εβδομάδα πριν το τεστ, όταν οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ανακοίνωσαν απεργία. Προς τιμήν του ο Γιάννης δε μας κούνησε το μαντήλι, αντιθέτως κινηθήκαμε άμεσα και εξασφαλίσαμε ένα BMW R1200GS Adventure (Νοέλ σε ευχαριστούμε, μας έσωσες!) για να ανέβει οδικώς –παρόλο που αυτό θα σήμαινε πολλή περισσότερη κούραση ενόψει του επερχόμενου αγώνα του. Ο ίδιος ουδέποτε προσπάθησε να μας την κάνει, τον ευχαριστούμε όσο δε μπορεί να φανταστεί γι' αυτό.

Τελευταία στιγμή η απεργία ματαιώθηκε, ειδοποιήσαμε τη BMW Ελλάς πως δε θα χρειαστούμε τη μοτοσυκλέτα της και την ξαναευχαριστήσαμε, ο Γιάννης ήρθε αεροπορικώς και πολύ πιο ξεκούραστα. Πάλι καλά, κι ας άσπρισε κάμποσο στη διάρκεια εκείνης της διαβολοβδομάδας ο Δάλλας μέχρι να βγάλει άκρη με το ελληνικό δαιμόνιο.

Στο μεταξύ ήμασταν πολύ περήφανοι που είχαμε καταφέρει να έχουμε σχεδόν απαρτία στο τεστ. Η μόνη επίσημη απουσία θα ήταν αυτή της MV Agusta, παρότι είχαμε κάνει αμέτρητες προσπάθειες να τους πείσουμε πως θα είχαν μόνο να κερδίσουν από την παρουσία τους. Χαμένοι κάπου στο στήσιμο ενός δικτύου στην Ελλάδα μας δήλωσαν πως μοτοσυκλέτα δοκιμής δεν πρόκειται να βγάλουν. Ας έχει, δε θα χαράξουμε εμείς την πολιτική της κάθε αντιπροσωπείας.

Aprilia, BMW, Honda, Kawasaki και Yamaha ήταν κλεισμένα κανονικά και όμορφα, έτσι περιμέναμε ως μάννα εξ ουρανού KTM και Ducati. Όπως είναι προφανέστερο του προφανούς, ας είναι καλά ο φίλος μας ο Νίκος ο Χασιώτης που για δεύτερη χρονιά μας εμπιστεύτηκε το προσωπικό του 1198S, διότι αν περιμέναμε από την αντιπροσωπεία για μοτοσυκλέτα δοκιμής… Η ευχάριστη έκπληξη άκουσε στο όνομα RC8, το οποίο μας δόθηκε. Απίθανο; Πέρυσι δεν το είχαμε.

Γιοσομούρια και γεννητούρια

Η Suzuki δε δεήθηκε να προσφέρει το GSX-R της γιατί, λέει, τα είχε δεσμεύσει για τη σχολή του Kevin Schwantz! Τυχεροί μέσα στην ατυχία μας, ο Δημήτρης Γκαγκανάτσιος (πρώην συνάδελφος από το Μοτό) είχε κλείσει θέση για το track day με το εντελώς στοκ και ολοκαίνουργιο K9 του και με χαρά το προσέφερε για τις ανάγκες του συγκριτικού. Στην τελική καταφέραμε να τους κάνουμε μάγκες στη Suzuki, καθώς το στοκ GSX-R αποδείχθηκε πολύ καλύτερο από αυτό το πειραματικό μοντέλο –το θυμάστε από το περσινό τεστ;– που θα μας έδιναν με τη Yoshimura και το φίλτρο που ουδείς σε ολόκληρο Σφακιανάκη δε βρέθηκε να ρυθμίσει… Το GSX-R1000 φέτος πήγε πολύ καλύτερα από το περσινό Superbike Battle, απλά γιατί δούλευε σωστά!

Οι λοιπές γιαπωνέζες ήρθαν στην ώρα τους και ήταν ακριβώς οι ίδιες που είχαμε πάρει και πέρυσι! Για την ακρίβεια, ήταν οι ίδιες κι ασυντήρητες. Προσέξτε τι σημαίνει ελληνικός επαγγελματισμός:

Το ZX-10R πρέπει να βγήκε από κάποια αποθήκη μετά από μήνες ακινησίας, δεν είχε καν λάδια και τακάκια μπροστά. Φεύγοντας με τον Παπαπαναγή για Σέρρες οδικώς περάσαμε από την Τεομότο για να τους ζητήσουμε τουλάχιστον να μας δώσουν ανταλλακτικά να τα αλλάξουμε μόνοι μας, για να μας απαντήσουν πως η μοτοσυκλέτα είναι "μια χαρά" και πως ο ίδιος ο

ζούπερ μηχανικός την είχε πάει βόλτα ως τον Ωρωπό όπου και διαπίστωσε την άψογη λειτουργική της κατάσταση. Για την ιστορία, για να βγάλουμε τα χρονομετρημένα αναγκαστήκαμε να κλέψουμε τα τακάκια του Τάκη Σκυριανού από το προσωπικό του ZX, ενώ στη συνέχεια κατά το track day η μοτοσυκλέτα απείλησε να μειώσει βιαίως τη συντακτική μας ομάδα…

Το CBR1000RR ήταν το περσινό δημοσιογραφικό που φέτος ντουμπλάρει και ως εφεδρικό του Μπούστα, δηλαδή έτρεξε στην Τρίπολη χωρίς δεύτερη μοτοσυκλέτα. Επιπλέον, έχανε λάδια από το πιρούνι και πριν τελειώσει το track day είχε μείνει εντελώς από τακάκια.

Το R1 ήταν, ευτυχώς, σε καλή κατάσταση, κουρασμένο μεν από τα τεστ ενάμιση χρόνου, αλλά σε αποδεκτή κατάσταση. Ωστόσο, στα μισά της ευθείας άναβε λαμπάκι λαδιού, γεγονός για το οποίο μάθαμε αργότερα ότι έφταιγε το ότι του έλλειπαν μερικά ml λαδιού. Άντε τώρα να κάνεις γρήγορο γύρο βλέποντας κόκκινο λαμπάκι με 250…

Και φτάνουμε στο RC8. Η μοτοσυκλέτα έχει περάσει δυόμισι χρόνια δοκιμών, συμπεριλαμβάνοντας και ένα χρόνο υπηρεσίας στο CSS! Όπερ σημαίνει πως η λειτουργική του κατάσταση ήταν τουλάχιστον τραγική, ψεκασμός σε κατάσταση νευρικής κρίσης, αναρτήσεις ταλαίπωρες και κιβώτιο για κλωτσιές. Θα έχω να το λέω: Αφού εξακολούθησε να δουλεύει μετά από τέτοιο σκίσιμο και ασυντηρησιά, τότε πρέπει να είναι πολύ αξιόπιστο!

Η επόμενη κεραμίδα ήρθε από την Aprilia. Η μοτοσυκλέτα αποφάσισε να γεννήσει περίπου δέκα μέρες πριν το συγκριτικό μας και ουδείς ενδιαφέρθηκε να βγάλει μια δεύτερη μοτοσυκλέτα δοκιμής ή να επισκευάσει τη συγκεκριμένη ώσπου να φύγουμε. Ακούσαμε πολλές ιστορίες, επίσημες και ανεπίσημες, αλλά η ουσία είναι πως φτάσαμε δίχως αυτό στις Σέρρες, ενώπιον εκατοντάδων φίλων που γνώριζαν ήδη τη θλιβερή ιστορία. Είναι κρίμα για το RSV4R διότι σίγουρα θα πρωταγωνιστούσε στο τεστ.

Μπορούμε και διεθνώς

Μπορείτε να φανταστείτε πόσο ευτυχείς αισθανόμαστε για τη συνέπεια της BMW Ελλάς, η οποία είχε μια άριστα συντηρημένη μοτοσυκλέτα, με φρέσκα λάστιχα και στις ημερομηνίες που είχαμε εξαρχής συμφωνήσει. Και η BMW αντιμετώπισε ένα πρόβλημα της τελευταίας στιγμής, όχι βλάβη αλλά ένα μικρό εκτροχιασμό του προγραμματισμού της, ωστόσο έχοντας ήδη κλείσει το σφικτό πρόγραμμά μας ο Ντίνος Τσόντζος έκανε τα αδύνατα δυνατά για να μας έχει το S1000RR στην ώρα του ως είχαμε συμφωνήσει και τον ευχαριστούμε. Χώρια την παραλίγο εξυπηρέτηση με το GS που θα παίρναμε για να ανέβει ο Μπούστας, η συγκεκριμένη αντιπροσωπεία παραδίδει μαθήματα επαγγελματισμού και συνέπειας σε μια χώρα που ο καθένας ξέρει να ζητάει να βγαίνει πρώτος και καλύτερος στα τεστ με το ετοιμόρροπο ραμόλι που μας δίνει και μας κάνει και χάρη δηλαδή…

Σε αυτό το περιβάλλον εργαζόμαστε δυστυχώς και κυριολεκτικά ψάχνουμε να βρούμε την άκρη στη μέση του χάους. Για περισσότερες και πιο γαργαλιστικές λεπτομέρειες απολαύστε τον Δάλλα στο Superbike Battle που ακολουθεί στο παρόν τεύχος.

Η πιο μεγάλη πλάκα είναι πως η ξεφτίλα μας πήρε και διεθνείς διαστάσεις. Βλέπετε, λίγο μετά το δικό μας συγκριτικό, το 0300 φιλοξένησε το διεθνές τεστ του SWA στις Σέρρες, όπου οι αντιπροσωπείες τους έδωσαν τις ίδιες μοτοσυκλέτες. Για να δουν και οι ξένοι συνάδελφοι τα μαύρα μας τα χάλια. Μοντέλα 2008 και 2009, ασυντήρητα, ταλαίπωρα και λειψά. Φυσικά ούτε εκεί υπήρχε Ducati…

(very) Short term tests

Συνεχίζουμε με περεταίρω μαθήματα επαγγελματισμού. Όπως όλοι οι μοτοδημοσιογράφοι του ντουνιά, περιμένουμε με αγωνία να καβαλήσουμε το νέο VFR1200, μόνο που πάλι μας περίμενε μια δυσάρεστη έκπληξη. Όταν ήρθε η ώρα να το πάρουμε από τη Honda, μας ζητήθηκε ευγενώς να κάνουμε τη δοκιμή από Τρίτη ως Παρασκευή διότι "πρέπει να συμπιέσουμε λίγο το πρόγραμμα να προλάβουν όλοι…" και "δεν καταλαβαίνω γιατί δε σας φτάνουν πέντε μέρες"… Γιατί βρε παιδιά, έχει κανονίσει να πάει διακοπές στη Μύκονο το VFR και δεν προλαβαίνουμε; Εμείς ξεκαθαρίσαμε πως τη μοτοσυκλέτα θα την πάρουμε όταν θα είναι διαθέσιμη κανονικά για μια εβδομάδα όπως όλες οι μοτοσυκλέτες δοκιμής, ώστε να κάνουμε τη δουλειά μας όπως πρέπει. Μιλάμε για ένα μεγάλο sport touring, θέλει χιλιόμετρα και δεν είμαστε και ακριβώς αργόσχολοι… Άλλωστε γνωρίζουμε ήδη πως έχει περάσει από μια 10αριά μέρες στα χέρια των δύο "μεγάλων" περιοδικών, χρόνος κάτι παραπάνω από άφθονος για να αναπαράγουν το press kit και να γράψουν το σύνηθες διαφημιστικό τεστ τους. Αν είναι να μπούμε στην ουρά και να πρέπει να πούμε κι ευχαριστώ για να κάνουμε μια κοψοκώλικη βόλτα με το VFR, έχουμε και μοτοσυκλέτες φίλων να δανειστούμε. Αρπαχτές στο eBike.gr δεν έχει, οπότε αν δε δείτε ποτέ το VFR σε πλήρες τεστ στις σελίδες μας θα ξέρετε το γιατί… Αναμένουμε εξελίξεις τις επόμενες μέρες.

Έχουμε και καλά νέα, απίστευτο;

Για τρίτο συνεχόμενο μήνα το eBike.gr παραμένει στην πρώτη θέση αναγνωσιμότητας των περιοδικών μοτοσυκλέτας στην Ελλάδα. Φτάσαμε αισίως στους 7,000 εγγεγραμμένους φίλους, ενώ τα υπόλοιπα περιοδικά μάχονται να δουν το μαγικό 6,000 στα επίσημα ανακοινωμένα στοιχεία των πρακτορείων (www.europi.gr). Το ευχάριστο είναι πως όσο περνά ο καιρός τόσο περισσότερο διευρύνεται η αναγνωστική μας βάση, γεγονός που σημαίνει πως απλά δε θα ξανακοιτάξουμε ποτέ πίσω. Σας ευχαριστούμε από την καρδιά μας για τη συμπαράσταση και εύχομαι να συνεχίσει η αγορά να υπάρχει, γιατί με τα δείγματα επαγγελματισμού και συνέπειας που μας δείχνει, λίαν συντόμως μας βλέπω να πρέπει να αγοράζουμε τις μοτοσυκλέτες για να τις δοκιμάσουμε… Αγγλία γίναμε βρε παιδί μου…

Θα το γιορτάσουμε σε ένα μοναδικό παρτάκι-συναυλία με τους φίλους μας Rockin' Bones, επειδή τελικά ακόμη και η φτώχεια θέλει καλοπέραση! Σας περιμένουμε εκεί, δείτε τη σχετική καταχώρηση στο τεύχος και αναμείνατε και επίσημη πρόσκληση στα εισερχόμενα του email σας.

Κατά τα λοιπά, σας αφήνω να απολαύσετε άλλο ένα γεμάτο τεύχος, με τις δοκιμές του, τα ποδήλατα και τους αγώνες του.

Καλή ανάγνωση. <<

HONDA

the front

Δε μας κάνουν όλες οι πορείες ρεζίλι διεθνώς. Υπάρχουν και αυτές με τα δίκυκλα και το κέφι.

SPECIALIZED

Την Agusta ποιός θα την πάρει;

Σύμφωνα με την Ιταλική εφημερίδα Il Sol 24 Ore, αυτή τη στιγμή υπάρχουν πέντε υποψήφιοι μνηστήρες για την MV Agusta.

Ο Claudio Castiglioni που διευθύνει την εταιρεία υπό τη Harley Davidson και φαίνεται ότι θέλει να την ξαναπάρει ολοκληρωτικά στα χέρια του, ο πρώην CEO της Ducati Federico Minoli και τρεις ανώνυμες εταιρείες κεφαλαίων.

Και οι δύο επώνυμες προτάσεις έχουν πλάτες από μεγάλα κεφάλαια, κάτι απαραίτητο όπως έχει δείξει η πολυτάραχη ιστορία της εταιρείας. Από τα 109 εκατομμύρια δολάρια που είχε δώσει η H-D το 2008 για να αποκτήσει την Agusta, τα 70 ήταν για να καλυφθούν τα χρέη της εταιρείας. Παρά τις επενδύσεις που έχουν γίνει τόσο στη δομή όσο και στη λειτουργία της εταιρείας, τα έσοδα της MV για το 2009 ήταν μόλις άνω των 34 εκατομμυρίων λιρών, με χασούρα προ φόρων της τάξης των 20 εκατομμυρίων. Είναι σε θέση να αντιστρέψουν αυτή την πορεία τα νέα μοντέλα παρότι δείχνουν τόσο μα τόσο ίδια με αυτά που αντικαθιστούν; Τουλάχιστον πέντε άνθρωποι το πιστεύουν.

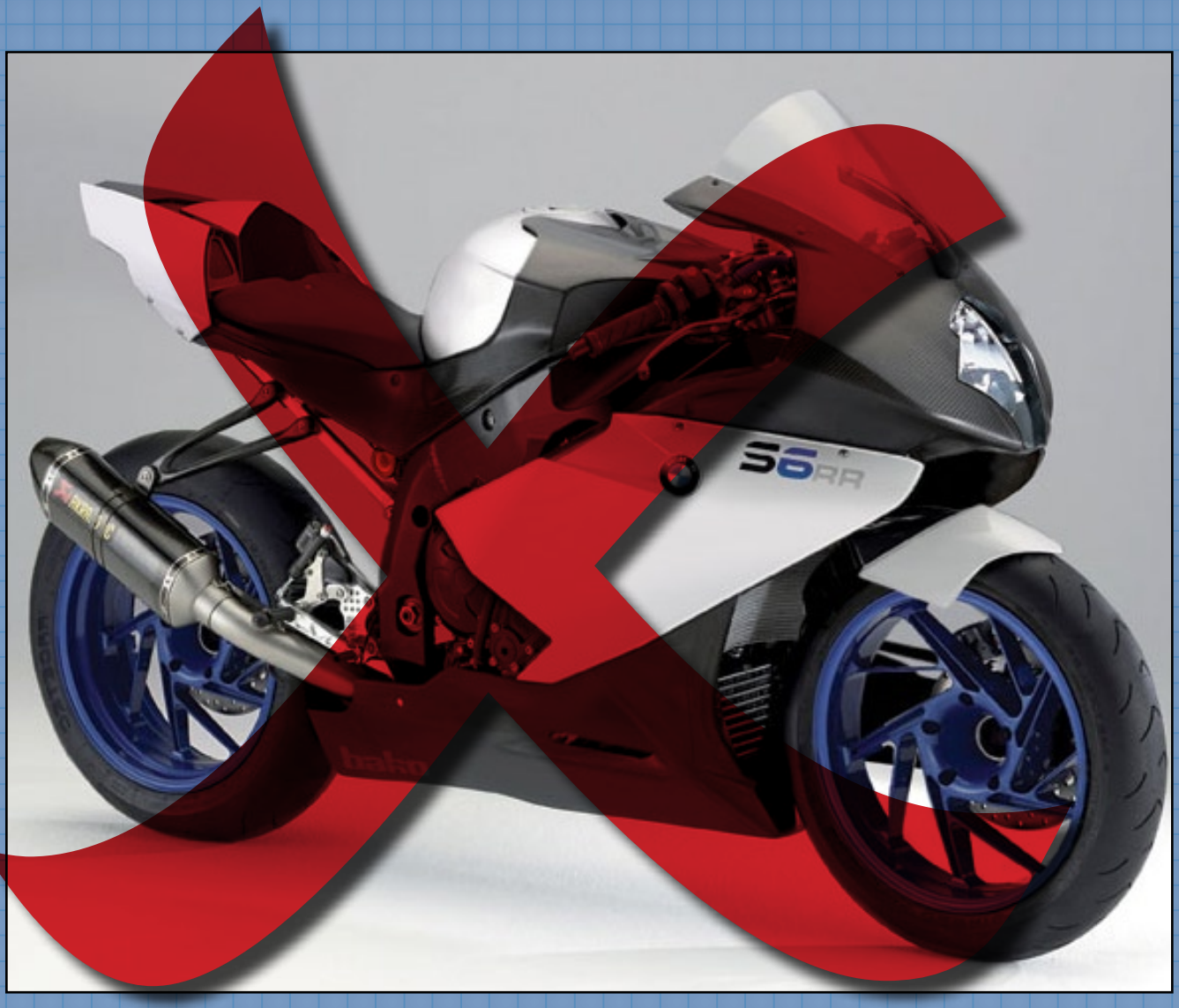
Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr
blog.ebike.gr

Αντίο S600RR

Αν ακούσατε κάτι ζητωκραυγές πρόσφατα ενώ ήσασταν μόνοι σας, μπορείτε να ηρεμήσετε.

Οι πιθανότητες είναι ότι δεν είστε τρελοί, απλά οι Ιάπωνες και λοιποί Ευρωπαίοι κατασκευαστές ενθουσιάστηκαν κομματάκι παραπάνω με τα νέα. Μιλάμε για την επίσημη ανακοίνωση της BMW ότι δεν πρόκειται να κατασκευάσει ένα μικρότερο αδελφάκι του S1000RR που έχει φέρει σε ιδιαίτερα δύσκολη θέση τα χιλιάρια αυτού του πλανήτη. Φαίνεται ότι προς το παρόν στα 600 το status quo θα παραμείνει για κάποιο καιρό ακόμα ασφαλές.

Οι φήμες είχαν πυροδοτηθεί όταν ανακαλύφτηκε ότι η BMW είχε κλείσει το URL www.s600rr.de, αλλά η θέση της Βαυαρικής εταιρείας ήταν ότι το έκανε για να προστατέψει τη μάρκα. Όσο για το μέλλον του 600RR, δε θα κρατούσαμε και την αναπνοή μας μετά από αυτή τη δήλωση, γιατί οι Γερμανοί δεν αστειεύονται με τα οικονομικά όπως ξέρετε πολύ καλά: "Το κόστος εξέλιξης ενός 600αριού είναι σε παρόμοια επίπεδα με ένα 1000άρι, ενώ η τιμή πώλησής του αισθητά χαμηλότερη". Με άλλα λόγια, δεν τους συμφέρει να φτιάξουν ένα προς το παρόν. Αν βέβαια το S1000RR σπάσει τα ταμεία... ποτέ δεν ξέρεις.



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

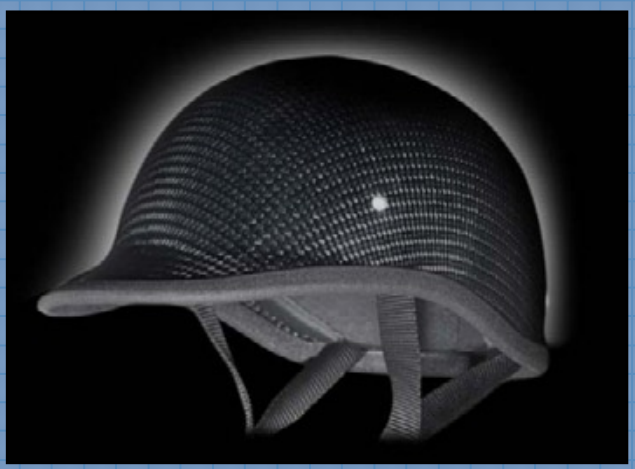
Η Harley στην Ινδία

Οι δυσκολίες που έχει περάσει τελευταία η Harley Davidson δεν είναι ακριβώς επτασφράγιστο μυστικό και πολύς ντόρος έχει γίνει για τις προσπάθειες ανάκαμψης που κάνει, με το κλείσιμο της Buell και την αναζήτηση νέου εργοστασίου.

Φαίνεται ότι αρχίζει να φαίνεται φως στο βάθος του τούνελ όμως, το οποίο φυσικά δεν έρχεται από τις παραδοσιακές αγορές. Η Harley Davidson India διαθέτει πλέον 12 από τα μοντέλα της γκάμας της για Test Ride, με την ανταπόκριση του κοινού να χαρακτηρίζεται "εντυπωσιακή". Αυτό δεν είναι μόνο επειδή βρήκαν οι Ινδοί ευκαιρία για τσάμπα τσάρκα με Χάρλεο. Τα τελευταία νούμερα των λογιστών της HD είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά και σαφώς καλύτερα απ' ό,τι αναμενόταν, με το μερίδιο της ευθύνης για την αλλαγή πορείας να βασίζεται στις αναπτυσσόμενες αγορές, μέσα στις οποίες φιγουράρει σε περίοπτη θέση η Ινδία.

Το Carbon δεν σώζει πάντα...

Την NHTSA την ξέρετε; Αν όχι, κακώς. Η National Highway Traffic Safety Administration εδρεύει στις Η.Π.Α. και είναι υπεύθυνη για την καταβολή προστίμων και άλλων τινών στις εταιρείες που δεν προστατεύουν τους καταναλωτές τους.



Η παραπάνω υπηρεσία λοιπόν ευθύνεται για το κλείσιμο της Advanced Carbon Composite (ACC) Helmets, σώζοντας κάμποσες ζωές στην πορεία. Η ιστορία δείχνει τη μοναδική επιμονή της ACC σε κάτι που απλά δεν ήταν σε θέση να προσφέρει.

Όλα ξεκίνησαν με το κλασσικής σχεδίασης αλλά σύγχρονης τεχνολογίας EXT001. Όλα καλά, μόνο που δεν πληρούσε τις προδιαγραφές DOT, καθώς τρυπούσε πιο εύκολα απ' ότι προβλεπόταν, αναγκαζόμενη από την NHTSA να το αποσύρει το 2005. Η ACC επανασχεδίασε το κράνος και το εσωτερικό του, λανσάροντάς το ως EXT002, μόνο και μόνο για να αποσυρθεί και πάλι χάρη στην NHTSA το 2007, μια ιστορία που επαναλήφθηκε με τα επερχόμενα EXT003 και EXT004. Η ιστορία έληξε μετά από πέντε ανακλήσεις και 17,000 κράνη, με την εταιρεία να σταματά την παραγωγή κρανών μοτοσυκλέτας και τον πρόεδρό της, Kim L. Davis να απαγορεύεται δια νόμου να κατέχει πάνω από το 3% σε οποιαδήποτε εταιρεία κατασκευάζει κράνη μοτοσυκλέτας. Η ACC πλέον διαθέτει μόνο κράνη για Kayak και Rafting (που όλως συμπτωματικώς δε χρειάζονται προδιαγραφές). Το αστείο της υπόθεσης; Ο κεντρικός διαφημιστικός άξονας της ACC στηριζόταν γύρω από την ανάγκη για σωστή προστασία, καλώντας τους πελάτες να αποφύγουν τα "υποδεέστερα" προϊόντα από την Ασία...

Ποιός χρειάζεται τον Batman;

Οι έχοντες καλή μνήμη θα θυμούνται τη δερμάτινη ρέπλικα της στολής του Batman από το Dark Knight, που είχε κατασκευάσει σε περιορισμένο φυσικά αριθμό η Universal Designs.

Τώρα, αποφάσισαν να πάνε το όλο θέμα ένα βήμα παραπέρα, συνειδητοποιώντας ότι μπορεί να μη θέλουν όλοι να δείχνουν σα νυχτερίδες, αλλά μάλλον δε θα τους πείραζε ο συσχετισμός με τον Hugh Jackman και τον έρωτα που τρέφουν οι περισσότερες κορασίδες γι' αυτόν.

Τι πιο φυσικό λοιπόν από το να βασίσουν τη νέα τους φόρμα στη στολή του Wolverine από το X-Men II. Κοιτώντας κάτω από το Design, βλέπουμε αφαιρούμενες ενισχύσεις CE-approved, τέσσερα διαφορετικά είδη δέρματος και ενισχύσεις από κέβλαρ. Στα χαρτιά δε δείχνει άσχημο, αν και το πρόβλημά μας είναι στο κύριο σημείο πώλησης, όπως λέει ο ιδιοκτήτης της UD Replicas, David Pea: "Δεν έχει σημασία ποιός είσαι, φορώντας τη νιώθεις σαν υπερήρωας". Λέτε να πιστέψει κανείς ότι οι μπαριέρες δε μπορούν να τον βλάψουν; Για περισσότερα, επειδή το ξέρουμε ότι ψήνεστε, δείτε το www.udreplicas.com.

Τι θα γίνει με τη Moto Morini;

Θυμάστε που λέγαμε στο προηγούμενο τεύχος για την προσφορά που είχε κάνει ο Αδελφός Μπερλουσκόνι για τη Moto Morini;

Η πιθανή δημιουργία μιας νέας ιταλικής υπερδύναμης Μοτοσυκλετών έδειχνε να βρίσκει τον δρόμο της, τόσο με την προσφορά των 2.5 εκατομμυρίων Ευρώ, όσο και με το τριετές πρόγραμμα ανάπτυξης που είχε καταθέσει ο Paolo Berlusconi, αλλά τα πράγματα δε βγήκαν όπως ακριβώς τα περιμέναμε. Στις 17 Μαΐου το εμπορικό σωματείο απέρριψε την προσφορά του που περιλάμβανε την πλήρη εξαγορά της εταιρείας, από τον τίτλο μέχρι και όλα της τα περιουσιακά στοιχεία.

Τα στοιχήματα είναι υπέρ μιας νέας πρότασης Μπερλουσκόνι στις επόμενες ημέρες, αλλά ένας αέρας αβεβαιότητας έχει ξαναρχίσει να τριγυρίζει τη Moto Morini. Είδωμεν...

Triumph Sprint 2011

Στο πιο τουριστικό το ρίχνει η Triumph, με την παρουσίαση της Sprint GT.

Βασισμένη στη γνωστή μας ST, διαθέτει νέο φαίρινγκ που κρατάει μεν τα τριπλά φανάρια αλλά με πιο φρέσκια σχεδιαστική προσέγγιση, ενώ όλο το πίσω τμήμα είναι διαφορετικό, με εξάτμιση κάτω και χώρο κάτω από την ουρά, που έρχεται να συμπληρώσει τις στάνταρ πλαϊνές βαλίτσες των 31 λίτρων. Το ABS είναι στάνταρ, η νέα εξάτμιση μαζί με διαφορετικές ρυθμίσεις έχουν ανεβάσει την ισχύ στους 130 ίππους από τους 123 του ST 1050, ενώ η χαμηλότερη σέλα και οι διαφορετικές ρυθμίσεις τονίζουν κατά την Triumph τον τουριστικό χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας, χωρίς να ξεχνάει το σπορ χαρακτήρα της. Μαζί μας τα τέλη Ιουνίου, έναντι 13,490€.

Παράλληλα, η Triumph έδειξε και τις πρώτες φωτό της Sprint ST για το 2011, που διαθέτει το νέο φαίρινγκ αλλά όχι και τη νέα εξάτμιση, εν αναμονή περισσότερων πληροφοριών.

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

Οι κόκκινες σφαίρες επιστρέφουν

DERBI

ΑΛΗΘΙΝΟ ΠΑΘΟΣ.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΙΝΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ. ΚΙΝΗΣΟΥ ΤΩΡΑ!

TERRA ADVENTURE 125

SENDA X-TREME 50 SM

SENDA DRD 125 R

SENDA DRD 125 SM

ΓΙΑ ΕΚΕΙΝΟΥΣ ΠΟΥ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΖΗΣΟΥΝ ΙΣΧΥΡΕΣ ΣΥΓΚΙΝΗΣΕΙΣ. ΟΙ ΠΙΟ EXTREME ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ, ΜΕ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ. Η ΠΟΛΗ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΗ ΜΕ ΕΝΑ DERBI.

Η Derbi συνεργάζεται με eni agip products

JOIN
DERBI LIVE
www.derbi.com

Δυνατότητα 2+2 επέκτασης εγγύησης

DERBI 19 ΦΟΡΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΗΣ

PIAGGIO HELLAS A.E. ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ: 210 7572100, FAX: 210 7572185, e-mail.: piaggiohellas@gr.piaggio.com - www.derbi.com

Δίκυκλοι πυροσβέστες

Μπορεί να άργησαν, αλλά αρχίζουν να βλέπουν το φως.

Ο λόγος για τις κυβερνητικές οργανώσεις που αρχίζουν να συνειδητοποιούν τα πλεονεκτήματα των μοτοσυκλετών έναντι των αυτοκινήτων, όσον αφορά στην ταχύτητα επέμβασης, αλλά και στο κόστος χρήσης που, όπως και να το κάνουμε, πονάει τελευταία.

Μετά το πρόγραμμα ΔΙΑΣ της Ελληνικής Αστυνομίας που αύξησε εκθετικά τον αριθμό των ένστολων μοτοσυκλετιστών, έρχεται η πυροσβεστική με το πρόγραμμα ΗΦΑΙΣΤΟΣ. Το πλάνο περιλαμβάνει άγνωστο προς στιγμής αριθμό μοτοσυκλετών που θα κάνουν περιπολίες στα δάση, με τον συνεπιβάτη να φέρει σακίδιο με τον απαραίτητο εξοπλισμό για αντιμετώπιση μικρών εστιών. Σε περίπτωση που δεν είναι σε θέση να σβήσουν τη φωτιά, καλούνται τα μεγάλα όπλα.

Μπορεί η άρση της κυκλοφορίας στις δασικές εκτάσεις το καλοκαίρι να μας πονάει από ελαφρώς έως βαρέως, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι οι πυροσβέστες μοτοσυκλετιστές θα κάνουν μοναχικές τσάρκες. Για την καταπολέμηση του πάγιου προβλήματος των πυρκαγιών οι μονάδες της Πυροσβεστικής θα συνεργάζονται με την Αστυνομία, 1,500 αγροφύλακες και 5,500 εποχικούς πυροσβέστες και στον τομέα της πρόληψης, όχι μόνο στις πυροσβέσεις.

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

more stuff...

Ίσως να έχετε πάρει χαμπάρι ότι είμαστε κάπως πιο ευάλωτοι πάνω στις μοτοσυκλέτες απ' όσο θα θέλαμε, κάτι που όπως και να το κάνουμε απαιτεί περισσότερη προσοχή από μέρους μας. Καμπάνιες σχετικές υπάρχουν πολλές, αλλά είναι ευχάριστο να βλέπεις κάτι διαφορετικό απ' τα συνηθισμένα: http://www.youtube.com/watch?v=1rchioBm5fk

---

Ο συνδυασμός των ανηλίκων με τις μοτοσυκλέτες δεν είναι πάντα ιδανικός. Γκρινιάζουμε χρόνια για την άδικη νομοθεσία στην Ελλάδα που έχει μεγαλύτερα όρια ηλικίας για τα διπλώματα απ' όλη την Ευρώπη, αλλά βλέποντας κάποια πράγματα δεν είναι να απορείς. Και το πιο αστείο; Δεν είναι καν Έλληνες: http://www.youtube.com/watch?v=iRasoZMirRc

---

Τα paddock stands είναι ιδιαίτερα χρήσιμα όπως μπορεί να σας πει οποιοσδήποτε αρέσκεται να δουλεύει στη μοτοσυκλέτα του ή συχνάζει σε trackday, αλλά δεν είναι και ό,τι πιο εύχρηστο άπαξ και χρειαστεί να μετακινήσεις τη μοτοσυκλέτα σου. Το νέο προϊόν της Moovamoto έρχεται να λύσει το πρόβλημα με μια διαφορετική προσέγγιση, τόσο στη σχεδίαση όσο και στη διαφήμιση: http://www.youtube.com/watch?v=FWtArsVTD20

30 Χρόνια GS

Μπορεί οι περισσότεροι να θέλουν να περνάνε στα πρώτα "άντα" τους σιωπηλά, αλλά σίγουρα η BMW δεν ανήκει σε αυτή την κατηγορία.

Όταν γενεθλιάζει το πιο ιστορικό μοντέλο σου που συνεχίζει να φιγουράρει στην κορυφή των πωλήσεων, δεν έχεις κανένα λόγο να το κρατάς μυστικό.

Για την περίσταση η BMW παρουσίασε επετειακές εκδόσεις 30 χρόνων όλης της γκάμας των GS, τόσο των Boxer όσο και των δικύλινδρων, εν σειρά παρότι όπως και να το κάνουμε είναι κάπως πιο φρέσκα από τα υπόλοιπα. Οι αλλαγές είναι κυρίως κοσμητικές, με τη λωρίδα τριχρωμίας της BMW Motorrad Motorsport και ένδειξη "30 Years GS" στο ντεπόζιτο, κόκκινη σέλα με ανάγλυφο GS και μερικές ακόμα λεπτομέρειες που διαφέρουν ανάλογα με την έκδοση, αν και όλα είναι διαθέσιμα μόνο σε λευκό χρώμα.

Ως άλλο κερασάκι στην τούρτα, η BMW ανακοίνωσε αύξηση πωλήσεων 21% για το πρώτο τρίμηνο σε σχέση με το 2009, κατέχοντας πλέον την πρώτη θέση των πωλήσεων σε Ιταλία, Μεγάλη Βρετανία και Γερμανία. Είδες οι Γερμανοί;

Ανάκαμψη Yamaha

Η Yamaha Motor Company έβγαλε στη δημοσιότητα τα οικονομικά στοιχεία του πρώτου τριμήνου του 2010 και κάτι μας λέει ότι αυτό έγινε χαμογελώντας.

Το καθαρό κέρδος της εταιρείας ήταν 80.9 εκατομμύρια δολάρια, μια σημαντική βελτίωση σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2009 και τις απώλειες της τάξης των 169 εκατομμυρίων.

Για όσους κακοθελητές σχολιάσουν ότι η διαφορά οφείλεται στην αύξηση των τιμών ή στις ισοτιμίες, θα πρέπει να προσθέσουμε την αύξηση του όγκου πωλήσεων κατά το εντυπωσιακό 26%, με 1.6 εκατομμύρια μονάδες. Γιατί δε βλέπουμε αντίστοιχα περισσότερες Yamaha στο δρόμο τότε; Μα γιατί δεν ευθυνόμαστε εμείς για την ανάκαμψη καρδιά μου. Οι πωλήσεις στις παραδοσιακές αγορές είναι από αισθητά (-14% στην Ιαπωνία) έως τρομακτικά (-57.5% στην Αμερική) μειωμένες, κάτι που σημαίνει ότι για άλλη μια φορά η σανίδα σωτηρίας ήρθε από τις Ασιατικές αγορές, που φέτος έφεραν τα 2/3 του εισοδήματος της εταιρείας των τριών διαπασών.

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

ΤΟ ΑΠΟΛΥΤΟ STREET FIGHTER...

...ΤΩΡΑ ΜΕ ΔΩΡΑ ΑΞΙΑΣ €620*

*ΜΙΝΙ ΦΑΙΡΙΝΓΚ, ΚΑΡΙΝΑ, ΚΑΛΥΜΜΑ ΣΕΛΛΑΣ

ΜΕ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ **6,9%**
ΤΗΣ **VOLKSWAGEN BANK**
GMBH

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

www.triumphmotorcycles.com/greece

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

ΤΡΙΑΜΦ ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε., Λ. ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ 46 ΗΡΑΚΛΕΙΟ,
Τ: 210 2849200, 210 2842226 **(Ε,Α,Σ)**

ΔΥΚΤΙΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ:
TRIUMPH UNITED DEALERS S.A.,
ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 77,
Τ: 210 7770079, 210 7488251 **(Ε)**

TRIUMPH ΠΙΕΡΡΑΚΟΣ,
Λ. ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ 104,
Τ: 210 9824821 **(Ε,Α,Σ)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΘΗΝΑΣ:
ΚΟΝΤΗΣ ΣΑΚΗΣ,
ΒΡΙΛΗΣΣΟΥ 35,
Τ: 210 6437773 **(Σ)**

ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΟΤΟ,
Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 55,
Τ: 210 9224543 **(Σ)**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
TRIUMPH INTERMOTO,
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 35,
Τ: 210 4125116 **(Ε)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
TRIUMPH INTERMOTO,
ΟΜΗΡΟΥ ΣΚΥΛΙΤΣΗ 28,
Τ: 2105905295 **(Σ)**

ΒΟΛΟΣ:
TRIUMPH FAST GEAR,
Λ. ΑΘΗΝΩΝ 102, Τ: 24210 84430,
24210 62775 **(Ε,Α,Σ)**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ,
Λ. ΚΩΝ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 149,
Τ: 2310 308811 **(Ε,Α,Σ)**

ΙΩΑΝΝΙΝΑ:
TRIUMPH 2 ΤΡΟΧΟΙ,
ΑΡΧ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ 34,
Τ: 26510 49088 **(Ε,Α,Σ)**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ:
TRIUMPH ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ,
ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟΣ, Τ: 27210 87954
(Ε,Α,Σ)

ΚΕΡΚΥΡΑ:
TRIUMPH M&M STORES,
2ο ΧΙΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΕΛΕΚΑ,
Τ: 26610 31456 **(Ε,Α,Σ)**

ΛΑΡΙΣΑ:
TRIUMPH EXTREME SHOP,
3η ΧΙΛ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΑΡΙΣΗΣ-
ΑΘΗΝΩΝ, Τ: 2410 663098 **(Ε,Α,Σ)**

ΞΑΝΘΗ:
TRIUMPH MAIN STREET,
28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 311-313,
Τ: 25410 21180 **(Ε,Α,Σ)**

ΠΑΤΡΑ:
TRIUMPH ACTION BIKE,
ΝΟΤΑΡΑ & ΑΜΕΡΙΚΗΣ 27,
Τ: 2610 434320 **(Ε,Α,Σ)**

ΦΕΛΟΥΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ,
ΑΧΙΛΛΕΩΣ 95,
Τ: 2610 994073 **(Σ)**

ΧΑΝΙΑ:
TRIUMPH MOTOMANIA,
ΑΝΑΓΝ. ΓΟΓΟΝΗ 112,
Τ: 28210 70109 **(Ε,Α,Σ)**

ΧΙΟΣ:
TRIUMPH ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ,
ΜΑΣΤΡΟΛΕΑΝΔΡΟΥ 5,
Τ: 22710 41541 **(Ε,Α,Σ)**

Έκθεση: **(Ε)**
Ανταλλακτικά Αξεσουάρ: **(Α)**
Συνεργείο: **(Σ)**

Ducati Monster 796

Δε χρειαζόταν πτυχίο αστρολογίας για να οραματιστεί κανείς την έλευση του Monster 796.

Το κενό ανάμεσα στο 696 και το 1100 ήταν αρκετά μεγάλο και η Ducati ιστορικά αρέσκεται στο να προσφέρει απλόχερα διάφορες εκδόσεις του μοντέλου που την έσωσε από τη χρεοκοπία. Όλως συμπτωματικώς ο κινητήρας του Hypermoto 796 έκλεινε ιδανικά το κενό. Ο συνδυασμός του αερόψυκτου δικύλινδρου των 803 κυβικών με το πλαίσιο του Monster μας δίνει μια μοτοσυκλέτα 87 ίππων και μόλις 167 κιλών, παρά τη χρήση του μονόμπρατσου ψαλιδιού πως ως τώρα τιμούσε μόνο τις εκδόσεις 1100. Και, αν οι μονόχρωμες επιλογές του 696 σας περιόριζαν, τώρα μπορείτε επιτέλους να αναθαρρήσετε, καθώς η Ducati επιστρέφει στις ρίζες των Monster προσφέροντας μια σειρά ξεχωριστών χρωματικών συνδυασμών, είτε νέων ή βασισμένων στην ιστορία της εταιρείας – Pantah κανείς; Και για λίγη Ιταλική τέχνη, μπορείτε να δείτε το επίσημο βίντεο του 796 εδώ: http://www.youtube.com/watch?v=bSsoeKMJAVw

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

explore...

The DucatiSTi Experience

Κρίση, οικονομία, spreads, ΔΝΤ... Μια μαυρίλα πλανιέται σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Σε ολόκληρη; Σχεδόν... Κάπου στην Αθήνα ένας ducatista χαμογελά. Χαμογελά γιατί αποφάσισε να κάνει το όνειρό του πραγματικότητα.

Με αφορμή το 6ο World Ducati Week εμπνεύστηκε ένα ταξίδι που δεν έχει ξαναγίνει στη ιστορία της Ducati. Να επισκεφτεί το σύνολο των De smo Owners Club στην Ευρώπη (εντάξει, θα αφήσει και μερικά για... κάποια άλλη στιγμή).

Σύνολο χιλιομέτρων: 30,000
Διάρκεια: 100 ημέρες
Αναβάτης: Νιαουνάκης Γιώργος
Μοτοσυκλέτα: Ducati ST4s

Τις υπόλοιπες ημέρες θα κλειδώσουν οι τελικές λεπτομέρειες του ταξιδιού.

Λίγη υπομονή και θα τα μάθετε όλα.

Για περισσότερες πληροφορίες μπείτε στο group του Γιώργου στο facebook.

BUSHMILLS
IRISH WHISKEY

ολόκληρη η Ιρλανδία σε ένα ποτήρι...

Το Bushmills Originals, παράγεται στο παλαιότερο αποστακτήριο της Ιρλανδίας, σε μία περιοχή που πήρε άδεια απόσταξης το 1608.

Το Bushmills παράγεται στις ακτές της Βόρειας Ιρλανδίας στο χωριό Bushmills από τους ανθρώπους του Bushmills!

Αποστάζεται τρεις φορές σε χάλκινους αποστακτήρες και ωριμάζει σε βαρέλια που προέρχονται από παλαίωση ισπανικού κρασιού. Μία μοναδική τέχνη παραγωγής του περνά από γενιά σε γενιά μέχρι και σήμερα, δημιουργώντας ένα ουίσκι με ξεχωριστή γεύση! Γεύση πλούσια και απαλή που περικλείει ολόκληρη την Ιρλανδία σε ένα ποτήρι.

Λόγω της Ιρλανδέζικης καταγωγής του το Bushmills εμπνέει μια στάση ζωής αυθεντική, πρωτοποριακή και ανθόρμητη, τέτοια που αξίζει να μοιραστείς μόνο με αδηθινούς φίλους.

ebike.gr

first rides

Σόλο Τσαντήλα με εμβληματικά δικύλινδρα για γεμάτες τσέπες

Ωραίο πράγμα η υπερβολή

Αν το μπούγιο είναι αξία, τότε το Adventure της BMW δικαίως κλέβει τις εντυπώσεις

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

Στη διαδρομή από το απλό GS στο Adventure μεσολαβούν πολλά περισσότερα από μερικά σχέδια που στήθηκαν στο τμήμα Marketing της BMW. Το μάτι πέφτει αναπόφευκτα στον πλουσιοπάροχο όγκο, αλλά πίσω από αυτόν οι Γερμανοί έχουν δουλέψει σε μερικούς τομείς που αποκαλύπτουν πως τίποτα δε γίνεται τυχαία εκεί στο Μόναχο.

Εν αρχή, βέβαια, ην ο όγκος και εδώ η εταιρεία έχει δώσει ρέστα. Είναι που είναι ξεχωριστό το GS εμφανισιακά, με την προσθήκη του γιγάντιου χοντρού ρεζερβουάρ, συν τα κάγκελα και τα συμπαραμαρτυρούντα τους, το οπτικό αποτέλεσμα φλερτάρει πλέον με ψυχολογικές καλλιέργειες όπως το δέος. Κάτι που δεν είναι άμεσα εμφανές είναι και το ύψος του, καθώς ολόκληρη η μοτοσυκλέτα έχει ανασηκωθεί –μέσω των ψηλότερων αναρτήσεων– κατά δύο πόντους, άλλος ένας λόγος οπτικής κυριαρχικότητας.

Όλως τυχαίως, καβάλησα ένα απλό GS αμέσως μετά τη μοτοσυκλέτα της δοκιμής και στην αρχή μου φαινόταν σα μονοκύλινδρο F650. Να μη σας πω ότι για λίγο ξενέρωσα, μου έλειψε αμέσως η… αρχοντιά.

Είναι εξαρχής σαφές λοιπόν πως το να ξεκινήσουμε από ένα ορόσημο των δίτροχων SUV και να το κάνουμε να δείχνει πολύ πιο μπούγιο, ε αν μη τι άλλο, ρίχνει αφειδώς λάδι στη φωτιά των περί μεγέθους ρητών. Ένα είναι σίγουρο: Η επιτυχία των μεγάλων on-off είναι η φυσική απόδειξη πως το μέγεθος μετράει.

Στη BMW, εδώ και χρόνια, το Adventure σχεδιάζεται ως η περιπετειώδης προέκταση του GS. Όπως συνέβαινε και με το 1150, οι διαδρομές των αναρτήσεων είναι μεγαλύτερες, όχι μόνο για το μάτι αλλά και για την ουσία, που δεν είναι άλλη από την εκτός δρόμου ικανότητα.

Ευτυχώς στο 1200 δεν υιοθετήθηκε η συνταγή του 1150 όπου η Adventure έκδοση φορούσε κιβώτιο με στάνταρ κοντύτερη έκτη σχέση και προαιρετικά κοντύτερη πρώτη

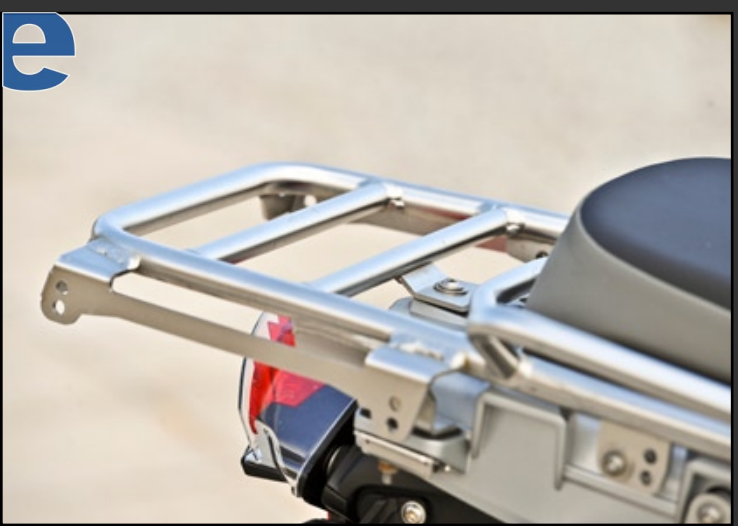
– εδώ είναι ολόιδιο με αυτό του απλού GS. Δεν είναι και το πιο εύκολο πράγμα στον κόσμο με το θηρίο των 256 κιλών (χωρίς τα αξεσουάρ) να κινείσαι στο χώμα με γεμάτη έκτη ώστε να ανταμειφθείς από την κοντή κλιμάκωση, οπότε για ποιο λόγο να κουτσουρεύουμε τις ασφάλτινες τουριστικές του ικανότητες; Σωστή η επαναφορά στη λογική από τη BMW εδώ. Η κοντή πρώτη εξακολουθεί να υπάρχει ως έξτρα στον εξοπλισμό, αλλά κι εδώ η χρησιμότητά της είναι τουλάχιστον αμφιλεγόμενη. Αν θες το Adventure για διαδρομές trial ή για να σουζάρεις σε κάθε εκκίνηση θέλοντας και μη, να την παραγγείλεις.

Ίδια είναι και η λίστα με όλα τα ηλεκτρονικά έξτρα, ξεκινώντας από το ABS, τις τηλερυθμιζόμενες αναρτήσεις ESA και το αντισπίν ASC. Το κατά πόσον όλα αυτά τα στοιχεία είναι απαραίτητα ή όχι ας το κρίνει ο καθένας με βάση τις οδηγικές του απαιτήσεις και ικανότητες.

Όλα στο χέρι

Θεωρώ σχεδόν απαραίτητο το ABS για να είσαι ήσυχος για τις συνέπειες της άρνησης του Telelever να σου εξηγήσει το συμβαίνει στο μπροστινό λάστιχο από πλευράς πρόσφυσης και για να μπορέσεις να εκμεταλλευτείς στο μέγιστο βαθμό το δυνατό σετάκι φρένων της Brembo. Δίχως το μαξιλαράκι του

Arai
BMW



BMW

> τα θέλω όλα έτοιμα στο χέρι και δίχως κόπο

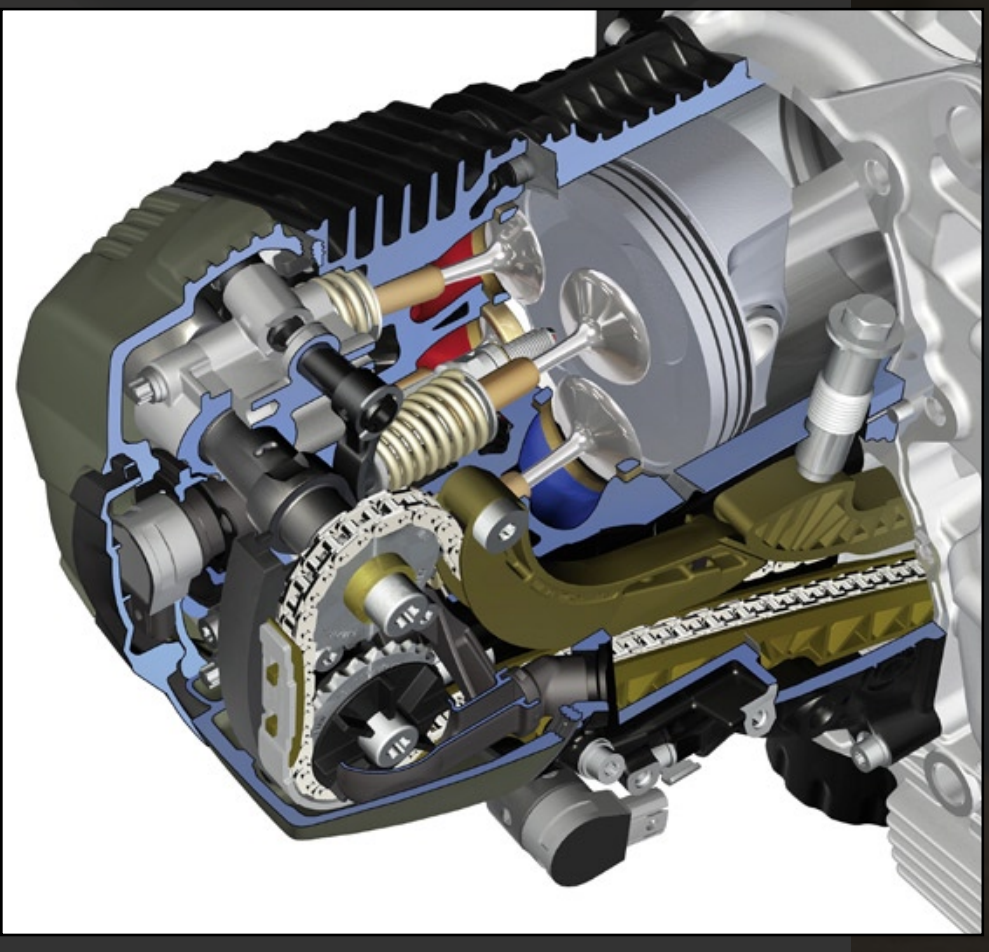
αντιμπλοκαρίσματος, φρενάρεις λίγο-πολύ στα τυφλά.
Το καλό είναι πως το σύστημα απενεργοποιείται, ώστε να μη σου γίνεται τροχοπέδη στο χώμα. Το κακό είναι πως μόνο του κοστίζει €1,300, άουτς!
Η προσθήκη του ASC δεν είναι εξίσου αναγκαία. Στη στάνταρ ρύθμισή της κόβει όλη την ασφάλτινη πλάκα από 12 κιλά δικύλινδρης ροπής πολλών κυβικών, τσεκουριάζοντας απότομα τις τάσεις αποκόλλησης του πίσω τροχού. Στην εντούρο ρύθμιση, που είναι πιο χαλαρή, η ελευθερία που σου δίνει μπορεί να φτάσει στα όρια του highside. Στο χώμα είναι πιο απαραίτητη από το οξυγόνο, διαφορετικά αν άφηνε το ASC να κόβει κάθε φορά που ένας τροχός γυρνάει πιο γρήγορα από τον άλλο πρακτικά στον περισσότερο χρόνο δε θα είχες γκάζι. Κάτι που συμβαίνει και στην άσφαλτο, με το ASC στη στάνταρ ρύθμιση και πέρασμα με πολλά χιλιόμετρα από συνεχείς ανωμαλίες. Ξαφνικά το σύστημα "τα παίζει" και μπορεί να κάνεις κάμποσα μέτρα χωρίς γκάζι, με τα κιλά να σε πηγαίνουν όπου θέλουν. Σε μια περίπτωση όπου επίτηδες όρμηξα με τίγκα ηλεκτρονικά και γεμάτο γκάζι σε κάμποσα μέτρα κατσαρό βγήκα σχεδόν κάθετα στον δρόμο, με το γκάζι ουσιαστικά νεκρό από το ASC και το μοτεράκι του ABS να ντύνει το συμβάν με διάφορους ήχους, άρα ούτε φρένο είχα για λίγα μέτρα. Δυστυχώς η επέμβαση του αντισπίν στην εντούρο ρύθμιση δεν είναι πάντα η ίδια: Άλλες φορές είχα την αίσθηση πως με έκοψε πάνω στο καλύτερο, άλλες φορές με άφησε ακυβέρνητο, άλλες φορές με έσωσε. Και αυτό απενεργοποιείται εντελώς πάντως.
Τελικά ό,τι και να κάνεις, ο εγκέφαλός σου είναι ο πρωταγωνιστής, βάλ' τον να δουλέψει. Το ASC, αν και πολύ φτηνότερο από το ABS στα €350, προσωπικά δε θα το αγόραζα. Από την άλλη θα αποδειχθεί μάλλον υπέροχο σε αναβάτες περιορισμένης εμπειρίας – μα μόνο για την τήρηση της τάξης στον πίσω τροχό, το μπροστινό γλίστρημα εξακολουθεί να επαφίεται στο χέρι σου.
Μετά έχουμε τις ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις. Εκ πρώτης όψεως σκεφτόμουν πως πρόκειται απλά για ένα γκάτζετ που ταιριάζει ιδανικά με τον νεοφιλελεύθερο τρόπο ζωής "τα θέλω όλα έτοιμα στο χέρι και δίχως κόπο". Αυτό το εξυπηρετεί μια χαρά. Πάει κι ένα βήμα παραπέρα όμως.
Κατ' αρχή, σου δίνει μεγαλύτερες δυνατότητες ρύθμισης,

Arai

καθώς η δίχως ESA ανάρτηση δεν έχει δυνατότητα επέμβασης στην απόσβεση συμπίεσης. Επίσης, σου δίνει δημιουργικό έλεγχο και στο αμορτισέρ του Telelever, κάτι που επίσης δεν έχεις στην απλή έκδοση.
Δουλεύει καλά και με την άνεση ενός κουμπιού βλέπεις άμεσα διαφορά στη λειτουργία της ανάρτησης. Για να στρίψεις με την ψυχή σου σε στροφιλίκι θα χρειαστεί να καταφύγεις στις σκληρότερες δυνατές ρυθμίσεις (Sport και βαρυφορτωμένο), μα ακόμη κι εδώ η ανάρτηση δίνει μια εντύπωση πλεύσης παραπάνω από το απλό GS. Κατηγορείστε τις επιπλέον διαδρομές της ανάρτησης και το ψηλά τοποθετημένο έξτρα βάρος του καυσίμου γι' αυτό.
Το κερασάκι στην τούρτα πάντως έρχεται όταν ρυθμίσεις το ESA για εκτός δρόμου χρήση. Μόνο στο ρελαντί και με νεκρά στο κιβώτιο, νιώθεις αισθητά τη μοτοσυκλέτα να ψηλώνει μόλις η ένδειξη στα όργανα σταματήσει να αναβοσβήνει!

Το μέσο βασίλειο

Δεν έχω πει τίποτε ακόμη για τον "νέο κινητήρα", στον οποίο η σημαντικότερη αλλαγή αφορά στις κεφαλές του HP2 με τους δύο επικεφαλής εκκεντροφόρους. Στα χαρτιά, αποδίδει 5% περισσότερη ισχύ και επιτρέπει στο κόκκινο όριο περιστροφής να ανέβει από τις 8 στις 8,500 rpm. Στο δρόμο πάντως διαφορά ουσιαστική δεν είδα πουθενά, είναι ο γνωστός καλός boxer που γνωρίζουμε ήδη έξι χρόνια, η λειτουργία του είναι τόσο ίδια με πριν που αν δε γνώριζα από το press kit πως έγινε η συγκεκριμένη αλλαγή ούτε που θα έπαιρνα πρέφα. Είναι και οι νέες κεφαλές κρυμμένες πίσω από τα έξτρα προστατευτικά καπάκια της BMW, πάει και η οπτική αναγνώριση...



N
km/h
FUEL

ESA

> Οι χαμηλομεσαίες εξακολουθούν να είναι το βασίλειό του

Ένα ακόμη στοιχείο που δεν κατάφερα να εντοπίσω είναι η καλύτερη λειτουργία του boxer ψηλά. Όπως σε όλα τα GS που έχω καβαλήσει στη ζωή μου, το παιχνίδι πάνω από τις 7,000 rpm γίνεται σχεδόν απαγορευτικό, τον ακούς να δυσκολεύεται όλο και περισσότερο όσο πλησιάζει τα κόκκινα. Οι χαμηλομεσαίες εξακολουθούν να είναι το βασίλειό του.

Αναγκαιότητα

Όπως σας είπα και στην αρχή, παρότι δεν μου ήταν δύσκολο να αποχωριστώ τον σεβαστό όγκο του Adventure, μου έλειψε άμεσα η αρχοντιά που αποπνέει. Αντικειμενικά όμως η μοτοσυκλέτα αυτή απευθύνεται σε λίγο κόσμο. Αν τη θες για καθημερινή χρήση και τουρισμό, το απλό GS είναι εξίσου αποτελεσματικό και μόνο το μεγάλο ρεζερβουάρ θα σου λείψει. Το Adventure με τα 33 λίτρα του και μέση κατανάλωση 8.5 lt ανά 100 km που μέτρησα, μπορεί να καλύψει κάτι λιγότερο από 400 km με ένα γέμισμα. Αυτό είναι ένα τουριστικό προσόν!

Από κει και πέρα, οι ψηλότερες αναρτήσεις σε μένα φάνηκαν να χαλούν τη θαυμαστή ισορροπία του GS και δε βλέπω καμία άλλη χρησιμότητα γι' αυτές εκτός από χωμάτινη χρήση. Μιλώ για βαρβάτη χρήση, όχι απλές διελεύσεις για την παραλία. Όλα τα υπόλοιπα στοιχεία της μοτοσυκλέτας έτσι κι αλλιώς είναι λίγο-πολύ πανομοιότυπα με το απλό GS, οπότε διαλέγεις ανάλογα με τις ανάγκες σου.

Κλείνοντας να προσθέσω μόνο πως η τιμή της έκδοσης δοκιμής που βλέπετε εδώ ξεπερνά τα €19,000, διαθέτοντας ένα σκασμό έξτρα, από όλα τα ηλεκτρονικά ως τη διαφορετική σχάρα και βαλίτσες. Τυπικά για BMW, η λίστα των έξτρα διαθέτει αμέτρητα πράγματα, πολλά εκ των οποίων αξίζουν τα λεφτά τους, άλλα μπορούν να καλυφθούν φτηνότερα με άλλες after market επιλογές, αλλά είναι και κάποια λίγα που δεν επιτρέπεται να απουσιάζουν από μια μοτοσυκλέτα που ξεκινά στα €16K, όπως το trip computer…

Ομοίως, κατά πάγια πολιτική της BMW σε μοτοσυκλέτες και αυτοκίνητα, να θεωρείτε δεδομένο πως οι ετοιμοπαράδοτες μοτοσυκλέτες στην Ελλάδα έχουν ήδη φορεμένο από το εργοστάσιο συγκεκριμένο πακέτο εξοπλισμού, οπότε η παραγγελία της βασικής έκδοσης ή το χτίσιμο της δικής σου προσωπικής μοτοσυκλέτας συνεπάγεται κάμποσο διάστημα αναμονής. <<

BMW R1200GS ADVENTURE
BMW HELLAS A.E.
ΤΙΜΗ: €16,050
(ΒΑΣΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,240 mm
Πλάτος:	990 mm
Ύψος:	Δ/Α
Μεταξόνιο:	1,510 mm
Ύψος σέλας:	890-910 mm
Ρεζερβουάρ:	33 λίτρα
Βάρος κατασκευαστή:	256 kg (πλήρες)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, αερόψυκτος δικύλινδρος Boxer, 2x2ΕΕΚ, 2x4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	101 x 73 mm
Χωρητικότητα:	1,170 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς:	110 / 7,750 hp/rpm
Ροπή:	12.2 / 6,000 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	BMW Telelever
Διαδρομή:	210 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου (ESA προαιρετικά)

ΠΙΣΩ

	BMW Paralever
Διαδρομή:	220 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς (ESA προαιρετικά)

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.5 x 19 in
Ελαστικό:	Bridgestone Battle Wing, 110/90-19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 305 mm, δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων (ABS προαιρετικά)

ΠΙΣΩ

Ζάντα: 4 x 17 in	
Ελαστικό:	Bridgeston e Battle Wing, 150/70-17
Φρένο:	Δίσκος 265 mm, δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων (ABS προαιρετικά)

MOTORAID

ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ & ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ & ΑΝΑΒΑΤΗ

evolution of MOTORAIDer

ΑΓΟΡΑ ΜΕ 12 ΔΟΣΕΙΣ

ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ (PAYPAL - ΠΙΣΤ. ΚΑΡΤΑ)

ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΓΙΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΑΝΩ ΤΩΝ € 350,00

www.motoraid.eu

SURF & BUY

απλά | γρήγορα | ανταγωνιστικά

68,90 € Cruise Controls

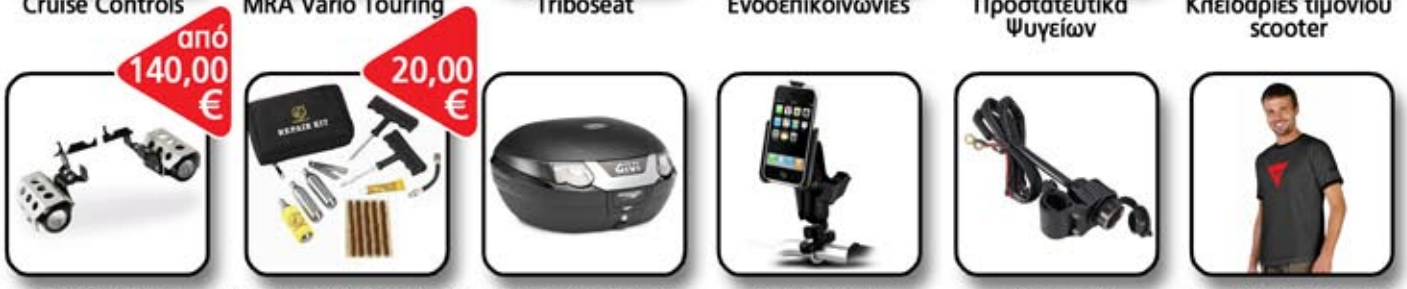
128,90 € MRA Vario Touring

15,90 € Triboseat

από 70,00 € Ενδοεπικοινωνίες

από 34,60 € Προστατευτικά Ψυγείων

Κλειδαριές τιμονιού scooter



από 140,00 € Προβολάκια

20,00 € Κιτ Επισκευής Ελαστικών

Βαλίτσες / Σάκοι

GPS & Βάσεις

Αξεσουάρ

Προτάσεις Δώρων

Wunderlich · PYRAMID · New Label · SuperBrace · TWNALCOM HELLAS · RoMatech · HORNIG · FALCO · DESERTSTORM

KAOKO · GPA · CLM · MADSTAD ENGINEERING · TriboSeat · ZTechnik · Beowulf · SKIDMARX · RAM MOUNTS · BULLPOWER

Νόρμαν 1 & Αθηνών | Πάτρα | Τ.Κ.: 26 223 | Τηλ.: 2610 437100 | e-mail: info@motoraid.eu

HARLEY-DAVIDSON FLSTSB SOFTAIL CROSS BONES

Μια φωτογραφία πείθει πως αυτή δεν είναι μια μοτοσυκλέτα για όλους και για όλα. Αντιθέτως, είναι για πολύ λίγους και κάνει μόνο για μια δουλειά: Για εντύπωση

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

ιδιοτροπίες

HARLEY-DAVIDSON

Ο Τυπικός Μέσος Μοτοσυκλετιστής θα ρίξει μια ματιά στο FLSTSB και θα έχει μια πολύ συγκεκριμένη απορία. Πώς το οδηγείς από αυτή τη θέση; Πόδια μπροστά, τιμόνι ψηλά, η μέση διπλωμένη, ακούγεται σαν κόλαση. Υπό συνθήκες, είναι.
Σε φυσιολογικές συνθήκες βόλτας, η κλασσική κοψιά με το τετρακάλαμο μπροστινό και το χοντρό λάστιχο-μπαλόνι απασχολεί όλα τα μάτια, συμπεριλαμβανομένων και αυτών του αναβάτη. Πηγαίνοντας έτσι όπως όλες οι Harley-Davidson αρέσκονται, δηλαδή ροπάτα και ράθυμα, το Cross Bones μοιάζει σχεδόν φυσιολογικό, τουλάχιστον από τη στιγμή που θα εξοικειωθείς με το ψηλό τιμόνι. Οι πρώην κάτοχοι Virago, Rebel και Σία θα νιώσουν σα στο σπίτι τους.

Εσταυρωμένος

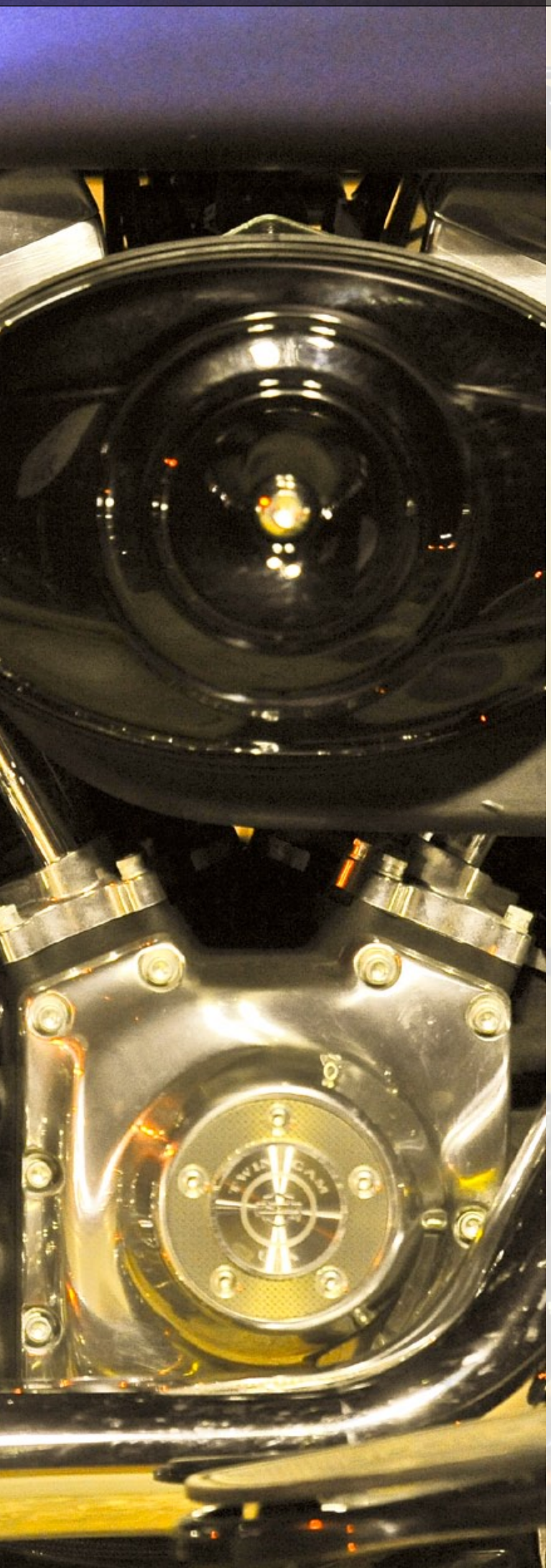
Απολαμβάνοντας τον ίδιο κινητήρα, Twin Cam 96, με την Electra Glide του τεύχους 23, τα σχεδόν 100 κιλά λιγότερα τον κάνουν να δείχνει αρκετά ισχυρότερος. Ξανά βέβαια όλο το ζουμί είναι το παιχνίδι στις μεσαίες –οι οποίες σε όλες τις υπόλοιπες μοτοσυκλέτες του κόσμου θα ονομάζονταν χαμηλές. Με τη μέγιστη ροπή στις 3,500 είναι προφανώς μάταιο να μιλάμε για στροφάρισμα άνω των 5,000, αν και αυτή είναι μια θεωρητική εικασία δεδομένου ότι στροφόμετρο δεν υπάρχει στη μοτοσυκλέτα.
Ελέω κυβικών βέβαια, αργή δεν τη λες. Τα τριψήφια νούμερα έρχονται σβέλτα στο τεράστιο κοντέρ και σύντομα έρχεσαι αντιμέτωπος με την πραγματικότητα της αεροδυναμικής. Ήδη από τα 120 km/h το πράγμα είναι ξεκάθαρο.
Στην αρχή τα πέλματα θέλουν να φύγουν από τα πατώματα-μαρσπιέ. Μετά αρχίζει η πίεση στους προσαγωγούς και πάνω από τα 140 το εκτεθειμένο στήθος σε στάση "Εσταυρωμένος" έρχεται αντιμέτωπο με τα ζόρια.

Παραδόξως, το Cross Bones μπορεί να ταξιδεύει όλη μέρα με 160, χάρη στο μακρύ εξατάχυτο κιβώτιο, αλλά ο αναβάτης εγγυημένα αδυνατεί. Πήγα μια κυριακάτικη βόλτα στα Μέγαρα να χαζέψω την πρώτη προπόνηση του Μπούστα με το CBR και φτάνοντας ένιωθα κυριολεκτικά διαλυμένος. Την περισσότερη ώρα που ήμουν εκεί αναλογιζόμουν από μέσα μου πως θα τιθασεύσω τον εαυτό μου επιστρέφοντας ώστε ποτέ να μην ξεπεράσω τα 120. Δεν το κατάφερα. Και για τις επόμενες δύο μέρες πονούσα στους προσαγωγούς, από τη δύναμη που έβαζα για να κρατήσω στη μοτοσυκλέτα τόσο τα πόδια όσο και τον κορμό μου. Για σκύψιμο, που θα ωφελούσε πόδια και μέση, ούτε λόγος με τα χέρια εκεί πάνω. Μάλλον χρειάζομαι περισσότερη πειθαρχία...

Η γλύκα

Σε αστικές βόλτες τίποτε από τα παραπάνω δεν ενοχλεί. Μερικά ανοίγματα του γκαζιού σε ανοικτούς δρόμους είναι άκρως ανταποδοτικά, αρκεί να μην επιμένεις πάνω από μερικά λεπτά. Η επιτάχυνσή του από στάση είναι χορταστική και σε καλή αθηναϊκή άσφαλτο γράφει ωραιότατα παντιλίκια. Αν μάλιστα η μαμά H-D του είχε δώσει ένα πεντατάχυτο κιβώτιο, θα ήταν πολύ πιο εύχρηστο, για να μην πω διασκεδαστικό. Κατηγορήστε τις οικονομίες κλίμακας στην παραγωγή, καθώς

SIX SPEED



στο σύννεφο της ραθυμίας όλα δουλεύουν άψογα

η σημαντικότερη αναβάθμιση του Twin Cam είναι ουσιαστικά αυτό το κιβώτιο, μανούλα σε εφαρμογές τύπου Electra Glide, ημιάχρηστο εδώ.

Καθώς λοιπόν η συλλογή φόρας είναι ένα από τα προσόντα του FLSTSB, καλόν είναι να προσέξεις τη γλύκα της επιτάχυνσης, καθώς ενδεχόμενη ανάγκη για απότομες αλλαγές στην κινητική κατάσταση της μοτοσυκλέτας είναι κάθε άλλο παρά απλή διαδικασία. Ξεκινώ από το Springer μπροστινό. Όσο μπάνικο είναι στο μάτι, άλλο τόσο δύσχρηστο είναι στον δρόμο. Αίσθηση απούσα και διαδρομή ανάγκης είναι το κεντρικό μοτίβο. Όπερ σημαίνει πως σπάνια ξέρεις τι κάνει ακριβώς αυτό το πιρούνι, η μόνη απόλυτη βεβαιότητα είναι η αναπήδηση σε κάθε ανωμαλία που θα βρει μπροστά του. Όπως εύστοχα το έθεσε ο Δάλλας, "όποιος γκρινιάζει για το Telelever, ας οδηγήσει αυτό…"

Νομίζω πως καταλαβαίνουμε πόσο καλοδεχούμενο είναι το χοντρό μπροστινό λάστιχο, ένα σκληρότερο παπουτσάκι με κοντό προφίλ εκεί μπροστά θα επιδείνωνε ραγδαία την κατάσταση.

Η έλλειψη αίσθησης σημαίνει πως το φρένο γίνεται επίφοβο για μπλοκάρισμα. Αυτό θα ίσχυε φυσιολογικά, καθώς εδώ η μονοπίστονη δαγκάνα εγγυάται πως ο μεγάλος μπροστινός δίσκος λειτουργεί μόνο επικουρικά στο βασικό φρένο, το πίσω. Όπως τα περισσότερα μακρυπίρουνα του ντουνιά, springer ή μη, η λογική στο φρενάρισμα είναι σκουτεράδικη, το πίσω κάνει τη δουλειά και το μπρος βοηθά. Γι' αυτό πίσω έχει εξίσου μεγάλο δίσκο και διπίστονη δαγκάνα. Σε συνθήκες βόλτα το σύνολο είναι ας πούμε επαρκές, αλλά άμα κουβαλάς χιλιόμετρα… ξέχνα το.

Περί χόρτασης

Το έβγαλα σκάρτο το Cross Bones φαίνεται. Μα όχι, απλά μάζεψα όλα τα τυπικά αρνητικά του σημεία για να καταλήξω στην ουσία του: Υπάρχει ένα πράγμα στο οποίο αριστεύει, ως αγχολυτικό παιχνίδι. Ξέχνα τις χρηστικότητες και τα ταξίδια, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις επιδόσεις, τις γιαπωνέζικες αξίες και τα ευρωπαϊκά γούστα. Εδώ είναι ένας άλλος κόσμος με απίθανες βόλτες ή και διεκπεραίωση της δουλειάς σου εφόσον αυτή δεν περιλαμβάνει πολλά χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου ή ασφυκτική κίνηση.

Η old school αισθητική και το τρελό βάψιμό του που αλλάζει με τα περιβάλλοντα χρώματα, η αίσθηση του τεράστιου και βαριού δικύλινδρου, είναι η σφραγίδα της Harley-Davidson που σε φέρνει μονίμως στο επίκεντρο της προσοχής. Για τα γυναικεία βλέμματα, δεν το συζητώ, είναι απλά απίστευτο το πόσο τα μαγνητίζει –μέχρι να ανακαλύψουν πως δεν υπάρχει θέση συνεπιβάτη γι 'αυτές…

Το βασικότερο όμως είναι η απόλαυση της χαλαρής βόλτας, εντός (κατά προτίμηση) ή εκτός πόλης. Κράτα το στο σύννεφο της ραθυμίας και όλα πάνω σε αυτή τη μοτοσυκλέτα δουλεύουν άψογα. Αν λοιπόν η τσέπη σου σηκώνει τέτοιο –τεχνικώς αδικαιολόγητο– βάρος για τόσο μικρό εύρος χρήσης, το Cross Bones εγγυημένα θα σε χορτάσει. <<

HARLEY-
DAVIDSON

HARLEY-DAVIDSON

HARLEY-DAVIDSON FLSTSB
SOFTAIL CROSS BONES
ELMEC SPORT A.E.
ΤΙΜΗ: 22,300 €

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,330 mm
Πλάτος:	- mm
Ύψος:	- mm
Μεταξόνιο:	1,630 mm
Ύψος σέλας:	760 mm
Ρεζερβουάρ:	19.7 l
Βάρος κατασκευαστή:	318 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, αερόψυκτος δικύλινδρος V 45ο win Cam 96B, 2x2 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	95.3 x 111.1 mm
Χωρητικότητα:	1,584 cc
Σχέση συμπίεσης: 9	.2:1
Ισχύς:	- hp/rpm
Ροπή:	12.8/3,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ:	Springer
Διαδρομή/Διάμετρος:	91 / - mm
Ρυθμίσεις:	καμία
ΠΙΣΩ:	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	91 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ
ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	16”
Ελαστικό:	Dunlop D402F, 135/90-16 72H
Φρένο:	Δίσκος 292 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	17”
Ελαστικό:	Dunlop D401, 200/55-17 78V
Φρένο:	Δίσκος 292 mm, δαγκάνα δύο εμβόλων

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ TRIUMPH TIGER 2010

TIGER 1050 **€11.690***
TIGER 1050 ABS **€12.490***
TIGER 1050 ABS S.E. **€12.990***
*ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ ΛΙΑΝΙΚΗΣ

ΑΠΟΚΤΗΣΤΕ ΤΩΡΑ ΤΗΝ TRIUMPH TIGER

ΜΕ **3 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ**
ΕΩΣ **3 ΧΡΟΝΙΑ ΑΤΟΚΟ** ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΜΕ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟ 30%
ΓΙΑ **3 ΜΗΝΕΣ ΜΟΝΟ** ΑΠΟ 1/3 ΕΩΣ ΚΑΙ 31/5 ΚΑΙ ΓΙΑ ΜΟΝΟ 300 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ VOLKSWAGEN BANK GMBH

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

www.triumphmotorcycles.com/greece

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε., Λ. ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ 46 ΗΡΑΚΛΕΙΟ,
Τ: 210 2849200, 210 2842226 **(Ε,Α,Σ)**

ΔΥΚΤΙΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ:
TRIUMPH UNITED DEALERS S.A.,
ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 77,
Τ: 210 7770079, 210 7488251 **(Ε)**

TRIUMPH ΠΙΕΡΡΑΚΟΣ,
Λ. ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ 104,
Τ: 210 9824821 **(Ε,Α,Σ)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΘΗΝΑΣ:
ΚΟΝΤΗΣ ΣΑΚΗΣ,
ΒΡΙΛΗΣΣΟΥ 35,
Τ: 210 6437773 **(Σ)**

ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΟΤΟ,
Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 55,
Τ: 210 9224543 **(Σ)**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
TRIUMPH INTERMOTO,
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 35,
Τ: 210 4125116 **(Ε)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
TRIUMPH INTERMOTO,
ΟΜΗΡΟΥ ΣΚΥΛΙΤΣΗ 28,
Τ: 2105905295 **(Σ)**

ΒΟΛΟΣ:
TRIUMPH FAST GEAR,
Λ. ΑΘΗΝΩΝ 102, Τ: 24210 84430,
24210 62775 **(Ε,Α,Σ)**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ,
Λ. ΚΩΝ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 149,
Τ: 2310 308811 **(Ε,Α,Σ)**

ΙΩΑΝΝΙΝΑ:
TRIUMPH 2 ΤΡΟΧΟΙ,
ΑΡΧ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ 34,
Τ: 26510 49088 **(Ε,Α,Σ)**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ:
TRIUMPH ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ,
ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟΣ, Τ: 27210 87954
(Ε,Α,Σ)

ΚΕΡΚΥΡΑ:
TRIUMPH M&M STORES,
2ο ΧΙΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΕΛΕΚΑ,
Τ: 26610 31456 **(Ε,Α,Σ)**

ΛΑΡΙΣΑ:
TRIUMPH EXTREME SHOP,
3ο ΧΙΛ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΑΡΙΣΗΣ-
ΑΘΗΝΩΝ, Τ: 2410 663098 **(Ε,Α,Σ)**

ΞΑΝΘΗ:
TRIUMPH MAIN STREET,
28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 311-313,
Τ: 25410 21180 **(Ε,Α,Σ)**

ΠΑΤΡΑ:
TRIUMPH ACTION BIKE,
ΝΟΤΑΡΑ & ΑΜΕΡΙΚΗΣ 27,
Τ: 2610 434320 **(Ε,Α,Σ)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΠΑΤΡΑΣ:
ΦΕΛΟΥΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ,
ΑΧΙΛΛΕΩΣ 95, Τ: 2610 994073 **(Σ)**

ΧΑΝΙΑ:
TRIUMPH MOTOMANIA,
ΑΝΑΓΝ. ΓΟΓΟΝΗ 112,
Τ: 28210 70109 **(Ε,Α,Σ)**

ΧΙΟΣ:
TRIUMPH ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ,
ΜΑΣΤΡΟΛΕΑΝΔΡΟΥ 5,
Τ: 22710 41541 **(Ε,Α,Σ)**

Έκθεση: **(Ε)**
Ανταλλακτικά Αξεσουάρ: **(Α)**
Συνεργείο: **(Σ)**

Αυτά είναι!

κείμενο: Κωνσταντίνος Δάλλας, **συνεργάστηκαν:** Γιάννης Μπούστας, Άρης Παπαναγής,Παναγιώτης Σκυριανός και το σύνολο των ebike.gr και trackbike.gr,
φωτό: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος, Κων/νος Δάλλας

Επτά χιλιάρια Superbike και η πίστα των Σερρών δική μας για μια μέρα - και κολλητά για άλλες τρεις στη σειρά με το trackbike.gr! Τα λάστιχα κοινά, οι εμπλεκόμενοι -αναβάτες και μη- φίλοι και γνωστοί, ενώ μαζί μας για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά ο καλύτερος όλων, ο Γιάννης Μπούστας. Κυρίες και κύριοι, γεμάτος περηφάνια σας παρουσιάζω το Superbike Battle του 2010, με πρωταγωνιστές τα BMW S1000RR, Ducati 1198S, Honda CBR1000RR C-ABS, Kawasaki ZX-10R, KTM RC8, Suzuki GSX-R1000 και Yamaha YZF-R1

Δημήτρης Γκαγκανάτσιος, ιδιοκτήτης και δωρητής του Suzuki GSX-R1000

Νίκος Χασιώτης, ιδιοκτήτης και δωρητής του Ducati 1198S

Βαλάντης και Σωτήρης την ώρα που τοποθετούν τις high definition κάμερες της Sony

Χαζέψτε τα μηχανάκια πόσο καθαρά και όμορφα είναι στις φωτογραφίες, χωρίς πενήντα αυτοκόλλητα στα πλαστικά τους. Μεγάλη διαφορά με πέρυσι, δεν συμφωνείτε; Ο λόγος είναι ότι φέτος ήμασταν μόνοι μας, χωρίς το 0300. Και επειδή έχουμε γίνει αλλεργικοί με τα αυτοκόλλητα μετά από τόσα χρόνια στα έντυπα, είπαμε να μην βάλουμε ούτε ένα τόσο δα μικρούλι δικό μας. Έτσι, για να τα χαζέψουμε μαζί πεντακάθαρα στις φωτογραφίες.

Στους συμμετέχοντες στο test πάντως δεν άλλαξε τίποτα καθώς ο Άρης, που πέρυσι εκπροσωπούσε το 0300, ανήκει πλέον στο δυναμικό του ebike.gr, ενώ ο Τάκης που ήρθε πέρυσι ως φίλος και αναγνώστης, φέτος δεν σκεφτήκαμε ούτε στιγμή να τον αφήσουμε απ' έξω. Έτσι, εντάσσεται πλέον στην ομάδα του ebike.gr και για όσο οργανώνουμε τέτοια συγκριτικά, θα υπάρχει πάντα μια θέση γι' αυτόν.

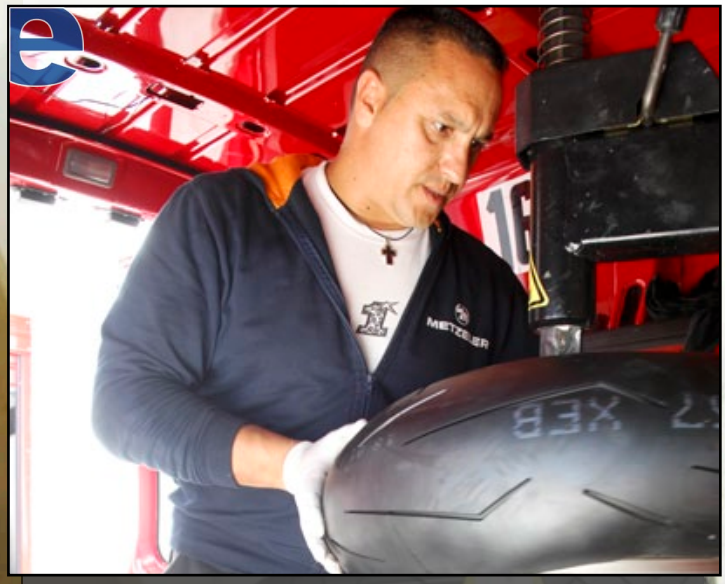
Για τον Γιάννη Μπούστα δεν λέω ούτε κουβέντα, ο άνθρωπος απλώς δεν παίζεται. Δεν φτάνει που τον ανεβάσαμε αεροπορικώς μια μέρα πριν τον πρώτο αγώνα του πρωταθλήματος στην Τρίπολη, παραλίγο να του δίναμε μηχανάκι να ανέβει στις Σέρρες λόγω της απεργίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Και η πλάκα είναι ότι μας είπε και ναι, το δέχτηκε! Ας είναι καλά εκείνο το ηφαίστειο στην Ισλανδία που μας έσωσε στην κυριολεξία, καθώς χάρη σε αυτό ανεστάλη η απεργία και ανεβοκατέβηκε ο άνθρωπος ξεκούραστος.

Η διαδικασία έμεινε ίδια με πέρυσι. Το πρωί οδηγήσαμε τις μοτοσυκλέτες με τα λάστιχα που φορούσαν όταν μας παραδόθηκαν. Έτσι, πήραμε όλοι μια πρώτη γεύση, ξεσκουριάσαμε και μπορέσαμε να ρυθμίσουμε τις αναρτήσεις με την ησυχία μας. Βγάλαμε τις πρώτες φωτογραφίες και λίγο πριν το μεσημέρι αρχίσαμε να προετοιμαζόμαστε για τη διαδικασία των χρονομετρημένων. Η σειρά στην οποία θα οδηγούσαμε τις μοτοσυκλέτες κληρώθηκε από την Κλεοπάτρα, την κοπέλα που εκτελεί χρέη τροχονόμου στην είσοδο της πίστας στα trackday μας, τα γνωστά trackbike.gr weekend - που φέτος είναι όλα τριήμερα βέβαια, αλλά

Pirelli Diablo Supercorsa BSB

Φέτος, το κοινό μας λάστιχο δεν ήταν στο ίδιο επίπεδο με πέρυσι. Τα Pirelli Diablo Supercorsa BSB που έφερε ο Δημήτρης Μπούκης για το Superbike Battle είναι ένα λάστιχο δρόμου υψηλών επιδόσεων που κάνει χρήση της τεχνογνωσίας που αποκομίζει η Pirelli από το Βρετανικό Πρωτάθλημα Superbike - εξ' ου και το BSB στην ονομασία. Είναι ίσως ό,τι καλύτερο μπορείς να χρησιμοποιήσεις στην πίστα αν δεν ζητάς μόνο αυτό από τα λάστιχά σου. Όταν όμως η οδήγηση στην πίστα είναι ο μόνος χώρος που θα τα χρησιμοποιήσεις, τότε θα πρέπει να στραφείς προς τα Diablo Supercorsa SC, που παράγονται σε τρεις διαφορετικές σκληρότητες και είναι πολύ πιο μαλακά από τα BSB, τόσο σε γόμα όσο και σε σκελετό.

Διαβάστε και το σχετικό σχόλιο του Γιάννη Μπούστα: "Νομίζω ότι σήμερα στο test μας έχουν αδικήσει σε χρόνους τα λάστιχα, τα περσινά μας λάστιχα ήταν ταχύτερα σε χρόνο. Αυτά τα λάστιχα όμως είναι πιο καλά σε διάρκεια. Παρότι η πίστα ήταν βρώμικη και τα λάστιχα πιο αργά, πιστεύω ότι φέτος είναι πιο πλήρες το test και πιο δίκαιο γιατί εγώ βρίσκομαι σε πολύ καλύτερη φυσική κατάσταση και μπορώ να γράψω τρεις και τέσσερις σωστούς γύρους όπως πρέπει, με κάθε μηχανάκι. Πέρυσι στα τρία τελευταία μηχανάκια ήμουν κουρασμένος".



Δημήτρης Μπούκης επί το έργο. Τις επόμενες μέρες παίζει να το έκανε άλλες διακόσιες φορές αυτό...

πως να τα πεις... Ο Άρης είχε φτιάξει επτά χαρτάκια με το όνομα κάθε μοτοσυκλέτας και τα είχε ρίξει στο κράνος της Έφης, χωρίς να την ρωτήσει (Έφη αν διαβάζεις, αυτός έβαλε τα βρωμόχερά του μέσα και σου λέρωσε τα μαξιλαράκια). Η Κλεοπάτρα λοιπόν τράβηξε τα χαρτάκια με την εξής σειρά: KTM, Ducati, Kawasaki, Yamaha, BMW, Honda, Suzuki. Αφού λοιπόν στείλαμε τα τέσσερα πρώτα στον Μπούκη για να ζαντάρει τα Supercorsa BSB, αποφασίσαμε να βάλουμε ένα διάλειμμα αμέσως μετά το R1. Κάναμε δηλαδή τέσσερα μηχανάκια στο πρώτο μισό της μέρας, μετά διάλειμμα μιας ώρας και στη συνέχεια τα εναπομείναντα τρία, έτσι ώστε να είμαστε όλοι ξεκούραστοι και να μην αδικηθούν τα τελευταία. Τα πρώτα μηχανάκια φόρεσαν κουβέρτες, έτσι ώστε να είναι ζεστά τα λάστιχα, έτοιμα για τον Μπούστα που ορμάει με απίστευτη φόρα από τον πρώτο κιόλας γύρο. Επιπλέον, μόνο για τους γύρους του Μπούστα, ο Βαλάντης με τον Σωτήρη τοποθετούσαν τις high definition κάμερες στο πλάι κάθε μοτοσυκλέτας, έτσι ώστε να έχουμε σε full HD video όλους τους ταχύτερους γύρους. Όλα τα video τα έχουμε ανεβάσει στο youtube και τον σύνδεσμο για κάθε βιντεάκι θα τον βρείτε στη σελίδα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά κάθε μοτοσυκλέτας. Επιπλέον, στο τέλος του άρθρου φιλοξενείται ένας πίνακας με απευθείας συνδέσμους, από όπου μπορείτε να κατεβάσετε το video που θέλετε σε όποια ποιότητα θέλετε: standard, HD ή Full HD. Στο R1 όμως, για κακή μας τύχη, η κάμερα ξεκόλλησε την ώρα που ο Μπούστας χρονομετριόταν. Αυτός βέβαια το κατάλαβε, την τράβηξε από το καλώδιο και την έβαλε ανάμεσα στα πόδια του, αλλά η ζημιά είχε ήδη γίνει - και ήταν μεγαλύτερη από τη μη εγγραφή του video. Ευτυχώς που τα παιδιά της Sony είχαν φροντίσει και είχαμε δύο κάμερες στη διάθεσή μας. Το αποτέλεσμα πάντως δεν αλλάζει. Για το R1, δυστυχώς, δεν υπάρχει video.

Μετά τον Μπούστα, σειρά για χρονομέτρηση είχα εγώ. Μετά από εμένα ο Άρης και τελευταίος έμπαινε ο Τάκης. Κάθε αναβάτης έκανε τρεις με τέσσερις γύρους, έχοντας την πίστα ελεύθερη μπροστά του. Υπήρχαν στιγμές που συνυπήρξαμε μέσα στην πίστα όλοι μας, αλλά ο προσεκτικός προγραμματισμός στο pitlane από την Κλεοπάτρα εξασφάλιζε τη μοναξιά μας. Αν συναντιόμασταν, σίγουρα θα χαλούσε ο γύρος του πιο γρήγορου αναβάτη.

Απουσίες

Για μια στιγμή πιστέψαμε ότι θα καταφέρναμε το ακατόρθωτο, να μαζέψουμε δηλαδή και τα εννέα Superbike που πωλούνται σήμερα. Αυτό φυσικά δεν κατέστη δυνατό - σε διαφορετική περίπτωση θα μας έγραφε ήδη το βιβλίο των ρεκόρ Γκίνες ως το πρώτο ελληνικό περιοδικό μοτοσυκλέτας που συγκέντρωσε ολόκληρη την κατηγορία στην πίστα των Σερρών.

Πρώτο από τη λίστα μας διαγράψαμε το MV Agusta. Εντάξει, είναι και η αντιπροσωπεία καινούργια (Elmec Sport A.E.), ακόμα ψάχνονται αν θα τα βάλουν δίπλα στα Harley, από πίσω ή σε χωριστό μαγαζί, μοτοσυκλέτα για εμάς τους δημοσιογράφους θα έφερναν;

Δεύτερη μοτοσυκλέτα που έφυγε την τελευταία στιγμή από τη λίστα μας ήταν το Aprilia RSV4R. Η μοτοσυκλέτα είχε περάσει ήδη από τα χέρια του MOTO και παρέδωσε πνεύμα μερικές μέρες μετά, καβάλα στο δυναμόμετρο που την μέτρησε το 0300. Η επίσημη αιτιολογία ήταν ότι δεν δούλεψε ο κόφτης στροφών και το μηχανάκι υπερστροφάρισε με τρέλα. Κάτι για 19,000 στροφές ακούσαμε και δεν μπορούσαμε να κρατήσουμε το στομάχι μας από τα γέλια. Κάποιοι άλλοι, κακοί άνθρωποι, είπαν ότι είχαμε γεννητούρια από τον τρίτο κύλινδρο. Ό,τι και να έφταιγε, το θέμα είναι ότι μείναμε χωρίς το Aprilia - και είναι πραγματικά κρίμα, γιατί ξέρουμε ότι η μοτοσυκλέτα θα έπαιζε ψηλά και λόγω των δυνατοτήτων της αλλά και λόγω της πολύ καλής τιμής στην οποία διατίθεται. Ζητήσαμε άλλο, δεν υπήρχε. Ζητήσαμε το Factory έστω, ούτε αυτό υπήρχε. Την επόμενη βδομάδα βέβαια το είδαμε να μοστράρει σε περίπτερο άλλου περιοδικού στην έκθεση μοτοσυκλέτας. Αυτό φαίνεται ήταν πιο σημαντικό από το να είναι παρών στο συγκριτικό μας.

Και το όνομα του πρώτου προς χρονομέτρηση, RC8

Πως γράφτηκε το test

Έχοντας περάσει εδώ και χρόνια από όλους τους γνωστούς τρόπους γραφής, χρειαζόμασταν κάτι πιο άμεσο, κάτι πιο εύκολα κατανοητό για να αποδώσουμε στο χαρτί όλα όσα έχουμε να πούμε. Είναι άλλωστε τόσα πολλά που και να θες να τα γράψεις όλα λεπτομερώς, θα χρειαστείς πολλαπλάσιο χώρο. Να μην πούμε για εσένα, τον αναγνώστη, που θα έχεις βαρεθεί σχεδόν από την αρχή και τελικά θα διαβάζεις μόνο τις λεζάντες.

Η εμπειρία μας έχει δείξει ότι δεν υπάρχει καλύτερος τρόπος από την ακριβή μεταφορά των πραγματικών διαλόγων που διαδραματίζονται όταν οι εμπλεκόμενοι αναλύουν το θέμα. Το κάναμε σε μεγάλο βαθμό στο περσινό Superbike Battle, το εφαρμόσαμε και πρόσφατα στη μάχη των on-off και, όπως όλα δείχνουν, θα το καθιερώσουμε. Και περισσότερη πληροφορία φτάνει στα δικά σας μάτια, και η δουλειά μας γίνεται πιο εύκολα αλλά και το κείμενο είναι πιο ευχάριστο στην ανάγνωση.

Έτσι λοιπόν, βρεθήκαμε ένα απόγευμα σε ένα καφέ, ο Άρης, ο Τάκης και εγώ. Κάτσαμε και τα βάλαμε κάτω ένα-ένα τα μηχανάκια με τη σειρά που τα μετρήσαμε. Την ίδια σειρά που σας τα παρουσιάζουμε στις αμέσως επόμενες σελίδες. Τα κείμενα που ακολουθούν είναι ατόφιοι οι διάλογοι που διαδραματίστηκαν εκείνο το απόγευμα, με μικρές παρεμβάσεις σε ρόλο επεξηγήσεων. Επιπλέον, είναι διανθισμένα με την άποψη του καλύτερου Έλληνα αναβάτη όλων των εποχών, του Γιάννη Μπούστα, ακριβώς όπως την ηχογραφούσε ο Σπύρος Τσαντήλας κάθε φορά που έβγαινε από την πίστα.

Πέρυσι ξεκινούσαμε το Superbike Battle με τίτλο "Καλύτερα δε γίνεται". Φέτος εμπεδώσαμε την αξία του να μην λες ποτέ μεγάλα λόγια, καθώς γινόταν και καλύτερα τελικά! <<

KTM RC8

> ...45 άλογα λιγότερα από το BMW, έτσι; Με 45 άλογα διαφορά είναι σαν 600άρι μπροστά στα υπόλοιπα...

Προτού ξεκινήσουμε την αναφορά μας στη μοτοσυκλέτα με την οποία αρχίσαμε τη διαδικασία χρονομέτρησης, πρέπει να αναφέρουμε ότι το συγκεκριμένο RC8 ήταν κάτω του μετρίου από πλευράς λειτουργικότητας. Έχουμε οδηγήσει αρκετά RC8, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, και όλα τους λειτουργούσαν υποδειγματικά, ήταν αυτό που λέμε καλές μοτοσυκλέτες. Αυτό έφτυνε σχεδόν όλες τις ταχύτητες αν δεν ήσουν προσεκτικός, έσταζε λάδια από τον πίσω κύλινδρο και φορούσε χρησιμοποιημένα λάστιχα πίστας, παραγωγής 2006.

Πέρα από όλα αυτά, με τα RC8 έχουμε φάει πολλές μέρες στις σέλες τους και έχουμε καταλήξει στα εξής συμπεράσματα: δεν υπάρχει θεραπεία για τον λόξιγκα του ψεκασμού και δεν υπάρχει τρόπος να κάνεις την ανάρτηση να δουλέψει ακριβώς όπως εσύ θέλεις. Είχαμε τρία στη διάθεσή μας το 2008 στο California Superbike School και φάγαμε πολλές ώρες βιδώνοντας και ξεβιδώνοντας τις αναρτήσεις τους, χωρίς να καταλήξουμε σε ουσιαστικό αποτέλεσμα. Ο Τάκης είναι πολύ πιο αυστηρός από εμένα: "Αυτό το μηχανάκι δεν έχει ανάρτηση, δεν δουλεύει η ανάρτηση βρε παιδιά. Εγώ κάλλιστα με αυτό το μηχανάκι θα μπορούσα να κάνω motocross έτσι όπως είναι η ανάρτηση, αμφιβάλλεις;". Ο Άρης δεν δείχνει να συμφωνεί: "Μετά που το ρύθμισε ο Μπούστας μ' άρεσε". -"Τι σ' άρεσε δηλαδή; Δεν ήταν μαλακό μπροστά;", ρωτά ο Τάκης με απορία. -"Έστριβε, έστριβε το μηχανάκι ωραία, ευχάριστα. Δηλαδή για το γκάζι του...", συνεχίζει ο Άρης προτού τον διακόψει ξανά ο Τάκης: "Μισό λεπτάκι, έστριβε σε σύγκριση με τι; Το Super Duke; Το TDM;". -"Εντάξει, είσαι υπερβολικός βρε Τάκη", παρεμβαίνω και δίνω το λόγο ξανά στον Άρη: "Με σύγκριση το Honda και το Yamaha μ' άρεσε πιο πολύ η ανάρτησή του KTM. Τα άλλα ήταν καλύτερα". Ο Τάκης επιμένει και μας αναλύει το σκεπτικό του: "Όταν κατέβαινε ο Μπούστας από τα μηχανάκια προσπαθούσα να μην ακούω τι λέει για να μην επηρεαστώ. Το πρώτο λοιπόν μηχανάκι που οδήγησα ήταν το KTM. Στρίβω 1-2-3-4 και πάω να κατεβάσω από 3η σε 2α στην πέντε και μπαίνει νεκρά. Έτσι ξεκίνησε η σχέση μου με το KTM, δηλαδή έβλεπα τα σύρματα να έρχονται, είχα μαγκώσει τα φρένα, πατάω μια στο κιβώτιο και ευτυχώς την πήρε και έστριψα τελικά περιμετρικά. Μέχρι να φτάσω σε αυτό το σημείο, εξάντλησα κάθε δυνατότητα, είπα ότι θα φρενάρω όσο μπορώ. Δεν μπορώ άλλο; Στρίβω. Έτσι ξεκίνησε για μένα το τεστ".

Καλά έκανες βρε Τάκη μου και δεν άκουγες τον Μπούστα, δεν λέω, αλλά έχασες κάποιες ατάκες με ουσία που θα σε γλίτωναν από το να ασπρίσεις περισσότερο τις τρίχες σου. Δες

"...δεν με κουράζει, μπορώ να γυρνάω όλη μέρα. Έχει χώρο μπρος - πίσω, έχει στενό ντεπόζιτο, έχει ψηλά κλιπον..."

RC8

Ίδια στα χαρτιά με του Ducati, εκτός από τους 10mm μικρότερους δίσκους. Στην πράξη, καμία σχέση

Ξεχωριστή ουρά με ιδιόμορφο εργονομικά αποτέλεσμα. Για συνεπιβάτη, ούτε λόγος...

τι έκανε ο Άρης για παράδειγμα: "Εγώ άκουσα τον Μπούστα που έλεγε ότι χάνει ταχύτητες, το οδήγησα προσεκτικά και δεν έχασα καθόλου". Για την ακρίβεια, ο Μπούστας είπε τα εξής: "Πολύ σκληρό το σασμάν, στα κατεβάσματα στην ευθεία από 5η σε 3η. Σε όλους τους χρονομετρημένους γύρους έχανε ανάμεσα στα κατεβάσματα από 5η σε 3η και μετά την 4η έβρισκε νεκρά. Δείχνει το μηχανάκι ότι έχει πολύ παλιά λάδια ή είναι πολύ ταλαιπωρημένο από σασμάν, χωρίς να έχω κανένα άλλο πρόβλημα στην υπόλοιπη πίστα που είναι πιο ομαλές οι αλλαγές".

Έκπληκτος ο Τάκης, συνεχίζει το κατηγορητήριο: "Στη ευθεία, πάλι έπιανε νεκρά, όχι στο κατέβασμα, στο ανέβασμα!". -"Από 3η σε 4η", διευκρινίζει ο Άρης. -"Μετά από αυτό το μηχανάκι, σίγουρα φταίει και η μπότα μου, αλλά μου χάλασε το δάχτυλο, μα την Παναγία! Το KTM μου χάλασε το δάχτυλο, μου έβγαλε πέτσα, γιατί προσπαθούσα να πατήσω την ταχύτητα για να την κουμπώσω", ολοκληρώνει ο Τάκης γεμάτος αγανάκτηση. -"Το σασμάν του δεν παίζει. Όπως είπε ο Λεωνίδας όμως (σ.σ. φίλος και κάτοχος RC8), αυτό το μηχανάκι έχει κάνει ανάκληση για το σασμάν του και προφανώς το συγκεκριμένο δεν έχει κάνει για να δουλεύει έτσι", λέει ο Άρης ρίχνοντας φως στην υπόθεση "κιβώτιο RC8". Ανακεφαλαιώνω για να κλείσουμε το θέμα και να πάμε παρακάτω: "Αυτό δεν το ξέρουμε, αλλά και να την έχει κάνει την ανάκληση, αν αυτό το έχουνε κουρέψει από καινούργιο, δεν έχει κάνει καθόλου συντήρηση και έχει τα λάδια του 1821 μέσα, δεν πρόκειται να δουλέψει ποτέ το κιβώτιο". Σε πνεύμα ανακεφαλαίωσης και ο Άρης: "Πάντως σαν στήσιμο και με το γκάζι που έχει, εγώ το γύρισα το μηχανάκι ευχάριστα, δεν παιδεύτηκα να κάνω χρόνο καθόλου, ενώ το R1 για παράδειγμα παιδεύτηκα να το βάλω κάτω". Ο Τάκης μπορεί να μην το συμπάθησε το KTM, αλλά βρήκε δυο καλές κουβέντες να πει: "Ο ψεκασμός του, ειδικά στην πέντε, ήταν απαράδεκτος, πολύ απότομος. Ωστόσο είναι εύκολο στα εσάκια, και μπορώ να σου πω ότι και την πέντε την πέρναγε για πλάκα, χωρίς μάλιστα να εμπιστεύομαι το μπροστινό του να του δώσω φόρα. Τα φρένα του δεν ήταν κάτι το ιδιαίτερο, περίμενα ότι είχε καλύτερα φρένα". Ο Άρης συμπληρώνει: "Και πάλι είναι καλύτερα από τα γιαπωνέζικα, έχουν μια ποιότητα. Είναι φτιαγμένα για να μην δαγκώνουν όπως του Ducati...". -"Ναι, αλλά μετά καβαλάς το Ducati και... Έχει μεγάλη διαφορά η άμεση σύγκριση", λέω ολοκληρώνοντας την αναφορά μας στα φρένα.

Ο Τάκης περνά στη θέση οδήγησης: "Πάρα πολύ άνετη, αλλά τουριστικό τελείως, το ήθελα πιο μπρουμουτισμένο". -"Αυτό φτιάχνεται, κατεβαίνουν τα κλιπον και ανεβαίνει η ουρά", λέω εγώ και ο Άρης συμπληρώνει: "Μόνο την ουρά άμα σηκώσεις, γίνεται άλλο, σαν το Ducati σχεδόν γίνεται, είναι πολύ μεγάλη η διαφορά". Και συνεχίζει περνώντας στο φλέγον ζήτημα: "Γκάζι δεν έχει. 45 άλογα λιγότερα από το BMW, έτσι; Με 45 άλογα διαφορά είναι σαν 600άρι μπροστά στα υπόλοιπα. Σκέψου ότι το CBR1000RR έχει 160 άλογα και το R6 115. Μπροστά στο BMW είναι σαν 600άρι, που να πάει; Εντάξει, εγώ έκανα 28, γύρισα, δεν με χάλασε".

Ο Μπούστας συμφωνεί για την απόδοση του κινητήρα: "Από μοτέρ φαίνεται αδύναμο και πολύ πιο αδύναμο από τα πρώτα

Πιο γραμμικό από το Ducati και αρκετά πιο αδύνατο. Σε αυτή την παρέα, μοιάζει με 600άρι...

"...δεν υπάρχει τρόπος να κάνεις την ανάρτηση να δουλέψει ακριβώς όπως εσύ θέλεις..."

Σπάνιο το μοχλικό στις αναρτήσεις των KTM, ακόμα πιο σπάνιο το αμορτισέρ της WP να μην λειτουργεί όπως θα έπρεπε

ΚΤΜ που είχα οδηγήσει στις παρουσιάσεις που είχανε γίνει, μ' ένα μικρό κραδασμό στις μεσαίες στροφές. Είναι ένα μηχανάκι που σου δίνει τη δυνατότητα να αισθάνεσαι πολύ όμορφα μέσα στην πίστα χωρίς να μπορεί να κάνει πολλά περισσότερα αλλά και χωρίς να κάνει λιγότερα από αυτά που ξέρει να κάνει".

-"Εγώ ένα πράγμα δεν χωνεύω στο ΚΤΜ εκτός από τον ψεκασμό και την ανάρτηση που δεν μπορείς να τη βρεις - και αυτό είναι η πληροφορία από τον πίσω τροχό. Δεν καταλαβαίνεις τίποτα, είσαι κομμένος", λέω γυρίζοντας τη μπάλα στα δυναμικά χαρακτηριστικά. Ο Τάκης δεν συμφωνεί και τόσο: "Δεν έχει τη δύναμη να σε φοβίσει όμως". Και του απαντώ: "Είσαι που είσαι κρατημένος με το 1000άρι - θα μου πεις τώρα 1000άρι με 140 άλογα; Ναι ρε φίλε αλλά είναι δικύλινδρο, έχει και ροπή". -"Ναι, και ειδικά σε πολύ αργές στροφές, λες τώρα θα κάνω κάνα highside, στη πέντε δηλαδή... Δεν έκανε τίποτα, αλλά δεν κάθεται σωστά", συμπληρώνει ο Άρης προς υπεράσπισή μου. "Το ότι δεν διαβάζει ο κώλος μου, να στο πω έτσι, δεν μου αφήνει την άνεση να ανοίξω παραπάνω γκάζι, ανοίγω δειλά", λέω εγώ, αλλά ο Τάκης το χαβά του: "Άνοιγες δειλά γιατί είχες το θέμα με το ψεκασμό. Στην πέντε που λες μη γυρίσει ο κώλος, έτσι και αλλιώς ο ψεκασμός ήταν τόσο απότομος που το άνοιγες πιο γλυκά". Διαφωνώ και επιμένω: "Μα και πιο γλυκά να το ανοίξεις την κλοτσιά θα την φας ούτως ή άλλως. Όσο γλυκά και να το ανοίξεις, ο ψεκασμός στην έχει στημένη στη γωνία. Δεν το πιάνεις γλυκά, κάνε ό,τι μπορείς, δεν γίνεται, κλοτσάει. Αυτό όμως δεν έχει να κάνει, το περιμένω". Αλλάζω θέμα γρήγορα: "Ένα θετικό είναι ότι δεν κουράζομαι πάνω σε αυτό το μηχανάκι, που έχω πρόβλημα εγώ λόγω διαστάσεων με τα μηχανάκια. Αυτό δεν με κουράζει, μπορώ να γυρνάω όλη μέρα. Έχει χώρο μπρος - πίσω, έχει στενό ντεπόζιτο, έχει ψηλά κλιπον...". Ο Άρης συμπληρώνει: "Κουμπώνεις ωραία, σέλα ντεπόζιτο, το κούμπωμα εκεί είναι σωστό, κουμπώνεις καλά. Μ' αρέσει που δεν είναι τόσο ακραίο όσο είναι το Ducati". Βρήκα πάτημα τώρα και μπαίνω δυναμικά: "Είναι άλλο το μοτέρ του όμως, έχει τετρακύλινδρη λειτουργία. Το μοτέρ του δεν είναι αρκούδα στις μεσαίες όπως είναι το Ducati, έχει ευθεία καμπύλη σαν τετρακύλινδρο. Γιαπωνεζοφέρνει και σε μοτέρ και σε στήσιμο".

-"Γι' αυτό και μ' αρέσει που δεν είναι σαν το Ducati, είναι πιο ισορροπημένο. Το άλλο είναι πόλεμος, ανέβα στο μπροστινό να στρίψουμε. Πάσχει βέβαια από ποιότητα κατασκευής, ξεβάφει", λέει ο Άρης ολοκληρώνοντας τη γνώμη του για το RC8 και μου θυμίζει ένα αγαπημένο θέμα που αφορά τα όργανά του. Έχεις λοιπόν όλο αυτό το πολυόργανο τίγκα στα laptimer και τους μετρητές. Μπαίνεις στην πίστα, κάνεις 20, 25 γύρους και βγαίνεις κατάκοπος. Αν κάνεις το λάθος και σβήσεις τον κινητήρα, χάνονται τα πάντα! Θα πρέπει να κρατήσεις το μηχανάκι αναμμένο και να βγάλεις σημειωματάριο να κρατήσεις τους χρόνους σου, διαφορετικά τσάμπα μετρούσες τόση ώρα...

ΠΛΑΙΣΙΟ
Το δεύτερο σωληνωτό της παρέας, με πολύ καλή γεωμετρία, σταθερότητα στα φρένα και ευκολία αλλαγής κατεύθυνσης στα σφιχτά κομμάτια

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
Εν έτει 2010, τα 140 άλογα στον τροχό δεν είναι πια αρκετά για την κατηγορία. Η γραμμική απόδοση θυμίζει τετρακύλινδρο, κάνοντας το RC8 πιο εύκολο στην οδήγηση για όλους

ΠΙΡΟΥΝΙ

Μαλακό μπροστινό, δύσκολο στη ρύθμιση και με μέτρια πληροφόρηση. Ένα revalving θα φτιάξει πολύ την κατάσταση

ΦΡΕΝΑ

Δυνατά και προοδευτικά, είναι καλύτερα από τα γιαπωνέζικα αλλά όχι και από των BMW και Ducati

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	1,980 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,435 mm
Ύψος σέλας:	805/825 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	200 kg
Ρεζερβουάρ:	16.5 lt (3.5 ρεζέρβα)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	δικύλινδρος V 75°, υγρόψυκτος, 2x2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	103 x 69 mm
Χωρητικότητα:	1,148 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.5:1
Ισχύς κατασκευαστή:	155 / 10,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	12.2 / 8,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, υδραυλικός
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.90
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.18 (17:37)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.57 / 11
	2α 1.88 / 16
	3η 1.50 / 19
	4η 1.29 / 23
	5η 1.13 / 26
	6η 1.04 / 28
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	284 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα
Γωνία κάστερ:	23.3°
ίχνος:	-

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ WP με μοχλικό
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση αργής και γρήγορης συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς, ύψος

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo monobloc 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

KTM RC8
KTM ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
18,200€

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

Γιάννης Μπούστας	**1'25.017**
Άρης Παπαπαναγής	**1'28.633**
Παναγιώτης Σκυριανός	**1'30.499**
Κωνσταντίνος Δάλλας	**1'31.101**

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

ΕΜΠΡΟΣ

Προφόρτιση ελατηρίων:	**τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση συμπίεσης:	**10 κλικ από τέρμα ανοιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**τέρμα σφιχτή**

ΠΙΣΩ

Προφόρτιση ελατηρίου:	**Standard**
Απόσβεση αργής συμπίεσης:	**3 κλικ από τέρμα ανοιχτή**
Απόσβεση γρήγορης συμπίεσης:	**μισή στροφή από τέρμα ανοιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**2 κλικ από τέρμα σφιχτή**

KTM
RC8
00:00:000

Ducati 1198S

"...αν ο στόχος σου είναι να πάρεις 1000άρι, να ανέβεις στις Σέρρες και να βελτιωθείς οδηγικά, αυτό πρέπει να πάρεις..."

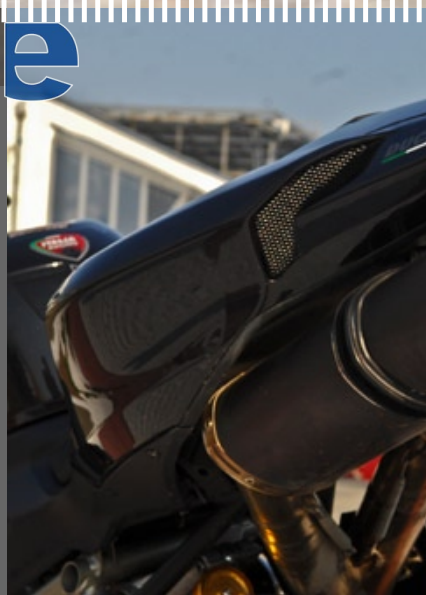
Το Ducati συνοδεύεται μόνιμα από ένα ψυχολογικό παράγοντα που δύσκολα μπορούμε να παραμερίσουμε. Η μοτοσυκλέτα ανήκει στον καλό μας φίλο Νίκο Χασιώτη και, όπως και να' χει, η σκέψη του μας συνόδευε σε κάθε χρονομετρημένο γύρο. "Για άλλη μια φορά κώλωσα στο ότι ήταν το μηχανάκι του Νίκου και δεν το οδήγησα εντελώς λυμένος. Γκάζι δεν άνοιγα παρότι είχε traction", λέει ο Άρης, δίνοντάς μας την εικόνα ακόμα καλύτερα. "Δεν το προσπάθησα κιόλας, άνοιγα γκάζι όρθιος. Υπό κλίση δεν πρέπει να κόλλησα το γκάζι στο τέρμα ποτέ". -"Είναι βέβαια το μόνο μηχανάκι που είναι εντελώς άλλο σε σχέση με τα υπόλοιπα", λέω εγώ μπαίνοντας δυναμικά στη κουβέντα. "Το KTM, παρότι δικύλινδρο, είναι πιο κοντά στα άλλα. Αυτό είναι άλλο τελείως", ολοκληρώνω. -"Και είναι μόνο του, δεν έχει άλλο ίδιο. Δηλαδή και το Aprilia που λείπει είναι πολύ πιο κοντά στα άλλα", συμπληρώνει ο Άρης. Το λόγο παίρνει ο Τάκης: "Θέση οδήγησης πολεμική, σκληρή". Είπε τη μαγική κουβέντα, ώρα να τον κόψω: "Εμένα μ' αρέσει η θέση οδήγησης, αν εξαιρέσεις ότι γλιστράνε τα πόδια μου στα μαρσπιέ". -"Δεν μπορείς να κρατηθείς πουθενά, πολύ ανοιχτά κλιπον...", λέει ο Τάκης και -ω τι έκπληξη- τον διακόπτω ξανά: "Είναι μεγάλη η απόσταση σέλας με κλιπον. Αυτό εσένα μπορεί να μην σε βολεύει, εγώ το βρίσκω τέλειο". Και παρεμβαίνει ο Άρης: "Χαίρω πολύ, εσένα σε όλα τα άλλα σου έρχονται τα τιμόνια κάτω από το σαγόνι". Ώρα για τον Τάκη να μου κάνει κοπλιμάν: "Εσύ πηγαίνεις πίσω, κολλάς και έχεις άνεση μπροστά, γι' αυτό σου κάθεται καλά. Εγώ γλίστραγα πολύ, ειδικά στην πέντε. Στην πέντε είχα θέμα, δεν μπορούσα να στηριχτώ πουθενά για να φρενάρω. Ενώ στην ευθεία πήγαινα λίγο πίσω, έκλεινα λίγο πόδια και μπορούσα να φρενάρω".

Ο Μπούστας συμφωνεί με τα συμπεράσματά μας: "Γλιστερή σέλα και πολύ γλιστερά ποδωστήρια, τα οποία στα φρένα σε κάνουνε να φεύγεις πάνω από τη σέλα".

Ας αφήσουμε τα γύρω-γύρω προς το παρόν και ας περάσουμε στην ουσία. Το Ducati πέρυσι το είχαμε αδικήσει γιατί δεν απέδιδε όπως θα έπρεπε. Ύστερα όμως από μια καλή επίσκεψη σε έμπειρο μηχανικό, ρυθμίστηκε αναλόγως και ανέβηκε πάνω πιο δυνατό από ποτέ. Ο Τάκης τα λέει όλα σε μια πρόταση: "Τσούλαγε το Ducati φέτος, πήγαινε. Πέρυσι ψηλά δεν απέδιδε το ίδιο". -"Εγώ πάντως τον ίδιο χρόνο έκανα, ακόμη πιο χαλαρά φέτος. Δηλαδή φέτος δεν τσούλησα καθόλου. Ήταν και τα BSB...", μας λέει ο Άρης χωρίς φόβο και πάθος. Άκουσε ο Τάκης BSB και δεν κρατήθηκε: "Επειδή είχα πάρα πολύ καλή πληροφορία αλλά τα BSB ήταν αλλού γι' αλλού, πιστεύω ότι δεν του έδωσα πουθενά φόρα". Μικρόφωνο στον Άρη να μας το κάνει λιανά: "Εγώ χάρη στο Ducati κατάλαβα

1198S

Ό,τι καλύτερο κυκλοφορεί στη μπροστινή ζάντα των σημερινών Superbike. Χάνει μόνο από το BMW - και αυτό λόγω ABS



Αν και εργοστασιακές, ο θόρυβος που παράγουν είναι το λιγότερο απολαυστικός

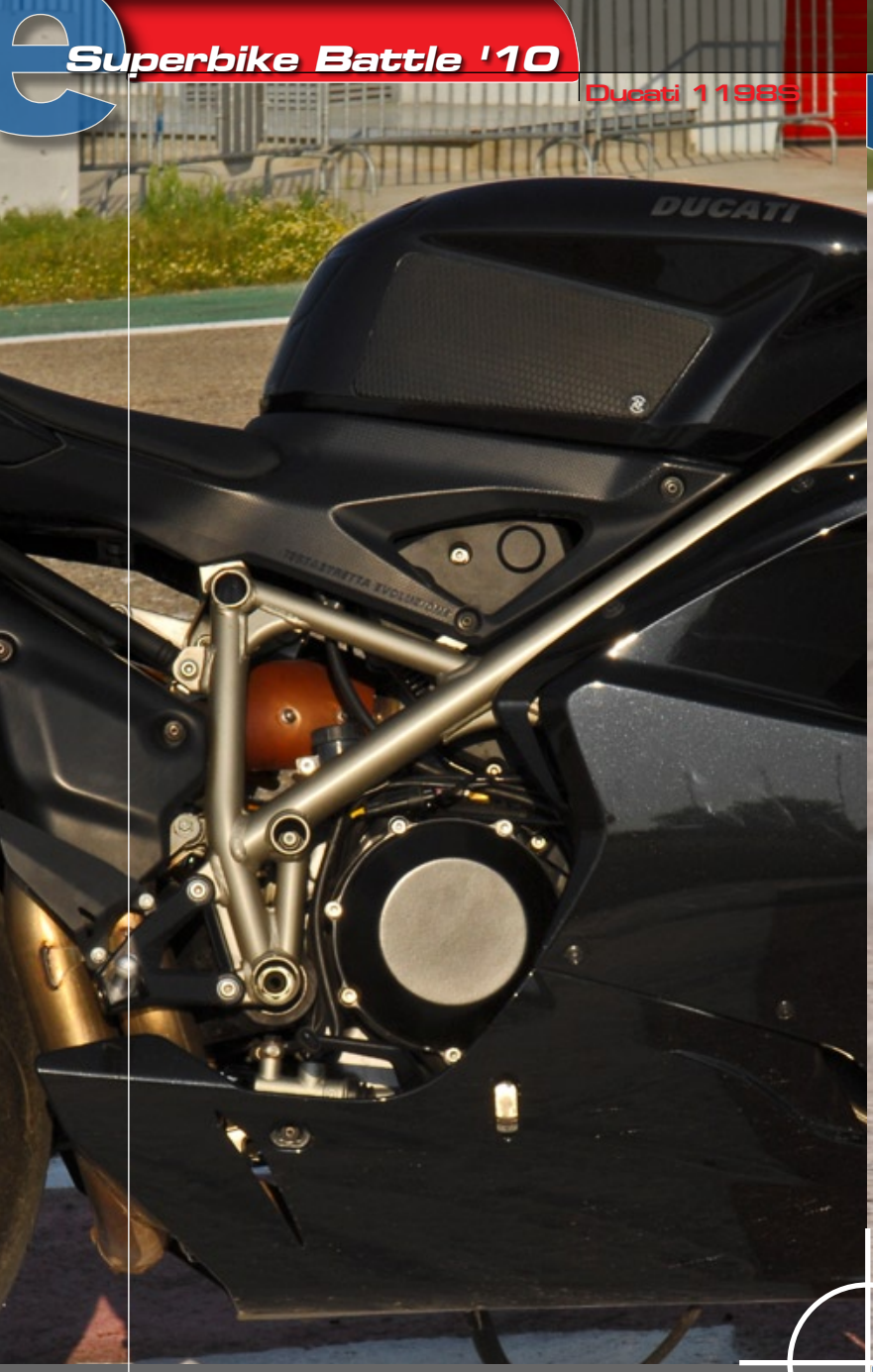
τι παίζει με το συγκεκριμένο λάστιχο. Εκεί που με τα Metzeler Racetec Interact είχες την αίσθηση ότι το λάστιχο μπαίνει μέσα στις τρύπες ανάμεσα στα χαλίκια της ασφάλτου, με τα BSB ένιωθα ότι το μηχανάκι πατάει πάνω σε μωσαϊκό". Ήρθε η ώρα μου και εμένα: "Το πρωί, το Ducati φορούσε τα Interact. Το παίρνεις μετά με τα BSB και έχει μείνει η μισή αίσθηση στο μπροστινό. Και ειδικά στο Ducati που πρώτον έχει κατά τη γνώμη μου το καλύτερο μπροστινό από πληροφορία και δεύτερον είναι όλο στημένο να ορμήξει με φόρα, βάζοντας ένα τέτοιο λάστιχο πάνω είναι σαν να του κόβεις τα πόδια".

Πάμε να δούμε τι έχει να πει ο Μπούστας για όλα αυτά: "Με ξενίζουν ακόμα αυτά τα λάστιχα λόγω του ότι κάναμε πολλούς γύρους με τα παλιά που μας έχουν δείξει αλλιώς το μηχανάκι και τα BSB μας έχουν προκαλέσει μια φοβία. Παρόλα αυτά το εμπιστεύτηκα το Ducati και επειδή το έχω ρυθμισμένο το traction control στο 1 γλίστραγα λίγο στο κέντρο της στροφής αλλά ήταν πολύ καλό στην έξοδο. Από το Ducati που ξέρω πολύ καλά μπορώ να βγάλω συμπεράσματα για την πίστα, η οποία δείχνει λίγο βρόμικη σήμερα, δεν σου βγάζει εμπιστοσύνη, στο κέντρο σε όλες τις στροφές γλιστράει απότομα. Νομίζω ότι χάνω χρόνο στην πέντε με όλα τα μηχανάκια λόγω του ότι είναι λίγο βρόμικη η είσοδός της κι αυτό με κάνει να μην αισθάνομαι άνετα, όπως και στην έξοδο όπου έχουνε βάλει κορύνες".

Ο λόγος στον Άρη: "Γυρίζει το Ducati. Έτσι όπως το είδα, αν το είχα δικό μου στημένο στα μέτρα μου από θέση οδήγησης και το οδηγούσα όλη μέρα, θα γύρναγα πιο γρήγορα απ' όλα, θα έκανα 25 σίγουρα. Με άλλα λάστιχα και να το' χω όλη μέρα με μαρσπιέδες και σέλα (σ.σ. που να μην γλιστράνε); Δε θα' χα πρόβλημα. Και το λέω αυτό γιατί έχω κάνει με 749R στη Valencia όλη μέρα με Supercorsa και ήταν από τις πιο απολαυστικές μέρες πίστας που έχω κάνει. Και τσούλαγα γρήγορα, έκανα χρόνους που τους έκανα ξανά μετά από πέντε χρόνια. Η αίσθηση ήταν ακριβώς η ίδια στα πρώτα session, μου φεύγανε τα πόδια από τα μαρσπιέ και δε μπορούσα να κρατηθώ πουθενά. Στο τέταρτο, πέμπτο session που το είχα βρει το έπινα το μηχανάκι, το ευχαριστήθηκα όσο τίποτα".

Ο Τάκης το λέει ακόμα καλύτερα: "Είναι το μόνο μηχανάκι που είναι φτιαγμένο για αυτή τη δουλειά, τέλος. Δεν νομίζω να υπάρχει άλλο μηχανάκι που να μη ρίχνει νερό στο κρασί του".

Ώρα να γυρίσω την κουβέντα στο οικονομικό: "Εντάξει, απλά ξέρεις ότι από τα λεφτά αυτά, τα πέντε χιλιάρικα τα δίνεις για να τρέχει ο Stoner με τον Hayden, το ξέρεις αυτό". Ο Άρης συμπληρώνει: "Αν έχεις τα λεφτά αξίζει να το αγοράσεις". Και συνεχίζω: "Το μηχανάκι είναι φτιαγμένο γι' αυτή τη δουλειά, δεν είναι και βόλτας και καφετέριας και και και... Και αυτό φαίνεται, γιατί το μηχανάκι αν το οδηγήσεις στο δρόμο θα βρίζεις! Όχι απλά δεν οδηγιέται, δε μπορείς ρε φίλε, δηλαδή αυτό πρέπει να συμπλεκτάρει μια φορά στην εκκίνηση ενός αγώνα, τελείωσε. Αν είσαι μες στην πόλη και είσαι συνέχεια



Οι πιο δυνατές μεσαίες χαρίζουν και δυνατή έξοδο από κάθε στροφή. Οδηγιέται εύκολα και με "μία πάνω"

"...είναι όλο στημένο να ορμήξει με φόρα, βάζοντας ένα τέτοιο λάστιχο πάνω είναι σαν να του κόβεις τα πόδια..."

Superbike '10

Έργο τέχνης οι ζάντες της Marchesini, αλλά θα τις προτιμούσαμε σε μαύρο χρώμα

αμπραγιαριστός, κάνει και αυτό το κραακκκ-κραααακκκ όταν αποσυμπλέκεις και λες ότι θα σου μείνει στο χέρι όλο. Δεν οδηγιέται εκτός πίστας".

Αλλάζω θέμα εν τάχει: "Το Ducati έχει μακράν τα καλύτερα φρένα και το καλύτερο μπροστινό". Ο Αρης συμφωνεί αλλά ο Τάκης δείχνει ενοχλημένος: "Με τα φρένα διαφωνώ. Έχει εκπληκτικά φρένα, αλλά του BMW ήταν καλύτερα". Παίρνω φόρα και του απαντώ: "Ναι, αλλά για άλλο λόγο. Το hardware, δηλαδή δίσκοι, δαγκάνες, τρόμπα και τακάκια, σε συνδυασμό με αυτό το πιρούνι, απλώς δεν έχει αντίπαλο. Το BMW είχε καλύτερο φρένο γιατί πάταγες τη μανέτα τέρμα και δε σε ένοιαζε τίποτα. Λόγω ηλεκτρονικών βοηθημάτων έχει καλύτερα φρένα το BMW - όπου αυτό θα μας φέρει σε άλλη κουβέντα, στο πόσο κακό είναι το ABS του Honda μπροστά στο BMW. Αν στο Ducati μπορούσες να βάλεις και ABS..."

Κατά παράδοση, κάθε φορά που συζητάμε για το Ducati η κουβέντα καταλήγει στα λεφτά - και όχι άδικα φυσικά. Την αρχή την κάνω εγώ: "Για μένα το συμπέρασμα είναι το ίδιο με πέρυσι. Αν ο στόχος σου είναι να πάρεις 1000άρι, να ανέβεις στις Σέρρες και να βελτιωθείς οδηγικά, αυτό πρέπει να πάρεις". -"Αν βέβαια δεν έχεις ανάγκη τα 25 χιλιάρικα", λέει ο Τάκης σε μια προσπάθεια να με επαναφέρει στην ελληνική πραγματικότητα. -"Κοίτα φίλε, είναι ακριβό το σπορ όπως και να το κάνεις", του απαντώ. Ο Άρης βάζει στην κουβέντα τη δική του οπτική: "Από την άλλη το ερώτημα που μπαίνει σε αυτή την περίπτωση είναι Ducati ή Kawasaki και να το φτιάξεις τούμπανο;". -"Μα αυτή είναι η διαφορά", του απαντώ. "Αν πάρεις το ZX-10 και το φτιάξεις τούμπανο δεν τα παίρνεις πίσω τα λεφτά σου ποτέ, ενώ με το Ducati τα παίρνεις. Γιατί το Ducati έχει ειδικό κοινό, θα το πάρεις 25,000€ και θα το δώσεις 20,000€. Κρατάει τιμή. Εν κατακλείδι δεν έχει αλλάξει η άποψη μου για το Ducati φέτος, παρότι προστέθηκε το BMW στην εξίσωση. Το μηχανάκι έχει μια ποιότητα - με τις όποιες δυσκολίες του, έτσι;". Ο Τάκης έχει κάτι πολύ σημαντικό να προσθέσει στην κουβέντα: "Ένα πράγμα το οποίο το βιώνεις μόνο με το συγκεκριμένο μηχανάκι είναι αυτή η αίσθηση του να θέλεις να το καβαλήσεις. Με το που το βάζεις μπροστά και βάλεις πρώτη να ξεκινήσεις, το μηχανάκι σε εξιτάρει, το γουστάρεις". -"Και αυτές οι μεσαίες ρε συ Τάκη", συμπληρώνω. "Κάθε φορά που ανοίγεις το γκάζι νομίζεις ότι πας για νέο ρεκόρ πίστας, τέτοιο πέταγμα κάνει στις εξόδους". -"Η ροπή του δεν έχει σχέση με κανένα άλλο μηχανάκι", προσθέτει ο Τάκης. -"Παρατηρήσατε ότι δεν έχει μονόδρομο;", ρωτάω. "Εμένα δε με ενόχλησε καθόλου". -"Ούτε εμένα", λέει ο Άρης. -"Δε σε ενόχλησε στην πέντε; Στη δέκα;", τον ρωτά ο Τάκης. "Στη δέκα γυρνούσε τον κώλο πολύ αργά, δε με ενόχλησε καθόλου". -"Ναι, αλλά για ένα μηχανάκι 25 χιλιάδων ευρώ, δε νοείται να μην έχει μονόδρομο", επιμένει ο Τάκης και έχει τα δίκια του. -"Το έχουμε πει και πέρυσι ότι είναι λάθος αυτό", προσθέτω, "αλλά δε με ενόχλησε η απουσία του".

ΠΛΑΙΣΙΟ

Στενό και ελαφρύ, ακολουθεί τη σωληνωτή παράδοση της Ducati και δεν έχει να ζηλέψει τίποτε από τα αλουμινένια περιμετρικά του ανταγωνισμού. Το μακρύ μεταξόνιο το κάνει δύσκολο στις αλλαγές κατεύθυνσης αλλά προσφέρει σιγουριά στα γρήγορα κομμάτια της πίστας

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Με όπλο του τα κυβικά και τις γεμάτες μεσαίες που αυτά συνεπάγονται, το Ducati μπορεί και ξεκολλάει δυνατά στην έξοδο της στροφής κερδίζοντας πολύτιμα δέκατα. Αυτός είναι ο κύριος λόγος που ο Μπούστας γράφει μακράν τον ταχύτερό του γύρο με το 1198S

ΠΙΡΟΥΝΙ

Αυτή η μοτοσυκλέτα είναι στημένη γύρω από το μπροστινό της και οδηγιέται με βάση αυτό. Ως εκ τούτου δε θα μπορούσε να είναι κάτι λιγότερο από άψογο, γεμίζοντάς σε πληροφορία και εμπιστοσύνη για να ορμήξεις όλο και πιο γρήγορα στην είσοδο της στροφής

ΦΡΕΝΑ

Ο μόνος τρόπος να νικηθεί το πακέτο φρένων του Ducati είναι να επιστρατεύσεις τα ηλεκτρονικά - όπως έκανε η BMW. Σε κάθε περίπτωση, την αίσθηση και την ακρίβεια στη μανέτα του 1198S δεν την έχουμε συναντήσει σε άλλη μοτοσυκλέτα παραγωγής

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,430 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	198.5 kg
Ρεζερβουάρ:	15 lt (4 ρεζέρβα)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	δικύλινδρος V 90°, υγρόψυκτος, 2x2EEK, 8 βαλβίδες με δεσμοδρομικό σύστημα κίνησης
Διάμετρος x Διαδρομή:	106 x 67.9 mm
Χωρητικότητα:	1,198 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	170 / 9,750 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	13.4 / 8,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Ξηρός πολύδισκος, υδραυλικός
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.84
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.53 (15:38)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.47 / 10
	2α 1.76 / 15
	3η 1.35 / 19
	4η 1.09 / 24
	5η 0.96 / 27
	6η 0.88 / 29
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	287 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα ALS 450
Γωνία κάστερ:	24.5°
ίχνος:	97 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Ohlins
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Ohlins
Διαδρομή:	127 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς, ύψος

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 330mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo monobloc 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

DUCATI 1198S
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
25,350€

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

Γιάννης Μπούστας	**1'23.555**
Άρης Παπαπαναγής	**1'29.432**
Παναγιώτης Σκυριανός	**1'30.516**
Κωνσταντίνος Δάλλας	**1'30.519**

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

ΕΜΠΡΟΣ

Προφόρτιση ελατηρίων:	**Μισή στροφή από τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση συμπίεσης:	**17 κλικ από τέρμα ανοιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**Τέρμα σφιχτή**

ΠΙΣΩ

Προφόρτιση ελατηρίου:	**Standard**
Απόσβεση συμπίεσης:	**Τέρμα ανοιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**4 κλικ πιο σφιχτή από τη standard θέση**

DUCATI
1198S
00:00:000

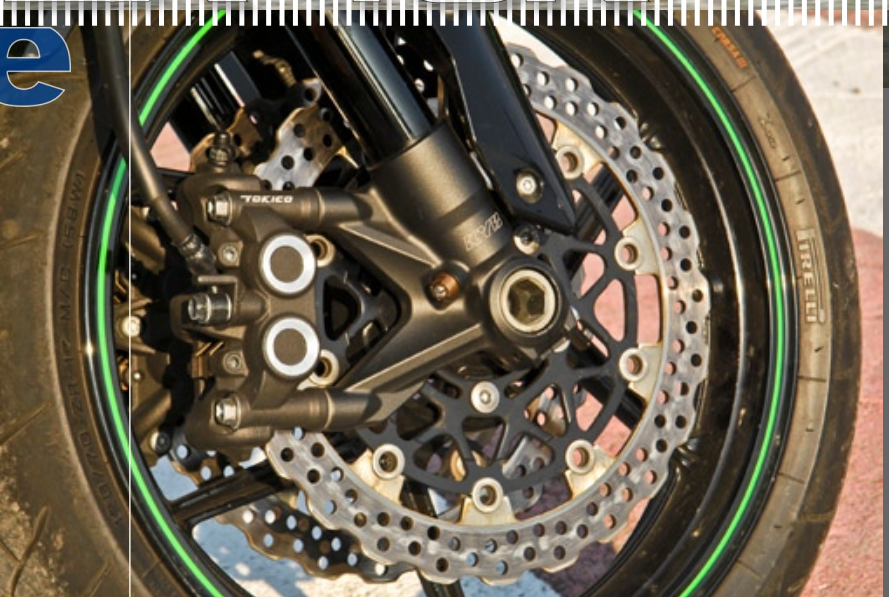
Kawasaki ZX-10R

"...είναι πάρα πολύ ευχάριστο, είναι η νέα γενιά των Kawasaki, όπως είναι και το 600..."

Ο περσινός νικητής του Superbike Battle είναι το πιο κοντινό στην ελληνική πραγματικότητα Superbike. Όπως πολύ σωστά είπε ο Άρης: "Αν πρέπει να προτείνεις μηχανάκι σε κάποιον Έλληνα, με την οικονομική δυνατότητα που έχουμε ως κοινωνία και με τη λογική του ότι, μέχρι τώρα τουλάχιστον, τα Superbike τα χρησιμοποιούμε και στο δρόμο, θα του πεις να πάρει ένα ZX και να το φτιάξει. Για να του πεις να πάρει ένα Ducati και να το φτιάξει, θα πρέπει να είναι ειδική περίπτωση". Ο Τάκης, που μετά το περσινό συγκριτικό πήγε και αγόρασε ένα ZX-10R, μπαίνει δυνατά στη συζήτηση: "Ουσιαστικά, το μόνο που χρειάζεσαι είναι ένα πίσω αμορτισέρ". -"Και σωληνάκια υψηλής", συμπληρώνει ο Άρης. -"Εγώ επίτηδες με το που το αγόρασα δεν του έβαλα σωληνάκια", μας αποκαλύπτει ο Τάκης. "Το έβαλα στα Μέγαρα δυο φορές και έβαλα τα σωληνάκια λίγο προτού ανέβουμε στις Σέρρες για το trackday (σ.σ. τις αμέσως επόμενες μέρες από το συγκριτικό). Και αυτό μετά από παρότρυνση φίλων. Δεν τα χρειάζεται αυτό το μηχανάκι". -"Εντάξει, όχι ότι παθαίνει κάτι, έχει πολύ καλά φρένα και όπως είναι", λέει ο Άρης. -"Δεν έχει τα καλύτερα φρένα", παραδέχεται ο Τάκης. -"Δεν έχει όμως καμία σχέση με το Suzuki που γίνεται σούπα μετά από πέντε γύρους", πετάγομαι και λέω εγώ. -"Ούτε με το Honda που είναι σαν να πατάς το σφουγγάρι της κουζίνας, απλά έχει το ABS και δε σε νοιάζει", λέει ο Άρης και συνεχίζει: "Το Kawasaki που οδήγησα του Θανάση με σωληνάκια (σ.σ. φίλος με ZX-10R που ήταν πάνω εκείνες τις μέρες) είναι τούμπανο. Τα σωληνάκια κάνουν πολλή δουλειά, απογειώνεται το φρένο του". Ξεχάσαμε βέβαια να του πούμε ότι φορούσε και άλλα τακάκια το συγκεκριμένο, αλλά ας πάει στην ευχή...

Σειρά μου να εκφράσω γνώμη για το Kawasaki: "Αυτό που με φτιάχνει περισσότερο απ' όλα και που κατά τη γνώμη μου είναι όλα τα λεφτά σε αυτό το μηχανάκι είναι το ότι αισθάνεσαι το μπροστινό να κάθεται πιο ψηλά από το πίσω. Χάρη σε αυτό, δεν αισθάνεσαι ότι έχει βουτήξει πολύ το μηχανάκι και ότι πιέζεις το μπροστινό". Ο Τάκης το πάει παρακάτω: "Σου δίνει τη δυνατότητα να μπεις με πολύ περισσότερα απ' ό,τι έχεις συνηθίσει". -"Ακριβώς γι' αυτό το λόγο", συμπληρώνω, "γιατί η αίσθηση που σου δίνει είναι ότι μπροστινό κάθεται πιο ψηλά από το πίσω. Σαν να οδηγάς όλη την πίστα ανηφόρα, για να καταλάβεις τι θέλω να πω". -"Παρόλα αυτά και επειδή εγώ το πάω συντηρητικά", λέει ο Άρης, που δεν εννοεί το μηχανάκι αλλά την κρίση του, "μου άρεσε περισσότερο η αίσθηση του συνόλου που έδινε το Suzuki. Το Kawasaki το εμπιστευόσουνα γι΄αυτό το λόγο, όχι γιατί είχε πληροφορία, αλλά γιατί αισθανόσουν ότι είναι Fazer 1000: Καθισμένο πίσω

ZX-10R



Το καλύτερο ιαπωνικό πακέτο, με αίσθηση, δύναμη και διάρκεια. Σε σχέση με τα ευρωπαϊκά υστερεί σε πληροφορία

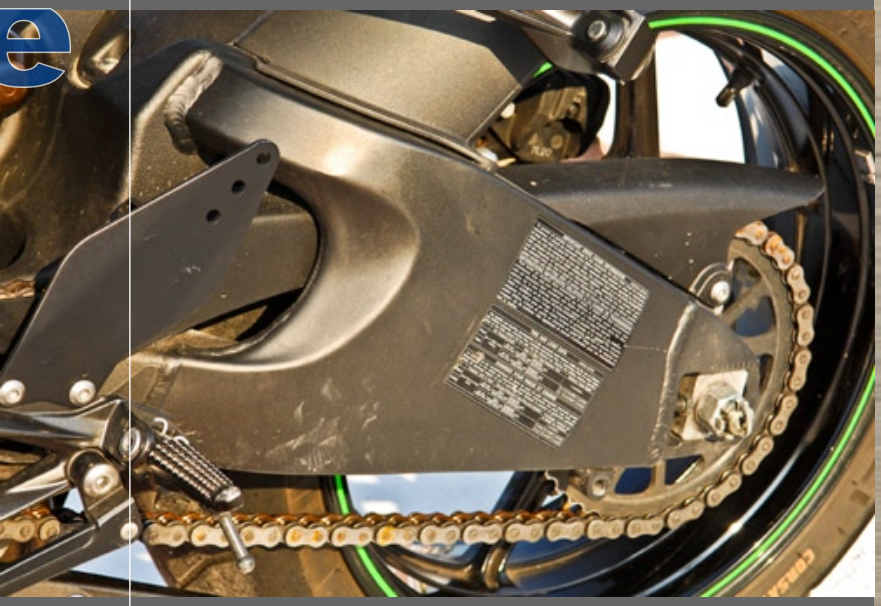
> "...το εμπιστεύομαι γιατί νομίζω ότι είμαι στο 80 τοις εκατό. Μάλλον δεν είμαι στο 80, είμαι πιο πάνω, αλλά το μηχανάκι αυτό μου λέει..."

και μπροστά παντιέρα, οπότε εντάξει, δεν τρέχει τίποτα. Το Suzuki ήταν πιο μπρουμουτισμένο, σημάδευε καλύτερα και δε σου έκοβε πληροφορία. Ένιωθες τα πάντα, ήταν πιο στιβαρό το μηχανάκι από κάτω σου, και από πίσω και από εμπρός. Το Kawasaki ήταν αποκομμένο πίσω και μπροστά ήταν καλό". Ο Τάκης μας υπενθυμίζει το πλεονέκτημα του ZX: "Το Kawasaki με το μπροστινό του μπορεί να σου δώσει εμπιστοσύνη να μπεις με πάρα πολλά χιλιόμετρα στην είσοδο, βασικό αυτό". -"Εντάξει, γιατί είναι ψηλά", απαντά ο Άρης. -"Στα γρήγορα κομμάτια που θα στρίψεις, σου δίνει εμπιστοσύνη", συνεχίζει ο Τάκης. "Στην παρατεταμένη πίσω (K13), μπορείς να του δώσεις φόρα και να μη σε φοβίσει". Ώρα να παρέμβω στην κουβέντα: "Αυτή η αίσθηση νομίζω ότι είναι από το πλαίσιο, δεν είναι από το πιρούνι". Ο Τάκης γυρνά στον Άρη με την ερώτηση κλειδί: "Στην παρατεταμένη δεν ένιωθες ότι το μπροστινό του είναι καλύτερο και από το Ducati;". -"Ούτε από το BMW δεν ένιωθα ότι είναι καλύτερο", του απαντά, και εγώ προσπαθώ να βάλω τη κουβέντα σε μια τάξη: "Δεν το αισθάνομαι καλύτερο, απλώς μου δίνει την εντύπωση ότι έχω μεγαλύτερο περιθώριο. Η αίσθηση είναι τέτοια, το εμπιστεύομαι γιατί νομίζω ότι είμαι στο 80 τοις εκατό. Μάλλον δεν είμαι στο 80, είμαι πιο πάνω, αλλά το μηχανάκι αυτό μου λέει. Και αυτό μου αρέσει γιατί με κρατάει ήρεμο. Αλλά αυτό είναι θέμα αίσθησης. Κακά τα ψέματα, 50 τοις εκατό είναι το hardware και το άλλο 50 είναι η αίσθηση που σου αφήνει το hardware. Δεν πα να έχεις επάνω το καλύτερο πιρούνι του κόσμου, αν δεν αισθάνεσαι καλά δεν γυρνάς". -"Εγώ πάντως προτιμώ την πληροφόρηση του Suzuki", λέει ο Άρης. "Μου αρέσει που είναι λίγο πιο ειλικρινές, που σου λέει που ακριβώς βρίσκεσαι". -"Το Suzuki είχε λίγο καλύτερη κατευθυντικότητα αλλά δε μπορούσες να πιέσεις", λέει ο Τάκης. "Με το που πήγαινες να πιέσεις, κούναγε". -"Μπορεί να θέλει άλλα πράγματα για τη συγκεκριμένη πίστα", λέω εγώ και καταλήγω: "Σαφέστατα το Kawasaki σε βοηθάει περισσότερο από το Suzuki για να γυρίσεις στις Σέρρες". Ο Άρης συμπληρώνει: "Φυσικά, το Suzuki θέλει στήσιμο για να γυρίσει. Κατ' αρχήν δεν έχει φρένα το Suzuki, τα φρένα του είναι άλλη φάση, δε σε ενοχλούνε, απλώς δεν έχεις σαφήνεια για να πιέσεις".

Ξεφύγαμε κάπως με το Suzuki, οπότε πάμε να δούμε τι έχει να πει ο Μπούστας: "Μέχρι τώρα, χωρίς να έχω καβαλήσει το BMW, είναι το γρηγορότερο μοτέρ και σε διάρκεια και χαμηλά και ψηλά, δείχνει μακρύ μέσα στην πίστα, αλλά με όχι και τόσο καλή αίσθηση στο κέντρο της στροφής που δε νομίζω να οφείλεται στη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα γιατί σήμερα όλα τα μηχανάκια στο κέντρο της στροφής, λίγο πριν αγγίξεις το γκάζι, γυρίζουν τον κώλο. Το πιο πιθανό είναι να είναι βρώμικη η πίστα ή το πίσω λάστιχο να μην ταιριάζει τη δεδομένη στιγμή σε αυτές τις μοτοσυκλέτες που είναι εντελώς νορμάλ. Δεν είχα κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα, γλίστραγα μόνο στο κέντρο της στροφής και αυτό μου έδινε ασάφεια και λιγότερη εμπιστοσύνη. Πολύ καλό στην είσοδο της στροφής με αρκετά γρήγορη γεωμετρία χωρίς να μπορώ να την εκμεταλλευτώ όλη, όχι και

Το μόνο γιαπωνέζικο με επώνυμο σταμπιλιζατέρ - και μάλιστα σε κοινή θέα

Δυνατό, γραμμικό, ροπάτο. Όλα τα έχει το Kawasaki, μόνο σε απόκριση στο γκάζι χάνει, θυμίζοντας ride by wire



Μεγάλο και σίγουρο. Στην αισθητική των ψαλιδιών, η Kawasaki έχει το καλύτερο γούστο

Superbike '10

"...όλα τα λεφτά σε αυτό το μηχανάκι είναι το ότι αισθάνεσαι το μπροστινό να κάθεται πιο ψηλά από το πίσω..."

τόσο δυνατά φρένα, επειδή όπως γνωρίζουμε δεν έχει τακάκια το μηχανάκι". Αυτό είναι κάτι που ξεχάσαμε να αναφέρουμε: Η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα μας παραδώθηκε σε μέτρια κατάσταση, ενώ τα μπροστινά τακάκια ήταν ταλαιπωρημένα και πολύ κοντά στο όριο φθοράς. Για τους χρονομετρημένους γύρους και μόνο, αναγκαστήκαμε να χρησιμοποιήσουμε τα τακάκια από το ZX-10 του Τάκη.

Πάμε ξανά στον Τάκη για τα υπόλοιπα: "Το κιβώτιο είναι σκληρό, και στη μοτοσυκλέτα δοκιμής και στη δική μου. Φαντάσου πως όταν έβαλα πρώτη στο Honda αναρωτήθηκα, τώρα την έβαλα;". Ο Αρης κάνει τον απολογισμό του: "Εγώ για το Kawasaki δεν έχω να πω. Είναι ωραίο μηχανάκι, ευχάριστο. Ό,τι και να κάνει, πέρα από τα χαρακτηριστικά που μπορούμε να του προσδώσουμε, για Kawasaki είναι πάρα πολύ ευχάριστο, είναι η νέα γενιά των Kawasaki, όπως είναι και το 600. Δεν είναι σαν τα παλιά τα 1000αρια που ανέβαινες πάνω και ήτανε γκοτζίλες. Ανεβαίνεις και γουστάρεις να γυρίσεις με αυτό, δε σε χαλάει και δεν ψάχνεις να δεις ποιο άλλο είναι παρατημένο, να πάρεις κάνα άλλο". -"Ωραίο στροφάρισμα ψηλά το μοτέρ", λέει ο Τάκης και ο Αρης έχει την απάντηση έτοιμη: "Ψηλά ναι, αλλά έχει μια καθυστέρηση στο γκάζι, εμένα αυτό μου τη σπάει. Ακριβώς την ίδια ασάφεια που έχει και στο πλαίσιο, αυτό το φιλικό που σε βοηθάει και φιλτράρει τα πράγματα, το έχει και στο γκάζι. Ανοίγεις τέρμα και το μηχανάκι καθυστερεί να πεταχτεί μπροστά. Ξέρεις, το κάνει γλυκά μεν, δε θα σε σκοτώσει, κάνει ένα γλίστρημα όμως...". Ο Τάκης δείχνει να ξέρει το γιατί: "Στη ροπή του αν δεις τη δυναμομέτρηση, κάνει ένα σκαλοπάτι στις 9,000 που σε προβληματίζει". -"Εκεί ακριβώς", λέει ο Άρης. "Δηλαδή στη δυο, βγαίνεις με δευτέρα και το φυλάς. Έχει γούστο λες, έχω ανοίξει και δεν έχει έρθει ακόμα (σ.σ. η δύναμη), θα έρθει κάτι μεγαλύτερο. Έχει μια αίσθηση by wire το γκάζι του".

Ο Μπούστας λέει ακριβώς τα ίδια: "Απ' τα μηχανάκια που είχανε τον καλύτερο ψεκασμό πέρυσι, κάτι έχει χαλάσει και φέτος είναι απότομο. Το σέρβις του, είναι παρατημένο το μηχανάκι... Σα μηχανάκι φαίνεται ασυντήρητο, νομίζω πως το αδικεί που δε δουλεύει τόσο καλά ο ψεκασμός του, πέρυσι ήταν το καλύτερο μοτέρ στον ψεκασμό".

Κλείνοντας την αναφορά μας στο ZX-10, ο Άρης θυμάται ένα ακόμα θέμα με το συγκεκριμένο Kawasaki: "Βρίσκει κάτω. Επειδή κλάνει το αμορτισέρ, βρίσκουν καρίνες, εξάτμιση, μαρσπιέδες, όλα. Παίζει να απογειωθείς σε κάνα εσάκι έτσι που βρίσκει. Μπορεί βέβαια με after market αμορτισέρ να μη βρίσκει". Ο Τάκης, ως ευτυχής κάτοχος ZX-10, ρίχνει λίγο περισσότερο φως στην υπόθεση: "Το δικό μου δε βρίσκει πουθενά. Το μηχανάκι που είχαμε για τεστ ήταν κακοσυντηρημένο και το αμορτισέρ είχε παραδώσει. Φαντάσου ότι για να φέρω το δικό μου αμορτισέρ στις ίδιες ρυθμίσεις με του τεστ, του έβγαλα δυο στροφές από όλες τις ρυθμίσεις. Το τεστ ήταν τέρμα σφιγμένο και πάλι δε δούλευε όπως θα θέλαμε".

ΠΛΑΙΣΙΟ

Κοντό μεταξόνιο και αργή γεωμετρία συμβάλλουν στη δημιουργία ενός κορυφαίου πλαισίου για την πίστα των Σερρών, με σαφές προβάδισμα στα γρήγορα κομμάτια - όπου ως γνωστόν κρύβεται ο χρόνος. Στα πιο αργά δεν είναι υπόδειγμα σαφήνειας και ακρίβειας, αλλά σε καμία περίπτωση δεν παύει να είναι ευχάριστο και αποτελεσματικό

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Μια ανάσα από την κορυφή των τετρακύλινδρων κινητήρων. Χάνει σε συνολική εικόνα από το Honda, που έχει καλύτερη απόκριση στο γκάζι και ελαφρά πιο γεμάτες μεσαίες

ΠΙΡΟΥΝΙ

Κορυφαίο μπροστινό, παίζει στα ίσα με το πολύ ακριβότερο Ohlins του Ducati. Χαρακτηριστικό του γνώρισμα η εμπιστοσύνη που προσφέρει στα γρήγορα κομμάτια, πράγμα που σου επιτρέπει να ορμήξεις με τα απολύτως περισσότερα χιλιόμετρα στην είσοδο της στροφής

ΦΡΕΝΑ

Το καλύτερο ιαπωνικό πακέτο φρένων, χρειάζεται μόνο ένα σετ σωληνάκια υψηλής για να μπορεί να κοιτάει στα μάτια τα ευρωπαϊκά της παρέας

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,110 mm
Πλάτος:	710 mm
Ύψος:	1,135 mm
Μεταξόνιο:	1,415 mm
Ύψος σέλας:	830 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	207 kg
Ρεζερβουάρ:	17 lt

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 55 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.9:1
Ισχύς κατασκευαστή:	188 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.5 / 8,700 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μηχανικός
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.61
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.41 (17:41)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.60 / 12
	2α 2.05 / 15
	3η 1.74 / 18
	4η 1.55 / 20
	5η 1.40 / 22
	6η 1.30 / 24
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	299 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Γωνία κάστερ:	25.5°
ίχνος:	110 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Uni Track
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

Ninja

KAWASAKI ZX-10R
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
11,990€ (STOCK '09)

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

Γιάννης Μπούστας	**1'24.085**
Άρης Παπαπαναγής	**1'27.498**
Παναγιώτης Σκυριανός	**1'28.493**
Κωνσταντίνος Δάλλας	**1'30.806**

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

ΕΜΠΡΟΣ

Προφόρτιση ελατηρίων:	**1 ορατή γραμμή**
Απόσβεση συμπίεσης:	**5 κλικ από τέρμα ανοιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**2 κλικ από τέρμα σφιχτή**

ΠΙΣΩ

Προφόρτιση ελατηρίου:	**Standard**
Απόσβεση συμπίεσης:	**1,5 στροφή από τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**Τέρμα σφιχτή**

Kawasaki
Arai
KAWASAKI
ZX-10R
00:00:000

Yamaha YZF-R1

"...εξακολουθώ να πιστεύω ότι το προηγούμενο μοντέλο είναι καλύτερο..."

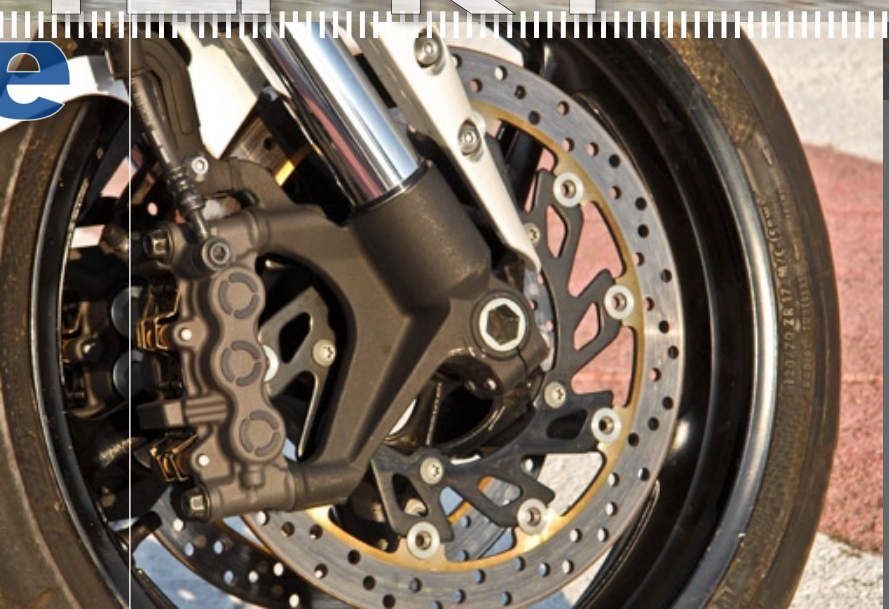
Με το Yamaha αποδεικνύεται περίτρανα αυτό που χρόνια τώρα φωνάζουμε αλλά κανείς δεν φαίνεται να μας δίνει σημασία. Τα έντυπα περιοδικά μοτοσυκλέτας έχουν καταφέρει να υποβαθμίσουν τόσο πολύ τη δουλειά τους που ούτε οι ίδιες οι αντιπροσωπείες δεν διαβάζουν πια τι γράφεται για τις μοτοσυκλέτες τους. Προφανώς είναι σίγουρες ότι κανείς δεν θα μπει στον κόπο να πει τα πράγματα όπως ακριβώς έχουν, φοβούμενοι ότι θα τους κόψουν τη διαφήμιση. Και καθώς οι αναγνώστες έχουν πάψει να στηρίζουν τα έντυπα καιρό τώρα (δείτε τις πωλήσεις τους στο www.europi.gr και θα καταλάβετε μόνοι σας), αυτό θα σήμαινε το τέλος του μοναδικού τους εσόδου, πράγμα που σαφώς και δεν το θέλουν.

Και πως ακριβώς το καταλάβαμε αυτό; Απλούστατα, το R1 που παραλάβαμε για το συγκριτικό φορούσε ακριβώς τα ίδια λάστιχα με πέρυσι. Ξέρετε, αυτά που στο τεύχος 15 γράφαμε ότι προσπαθούσαν να μας πετάξουν κάτω. Αν μας είχαν διαβάσει στη Yamaha, φαντάζομαι ότι θα φρόντιζαν να μας το δώσουν με κάποιο καλύτερο λάστιχο. Όποιος βιαστεί να πει ότι αυτό δεν έχει και πολύ σημασία καθότι γνώριζαν ότι θα χρησιμοποιούσαμε κοινό ελαστικό για όλες τις μοτοσυκλέτες του συγκριτικού, να πω ότι στο πρώτο μισό της μέρας οδηγούμε τις μοτοσυκλέτες με τα ελαστικά που τις έχουμε παραλάβει για δύο βασικούς λόγους: πρώτον, για να ρυθμίσουμε τις αναρτήσεις τους και να πάρουμε μια πρώτη γεύση χωρίς να "χαλάσουμε" το καινούργιο ζευγάρι και δεύτερον, για να αρχίσει η διαδικασία της χρονομέτρησης με το κοινό ελαστικό στην ίδια ακριβώς κατάσταση για όλες τις μοτοσυκλέτες: ολοκαίνουργιο για τον Μπούστα που μετριέται πρώτος , ελαφρώς μεταχειρισμένο για τον επόμενο κ.ο.κ.

Για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά καταλήγουμε στο ίδιο συμπέρασμα, ότι τα Continental ContiSportAttack που φορούσε το R1 δεν κάνουν για πίστα. Δεν γνωρίζουμε αν φταίνε τα συγκεκριμένα κομμάτια, ούτε μπορούμε να ξέρουμε τι κάνει αυτό το λάστιχο στο δρόμο. Για την πίστα πάντως, θα πρέπει να είσαι σε πολύ αρχάριο επίπεδο για να σε καλύψει - και αυτό πάλι σηκώνει πολύ συζήτηση, καθώς ο αρχάριος είναι αυτός που χρειάζεται ένα επιπλέον δίχτυ ασφαλείας στο άνοιγμα του γκαζιού. Το μπροστινό δεν προκαλεί ανασφάλεια, αλλά το πίσω γλιστράει σε κάθε άνοιγμα του γκαζιού, όσο γλυκά και προοδευτικά και να το ανοίξεις.

Πάμε στα δικά μας τώρα. Την κουβέντα για το R1 την ξεκινά ο Τάκης: "Έχει ένα μπροστινό με το οποίο στρίβεις και δεν αισθάνεσαι το δρόμο", λέει και αμέσως προκαλεί την

YZF-R1



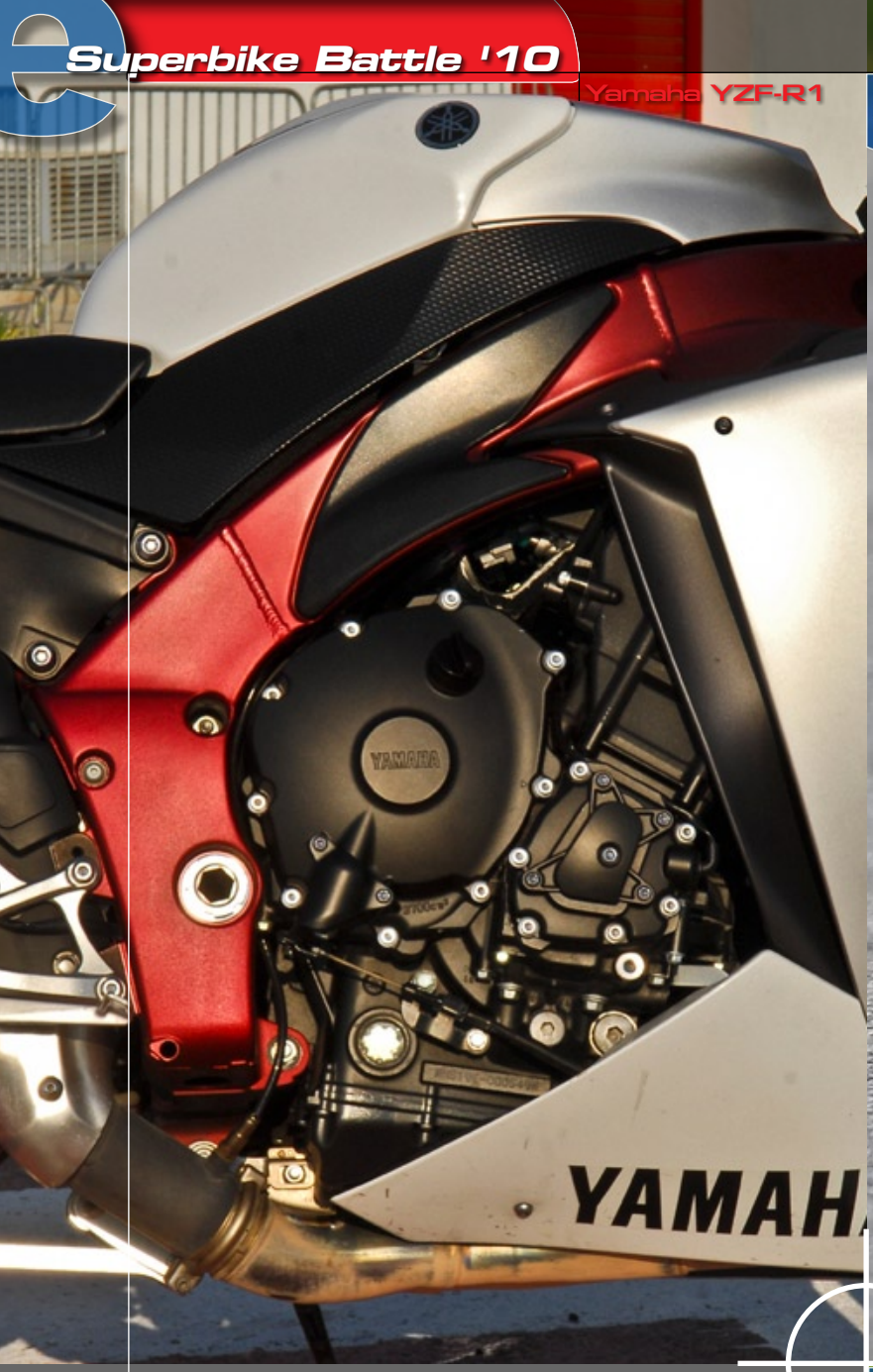
Οι εξαπίστονες δεν αρκούν για να φέρουν την άνοιξη

"...τρία-τέσσερα και παρατεταμένη, εκεί, τον περισσότερο χρόνο εκεί τον χάνεις με το R1..."

αντίδρασή του Άρη και τη δική μου ταυτόχρονα: "Όπα Τάκη, στην είσοδο δεν είναι τόσο κακό". -"Και εμένα μ' αρέσει", συμπληρώνει ο Άρης. "Στην είσοδο είναι ωραίο, πάντα ήταν καλό στην είσοδο το R1". -"Από το κέντρο της στροφής μέχρι την έξοδο έχω θέμα", λέω εγώ. -"Δηλαδή έχεις αίσθηση;", με ρωτά ο Τάκης. "Εγώ αισθάνομαι ότι ο τροχός συνδέεται σε ανάρτηση και αυτή ξανά σε ανάρτηση. Δεν μου δίνει εμπιστοσύνη", ολοκληρώνει και μου δίνει πάτημα να του την πω διακριτικά: "Καλά εσύ με τα μπροστινά έχεις ένα γενικότερο πρόβλημα". -"Ναι, όντως", μου απαντά και συνεχίζει ακομπλεξάριστος: "Έστω λοιπόν ότι κάνεις είσοδο στην ένα, το βάζεις. Εκεί που το βάζεις αισθάνεσαι κάτω το δρόμο στο μπροστινό;". Ο Άρης παρεμβαίνει δυναμικά: "Εντάξει, δεν είναι Ducati...". -"Μέχρι την ώρα που θα πιάσεις το γκάζι δεν έχω πρόβλημα", του απαντώ. "Από εκείνο το σημείο και μετά, το όλο θέμα είναι θολό". -"Και αυτό στις γρήγορες", συμπληρώνει ο Άρης και παίρνει φόρα. "Δηλαδή στην ένα-δύο και στην έντεκα-δώδεκα. Στην πέντε είναι ΟΚ το μπροστινό, αλλά το πράγμα δεν στρίβει με τίποτα. Καλά πατάει αλλά δεν στρίβει. Στα εσάκια είναι γκοτζίλα, που λέει και ο Μπούστας. Τίποτα, πάλη. Αλλά πέφτει ωραία μέσα στις γρήγορες, στην ένα βουτάει ωραία, αλλά μετά μόλις πάρεις το γκάζι... Τρία-τέσσερα και παρατεταμένη, εκεί, τον περισσότερο χρόνο εκεί τον χάνεις με το R1, στα γρήγορα". -"Είναι μια πολλά υποσχόμενη μοτοσυκλέτα που δεν εκπληρώνει αυτά που υπόσχεται", λέω εγώ. "Περίμενα πολλά περισσότερα από αυτό το R1. Περίμενα μια μοτοσυκλέτα που θα έκανε τη διαφορά όπως την έκανε με το R1 του 2004". -"Το R1 του 2004 ήταν μηχανάρα", λέει πολύ σωστά ο Τάκης. -"Το 2004 μείναμε όλοι με το στόμα ανοιχτό", αναπολώ. "Οδηγήσαμε ένα μηχανάκι και λέγαμε όλοι 'καλά ρε μαλάκα, τι έφτιαξαν οι τύποι!' Ο Τάκης και εγώ το αγοράσαμε κιόλας". -"Μα ήταν άλλο όντως", λέει ο Άρης. "Δεν είχε ούτε οπτικά καμία σχέση με του '03. Άλλο μοτέρ τελείως, εξατμίσεις στην ουρά... Με το '09, εγώ περίμενα M1. Και εμφανισιακά απογοήτευση είναι, γιατί να μην μοιάζει το μηχανάκι με το M1, να ακούγεται έτσι όπως ακούγεται και να είναι και M1 εμφανισιακά;". -"Ένα πάρα πολύ θετικό είναι ο ήχος του", λέει ο Τάκης και με βγάζει από τα ρούχα μου: "Έλα ρε μαλάκα, σαν VFR ακούγεται!". Τσάμπα η προσπάθεια, μέχρι και ο Άρης συμφωνεί: "Και αν αλλάξεις εξατμίσεις ακούγεται ακόμα πιο ωραία. Σε σχέση με τα άλλα που είναι αδιάφορα, το R1 ακούγεται ευχάριστα. Αλλά τι να το κάνεις που ο ήχος αυτός βγαίνει από τα μπουριά της σόμπας, τα τεράστια. Βγάζουν και πάρα πολλή ζέστη, δεν κυκλοφοριέται αυτό το πράγμα, κάθεσαι πάνω και... Καλύτερα να βάλεις καμιά μπριζόλα να ψήνεται".

Ο Τάκης γυρνάει την κουβέντα στην τροφοδοσία: "Να σου

Σχεδόν οι διπλάσιες σε μέγεθος από του απερχόμενου μοντέλου. Ένας βασικός λόγος που το 9άρι δεν αρέσει τόσο όσο τα προηγούμενα R1



Superbike '10

Το ιδιαίτερο σε ήχο R1 αποδίδει και τα λιγότερα άλλο-γα ανάμεσα στα τετρακύλινδρα της παρέας

Μας αρέσει που η Yamaha επιμένει στην ανάποδη γέφυρα. Μας αρέσει επίσης που για το 2010 το έβαψαν μαύρο από μοβ...

"...αισθάνομαι ότι ο τροχός συνδέεται σε ανάρτηση και αυτή ξανά σε ανάρτηση..."

πω, και ο ψεκασμός του έχει ένα θεματάκι". -"Μεγάλο", συνεπικουρεί ο Άρης και με βάζει στην κουβέντα: "Μεγάλο; Είναι ο χειρότερος γιαπωνέζικος". Ο Άρης το τραβάει από τα μαλλιά: "Εν έτει 2009, είναι κατόρθωμα να φτιάξεις το χειρότερο γιαπωνέζικο ψεκασμό. Το προηγούμενο δεν είχε κακό ψεκασμό". Πιάνω και εγώ την ιστορική ανάλυση, έτσι για να ξέρουμε που βρισκόμαστε: "Η Yamaha έπαιζε πάντα στη δεύτερη ή τρίτη θέση στον ψεκασμό. Πρώτη ήταν πάντα η Suzuki, που παραμένει πρώτη μέχρι και σήμερα, δεύτερη η Yamaha, τρίτη η Kawasaki και τελευταία η Honda με τη χαρακτηριστική κλοτσιά στο πρώτο άγγιγμα του γκαζιού. Τώρα τελευταία, η Honda έχει βελτιωθεί και η Yamaha βρέθηκε στην τελευταία θέση. Και δεν είναι ότι οι άλλοι έκαναν κάτι πολύ καλύτερο, η Yamaha το έχασε κάπου στο δρόμο με το by wire. Το R1 του '08 έχει πολύ καλύτερο ψεκασμό". Και σκάω τη βόμβα στο τραπέζι: "Παρόλα αυτά, ο ψεκασμός του είναι καλύτερος από του KTM". Τόσο ο Άρης όσο και ο Τάκης συμφωνούν. "Αλλά πιο πίσω από το KTM δεν έχει άλλο, πιάνεις πάτο", συμπληρώνω ρίχνοντας τη χαριστική βολή. Ο Τάκης όμως δεν δείχνει ικανοποιημένος από την απάντησή μου. "Έχει κι άλλο, πως δεν έχει...". -"Τι βρε Τάκη;". -"Το πρώτο ψεκαστό CBR 600, το F4". Ο Άρης μάταια προσπαθεί να επιβάλλει την τάξη, έχουμε ήδη ξεσπάσει στα γέλια. "Εντάξει τώρα και εσύ, υπάρχει και το Agusta", μας λέει. Ξεφύγαμε που ξεφύγαμε, είπα να το τραβήξω όσο δεν πάει: "Είστε και οι δύο άσχετοι. Triumph TT600, δεν έχει υπάρξει χειρότερος ψεκασμός από αυτόν στην κατηγορία".

Ξαναβάζω τη κουβέντα σε τροχιά, πιάνοντας τα εργονομικά του R1: "Απογοητευτική θέση οδήγησης. Πάχυνε το ντεπόζιτο, πάχυνε η ουρά, παχύναν όλα". -"Τα φρένα του είναι εντάξει, έχει καλά φρένα", λέει ο Άρης αλλάζοντας θέμα. "Για τα χαρακτηριστικά που έχει δεν είναι αυτό που περίμενες. Δηλαδή είναι το μόνο με εξαπίστονες". -"Δεν είναι καλύτερο από του Kawasaki το φρένο", λέω εγώ. "Αυτό ακριβώς", λέει ο Άρης. "Που είναι οι εξαπίστονες; Δεν είναι σαν του Suzuki ή του Honda βέβαια, είναι τα δεύτερα καλύτερα γιαπωνέζικα. Θα περίμενες να είναι τα πρώτα όπως τα βλέπεις, λες Brembo ακτινική πάνω, εξαπίστονες κάτω. Θα είναι λες σαν ευρωπαϊκό, κοντά". Ο Τάκης ρίχνει τη χαριστική βολή: "Εξακολουθώ να πιστεύω ότι το προηγούμενο μοντέλο είναι καλύτερο". Και συνεπικουρώ: "Το R1 του '08 είναι το καλύτερο R1 μέχρι σήμερα". Άρης και Τάκης συμφωνούν. "Και αυτό γιατί είναι η εξέλιξη, η ώριμη εκδοχή του '04". -"Εντάξει, θα το βρούνε και το καινούργιο", λέει ο Άρης. "Το επόμενο λογικά θα είναι καλύτερο, θα το βρούνε". -"Το καλό που τους θέλω γιατί προβλέπω να τρώνε πολύ ξύλο", λέω εγώ και πιάνω το πάντοτε καυτό θέμα των οικονομικών. "Στα 17,200€ που κάνει το μοντέλο του '10 είναι πιο ακριβό από τη βασική έκδοση του BMW, που έχει 16,200€. Μόνο το KTM και το Ducati είναι ακριβότερα από το Yamaha".

ΠΛΑΙΣΙΟ

Το βαρύτερο όλων είναι το R1 του '09 και ο κύριος λόγος πρέπει να αναζητηθεί στα μέταλλα του στροφάλου και ολόκληρου του κινητήρα, που έχουν ενισχυθεί για να αντέχουν στις μεγαλύτερες καταπονήσεις της big bang ανάφλεξης. Αυτό δεν περνά απαρατήρητο στα κλειστά κομμάτια

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Για χάρη της ανάφλεξης τύπου big bang, ο κινητήρας έχει χάσει σε ευστροφία και σε δύναμη ψηλά. Το όποιο πλεονέκτημα στο πέρασμα της δύναμης στο δρόμο ακόμα το ψάχνουμε. Όσο γλιστράμε με τα συμβατικά τετρακύλινδρα, τόσο γλιστράμε και με το R1 στο δυνατό άνοιγμα του γκαζιού

ΠΙΡΟΥΝΙ

Καλό μπροστινό στην είσοδο, βαραίνει και γίνεται ασαφές στο κέντρο της στροφής. Ο όγκος της πληροφορίας δεν είναι αυτός που θα ήθελες για να πας πραγματικά γρήγορα - και αυτός είναι ο λόγος που κανείς μας δεν μπόρεσε να γυρίσει σε ανταγωνιστικούς χρόνους με το R1

ΦΡΕΝΑ

Τα δεύτερα καλύτερα γιαπωνέζικα μετά του Kawasaki. Είναι το ίδιο δυνατά αλλά χάνουν σε ακρίβεια στη μανέτα. Οι εξαπίστονες δεν δείχνουν να υπερέχουν πουθενά από τις τετραπίστονες του ανταγωνισμού

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,060 mm
Πλάτος:	720 mm
Ύψος:	1,110 mm
Μεταξόνιο:	1,415 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	214 kg
Ρεζερβουάρ:	18 lt (3.4 ρεζέρβα)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	77 x 53.6 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	182 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.8 / 10,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μηχανικός
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.51
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.65 (17:45)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.53 / 12
	2α 2.06 / 14
	3η 1.76 / 17
	4η 1.52 / 19
	5η 1.36 / 22
	6η 1.27 / 23
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	289 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο Deltabox
Γωνία κάστερ:	24°
ίχνος:	102 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, ακτινικές δαγκάνες 6 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17 (190/55-17 στο test)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

YAMAHA YZF-R1
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
17.200€ (STOCK '09: 15,950€)

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

Γιάννης Μπούστας	**1'25.890**
Άρης Παπαπαναγής	**1'29.055**
Παναγιώτης Σκυριανός	**1'29.873**
Κωνσταντίνος Δάλλας	**1'31.544**

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

ΕΜΠΡΟΣ

Προφόρτιση ελατηρίων:	**τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση συμπίεσης:	**2 κλικ από τέρμα ανοιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**1 κλικ από τέρμα σφιχτή**

ΠΙΣΩ

Προφόρτιση ελατηρίου:	**Standard**
Απόσβεση συμπίεσης:	**Standard**
Απόσβεση επαναφοράς:	**1 κλικ από τέρμα σφιχτή**

YAMAHA

BMW S1000RR

"...είναι το μόνο 1000άρι που αντί να σε πάει πίσω οδηγικά σε πάει μπροστά..."

Σε αυτό το μηχανάκι έχουμε να πούμε πολλά, καθώς είναι το μόνο καινούργιο για το 2010. Και όπως είναι αναμενόμενο, η κουβέντα ξεκινά από τα ηλεκτρονικά του, που αναμφισβήτητα είναι το μέλλον για την κατηγορία. Ο Άρης το λέει καλύτερα από εμένα: "Αν οι γιαπωνέζοι είναι σε φάση να ακολουθήσουν τον ανταγωνισμό, κανονικά του χρόνου θα πρέπει να έχουν όλοι traction control και ABS. Εξελιγμένα, τούμπανα, από τα Superbike κατευθείαν. Και 180 άλογα". Ο Τάκης διαφωνεί εν μέρει: "Όχι, δεν χρειάζονται τα 180 άλογα". -"Είναι όμως το επόμενο βήμα", απαντά ο Άρης και συνεχίζει: "Το BMW έχει 180 άγουρα άλογα, καθώς είναι η πρώτη προσπάθεια, παίρνει βελτίωση το μοτέρ στον τρόπο απόδοσης. Αν η Honda βγάλει όχι 180, 170 άλογα με τον τρόπο που βγάζει τα 160 σήμερα, θα είναι γαμώ τις φάσεις. Γεμάτα από χαμηλά, ροπάτα, γραμμικά. Για να γίνει όμως αυτό χρειάζεται traction". Τον λόγο παίρνει ο Τάκης: "Το BMW είναι ένα μηχανάκι που το καβαλάς για πρώτη φορά και σου είναι πάρα πολύ γνώριμο". Τον διακόπτω: "Έχει μακράν την καλύτερη θέση οδήγησης, για εμένα τουλάχιστον. Οι Γερμανοί έχουν ρίξει πολύ δουλειά".

Πάμε να δούμε τι έχει να πει ο Μπούστας: "Το μηχανάκι έχει την καλύτερη θέση οδήγησης από όσα έχω οδηγήσει εδώ σήμερα, ταιριάζω και κουμπώνω καλύτερα απ' τα περισσότερα μηχανάκια και αυτό που έχει πάρα πολύ καλό είναι τα φρένα, που μπορείς να γυρίσεις τον κώλο στην ένα. Δηλαδή φρέναρα στο χαμηλότερο σημείο που έχω φρενάρει ποτέ με άλλο μηχανάκι. Ωραίο traction control αλλά νομίζω ότι ήθελε ρύθμισμα λίγο πιο ευαίσθητο απ' ότι το είχε ρυθμίσει ο Κώστας (σ.σ. ο Μπούστας το οδήγησε στη θέση 'Slick', με τη μικρότερη δηλαδή εμπλοκή). Αρκετά γρήγορο στην ευθεία αφού τελικά έχεις καταφέρει να ανοίξεις όλο το γκάζι κι αφού πας πάνω από τις 11, πολύ σωστό το shifter δουλεύει ωραία και το κιβώτιο είναι πολύ καλό. Αισθανόμουν ότι η μοτοσυκλέτα είναι πολύ γρήγορη, αλλά ώσπου να έρθει η δύναμη αργούσα τόσο πολύ στις εξόδους που μετά ερχόταν απότομα η δύναμη και δεν ήταν τόσο αξιοποιήσιμη. Γλίστρησα λιγότερο απ' όλα, είναι και το traction control βέβαια. Αισθάνομαι ότι θέλει κόντυμα το γρανάζωμα για να αποδίδει στις σωστές στροφές και να πας πιο γρήγορα, αλλά μετά θα είναι πάρα πολύ δυνατό και δεν ξέρω κατά πόσο θα είναι αξιοποιήσιμο".

Ο Άρης το πάει αλλού: "Να σας πω κάτι; Επειδή δεν ντρέπομαι να πω ότι τα φοβάμαι τα 1000άρια, το BMW ήταν αυτό που απόλαυσα περισσότερο. Ενώ έκανα με το Kawasaki περισσότερους γύρους, πιστεύω ότι με το BMW θα έκανα 1'24 χωρίς άγχος. Με το ZX ήμουν στρεσαρισμένος, ότι δηλαδή πιέζω ένα πράγμα που παίζει και να μου την φέρει. Με το άλλο θα πήγαινα αέρα". Και δεν λέει ψέματα. Ο Άρης ήταν ο μόνος που το ξεζούμισε το BMW, άνοιγε το γκάζι τέρμα από την καρδιά της στροφής και άφηνε τα ηλεκτρονικά να κάνουν τη δουλειά τους. Συνεχίζει: "Το γούσταρα το μηχανάκι τρελά, το βρήκα και το πήγαινα τέρμα. Άνοιγα γκάζι στην παρατεταμένη τέρμα κάτω. Γόνατο πάνω στο βιράζ να ξύνει και το γκάζι στο τέρμα". Ο Τάκης παραδέχεται ότι δεν μπορεί να εμπιστευτεί τα ηλεκτρονικά σε τέτοιο βαθμό: "Εγώ από συνήθεια δεν μπορώ να το κάνω αυτό το πράγμα". Ο Άρης τον διακόπτει: "Και το θετικό ποιο ήτανε που συνειδητοποίησα μετά; Έτσι θέλουν τα 1000αρια, θέλουν τον τσαμπουκά τους και να είναι καλοστημένα. Γιατί; Διότι με το που άνοιγα γκάζι στο ρυθμό που πήγαινα, το μηχανάκι καθότανε σωστά και πήγαινε μέσα,

S1000RR

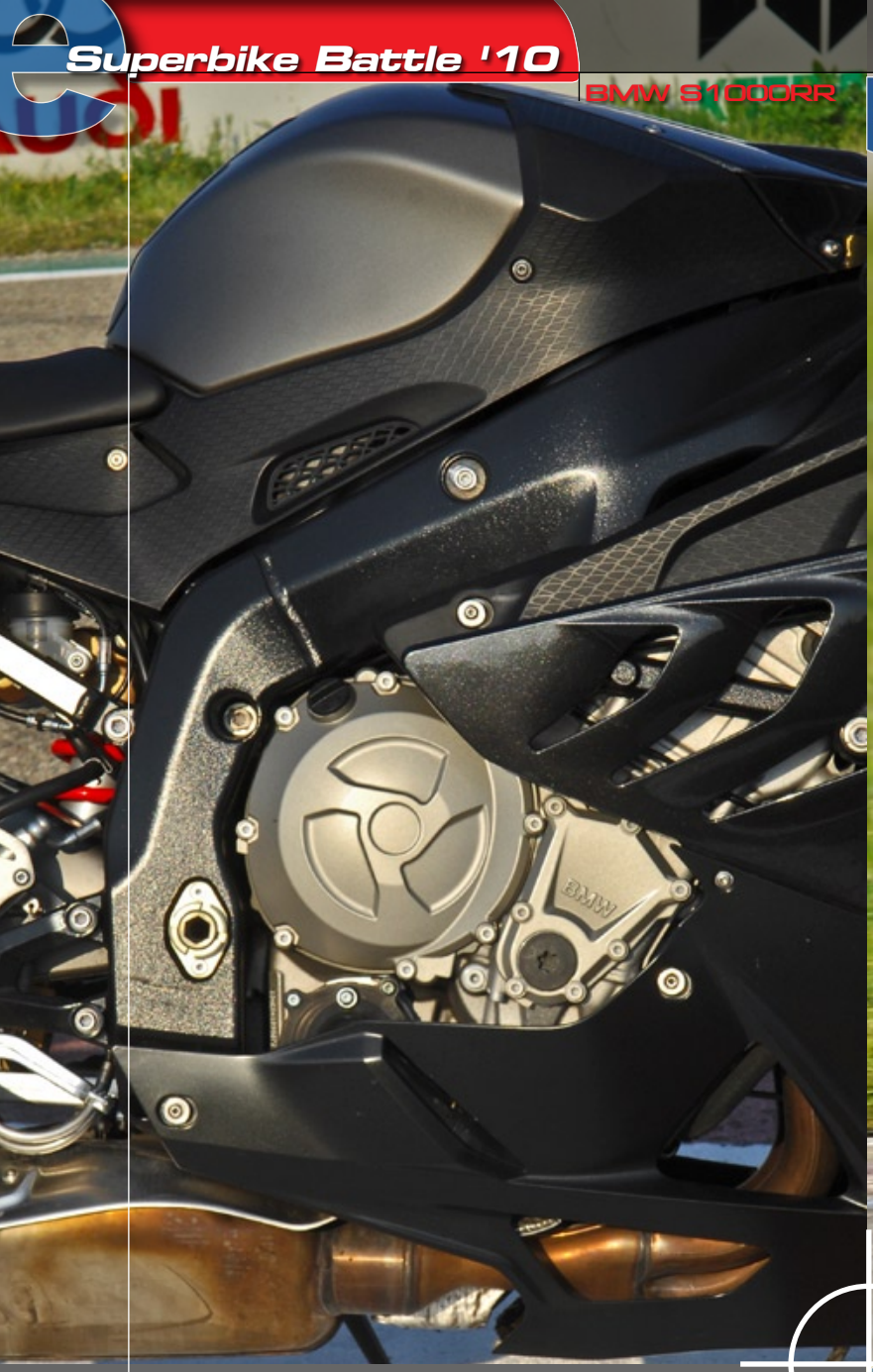
Αυτό το ABS πραγματικά δεν υπάρχει! Τόσες μέρες στην πίστα, ένας άνθρωπος που να είπε ότι τον ενόχλησε έστω και λίγο, δεν βρέθηκε...

"...άνοιγα γκάζι στην παρατεταμένη τέρμα κάτω. Γόνατο πάνω στο βιράζ να ξύνει και το γκάζι στο τέρμα..."

Επιτέλους, ο Cathcart δικαιώνεται. Το BMW είναι η πρώτη μοτοσυκλέτα παραγωγής που εξοπλίζεται με shifter από το εργοστάσιο, έστω και κατόπιν παραγγελίας

δεν με έσπρωχνε ο στρόφαλος έξω όπως πάθαινα με τα άλλα, να πιέζω το τιμόνι επειδή δεν θέλει να κάτσει μέσα. Μετά, χαλάρωνα τα χέρια γιατί το κράταγα μέσα με το γκάζι, είχα και την αίσθηση από πίσω και μπορούσα και άνοιγα ακόμα περισσότερο. Μόλις ξεπέρναγα το πρώτο σοκ του 'ανοίγω γκάζι', που με τα άλλα σφίγγεσαι πολύ όταν το κάνεις, με το BMW το ξεπέρναγες νωρίς και άνοιγες τέρμα". Παίρνω το λόγο και μπαίνω στη κουβέντα: "Μόνιμο πρόβλημα στη δύο, άντε άνοιξε το γκάζι στη δύο με 1000άρι, μόνιμο πρόβλημα". Ο Άρης αρχίζει να γίνεται ανατριχιαστικός: "Με το BMW το άνοιγα το γκάζι από το apex της ένα, εκεί που είσαι τέρμα κάτω. Άρχιζε παντιλίκι και έβγαινε έτσι μέχρι την έξοδο. Το μηχανάκι είναι μακράν, αν είχα λεφτά να αγοράσω, BMW θα έπαιρνα". -"Τσάμπα μάγκας με τα ηλεκτρονικά, έτσι;", λέω για να τον πειράξω. -"Να σου πω κάτι; Είναι το επόμενο βήμα. Και δεν είναι ακριβώς 'τσάμπα μάγκας', απλώς θα κατέβουν οι χρόνοι. Δηλαδή αντί για 1'28 θα κάνεις 1'26. Για άντε κάν' το...", μου απαντά. Και τον συμπληρώνω: "Είναι το μόνο 1000άρι που αντί να σε πάει πίσω οδηγικά σε πάει μπροστά. Γιατί στην πρώτη γλίστρα με ένα 1000άρι πας πίσω οδηγικά, δεν ανοίγεις γκάζι πλέον. Αυτό όμως σε προφυλάσσει, σε πάει μπροστά. Και που να το οδηγήσετε στο δρόμο κιόλας... Στο δρόμο κλέβει εκκλησία αυτό το πράγμα, πηγαίνεις συνέχεια τέρμα γκάζι, τέρμα φρένο. Για άντε κάν' το αυτό με το Kawasaki να δω που θα φτάσεις...". Ο Άρης ψάχνει τα μειονεκτήματα: "Το μόνο που δεν στεκόταν στο ύψος της μοτοσυκλέτας ήταν οι αναρτήσεις του. Τις είχαμε τέρμα σφιγμένες και θέλανε άλλο 30% για να δουλέψουν σωστά. Α, και να ήταν και δέκα κιλάκια ελαφρύτερο, να έχει λίγο πιο ελαφριά αίσθηση στα εσάκια και στα σφιχτά".

Σειρά μου να πω τι με χάλασε: "Εγώ δύο αρνητικά βρίσκω στο BMW, πέρα από τις αναρτήσεις που θεωρώ απαράδεκτο να συμβαίνει κάτι τέτοιο σε αυτά τα λεφτά. Το ένα είναι ότι έχει μεγάλη ευαισθησία στο λάστιχο, δηλαδή με μέτριο λάστιχο το μηχανάκι δεν τσουλάει, πέφτει στα ηλεκτρονικά". Ο Άρης διαφωνεί, προσθέτοντας μια άλλη οπτική: "Ναι, αλλά αν δεν έχεις να βάλεις καινούργια λάστιχα και θέλεις να πας σε ένα trackday, με το BMW θα το απολαύσεις, θα κάνεις και το παντιλίκι σου. Με άλλο 1000άρι δεν θα πας καθόλου, θα πεις 'άστο, που να τρέχω τώρα, θα αρπάξω καμιά τούμπα'. Επίσης, το ότι την ίδια μέρα, στην ίδια πίστα και με τα ίδια λάστιχα ήμουν 2.5 sec πιο αργός από τον Μπούστα είναι ακριβώς αυτό που λέμε τσάμπα μάγκας, δεν γίνεται αυτό το πράγμα. Είναι σαν να μου πεις ότι θα μου δώσεις το Ducati που έτρεχε πέρυσι και θα κάνω 1'21.5, δεν γίνεται. Δεν γίνεται με τίποτα να είμαι μόνο 2.5 sec πιο αργός από αυτό τον άνθρωπο σε κάποιες συνθήκες. Τα 4 sec παίζουν, έχει ξανασυμβεί. Για τα 2.5 όμως είναι καθαρά θέμα ηλεκτρονικών". Τον επαναφέρω στην τάξη και συνεχίζω το χαβά μου: "Για εμένα λοιπόν έχει δύο μειονεκτήματα. Είναι ευαίσθητο στο λάστιχο λόγω τρόπου απόδοσης κινητήρα, έτσι; Πολλή δύναμη, λίγη ροπή, πολύ στροφάρισμα. Και το δεύτερο είναι η ευαισθησία του στο γρανάζωμα. Το BMW δουλεύει σαν 600, δεν ξέρει από λάθος σχέση. Αν είσαι με λάθος σχέση πάει, έχασες με αυτό. Με το Kawasaki και λάθος σχέση, ανοίγεις γκάζι και φεύγει, κανένα πρόβλημα". Ο Άρης διαφωνεί και πάλι: "Αυτό που λες είναι περισσότερο αίσθηση. Εγώ πιστεύω ότι οι μεσαίες του BMW δεν είναι τόσο ψόφιες, αν ανοίξετε μαζί με το Kawasaki από μεσαίες δεν θα προλάβει να σου φύγει. Αυτό συμβαίνει γιατί



Superbike '10

Σε αυτή την παρέα, ρίχνει 20 άλογα στον δεύτερο πιο δυνατό και 45 στον πιο αδύναμο. Με τις υγείες μας...

Κάτι τέτοιες λεπτομέρειες υποβαθμίζουν τη συνολική εικόνα. Δεν είναι κακή η ιδέα του πλαστικού εκεί, κακό είναι το φινίρισμα στην επιφάνεια του υλικού, αισθητικά τουλάχιστον

"...δεν έχει τη ροπή της αρκούδας που σπάει την πρόσφυση, είναι πιο κούφιο και πιο στρωτό..."

μόλις φτάσει 10,000 σ.α.λ. και κάνει το μπαμ λες 'μαλάκα σερνόμουνα τόση ώρα'. Έχεις ξεχάσει ότι έχεις συν 30 άλογα στο μεταξύ. Επειδή τρελαίνεται πολύ ψηλά σου δίνει την αίσθηση ότι δεν έχει μεσαίες, αυτό είναι. Εμένα δεν μου φάνηκε ότι έβγαινε αργά σε χιλιόμετρα, μου φαίνεται απλά σαν αίσθηση, ότι ανέβαζε πιο αργά γιατί μετά δαιμονιζότανε". Ερχόμαστε σε συμφωνία σιγά σιγά. Ο Τάκης παίρνει το λόγο: "Η μεγάλη μαγκιά που έκαναν οι Γερμανοί είναι ότι εξέλιξαν ένα εκπληκτικό traction control, φρένα σε συνδυασμό με ABS που όμοιά τους δεν έχω ξαναδεί, καμία σχέση με του Honda που ήταν το πρώτο που βγήκε με ABS. Και όλα αυτά παρέα με ένα μοτέρ που όντως βγάζει 185 άλογα. Δεν είναι μόνο αξιέπαινη η προσπάθεια που κάνανε, φτιάξανε ένα μηχανάκι που αυτά τα δύο γκατζετάκια (σ.σ. το traction control και το ABS) είναι αυτά που του δίνουν την πρωτιά, έτσι; Γιατί χωρίς αυτά δεν ξέρω αν θα οδηγιότανε". -"Παρόλα αυτά στο δρόμο που οδήγησα το απλό", λέει ο Άρης, "χωρίς traction control και ABS, μου άρεσε περισσότερο από όλα. Και πάλι δηλαδή, αν ήταν να πάρω ένα Superbike για το δρόμο πάλι το BMW θα έπαιρνα". Ο Τάκης απορεί: "Δηλαδή οδηγιόταν χωρίς τα ηλεκτρονικά;". Παίρνω το λόγο και του απαντώ: "Εγώ φίλε μετά από αυτά που είχα διαβάσει στο 0300, περίμενα ότι θα οδηγούσα τον δράκουλα των Καρπαθίων και το μηχανάκι δεν είχε καμία σχέση. Μια χαρά είναι και χωρίς τα ηλεκτρονικά".
Ο Τάκης ρίχνει την ερώτηση κλειδί: "Ουσιαστικά τι είναι αυτό που το κάνει καλύτερο σαν μηχανάκι; Είναι το BMW τόσο πολύ καλύτερο από τον ανταγωνισμό;". Και ο Άρης απαντά: "Είναι στημένο ωραία, μου αρέσει από γεωμετρία το μηχανάκι. Θυμίζει Kawasaki σε συμπεριφορά. Είναι πιο μαλακό μπροστά και πιο σκληρό πίσω, άλλο στήσιμο δηλαδή. Ενώ το Kawasaki το νιώθεις να κάθεται στην ουρά του, το BMW αισθάνεσαι ότι κάθεται πάνω στο μπροστινό του. Παραβουλιάζει στα φρένα και στην είσοδο της στροφής, νομίζεις ότι παραπιέζεις το μπροστινό του αλλά ξέρεις ότι έχεις το ABS και το traction και ανοίγεις και νωρίτερα γκάζι, το αποφορτίζεις". -"Η διαφορά είναι ότι οι Ιάπωνες είναι γκέτο ρε φίλε", λέω βγάζοντας τα απωθημένα μου. "Τα μιλάνε μεταξύ τους και την έφαγαν τώρα από εκεί που δεν το περίμεναν". -"Αν οι γιαπωνέζοι δεν ήτανε γκέτο, θα μπορούσε να είναι και το καινούργιο R1 στη θέση του BMW", συμπληρώνει ο Άρης και μου κάνει την πάσα που περίμενα: "Το BMW στην πίστα έχει το ίδιο πλεονέκτημα που είχε πριν έξι χρόνια το R1 του '04. Είχε κοντύτερη διαδρομή στροφάλου από τα άλλα, πιο κούφιες μεσαίες και πιο γραμμική δύναμη. Το ίδιο πράγμα κάνει σήμερα η BMW σε σχέση με όλους τους άλλους. Δεν έχει τη ροπή της αρκούδας που σπάει την πρόσφυση, είναι πιο κούφιο και πιο στρωτό. Αυτό το πράγμα έχει κάνει τη διαφορά". -"Τότε όμως η διαφορά σε δύναμη ήταν μικρή", συμπληρώνει ο Άρης. "Τώρα, το BMW τους ρίχνει και 20-25 άλογα". -"Γι' αυτό και λέω ότι έχει πρόβλημα με το γρανάζωμα", λέω παίρνοντας το λόγο πίσω. "Το BMW εξομοιώνει λειτουργία 600 με δύναμη όχι 1,000, 1,200! Γιατί είναι 20 με 25 άλογα πάνω από τους άλλους. Η λειτουργία του όμως είναι 600. Στροφές πολλές, δύναμη ψηλά, με δευτέρα όλη την πίστα". -"GSX-R750 με συν 45 άλογα", λέει πολύ σωστά ο Άρης και ολοκληρώνει: "Είναι μακράν, εμένα μου άρεσε περισσότερα από όλα. Έχει την καλύτερη γεωμετρία, την καλύτερη θέση οδήγησης... Είναι νικητής".

ΠΛΑΙΣΙΟ

Μακρύ μεταξόνιο και γρήγορη γεωμετρία, θυμίζει Kawasaki ως ένα σημείο αλλά με περισσότερο βάρος πάνω από τον μπροστινό τροχό. Διαθέτει και την καλύτερη θέση οδήγησης, με εργονομία που θα βολέψει αναβάτες κάθε αναστήματος

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Πολύστροφος και απίστευτα δυνατός, δεν έχει ανταγωνισμό αυτή τη στιγμή. Μόνο το Ducati είναι πιο δυνατό χαμηλά λόγω διάταξης και κυβικών, αλλά μετά τις 10,000 σ.α.λ. το BMW χαιρετάει

ΠΙΡΟΥΝΙ

Μαλακό αλλά δουλεύει στα ψιλά όπως κανένα άλλο. Σύμφωνα με τον Μπούστα "δουλεύει τα απαλά σαμαράκια, είναι το μόνο που καταπίνει αυτά και δεν αισθάνεσαι τίποτε από κάτω. Παρόλα αυτά παραμένει λίγο μαλακό και το δείχνει το βάρος του ότι είναι μαλακό"

ΦΡΕΝΑ

Το καλύτερο συνολικά πακέτο φρένων - και με διαφορά. Δεν είναι τόσο τέλειο σε αίσθηση όσο του Ducati, αλλά το φοβερό ABS σε απαλλάσσει από το άγχος του μπλοκαρίσματος και αναπληρώνει το κενό. Δύναμη παντού και πάντα, κόπωση μηδέν. Τέτοια φρένα χρειαζόμαστε σε όλα τα μηχανάκια

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,056 mm
Πλάτος:	826 mm
Ύψος:	1,138 mm
Μεταξόνιο:	1,432 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	209 kg
Ρεζερβουάρ:	17.5 lt (4 ρεζέρβα)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	80 x 49.7 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	193 / 13,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.4 / 9,750 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μηχανικός
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.65
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.59
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.65 / 11
	2α 2.10 / 13
	3η 1.73 / 16
	4η 1.50 / 19
	5η 1.36 / 21
	6η 1.26 / 22
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	299 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Γωνία κάστερ:	23.9°
Ίχνος:	95.9 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Sachs
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 46 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Sachs με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση γρήγορης και αργής συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων Race ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 1 εμβόλου, Race ABS

BMW S1000RR (ABS+DTC+SHIFTER)
BMW ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
17,965€ (ΕΚΔΟΣΗ ΔΟΚΙΜΗΣ)

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

Γιάννης Μπούστας	**1'24.175**
Άρης Παπαπαναγής	**1'26.783**
Παναγιώτης Σκυριανός	**1'28.683**
Κωνσταντίνος Δάλλας	**1'30.651**

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

ΕΜΠΡΟΣ

Προφόρτιση ελατηρίων:	**τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση συμπίεσης:	**θέση 10**
Απόσβεση επαναφοράς:	**θέση 10**

ΠΙΣΩ

Προφόρτιση ελατηρίου:	**Standard**
Απόσβεση γρήγορης συμπίεσης:	**θέση 8**
Απόσβεση αργής συμπίεσης:	**θέση 8**
Απόσβεση επαναφοράς:	**θέση 10**

BMW
S1000RR
00:00:000

HondaCBR1000RR

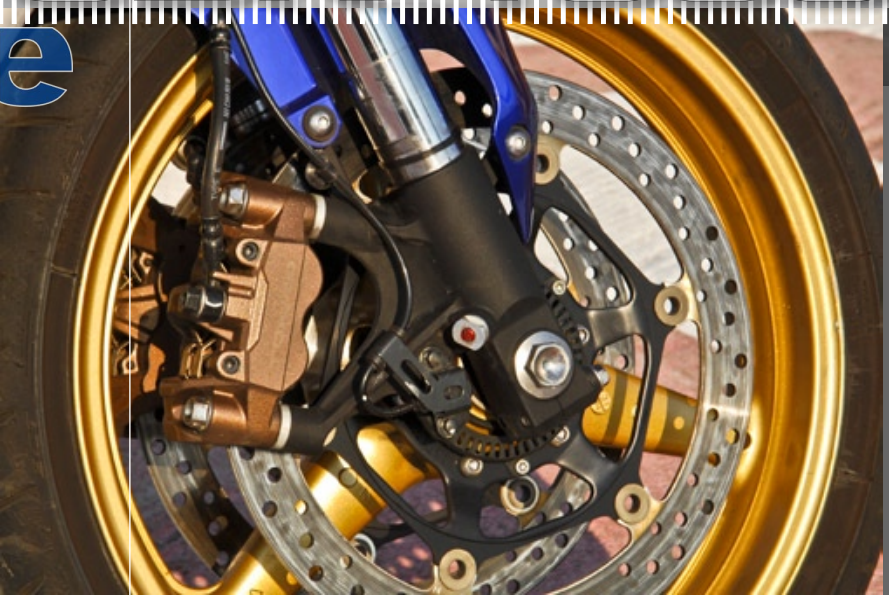
> "...ένα μηχανάκι που μπορεί να το πάρει οποιοσδήποτε, να μπει μέσα, να κάνει βόλτα και να κάνει χρόνο..."

Το Honda έχει το καλύτερο μοτέρ σε χαρακτηριστικά λειτουργίας. "Είναι σίγουρα το πιο γεμάτο", μας λέει ο Τάκης και συνεχίζει: "Είναι το πιο γραμμικό, το πιο ηλεκτρικό αλλά γυρίζει τον κώλο για πλάκα". -"Δεν φταίει το μοτέρ", απαντώ. "Κατά τη γνώμη μου είναι στημένο σαν 600άρι, το οποίο είναι λάθος για μηχανάκι με τόση δύναμη. Κοντό μεταξόνιο, κλειστή κάστερ, μικρό ίχνος...". Του Άρη πάντως δείχνει να του αρέσει: "Εγώ πάντως αν αγόραζα γιαπωνέζικο, να το φτιάξω για πίστα, το Honda θα έπαιρνα. Ή το Suzuki, δεν ξέρω, μεταξύ των δύο είμαι. Και χωρίς το ABS, να είναι ελαφρύ". -"Είναι φοβερό στα εσάκια", λέει ο Τάκης. "Είναι πανάλαφρο σε αίσθηση, ευλύγιστο πολύ...". Πίσω στον Άρη: "Ιδανικά, θα αγόραζα ένα CBR που να είμαι σίγουρος ότι δεν θα ξεκολλήσει πίσω. Μπροστά δεν με απασχολούν ποτέ τα μηχανάκια, δεν μου κάνουν τίποτα. Πίσω τα φοβάμαι τα 1000άρια. Αν είχε traction το CBR, να μπορείς να το πιεις δηλαδή όπως το BMW... Δεν υπάρχει περίπτωση, θα βγαίνεις με συν 30 χιλιόμετρα". -"Αυτό πάντως είναι μεγάλο πρόβλημα", λέω παίρνοντας το λόγο. "Δεν ξέρω πότε ξεκολλάει, αλλά αυτή η αίσθηση ότι θα ξεκολλήσει αν το ανοίξεις λίγο παραπάνω σε κόβει".

Ο Μπούστας βρίσκεται στο ίδιο μήκος κύματος: "Με την ανάρτηση την μπροστινή έμεινα ικανοποιημένος, παρότι χάναμε λίγα λαδάκια. Το πίσω δεν δείχνει καλό το αμορτισέρ, δείχνει να είναι σκληρό και στυφό αλλά και απότομα γρήγορο και αυτό σου δημιουργεί μια έτσι ψευδαίσθηση πως ο κώλος θα σου γυρίσει μέσα στο κέντρο της στροφής και λόγω της γρήγορης γεωμετρίας. Αυτό με έκανε να αργώ πολύ στην K16, που είναι η πιο γρήγορη στροφή, και να μη μπορώ να βγω γρήγορα, ενώ στο υπόλοιπο κομμάτι και τα πιο κλειστά κομμάτια τα κατάφερνε πολύ καλά το μηχανάκι. Στο γρήγορο κομμάτι έχανα αρκετό χρόνο μέχρι να ανοίξω το γκάζι τέρμα αλλά και να κουμπώσω τις ταχύτητες ενώ ήμουνα πλαγιασμένος. Σε γενικές γραμμές με άφησε πολύ πιο ευχαριστημένο από πέρυσι που το είχα οδηγήσει και μου φάνηκε πολύ πιο οικείο μια και έχω οδηγήσει άλλη μια φορά στα Μέγαρα το μηχανάκι που θα τρέξω φέτος στο πρωτάθλημα. Οικείο μηχανάκι, λόγω του ότι πουλάω όλη μέρα Honda, ό,τι πιο κοντινό σε θέση οδήγησης με το BMW – μια που το BMW είναι το καινούργιο και ψάχναμε να δούμε που ταιριάζει η θέση οδήγησης. Η διαφορά είναι ότι στο Honda η σέλα είναι πιο ψηλά και η μεγάλη διαφορά είναι η

"...αυτή η αίσθηση ότι θα ξεκολλήσει αν το ανοίξεις λίγο παραπάνω σε κόβει..."

CBR 1000RR



Δυνατά και αποτελεσματικά, χάνουν σε αίσθηση στη μανέτα. Το ABS δεν μπορεί να δουλέψει σωστά με 190/55 πίσω λάστιχο

Από την εξάτμιση φαίνεται η προσπάθεια της Honda να συγκεντρώσει τις μάζες στο κέντρο

γεωμετρία, το CBR είναι πάρα πολύ γρήγορο από γεωμετρία, με λιγότερο πλάγιασμα αλλά περισσότερη φόρα στη στροφή, πάρα πολύ καλά φρένα, καλό κοντρόλ στην ευθεία χωρίς να γυρίζει τον κώλο".

Ο Τάκης δεν τα πήγε το ίδιο καλά με τα φρένα: "Τα φρένα του δεν μου άρεσαν. Μου γύριζε τον κώλο και στα φρεναρίσματα". Γι' αυτό όμως το πιθανότερο είναι πως έφταιγαν τα λάστιχα, καθώς το 55άρι προφίλ των Diablo Supercorsa BSB μπερδεύει το ABS που είναι φτιαγμένο για να δουλεύει με 50άρι πίσω ελαστικό. Στους πρώτους γύρους που κάναμε με τα ελαστικά που φορούσε το CBR, τα φρένα έδειξαν καλύτερη διαγωγή. "Και τι δηλαδή, με 50άρι πρέπει να τρέχεις;", αναρωτιέται ο Τάκης. -"Δυστυχώς ναι", του απαντώ, εστιάζοντας σε ένα από τα βασικότερα προβλήματα που θα αντιμετωπίσει ο ένθερμος κάτοχος του CBR με ABS: δεν θα βρίσκει λάστιχα που να ταιριάζουν στη μοτοσυκλέτα του, καθώς όλα σχεδόν τα ελαστικά πίστας έχουν σταματήσει να παράγονται σε 190/50.

"Θα ήθελα και κάτι ακόμα", λέει ο Άρης. "Μια εξάτμιση και ένα power commander, για να αδειάσω λίγο τις μεσαίες και να δώσω δύναμη ψηλά. Για τα δικά μου τα γούστα είναι πολύ γεμάτες οι μεσαίες". Και έχει απόλυτο δίκιο. Το CBR έχει το καλύτερο μοτέρ σε στοκ μορφή. Μέχρι τις 10,000 σ.α.λ. που παίρνει κεφάλι το BMW, το CBR έχει την πιο δυνατή καμπύλη από όλα τα τετρακύλινδρα. Διαβάστε τι λέει ο Μπούστας και θα καταλάβετε καλύτερα: "Για τον κινητήρα θέλω να πω ότι έχει τις δυνατότερες μεσαίες, δλδ από τις 9,000 και πάνω έχει πάρα πολλή δύναμη αλλά το μηχανάκι μου φάνηκε πολύ πιο αδύναμο από την προηγούμενη φορά και γενικώς αρκετά πιο αδύναμο από το BMW. Αλλά το μηχανάκι βγαίνει τόσο δυνατά στις υπόλοιπες στροφές που μαζεύει την απόσταση και είναι το μόνο μηχανάκι που βγαίνει από την K12 με 3η. Πάει όλο αυτό το κομμάτι με 3η και είναι το μόνο που μπορεί να το κάνει με τόσο χαμηλές στροφές. Αυτό είναι μια διαφορά που έχει από όλα τα άλλα γιαπωνέζικα που τα έχουνε κάνει πολύ δυνατά ψηλά αλλά με λιγότερη ροπή, ακόμα και το Kawasaki".

-"Είναι πιο γραμμικό", λέει ο Τάκης, "είναι πιο γεμάτο, αλλά ψηλά αισθάνομαι ότι το Kawasaki είναι καλύτερο". -"Αυτό συμβαίνει γιατί στο Kawasaki δεν έρχεται τόσο ηλεκτρικά η δύναμη όσο στο Honda", του απαντώ. "Το Honda δεν έχει ξέσπασμα πουθενά. Το Kawasaki από τις 8,000 σ.α.λ. και πάνω αρχίζει και φορτώνει... Γάμησέ τα".

Superbike '10

Ηλεκτρική απόδοση, με δύναμη και ροπή από το ρελαντί. Μέχρι τις 10,000 σ.α.λ. είναι πιο δυνατό και από το BMW

Όμορφο αλλά κοντό σε μήκος, φέρει μερίδιο ευθύνης για τη νευρικότητα στις εξόδους. Αναλογιστείτε ότι στα Superbike φοράνε 4.5 πόντους μακρύτερο...

"...έχει τις δυνατότερες μεσαίες, από τις 9,000 και πάνω έχει πάρα πολλή δύναμη..."

Ο Τάκης αφήνει το μοτέρ στην άκρη και πιάνει τη γεωμετρία: "Με το Honda φέτος στο συγκριτικό, επειδή δεν μου έδωσε εμπιστοσύνη το μπροστινό για να μπω με φόρα καθώς οδηγάω με το μπροστινό, πήγα πολύ καλύτερα από πέρυσι. Πέρισυ έχανα το μπροστινό. Έστριβα τη δέκα και έχανα μπροστινό. Φέτος που δεν του έδωσα φόρα πολύ, νομίζω ότι γύρισα καλύτερα. Και αυτό μου το είχε πει πέρυσι και ο Μπούστας, ότι δηλαδή οδηγάω πολύ μπροστόβαρα. Και το μηχανάκι είναι ήδη μπροστόβαρο, δεν σηκώνει άλλη πίεση στο μπροστινό. Με λίγα λόγια, μου αρέσει πάρα πολύ ότι δείχνει πανάλαφρο μηχανάκι μέσα στην πίστα για 1000άρι, μ' αρέσει πάρα πολύ το μοτέρ του στις μεσαίες αλλά με χαλάει ψηλά γιατί αισθάνομαι ότι δεν πάει. Με χαλάνε τα φρένα του και το ABS που δεν το έχω καταλάβει ποτέ. Το έχεις καταλάβει εσύ;".

-"Ναι", απαντά ο Άρης, "στο τέλος της ευθείας, άσχημα. Δεν μ' αρέσει, αμολάει πέντε μέτρα τα φρένα άμα το γραπώσεις και τώρα με αυτά τα λάστιχα γύριζε και τον κώλο εκτός του ότι αμόλαγε". Ήρθε η ώρα να παρέμβω: "Το είπαμε αυτό παιδιά, μπερδεύεται με τα λάστιχα. Και αυτό είναι πρόβλημα διότι η Honda δεν έχει φροντίσει να σου δώσει λύση γι' αυτό. Αν πεις ότι θέλεις να πάρεις CBR με ABS για να το βάλεις και σε κάνα trackday δεν σου δίνει η Honda λύση για να βάλεις 190/55 πίσω. Δηλαδή πρέπει να βάζεις τι; Το BT-016 που φοράει από τη μάνα του; Και τι θα κάνεις με το 016 στις Σέρρες, θα μπεις μέσα και θα γυρνάς;".

-"Δεν είναι κακό μηχανάκι το Honda", λέει ο Τάκης στην προσπάθειά του να κλείσει την κουβέντα. "Είναι ένα μηχανάκι που μπορεί να το πάρει οποιοσδήποτε, να μπει μέσα, να κάνει βόλτα και να κάνει χρόνο". -"Ναι ΟΚ", πετάγομαι να του το χαλάσω, "απλά από ένα επίπεδο και πάνω θέλει πράγματα". -"Είναι και αρκετά ειλικρινές στο πόσο γρήγορα πας", προσθέτει ο Άρης. "Επειδή είναι στημένο λίγο ακραία, νομίζεις ότι πας πιο γρήγορα απ' ότι πραγματικά πας, οπότε φυλάγεσαι. Δεν είναι μηχανάκι που θα σε πετάξει κάτω εύκολα". Ο Τάκης συμφωνεί και συμπληρώνει: "Δεν παίρνει τόσο μεγάλη κλίση..." Ο Άρης τον διακόπτει: "Ναι, στρίβει τις καμπύλες με μικρότερη κλίση, όντως. Θα σε πετάξει πιο δύσκολα κάτω επειδή σε φυλάει από μόνο του. Κάνει ένα δίπλωμα πίσω, το νιώθεις ότι θα ξεκολλήσει και λες 'εντάξει, μέχρι εδώ. Μάλλον πάω πολύ γρήγορα'. Και βγαίνεις έξω και γυρνάς ένα πάνω απ' ό,τι νόμιζες".

ΠΛΑΙΣΙΟ

Η πιο ακραία γεωμετρία σε αυτή την παρέα, με κοντό μεταξόνιο, κλειστή κάστερ και ελάχιστο ίχνος. Από τη μέση και εμπρός η μοτοσυκλέτα λειτουργεί τέλεια. Από τη μέση και πίσω αρχίζουν τα προβλήματα, καθώς λόγω κοντού μεταξονίου έχεις συνέχεια την αίσθηση ότι ο τροχός θα χάσει πρόσφυση αν ανοίξεις έστω και λίγο περισσότερο το γκάζι

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Το καλύτερο γιαπωνέζικο σύνολο, με δύναμη ψηλά, γεμάτες μεσαίες και ηλεκτρική απόδοση. Δεν ξεσπάει πουθενά, πράγμα που σε κάνει να νομίζεις ότι είναι λιγότερο δυνατό. Συνοδεύεται από το καλύτερο κιβώτιο, με σούπερ μαλακό επιλογέα που παίρνει τις ταχύτητες πανεύκολα

ΠΙΡΟΥΝΙ

Όλη η μοτοσυκλέτα είναι στημένη πάνω στο μπροστινό της. Σταθερό και στιβαρό σε αίσθηση, δεν προβληματίζει ποτέ και πουθενά. Το πιρούνι τερμάτιζε στα δυνατά φρένα, αλλά το συγκεκριμένο έχανε λάδια

ΦΡΕΝΑ

Πολύ δυνατά αλλά όχι τόσο γεμάτα σε αίσθηση, πράγμα για το οποίο φταίνε τα ηλεκτρονικά βοηθήματα. Το ABS δουλεύει καλά με ελαστικό στη στάνταρ διάσταση, αλλά με 190/55 που παράγονται πλέον όλα τα μαλακά ελαστικά, μπερδεύεται και κάνει λάθος εκτιμήσεις, με αποτέλεσμα να ελαττώνει νωρίς την πίεση στο τέλος της ευθείας

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,080 mm
Πλάτος:	685 mm
Ύψος:	1,130 mm
Μεταξόνιο:	1,410 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	208 kg
Ρεζερβουάρ:	17.7 lt (4 ρεζέρβα)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 55.1 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.3:1
Ισχύς κατασκευαστή:	175 / 12,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.6 / 8,500 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μηχανικός
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.72
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.63 (16:42)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.23 / 11
	2α 1.78 / 15
	3η 1.50 / 17
	4η 1.33 / 20
	5η 1.21 / 21
	6η 1.14 / 23
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	274 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Γωνία κάστερ:	23.3°
ίχνος:	96.2 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι HMAS
Διαδρομή / Διάμετρος:	110 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ HMAS Unit Pro Link
Διαδρομή:	137 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων, C-ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17 (190/55-17 στο test)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου, C-ABS

HONDA CBR1000RR C-ABS
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.
14,990€ (STOCK '09)

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

Γιάννης Μπούστας	**1'24.306**
Άρης Παπαπαναγής	**1'28.954**
Παναγιώτης Σκυριανός	**1'29.749**
Κωνσταντίνος Δάλλας	**1'31.335**

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

ΕΜΠΡΟΣ

Προφόρτιση ελατηρίων:	**τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση συμπίεσης:	**1 1/4 στροφές από τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**1 στροφή από τέρμα σφιχτή**

ΠΙΣΩ

Προφόρτιση ελατηρίου:	**Standard**
Απόσβεση συμπίεσης:	**1 στροφή από τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**1/4 στροφής από τέρμα σφιχτή**

HONDA
CBR1000RR
C-ABS
00:00:000

Suzuki GSX-R1000

> "...δείχνει το πιο ολοκληρωμένο από τα γιαπωνέζικα, παρόλο ότι δε γράφει τον γρηγορότερο χρόνο..."

Φέτος το Suzuki ήταν πολύ καλύτερο από πέρυσι. Ο βασικός λόγος είναι ότι το συγκεκριμένο, που το δανειστήκαμε από φίλο και αναγνώστη, δεν φορούσε εξάτμιση, με αποτέλεσμα να έχει καλύτερη απόκριση στο γκάζι και πιο γεμάτες χαμηλομεσαίες. Επιπλέον, δεν ήταν τόσο ταλαιπωρημένο όσο το δημοσιογραφικό, καθώς είχε πολύ λιγότερα χιλιόμετρα και με σαφώς πιο ήπια χρήση. "Για μένα το μοτέρ του είναι το δεύτερο καλύτερο μετά το Honda", λέω εγώ ξεκινώντας τη κουβέντα. "Εννοώ σε φιλικότητα, σε ποιότητα λειτουργίας. Έχει ένα κλικ καλύτερο ψεκασμό". -"Το Honda σε παίρνει να το ψοφήσεις λίγο στις μεσαίες και να του δώσεις ψηλά με μια εξάτμιση, ενώ το Suzuki χαλάει", λέει ο Άρης. "Το Suzuki είναι να το πάρεις και να το αφήσεις έτσι όπως είναι, να μην το πειράξεις καθόλου. Για να το πειράξεις πρέπει να ξέρεις πολλά πράγματα". -"Εντάξει τώρα, αυτά τα τρία είναι πολύ κοντά", πετάγομαι και λέω. "Honda, Suzuki και Kawasaki, τα μοτέρ τους είναι πάρα πολύ κοντά, οι διαφορές είναι τρίχες". Ο Τάκης το γυρίζει και στο αισθητικό: "Πρέπει οπωσδήποτε να βγάλεις αυτές τις εξατμίσεις και απλά βάζοντας μια εξάτμιση να του βάλεις παράλληλο εγκέφαλο για να του φτιάξεις τα μείγματα. Θέλει μια τρόμπα εμπρός φρένου και σωληνάκια υψηλής για να φτιάξει το φρένο του. Έχει πάρα πολύ καλό μπροστινό, με φοβερή κατευθυντικότητα, πολύ καλό". Τον συμπληρώνω: "Το σύνολο αναρτήσεις-πλαίσιο για αυτή την πίστα είναι το καλύτερο στα γιαπωνέζικα. Παίζει πολύ κοντά με το Kawasaki. Το Honda χάνει στα γρήγορα, το Kawasaki χάνει στα σφιχτά. Το Suzuki είναι καλό και στα δύο, είναι το πιο ισορροπημένο". -"Έχει γαμώ τους μονόδρομους", συμπληρώνει ο Άρης και συνεχίζει: "Μόνο φρένα θέλει που τα φρένα είναι φθηνά". -"Τρόμπα, σωληνάκια, άντε να βάλεις και ένα τακάκι καλύτερο", τον συμπληρώνω. -"Και αμορτισέρ θέλει, όπως όλα εκτός του Ducati", μου λέει και του απαντώ: "Ναι αλλά το Suzuki μαζί με το Kawasaki είναι τα μόνα που δεν θέλουν τίποτε στο μπροστινό. Όπως είναι, το παίρνεις και τρέχεις". -"Το Suzuki όμως θέλει φρένα", μου απαντά. "Αν όμως του βάλεις και φρένα, εγώ προτιμώ μετά την αίσθηση του Suzuki από το Kawasaki. Συν ότι είναι και πολύ πιο ευχάριστο στο δρόμο, είναι σαν πολυθρόνα δίπλα στα άλλα".

Πάμε στον Μπούστα: "Το Σουζουκάκι δείχνει το πιο ολοκληρωμένο από τα γιαπωνέζικα, παρόλο ότι δε γράφει τον γρηγορότερο χρόνο, αλλά ήτανε με γρήγορη και ουδέτερη γεωμετρία μαζί το ίδιο καλό. Έχει αρκετά γρήγορη είσοδο κι αρκετά καλό κράτημα στην έξοδο, με σωστή γραμμή στην έξοδο χωρίς αυτό να σου δείχνει ότι

"...θέλει μια τρόμπα εμπρός φρένου και σωληνάκια υψηλής για να φτιάξει το φρένο του..."

GSX-R

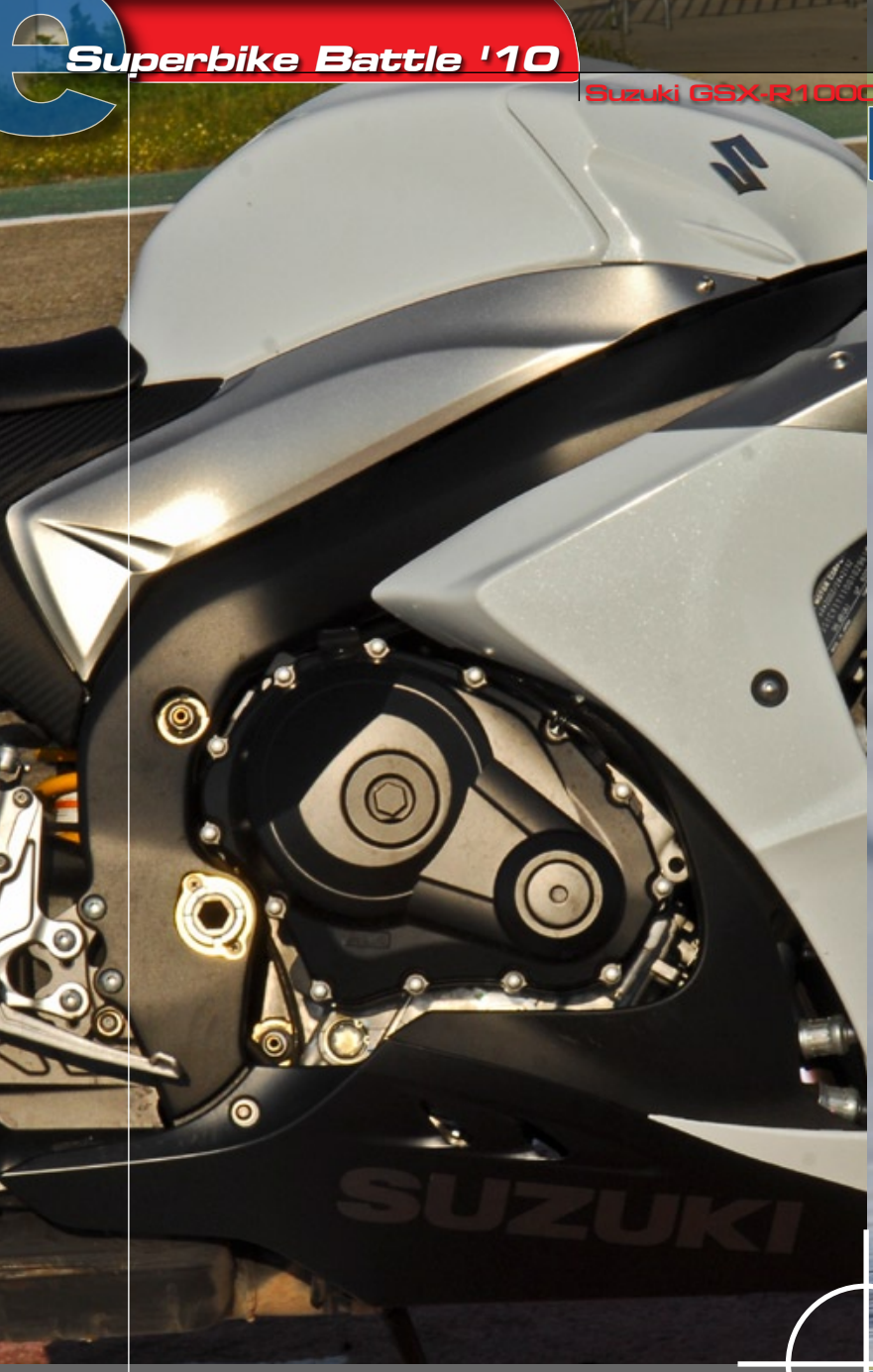
Υστερεί πολύ σε φρένα, χρειάζεται επειγόντως σωληνάκια υψηλής και διαφορετική τρόμπα

Δύο και τεράστια, προσθέτουν σε βάρος και παχαίνουν αισθητικά το σύνολο. Αν τα αλλάξετε προσοχή να μη χαλάσετε τον τρόπο απόδοσης του κινητήρα

το μηχανάκι είναι ακραίο σε γεωμετρία, ή γρήγορο ή αργό να πάει έξω ή να σε βάλει μέσα. Το αδικούνε τα φρένα του, δεν είχε καθόλου φρένα, δηλαδή πάταγες και γυαλίζανε τα τακάκια. Έχει τρομερά καλό συμπλέκτη και το μοτέρ σε σχέση με πέρυσι που δεν τράβαγε καθόλου χαμηλά, με τις μαμά εξατμίσεις πάει πολύ καλά, και ψηλά και χαμηλά. Το Suzuki έχει και σωστή θέση οδήγησης και δέχεται να αλλάξεις λίγο το σώμα σου στη μέση της στροφής, στο κέντρο, για να βάλεις το βάρος να τραβήξεις το μηχανάκι και να αλλάξεις τη γραμμή, αυτό είναι κάτι που δεν το έκανε κανένα άλλο μηχανάκι".

Κάπου εδώ ξεκινά μια κατρακύλα στη κουβέντα μας που δεν έχει προηγούμενο. Έχοντας φάει ατελείωτες ώρες αναλύοντας κάθε μηχανάκι ξεχωριστά, το Suzuki ήταν το τελευταίο που πιάσαμε και αυτό που πλήρωσε τα σπασμένα. Ό,τι διαβάσατε για το Suzuki, διαβάσατε. Αλλά μη γυρίσετε σελίδα ακόμα, η κουβέντα συνεχίζει να έχει ενδιαφέρον, απλώς με άλλο αντικείμενο. Η όλη φάση ξεκίνησε με τον Τάκη να λέει: "Να πω και κάτι πιο υποκειμενικό; Είναι όμορφο...". Καλύτερα να τράβαγε πιστόλι και να το έστρεφε πάνω μας παρά αυτό που είπε. -"Έχει καταντήσει αηδία αυτό, να λέμε το Suzuki όμορφο", του απαντώ και συνεχίζω, φανερά εκνευρισμένος: "Είναι αηδία αυτό που μου λες, δεν το καταλαβαίνεις; Κάνενα από τα γιαπωνέζικα δεν είναι όμορφο. Όμορφο είναι μόνο το Ducati, όλα τ' άλλα είναι για πέταμα εμφανισιακά". -"Ε, και το BMW είναι όμορφο, εμένα μου αρέσει", πετάγεται ο Άρης. -"Κοίτα", του απαντώ, "είναι το Ducati εδώ (σηκώνω το ένα χέρι ψηλά), είναι το BMW εδώ (σηκώνω το άλλο κάνα μέτρο πιο χαμηλά) και τα άλλα όλα είναι στον πάτο, όλα μαζί". -"Το Honda είναι ένα κλικ πιο πάνω από όλα τα γιαπωνέζικα", πετάγεται ο Άρης. -"Από τη μέση και πίσω", του λέω και ο Τάκης δεν αντέχει άλλο: "Θυμάσαι το 2008 που βγήκε το Honda τι λέγαμε;". Παίρνω το λόγο προσπαθώντας να βάλω τα πράγματα στη θέση τους: "Κοιτάξτε, όσο βλάκας και να είσαι σε αυτή τη ζωή, σχεδιάζοντας ένα Superbike δύο πράγματα οφείλεις να εφαρμόσεις: κώλος ψηλά και μούρη πάνω στον τροχό. Το Honda πετυχαίνει τον κώλο, στη μούρη όμως... Έχει ένα κενό το μούτρο με το φτερό γύρω στο ένα μέτρο". -"Εντάξει, δεν σου είπα ότι είναι όμορφο συνολικά", λέει ο Άρης προσπαθώντας να με καλμάρει: "Έχει μια άποψη όμως που τα άλλα δεν την έχουνε". -"Καταλαβαίνεις τι μου λες αυτή τη στιγμή; Μας έχουν καταντήσει έτσι τα εργοστάσια. Το Kawasaki το λες όμορφο επειδή το συγκρίνεις με το προηγούμενο. Το προηγούμενο ρε συ ήταν αυτοκτονικό, δεν ήταν μηχανάκι". -"Το Kawasaki είναι άσχημο μπροστά, από τη μέση και πίσω δεν είναι άσχημο μηχανάκι", λέει το Τάκης προσπαθώντας να το σώσει. -"Βρε δεν σου είπα ότι είναι άσχημο", του απαντώ, "το βάρι όμως το θυμάσαι πως ήτανε;". -"Το βάρι δεν ήταν μηχανάκι, ήταν μπετονιέρα", απαντά. "Αυτό αντέγραψαν στη Yamaha, είπαν 'να ένα μηχανάκι της προκοπής!'". Ο Άρης προσπαθεί να μας γλιτώσει από αυτή την κουβέντα: "Εντάξει, δεν είναι όμορφο το Suzuki. Κανένα από τα γιαπωνέζικα δεν το βλέπεις και γουστάρεις με τρέλα". -"Μόνο το Ducati", συμπληρώνω προτού πεταχτεί ο Τάκης και ρίξει αλάτι στην πληγή: "Και το μηχανάκι που δεν είχαμε πάνω, το Aprilia". -"Είναι καλό το ότι το έχεις έτσι στο μυαλό σου,

Suzuki GSX-R1000



Έχει τον καλύτερο ψεκασμό και την δεύτερη πιο γραμμική απόδοση μετά το Honda

Τυπικό GSX-R με τα φλας ενσωματωμένα στην ουρά, ιδέα που πρωτοεμφανίστηκε το 2005

Superbike '10

"...το σύνολο αναρτήσεις-πλαίσιο για αυτή την πίστα είναι το καλύτερο στα γιαπωνέζικα..."

θα πρέπει να εξοικειωθείς με αυτό γιατί μόνο εκεί θα το βλέπεις τελικά. Άντε και στις φωτογραφίες", του απαντώ και πάω την κουβέντα αλλού: "Παρόλα αυτά ξεχνάτε κάτι και μου κάνει φοβερή εντύπωση που το ξεχνάτε, διότι απ' όλα αυτά τα μηχανάκια ένα είναι τελείως διαφορετικό, το KTM. Εμφανισιακά είναι άλλο πράγμα, εντελώς άλλο". -"Ναι, αλλά δεν είναι όμορφο", λέει ο Άρης. "Είναι αποτυχημένα διαφορετικό, όπως το Multistrada, που ήταν διαφορετικό από τα on-off αλλά ήταν χάλια". -"Ο κώλος του KTM είναι γαμάτος", λέει ο Τάκης. -"Το KTM είναι διαφορετικό μεν άλλα έχει πράγματα που είναι παράταιρα πάνω του", λέει ο Άρης και το γυρίζει αλλού: "Γιατί το Ducati είναι όμορφο χωρίς να είναι σε κάποιο σημείο παράταιρο;". -"Γιατί είναι συντηρητικό", απαντώ και εξηγούμαι: "Πατάει στο ίδιο σχέδιο, το σχέδιο του 916 από το 1993. Όλοι οι άλλοι προσπαθούν να κάνουν κάτι". -"Προφανώς", μου απαντά, "κάτι αντικειμενικό υπάρχει μέσα στην υποκειμενικότητα της αισθητικής. Δεν μπορεί να λέμε για όλα τα Ιταλικά ότι είναι όμορφα και για όλα τα γιαπωνέζικα ότι είναι μέτρια. Αυτό κάποιες αρχές ακολουθεί, δεν μπορεί να είναι τυχαίο ότι όλα τα ευρωπαϊκά είναι το λιγότερο ενδιαφέροντα αισθητικά και όλα τα γιαπωνέζικα βαρετά". -"Με λαμπρές εξαιρέσεις", απαντώ, "που τις περισσότερες τις έχει κάνει η Yamaha. R1 '98, R1 '02, R1 '04... Η Yamaha έκανε την υπέρβαση στους Ιάπωνες". -"Και το τελευταίο όμως, το '09, είναι χαρακτηριστικό της σειράς 'R', αλλά δεν είναι όμορφο", λέει ο Τάκης. Και του απαντώ: "Αν το μηχανάκι δεν είχε παχύνει, θα ήταν όμορφο". -"Είναι σαν κάτι top model", συμπληρώνει ο Άρης, "που τις βλέπεις δέκα χρόνια μετά με 30 κιλά συν και λες 'κρίμα ρε συ, ήταν ωραία γκόμενα!'". Ξεσπάμε σε γέλια και κλείνουμε επιτέλους αυτή τη σύντομη παρένθεση για την αισθητική των σημερινών Superbike. Μαζί της κλείνει και η αναφορά σε κάθε μοτοσυκλέτα ξεχωριστά, αφού το Suzuki ήταν το τελευταίο που μπήκε στη διαδικασία χρονομέτρησης. Προτού περάσουμε στο ρεζουμέ του συγκριτικού, την τελική κατάταξη, πάμε να χαζέψουμε τα διαγράμματα ισχύος και ροπής. Υπενθυμίζω ότι τα γραφήματα είναι διανυσματικά, που σημαίνει ότι μπορείτε να κάνετε όσο zoom θέλετε χωρίς να αλλοιωθεί η ποιότητά τους. Αυτό είναι φοβερά χρήσιμο για όσους θέλουν να δουν τις διαφορές ανάμεσα στα γιαπωνέζικα, καθώς οι καμπύλες τους είναι στην κυριολεξία η μια πάνω στην άλλη.

ΠΛΑΙΣΙΟ

Το πιο ισορροπημένο από όλα. Ουδέτερη συμπεριφορά και εξίσου καλή εικόνα στα αργά και στα γρήγορα κομμάτια της πίστας. Χαμηλή θέση οδήγησης με άπλετο χώρο για όλα τα αναστήματα και γεωμετρία πιο γρήγορη στα χαρτιά απ΄ό,τι στην πράξη, πράγμα που μάλλον οφείλεται στο μεγάλο βάρος

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Γραμμικός, με κορυφαίο ψεκασμό, δύναμη ψηλά και γεμάτες μεσαίες. Δεν έχει κάτι άλλο να ζητήσεις, εκτός βέβαια από περισσότερη δύναμη για να μπορέσεις να κρατηθείς κοντά στο BMW...

ΠΙΡΟΥΝΙ

Από τα καλύτερα μπροστινά, το μόνο μαζί με του Ducati που δεν χρειάζεται να το σφίξεις τέρμα για να δουλέψει. Απίστευτα βολική η δυνατότητα ρύθμισης τόσο της απόσβεσης συμπίεσης όσο και της επαναφοράς από το πάνω μέρος

ΦΡΕΝΑ

Ανεπαρκή, με σπογγώδη αίσθηση και πτώση της απόδοσης μετά από μερικούς γρήγορους γύρους. Δεν σε πουλάνε, αλλά δεν είναι και ό,τι καλύτερο να αισθάνεσαι να φτάνει η μανέτα στο τέρμα... Επιβάλλεται αλλαγή στα σωληνάκια και την τρόμπα.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,045 mm
Πλάτος:	710 mm
Ύψος:	1,130 mm
Μεταξόνιο:	1,405 mm
Ύψος σέλας:	810 mm
Βάρος (πλήρης υγρών):	207.5 kg
Ρεζερβουάρ:	17.5 lt

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4κύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	74.5 x 57.3 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.8:1
Ισχύς κατασκευαστή:	185 / 12,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.9 / 10,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μηχανικός
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.62
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.47 (17:42)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.56 / 11
	2α 2.05 / 14
	3η 1.71 / 17
	4η 1.50 / 20
	5η 1.36 / 22
	6η 1.27 / 23
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	277 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό
Γωνία κάστερ:	23.8°
ίχνος:	98.3 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	125 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Showa
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	190/50-17 (190/55-17 στο test)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

SUZUKI GSX-R1000
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
13,205€

ΤΑΧΥΤΕΡΟΙ ΓΥΡΟΙ

Γιάννης Μπούστας	**1'24.193**
Άρης Παπαπαναγής	**1'27.937**
Παναγιώτης Σκυριανός	**1'29.006**
Κωνσταντίνος Δάλλας	**1'31.402**

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ

ΕΜΠΡΟΣ

Προφόρτιση ελατηρίων:	**29 κλικ από τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση συμπίεσης:	**7 στροφές από τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**2 στροφές από τέρμα σφιχτή**

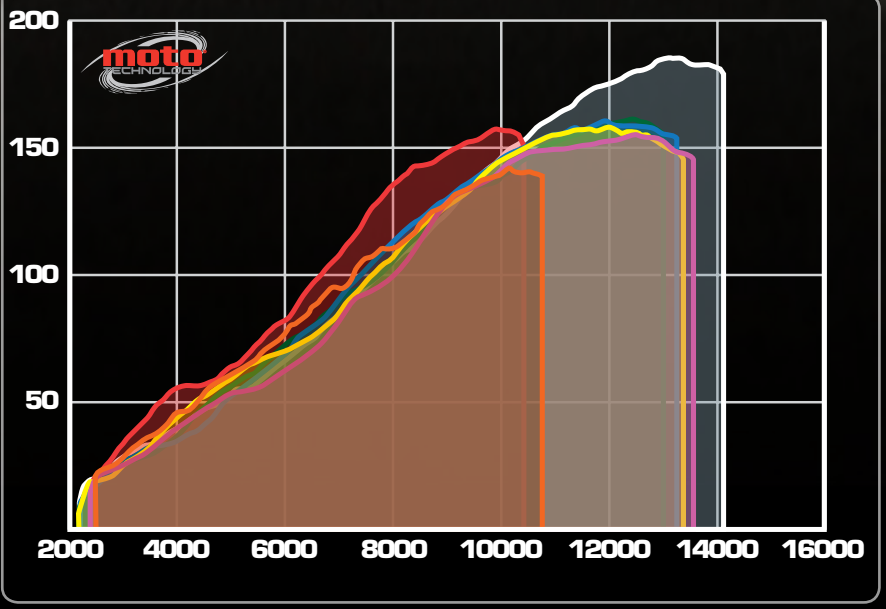
ΠΙΣΩ

Προφόρτιση ελατηρίου:	**Standard**
Απόσβεση συμπίεσης:	**1,5 στροφή από τέρμα σφιχτή**
Απόσβεση επαναφοράς:	**τέρμα σφιχτή**

SUZUKI
GSX-R1000
00:00:000

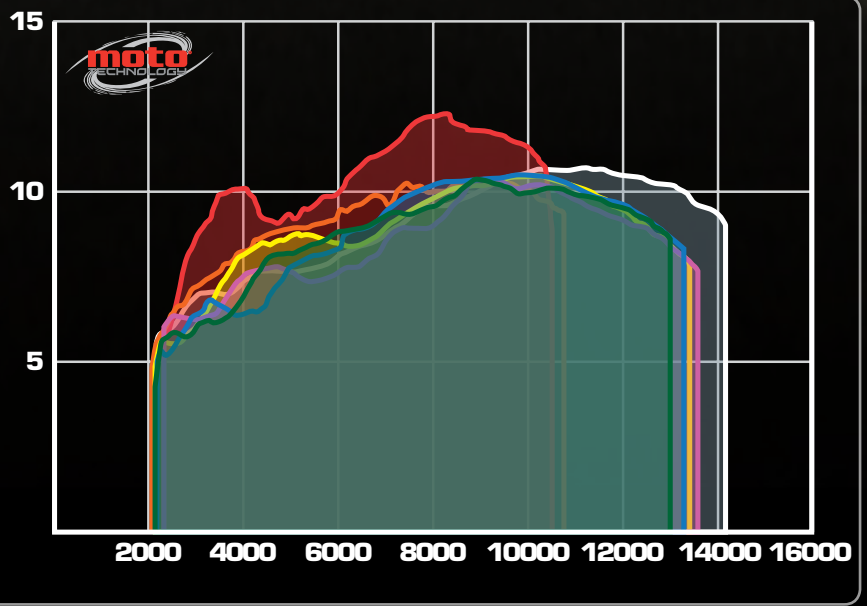
Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ



BMW S1000RR (hp/rpm): 185.0 / 13,300
Ducati 1198S (hp/rpm): 157.2 / 9,900
Honda CBR1000RR C-ABS (hp/rpm): 160.3 / 11,800
Kawasaki ZX-10R (hp/rpm): 160.5 / 12,400
KTM RC8 (hp/rpm): 141.2 / 10,100
Suzuki GSX-R1000 (hp/rpm): 157.9 / 11,600
Yamaha YZF-R1 (hp/rpm): 154.9 / 12,400

ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ



Οι μοτοσυκλέτες δυναμομετρήθηκαν με 4η στο κιβώτιο από τον Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες:

	θερμοκρασία περιβάλλοντος	Υγρασία	Ατμοσφαιρική πίεση	Υψόμετρο	Συντελεστής διόρθωσης (SAE)	Smoothing factor
BMW	25.1	5%	1001.6	50m	0.99	4
Ducati	28.4	19%	1000.3	50m	1.00	4
Honda	32.6	6%	1002.1	50m	1.00	4
Kawasaki	34.7	8%	997.6	50m	1.01	4
KTM	23.5	6%	1000.9	50m	0.99	4
Suzuki	26.6	12%	992.1	50m	1.01	4
Yamaha	31.4	6%	1002.2	50m	1.00	4

BMW S1000RR (kg.m/rpm): 10.6 / 10,300
Ducati 1198S (kg.m/rpm): 12.3 / 8,100
Honda CBR1000RR C-ABS (kg.m/rpm): 10.4 / 9,900
Kawasaki ZX-10R (kg.m/rpm): 10.4 / 9,000
KTM RC8 (kg.m/rpm): 10.3 / 8,800
Suzuki GSX-R1000 (kg.m/rpm): 10.4 / 9,700
Yamaha YZF-R1 (kg.m/rpm): 10.4 / 10,200

Superbike '10

Είκοσι δύο άτομα μετράω στην ομαδική αναμνηστική μας φωτογραφία - και αυτοί είναι μόνο όσοι είχαν φυσική παρουσία στις Σέρρες για να γίνει το φετινό συγκριτικό. Βάλτε τώρα τα εμπρός-πίσω των μοτοσυκλετών από τις αντιπροσωπείες στις Σέρρες, δυναμομετρήσεις, κουβάλημα σε λάστιχα, φόρμες, χρονόμετρα, σταντ, κουβέρτες, συν τα τηλέφωνα για να τακτοποιηθούν όλα αυτά και παίρνετε μια μικρή ιδέα του τι χρειάζεται για να πραγματοποιήσεις ένα τέτοιο συγκριτικό. Τέλος καλό όλα καλά όπως φαίνεται και στη φωτογραφία, έφτασε η ώρα να δούμε πως διαμορφώνεται η τελική κατάταξη

Το τέλος της υπερπαραγωγής

Superbike '10

Superbike '10
RC8

KTM RC8 και Yamaha YZF-R1

Στην τελευταία θέση έχουμε ισοβαθμία. Ο Γιάννης και ο Τάκης ψηφίζουν τελευταίο το KTM και προτελευταίο το Yamaha, ο Άρης και εγώ κάνουμε ακριβώς το αντίθετο. Έτσι, οι δύο μοτοσυκλέτες βρίσκονται να συγκεντρώνουν από έξι βαθμούς και να κάθονται μαζί στην τελευταία θέση. Ας δού με τώρα το γιατί, ξεκινώντας από τη δική μου άποψη: "Ο λόγος που βάζω το R1 τελευταίο είναι γιατί με παίδεψε πιο πολύ από το KTM, δεν το ευχαριστήθηκα. Το KTM όμως το ευχαριστήθηκα. Μπορεί να μην γύρναγα γρήγορα αλλά πέρασα καλά. Το σκέφτηκα πολύ, το ένα κάνει 18,000€ και το άλλο 16,000€. Τώρα να δώσεις 18 χιλιάρικα για το KTM, που δεν θα τα πάρεις ποτέ πίσω και που αν θελήσεις να το δώσεις θα το βάλεις στον πισινό σου; Το ίδιο ισχύει και για το Yamaha θα μου πεις. Αν όμως είναι να επιλέξω ανάμεσα στα δύο, ας πάρω το KTM να λένε ότι την είδα εναλλακτικός και πήρα το ευρωπαϊκό, με το design το γοτθικό κ.ο.κ. Να πάω να πάρω γιαπωνέζικο Superbike και να με κοροϊδεύουν όλοι ότι πήρα το χειρότερο απ' όλα στην ακριβότερη τιμή, όχι, δεν το κάνω, sorry". Ο Άρης συμφωνεί απόλυτα: "Εμένα αν με ρώταγε ένας φίλος τι να πάρει, R1 ή RC8, αυτά τα δύο του αρέσουν, θα του έλεγα να πάρει το KTM. Να το προσέχει αλλά να πάρει το KTM να έρθει στο trackbike.gr". Ο Τάκης έχει απωθημένα με το KTM: "Να σου πω κάτι; Το R1 δεν με έστειλε να πάω να πέσω στα σύρματα". Τον διακόπτω αμέσως: "Όπα

μισό, μιλάς για συγκεκριμένο κομμάτι που ήταν ταλαιπωρημένο". Δεν φάνηκε να τον κάλυψα όμως: "Θες να μου πεις ότι αγοράζοντας το KTM, ένα τέτοιο ευρωπαϊκό, δεν κινδυνεύεις από τέτοιες ασθένειες;" -"Όχι τώρα που έχει τρία χρόνια στην αγορά", του απαντώ και το πάω ένα βήμα παρακάτω: "Το KTM το βάζω στην έκτη θέση γιατί κάνει 18 χιλιάρικα, με μόλις 140 άλογα και αυτές τις αναρτήσεις. Που πάει; Το μόνο εναλλακτικό που έχει να μου δείξει είναι ότι είναι ευρωπαϊκό και έχει διαφορετικό design. Κατά τα άλλα όμως είναι αποτυχία. Δίνεις 18 χιλιάρικα και άλογα δεν έχει, σου πουλάει ότι έχει γαμώ τα φρένα αλλά δεν έχει, φορά αναρτήσεις WP αλλά αναρτήσεις δεν έχει. Και τα πλήρωσες και 18 χιλιάρικα όλα αυτά. Να τα πλήρωνα 13, όσο έκανε όταν το είχαν βάλει προσφορά, να σου πω 'τώρα μάλιστα΄". Τον λόγο παίρνει ο Άρης: "Είναι η πρώτη προσπάθεια μιας εταιρείας που δεν ξέρει από Superbike - και φαίνεται αυτό. Αυτό είναι το πρόβλημά του, πρέπει να το δουλέψουνε, ακόμα δεν ξέρουν να φτιάχνουν μηχανάκι για αυτή τη χρήση". Τον διακόπτω με τρόπο: "Και δεν φαίνεται να το δουλεύουνε τελικά, γιατί είχαν πει ότι θα κατέβουν στο παγκόσμιο και δεν κατέβηκαν. Έκατσαν μόνο στο IDM (σ.σ. Γερμανικό Πρωτάθλημα Superbike) και στο ευρωπαϊκό Superstock. Λογικό θα μου πεις, αφού σφίξαν οι κώλοι, 350 εκατομμύρια μέσα ήταν πέρυσι η KTM γιατί μου θέλανε X-Bow και χλιδές, γι' αυτό. Αντί να βάλουν τα κεφάλια κάτω να φτιάξουν μηχανάκι μου θέλανε να φτιάξουν αυτοκινητάκι".

YAMAHA

Honda CBR1000RR C-ABS

Αφήνω τον Άρη να μιλήσει, λέει αυτό ακριβώς που πρέπει να ακουστεί για το Honda: "Στη μορφή που είναι, το Honda δίκαια παίρνει την 5η θέση. Σαν δομικά στοιχεία, αυτό το μηχανάκι έχει πολλές δυνατότητες. Απλά επειδή είναι Honda, που φροντίζει να τα ξενερώνει τα πράγματα όσο μπορεί, έφτιαξαν ένα μηχανάκι που θα είναι καλό με τις αλλαγές που χρειάζεται για να τρέξει σε αγώνες Superstock και Superbike, το οποίο όμως στη stock μορφή είναι και φιλικό για όλο τον κόσμο. Να το πάρει και ο κουτσός και ο στραβός, να πάνε να οδηγήσουν. Αυτά όμως δεν συμβιβάζονται απόλυτα μεταξύ τους. Κάπου το μηχανάκι φαίνεται να μην έχει τη συνοχή που πρέπει, να μην είναι τόσο ομοιογενές. Είναι πολύ φιλικό σε κάποια σημεία και πολύ ακραίο σε άλλα". Προτού προχωρήσουμε παρακάτω, εχω και εγώ ένα σημαντικό στοιχείο να προσθέσω: "Επίσης έχει αυτό το πρόβλημα με το ABS. Αν το πάρεις με το ABS δεν σου δίνει τη δυνατότητα να βάλεις ένα λάστιχο της προκοπής να γυρίσεις". Ή τουλάχιστον αν το αποφασίσεις και το βάλεις, θα πρέπει να απενεργοποιήσεις το ABS για να μην σου κάνει χαζά στα δυνατά φρεναρίσματα στην πίστα. Πως; Μια 10άρα ασφάλεια είναι κάτω από τη σέλα. Την βγάζεις και γυρνάς σαν άνθρωπος.

2012
Superbike '10
CBR1000RR C-ABS

HONDA

HYPERMOTOS THE PLACE WHERE HYPERDREAMS COME TRUE

HYPERMOTOS

ΕΚΘΕΣΗ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

34ου ΣΥΝΤ. ΠΕΖΙΚΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τ: 210.41 14 430-210 41 14 460 F: 210 41 14 416

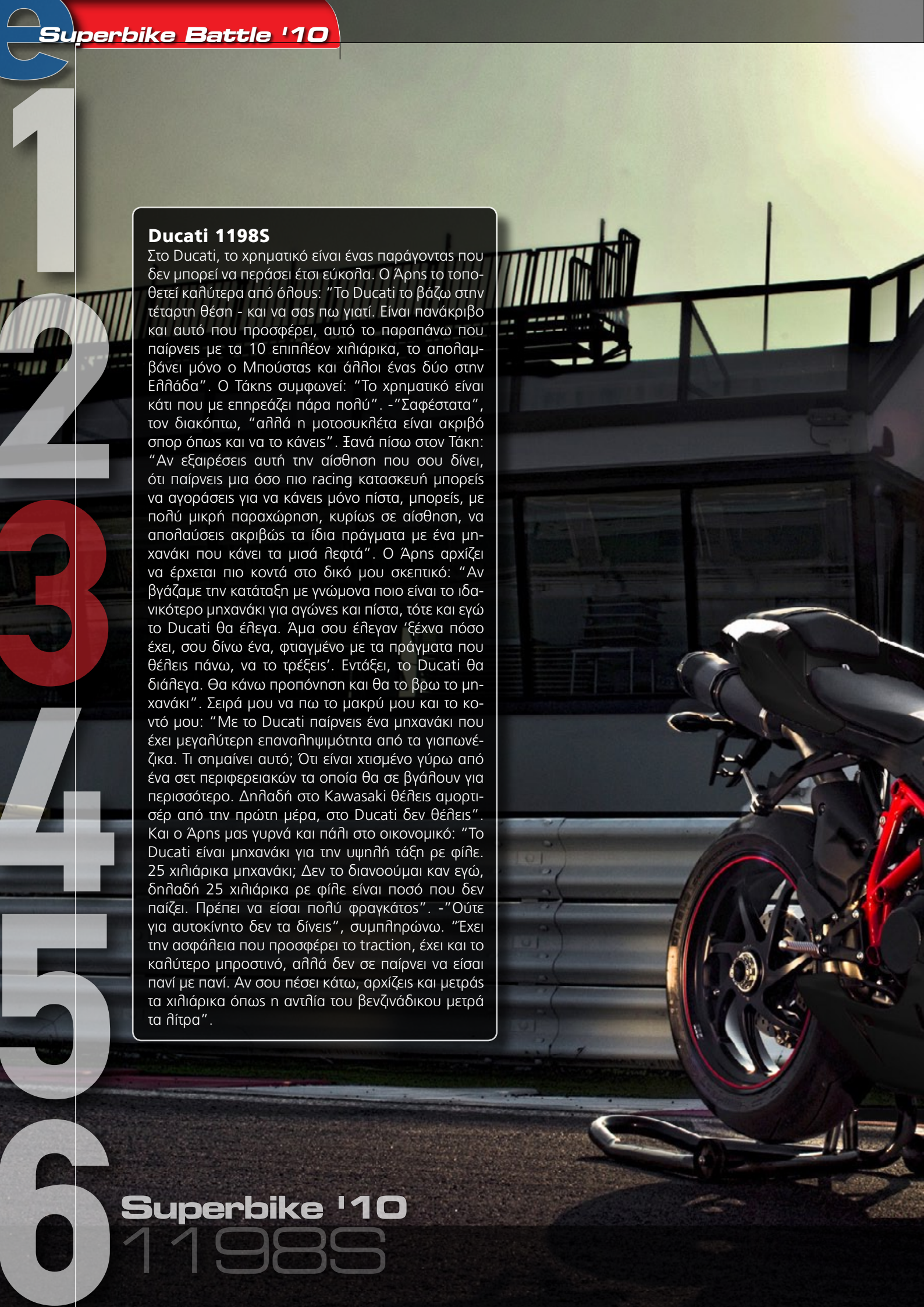
2014

Superbike '10

ZX-10R

Kawasaki ZX-10R

Από εδώ και πέρα τα πράγματα δυσκολεύουν πολύ. Και οι τέσσερις μοτοσυκλέτες στις τέσσερις πρώτες θέσεις είναι μοτοσυκλέτες που θα τις αγοράζαμε χωρίς δεύτερη σκέψη, την κάθε μια για διαφορετικούς λόγους. Αυτά όμως τα έχουμε ήδη αναφέρει στις προηγούμενες σελίδες. Ας δούμε πως το Kawasaki βρέθηκε τέταρτο από πρώτο στο περσινό συγκριτικό, ξεκινώντας από τη δική μου γνώμη: "Φέτος βάζω το Suzuki πάνω από το Kawasaki. Και αυτό γιατί φέτος το Suzuki ήταν πολύ καλύτερο από πέρυσι". -"Έτσι ακριβώς", λέει ο Άρης που συμφωνεί απόλυτα μαζί μου. -"Σαν σύνολο, το Suzuki είναι καλύτερο σε ολόκληρη την πίστα", λέω και συνεχίζω: "Το Kawasaki είναι καλύτερο στα γρήγορα κομμάτια, όπου εκεί είναι ο χρόνος θα μου πεις. Χαίρω πολύ, γι' αυτό όλοι μας κάναμε καλύτερο χρόνο με το Kawasaki". Ο Άρης έχει κάτι να πει πάνω σε αυτό: "Αν το Suzuki είχε φρένα, θα έκανα τον ίδιο χρόνο με το Kawasaki". -"Σε κάθε περίπτωση, οι διαφορές είναι μικρές. Η 4η θέση του Kawasaki δεν απέχει και τόσο από τη 2η του Suzuki, είναι πολύ μικρή η διαφορά", λέω στην προσπάθεια να δώσω τη πραγματική διάσταση της τελικής μας κατάταξης. Ο Τάκης το λέει πιο καλά από εμένα: "Αυτά τα δύο θα μπορούσα να τα βάλω ισάξια στην ίδια θέση". -"Α μπράβο", του απαντώ. "Επειδή όμως πρέπει να τα ξεχωρίσουμε, καθώς συμπεράσματα συγκριτικών που τα βγάζουν όλα ίδια και γράφουν 'πάρε όποιο θέλεις, όλα καλά είναι', δεν ταιριάζουν στο ύφος του ebike.gr, πρέπει να τα διαχωρίσουμε". Και συνεχίζω: "Ο λόγος που το Kawasaki γράφει ταχύτερο χρόνο από το Suzuki είναι ακριβώς αυτός, ότι το μηχανάκι αισθάνεται καλύτερα στα γρήγορα κομμάτια. Απλώς πιστεύω ότι αγοράζοντας το ένα από τα δύο, θα μπορέσω να φέρω πιο εύκολα το Suzuki στα μέτρα μου".



Ducati 1198S

Στο Ducati, το χρηματικό είναι ένας παράγοντας που δεν μπορεί να περάσει έτσι εύκολα. Ο Άρης το τοποθετεί καλύτερα από όλους: "Το Ducati το βάζω στην τέταρτη θέση - και να σας πω γιατί. Είναι πανάκριβο και αυτό που προσφέρει, αυτό το παραπάνω που παίρνεις με τα 10 επιπλέον χιλιάρικα, το απολαμβάνει μόνο ο Μπούστας και άλλοι ένας δύο στην Ελλάδα". Ο Τάκης συμφωνεί: "Το χρηματικό είναι κάτι που με επηρεάζει πάρα πολύ". -"Σαφέστατα", τον διακόπτω, "αλλά η μοτοσυκλέτα είναι ακριβό σπορ όπως και να το κάνεις". Ξανά πίσω στον Τάκη: "Αν εξαιρέσεις αυτή την αίσθηση που σου δίνει, ότι παίρνεις μια όσο πιο racing κατασκευή μπορείς να αγοράσεις για να κάνεις μόνο πίστα, μπορείς, με πολύ μικρή παραχώρηση, κυρίως σε αίσθηση, να απολαύσεις ακριβώς τα ίδια πράγματα με ένα μηχανάκι που κάνει τα μισά λεφτά". Ο Άρης αρχίζει να έρχεται πιο κοντά στο δικό μου σκεπτικό: "Αν βγάζαμε την κατάταξη με γνώμονα ποιο είναι το ιδανικότερο μηχανάκι για αγώνες και πίστα, τότε και εγώ το Ducati θα έλεγα. Άμα σου έλεγαν 'ξέχνα πόσο έχει, σου δίνω ένα, φτιαγμένο με τα πράγματα που θέλεις πάνω, να το τρέξεις'. Εντάξει, το Ducati θα διάλεγα. Θα κάνω προπόνηση και θα το βρω το μηχανάκι". Σειρά μου να πω το μακρύ μου και το κοντό μου: "Με το Ducati παίρνεις ένα μηχανάκι που έχει μεγαλύτερη επαναληψιμότητα από τα γιαπωνέζικα. Τι σημαίνει αυτό; Ότι είναι χτισμένο γύρω από ένα σετ περιφερειακών τα οποία θα σε βγάλουν για περισσότερο. Δηλαδή στο Kawasaki θέλεις αμορτισέρ από την πρώτη μέρα, στο Ducati δεν θέλεις". Και ο Άρης μας γυρνά και πάλι στο οικονομικό: "Το Ducati είναι μηχανάκι για την υψηλή τάξη ρε φίλε. 25 χιλιάρικα μηχανάκι; Δεν το διανοούμαι καν εγώ, δηλαδή 25 χιλιάρικα ρε φίλε είναι ποσό που δεν παίζει. Πρέπει να είσαι πολύ φραγκάτος". -"Ούτε για αυτοκίνητο δεν τα δίνεις", συμπληρώνω. "Έχει την ασφάλεια που προσφέρει το traction, έχει και το καλύτερο μπροστινό, αλλά δεν σε παίρνει να είσαι πανί με πανί. Αν σου πέσει κάτω, αρχίζεις και μετράς τα χιλιάρικα όπως η αντλία του βενζινάδικου μετρά τα λίτρα".

Superbike '10
1198S

1198 S
brembo

2014

Suzuki GSX-R1000

Η κόντρα Kawasaki με Suzuki έχει
το ότι κάθεται ψηλά το μπροστινό,
για να το πιάσω και να χτίσω το μηχ
για το δρόμο και αυτά, καταφέρνει
μπορεί να γυρίσει. Το Suzuki, ενώ
το πράγμα".
Ώρα να κάνω την διευκρίνισή μου,
βλημά μου είναι αυτό, θα μπορούσ
πω ότι δεν με ενδιαφέρουν τα φράγ
να πεις ότι οι θέσεις 2, 3 και 4 είνα
σαφέστατα είχαμε τις προτιμήσεις μ
μειονεκτήματά του, αλλά είναι όλα
το στίγμα, το που υπερτερεί το ένα κ
έχει καλύτερο ψεκασμό, έχει χειρότ
λέω βάζοντας τέλος στη μεγάλη μα

Superbike '10

GSX-R 1000

ξεκινήσει τρεις σελίδες πιο πίσω. Εδώ τη συνεχίζουμε, με εμένα να πιάνω ξανά το καυτό θέμα: "Το χαρακτηριστικό του Kawasaki, προέρχεται από το πλαίσιο. Από πλαίσιο λοιπόν, η ουδετερότητα του Suzuki μου αρέσει πιο πολύ, μου κάνει πιο πολύ σαν βάση, κανάκι μου πάνω σε αυτό". Σειρά του Άρη να υπερασπιστεί την επιλογή του: "Το Suzuki, ενώ είναι φιλικό μηχανάκι για κάθε μέρα και γυρνάει και γρήγορα - πράγμα που δεν κάνει το Honda. Το Honda, ενώ έχει γίνει φιλικό, έχει γίνει καθημερινό μηχανάκι, δεν είναι φιλικό, το κάνεις βόλτα, το γουστάρεις στο δρόμο, έχει γεμάτο μοτέρ στις μεσαίες και όλα αυτά που βοηθάνε να γίνει φιλικό

μη στεναχωρήσω τον φίλο μου τον Τάκη: "Αν είχαμε το περσινό Suzuki θα έβαζα το Kawasaki στη δεύτερη θέση. Αλλά το πρόσα να παίξω στη δεύτερη θέση και το Ducati, είναι πολύ κοντά αυτά τα μηχανάκια για μένα. Αν ξυπνήσω στραβά αύριο το πρωί και κα, εγώ θέλω να γυρίσω στο 1'25, θα επέλεγα το Ducati". Ας μιλήσει και ο Τάκης λίγο, ώρα έχουμε να τον ακούσουμε: "Μπορείς αι πάρα πολύ κοντά (σ.σ. αυτό φαίνεται και από τους βαθμούς που συγκεντρώνουν άλλωστε). Δυσκολευτήκαμε πάρα πολύ και as". Τον συμπληρώνω κατάλληλα: "Εγώ σου λέω πως όποιο και να πάρεις από αυτά τα τρία, έχει τα πλεονεκτήματά του, έχει τα τους μηχανάκια που δεν θα σε αφήσουν παραπονεμένο. Θα γουστάρεις ό,τι και να πάρεις. Η δουλειά η δική μας είναι να δώσουμε και που το άλλο. Και στο είπα από την αρχή, το Suzuki δεν είναι τόσο καλό στα γρήγορα όσο το Kawasaki. Είναι καλύτερο στα αργά, τερα φρένα, έχει καλύτερο μπροστινό". -"Και καλύτερο μονόδρομο", προσθέτει ο Άρης. -"Και τα μοτέρ τους είναι πολύ κοντά", ς διαμάχη και ανοίγω το δρόμο για να γυρίσετε σελίδα και να θαυμάσετε το νικητή του φετινού συγκριτικού.

BMW S1000RR

Ας αφήσουμε τον Τάκη να κάνει την αρχή: "Προσωπικά για εμένα, δεν είναι χαοτική η διαφορά του BMW από τα άλλα, όμως το traction, τα φρένα με το ABS και τα 185 άλογα...". Δεν κρατιέμαι και τον διακόπτω: "Λόγω ηλεκτρονικών γίνεται χαοτική η διαφορά, εκεί είναι το χάος όλο. Το μηχανάκι με τα ηλεκτρονικά παίρνει ένα 20 τοις εκατό πάνω". Ο Άρης έχει να προσθέσει κάτι: "Σου δίνει και τη δυνατότητα να εκμεταλλευτείς το μοτέρ, γιατί 185 άλογα χωρίς traction δεν θα τα βάζει ο καθένας κάτω". -"Αυτό ήθελα να τονίσω", λέει ο Τάκης. "Δεν είναι τα 185 άλογα που κάνουν την τρελή διαφορά. Είναι το traction, τα φρένα με το ABS και βέβαια τα συν 25 άλογα από τον ανταγωνισμό". -"Από τον πιο κοντινό", προσθέτω εγώ, "γιατί αν τα βάλεις από τον πιο μακρινό είναι συν 45". Ο λόγος στον Άρη: "Μα να σας πω κάτι; Αυτό το μηχανάκι έτσι το εξελίξανε, να του δώσουνε δύναμη αλλά με τα ηλεκτρονικά, όπως και στα Superbike. Στα Superbike όταν έγιναν τα μηχανάκια 200 άλογα, όλοι ζητήσανε traction, δεν οδηγιόντουσαν μετά". -"Σε μια πίστα χωρίς ηλεκτρονικά, αυτό το μηχανάκι θα είναι επικίνδυνο", λέει ο Τάκης. -"Σε μια πίστα γρήγορη με τα ηλεκτρονικά θα βγάζουνε τα κιάλια όλοι οι άλλοι", απαντά ο Άρης. "25 άλογα παραπάνω είναι πολύ γκάζι", και συνεχίζει ρίχνοντας την αυλαία στο φετινό μας συγκριτικό. "BMW δαγκωτό, αξίζει τα λεφτά του χίλιες φορές, είναι και ευρωπαϊκό που έχει ένα κύρος για όποιον ενδιαφέρει κάτι τέτοιο... Το σημαντικό είναι ότι κοστίζει κάποια λεφτά, πολύ λιγότερα από το Ducati, και φοράει πράγματα που δεν πληρώνονται. Δεν μπορείς να βάλεις traction και ABS σε κανένα μηχανάκι, όσα λεφτά και να δώσεις. Πέρα από τις αναρτήσεις, που παίρνουν ένα κλικ αναβάθμισης, δεν έχει κάτι που χρήζει άμεσης βελτίωσης".

RR
S1000

Φέτος εφαρμόσαμε ένα απλό σύστημα βαθμολογίας, έτσι ώστε το αποτέλεσμα να είναι όσο πιο δίκαιο γίνεται. Κάθε αναβάτης που συμμετείχε στο συγκριτικό βαθμολογεί με 7 βαθμούς την πρώτη μοτοσυκλέτα της επιλογής του, με 6 τη δεύτερη, με 5 την τρίτη κ.ο.κ. Προσθέτουμε το σύνολο των βαθμών και να πως προκύπτει η τελική κατάταξη. Το πως ψηφίζει ο καθένας ό,τι θέλει και στο τέλος βγαίνει η σειρά η δικιά μου, ακόμα προσπαθώ να καταλάβω...

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

		Δάλλας	Μπούστας	Παπαναγής	Σκυριανός	ΣΥΝΟΛΟ
1	BMW S1000RR	7	6	7	7	27
2	Suzuki GSX-R1000	6	4	6	5	21
3	Ducati 1198S	5	7	4	4	20
4	Kawasaki ZX-10R	4	3	5	6	18
5	Honda CBR1000RR C-ABS	3	5	3	3	14
6	KTM RC8	2	1	2	1	6
6	Yamaha YZF-R1	1	2	1	2	6

Ευχαριστούμε

Για μία ακόμη φορά τους Νίκο Χασιώτη και Δημήτρη Γκαγκανάτσιο που μας παραχώρησαν τα Ducati 1198S και Suzuki GSX-R1000 αντίστοιχα. Τον Δημήτρη Μπούκη με την ομάδα του, καθώς και την Intramoto, αντιπροσωπεία της Pirelli στην Ελλάδα. Τη Sony Hellas και την Adeltech S.A. για την παραχώρηση του εξοπλισμού χάρη στον οποίο τραβήξαμε σε Full HD video τους ταχύτερους γύρους του Γιάννη Μπούστα. Και όλα τα παιδιά που βρέθηκαν στις Σέρρες και βοήθησαν στην πραγματοποίηση αυτού του συγκριτικού: Θανάση Γαβαθά, Κλεοπάτρα Δάλλα, Θάνο Λασηθιωτάκη, Βαλάντη Μπελεσιώτη, Σπύρο Μπούζιο, Σωτήρη Σιαμανδούρα, Χρήστο Ταμπακόπουλο, Δημήτρη Χήτο. Και βέβαια τα δικά μας παιδιά του ebike.gr, Μάνο Κάττουλα, Σάββα Κουρίδη, Δημήτρη Ταυλίκο, Σπύρο Τσαντήλα, Δημήτρη Λασιθιωτάκη και Έφη Παπαδοπούλου. Μείναμε απόλυτα ευχαριστημένοι, θα σας προτιμήσουμε και του χρόνου.

VIDEO DOWNLOADS	standard (854x480)	HD (1280x720)	Full HD (1920x1080)
BMW S1000RR	↓	↓	↓
Ducati 1198S	↓	↓	↓
Honda CBR1000RR C-ABS	↓	↓	↓
Kawasaki ZX-10R	↓	↓	↓
KTM RC8	↓	↓	↓
Suzuki GSX-R1000	↓	↓	↓

PARTY ΓΕ

ΠΕΜΠΤΗ 3 Ι

Το ebike.gr γιορτάζει
με ζωντανή μουσική α
στην 'Αρχιτεκτονική Liv

Είσοδος με ποτό: 8 ευρώ
Οι πόρτες ανοίγουν στις 21.30

ΕΝΕΘΛΙΩΝ

ΟΥΝΙΟΥ '10

τα 2α γενέθλιά του
πό τους Rockin Bones
ve', Ελαιοδών 6 - Γκάζι

Χορηγός της εκδήλωσης
το ιρλανδέζικο
whiskey Bushmills

racing

Jorge ο υπεράνθρωπος, νικά τους πάντες, ακόμη και τη βαρύτητα

X-lite
X-802
packard bell
YAMAHA
lorenzo.com

Παγκόσμια Supermono

Τα 500 έγιναν 990 και 800, τα 250 τετραχρονίστηκαν στα 600, τα 125 τι;

Αν υπάρχει μια λογική σκέψη που μπορεί να κάνει κανείς για το μέλλον τον 125 στα GP, είναι πως αργά ή γρήγορα θα εκλείψουν. Αφού έγινε η αρχή με τη μεγάλη κατηγορία και "τακτοποιήθηκε" και η μεσαία, μιλάμε πλέον για τη φυσική εξέλιξη. Τώρα τελευταία έχει αρχίσει να διασπείρεται στο Διαδίκτυο η φήμη πως έρχονται τα τετράχρονα 250. Επίσημα δεν υπάρχει τίποτα, απλά η ιδέα παίζει σε editorial, σε στήλες άποψης ονομαστών εξειδικευμένων δημοσιογράφων. Είναι απολύτως αναμενόμενο.

Ας δούμε τι έγινε με τα 250. Η βασική λογική ήταν εξαρχής αυτή των Κατασκευαστών, η σύνδεση με την παραγωγή, την εμπορική αξιοποίηση. Ακούσαμε πολλές ιστορίες τα τελευταία δύο χρόνια μέχρι να οριστικοποιηθεί η Moto2 και όλες ξεκινούσαν από κινητήρες παραγωγής. Η τελική μορφή της κατηγορίας σφυρηλατήθηκε μέσα σε παγκόσμια οικονομική κρίση, γι' αυτό ίσως τα εξακοσάρια αυτά να δείχνουν τόσο "συνηθισμένα", τεχνικώς υποδεέστερα αυτών του Παγκοσμίου SS.

Νομίζω πως είναι μάλλον ασφαλές να υποθέσουμε πως σύντομα τα 125 θα ακολουθήσουν τον ίδιο δρόμο. Οι μοτοσυκλέτες θα πρέπει να είναι κατάλληλες για το ψήσιμο πιτσιρικάδων αναβατών, συχνά 15 και 16 ετών, άρα δε χρειάζονται τρελές ιπποδυνάμεις. Βάζω το χέρι μου στη φωτιά πως θα έχουν σχέση με μοντέλα παραγωγής. Μια ματιά στο παγκόσμιο αγωνιστικό στερέωμα δείχνει αμέσως την ιδανική λύση: Supermono 250, κινητήρες από τα ανάλογα MX που έχουν πολλές εταιρείες ήδη για χρόνια σε παγκόσμια πρωταθλήματα. Στην Αμερική και την Ιαπωνία αυτού του είδους οι κατηγορίες ελκύουν πολύ κόσμο, ειδικά σε ερασιτεχνικό επίπεδο. Η Moriwaki φτιάχνει, πουλάει και τρέχει στην Ιαπωνία την εικονιζόμενη MD250, την οποία πρόσφατα όλως τυχαίως συναντάμε ολοένα και πιο συχνά –όπως συνέβαινε και με την MD600 στην πορεία δημιουργίας της κατηγορίας Moto2.

Για τους Κατασκευαστές είναι ιδανική λύση. Οι κινητήρες υπάρχουν και είναι φτηνοί συγκριτικά με ένα πρωτότυπο GP, έχουν άφθονη τεχνογνωσία όλοι οι Ιάπωνες (που κάνουν κουμάντο στα GP) και κάμποσοι Ευρωπαίοι, μπορούν εύκολα να αξιοποιηθούν οι υπάρχουσες μοτοσυκλέτες των GP125 και 250 (πλαίσια, αναρτήσεις, φρένα), ακούγεται βολική, φτηνή και εφικτή λύση.

Η εμπειρία της Moto2, αν μη τι άλλο, δείχνει πως το αντίδοτο στην αίγλη που δεν έχει είναι πολύ απλά το θέαμα. Εδώ οι αιτίες είναι αφενός η μίξη ενός ευρύτατου φάσματος αναβατών, αφετέρου η εγγύηση ανταγωνιστικότητας του ενιαίου κινητήρα.

Ξανά μπορούμε να υποθέσουμε πως το ίδιο μοτίβο με μονοκύλινδρα 250, ενιαίου τύπου ή μη, θα προσφέρει αρκετό ξύλο για να μαγνητίσει το μυαλό μας μακριά από όλη τη μαυρίλα που σερβίρεται αφειδώς στην κοινωνική μας ζωή. Προσφέρει και φρέσκιες ιδέες για σπιτικά track day specials!

www.racinglink.it
www.federmoto.it

Racing Gossip

STONER ΓΙΑ HONDA

Ακόμη δεν ξεκίνησε καλά-καλά η σεζόν και ήδη η πρώτη αρβύλα μεγατόνων έσκασε μύτη από το paddock κατευθείαν στις οθόνες μας

Όπως μεταδίδει το ιταλικό Sportmediaset (http://www.sportmediaset.mediaset.it/motogp/articoli/articolo32014.shtml), ο Casey Stoner υπέγραψε ήδη συμβόλαιο με τη Honda για το 2011. Οι φήμες φούντωσαν στο Jerez όπου ο πατέρας του Αυστραλού και μάνατζερ του μίλησε τόσο με ανθρώπους της Ducati όσο και με τον Livio Suppo (ο οποίος φέτος μετακόμισε στο HRC) και η στενή σχέση του τελευταίου με τον Stoner είναι αυτή που έχριζε τη μετακίνηση αυτή ως δεδομένη πριν καν αρχίσει η σεζόν.

Επισήμως τίποτε δεν επιβεβαιώνεται, ο ίδιος ο Suppo έσπευσε να δηλώσει πως "όλοι μιλάνε με όλους μα κανείς δεν έχει υπογράψει τίποτα". Λογικό, με μόλις δύο αγώνες στη σεζόν (των 18) κανένας δε θέλει έναν απογοητευμένο ή αδιάφορο αναβάτη να αγωνίζεται για λογαριασμό του.

Στο μεταξύ, όπως είναι προφανές, η θέση του Stoner προεξοφλείται για τον Valentino Rossi, ο οποίος θεωρείται στην Ιταλία σίγουρος για να κλείσει την καριέρα του στη Ducati. Η ιταλική ιστοσελίδα μεταδίδει πως στον Rossi έχει προσφερθεί ένα διετές συμβόλαιο, ωστόσο ο ίδιος δηλώνει πως κατά 99% θα μείνει στη Yamaha. Ο Filippo Preziosi επιβεβαιώνει πως για τη Ducati θεωρείται εξαιρετικά απίθανη η έλευση του Ιταλού, για να συμπληρώσει με νόημα πως "ο Lorenzo είναι πολύ ενδιαφέρων αναβάτης…"

Εμείς λέμε να κρατάτε καλύτερα μικρό καλάθι σε όσα ακούγονται, καθώς είναι πολύ νωρίς για τελικές αποφάσεις από όλους. Πάντως είναι δεδομένο πως με τα τέσσερα βαριά συμβόλαια (Rossi, Lorenzo, Stoner, Pedrosa) να λήγουν με το τέλος της σεζόν οι διαπραγματεύσεις φέτος αναμένονται πυρετώδεις.

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

ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ MOTOGP

Μειώθηκε η ποινή για τις υπερβάσεις στον αριθμό κινητήρων αφήνοντας χώρο για ενδιαφέρουσες συγκυρίες.

Στην αρχή της σεζόν η προβλεπόμενη ποινή για κάθε αναβάτη που υπερέβαινε τους έξι κινητήρες θα ήταν εκκίνηση από την pitlane 20 δευτερόλεπτα μετά τα κόκκινα φώτα σε κάθε αγώνα υπέρβασης. Τώρα ο κανονισμός άλλαξε, μειώνοντας την ποινή σε 10 δευτερόλεπτα, γεγονός που σύμφωνα με τον Nicky Hayden μπορεί να αποδειχθεί μέχρι και ωφέλιμο! Απολαύστε τον:

"Εξαρτάται πού θα συμβεί. Στο Le Mans την πάτησες, αλλά στη Sepang θα ήσουν μέσα στο παιχνίδι. Στη Laguna Seca γλιτώνεις όλη την πρώτη στροφή και κάμποση από τη δεύτερη, ενώ στην Indianapolis η ποινή είναι βαριά, βγαίνεις πάνω σε μια εξαιρετικά σφικτή φουρκέτα. Στον τελευταίο αγώνα όμως, στη Valencia, αν ξεκινήσεις με 10 δευτερόλεπτα καπέλο από τα pits θα βρεθείς πρώτος στην πρώτη στροφή!"

Racing Gossip

Η BMW ΣΤΑ MOTOGP

Τα χιλιάρια MotoGP έρχονται το 2012 και η BMW σκοπεύει να είναι κάτι παραπάνω από έτοιμη…

Ο Eskil Suter απεκάλυψε πως ετοιμάζει σε συνεργασία με τη BMW μια μοτοσυκλέτα για τα MotoGP, η οποία θα ενταχθεί στην υποκατηγορία των Claiming Rule Teams (CRT). Οι Γερμανοί βρίσκουν εδώ ένα πολλά υποσχόμενο πεδίο για τον κινητήρα του S1000RR και παρέα με τον Suter, του οποίου οι μοτοσυκλέτες κυριαρχούν στη Moto2, ετοιμάζουν την κίνησή τους.

Ο ίδιος ο Suter απεκάλυψε πως η μοτοσυκλέτα τους θα κάνει τις πρώτες της δοκιμές τον ερχόμενο Ιούλιο, με αναβάτη τον Ισπανό Carmelo Morales. Ο Suter μάλιστα πιστεύει πως τα χιλιάρια MotoGP έχουν πολλές ελπίδες να είναι ανταγωνιστικά, καθώς θα έχουν πλεονέκτημα σε αριθμό κινητήρων ανά σεζόν, περισσότερο καύσιμο ανά αγώνα και λιγότερη ανάγκη από τα τερατώδη ηλεκτρονικά των εργοστασιακών 800αριών.

Η στενή σχέση της BMW με τη Dorna (pace cars, έπαθλο κάθε χρόνο στον καλύτερο αναβάτη των χρονομετρημένων, δωράκι ένα 745i στον κύριο Ezpeleta..) σημαίνει πως οι Γερμανοί επιδιώκουν τον πρώτο ρόλο στην επερχόμενη διεύρυνση της μεγάλης κατηγορίας. Αν και ως τώρα η κατηγορία CRT είναι κομματάκι στον αέρα, η λογική που λέει πως κάθε ομάδα έχει δικαίωμα να ζητήσει οποιονδήποτε κινητήρα –ακόμη και μεσούσης της περιόδου– αφήνει να εννοηθεί πως αργά ή γρήγορα η κατηγορία θα προσεγγίσει τη μονομάρκα, ειδικά από τη στιγμή που τα εργοστάσια δε θα συμμετάσχουν, κρατώντας τα 800 τους. Ακόμη κι αν η Dorna επιβάλλει τη μονομάρκα εξαρχής, όπως στη Moto2, η BMW σίγουρα θέλει να καπαρώσει τη δουλειά. Είναι μια μοναδική ευκαιρία να χωθεί στα MotoGP δίχως τη γιγάντια επένδυση που απαιτεί ένα πρωτότυπο και να εδραιώσει ακόμη βαθύτερα την εκτυφλωτική εντύπωση που προκαλεί το Superbike της στη δεύτερη μόλις χρονιά του στους αγώνες.

Θυμίζουμε πως τα χιλιάρια παραγωγής προγραμματίζονται για το 2012, αλλά ολοένα πληθαίνουν οι φήμες πως το ενδιαφέρον πολλών ομάδων μπορεί να επισπεύσει την άφιξή τους από του χρόνου, όπως έγινε και με τη Moto2 άλλωστε.

ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ Ο TROY BAYLISS;

Η σύνταξη δεν του πηγαίνει, τα αυτοκινητάδικα πλάνα του ναυάγησαν και η Ducati πελαγοδρομεί. Οποία ιδανική συγκυρία…

Οι φήμες έχουν ξεκινήσει από καιρό, ειδικά από τη στιγμή που έγινε σαφές πως η εργοστασιακή Ducati στο WSBK είναι αλλού γι' αλλού φέτος. Ο Troy Bayliss είναι ακόμη επαγγελματικά συνδεδεμένος με το ιταλικό εργοστάσιο και ήδη έχει προγραμματιστεί μια σειρά δοκιμών του 1198R στο άμεσο μέλλον σε βοήθεια της Xerox Ducati, αλλά είναι άλλοι οι λόγοι που τον φέρνουν πίσω στη δράση.

Σε πρόσφατες συνεντεύξεις του ο ίδιος δήλωσε πως από τη στιγμή που δεν κατάφερε να βρει ανταγωνιστικό αυτοκίνητο για τα Αυστραλέζικα V8 Supercars, έχει αρχίσει να βαριέται επικίνδυνα. Στον Dean Adams του Superbikeplanet.com δήλωσε ερωτούμενος αν έχει εξοικειωθεί με τη συνταξιοδότηση: "Όχι, καθόλου!"

"Σταμάτησα πολύ νωρίς. Έχω εκνευριστεί γιατί σταμάτησα έναν τίτλο πιο κάτω από τον Carl Fogarty και με μόλις επτά νίκες λιγότερες από αυτόν…"

Ο ίδιος ο Bayliss λοιπόν ανοίγει την πόρτα της επιστροφής του στο WSBK. Η στενή του σχέση με τη Ducati θα έχριζε ως δεδομένη τη μοτοσυκλέτα που τον περιμένει μόλις πάρει την οριστική απόφαση, αλλά η αποχώρηση του κολλητού του Davide Tardozzi –κατά πολλούς το πραγματικό πρόβλημα της Ducati φέτος στο WSBK– ίσως να σημαίνει πως είναι ανοικτός και σε άλλες προτάσεις.

ΕΤΟΙΜΟ ΤΟ SILVERSTONE

Ναι και μια πίστα που πήρε αγώνα ενόσω υπό κατασκευή και πρόλαβε να είναι έτοιμη στην ώρα της!

Όχι απλά είναι έτοιμη η πίστα που από φέτος πήρε την επίσημη βρετανική θέση του Donnington Park σε MotoGP και WSBK, μα έκαναν και πρόβα τζενεράλε –τύπου PR event– με τους πανταχού παρόντες όπου έχει φωτογραφικό φακό φέτος αναβάτες της Rizla Suzuki MotoGP (μόνο στο πάρτι του Schwantz στο Ελληνικό δεν ήταν).

Καβάλα στα αγωνιστικά τους οι κ.κ. Capirossi και Bautista έκαναν τα γυράκια τους και η άποψη του πρώτου, αν μη τι άλλο, είναι έγκριτη και άκρως ενδιαφέρουσα. Εστιάζουμε στα σημεία ενδιαφέροντος: Η πίστα είναι πολύ γρήγορη, πολύ φαρδιά άρα δύσκολη στην επιλογή γραμμής και έχει πολλά σημεία για προσπεράσεις. Τάδε έφη Loris και ελπίζουμε να τα εννοεί. Θα ξέρουμε οριστικά στις 20 Ιουνίου (MotoGP) και 1 Αυγούστου (WSBK).

Racing Gossip

ΤΟ HYPER ΠΟΥ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕ ΤΑ HARLEY

Χρειάστηκαν 17 και 29 ολόκληρα χρόνια αντιστοίχως για να σπάσουν δύο ιστορικά σερί του αμερικανικού πρωταθλήματος Flat Track σε πίστα του μιλίου…

Στα Grand National Twins οι αγωνιστικές Harley-Davidson κερδίζουν όλους τους αγώνες εδώ και 17 χρόνια, σε ένα πρωτάθλημα όπου τα τελευταία 29 χρόνια δεν έχει δει νίκη από μοτοσυκλέτα με κινητήρα παραγωγής. Όλα αυτά άλλαξαν τον περασμένο μήνα στον εναρκτήριο αγώνα του πρωταθλήματος, Yavapai Downs Mile στην Arizona, όταν εμφανίστηκε ένα αγωνιστικό με κινητήρα από Ducati Hypermotard που τα πήρε όλα κι έφυγε.

Η ιδέα ξεκίνησε από την Pegram Racing, εταιρεία του αναβάτη της Ducati στο AMA SBK Larry Pegram και υλοποιήθηκε σε συνεργασία με τη Lloyd Brothers Motorsports. Πέρυσι έστησαν μια μοτοσυκλέτα γύρω από ένα Sport 1000 και ο Pegram την έτρεξε σε μερικούς αγώνες δοκιμαστικά. Οι υποσχέσεις που άφηνε οδήγησαν την ομάδα σε ένα νέο σχέδιο: Κινητήρας από Hyper 1100 EVO και ένα σωστό πρωτότυπο πλαίσιο.

Με τον έμπειρο αναβάτη flat track Joe Copp στη συνέχεια έτρεξαν κανονικά στον πρώτο φετινό αγώνα και, όπως είδαμε, έσπασαν μια προαιώνια παράδοση. Ακούγεται πως, μετά από ένσταση της H-D, η εν λόγω μοτοσυκλέτα θα "προσαρμοστεί καλύτερα στους κανονισμούς" με κάποιου είδους περιοριστή απόδοσης για τη συνέχεια του πρωταθλήματος. Το σερί πάντως έσπασε, η ιστορία κατέγραψε.

HERVE PONCHARAL: ΔΕ ΘΑ ΕΧΕΙ 800 ΤΟ 2012!

Ο Γάλλος ξέρει πολλά ως πρόεδρος της Ένωσης Αγωνιστικών Ομάδων GP, αλλά εδώ το παρατραβάει με μια τολμηρή εικασία. Ή μήπως όχι;

Όλοι περιμένουν από τη Dorna να δώσει στη δημοσιότητα τον πλήρη κανονισμό των Claiming Rule Teams (CRT), δηλαδή των ομάδων που θα μπορούν να τρέξουν στα MotoGP με κινητήρες παραγωγής τετρακύλινδρους 1000 cc σε πρωτότυπα πλαίσια. Στο μεταξύ οι ανυπόμονοι δημοσιογράφοι σπεύδουν στον συνήθως λαλίστατο πρόεδρο της IRTA, Herve Poncharal, για να ψαρέψουν πληροφορίες. Ο Γάλλος μας κάνει τη χάρη.

Δύσκολα βλέπει να τρέχουν αυτές οι μοτοσυκλέτες το 2011. Αλλά όποτε κι αν τρέξουν, το ζητούμενο γι' αυτόν είναι το τι θα κάνουν τα εργοστάσια. Τα οποία δε δείχνουν να ανησυχούν για ανταγωνισμό από κινητήρες παραγωγής, αλλά περισσότερο για την κοινή τους γραμμή. Και εδώ υπάρχει θέμα: ο ίδιος μας αποκαλύπτει πως σύμφωνα με "πηγές του", υπάρχουν εργοστάσια που υπογείως εξελίσσουν χιλιάρια πρωτότυπα, παρότι επισήμως οι περισσότεροι δηλώνουν πως θα επιμείνουν στα 800. Αρκεί βέβαια ένας να κάνει την κίνηση και μετά, κατά Poncharal, "πιστεύετε σοβαρά πως θα μείνει κανένας να παλεύει με το 800 απέναντι σε εργοστασιακά 1000;"

Να δείτε που θα έχει πολύ ενδιαφέρον αυτή η ιστορία, ειδικά αν εξαναγκαστεί η Honda να επανέλθει με χιλιάρι –η μόνη εταιρεία που δε μπορεί να επαναφέρει το προηγούμενο 990 MotoGP της καθώς είναι εκτός προδιαγραφών ως πεντακύλινδρο…

Μπορείς να χάσεις 1 kg χωρίς προσπάθεια;

...το όνειρο όλων!

Βρίσκετε ότι η μοτοσυκλέτα σας έχει βαριά αίσθηση όταν αλλάζετε κατεύθυνση; Γιατί δεν το αντιμετωπίζετε με θεραπεία Michelin Power Pure; *Το Michelin Power Pure είναι ένα νέο επαναστατικό ελαστικό που ενσωματώνει την τελευταίας γενιάς τεχνολογία διπλής γόμας. Όσο μεγαλώνει η γωνία κλίσης τόσο μεγαλύτερο τμήμα μαλακής γόμας έρχεται σ' επαφή με το δρόμο, κάτι το οποίο προσφέρει περισσότερη πρόσφυση. Παρά το γεγονός αυτό, το πιο σημαντικό νέο είναι η Michelin LTT (Light Tyre Technology). Ενα ζεύγος ελαστικών Michelin Power Pure ζυγίζει 1 κιλό λιγότερο από τους κυριότερους ανταγωνιστές του. Αυτό δίνει σημαντικά βελτιωμένη σβελτάδα στην μοτοσυκλέτα, χάρη στο λιγότερο φερόμενο βάρος. Άλλη απόδειξη για τις επιδόσεις του Michelin Power Pure: Όλες οι τεχνολογίες που ενσωματώνει έχουν επικυρωθεί στην πίστα από την Michelin Power Research Team (Π. Π. Endurance), το πιο γρήγορο εργαστήριο εξέλιξης στον κόσμο!*

www.michelinpowerpure.com

MICHELIN POWER PURE

MICHELIN
Ενας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

Racing Gossip

ΤΟ S1000RR ΜΑΖΕΥΕΙ ΦΟΡΑ

Πρώτο και ιστορικό βάθρο για τη BMW στο WSBK με τον Troy Corser!

Κάτι δεν πάει καλά με τις παραδοσιακές δυνάμεις του WSBK. Στο μεταξύ οι "νεοφερμένοι" Aprilia και BMW συνεχίζουν να κλέβουν τις εντυπώσεις, αν και με σχετικά διαφορετικό τρόπο η καθεμιά. Οι Ιταλοί έστρεψαν εξαρχής το βλέμμα τους στη μεγάλη κατηγορία, προσέλαβαν ένα καραμπινάτο όνομα και αυτός φέτος τους έχει δώσει δύο διπλές νίκες και φιγουράρει ως ο βασικότερος ανταγωνιστής του Haslam για την κορυφή.

Η BMW από την άλλη κινείται υπομονετικά και στρατηγικά. Δεκάδα ήθελαν την πρώτη χρονιά, την πήραν, σποραδικά βάθρα στόχευαν για φέτος, να 'σου το πρώτο! Ο Troy Corser στη Monza ανέβασε το S1000RR για πρώτη φορά στο βάθρο, γεγονός που συζητήθηκε εκτενώς. Γιατί; Μα διότι αν συνεχίσουν να τηρούν τις υποσχέσεις τους οι Γερμανοί, τότε του χρόνου θα παίξουν για τίτλο! Ήδη μαθαίνουμε πως ετοιμάζουν μεταγραφή-βόμβα για την εργοστασιακή ομάδα WSBK και τη σεζόν του 2011…

Στο μεταξύ, στην πρώτη τους χρονιά στα Superstock 1000, ο Ιταλός Ayrton Badovini κάνει πλάκα με τον ανταγωνισμό έχοντας το απόλυτο των πέντε νικών σε πέντε αγώνες, αποδεικνύοντας πως δε βγαίνει τυχαία παντού πρώτο στα τεστ το S1000RR… Μεγαλύτερη απόδειξη από την κατηγορία STK1000 δεν υπάρχει, καθώς εδώ οι μοτοσυκλέτες είναι πολύ κοντά στη παραγωγή και οι νίκες τους έχουν άλλο αντίκρισμα για όσους γνωρίζουν.

ΠΡΩΤΗ ΝΙΚΗ ΤΗΣ APRILIA ΣΕ RALLY

Το γυρόφερνε πολύ καιρό τώρα και επιτέλους η Aprilia πήρε την παρθενική της νίκη σε αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Rally.

Τρέχοντας με την Aprilia από το 2005 και έχοντας ως ψηλότερο ως τώρα σημείο καριέρας του με την τρίτη θέση στο Dakar 2010, ο Χιλιανός Francisco "Chaleco" Lopez RXV 4.5 κατάφερε επιτέλους να σπάσει το πολυπόθητο ρόδι για την ιταλική εταιρεία.

Στο Ράλι Τυνησίας ο Chaleco κατάφερε να κρατήσει πίσω του τον μεγάλο Marc Coma και έδωσε στην Aprilia τη νίκη που σπάει ένα ατελείωτο σερί κυριαρχίας της KTM στα Rally. Τερματίζοντας τρίτος στην τελευταία κρίσιμη ειδική, ο Lopez κατάφερε να κρατήσει μια διαφορά 11 λεπτών από τον Coma στη γενική κατάταξη για να πανηγυρίσει έντονα την ιστορική αυτή νίκη, δηλώνοντας στη συνέχεια πως επόμενος μεγάλος στόχος είναι, τι άλλο, το Dakar.

LORENZO ΚΑΙ NIETO ΣΤΟ TT

Όπως Rossi και Agostini πέρυσι, έτσι και φέτος η Dainese χορηγεί το Isle of Man TT με δύο νέα μεγάλα ονόματα για παρέλαση.

Ένας σπουδαίος πρωταθλητής του χτες, Angel Nieto κι ένας του σήμερα, Jorge Lorenzo, συνιστούν το ντουέτο που φέτος να κάνει έναν γύρο επίδειξης για χάρη της μεγάλης χορηγού Dainese στο Νησί. Αμφότεροι δηλώνουν περιχαρείς, ως επιβάλλει η περίσταση, αμφότεροι αναγνωρίζουν πως το TT είναι ένα εντελώς διαφορετικό φρούτο από τους αγώνες σε πίστα, αμφότεροι θα παρελάσουν προς τέρψη των θεατών (και των δημοσιογράφων) καβάλα σε πολιτικά R1 και σε ταχύτητες που σίγουρα θα είναι τόσο ασφαλείς ώστε να προλαβαίνει το κοινό να τους βλέπει, να τους χαιρετά κι αυτοί να το επιστρέφουν!

official moto wash & care
SMPRINIS
WASH&GO
ΜΕ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟ ΕΚΠΤΩΣΗ 10%
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
PERISTERAS
www.washandgo.gr
Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.:info@washandgo.gr

Racing Gossip

ΕΝΑ GSV-R ΣΤΟ ISLE OF MAN

Και το GSV-R #65 και ο Loris Capirossi θα δώσουν το παρόν στο TT, αλλά όχι ταυτόχρονα…

Ανθίζει χρόνο με τον χρόνο το πιο διάσημο TT του πλανήτη και ένας νέος μεγάλος χορηγός κοσμεί από φέτος τον αγώνα. Η Suzuki GB φρόντισε να κάνει αισθητή την παρουσία της φέρνοντας στο Νησί τον Loris Capirossi, ο οποίος θα συμμετάσχει στην παρέλαση μετά τον αγώνα του Senior TT καβάλα σε ένα GSX-R1000.

Στο Isle of Man θα βρίσκεται και το αγωνιστικό του, μόνο που το GSV-R με τον αριθμό 65 στο φέρινγκ δε θα έχει τον διάσημο αναβάτη στη σέλα του. Αυτός που θα πιλοτάρει για πρώτη φορά ένα πρωτότυπο MotoGP στη Mountain Course θα είναι ο Αυστραλός Cameron Donald, νικητής της κατηγορίας Superbike και ο πρώτος αναβάτης που έγραψε γύρο με μέση ωριαία ταχύτητα 131 mph στην ιστορία του TT.

Μαντεύουμε πως ο κινητήρας του συγκεκριμένου GSV-R δεν ανήκει στους έξι που δικαιούται ο Capirossi για να βγάλει τη χρονιά του, οπότε θα περιμένουμε με αγωνία να δούμε αν ο Donald θα προσπαθήσει να πιέσει καθόλου το σπάνιο αγωνιστικό 800 προς άγραν εντυπωσιακού γυρολόγιου. Πάντως, δεδομένης της τιμής της μοτοσυκλέτας, καλύτερα να περιμένουμε άλλη μια βόλτα επίδειξης.

Η YOSHIMURA SUZUKI ΚΑΤΑΦΤΑΝΕΙ

Ελέω ηφαιστείου η Yoshimura ντεμπουτάρησε στο παγκόσμιο στη Monza, όχι όπως σκόπευε και με κάμποση ατυχία.

Η φημισμένη ιαπωνική ομάδα αποφάσισε φέτος να αφήσει το All Japan πρωτάθλημα και να προετοιμαστεί το WSBK. Φέτος σκόπευε να τρέξει σε τρεις αγώνες, Assen, Imola και Magny-Cours, ωστόσο συνεπεία του πανικού από το ηφαίστειο της Ισλανδίας δεν κατάφερε να φτάσει στην Ολλανδία, έτσι μετέφερε το ντεμπούτο της για τη Monza. Μια βδομάδα πριν, ο Yukio Kagayama που θα έτρεχε χτύπησε στον αγώνα του Oulton Park για το BSB. Έτσι η Team Yoshi αποφάσισε να έρθει στην Ιταλία με τον Daisaku Sakai, έναν ταλαντούχο αναβάτη της από το ιαπωνικό πρωτάθλημα, ο οποίος όμως δεν είχε βγει ποτέ εκτός της πατρίδας του.

Ο Sakai πήρε τη μοτοσυκλέτα του Kagayama ως είχε με τον αριθμό της (71), προκρίθηκε 21ος (μπροστά από τον Roger Lee Hayden!) και στο πρώτο σκέλος πρόλαβε να γράψει εννιά γύρους πριν πέσει και πάρει δρόμο για νοσοκομείο. Φυσικά στο δεύτερο σκέλος δεν έτρεξε.

Παρά το κακότυχο ντεμπούτο της, η Team Yoshimura θα επανέλθει στο πρόγραμμά της με εμφάνιση εκ νέου στην Imola πάλι με τον Sakai, καθώς και στο Magny-Cours με τον Kagayama εφόσον είναι καλά. Από του χρόνου σκοπεύει σε μια πλήρη συμμετοχή στο παγκόσμιο.

Η MARLBORO ΥΠΟ ΠΙΕΣΗ

Ένα νέο κύμα υποκρισίας έχει βάλει στο στόχαστρό του τις χορηγίες της Marlboro σε F1 (Ferrari) και MotoGP (Ducati).

Το θέμα υποκινήθηκε από την επιτροπή Δημόσιας Υγείας της Ε.Ε., υπεύθυνη για την απαγόρευση διαφήμισης προϊόντων καπνού στα μηχανοκίνητα σπορ επί ευρωπαϊκού εδάφους από το 2006. Αυτή τη φορά κατηγορήθηκε η χρήση του barcode στα μονοθέσια της Ferrari ως υπόγεια διαφήμιση της Marlboro. Μοιραία η μπάλα θα πάρει σβάρνα και τη Ducati, η οποία διαθέτει την ίδια "διαφήμιση", αν και προς το παρόν τα φώτα της δημοσιότητας πέφτουν μόνο στην ομάδα της F1.

Απόφαση δεν έχει ληφθεί ακόμη, μα όλες αυτές οι διαρκείς επιθέσεις στις καπνοβιομηχανίες έχει ήδη διώξει τις περισσότερες από τα μηχανοκίνητα, γεγονός που προσέφερε τα πρώτα δείγματα κρίσης στον χώρο, καθώς συνιστούσαν τους πιο πλούσιους χορηγούς ομάδων. Πόσο ακόμη θα αντέξει η Marlboro;

Στη Bologna θα πρέπει να βλέπουν εφιάλτες με αυτό το σενάριο, καθώς η Phillip Morris καλύπτει εν πολλοίς τα συμβόλαια των αναβατών και δίχως αυτήν η "μικρή" Ducati θα τα βρει εξαιρετικά σκούρα να προσφέρει συμβόλαια αντάξια πρωταγωνιστικών αναβατών.

MATIA PASINI ΓΙΑ DUCATI;

Όσο τρώνε ξύλο από τα άλλα εργοστάσια, πάει καλώς, αλλά να τους δέρνουν και οι ιδιωτικές Ducati… ε αυτό πάει πολύ. Απαιτούνται δραστικές λύσεις.

Για το Παγκόσμιο SBK ο λόγος και δη για τη Ducati, της οποίας οι ιδιωτικές ομάδες λάμπουν, μα τα δύο εργοστασιακά 1198R πάνε από το κακό στο χειρότερο. Ένα πρώτο μέτρο είναι η συμβολή του μεγάλου Troy Bayliss στην εξέλιξη της μοτοσυκλέτας, έχει ήδη κλειστεί μια εκτενής δοκιμή στο Mugello για τον Αυστραλό. Ακούστηκαν όμως και πιο δραστικά μέτρα, όπως η έλευση ενός νέου αναβάτη στην ομάδα, καθόλου απίθανό μάλιστα στη θέση ενός εκ των Haga, Fabrizio. Το όνομα που ακούγεται πολύ είναι αυτό το Matia Pasini, τον νεαρό Ιταλό που πέρυσι έτρεξε στα GP250 και φέτος στη Moto2, δυστυχώς όμως με πολύ κακά αποτελέσματα. Ο 'boyband' Pasini χαίρει εκτίμησης στο Borgo Panigale, πέρυσι του δόθηκε η ευκαιρία να τεστάρει και τη Desmosedici (φωτό) με αρκετά καλά αποτελέσματα, αν και τελικά δεν πήρε μια θέση στην Pramac ως εικαζόταν. Τώρα το όνομά του ακούγεται ξανά για μια θέση στη Xerox Ducati και, δοθείσης της ατυχούς φετινής του συμμετοχής στη Moto2, ίσως ο δρόμος που ο ίδιος ονειρεύεται για τα MotoGP να περνά μέσω του WSBK.

Αυτά φυσικά εφόσον δεν αποφασίσει να επιστρέψει ο ίδιος ο Troy Bayliss, γιατί τότε αντίο Matia…

ΜΕ ΤΟΣΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ, ΠΟΙΟΣ ΘΕΛΕΙ ΤΙΣ ΒΙΤΡΙΝΕΣ; ΕΔΩ ΕΧΕΙ ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΓΚΙΝΕΣ.

FUJITSU
M2010L
M1N1 RED
269€

SONY BRAVIA
KDL-32V5500K
32" LCD TV
659€

BENQ
MP575
680.24€

NOVA DVB-S
ΑΠΟΚΩΔ/ΗΣ

49.82€

INNOVATOR 5.1
HOME THEATER
SYSTEM S51302
99.90€

M10
MOOV
300 3.5"

99€

TECHNOLOGY

e-SHOP.gr®
Όλα για όλους

211 5000 500
@ www.e-shop.gr

ST TASTING
DRINKS
HYPERMOTOS
PIRAEUS
MICHELIN
ebike.gr
SPEED JUNKIES

boust

Γιάννης Μπούστας

...από τους δυσκολότερους αγώνες που έχω κάνει στην καριέρα μου μια και χρόνια είχα ουσιαστικά να οδηγήσω στο μηδέν, με μηχανάκι άγνωστο και χωρίς να ξέρω τις δυνατότητες που είχα από πλευράς μου σε φυσική κατάσταση...

Επιστροφή στις ΝΙΚΕΣ

Μετά από απουσία ενός έτους, ο Γιάννης Μπούστας επιστρέφει δυναμικά στους αγώνες και κερδίζει τον πρώτο αγώνα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας 2010 στην Τρίπολη, ενώ λίγο πριν μας βοηθά να ολοκληρώσουμε το μεγάλο συγκριτικό αυτού του τεύχους. Επιστρέφοντας στον Πειραιά, μας αφηγείται όλα όσα έγιναν προτού φτάσει να στηθεί στη σχάρα εκκίνησης του πρώτου αγώνα

Όλα άρχισαν τον Δεκέμβρη που είχαμε μια πρόταση από τη BMW που μας έβαλε σε σκέψεις να ασχοληθούμε ξανά με τους αγώνες. Ήταν μια τιμητική πρόταση από τον διευθυντή της BMW τον κύριο Ράπτη, η οποία μας έβαλε να σκεπτόμαστε σε μια λογική αγώνων, παρά το ότι βρισκόμαστε με ένα καινούργιο μαγαζί στον Πειραιά με τον Γιάννη Αθανασόπουλο (σ.σ. Honda Hypermotos Πειραιάς, όπου ο Μπούστας είναι υπεύθυνος καταστήματος). Απ' τον Σεπτέμβριο το είχαμε ανοίξει το μαγαζί και το είχαμε ξεκινήσει από τον Ιανουάριο.
Παρόλα αυτά, μετά από συζήτηση με τον Αθανασόπουλο, μου είπε ότι δεν είχε κανένα πρόβλημα οπότε συνεχίσαμε τη συζήτηση με τη BMW, η οποία κατέληξε μετά τα Χριστούγεννα, τον Ιανουάριο, σε μη συμφωνία από την πλευρά μας. Μας τίμησε η πρόταση τους και ήταν μια πολύ καλή πρόταση, εμείς όμως σκεπτόμενοι όλα τα πράγματα αποφασίσαμε να μη συνεχίσουμε και να μην κάνουμε κάτι αγωνιστικό, μιας και με δεσμεύανε αρκετά πράγματα, μαγαζί, δουλειές.
Αφού λοιπόν είχαμε ησυχάσει και είπαμε πως δεν τρέχουμε στους αγώνες φέτος και αρνηθήκαμε την πρόταση της BMW, μετά μάθαμε πως θα τρέξει ο Σάκης ο Συνιώρης με BMW. Αυτό μας έβαλε σε μια υποψία, μας έβαλε να σκεφτούμε τι ωραία που θα 'ταν αν τρέχαμε και υπήρχε συναγωνισμός. Αυτό είναι ένα από τα πράγματα που μας αρέσουν εμάς, να μας βάζουν σε διαδικασία κι ο Συνιώρης είναι πάρα πολύ ανταγωνιστικός, πάντα ήτανε. Έτσι ξεκινήσαμε, μετά το συνέδριο της Honda που έγινε τώρα τελευταία και μετά από μια συζήτηση με τον κύριο Αγγελάκη και τον κύριο Λουκόπουλο, μας έβαλαν σε μια διαδικασία να αρχίσουμε να σκεφτόμαστε κάποια πράγματα.
Αυτοί ενδιαφέρθηκαν να βρούνε κάποιους υποστηρικτές, μας δώσανε κάποιες υποσχέσεις που πιστεύουμε στο μέλλον να εκπληρωθούν και μετά μάθαμε ότι σίγουρα θα τρέξει ο Συνιώρης με BMW. Αφού το σιγουρέψαμε αυτό, ότι δηλαδή δε θα τρέξουμε σε ένα πρωτάθλημα στο οποίο θα τρέχουμε μόνοι μας και θα κερδίζουμε και θα φαινόμαστε λίγο καραγκιόζηδες, με πολύ μεγάλη χαρά είπαμε θα τρέξουμε και αν το κάνουμε θα είναι με Honda. Γιατί είναι και το μαγαζί, γιατί πιστεύαμε και στο Honda, αφού είμαι εδώ όλη μέρα και πουλάω Honda πιστεύω είναι σωστό να τρέξω και με Honda. Να δω και λίγο από πιο μέσα τα πράγματα, να δω τι πουλάμε.

ebike.gr
MICHELIN
MICHELIN

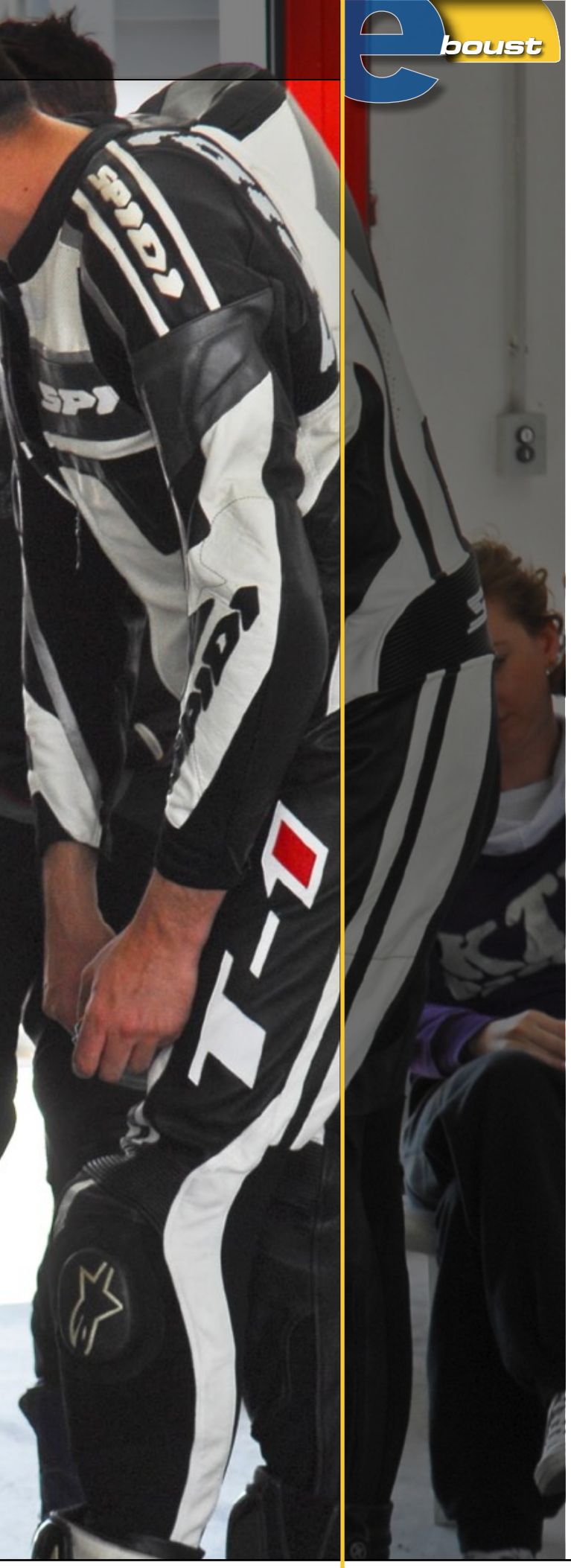
Μίλησα με τον Γιάννη τον Αθανασόπουλο, συμφώνησε κι αυτός και ξεκινήσαμε να ψάχνουμε να βρούμε πράγματα, μηχανάκι και λεφτά. Το μηχανάκι μας το έδωσε αμέσως η Honda, κάποια ανταλλακτικά και κάποια πράγματα μας τα έδωσε κι αυτά αμέσως, και βρεθήκαμε μέσα σε μια-δυο μέρες με μηχανάκι ψιλοέτοιμο. Η Arata Γεωργόπουλος μας έδωσε εξατμίσεις κι ετοιμάσαμε το μηχανάκι και ο Φίλιππας ο Perfect κοστούμι από carbon και πήγαμε κι οδηγήσαμε το μηχανάκι για πρώτη φορά στα Μέγαρα, κάτω από τη σκεπή του eBike.gr και του φίλου μου του Κώστα του Δάλλα που φέτος αποφάσισε να μας βοηθήσει και έμπρακτα - και να μας μάθει και πώς στρίβουμε γιατί δεν καθόμαστε καλά στη μοτοσυκλέτα.

Λίγο πριν ξεκινήσουμε λοιπόν τους αγώνες έπρεπε να κάνουμε κάποιες επιλογές. Το πρώτο μας πρόβλημα και μεγάλο θέμα ήταν τα λάστιχα. Εκεί δεχτήκαμε μια πρόταση έμμεσα από τη Honda να ασχοληθούμε με τα Michelin, μιας και η Honda προτιμά να τρέχουνε με Michelin οι οδηγοί της, έτσι ήρθαμε σε επαφή με τον Ντίνο τον Πετρή, ο οποίος μίλησε με τον Κώστα τον Δάλλα που ανέλαβε να τρέξει αυτό το θέμα, και αμέσως κανονίσαμε. Ο Πετρής ήταν ο άνθρωπος που κανόνισε να έχουμε λεφτά στον πρώτο τον αγώνα, αλλά απ' ό,τι ξέρω και στον δεύτερο. Ηταν πολύ σημαντική η συνδρομή του, γιατί μέχρι εκείνη τη στιγμή είχαμε βρει το μηχανάκι, κάποια ανταλλακτικά, κάποια λεφτά για να ετοιμάσουμε το μηχανάκι και να ξαναβγάλουμε στη φόρα το φορτηγό, αλλά δεν είχαμε τα λεφτά να πάμε στους αγώνες, ουσιαστικά ψάχναμε τα έξοδα. Με την προσφορά του Ντίνου βρήκαμε τα λάστιχα, αλλά ήταν κι ένας λόγος που εγώ ήθελα να αλλάξω όλα τα πράγματα. Από τη στιγμή που άλλαξα μοτοσυκλέτα ήθελα να αλλάξω και λάστιχα και φόρμες και κράνη, γενικώς ήθελα να κάνω άλλα πράγματα. Ο πρώτος στόχος επιτεύχθηκε με τα λάστιχα, όπου όχι μόνο πήραμε τα λάστιχα που θέλαμε να τρέξουμε, μα πήραμε και κάποια χρήματα που μας έδωσαν το έναυσμα να πάμε στον πρώτο αγώνα και να μας δει ο κόσμος.

Τελευταία στιγμή το φορτηγό που έχουμε παραγγείλει και έχουμε δώσει προκαταβολή δεν έχει έρθει και αποφασίσαμε να επαναφέρουμε την Κριστίν, αυτό, το φορτηγό που μας κυνηγάει σε όλη μας τη ζωή. Ταλαιπωρία, το φορτηγό φάντασμα, ήτανε από τον Νοέμβριο του 2008 παρατημένο στην Ελευσίνα στις εγκαταστάσεις της KTM Ελλάς. Γι' αυτό μπήκαμε σε μια ταλαιπωρία να το μεταβιβάσουμε στο καινούργιο μαγαζί, το Hypermotos, τσακωθήκαμε με τον διεκπεραιωτή, δε μας έφερνε τις πινακίδες, θέλαμε να τονε δείρουμε, πολύ τρέξιμο και πολλή ταλαιπωρία.

Το μηχανάκι ήδη ήταν έτοιμο μετά από δύο δοκιμές, η προετοιμασία διήρκεσε δύο σαββατοκύριακα. Είχαμε ξεκινήσει με την εξάτμιση που του είχαμε βάλει, ένα φίλτρο αέρος και στη δεύτερη δοκιμή χρησιμοποιήσαμε και τα καινούργια ηλεκτρικά που μας είχαν έρθει από τη Honda και το HRC. Ανάρτηση ανέλαβε ο κύριος Γεωργακόπουλος Σταύρος, VGR Service Ohlins, μας έφτιαξε το μπροστινό με revalving, δε βρήκαμε ελατήρια, χρησιμοποιήσαμε της μάνας του. Δε βάλαμε cartridge, κάναμε μόνο revalving. Πίσω βάλαμε Showa, παραγγείλαμε μια ανάρτηση από τη Honda αφού δε βρήκαμε Ohlins. Γρανάζια, αλυσίδες μας έδωσε ο κύριος Χαβέλας με τα CZ, μαρσπιέδες LLS από τον Γεωργόπουλο την τελευταία στιγμή.

MICHELIN
COLOR
ARAI
HJC
MICHELIN



Πριν την Τρίπολη έχει Σέρρες

Έχουμε και τον Δάλλα που μας λέει ότι δε μας φτάνει ο αγώνας, πρέπει να πάμε και στο συγκριτικό του ebike.gr ή με τρένο ή με καράβι ή με μηχανάκι –να είναι και BMW να είμαστε άνετοι– ή και με λεωφορείο στην ανάγκη… Να ευχαριστήσουμε την κυρία Νοέλ Σακελλαροπούλου της BMW Ελλάς που μας βρήκε το μηχανάκι και μας το δέσμευσε, της είπαμε πως δε θα το χρειαστούμε τελικά καθώς οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας αποφάσισαν να αναστείλουν την απεργία. Να πούμε στον κόσμο πως ήμασταν άρρωστοι από την Παρασκευή ως και την Τετάρτη με 39 πυρετό, ξεκινήσαμε την αντιβίωση για να ανεβούμε στις Σέρρες.

Πρέπει επίσης να εξηγήσουμε στον κόσμο πως όταν αποφασίσαμε να τρέξουμε ήμουν 97 κιλά. Όταν έφτασε η ώρα να πάω στην Τρίπολη να τρέξω ήμουν 86 κιλά. Είχα χάσει και επτά κιλά σε λίπος, έτσι χάνεις και σε μυϊκό, κατεβαίνεις και πολλές φορές χάνεις και τοπικά. Ανεβήκαμε λοιπόν στις Σέρρες καθώς οι ελεγκτές δεν κάνανε τελικά απεργία, φύγαμε Πέμπτη πρωί αεροπορικώς, πήγαμε Θεσσαλονίκη, εκεί παίρναμε τηλέφωνο τον Κουρίδη ο οποίος μας έλεγε ότι κοιμάται αλλά τελικά μας περίμενε έξω από το αεροδρόμιο με ομπρέλες και καπέλα και τέτοια και πήγαμε στις Σέρρες να κάνουμε αυτό που είχαμε κανονίσει εδώ και δύο μήνες με δελτία Τύπου και τέτοια, να κάνουμε το συγκριτικό για το eBike.gr.

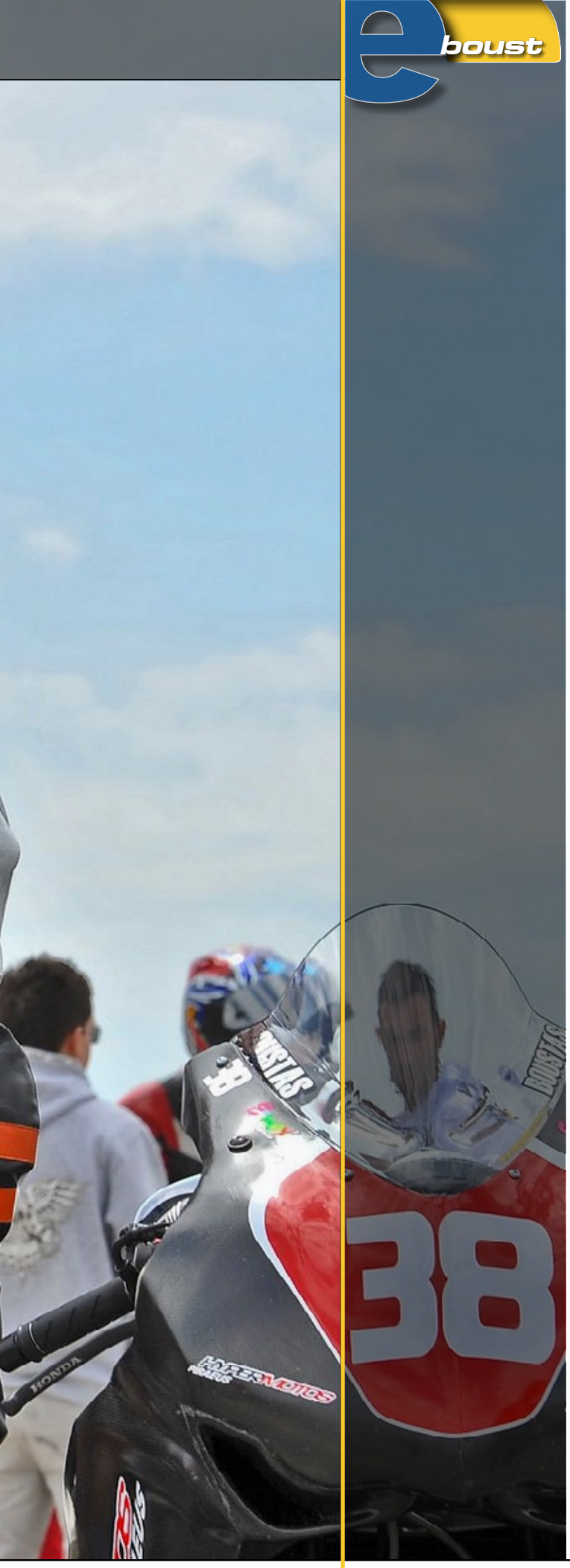
Οδηγήσαμε όλη μέρα τα μηχανάκια, κάναμε το τεστ, δεν είχαμε την τύχη να οδηγήσουμε με racing λάστιχα όπως την τελευταία φορά, παρόλα αυτά γράψαμε πάρα πολύ καλούς χρόνους με ένα λάστιχο δρόμου. Γυρνάμε λοιπόν το βράδυ στη Θεσσαλονίκη μαζί με τον Άρη τον Παπαπαναγή και μαζί με συζήτηση, καραμελίτσα Halls που του είχα δώσει πριν την εκκίνηση από τις Σέρρες για να πάμε στο αεροδρόμιο, να καταπραΰνει τον λαιμό του για να μου μιλάει και να μου μαθαίνει τα μυστικά της οδήγησης. Βοηθάει η Halls, κατεβάζει ένα δευτερόλεπτο απ' ό,τι μου είπε την άλλη μέρα.

Πέρασα πολύ καλά, έγραψα πάρα πολλούς γύρους μα δεν κουράστηκα καθόλου και με μεγάλη μου χαρά τελείωνε η Πέμπτη και γύριζα σπίτι μου, 12 η ώρα έφτασα, έκανα ένα μπανάκι και κοιμήθηκα, εφτά η ώρα ξύπνησα κι έφυγα για Τρίπολη. Φόρτωσα όλη την οικογένεια, τα δύο παιδιά μου, την πεθερά και τη γυναίκα μου, τα αγωνιστικά τους ποδήλατα, το πατίνι της κόρης μου και το αγωνιστικό του γιου μου, το τρίκυκλο το superbike. Σιγά-σιγά και ήσυχα φύγαμε για την Τρίπολη.

Το μηχανάκι ουσιαστικά το είχαμε καβαλήσει δύο φορές στα Μέγαρα, μια φορά εντελώς νορμάλ και μόνο με εξάτμιση και τη δεύτερη φορά με τα περισσότερα πράγματα εκτός από χειριστήρια. Στο μαγαζί το μηχανάκι ήταν έτοιμο μια βδομάδα πριν τον αγώνα και μόνο τις τελευταίες μέρες δεήθηκε ο Johnny be good να έρθει να μας φτιάξει τα αυτοκόλλητα. Ήταν ο άνθρωπος που αν δεν ερχόταν θα πηγαίναμε μέχρι και δίχως νούμερα στον αγώνα.

Πήγαμε εκεί, ξεμπαζώσαμε το φορτηγό, στήσαμε τις τέντες. Το φορτηγό είχαμε να το ανοίξουμε από το 2008, ευτυχώς τελευταία στιγμή είχαμε τυπώσει αυτοκόλλητα Honda να μπουν πάνω από τα Ducati στην τέντα να μη φαίνονται. Δυστυχώς δεύτερο μηχανάκι δεν είχαμε, καθώς κάποιοι καλοθελητές που μας είχαν πει πως θα το κατεβάσουν από τις Σέρρες δεν το κατέβασαν ποτέ. Μεγάλο άγχος πέρασε ο

COLORI
HJC
TCX
MICHELIN



ψηλός ο Δάλλας καθώς πίστευε πως θα το χρειαζόμουν αλλά δόξα το θεό δε μας χρειάστηκε. Ο θεούλης ο μεγάλος μας αγαπάει.

Έχει και ελεύθερα την Παρασκευή

Η τύχη μας ήτανε που τελευταία στιγμή ο ΣΟΑΜ και η Τρίπολη αποφάσισαν να δώσουν και την Παρασκευή. Είχαμε κάποια εικοσάλεπτα, δύο κατηγορίες τα είχανε χωρίσει, 125-250-νέοι, 600-Formula Extreme, μια το ένα μια το άλλο. Τότε νομίζω οδήγησα τέσσερα εικοσάλεπτα, κάπου εκεί, κάναμε γύρω στους 64 γύρους και τις περισσότερες ρυθμίσεις. Η πρώτη ρύθμιση ήτανε στο πρόγραμμα της μοτοσυκλέτας, το οποίο δεν πήγαινε καθόλου με αυτό των Μεγάρων, αλλά επειδή ο Μάνος την ξέρει την Τρίπολη, το είχαμε συζητήσει και είχαμε φτιάξει ένα πρόγραμμα από πριν, οπότε μόλις μπήκαμε είχαμε ένα πρόγραμμα για την Τρίπολη όπου, μόλις το άλλαξα, το μηχανάκι πέταγε. Μετά κάναμε τις αλλαγές στο γρανάζωμα, το βρήκαμε και ήταν αυτό που είχαμε ήδη βρει από τον πάγκο και αρχίσαμε να ψάχνουμε τις ρυθμίσεις σε κάποια ηλεκτρονικά στο μηχανάκι, τα οποία δεν το αφήνουν τόσο πολύ να σπινάρει ή να κάνει πολλή σούζα. Ψαχτήκαμε λίγο με αυτά μα δεν το πολυπροχωρήσαμε καθώς δε θέλαμε να μπλεχτούμε και πολύ, θέλαμε να κάνουμε περισσότερους γύρους. Αφήσαμε λοιπόν τις παραμέτρους λίγο-πολύ όπως στα Μέγαρα, ασχοληθήκαμε λίγο με το μπροστινό όπου σφίξαμε λίγο ακόμα το ελατήριο και μαλακώσαμε λίγο τη συμπίεση. Μαλακώσαμε λίγο και την επαναφορά και τη συμπίεση πίσω, κάναμε μερικές δοκιμές με τα λάστιχα. Μπροστινό είχαμε έτσι κι αλλιώς μια γόμα να δοκιμάσουμε, πίσω παίξαμε με ένα πολύ μαλακό λάστιχο κι ένα σκληρό, και με τα δύο πηγαίναμε γρήγορα, αλλά το στήσιμο στην Τρίπολη ταίριαζε περισσότερο με το μαλακό λάστιχο και μιας και κάναμε αρκετούς γύρους, 40 με αυτό το λάστιχο, επιλέξαμε λοιπόν να χρησιμοποιήσουμε τη μαλακότερη γόμα από αυτές που είχαμε. Στα Michelin το μαλακό-σκληρό δεν έχει να κάνει τόσο με γόμες όσο με θερμοκρασίες.

Για μια φορά ακόμα αποδεικνύεται πως τα Michelin είναι πάρα πολύ καλά στη διάρκεια, καθώς χρησιμοποιήσαμε το μπροστινό που είχαμε δουλέψει και στα Μέγαρα και φτάσαμε στους 74 γύρους μέχρι να το αλλάξουμε. Το πίσω λάστιχο έφτασε τους 55 γύρους.

Η Παρασκευή κύλησε καλά, από την πρώτη στιγμή που μπήκα μέσα γύριζα κάτω από 58". Εγώ στο μηχανάκι δε μπόρεσα να βολευτώ απόλυτα, μου φαίνεται μικρό και ξένο, παρόλα αυτά με οδήγηση dragster –κατά τα λεγόμενα του δάσκαλού μου και ειδικού στο California Superbike School Δάλλα που επιμένει πως δεν κάθομαι καλά στο μηχανάκι– κατάφερα να τσουλήσω.

Το Σάββατο πήγαν λίγο πιο πρωί οι μηχανικοί, εγώ κάθισα να ξεκουραστώ λιγάκι περισσότερο. Μόλις λοιπόν βάλαμε τα καινούργια λάστιχα, τα πρώτα ελεύθερα πήγαμε να δούμε τι χρόνους κάνουμε, αλλά και να προσαρμοστούμε στο νέο κανονισμό που λέει πως μπορείς να βάλεις μόνο δύο ζευγάρια λάστιχα σε όλο το Σαββατοκύριακο και ξεκινάει από τα χρονομετρημένα. Αυτό σε περιορίζει να έχεις ένα ζευγάρι από τα χρονομετρημένα ως το warmup και άλλο ένα για τον αγώνα. Θέλαμε να πάμε γρήγορα από την αρχή, έτσι βάλαμε καινούργια λάστιχα. Λίγο πριν μπούμε λοιπόν, ξεκίνησε να βρέχει, η πίστα βράχηκε. Την Παρασκευή είχαμε κάνει αρκετά

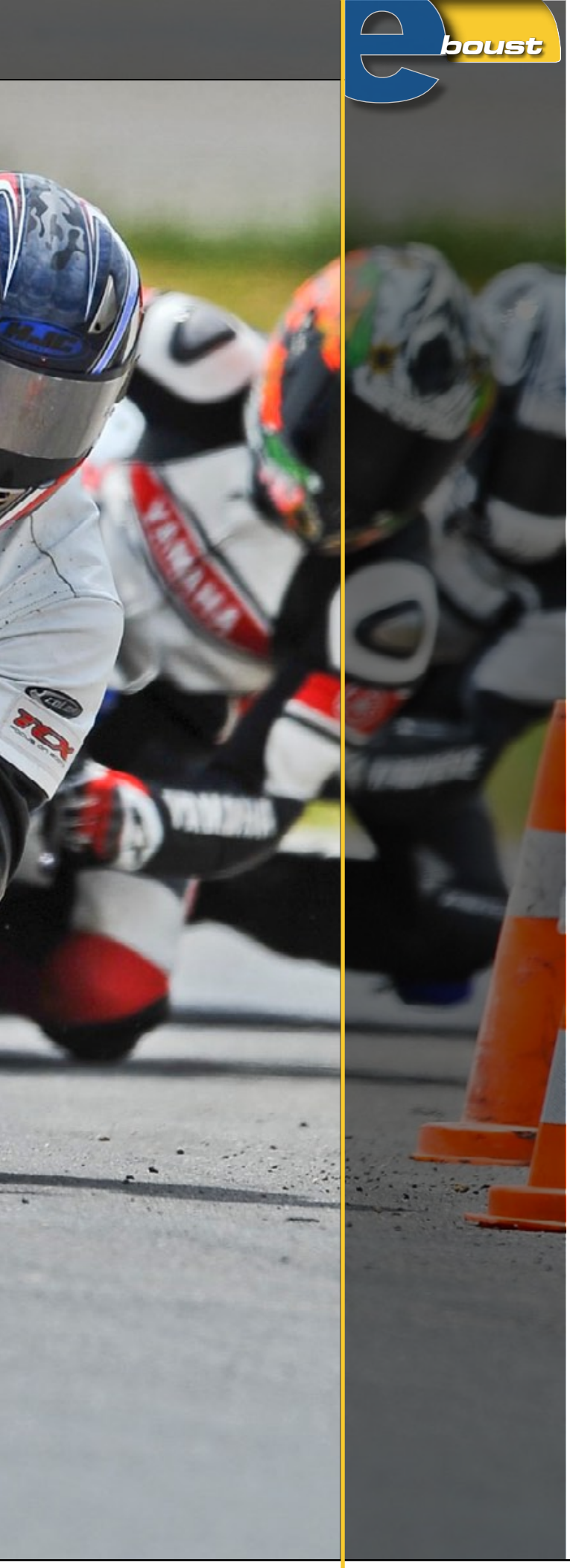
MICHELIN

καλές δοκιμές, έτσι είπαμε να μπούμε και με βρόχινα, να δοκιμάσουμε το μηχανάκι και να κάνουμε ένα καινούργιο στήσιμο μπας και το Σάββατο ή την Κυριακή βρέξει.
Αφού λοιπόν είχαμε βάλει τα βρόχινα Michelin και ήμασταν έτοιμοι, η βροχή σταμάτησε, έβγαλε κι έναν ήλιο κι η πίστα στέγνωσε. Μιας και είμαστε μια νεοσύστατη ομάδα με μικρό μπάτζετ, δεν είχαμε την πολυτέλεια της δεύτερης μοτοσυκλέτας ούτε καν δεύτερων ζαντών. Δηλαδή, το μηχανάκι έλειπε, το είχε ο Δάλλας και οι άλλοι στις Σέρρες και κάνανε βόλτες και οι ζάντες ήτανε πάνω στο μηχανάκι, οπότε εμείς δεν είχαμε ούτε δεύτερες ζάντες, αλλά ούτε και δεύτερη μανέτα αν χρειαζόμασταν. Κάναμε το σταυρό μας και έτσι πέρασε το πρώτο ελεύθερο. Αυτό βέβαια μας πήγε λίγο πίσω, γιατί δεν ήμασταν σίγουροι για το λάστιχο που θα έπρεπε να επιλέξουμε για να χρονομετρημένα. Με μια επιλογή της Παρασκευής είπαμε τελικά ότι με το σκληρό λάστιχο γυρίσαμε την Παρασκευή πιο γρήγορα από το μαλακό, αλλά το σκληρό ήταν πιο καινούργιο λάστιχο ενώ το μαλακό το είχαμε δουλέψει και στα Μέγαρα. Κάναμε τελικά την επιλογή του μαλακού. Το βάλαμε, περιμέναμε στα χρονομετρημένα να περάσει το πρώτο δεκαπεντάλεπτο μια και δεν είχαμε σκοπό να κάνουμε πολλούς γύρους, μπήκαμε μετά και αμέσως με την πρώτη γράψαμε τον ταχύτερο γύρο της ημέρας και των χρονομετρημένων στο 57.4. Όχι ένας πάρα πολύ καλός γύρος, αφού ακόμη δεν εμπιστεύομαι ούτε τη μοτοσυκλέτα ούτε τα λάστιχα, χωρίς αυτά να μου κάνουν κάτι, να έχουνε γλιστρήσει.
Τελειώνοντας αυτούς τους δύο γύρους βγήκα έξω και μετά μπήκα πάλι για τρεις γύρους να δω πού είναι η μοτοσυκλέτα, ξανάκανα 57.5, 57.6, άλλους δυο γύρους και μετά βγήκα έξω. Ο σχεδιασμός μας ήταν να γεμίσω το μηχανάκι βενζίνη και να μπω στο δεύτερο χρονομετρημένο να γράψω 24 με 25 γύρους, που είναι κάτι λιγότερο από τους 28 του αγώνα. Μετά από συζήτηση με τα παιδιά και τον Μάνο τον μηχανικό μου, αποφασίσαμε να μην το κάνω γιατί ήμουν αρκετά κουρασμένος μετά από την Πέμπτη, την Παρασκευή, το Σάββατο αλλά και την αρρώστια που είχα περάσει την προηγούμενη βδομάδα. Έτσι αποφασίσαμε να μη μπούμε καθόλου στο δεύτερο χρονομετρημένο. Εκεί βέβαια χάσαμε κατά κάποιο τρόπο γιατί η πίστα έγινε πολύ καλύτερη, όλοι οι οδηγοί κατεβάσανε ένα δευτερόλεπτο και φτάσαμε κάποια στιγμή να απειλούμαστε στα τελευταία λεπτά από τον Σάκη που έκανε ένα 57.7 στους τελευταίους γύρους. Σαφώς δεν ήταν προτεραιότητά μας να κάνουμε τον πρώτο χρόνο, αλλά να ξεκουραστώ και να έχουμε τη μοτοσυκλέτα έτοιμη για την Κυριακή. Γι' αυτό δεν κάναμε τα δεύτερα χρονομετρημένα, αλλά θα έκανα ένα πολύ δυνατό warmup με λάστιχα που είχαμε φυλάξει και είχαν κάνει μόνο 6-7 γύρους.

Η μέρα του αγώνα

Μπήκα λοιπόν στο warmup με γεμάτο ντεπόζιτο και μπορούσα να γυρίσω αμέσως, από το πρωί στο 57.3, 57.4, 57.5. Γύριζα δηλαδή και μερικά δέκατα πιο γρήγορα από τα χρονομετρημένα. Η πίστα ήταν καλύτερη γιατί όταν έβρεξε και μπήκαμε εμείς για τα πρώτα χρονομετρημένα είχε χώμα κάτω, ενώ από τη στιγμή που δούλεψε η πίστα τα πατήματα καθάρισαν, έτσι το πρωί που μπήκαμε εμείς ήταν σε καλύτερη κατάσταση. Είδαμε ότι το μηχανάκι είναι σε καλή κατάσταση, μετρήσαμε τη βενζίνη που χρειάστηκε στο warmup και

MICHELIN



βγάλαμε μια πολύ συντηρητική τακτική να γεμίσουμε το ντεπόζιτο για να 'μαστε ήσυχοι. Αφού λοιπόν μου βάλανε βενζίνα μέχρι και στις τσέπες γιατί φοβόντουσαν να μη μείνω, εκ των υστέρων μάθαμε ότι είχε αρκετή το ντεπόζιτο όταν τερματίσαμε. Αυτό βέβαια δεν παίζει κανένα ρόλο μιας και το μηχανάκι είναι άγνωστο για μας και δε θέλαμε να ρισκάρουμε οτιδήποτε.

Εμείς πιστεύαμε πως θα είχαμε έντονο συναγωνισμό από την Κυριακή το πρωί, με τον Κοντομάρο αλλά και τον Σάκη, μιας και ήταν και οι λόγοι που αποφασίσαμε και κατεβήκαμε στο πρωτάθλημα. Στον αγώνα φτάσαμε χωρίς να έχουμε κάνει ούτε μια εκκίνηση, χωρίς να ξέρουμε κατά πόσο και με ποιο τρόπο ξεκινάει το Honda. Την Κυριακή στον αγώνα ήταν πολύς κόσμος, κάτι που αμέσως μας χαροποίησε και μας έφτιαξε τη διάθεση, γύρω στους 3,000. Εισιτήρια ήταν 1,800, μετά τους τελειώσανε, δεν είχαν άλλα εισιτήρια να κόψουνε, μετά έμπαινε ο κόσμος τσάμπα. Όλοι οι καλοί μας φίλοι, γνωστοί και άγνωστοι ήτανε κάτω, κάτι που μας ενδιέφερε και μας έκανε να χαρούμε.

Εκεί καταλάβαμε την απουσία του eBike.gr και των υπολοίπων που, παρόλο που μας ταλαιπωρήσανε, λείπανε κι από πάνω από την Τρίπολη (σ.σ. είχαν ένα trackday να τρέξουν στις Σέρρες κε Μπούστα τις ίδιες μέρες), οπότε τους περιμένουμε στον επόμενο αγώνα.

Την Κυριακή ο αγώνας για μας ήταν μια διεκπεραίωση κατά κάποιο τρόπο, δηλαδή μπαίναμε στον αγώνα για να κερδίσουμε, αλλά και για να κερδίσουμε εμπειρίες, να δούμε πως συμπεριφέρεται η μοτοσυκλέτα σε έναν αγώνα, αλλά να δω κι εγώ πόσο μπορώ να αντέξω μετά την ταλαιπωρία όλων αυτών των ημερών. Στην εκκίνηση αποφάσισα να ξεκινήσω με πολύ λίγες στροφές γιατί φοβόμουν μη μου κάνει σούζα το μηχανάκι, δεν ήξερα τι κάνει κι έτσι ξεκίνησα με 4,000 στροφές. Παρόλα αυτά ξεκίνησα πολύ καλά, το μηχανάκι έφυγε πολύ γρήγορα, έβαλα δευτέρα και βρέθηκα δεύτερος δίπλα στον Κοντομάρο. Μιας και ξέρω πως ο Κοντομάρος ενδείκνυται να κάνει dragster και φοβούμενος τα φρένα του δεν έμεινα με τέρμα γκάζι δίπλα του, φοβόμουνα πάρα πολύ. Έκλεισα το γκάζι λοιπόν και πήγα να πάρω την εσωτερική από πίσω του, να φυλάξω και τα νώτα μου μη με περάσει κάποιος άλλος.

Το απρόσμενο ήταν πως ο Κοντομάρος, μετά το 58.9 και το 59 που έκανε με το ζόρι την Παρασκευή και το Σάββατο, βρέθηκε στον πρώτο γύρο να κάνει 59 από σταματημένος και στον δεύτερο να γράφει 57.6 με 57.7. Είδα τους χρόνους ότι ήταν γρήγοροι, αισθανόμουν όμως καλά και αποφάσισα στον δεύτερο γύρο να τον προσπεράσω στην K1. Γλίστρησα δίπλα του με το πίσω μέρος, έφτασα μπροστά του, αλλά αυτός θεώρησε καλό να μου κλείσει το δρόμο τελείως και να περάσει να με ξυρίσει και να συνεχίσει. Μιας και αυτός είναι πιο νέος κι εγώ πιο γέρος, αποφάσισα να μη φάω καμιά κωλοτούμπα με το καλημέρα, πάτησα λοιπόν τα φρενάκια μου, έκανα την κοτούλα και κο-κο-κο από πίσω. Τσούκου τσούκου τον κυνήγησα άλλον ένα γύρο. Το μηχανάκι του έδειχνε πάρα πολύ γρήγορο και μου άνοιγε γύρω στα τρία με τέσσερα δέκατα από την K6 ως την παρατεταμένη, ενώ με μια μέτρηση που είχα κάνει στην πίστα με τον Σάκη ούτε εκείνος ούτε εγώ του έφευγα, δηλαδή λίγο-πολύ είχαμε ουσιαστικά τα ίδια γκάζια. Δεν ξέρω γιατί δε μπορούσε να αποδώσει το BMW μέσα στην Τρίπολη, αλλά ξέρουμε πως

YAMAHA
MICHELIN

εδώ αν δεν κάνεις καλό προγραμματισμό στην τροφοδοσία και δεν το στήσεις και σωστά δε μπορεί να αποδώσει καλά μια μοτοσυκλέτα με πολλά άλογα. Παρόλα αυτά η δύναμη του Yamaha μπροστά στα δικά μας μηχανάκια φάνηκε και μας έριχνε αρκετά.

Στον τρίτο λοιπόν γύρο, αφού τον έχω δυναμομετρήσει από την 11 ως την 1 ότι χάνει αρκετά και το μηχανάκι μου βγαίνει πάρα πολύ γρήγορα από την 11, φτάνω δίπλα του εκεί και στον τρίτο γύρο περνάω μπροστά. Από κει και πέρα ξεκινάω μια οδηγική τακτική να οδηγάω με ένα τέμπο στο 70-80% δικό μου. Τη δεδομένη στιγμή τόσο μπορώ να οδηγήσω τη μοτοσυκλέτα, δε μπορώ στο 90 και 100%.

Αμέσως στους πρώτους γύρους που βρίσκομαι μπροστά αρχίζω να γυρνάω στο 57.3 με 57.4, κατά τον όγδοο γύρο κάνω 57.1, παρόλα αυτά συνεχίζει ο πίνακάς μου να μου δείχνει +0 τον ένα και από πίσω +0 τον Συνιώρη. Όλα αυτά είναι κάτι πρωτόγνωρο μετά από πολλά χρόνια για μένα, αλλά αισθάνθηκα ότι ήμουνα πολύ συγκεντρωμένος και ήτανε κάτι που τελικά δε μου δημιούργησε κάποιο πρόβλημα και θεώρησα σωστό να ακολουθήσω ένα τέμπο. Με αυτό λοιπόν περνάγανε οι γύροι, μέχρι που φτάσαμε στον δέκατο κι αφού έχω ήδη γράψει τον ταχύτερο με 57.1 βλέπω να αλλάζει στη ταμπέλα μου η δεύτερη θέση και πίσω μου στο +0 είναι πλέον ο Συνιώρης.

Έχουμε ξεκινήσει ήδη τα ντουμπλαρίσματα, εμένα μου είχε πέσει ένα μεγάλο κουνούπι, μύγα, δεν ξέρω τι ήταν και μου είχε λερώσει τη ζελατίνα. Προσπαθώ λοιπόν, μετά από λίγους γύρους που τους έχω κάνει διαφορά γύρω στα τρία δέκατα, να βγάλω το tear off, χάνω αυτή τη διαφορά και με ξαναπλησιάζουν στο μηδέν. Φτάνουμε λοιπόν και στα ντουμπλαρίσματα και περνώντας κάποια από αυτά –αυτό το έμαθα αφού τερμάτισα– ο Κοντομάρος στον 12ο γύρο πέφτει πάνω σε έναν αργό, είχανε μια σύγκρουση εκεί πέρα και αποφάσισε να τον περάσει από πάνω, δεν του βγήκε και βρεθήκαν στα χωράφια.

Απ' ότι έμαθα θα τρέξει στις Σέρρες, είναι καλά αυτός, πέρασε από πάνω. Δεν έχει σημασία τρέξει-δεν τρέξει, αυτός πια δεν παίζει μπάλα, απλά θέλω να δω πόσο γρήγορο θα είναι το Yamaha στην ευθεία, να δω και το μηχανάκι μου πού βρίσκεται. Μόνο αυτό με νοιάζει για το αν θα είναι στις Σέρρες.

Πέφτουνε λοιπόν και στον επόμενο γύρο βλέπω πάρα πολλές σημαίες με μεγάλη ένταση, κόβω αλλά δεν κοιτάζω για να δω ποιο μηχανάκι είναι. Συνεχίζουμε. Ουσιαστικά ο αγώνας συνεχίστηκε με τον ίδιο τρόπο μέχρι τον 20ό γύρο. Εγώ με τον τρόπο που οδηγούσα και με τη διαφορά να είναι συνέχεια στο μηδέν, οι χρόνοι μου να είναι στο 57.5 με 57.6, είχα αποφασίσει πως αφού είχα κάνει τόσο καλό αγώνα και ήμουν σε εκείνο το σημείο ότι δεν πρέπει τον χάσω. Γυρίζω σε χρόνους που ούτε ο Σάκης ούτε ο Κοντομάρος μπορούσαν να τους γράψουνε, τουλάχιστον στα χρονομετρημένα. Ποτέ δε σκέφτηκα ότι μπορεί κάποιος να πέσει επάνω μου και ποτέ δε σκέφτηκα ότι κάποιος μπορεί να με περάσει στο χρόνο που γυρνάω. Νομίζω ότι αυτό ήταν ένα ατού που είχα ψυχολογικά στο να μην αισθάνομαι και την κούραση. Άκουγα πάρα πολύ καλά το Yamaha, δεν άκουγα το BMW παρά μόνο στην K11 που κόβαμε πολύ. Από κει και πέρα είχα ήδη πει στον εαυτό μου ότι στους τελευταίους οκτώ γύρους ουσιαστικά δε θα χάσω τον αγώνα και θα πιέσω.

Γίνε και συ χορηγός, μπορείς!

Όσο κι αν σας κάνει εντύπωση, τα οικονομικά είναι δύσκολα ακόμα και για τον καλύτερο αναβάτη στην Ελλάδα καθώς, πέρα από την Hypermotos Honda Πειραιάς και τη Michelin, δεν έχει βρεθεί κεντρικός χορηγός για να βοηθήσει με τα έξοδα των αγώνων. Θέλετε να ενισχύσετε τη προσπάθεια του Γιάννη Μπούστα και της ομάδας του στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας; Έχετε κάποιο προϊόν που θέλετε να προβάλλετε πάνω στη Honda του Μπούστα και στις σελίδες του στο ebike.gr; Επικοινωνήστε μαζί τους στο info@teamboustas.net. Δεν ζητάνε τίποτα τρελό, τα έξοδά τους ψάχνουν να καλύψουν για να μπορέσουν να συμμετάσχουν σε όλους τους αγώνες του πρωταθλήματος.

MICHELIN

Όταν λοιπόν μου δείξαν στην ταμπέλα ότι έμεναν άλλοι επτά γύροι αποφάσισα να ανεβάσω λίγο το τέμπο μου. Ένα τέμπο που ήταν στο 70% της οδηγικής μου ικανότητας, δε μπορούσα να πάω στο 80 και το 90% γιατί δεν είχα συνηθίσει ακόμη το μηχανάκι μου και δε μπορούσα να το κάνω. Ουσιαστικά οδηγούσα με λιγότερο πλάγιασμα και περισσότερο dragster, δηλαδή έφευγα πολύ γρήγορα από τη μια στροφή στην άλλη. Τότε ανέβασα τον ρυθμό μου, κατέβηκα στο 57.3, δηλαδή στους χρόνους που γύρναγα ακριβώς στην αρχή, μια δυνατότητα που είχα χρόνια να τη ζήσω και μου τη δώσανε τα λάστιχα, δηλαδή η επιλογή που είχα κάνει. Με τα προηγούμενα λάστιχα που χρησιμοποιούσα τα προηγούμενα χρόνια προς το τέλος του αγώνα έχανα κατά κάποιο τρόπο λίγο, η φθορά ήταν συνεχόμενη. Τώρα το λάστιχο το αισθανόμουν ίδιο από τον τρίτο γύρο ως το τέλος και αυτό το έλεγαν και τα χρονόμετρα, όχι μόνο εγώ. Στους δύο πρώτους γύρους δε μπορούσα να το χρησιμοποιήσω γιατί είχα μπροστά μου τον Κοντομάρο, είχε υπερκράτημα αλλά έπεφτα πάνω του, τράκερνα με τον Κοντομάρο, γι΄ αυτό και τον πέρασα στον τρίτο.

Μετά λοιπόν κάνω 57.3, 57.3 και 57.4 στον 24ο και 25ο γύρο. Αυτό ήταν που με χαροποίησε ιδιαίτερα, όταν είδα πως έκανα καλύτερους γύρους στο τέλος και με έκανε να ανεβάσω και την οδηγική μου ποιότητα λίγο, χαλάρωσα πάνω στο μηχανάκι και από το 70-75% που ήμουν βρέθηκα ένα 10% απάνω στους τελευταίους γύρους. Είδα τη διαφορά γύρο με το γύρο να ανεβαίνει μερικά δεκατάκια, δηλαδή του έκανα δύο δεκατάκια στον ένα γύρο, τέσσερα, έξι, τον ανέβασα στα οκτώ και εκείνη τη στιγμή κατάλαβα ότι τον πιέζω ουσιαστικά από μπροστά, παρόλο που αυτοί οδηγούσαν όλη την κούρσα από πίσω και πάνω στις γραμμές μου. Αυτό με έκανε να πιστέψω πως τους πιέζω πάρα πολύ, εκείνη τη στιγμή δεν τα παράτησα, κράτησα το ίδιο τέμπο κι έμεινα στο 57.3 και αυτό αμέσως έκανε τη διαφορά από τα οκτώ δέκατα στα δύο δευτερόλεπτα στον επόμενο γύρο και τέσσερα στον μεθεπόμενο.

Αυτό μου έδειξε πως ο συναθλητής μου και αναβάτης, ο Σάκης ο Συνιώρης, έχει μάθει αρκετά πράγματα τα τελευταία χρόνια και, όταν είδε πως μάλλον υπήρχε περίπτωση να γλιστρήσει ή να του συμβεί κάτι, επέλεξε να κρατήσει τη δεύτερη θέση και να πάει για όλο το πρωτάθλημα μιας και έχουμε αρκετούς αγώνες ακόμα κι όχι να πιέσει από τον πρώτο αγώνα για να πάει να κερδίσει κάτι που ίσως εκείνη τη στιγμή να μη μπορούσε.

Κι εγώ με τον τρόπο μου στους δύο τελευταίους γύρους έκοψα και τερμάτισα με δέκα δευτερόλεπτα διαφορά, δηλαδή στους 4-5 τελευταίους γύρους κάναμε μια τέτοια διαφορά που δεν ήταν πραγματική, ήταν υποθετική μια κι εκείνος είχε κόψει αρκετά. Ουσιαστικά δηλαδή δεν είχε το τέμπο του. Ο τρίτος ήταν ο Στρατάς που βρέθηκε 30 δευτερόλεπτα πίσω.

Απολογισμός

Τερμάτισα τον αγώνα, για μένα από τους δυσκολότερους αγώνες που έχω κάνει στην καριέρα μου μια και χρόνια είχα ουσιαστικά να οδηγήσω στο μηδέν, με μηχανάκι άγνωστο και χωρίς να ξέρω τις δυνατότητες που είχα από πλευράς μου σε φυσική κατάσταση. Για αυτήν σαφώς έχω δουλέψει πάρα πολύ, ενάμιση μήνα αφότου πήραμε την απόφαση ότι θέλουμε να τρέξουμε, με τον Σταύρο τον Τριντή, τον

MICHELIN
DAINESE

γυμναστή μου, ο οποίος και το 2008 δούλεψε πάνω μου και είχαμε πάρα πολύ καλά αποτελέσματα. Τελικά έδειξε πως η φυσική μου κατάσταση ήταν πάρα πολύ καλή, άντεξα, η κούραση ήταν πιο πολύ εγκεφαλική και ψυχολογική μιας και όλον αυτόν τον καιρό είχαμε ταλαιπωρηθεί και τραβηχτεί για να ετοιμάσουμε τις μοτοσυκλέτες, να βρούμε φορτηγάκι και να κάνουμε τους αγώνες, αλλά και χρήματα, και αυτό με έφερε σε μια κατάσταση που από τη σημαία που έπεσε αισθάνθηκα ακόμα πιο ξεκούραστος και χωρίς τελικά να είμαι ταλαιπωρημένος. Σιγά-σιγά έφτασα στον τερματισμό, κάναμε τις δηλώσεις, ευχαριστήσαμε πάρα πολύ τον κόσμο, νομίζω ότι ήταν κάτι που είχαμε χρόνια να δούμε, νομίζω ότι η Τρίπολη έπαιξε τον ρόλο της, νομίζω ότι ο Συνιώρης κι ο Κοντομάρος μαζί με όλα τα παιδιά παίξανε τον ρόλο τους στο να φέρουμε τον κόσμο στην Τρίπολη και βέβαια και η κατηγορία των 600 που και αυτή είναι σε υψηλό επίπεδο ως προς τον συναγωνισμό και τις μοτοσυκλέτες.

Θέλω να πιστεύω πως τελικά καλώς κάναμε και τρέξαμε, καλώς είχαμε και τη μάχη γιατί πραγματικά άξιζε να δει κι ο κόσμος εμάς τους τρεις να έχουμε μάχη και ευελπιστώ πως θα γίνει πολύ καλό πρωτάθλημα, αλλά και πολύ δύσκολο. Νομίζω ότι γι' αυτό το λόγο αποφασίσαμε να τρέξουμε, γιατί μας αρέσουν τα δύσκολα και μας αρέσουν οι προκλήσεις. Είναι ένας λόγος κι ένας τρόπος να ασχοληθούμε με αυτό το άθλημα, παρόλο που τα οικονομικά μας είναι δύσκολα και η οικονομική κατάσταση στην Ελλάδα είναι ακόμα πιο δύσκολη από αυτό το πράγμα που κάνουμε εμείς.

Σίγουρα δεν αξίζει τον κόπο να τρέχεις στους αγώνες στην Ελλάδα για κανένα λόγο, ή τουλάχιστον εμπορικό λόγο, αλλά εμείς, η αγάπη μας αλλά και όλο αυτό που συμβαίνει γύρω μας με τον κόσμο που με όλες αυτές τις δυσκολίες έρχεται κοντά μας, μας έκανε να συνεχίσουμε.

Τερματίσαμε, είμαστε ικανοποιημένοι, η μοτοσυκλέτα έδειξε πως όλα αυτά που κάναμε την Παρασκευή και το Σάββατο είναι στον σωστό δρόμο, πουθενά δε χάσαμε τον δρόμο μας να πάμε χειρότερα, αλλά βέβαια δεν έχουμε φτάσει ακόμα στο επίπεδο που πρέπει να φτάσει η μοτοσυκλέτα μας. Επιλέξαμε τα ανταλλακτικά και τα πράγματα που ήρθανε σε μηχανικά μέρη, εκκεντροφόρους και άλλα πράγματα, να μην τα χρησιμοποιήσουμε στην Τρίπολη γιατί ήταν ο πρώτος αγώνας και ήταν πολύ κοντά, κάναμε σωστά γιατί φάνηκαν ότι δε χρειάζονται, πέραν του Yamaha που ήταν αρκετά πιο γρήγορο μηχανάκι από το δικό μας. Τελικά σίγουρα μέσα στην Τρίπολη πρέπει να πατήσεις και φρένο και να στρίψεις, δεν είναι μόνο γκάζι. Θέλουμε να πιστεύουμε πως από δω και πέρα θα πάνε όλα καλά, ευελπιστούμε στον επόμενο αγώνα στις Σέρρες να έχουμε καταφέρει να βάλουμε τα πράγματα επάνω και να καταφέρουμε να πιάσουμε ένα μεγαλύτερο ποσοστό και οδηγικής ικανότητας αλλά και τεχνικής ικανότητας στη μοτοσυκλέτα. Είμαστε σίγουροι ότι μετά τον Αύγουστο, δηλαδή μετά το σταμάτημα μέσα στο καλοκαίρι, από φυσική κατάσταση, δηλαδή από κιλά, αλλά και οδηγική ικανότητα πάνω στη μοτοσυκλέτα θα βρισκόμαστε σε ένα άλλο επίπεδο απ' ότι αυτή τη στιγμή. Νομίζω ότι βρισκόμαστε σε νηπιακό επίπεδο κι ότι στο άμεσο μέλλον θα δούμε ένα Honda αλλά και εμένα να μπορούμε να κάνουμε περισσότερα πράγματα.

SEMAKIN DI DEPAN
99
FIAT
YAMAHA
BRIDGESTONE
SEMAKIN DI DEPAN
YAMAHA
YAMAHA
motogp.com
official website

Αδρεναλίνη

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: Ducati, Honda, Suzuki, Yamaha, Bridgestone, MotoGP

Πολυτραγουδισμένη ορμόνη, τυπικό προϊόν των επινεφριδίων στο κυνήγι οριακών γυρολογίων καβάλα σε αγωνιστικούς πυραύλους εδάφους-εδάφους. Σε υπερβολικές ποσότητες δεν αποκλείεται να διαρρεύσει μέχρι και από τα αυτιά

>> Κάντε στην άκρη!

Υποτίθεται πως έχει αναρρώσει κατά 95% από τον τραυματισμό του. Η δεύτερη θέση του στα χρονομετρημένα δεν υπονόησε κάτι περισσότερο, ειδικά αφότου οι έξι πρώτοι απείχαν λιγότερο από 4 δέκατα μεταξύ τους.

Η στρατηγική του Jorge Lorenzo ήταν σαφής: Μοτοσυκλέτα στημένη για βέλτιστη απόδοση μετά τη μέση του αγώνα. Αυτό δεν τον εμπόδισε να παίζει μέσα στην εξάδα δίχως να απειλείται. Ώσπου ξύπνησε το τέρας μέσα του. Στο προδιαγεγραμμένο μέσο του αγώνα ο Ισπανός δάγκωσε την ταυτότητα σφικτά στα δόντια και άρχισε να ρίχνει μισό δευτερόλεπτο ανά γύρο σε οποιονδήποτε θεωρείτο ως τότε "ταχύτερος" στον αγώνα. Τα δύο Ducati μπροστά του ήταν ανυπεράσπιστα ορεκτικά, ρόλο που σύντομα έπαιξε και ο ομόσταυλός του πρωταθλητής. Κι εκεί που νομίζαμε πως θα τερματίσει δεύτερος, κατάφερε σε τέσσερις γύρους να εξαφανίσει τα σχεδόν τρία δευτερόλεπτα που τον χώριζαν από τον Pedrosa. Πρόλαβε μάλιστα στον προτελευταίο γύρο να επιχειρήσει μια οριακά παρανοϊκή προσπέραση από την εξωτερική (με τον ώμο του σε ρόλο πολιορκητικού κριού) που παραλίγο να ρίξει αμφότερους τους αναβάτες, πριν στο μέσο του τελευταίου γύρου επαναλάβει την επίθεσή του πιο λογικά από την εσωτερική αναγκάζοντας τον αντίπαλό του σε παραλιακή βόλτα.

Ο μαινόμενος Jorge συνέχισε με τα κλασικά, κάρφωμα σημαίας και πολεμικές ιαχές στην εξέδρα του, αλλά και με τα απροσδόκητα όπως βουτιά στη λίμνη της πίστας με πλήρη εξάρτυση – κάτι που παραλίγο να τον πνίξει όταν η φόρμα του κέρδισε πέντε φορές το βάρος της σε νερό…

Όπως εύστοχα το έθεσε ο Julian Ryder στη στήλη του στο superbikeplanet.com, "οι πανηγυρισμοί του θύμιζαν περισσότερο παλαιστή παρά αναβάτη μοτοσυκλέτας…"

Μπράβο του πάντως για τον τσαμπουκά, χάρη στον οποίο πήρε κεφάλι στην κατάταξη αφήνοντας τον Rossi δεύτερο και χαλώντας το πάρτι του άσπονδου πατριώτη του. Τον ευχαριστούμε επίσης για το θέαμα που μας χάρισε στους τελευταίους δέκα γύρους.

X-lite
FIAT
YAMAHA
Arai
REPSOL
HONDA

>> Σχεδόν

Ως και το Σάββατο ο Dani Pedrosa ξεχώριζε, παίρνοντας την pole 0.285 δευτερόλεπτα μπροστά από τον δεύτερο και τους υπόλοιπους πέντε σε ένα δέκατο… Η ταχύτητά του βρήκε χώρο έκφρασης σε μια πίστα που τον πάει, μπροστά στο κοινό του και, το βασικότερο, έχοντας ένα νέο ενισχυμένο πλαίσιο από το HRC. Αν και η ακύρωση του ιαπωνικού GP του στέρησε την ευκαιρία να δοκιμάσει επαρκώς δύο διαφορετικά πλαίσια-θεραπείες για τα κουνήματα του RC212V, φαίνεται πως διάλεξε το σωστό για να τρέξει στην Ισπανία.

Μετά μια ακόμη σούπερ εκκίνηση, ο Dani επιχείρησε να εκτοξευτεί μπροστά και σύντομα μόνο ο Rossi θα τον ακολουθούσε. Από το ένα τρίτο του αγώνα και μετά ήταν σαφές πως ο Ιταλός δε μπορούσε να τον πλησιάσει, αντιθέτως ο Pedrosa άνοιγε τη διαφορά αργά και βασανιστικά. Την είχε φτάσει κοντά στα τρία δευτερόλεπτα όταν ξαφνικά είδε στο pit board το όνομα του Lorenzo ως δεύτερο. Έχοντας ταλαιπωρήσει αρκετά τα λάστιχά του στην προσπάθεια να απομακρυνθεί από νωρίς, βρέθηκε προς το τέλος να νιώθει την καυτή ανάσα του συμπατριώτη του, δεχόμενος επιθέσεις κατά κύματα με κάθε δυνατό τρόπο, λογικό ή απονενοημένο. Η παραλίγο πτώση του από επαφή με το επελαύνον M1 του Lorenzo τον αποσυντόνισε, η προσπέραση αργότερα τον έβγαλε εκτός γραμμής και ήταν τυχερός που δεν πρόλαβε ο Rossi να του κλέψει και τη δεύτερη θέση.

Πάντως, πέραν του γοήτρου, ο Pedrosa πρέπει να έφυγε ικανοποιημένος από το Jerez, επικεφαλής του γκαράζ του και με ένα πλαίσιο που του αφήνει ελπίδες μόνιμης ανάκαμψης.

REPSOL
HONDA
26
Red Bull
Arai

>> Ως εκεί

Κατάφερε να κρύψει από όλον τον κόσμο τη σοβαρότητα του τραυματισμού του σε προπόνηση MX πριν δύο εβδομάδες, αλλά από τις χρονομετρημένες δοκιμές όλοι είχαν αντιληφθεί πως ο Valentino Rossi δεν ήταν 100%. Ο παραλίγο βγαλμένος του ώμος στηριζόταν σε τραβηγμένους συνδέσμους και αυτό θα σήμαινε πως με την πάροδο του χρόνου θα έχανε σε φυσική αντοχή. Παρόλα αυτά ο Ιταλός επέλεξε (είπε) να τρέξει δίχως να πάρει παυσίπονα στο Jerez.

Γεγονός που το πλήρωσε, κατά μία έννοια τουλάχιστον. Ενώ αρχικά έδειχνε πως το είχε το γυρολόγιο του Pedrosa, πριν τη μέση του αγώνα φάνηκε πως έχανε δέκατα σε συγκεκριμένα σημεία της πίστας, όπως αυτά με πολύ έντονο φρενάρισμα. Επιπλέον, όπως ο ίδιος δήλωσε μετά τον αγώνα, ουδέποτε κατάφερε να βρει το ιδανικό στήσιμο της M1 του, έχοντας σοβαρό πρόβλημα με την πρόσφυση στον πίσω τροχό.

Αυτό το λέει ο ίδιος τουλάχιστον, πάντως ακόμη και με αυτά τα προβλήματα στην πλάτη του, τα δύο εργοστασιακά Ducati ουδέποτε τον απείλησαν και το βάθρο για τον Rossi ήταν εξασφαλισμένο από νωρίς. Απέμενε μόνο να δούμε σε ποιο σκαλί θα κατέληγε και ο Lorenzo φουριόζος έσπευσε να μας λύσει και αυτήν την απορία.

Ο Vale θα πρέπει να είναι ικανοποιημένος δεδομένων των συνθηκών και είναι πολύ έμπειρος για να χαλαστεί από την προσπέραση του Lorenzo στην κατάταξη για τέσσερις βαθμούς και όλα τα "in your face" πανηγυρικά καμώματά του. Θα καίγεται βέβαια να ανακόψει τη φόρα του ομόσταυλού του το ταχύτερο δυνατό, στο Le Mans για παράδειγμα όπου ο ίδιος δηλώνει πως θα έχει αναρρώσει 100%.

46
FIAT

>> Είμαι κι εγώ εδώ!

Από τις πρώτες επίσημες δοκιμές του 2010 το φωνάζει ο Nicky Hayden πως επέστρεψε στη σωστή του φόρμα και είναι απολύτως συνεπής σε αυτό. Μόνο που του λείπει ακόμη αυτό το κάτι παραπάνω. Για δεύτερο συνεχόμενο αγώνα τέταρτος ο Αμερικανός, αυτή τη φορά καθαρά και ξάστερα, δίχως αγωνίες και εκπλήξεις της τελευταίας στιγμής.

Ο Hayden έδειχνε για ένα καλό κομμάτι του αγώνα διεκδικητής του βάθρου και έδωσε ό,τι είχε και δεν είχε για να μείνει κοντά σε Pedrosa και Rossi. Έχοντας όμως πίσω του τον Casey Stoner απειλητικό και βλέποντας πως δεν πλησίαζε τους δύο προπορευόμενούς του, φρόντισε πρώτα την άμυνά του και μετά για λίγο θα πρέπει να σκέφτηκε ότι είχε επιτέλους εξασφαλισμένο το τρίτο σκαλί του βάθρου. Αυτό θα ίσχυε αν δεν ήταν για τον τυφώνα Jorge. Όταν ο Ισπανός έκανε την επέλασή του ο Nicky δεν είχε πια καμιά ελπίδα να πλησιάσει το βάθρο, έτσι έμεινε με το εύκολο έργο του να κρατήσει τα σκήπτρα της κόκκινης ομάδας και να χαρεί την καλύτερη βαθμολογική συγκομιδή του σε αρχή πρωταθλήματος από το 2006 – όταν και είχε στεφθεί ο ίδιος πρωταθλητής.

Ο ίδιος δήλωσε απογοητευμένος, γιατί το Κατάρ ακούμπησε το βάθρο, ενώ εδώ έμεινε εννιά δευτερόλεπτα μακριά. Δεν αναφέρθηκε πάντως σε συγκεκριμένο πρόβλημα με τη μοτοσυκλέτα του. Είχε πλάκα η δήλωσή του για τον Lorenzo: "Όταν είδα πόσο γρήγορα με μάζεψε και με πέρασε, σκέφτηκα να μείνω στη ρόδα του, αλλά μισό γύρο αργότερα ήξερα πως αυτό θα ήταν αδύνατο…"

Arai
Enel
DUCATI
alpinestars
DUCATI
DESMOSEDICI
TIM
Enel
TIM
Enel

Ίδιο πρόβλημα, καλύτερο αποτέλεσμα

Το Jerez για τον Casey Stoner απέχει πολύ από αυτό που θα αποκαλούσαμε "η αγαπημένη του πίστα". Φέτος δε, έμοιαζε πολύ με το Losail. Η μοτοσυκλέτα του είχε ακριβώς το ίδιο πρόβλημα, αλλοπρόσαλλη αίσθηση πρόσφυσης και ιδιαίτερα στο μπροστινό του. Αδυνατώντας να βρει το σωστό στήσιμο, ο Αυστραλός τερμάτισε στην Ισπανία γκρινιάζοντας ξανά πως όταν προσπάθησε να πιέσει έχασε το μπροστινό τρεις φορές σε ένα γύρο κι αυτό του έκοψε τα φτερά της όποιας επίθεσης.

Έχοντας προφανώς στο βάθος του μυαλού του το χωραφάκι που ψώνισε στο Κατάρ, προτίμησε αυτή τη φορά να μη γυρίσει σε εξωπραγματικούς χρόνους και να μείνει εντός των ορίων ασφαλείας του. Ως αποτέλεσμα έχασε από νωρίς την επαφή με την κορυφή και ως το τέλος δεν κατάφερε ούτε να απειλήσει αποτελεσματικά τον ομόσταυλό του για να τον δει για δεύτερο συνεχόμενο αγώνα να πηγαίνει καλύτερα από τον ίδιο.

Πάντως ο Casey δηλώνει πως δεν έχει κανένα πρόβλημα με τα κόκκινα ενδοοικογενειακά, αντιθέτως χαίρεται που ο Nicky πάει γρήγορα φέτος γιατί έτσι "έχουμε εισροή διπλάσιων δεδομένων και αυτό θα μας βοηθήσει και τους δύο στη διάρκεια της χρονιάς. Πέρυσι που γυρνούσε ένα δευτερόλεπτο πιο αργά, τα δεδομένα του ήταν λίγο-πολύ άχρηστα για την εξέλιξη της μοτοσυκλέτας."

GENERALI
Bridgestone
alpinestars
DUCATI

>> Οπισθοχώρηση

Στο Κατάρ έδειξε ότι οι δηλώσεις του τον περασμένο χειμώνα –πως έχει βάλει στόχο την πρωτοκαθεδρία της Repsol Honda– είχαν μια βάση. Στην Ισπανία ο Andrea Dovizioso επέστρεψε στον περσινό του εαυτό, στην εξάδα με άνεση, αλλά μακριά από την κορυφή.

Ο Ιταλός έκανε καλή εκκίνηση και στους πρώτους γύρους είχε μια οπτική επαφή με τη δράση μπροστά του. Χρειάστηκε όμως πολύ λίγος χρόνος πριν μετατραπεί το ισπανικό GP σε μια μοναχική βόλτα γι' αυτόν.

Ο Dovi αντιμετώπισε περίπου τα ίδια προβλήματα πρόσφυσης με τον Pedrosa, αλλά κρίνοντας εκ του αποτελέσματος μάλλον προβληματίστηκε σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό.

Amarillas
REPSOL
HONDA
REPSOL

MOTO2

>> Η σφαγή του Δράμαλη

Προσέξτε χρόνους qualifying: 20 αναβάτες μέσα σε 0.811 δευτερόλεπτα! Κι άλλοι πέντε από πίσω στα επόμενα τρία δέκατα. Δεν είναι καθόλου παράξενο το ξύλο που άρχισε να πέφτει ανελέητο από την εκκίνηση της Moto2. Ο Thomas Luthi έλεγε μετά το βάθρο ότι "φαινόταν πως θα είναι τρελός αγώνας, όλοι κοπανιόντουσαν σε κάθε στροφή στους δύο γύρους μέχρι τη διακοπή…"

Οι κόκκινες σημαίες βγήκαν μετά από ένα καλό κοπάνημα του Shoya Tomizawa στην ουρά του Simone Corsi. Η Suter του Ιάπωνα νικητή του Κατάρ σύρθηκε στην άσφαλτο και εκεί φάνηκε μια αδυναμία του κινητήρα παραγωγής. Το πλαϊνό καπάκι του κάρτερ τρύπησε από την τριβή χύνοντας τα λάδια του στην άσφαλτο. (Ηδη συζητείται να επιβληθεί ειδικό προστατευτικό για τα καπάκια από τον επόμενο αγώνα.) Ακολούθησε ένα τρελό θέαμα με οκτώ αναβάτες να απολαμβάνουν στο ίδιο σημείο καλολαδωμένα lowside ο ένας πίσω από τον άλλο σε μια μακάβρια χορογραφία. Ευτυχώς όλοι ήταν παρόντες μετά στην επανεκκίνηση.

Αυτή τη φορά οι 40 αναβάτες της κατηγορίας ήταν λίγο πιο ήρεμοι. Όχι πως ο αγώνας έγινε ξαφνικά ήρεμος, πώς να γίνει αυτό με μια δεκαριά αναβάτες να διεκδικούν το βάθρο για μεγάλο κομμάτι του αγώνα;

Ο Toni Elias πήρε στην πατρίδα του την καρό σημαία, δείχνοντας πως όσο αναρρώνει τόσο θα επιβεβαιώνει τον ρόλο του φαβορί. Δεύτερος ο κομήτης Tomizawa, μας εξηγεί πως δεν ήταν πυροτέχνημα η νίκη του στο Κατάρ. Το βάθρο συμπλήρωσε ο Luthi βάζοντας μπροστά την εμπειρία του ως πρωταθλητής των 125, ενώ ο Yuki Takahashi καραδοκούσε τρία δέκατα από τον Luthi και 5.5 από τον νικητή.

SHOEI
Interwetten
12
24
CRIMEA

125GP

>> Αρμάδα ιθαγενών

Τρεις Ισπανοί γέμισαν το βάθρο των 125 στο Jerez, τρελαίνοντας τους 122,000 θεατές στον αγώνα-ορεκτικό της Κυριακής.

Η μοναδική εναπομένουσα δίχρονη κλάση στα GP δεν ήταν εξίσου συναρπαστική με τις άλλες δύο κατηγορίες –και ειδικά τη Moto2– αν και στην αρχή το γκρουπ των πέντε αναβατών που πήρε κεφάλι άφηνε υποσχέσεις για γερές μάχες. Ο Sandro Cortese ήταν ο πρώτος που αποχώρησε από τους πρωτοπόρους όταν έσπασε το μοχλικό του αμορτισέρ του και μοιραία υποχώρησε ως την 11η θέση, ενώ σύντομα η κεφαλή του αγώνα θα έχανε και τον Efren Vasquez λόγω ενός lowside.

Κάπως έτσι το ενδιαφέρον του βάθρου είχε στερέψει, με τον Pol Espargaro (#44) να καθαρίζει τη νίκη, τον Nicolas Terol δεύτερο 1.8 δευτερόλεπτα πίσω και τον Esteve Rabat σε μια πολύ μοναχική τρίτη θέση 13 ολόκληρα δευτερόλεπτα πιο αργά.

RACC
DERBI
BERIK

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Jorge LORENZO	SPA	Fiat Yamaha Team	45'17.538
2		Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	+0.543
3		Valentino ROSSI	ITA	Fiat Yamaha Team	+0.890
4		Nicky HAYDEN	USA	Ducati Marlboro Team	+9.015
5		Casey STONER	AUS	Ducati Marlboro Team	+10.034
6		Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	+23.144
7		Mika KALLIO	FIN	Pramac Racing Team	+34.489
8		Marco MELANDRI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+34.687
9		Randy DE PUNIET	FRA	LCR Honda MotoGP	+36.160
10		Alvaro BAUTISTA	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	+36.791
11		Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+37.155
12		Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech	+38.260
13		Hector BARBERA	SPA	Paginas Amarillas Aspar	+38.371
14		Hiroshi AOYAMA	JPN	Interwetten Honda MotoGP	+1'02.052
15		Aleix ESPARGARO	SPA	Pramac Racing Team	+3 γύροι
Δεν τερμάτισαν		Ben SPIES	USA	Monster Yamaha Tech 3	20 γύροι
		Loris CAPIROSSI	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	25 γύροι

(Αναλυτικά: www.motogp.com/en/Results+Statistics)

Αναβάτες

		QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	USA	CZE	USA	RSM	SPA	JAP	MAL	AUS	POR	VAL	Σύνολο
1	J. Lorenzo	20	25																	**45**
2	V. Rossi	25	16																	**41**
3	D. Pedrosa	9	20																	**29**
4	A.Dovizioso	6	10																	**26**
5	N. Hayden	13	13																	**26**
6	R. de Puniet	10	7																	**17**
7	C. Edwards	8	4																	**12**
8	C. Stoner	-	11																	**11**
9	B. Spies	11	-																	**11**
10	M. Melandri	3	8																	**11**
11	M. Simoncelli	5	5																	**10**
12	M. Kallio	-	9																	**9**
13	H. Aoyama	6	2																	**8**
14	L. Capirossi	7	-																	**7**
15	H. Barbera	4	3																	**7**
16	A. Bautista	-	6																	**6**
17	A. Espargaro	-	1																	**1**

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	USA	CZE	USA	RSM	SPA	JAP	MAL	AUS	POR	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	25	25																	**50**
2	Honda	16	20																	**36**
3	Ducati	13	13																	**26**
4	Suzuki	7	6																	**13**

Ομάδες

		QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	USA	CZE	USA	RSM	SPA	JAP	MAL	AUS	POR	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	45	41																	**86**
2	Repsol Honda	25	30																	**55**
3	Ducati Marlboro	13	24																	**37**
4	Monster Yamaha Tech3	19	4																	**23**
5	San Carlo Honda Gresini	8	13																	**21**
6	LCR Honda	10	7																	**17**
7	Rizla Suzuki	7	6																	**13**
8	Pramac	-	10																	**10**
9	Interwetten Honda	6	2																	**8**
10	Paginas Amarillas Aspar	4	3																	**7**

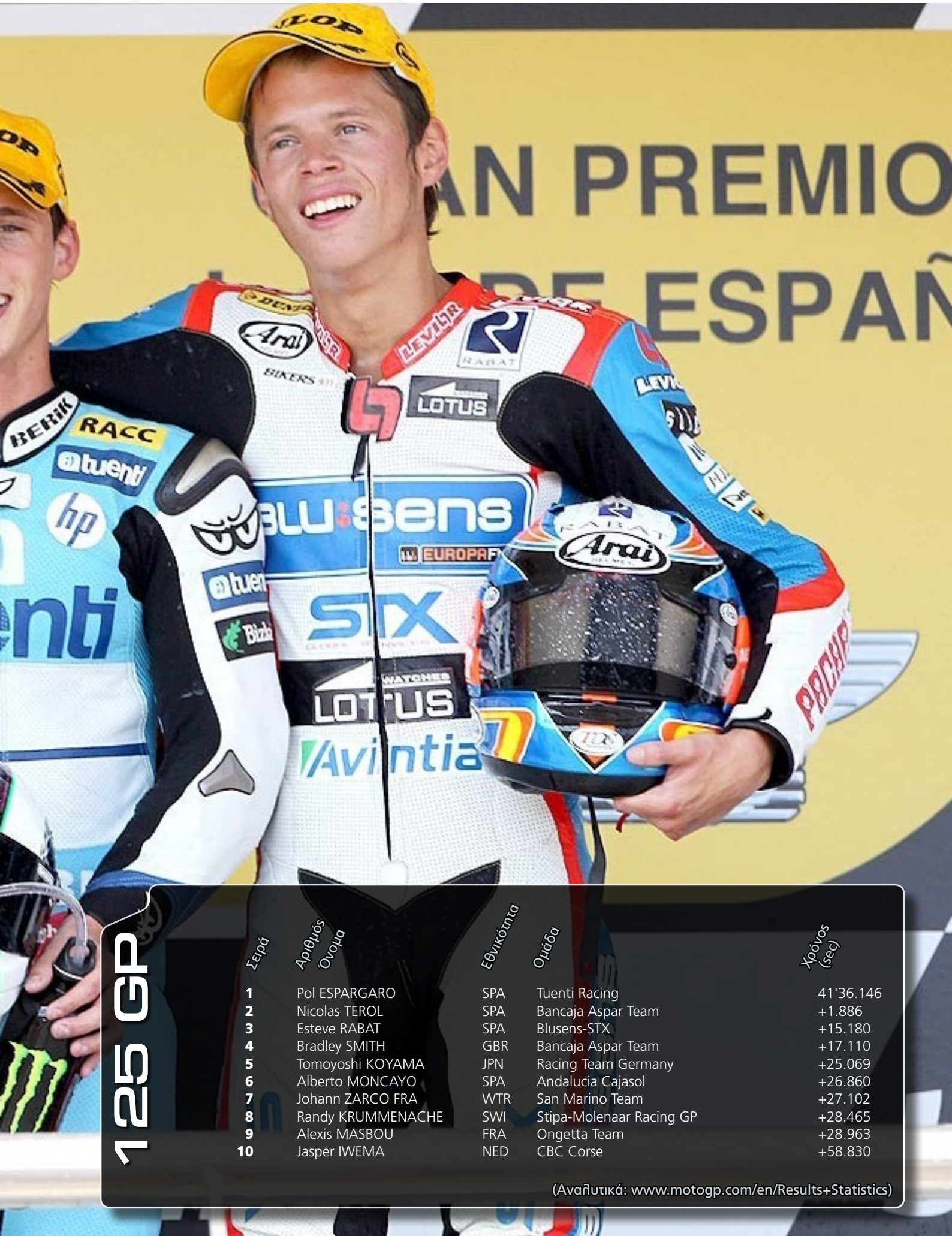
DUNLOP
BERIK
REMUS
Eni
TECHNOMAG
UNICOM STARKER
CRIMEA
GRAND PRIX
RIZOMA
SAN CARLO
24

Moto 2

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Toni ELIAS	SPA	Gresini Racing Moto2 (Moriwaki)	29'58.726
2		Shoya TOMIZAWA	JPN	Technomag-CIP (Suter)	+0.190
3		Thomas LUTHI	SWI	Interwetten Moriwaki Moto2 (Moriwaki)	+0.261
4		Yuki TAKAHASHI	JPN	Tech 3 Racing (Tech3)	+0.558
5		Simone CORSI	ITA	JIR Moto2 (Motobi)	+ 1.449
6		Sergio GADEA	SPA	Tenerife 40 Pons (Pons Kalex)	+1.496
7		Kenny NOYES	USA	Jack & Jones by A. Banderas (Promoharris)	+2.215
8		Julian SIMON	SPA	Mapfre Aspar Team (RSV)	+2.576
9		Gabor TALMACSI	HUN	Fimmco Speed Up (Speed up)	+3.825
10		Yonny HERNANDEZ	COL	Blusens-STX (BQR)	+6.691

(Αναλυτικά: www.motogp.com/en/Results+Statistics)

DUNLOP
Páginas Amarillas
Bancaja
AIROH
SPIDI
BERIK
SHARK
Bizkaia
MAPFRE
COMUNITAT VALENCIANA
València Terra i Mar
aprilia
MONSTER ENERGY



125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Pol ESPARGARO	SPA	Tuenti Racing	41'36.146
2		Nicolas TEROL	SPA	Bancaja Aspar Team	+1.886
3		Esteve RABAT	SPA	Blusens-STX	+15.180
4		Bradley SMITH	GBR	Bancaja Aspar Team	+17.110
5		Tomoyoshi KOYAMA	JPN	Racing Team Germany	+25.069
6		Alberto MONCAYO	SPA	Andalucia Cajasol	+26.860
7		Johann ZARCO FRA	WTR	San Marino Team	+27.102
8		Randy KRUMMENACHE	SWI	Stipa-Molenaar Racing GP	+28.465
9		Alexis MASBOU	FRA	Ongetta Team	+28.963
10		Jasper IWEMA	NED	CBC Corse	+58.830

(Αναλυτικά: www.motogp.com/en/Results+Statistics)

Υπερωρίες...

Δουλεύουν αυτήν την εποχή οι αναβάτες του παγκοσμίου Superbike με αγώνες σχεδόν ανά εβδομάδα. Στο διάστημα που μεσολάβησε από το προηγούμενο τεύχος του ebike έγιναν τρεις αγώνες σε Valencia, Assen και Monza και το πρωτάθλημα πήρε φωτιά

κείμενο: Άρης Παπαναγής **φωτό:** SBK Racing Teams

>>Superbike

Valencia

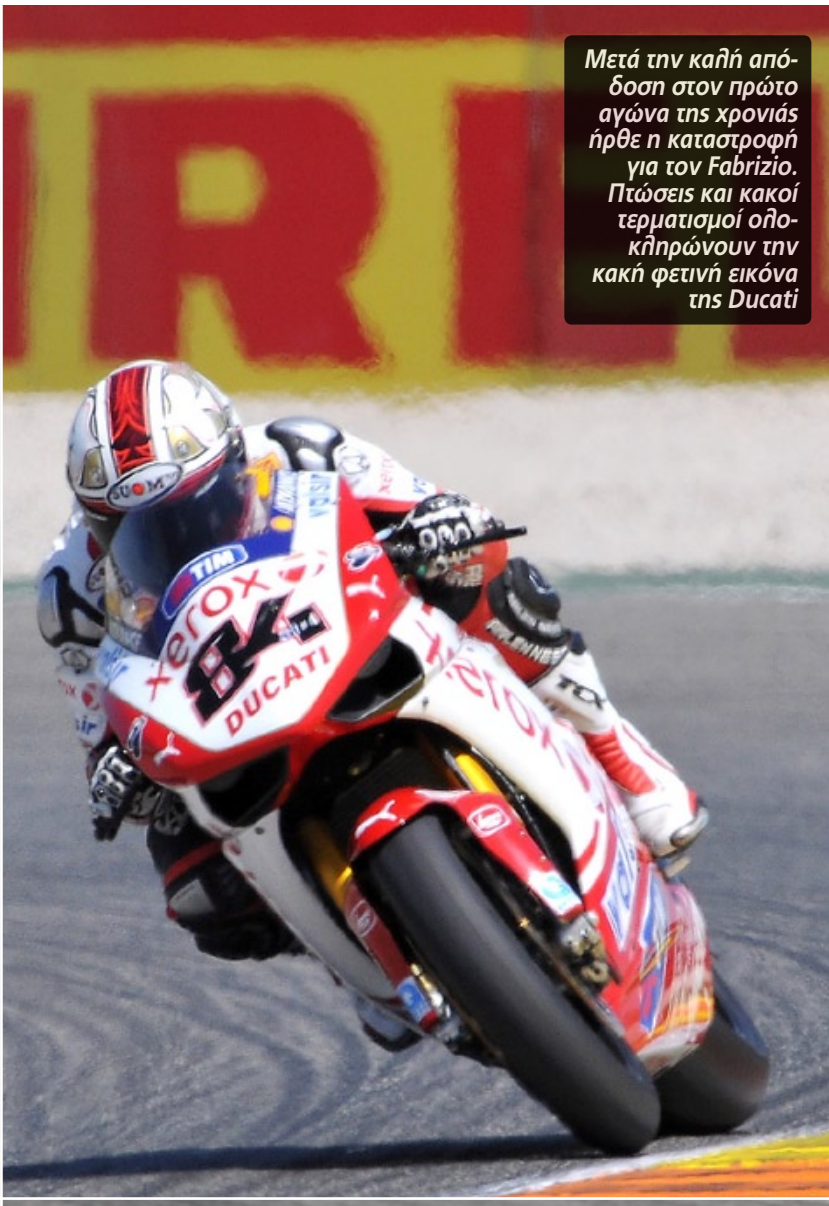
Η διαδικασία της Superpole στη Valencia βρήκε για άλλη μια φορά τον Crutchlow στην pole position. Τα Yamaha δείχνουν να τα πηγαίνουν καλά με τα ελαστικά-τσίχλες των δοκιμαστικών. Στον αγώνα όμως τα πράγματα είναι διαφορετικά. Η ίδια άποψη ανεστραμμένη ισχύει για τα Ducati, αφού τον Nitro Nori τον είδαμε να ξεκινάει 11ος.

Στο πρώτο σκέλος πέρασε τον Crutchlow ο οποίος έμεινε 7ος για να τερματίσει τελικά 5ος, μια θέση πίσω από τον Corser στον καλύτερο τερματισμό μέχρι τότε με το BMW. Στο βάθρο ανέβηκε για πρώτη φορά φέτος ο James Toseland, ενώ ο Max δεν κατάφερε να περάσει τον πολύ καλό Haslam. Ο αγώνας δεν πήγε το ίδιο καλά για τους Checa, Fabrizio, Camier και Byrne οι οποίοι δεν απέφυγαν την πτώση.

Εκκίνηση του δεύτερου σκέλους και ενώ παρακολουθούμε τον Checa να οδηγεί τον αγώνα μαχόμενος με τους Rea και Biaggi βγαίνουν οι κόκκινες σημαίες. Ο αγώνας διακόπτεται και ο σκηνοθέτης μας δείχνει τον ανατριχιαστικό λόγο. Ο Simon Andrews της Kawasaki ακουμπά με άλλον αναβάτη στην ευθεία και βγαίνει τέρμα γκάζι στον διάδρομο από γκαζόν ανάμεσα στην άσφαλτο και τον τοίχο του pit lane. Το τέρας διπλώνει και η πτώση είναι αναπόφευκτη στριμώχνοντας τον Andrews ανάμεσα στον τοίχο και το ZX-10. Κομμάτια της μοτοσυκλέτας γεμίζουν την ευθεία και

Με δύο νίκες, καλούς τερματισμούς και σταθερή απόδοση ο Max πλησίασε στη βαθμολογία σε απόσταση αναπνοής τον Haslam

Δύσκολα θα κρατήσει τη θέση του στην BMW ο Ruben Xaus αν συνεχίσει να φέρνει τόσο μέτρια αποτελέσματα. Τουλάχιστον σταμάτησε να πιέζει παραπάνω από όσο αντέχει



Μετά την καλή απόδοση στον πρώτο αγώνα της χρονιάς ήρθε η καταστροφή για τον Fabrizio. Πτώσεις και κακοί τερματισμοί ολοκληρώνουν την κακή φετινή εικόνα της Ducati

Δεν τον πάει η χρονιά τον Crutchlow. Είναι ζήτημα αν ανέβει στο βάθρο ενώ στη Monza που θα μπορούσε να κερδίσει έσπασε το μοτέρ του R1

σωστά αποφασίζεται η διακοπή του αγώνα.
Φτου και από την αρχή λοιπόν για έναν αγώνα ρεσιτάλ του Noriyuki Haga. Για πρώτη φορά φέτος είδαμε τον Ιάπωνα όπως τον έχουμε συνηθίσει. Ξεκίνησε 11ος, μόλις στον πρώτο γύρο ήταν πέμπτος και στο 13ο γύρο πήρε κεφάλι. Του έμεναν μόλις 7 γύροι για να κάνει τη διαφορά που χρειαζόταν ώστε να είναι και επίσημα νικητής. Να θυμίσουμε εδώ ότι όταν διακόπτεται ο αγώνας οι χρόνοι του πρώτου μέρους προστίθενται στο δεύτερο και ο νικητής βγαίνει αθροιστικά. Ο Haga κατάφερε να ανοίξει τη διαφορά του τόσο ώστε να πάρει τη νίκη για 26 χιλιοστά. Ο Biaggi από την άλλη, αν και ήταν δεύτερος, δε χάρηκε αυτή τη θέση αφού ο χρόνος του Checa τον έριξε τρίτο για δύο δεκατάκια. Ο πρωτοπόρος στη βαθμολογία Haslam ήταν κοντά τους στην τέταρτη θέση κερδίζοντας πολύτιμους βαθμούς.

Assen

Ο Jonathan Rea ήταν ο απόλυτος κυρίαρχος το σαββατοκύριακο του Assen. Αν και τρίτος στα δοκιμαστικά, όταν ήρθε η ώρα της Superpole δεν άφησε περιθώριο αμφισβήτησης. Πήρε την pole και έδειξε ότι είναι μέσα στο παιχνίδι για τον τίτλο.
Ωστόσο η πορεία προς τη νίκη δεν είναι εύκολη υπόθεση ειδικά αν αγωνίζεσαι στα SBK. Corser και Camier ανέλαβαν αρχικά τον ρόλο του ανταγωνιστή αναγκάζοντας τον Rea να ακολουθεί από την τρίτη θέση. Χρειάστηκαν 12 γύροι για να βρεθεί στη θέση από όπου ξεκίνησε, αλλά έμεινε εκεί μέχρι την καρό σημαία. Πίσω του σφαγή μεταξύ των Corser, Camier, Checa και Toseland οι οποίοι είχαν ανέβει από πιο πίσω θέσεις. Τελικά η μαχητικότητα αλλά και η εμπειρία του JT έφεραν άλλο ένα καλό αποτέλεσμα για τη Yamaha. Εξίσου καλή όμως ήταν και η τρίτη θέση του νεαρού Camier, τη στιγμή μάλιστα που ο Biaggi ήταν μόλις 6ος πίσω από τους Corser και Checa.
Το δεύτερο σκέλος του Assen είναι από αυτά που αξίζει να έχει κανείς στο αρχείο του. Από τη στιγμή που έσβησαν τα φώτα μέχρι και πέντε γύρους πριν το τέλος μπορείς ως θεατής να φας όχι μόνο τα νύχια αλλά και τα δάχτυλα σου. Μάχες και περάσματα σε σημεία που μοιάζουν να βρίσκονται πάνω από τα όρια της φυσικής. Τουλάχιστον έτσι όπως την ξέρουμε εμείς οι κοινοί θνητοί.
Πρωταγωνιστές στο θέαμα οι Rea, Corser, Camier, Haslam και ο Toseland. Κοντά στο γκρουπάκι αλλά χωρίς να γίνονται επιθετικοί μέχρι τα μισά του αγώνα ήταν οι Checa και Biaggi. Ο Corser οδήγησε μεγάλο μέρος του αγώνα, όπως και ο Haslam, αλλά ήταν ο Rea αυτός που κράτησε περισσότερες δυνάμεις για το τέλος. Έπειτα από μερικές εκπληκτικές εναλλαγές με τον Haslam στην κορυφή άνοιξε το ρυθμό του χτίζοντας μικρή διαφορά ασφαλείας. Το ίδιο έκανε και ο Haslam για τη δεύτερη θέση, ενώ ο Toseland έπρεπε να παλέψει μέχρι τέλους για την τρίτη. Δύο γύρους πριν το τέλος έδειχνε μάλιστα ότι θα βρεθεί εκτός βάθρου αφού ο Camier πέρασε κι έκανε και διαφορά. Ένα μικρό λάθος όμως έστειλε τον μπροστινό τροχό του RSV ελάχιστα έξω από το βιράζ και τον Leon να πετάει με 200 km/h. Έτσι ήρθε άλλη μια θέση στο βάθρο για τον Toseland και τη Yamaha, με τον Biaggi στην 4η και τον Corser στην 5η θέση.

Η κατηφόρα ξεκίνησε για ακόμα μια φορά για τον Carlos Checa. Ο Ισπανός ξεκινά πάντα δυνατά το πρωτάθλημα αλλά σύντομα "κρεμάει".

Παρά την αντρίκια νίκη στη Valencia τα πράγματα συνεχίζουν να είναι δύσκολα για τον Haga. Δύσκολα κάνει καλό χρόνο στα δοκιμαστικά και μετά ακόμα πιο δύσκολα κερδίζει θέσεις

Η BMW αρχίζει να γίνεται ανταγωνιστική με τον Corser να βρίσκεται σταθερά στην πεντάδα. Κάθε αγώνα και καλύτερα οπότε μετά τα μισά της χρονιάς ποιος ξέρει τη θα δούμε

Συνεχίζει τις σταθερές εμφανίσεις ο Guintoli χωρίς όμως αξιώσεις για το βάθρο. Μένει στη δεκάδα της βαθμολογίας αλλά αν συνεχίσει έτσι μάλλον θα βρεθεί εκτός.

Monza

Ο πρώτος από τους τρεις ιταλικούς αγώνες της χρονιάς έγινε στην ταχύτατη Monza με τα 200 km/h μέση ταχύτητα. Προμήνυμα για τις μάχες που θα ακολουθούσαν ήταν και πάλι η Superpole. Βρήκε εφτά κατασκευαστές στις οχτώ πρώτες θέσεις με διαφορά μεταξύ των αναβατών λιγότερη από 1 sec. Τα ιταλικά χρώματα κράτησε ψηλά εντός έδρας ο Max Biaggi ο οποίος θα ξεκινούσε από την pole position.

Πρώτο σκέλος και τα κόκκινα φώτα σβήνουν με το Aprilia να πετάγεται μπροστά και να στρίβει πρώτο στην K1. Στον τροχό του Max οι Haslam και Corser, ενώ ο Rea από 4ος στη σχάρα έμεινε 11ος. Ο Fabrizio που ξεκινούσε τρίτος ακολούθησε το γκρουπάκι όντας το μοναδικό Ducati στη δεκάδα.

Μπροστά ο Biaggi αν και δεχόταν συνεχή πίεση από το Haslam κράτησε γρήγορο ρυθμό, ενώ ανταπέδωσε άμεσα τα όποια περάσματα του νεαρού Βρετανού. Τα δύο Yamaha ωστόσο ακολουθούσαν κατά πόδας όπως και ο Rea που στο μεταξύ είχε ανέβει 5ος. Στα μισά του αγώνα ο Haslam υποχώρησε τόσο στον Toseland όσο και στον Crutchlow, ενώ ο Rea άνοιξε λίγο τη γραμμή του στην Parabolica, έχασε το μπροστινό και μια θεαματική πτώση ήταν το αποτέλεσμα. Μέχρι τον τελευταίο γύρο κανείς δεν πέρασε τον Max, αλλά τα δύο Yamaha και ο Haslam ήταν πάντα μια ανάσα πίσω του δίνοντας μάλιστα και μάχες μεταξύ τους. Τελικά η ιταλική κυριαρχία έγινε πραγματικότητα με άλλη μια νίκη της Aprilia εντός έδρας. Το βάθρο τελικά συμπλήρωσαν οι Toseland και Crutchlow αφήνοντας τον Haslam 4ο.

Το ίδιο καλή εκκίνηση έκανε ο Biaggi και στο δεύτερο σκέλος, ενώ τα πράγματα πήγαν πολύ χειρότερα για τον Rea. Στον πανικό της K1 ακούμπησε με άλλους αναβάτες και μια άτσαλη πτώση τον έστειλε εκτός αγώνα. Στο συμβάν μπλέχτηκε και ο Toseland μένοντας και αυτός εκτός.

Μπροστά οι Corser και Haslam ακολουθούσαν τον Biaggi, ενώ Crutchlow και Camier προσπαθούσαν να περάσουν το Kawasaki του Sykes που ξεκίνησε άψογα. Δεν άργησαν να το πετύχουν και το Yamaha κόλλησε στο γκρουπάκι των πρώτων. Ο Corser σύντομα υποχώρησε από τη δεύτερη θέση αφήνοντας τους άλλους δύο να κυνηγήσουν το Aprilia.

Ο Haslam κατάφερε να περάσει μπροστά αλλά το γκάζι του RSV καθάριζε στην ευθεία φέρνοντας τον Max και πάλι στην κορυφή. Πάνω στη μάχη ο Crutchlow βρήκε ευκαιρία να περάσει δεύτερος και βάλθηκε να απειλεί αυτός για τη νίκη. Στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα η τετράδα χωρίστηκε στα δύο. Biaggi με Crutchlow πάλευαν για τη νίκη και Haslam με Corser για το βάθρο. Ο πρωταθλητής των Supersport έδειχνε έτοιμος να πάρει την καρό σημαία αλλά ο κινητήρας του Yamaha δεν είχε την ίδια άποψη. Έσπασε και έστειλε λάδια στον πίσω τροχό που με τη σειρά τους έστειλαν τον Βρετανό στο gravel. Η δεύτερη νίκη έγινε έτσι εύκολη υπόθεση για την Aprilia.

Επιτέλους αρχίσαμε να βλέπουμε τον Toseland που ξέρουμε. Τέσσερις παρουσίες στο βάθρο αλλά μια πτώση και καμία νίκη αφήνουν βαθμούς να φεύγουν

Αν εξαιρέσουμε το πρώτο σκέλος του Assen τα υπόλοιπα πήγαν πολύ καλά για τον Haslam. Μία νίκη, δύο δεύτερες θέσεις και δύο τέταρτες τον κράτησαν στην κορυφή

Μετά το θρίαμβο με τη διπλή νίκη στο Assen ήρθε το Βατερλό με τις δύο πτώσεις στη Monza. Μια ζέστη μια κρύο για τον Rea και 71 βαθμοί να τον χωρίζουν από την κορυφή

Αν και σε κάποιες περιπτώσεις είναι ταχύτατος ο Jakob Smrz δεν έχει καταφέρει να μας εντυπωσιάσει όπως πέρσι. Αν είχε αυτός το εργοστασιακό 1198 ίσως να έκανε κάτι καλύτερο. Δυστυχώς όμως είναι Τσέχος…

>>Supersport

Valencia

Εντός έδρας βρέθηκε στη Valencia ο Joan Lascorz. Ο Ισπανός που γυροφέρνει συνεχώς την πρώτη θέση εκμεταλλεύτηκε το μικρό πλεονέκτημα της έδρας για να πάρει την πρώτη του φετινή νίκη. Αν και ο Laverty ήταν ταχύτερος στα δοκιμαστικά και βρέθηκε να οδηγεί τον αγώνα για τους πρώτους 5 γύρους δεν άντεξε για πολύ στην πίεση του Lascorz. Το ZX-6R έδειξε την ουρά του σε όλους και άρχισε να ξεμακραίνει προς τη νίκη. Ο Laverty υποχώρησε ακόμα περισσότερο για να τερματίσει τελικά 5ος, ενώ ο Sofuoglu έδωσε μάχες με το Triumph του Chaz Davies. Σύντομα όμως ο Τούρκος πρώην πρωταθλητής έδειξε την κλάση του ξεκαθαρίζοντας την υπόθεση δεύτερη θέση. Μια χαρά όμως ήρθε και η τρίτη θέση για την ομάδα της ParkinGo Triumph που βλέπει τους κόπους της επιτέλους να αποδίδουν.

Με νύχια και με δόντια κρατάει την πρωτοπορία του ο Joan Lascorz. Η Kawasaki έφτιαξε καλή μοτοσυκλέτα και η πορεία της το αποδεικνύει.

Ελαφρώς πιο ασταθείς από τον team mate του είναι ο David Salom χάνοντας πολύτιμους βαθμούς . Το πρωτάθλημα βέβαια έχει ακόμα πολύ δρόμο...

Μετά από μια "κοιλιά" σε δύο αγώνες ο Eugene Laverty επέστρεψε με δύο καθαρές νίκες που τον έβαλαν και πάλι στο παιχνίδι "τίτλος".

Μετά την αποτυχημένη χρονιά στα Superbike ο Kenan Sofuoglu επέστεψε και θέλει να αποδείξει ότι δεν ήταν τυχαία πρωταθλητής στην κατηγορία. Μόλις τέσσερις βαθμοί τον χωρίζουν πλέον από την κορυφή

Assen

Τα Honda επέστρεψαν δυνατά στην ταχύτατη πίστα του Assen καταλαμβάνοντας τις τρεις πρώτες θέσεις στη σχάρα εκκίνησης . Sofuoglu, Laverty και Pirro γύρισαν ταχύτατα αλλά μαζί τους τελικά στην πρώτη σειρά βρέθηκε και ο πρωτοπόρος στη βαθμολογία Lascorz.

Στην εκκίνηση ο Sofuoglu έφυγε δυνατά και βρέθηκε στην κεφαλή του αγώνα. Κράτησε όμως μόνο για δύο γύρους αφού ο Laverty ήταν αποφασισμένος να επιστρέψει στις νίκες. Πέρασε τον Τούρκο και έμεινε μπροστά μέχρι το τέλος του αγώνα κάνοντας και διαφορά τριών δευτερολέπτων από τον Lascorz. Ο Ισπανός πέρασε και αυτός τον Sofuoglu δίνοντας δυνατή μάχη για να περάσει τη γραμμή του τερματισμού μόλις 2 δέκατα μπροστά.

Monza

Τα δοκιμαστικά των Supersport στη Monza έδειξαν ότι Sofuoglu, Laverty και Lascorz δε μάχονται τυχαία για τον τίτλο. Ήταν οι ταχύτεροι, ενώ ο Michele Pirro συμπλήρωσε μαζί τους την πρώτη σειρά στη σχάρα.

Η εξαιρετικά γρήγορη Monza δυσκολεύει τα περάσματα στην μικρή κατηγορία. Έτσι ο Laverty μπήκε μπροστά από την αρχή και οδήγησε τον αγώνα μέχρι την καρό σημαία. Πίσω του αρχικά βρέθηκε ο Lascorz, όμως ο Sofuoglu πέρασε μόλις στο δεύτερο γύρο και κράτησε τη δεύτερη θέση χωρίς καμία δυσκολία. Δεν μπόρεσε να επιτεθεί στον Laverty αλλά τα κατάφερε μια χαρά στην άμυνα. Ενώ είχε τον Lascorz στην ουρά του σε όλο τον αγώνα δεν άφησε περιθώριο στον Ισπανό να περάσει. Τον ρυθμό της τριάδας δε μπόρεσε να ακολουθήσει κανείς με τον τέταρτο Pirro να τερματίζει 22 sec πίσω.

Σταθερά ένα βήμα από το βάθρο βρίσκεται ο Chaz Davies με εξαίρεση τη Valencia που κατάφερε επιτέλους να ανέβει. Η τέταρτη θέση στη βαθμολογία του αξίζει

TITAX®

RACING PRODUCT

"ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΛΛΗ ΜΑΝΕΤΑ"

ΤΙΣ ΠΑΙΖΕΙΣ ΣΤΑ ΔΑΧΤΥΛΑ

1. **Ρυθμιστής** «Click To Adjust» από αλουμίνιο αεροπορικού τύπου (σειρά 7.000) με κατεργασία CNC, ανοδειωμένος. Ρύθμιση εν κινήσει με το ένα δάχτυλο!
2. **Έκκεντρο 3D** με κατεργασία CNC, που ελέγχεται από τον Ρυθμιστή και αλλάζει τις θέσεις της μανέτας.
3. **Ρουλεμάν,** αποκλειστικότητα της TITAX®, που εφάπτεται στο Έκκεντρο 3D. Εξασφαλίζει την πιο μαλακή λειτουργία ρύθμισης που είχατε ποτέ!
4. **Βάση μανέτας** από αλουμίνιο αεροπορικού τύπου (σειρά 7.000) με κατεργασία CNC και επεξεργασία σκληρής ανοδίωσης.
5. **6 Θέσεις** ρύθμισης, με χαραγμένες ενδείξεις στο Σώμα τής μανέτας.
6. **Σώμα μανέτας** από αλουμίνιο αεροπορικού τύπου (σειρά 6.000) με κατεργασία CNC και ανοδιωμένο (8 χρώματα) για άριστη εργονομία και μοναδική αίσθηση.

SUPERBIKE LEVERS
CLUTCH AND BRAKE

Πλούσια γκάμα για τις περισσότερες μοτοσυκλέτες. Σε 3 τύπους για να επιλέξετε καθώς και "Μακριές" ή "Κοντές". *(Επίσης υπάρχουν και "Σπαστές" **μόνο** για αγωνιστική χρήση).* Για φρένο & συμπλέκτη, σε 8 διαφορετικά χρώματα!

CHAMPIONS VERIFIED

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΕΣ

Τα προϊόντα **TITAX®** επιλέγονται και χρησιμοποιούνται από πολλές κορυφαίες αγωνιστικές ομάδες στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbikes (WSBK). Μερικές από αυτές είναι:
STIGGY RACING - **Leon Haslam,**
HONDA PARKAGLAR - **Eugene Laverty,**
YZF YAMAHA - **Tata Pradita,**
MS RACING - **Matej Smrz, Ondra Jezek, Barry Liam Burrel**
και πολλές άλλες...

Καταξιωμένες στους αγώνες **WSBK, WSS, World Endurance, IDM, BSB** κ.ά.

TECNO MOTO
performance

THE No1 PERFORMANCE SPECIALIST

Καλλιρόης 12, 117 43 Αθήνα, Τηλ.: 210 9242410, Fax: 210 9242474, www.tecnomoto.gr, E-mail: sales@tecnomoto.gr

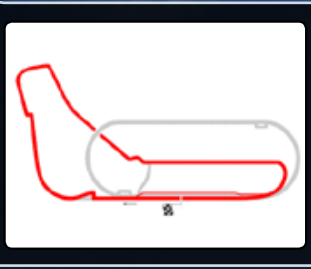
SBK 1ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**31.07".044**
2	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	**+0.247**
3	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**+0.297**
4	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+0.958**
5	L. CAMIER	Aprilia Alitalia Racing	**+4.493**
6	R. XAUS	BMW Motorrad Motorsport	**+7.343**
7	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**+7.369**
8	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+9.344**
9	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+15.338**
10	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**+16.761**
11	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**+16.921**
12	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**+22.231**
13	S. BYRNE	Althea Racing	**+22.602**
14	C. CHECA	Althea Racing	**+22.742**
15	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**+26.266**
16	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+26.415**
17	L. LANZI	DFX Corse	**+26.968**
18	C. VERMEULEN	Kawasaki Racing Team	**+36.964**
19	R. HAYDEN	Team Pedercini	**+51.646**
20	B. PARKES	ECHO CRS Honda	**+ 1 γύρος**
Εκτός κατάταξης			
-	D. SAKAI	Yoshimura Racing Team	**9 γύροι**
-	J. REA	HANNspree Ten Kate Honda	**10 γύροι**
-	V. IANNUZZO	S.C.I. Honda Garvie Image	**17 γύροι**
-	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**10 γύροι**

SBK 2ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+0.299**
2	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+10.100**
3	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+26.116**
4	L. CAMIER	Aprilia Alitalia Racing	**18 γύροι**
5	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+35.741**
6	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**36'.51".500**
7	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**+13.459**
8	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**+18.071**
9	S. BYRNE	Althea Racing	**+14.861**
10	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+30.387**
11	C. CHECA	Althea Racing	**+0.025**
12	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**+43.540**
13	C. VERMEULEN	Kawasaki Racing Team	**+36.964**
14	R. HAYDEN	Team Pedercini	**+48.502**
15	B. PARKES	ECHO CRS Honda	**+ 1 γύρος**
Εκτός κατάταξης			
-	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**6 γύροι**
-	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**8 γύροι**
-	L. LANZI	DFX Corse	**9 γύροι**
-	V. IANNUZZO	S.C.I. Honda Garvie Image	**12 γύροι**
-	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**17 γύροι**
-	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	
-	R. XAUS	BMW Motorrad Motorsport	
-	J. REA	HANNspree Ten Kate Honda	

Monza
http://www.monzanet.it
Έτος κατασκευής: 1922
Μήκος: 5,793 km
Στροφές: 12
Δεξιές: 7
Αριστερές: 5



1ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 20ºC
Διάρκεια αγώνα: 18 γύροι – 103.986km
Ρεκόρ πίστας: Max Biaggi
1:42.121 – 203.650km/h
Superpole: Max Biaggi
1:42.121 – 203.650km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Jonathan Rea (6ος γύρος)
1:43.031 – 201.854km/h

2ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 25ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 46ºC

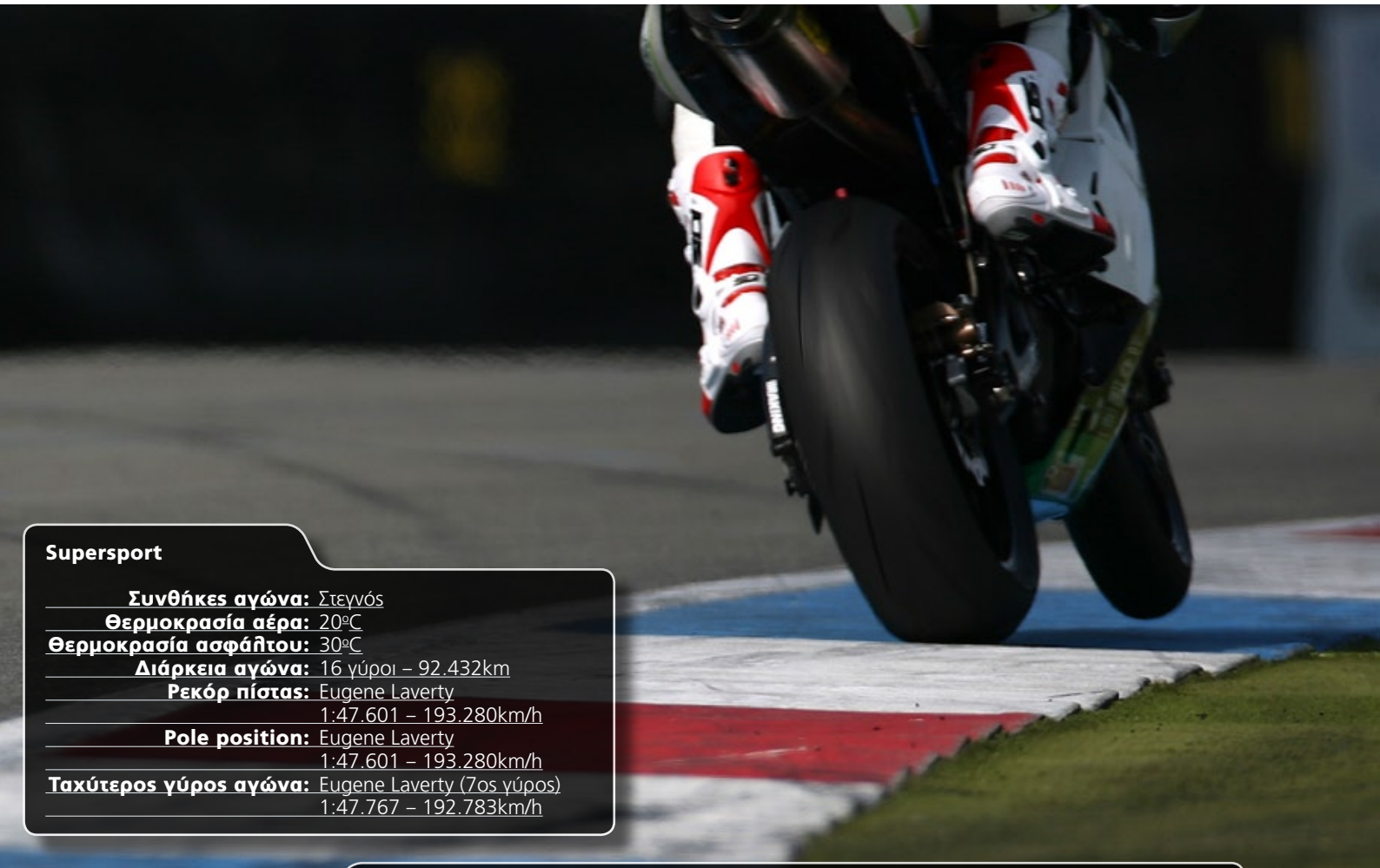
Βαθμολογία

		Phillip Island	Portimao	Valencia	Assen	Monza	Kyalami	Miller	Misano Adriatico	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Σύνολο
1	L. Haslam	25-20	20-20	25-13	5-20	13-20									**181**
2	M. Biaggi	11-8	25-25	20-16	10-13	25-25									**178**
3	J. Rea	13-10	16-0	10-11	25-25	0-0									**110**
4	C. Checa	9-25	13-13	0-20	13-10	2-5									**110**
5	J. Toseland	0-6	9- 10	16-9	20-16	20-0									**106**
6	N. Haga	16-11	8- 8	11-25	6-0	5-10									**100**
7	T. Corser	9-7	7- 6	13-4	11-11	8-16									**92**
8	L. Camier	5-5	11-11	0-0	16-0	11-13									**72**
9	S. Guintoli	10-13	3-7	7-10	2-3	6-9									**70**
10	C. Crutchlow	0-7	2-16	9-7	8-0	16-0									**65**
11	M. Fabrizio	20-16	5-5	0-0	3-4	9-0									**62**
12	S. Byrne	2-4	10-9	0-8	7-8	3-7									**58**
13	J. Smrz	8-0	0-0	6-6	9-9	1-8									**47**
14	T. Sykes	3-0	1-3	5-1	4-0	7-11									**35**
15	R. Xaus	0-0	6- 4	4-5	0-6	10-0									**35**
16	L. Lanzi	6-3	4- 2	8-3	0-0	0-0									**26**
17	M. Neukirchner	4-0	0-1	3-0	0-7	4-4									**23**
18	L. Scassa	0-0	0-0	2-2	1-5	0-6									**16**
19	C. Vermeulen	0-0	0-0	0-0	0-2	0-3									**5**
20	A. Pitt	1-1	0-0	1-0	0-0	0-0									**3**
21	R. Hayden	0-0	0-0	0-0	0-0	0-2									**2**
22	J. Brookes	0-2	0-0	0-0	0-0	0-0									**2**
23	B. Parkes	0-0	0-0	0-0	0-0	0-1									**1**
24	M. Baiocco	0-0	0-0	0-0	0-1	0-0									**1**

World SBK

SS Αποτελέσματα

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	E.LAVERTY	Parkalgar Honda	**28'.51.936**
2	K.SOFUOGLU	HANNspree Ten Kate Honda	**+2.817**
3	J.LASCORZ	Kawasaki Motocard.com	**+3.043**
4	M.PIRRO	HANNspree Ten Kate Honda	**+21.238**
5	K.FUJIWARA	Kawasaki Motocard.com	**+22.003**
6	M.LAGRIVE	ParkinGO Triumph BE1	**+22.056**
7	C.DAVIES	ParkinGO Triumph BE1	**+30.724**
8	D.SALOM	ParkinGO BE1 Triumph	**+30.730**
9	G.REA	Intermoto Czech Honda	**+30.857**
10	M.PRAIA	Parkalgar Honda	**+32.265**
11	M.ROCCOLI	Intermoto Czech Honda	**+32.272**
12	G.VIZZIELLO	Velmotor 2000	**+32.976**
13	A.LUNDH	Cresto Guide Racing Team	**+55.474**
14	A.BOSCOSCURO	Kuja Racing	**+55.641**
15	B.CHESAUX	Harms Benjan Racing	**+1'19.469**
16	I.TOTH	Team Toth	**+1 γύρος**
Εκτός κατάταξης			
-	D.DELL'OMO	Kuja Racing Honda	**1 γύρος**
-	F. FORET	Team Lorenzini	**9 γύροι**
-	R. HARMS	Harms Benjan Racing	**15 γύροι**
-	J.DISALVO	ParkinGO BE1 Triumph	



Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 30ºC
Διάρκεια αγώνα: 16 γύροι – 92.432km
Ρεκόρ πίστας: Eugene Laverty
1:47.601 – 193.280km/h
Pole position: Eugene Laverty
1:47.601 – 193.280km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Eugene Laverty (7ος γύρος)
1:47.767 – 192.783km/h

Βαθμολογία

		Phillip Island	Portimao	Valencia	Assen	Monza	Kyalami	Miller	Misano Adriatico	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Σύνολο
1	J. Lascorz	20	20	25	20	16									**101**
2	K. Sofuoglu	16	25	20	16	20									**97**
3	E. Laverty	25	5	11	25	25									**91**
4	C. Davies	4	13	16	13	9									**55**
5	D. Salom	13	6	13	0	8									**40**
6	G. Rea	6	8	10	9	7									**40**
7	R. Harms	9	9	7	10	0									**35**
8	M. Pirro	0	16	5	0	13									**34**
9	K. Fujiwara	5	10	0	8	11									**34**
10	M. Lagrive	0	0	9	11	10									**30**
11	M. Roccoli	10	7	0	7	5									**29**
12	F. Foret	11	11	6	0	0									**28**
13	M. Praia	7	0	4	6	6									**23**
14	A.Lundh	0	3	8	5	3									**19**
15	J. Disalvo	8	4	0	4	0									**16**
16	D. Dell' Ommo	1	1	0	3	0									**5**
17	B. Chesaux	0	2	0	2	1									**5**
18	G. Vizziello	0	0	0	4										**4**
19	S. Charpentier	3	0	0	0										**3**
20	P. Cazzola	2	0	0	1										**3**
21	A. Boscoscuro	0	0	0	2										**2**

Πρεμιέρα...

κείμενο: Γιώργος Στασινός (Η μεγάλη επιστροφή!)
φωτό: Βασίλης Νομικός

Ο Νίκος Διακάκης στο γύρο του θριάμβου με την καρό σημαία στη πλάτη

...για την Αγωνιστική Λέσχη Μοτοσυκλέτας Χανίων (Α.Λ.ΜΟ.Χ), η οποία διοργάνωσε τον πρώτο αγώνα της σύγχρονης ιστορίας της.

Στιγμιότυπο από τις μάχες στις κατηγορία MX 2. Ο Χρήστος Πασπάτης (117) ήταν αναμφισβήτητα ο καλύτερος αναβάτης της κατηγορίας

Όπως κάθε αρχή έτσι και αυτή είχε τις δυσκολίες της. Παρόλα αυτά το αποτέλεσμα ήταν ιδιαίτερα αξιόλογο, με πολλούς νεωτερισμούς για τα δεδομένα των αγώνων στην Κρήτη.
Οι περίπου πεντακόσιοι θεατές που βρέθηκαν στη νέα πίστα του Βατόλακου απόλαυσαν σκληρές μάχες μεταξύ των καλύτερων αναβατών του νησιού, αλλά και αξιόλογες προσπάθειες από τους πιο αργούς και πολλά υποσχόμενους συμμετέχοντες του αγώνα.

>> MX2

Η πρώτη καρό σημαία έπεσε για την κατηγορία MX2 όπου ο έμπειρος και γρήγορος Χρήστος Πασπάτης άρχισε να απομακρύνεται αργά αλλά σταθερά από τον πρώτο κιόλας γύρο. Πίσω του οι μάχες για τις υπόλοιπες θέσεις του βάθρου ήταν πολύ δυνατές, με τους Μάρκο Λέμη, Ιωσήφ Ψεγιαννάκη και Σταμάτη Βουλγαρέλη να δίνουν τον καλύτερο εαυτό τους. Μία πτώση όμως του Ψεγιαννάκη λίγους γύρους αργότερα τον οδήγησε σε εγκατάλειψη, γεγονός που ξεκαθάρισε το τοπίο για το ποιοι θα ανέβουν στα υπόλοιπα σκαλιά του βάθρου.
Ο Σταμάτης Βουλγαρέλης, σταθερός και γρήγορος όπως μας έχει συνηθίσει τον τελευταίο καιρό τερμάτισε τρίτος, ενώ ο πολλά υποσχόμενος Λέμης ανέβηκε άξια στην δεύτερη θέση.
Στο δεύτερο σκέλος της MX2 η εξέλιξη του αγώνα δεν ήταν πολύ διαφορετική. Όπως και στο πρώτο, ο Πασπάτης είχε τον δικό του ρυθμό ξεκαθαρίζοντας τους στόχους του από πολύ νωρίς. Ο Ψεγιαννάκης για άλλη μία φορά στάθηκε άτυχος εγκαταλείποντας την προσπάθεια του όταν η ανάρτηση του πίσω τροχού αποφάσισε να αποχωριστεί το υπόλοιπο της μοτοσυκλέτας του αλλά και τον ίδιο. Έτσι ο Λέμης τερμάτισε και πάλι δεύτερος, παρά τις πιέσεις του Βουλγαρέλη που τερμάτισε στην τρίτη θέση.

Ο Κώστας Καράκης εντυπωσίασε όχι μόνο με την ταχύτητά του, αλλά και με το αέρινο στυλ

>> MX1

Την παράσταση της διοργάνωσης όμως έκλεψε η κατηγορία MX1, με τα τετράχρονα μονοκύλινδρα των 450 κυβικών να αντηχούν στις γύρω βουνοκορφές αλλά και στα αυτιά των εντυπωσιασμένων θεατών. Στο πρώτο σκέλος, ο Νίκος Διακάκης, ο αδερφός του Νικηφόρος και ο Κωνσταντίνος Καράκης ξεκίνησαν απίστευτα δυνατά με τον Νίκο να δείχνει από τον πρώτο κιόλας γύρο ότι είναι ο δυνατότερος παίχτης του παιχνιδιού. Δεν διάψευσε κανένα μέχρι την λήξη του αγώνα, εντυπωσιάζοντας με τις οδηγικές του ικανότητες θεατές και αγωνιζόμενους.

Η μάχη για την δεύτερη θέση ήταν αναμφισβήτητα η πιο εντυπωσιακή της διοργάνωσης με τον Καράκη να προσπαθεί αφηνιασμένος να προσπεράσει τον Νικηφόρο Διακάκη και τον δεύτερο να του κλείνει τις "πόρτες" συνεχώς. Απίστευτες μάχες και εικόνες άλλοτε στο αέρα και άλλοτε στις κλειστές στροφές και στα φρένα. Τελικά νικητής αυτής της μάχης ήταν ο Νικηφόρος Διακάκης.

Στο δεύτερο σκέλος, με την απουσία του Νίκου Διακάκη και τον Νικηφόρο να τρέχει εκτός συναγωνισμού, ο Καράκης παρά την πτώση που τον έστειλε στην τελευταία θέση, αναρριχήθηκε σιγά-σιγά δείχνοντας την κλάση του και τερμάτισε δεύτερος πίσω από τον επίσης πολύ γρήγορο Χρόνη Πετράκη, με τον Δημήτρη Παφίτη να παραλαμβάνει το κύπελλο για την τρίτη θέση του αγώνα..

>> MX3-Junior-Mini

Ευχάριστο διάλλειμα από τις έντονες μάχες στις "μεγάλες" κατηγορίες ήταν η Junior και η Mini, όπου τα πιτσιρίκια της MX κοινότητας έδωσαν τον καλύτερο εαυτό τους. Νικητής στη Junior και στα δύο σκέλη ήταν ο Νικόλας Φανουράκης, ενώ για την κατηγορία Mini ο Καλουρής Junior έκανε κυριολεκτικά μοναχικό αγώνα.

Η ημέρα έκλεισε με την πολυπληθή κατηγορία MX 3, όπου ο Καστελλιανός Μπάμπης Κατσικανδαράκης σφράγισε τον αγώνα με το όνομά του, παίρνοντας τη νίκη και στα δύο σκέλη. Την αφιέρωσε στον πολύ καλό του φίλο και μέλος της Α.Λ.ΜΟ.Χ, Χρήστο Μαρεντάκη, που πρόσφατα έφυγε από κοντά μας. Οι Μάκης Τερζάκης και Οδυσσέας Καπαράκης είχαν τη δική τους μάχη για τη δεύτερη θέση του βάθρου, με τον Τερζάκη να διατηρεί ελαφρώς γρηγορότερο ρυθμό και να κατακτά τη δεύτερη θέση και στα δύο σκέλη με διαφορά δύο και τεσσάρων δευτερολέπτων αντίστοιχα από τον Καπαράκη.

Απονομή επάθλων από τον Γιάννη Γιαννουδάκη στην κατηγορία MX1

Μοτοσυκλέτας Χανίων
Μοτοσυκλέτας Χανίων
SUZUKI

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Μήπως είναι καλ
έρθεις φ
Colin E
αναβάτης Monster Yamaha Tech3 M

«Είχα προβλή

αναβάτης

«Κανείς δεν πιστεύε

ra

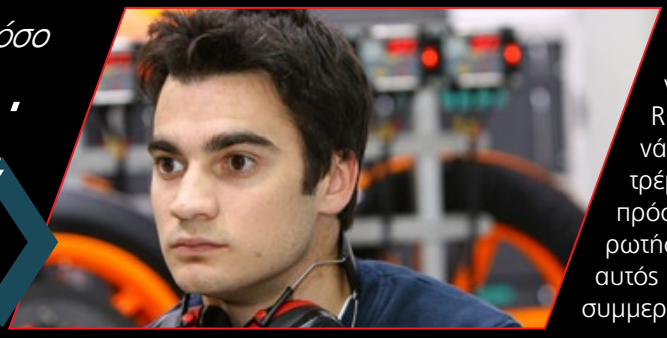
«Νομίζω πως είμαστε τόσο αργο
όσο και η Suzuki...
Valentino Rossi,
αναβάτης Fiat Yamaha MotoGP

«Θέλω να κερδίσω όλους τους rookies...
Hiroshi Aoyama,
αναβάτης Interwetten Honda MotoGP

ύτερα να μην
δέτος;
Edwards,
MotoGP

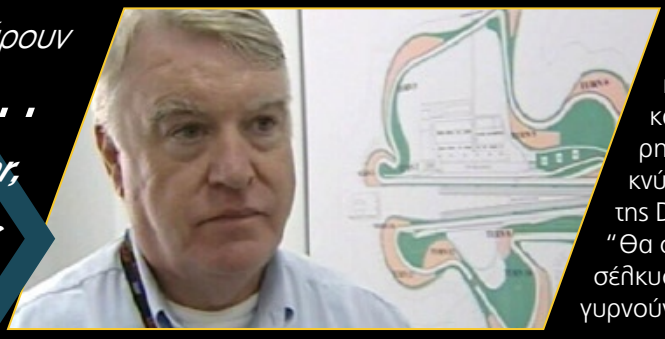
Αναφερόμενος στον καινούργιο "κολλητό" του, Ben Spies, ο Colin μας εξηγεί τι σκέφτηκε όταν έμαθε πως ο Τεξανός θα έρθει στην Tech3. Με το θαύμα του rookie πρωταθλήματος WSBK και τους χρόνους του σε κάθε ευκαιρία με το M1, ο Edwards του έστειλε λέει ένα SMS με το παραπάνω κείμενο. Αστειεύεται βρε σεις…

ήματα και πριν, μα ποτέ για τόσο
πολύ χρόνο…
Dani Pedrosa,
Repsol Honda MotoGP



Ο Ισπανός τα έχει βάλει με το HRC καθώς δε μπορεί με τίποτα να βγάλει άκρη με το νέο του RC211V. "Η μοτοσυκλέτα κουνάει πολύ, ταλαντώσεις πίσω, τρέμει ολόκληρη και δε νιώθω πρόσφυση καθόλου." Μήπως να ρωτήσεις τον Dovi βρε φιλαράκι, αυτός στο Κατάρ δεν έδειχνε να συμμερίζεται τις αγωνίες σου…

ι πως αυτές οι ομάδες θα πάρουν
πρωτάθλημα…
Paul Butler,
ce director Dorna Sports



Ο Άγγλος μιλά για τις Claiming Rule Teams και αποκαλύπτει. Πρόκειται για μια κατηγορία μέσα στην κατηγορία, σαφέστατα υποδεέστερη. Φυσικά το καροτάκι αναδεικνύεται ως το πρώτο ζητούμενο της Dorna, το χρήμα. Ακούστε τον: "Θα συμβάλλουν πολύ στην προσέλκυση νέων χορηγών." Κι ας γυρνούν ματαίως γύρω-γύρω…

ί

Μπορεί στο Κατάρ να έκανε την παρθενική του νίκη, αλλά ο Γιατρός δεν παραβλέπει πως οι M1 ήταν μακράν οι πιο αργές σε τελική ταχύτητα μοτοσυκλέτες του αγώνα. Εκπέμπει λοιπόν ένα προειδοποιητικό σήμα προς την ομάδα του, καθώς όλοι θυμόμαστε το 2007 και περισσότερο απ' όλους ο ίδιος.

… εκτός από τον Spies! Ο τελευταίος πρωταθλητής GP250 ερωτηθείς για τους στόχους της χρονιάς του, είναι σαφέστατος. Στη συνέχεια της συνέντευξης απαριθμεί τους rookie συναδέλφους του έναν προς ένα, μόνο που από την τελική καταμέτρηση λείπει ένα όνομα. Προφανώς ο Hiro πιστεύει πως ο Rookie της Χρονιάς είναι ήδη γνωστός…

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

Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbikes... Ταξίδεψε στο Misano για να δεις τους κορυφαίους οδηγούς να τα δίνουν όλα για τη νίκη!

Πακέτα εκδρομής: 4 ημέρες 360€

5 ημέρες 440€

πληροφορίες - δηλώσεις συμμετοχής: FFW RACING τηλ. 6970 274025

SKYLINES tours τηλ. 210 6777779

travel FAST think FORWARD and RACING ahead

SKYLINES Moto GP TOURS · MOTO FUN · IMPORTED BIKES · queenie art tattoo · FanJMotorcycles · ebike.gr · FAST FORWARD RACING

επισκεφτείτε το facebook group στην διεθυνση www.facebook.com/fast forward racing trips 2010

The Back

Στο συγκριτικό του προηγούμενου τεύχους ξεχάσαμε να αναφέρουμε δύο συμμετέχοντες φίλους. Είναι οι Παναγιώτης Κ. και Gemat (φωτό). Ζητούμε συγνώμη για την παράλειψη

HONDA
CLOVER

METZELER MAPS (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)

www.metzelermaps.com

Οι δρόμοι σου

Ένα εξαιρετικό εργαλείο για μοτοσυκλετιστές με τουριστικές ανησυχίες μας προσφέρει η Metzeler. Η ιστοσελίδα Metzeler Maps διατίθεται σε όλους, εντελώς δωρεάν και μέσα από μια πολύ απλή διαδικασία, για να ανεβάσουμε τις αγαπημένες μας διαδρομές ή να δούμε τις ανάλογες βόλτες που προτείνουν άλλοι μοτοσυκλετιστές από κάθε άκρη του πλανήτη. Σχεδιασμένη σε χάρτη, με όσες πληροφορίες επιθυμεί να επισυνάψει ο κάθε ενδιαφερόμενος και σχετικές φωτογραφίες, η κάθε διαδρομή είναι δυνατόν να αποθηκευτεί (download και upload) απευθείας και σε φορμά για GPS.

TROKTIKO (ΕΛΛΑΔΑ)

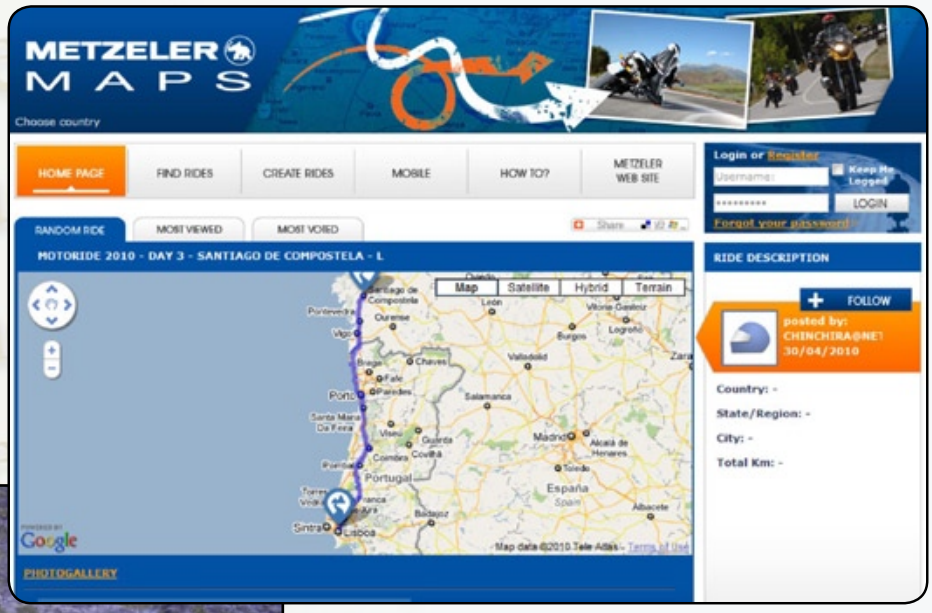
troktiko.blogspot.com

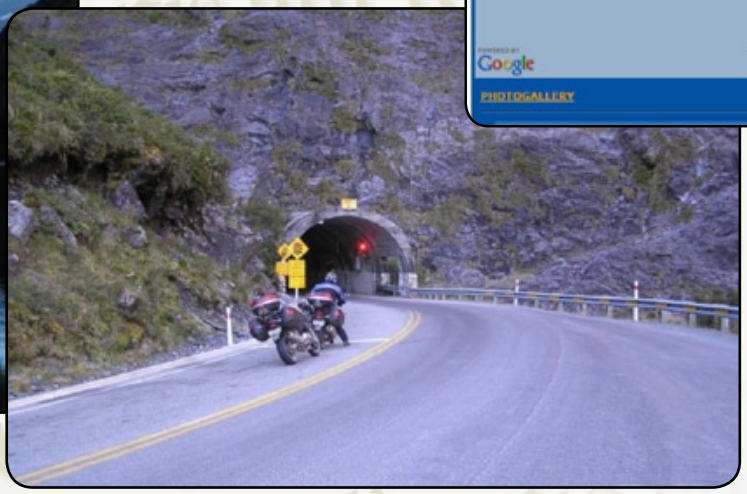
Μοτοπαράνοια

Όσοι κυκλοφορούμε με μοτοσυκλέτα καθημερινά στο κέντρο της Αθήνας έχουμε παρατηρήσει την ανηλεή εισπρακτική επίθεση της Τροχαίας στις μοτοσυκλέτες με γερανούς που οργώνουν κεντρικούς δρόμους και σηκώνουν ό,τι βρουν στο πέρασμά τους παράνομα παρκαρισμένο. Φυσικά, το λογικό ερώτημα είναι αν υπάρχουν επαρκείς "νόμιμες" θέσεις παρκαρίσματος δικύκλων στο κέντρο και η απάντηση είναι απλά… όχι.

Το γνωστό blog "Τρωκτικό" αναδημοσιεύει την αγανάκτηση ενός αναγνώστη του (http://troktiko.blogspot.com/2010/04/motoparanoia.html), κάνοντας παράλληλα μερικούς πρόχειρους υπολογισμούς για το κέρδος της ιδιωτικής εταιρείας που ναυλώνει η Τροχαία για να φορτώνει τις μοτοσυκλέτες. Το πνεύμα του αναγνώστη συνοψίζεται ιδανικά στην κατακλείδα του:

"ΕΛΕΟΣ. ΤΗ ΚΛΗΣΗ ΤΩΝ 80 ΕΥΡΩ ΔΕΝ ΤΗ ΠΛΗΡΩΝΩ ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΕΧΩ ΟΥΤΕ ΤΑ 40 ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΝ ΤΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙΣ ΕΝΤΟΣ 10ΗΜΕΡΩΝ, ΟΥΤΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΧΩ, ΟΥΤΕ ΤΕΛΗ ΠΛΗΡΩΝΩ ΕΔΩ ΚΑΙ 2 ΧΡΟΝΙΑ ΓΙΑΤΙ ΕΙΜΑΙ ΑΝΕΡΓΟΣ. ΑΛΛΑ ΤΟ ΧΟΡΑΝΗ ΤΟΝ ΠΛΗΡΩΣΑ ΓΙΑ ΝΑ ΜΠΟΡΩ ΝΑ ΠΗΓΑΙΝΟΕΡΧΟΜΑΙ ΣΤΟΝ ΟΑΕΔ ΜΠΑΣ ΚΑΙ ΒΡΩ ΔΟΥΛΕΙΑ…"





troktiko

ΕΔΩ ΤΙΠΟΤΑ ΔΕΝ ΓΡΑΦΕΤΑΙ ΤΥΧΑΙΑ - ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΜΕ ΑΞΙΟΠΡΕΠΕΙΑ ΚΑΙ ΣΑΤΙΡΑ

Δευτέρα, 26 Απριλίου 2010

"Moto...paranoia!'

"Έχω ένα μηχανάκι 50cc αυτόματο. Πάρκαρα τη Παρασκευή το μεσημέρι (παράνομα) σε πεζοδρόμιο στην οδό Πειραιώς πολύ κοντά στην Ομόνοια.
Σε πολύ λίγο χρόνο (εντός 10-15 λεπτών) ένας γερανός ιδιωτικός πήρε το μηχανάκι μου μαζί με άλλα 5-6 που βρίσκονταν στο συγκεκριμένο σημείο. Καλά μέχρι εδώ ... έφταιξα και καλά να πάθω.
Όμως εδώ αρχίζει ο παραλογισμός. Με το έτσι θέλω, ο γερανός ... αποδείχθηκε ιδιωτικός "ΧΟΡΑΝΗΣ" Σακ@@@ Θ@@@@ εκμετάλλευση Φ.Δ.Χ και εισπράττει 60,69 ευρώ + 21% ΦΠΑ 73,11 σύνολο. Το μηχανάκι οδηγήθηκε στην οδό Πειραιώς 44 στο πάρκινγκ της εταιρείας ΣΕΙΡΙΟΣ Α.Ε η οποία εισπράττει 3 ευρώ την ημέρα για ένα μηχανάκι ανεξάρτητα αν το παραλάβεις μετά από 1/2 ώρα. Λένε ότι έχουν σύμβαση με το ελληνικό Δημόσιο. Το Σάββατο κλείνουν στις 5μμ και τη Κυριακή κλειστά. Αν το παραλάβεις δηλαδή τη Δευτέρα θα πληρώσεις 9 ευρώ. Η Τροχαία για να σε αφήσει να πάρεις το μηχανάκι δεν την ενδιαφέρει αν πλήρωσες τη κλήση 80 ευρώ, αν έχεις ασφάλεια ή τέλη κυκλοφορίας πληρωμένα αλλά το μόνο που την ενδιαφέρει είναι να τους πας βεβαίωση ότι

Αυτά είναι τα νέα ληστρικά μέτρα
Πατήστε εδώ

Τα video - σοκ από την επίθεση στον Κακλαμάνη
Πατήστε εδώ και εδώ

Το video - ντοκουμέντο από την πτώση του αεροσκάφους "Helios"
ΠΑΤΗΣΤΕ ΕΔΩ

Κατεβάστε το troktiko για το iphone
ΠΑΤΗΣΤΕ ΕΔΩ

iCycling.gr

Κείμενο: Π.Ε.Π.Α. **Φωτό:** Βασίλης Νομικός

Γιατί να κάνουμε ποδήλατο

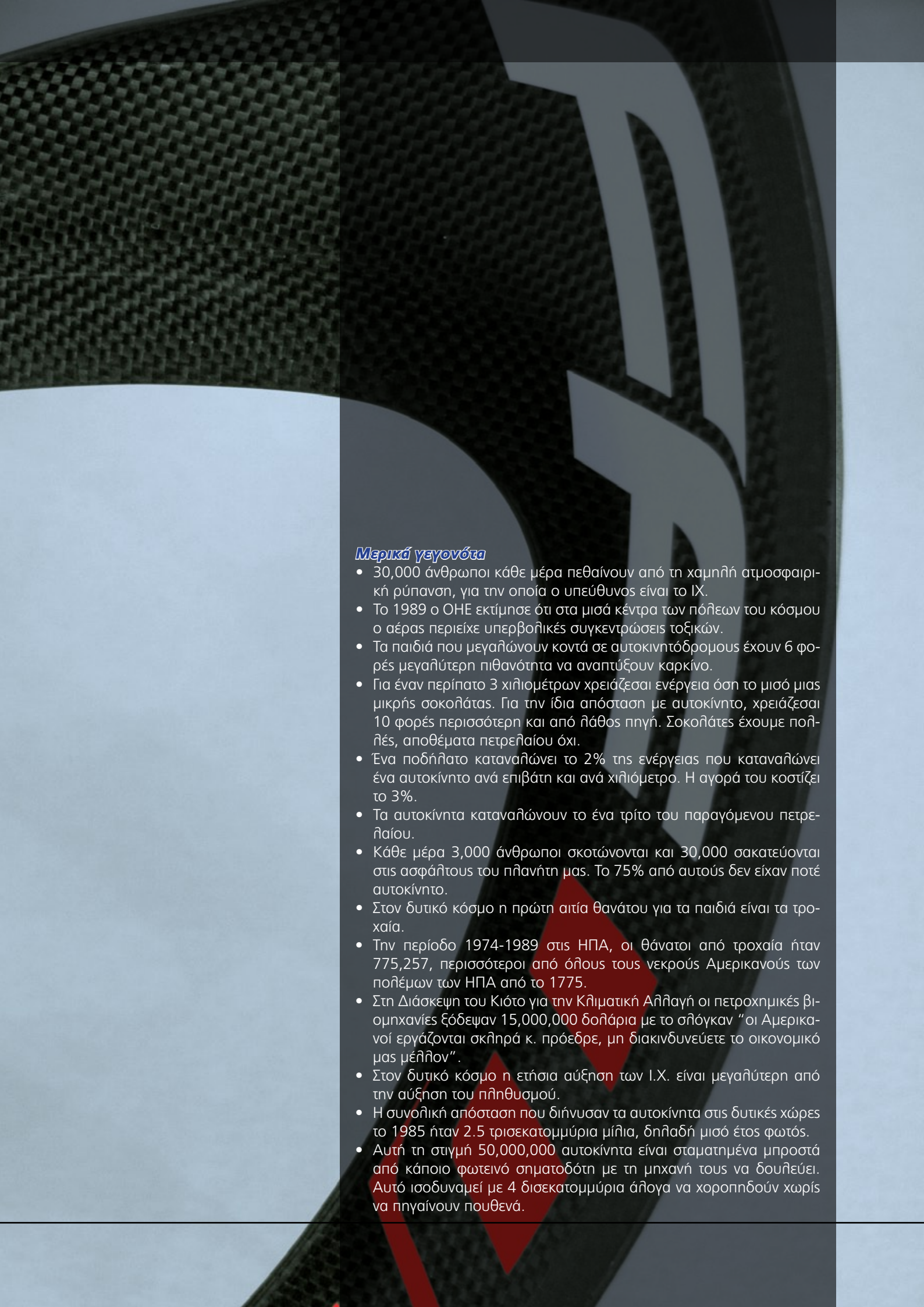
Με το ποδήλατό σου: Η Μάχη ενάντια στο αυτοκίνητο συνεχίζεται...

Αποτελεί την καλύτερη συνταγή υγείας. Η καθημερινή χρήση του για μεταφορά είναι ο πιο ευχάριστος τρόπος ενσωμάτωσης στον τρόπο ζωής μια άσκησης που θα σε συνοδεύει για όλη σου τη ζωή.
Σε κάνει να νοιαστείς για τον εαυτό σου.
Απομακρύνει το στρες.
Παρέχει κινητική ανεξαρτησία μέσα στην πόλη όσο κανένα άλλο μέσο.
Δεν αδειάζει την τσέπη σου.
Σε μαθαίνει να χαίρεσαι τα καθημερινά πράγματα.
Φέρνει το χαμόγελο στο πρόσωπό σου.
Σε βοηθάει να σκέφτεσαι.
Σε αφήνει να συμμετέχεις στον κόσμο.
Να ακούς, να μυρίζεις, να πιάνεις, να νιώθεις.
Να επικοινωνείς με τους συνανθρώπους σου.
Σου αφήνει περισσότερο χρόνο για την οικογένειά σου, τους φίλους σου, τα χόμπι σου.

iCycling.gr

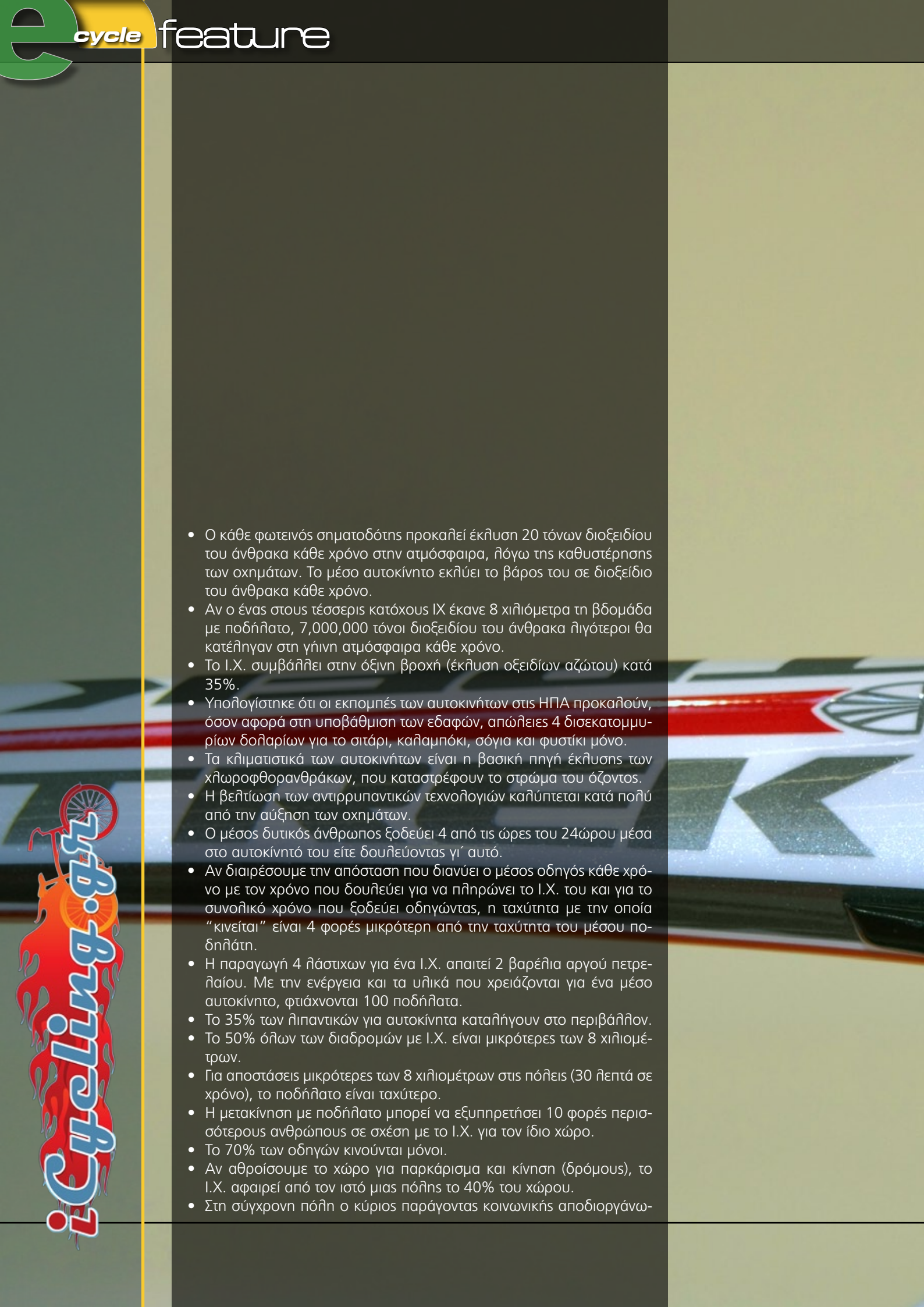
HAMI

iCycling.gr



Μερικά γεγονότα

- 30,000 άνθρωποι κάθε μέρα πεθαίνουν από τη χαμηλή ατμοσφαιρική ρύπανση, για την οποία ο υπεύθυνος είναι το ΙΧ.
- Το 1989 ο ΟΗΕ εκτίμησε ότι στα μισά κέντρα των πόλεων του κόσμου ο αέρας περιείχε υπερβολικές συγκεντρώσεις τοξικών.
- Τα παιδιά που μεγαλώνουν κοντά σε αυτοκινητόδρομους έχουν 6 φορές μεγαλύτερη πιθανότητα να αναπτύξουν καρκίνο.
- Για έναν περίπατο 3 χιλιομέτρων χρειάζεσαι ενέργεια όση το μισό μιας μικρής σοκολάτας. Για την ίδια απόσταση με αυτοκίνητο, χρειάζεσαι 10 φορές περισσότερη και από λάθος πηγή. Σοκολάτες έχουμε πολλές, αποθέματα πετρελαίου όχι.
- Ένα ποδήλατο καταναλώνει το 2% της ενέργειας που καταναλώνει ένα αυτοκίνητο ανά επιβάτη και ανά χιλιόμετρο. Η αγορά του κοστίζει το 3%.
- Τα αυτοκίνητα καταναλώνουν το ένα τρίτο του παραγόμενου πετρελαίου.
- Κάθε μέρα 3,000 άνθρωποι σκοτώνονται και 30,000 σακατεύονται στις ασφάλτους του πλανήτη μας. Το 75% από αυτούς δεν είχαν ποτέ αυτοκίνητο.
- Στον δυτικό κόσμο η πρώτη αιτία θανάτου για τα παιδιά είναι τα τροχαία.
- Την περίοδο 1974-1989 στις ΗΠΑ, οι θάνατοι από τροχαία ήταν 775,257, περισσότεροι από όλους τους νεκρούς Αμερικανούς των πολέμων των ΗΠΑ από το 1775.
- Στη Διάσκεψη του Κιότο για την Κλιματική Αλλαγή οι πετροχημικές βιομηχανίες ξόδεψαν 15,000,000 δολάρια με το σλόγκαν "οι Αμερικανοί εργάζονται σκληρά κ. πρόεδρε, μη διακινδυνεύετε το οικονομικό μας μέλλον".
- Στον δυτικό κόσμο η ετήσια αύξηση των Ι.Χ. είναι μεγαλύτερη από την αύξηση του πληθυσμού.
- Η συνολική απόσταση που διήνυσαν τα αυτοκίνητα στις δυτικές χώρες το 1985 ήταν 2.5 τρισεκατομμύρια μίλια, δηλαδή μισό έτος φωτός.
- Αυτή τη στιγμή 50,000,000 αυτοκίνητα είναι σταματημένα μπροστά από κάποιο φωτεινό σηματοδότη με τη μηχανή τους να δουλεύει. Αυτό ισοδυναμεί με 4 δισεκατομμύρια άλογα να χοροπηδούν χωρίς να πηγαίνουν πουθενά.



- Ο κάθε φωτεινός σηματοδότης προκαλεί έκλυση 20 τόνων διοξειδίου του άνθρακα κάθε χρόνο στην ατμόσφαιρα, λόγω της καθυστέρησης των οχημάτων. Το μέσο αυτοκίνητο εκλύει το βάρος του σε διοξείδιο του άνθρακα κάθε χρόνο.
- Αν ο ένας στους τέσσερις κατόχους IX έκανε 8 χιλιόμετρα τη βδομάδα με ποδήλατο, 7,000,000 τόνοι διοξειδίου του άνθρακα λιγότεροι θα κατέληγαν στη γήινη ατμόσφαιρα κάθε χρόνο.
- Το Ι.Χ. συμβάλλει στην όξινη βροχή (έκλυση οξειδίων αζώτου) κατά 35%.
- Υπολογίστηκε ότι οι εκπομπές των αυτοκινήτων στις ΗΠΑ προκαλούν, όσον αφορά στη υποβάθμιση των εδαφών, απώλειες 4 δισεκατομμυρίων δολαρίων για το σιτάρι, καλαμπόκι, σόγια και φυστίκι μόνο.
- Τα κλιματιστικά των αυτοκινήτων είναι η βασική πηγή έκλυσης των χλωροφθορανθράκων, που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος.
- Η βελτίωση των αντιρρυπαντικών τεχνολογιών καλύπτεται κατά πολύ από την αύξηση των οχημάτων.
- Ο μέσος δυτικός άνθρωπος ξοδεύει 4 από τις ώρες του 24ώρου μέσα στο αυτοκίνητό του είτε δουλεύοντας γι΄ αυτό.
- Αν διαιρέσουμε την απόσταση που διανύει ο μέσος οδηγός κάθε χρόνο με τον χρόνο που δουλεύει για να πληρώνει το Ι.Χ. του και για το συνολικό χρόνο που ξοδεύει οδηγώντας, η ταχύτητα με την οποία "κινείται" είναι 4 φορές μικρότερη από την ταχύτητα του μέσου ποδηλάτη.
- Η παραγωγή 4 λάστιχων για ένα Ι.Χ. απαιτεί 2 βαρέλια αργού πετρελαίου. Με την ενέργεια και τα υλικά που χρειάζονται για ένα μέσο αυτοκίνητο, φτιάχνονται 100 ποδήλατα.
- Το 35% των λιπαντικών για αυτοκίνητα καταλήγουν στο περιβάλλον.
- Το 50% όλων των διαδρομών με Ι.Χ. είναι μικρότερες των 8 χιλιομέτρων.
- Για αποστάσεις μικρότερες των 8 χιλιομέτρων στις πόλεις (30 λεπτά σε χρόνο), το ποδήλατο είναι ταχύτερο.
- Η μετακίνηση με ποδήλατο μπορεί να εξυπηρετήσει 10 φορές περισσότερους ανθρώπους σε σχέση με το Ι.Χ. για τον ίδιο χώρο.
- Το 70% των οδηγών κινούνται μόνοι.
- Αν αθροίσουμε το χώρο για παρκάρισμα και κίνηση (δρόμους), το Ι.Χ. αφαιρεί από τον ιστό μιας πόλης το 40% του χώρου.
- Στη σύγχρονη πόλη ο κύριος παράγοντας κοινωνικής αποδιοργάνω-

iCycling.gr

RXL
MADE IN

σης, οικολογικής υποβάθμισης, σπατάλης ενέργειας και ανθρωποκτονίας (στις περιπτώσεις ενός προς πολλούς) είναι το Ι.Χ.

- Η κατασκευή δρόμων για τα αυξανόμενα Ι.Χ. διασπά τον κοινωνικό ιστό όσο τίποτε άλλο, υποβαθμίζει το αστικό τοπίο, αυξάνει τα ατυχήματα και την εγκληματικότητα.
- Ψυχολογικές μελέτες έδειξαν, ότι το κυκλοφοριακό προκαλεί αύξηση της αρτηριακής πίεσης, μείωση της ψυχικής αντοχής (frustration tolerance), αρνητική διάθεση και αύξηση της επιθετικότητας.
- Μελέτες έδειξαν ότι η οδήγηση του αυτοκινήτου προκαλεί αρνητικό αίσθημα απραξίας, αποτρέπει την απελευθέρωση των εντάσεων, δημιουργεί ένταση λόγω του αισθήματος της βιασύνης και προκαλεί μια ιδιάζουσα σύγχυση: Το πάτημα του γκαζιού προκαλεί έκκριση αδρεναλίνης, ενώ με το πάτημα του φρένου η ενέργεια που δε μπορεί να απελευθερωθεί επιστρέφει στο υποκείμενο.
- Στις ΗΠΑ το 1989 υπολόγισαν ότι οι καθυστερήσεις στο κυκλοφοριακό κόστιζαν στη χώρα περισσότερα από 10 δισεκατομμύρια δολάρια τον χρόνο σε χαμένο χρόνο εργασίας.
- Αν στο κόστος ενός Ι.Χ. προσθέταμε το κόστος των δρόμων, το κόστος στην υγεία και των ατυχημάτων και το κόστος στο περιβάλλον, το Ι.Χ. θα έπρεπε να κοστίζει 10 φορές περισσότερο.
- Αν αυτοί που οδηγούν μόνοι άφηναν το Ι.Χ. μια μέρα τη βδομάδα στο σπίτι, η συμφόρηση στους δρόμους θα μειώνονταν κατά 14%.
- 50 εκατομμύρια αυτοκίνητα και 120 εκατομμύρια ποδήλατα προστίθενται κάθε χρόνο στον πλανήτη.
- Στην Ασία συνολικά, τα ποδήλατα μεταφέρουν περισσότερους ανθρώπους από τα αυτοκίνητα όλου του κόσμου.
- Το κλείσιμο του κέντρου της Μπολόνια στα Ι.Χ. ελάττωσε την κυκλοφορία αυτοκινήτων στην πόλη κατά 70%. (Όχι όμως και την κυκλοφορία των ανθρώπων βέβαια.)
- Στη Δανία η αγορά και η κατοχή Ι.Χ. φορολογούνται, με χρήματα που πηγαίνουν για την κατασκευή ποδηλατοδρόμων και για τα μαζικά μέσα μεταφοράς. Το 35% του πληθυσμού πηγαίνει στη δουλειά με ποδήλατο.
- Στην Ολλανδία το 1986 υπήρχαν 13,500 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων και το ένα τρίτο των ανθρώπων πηγαίνουν με ποδήλατο στη δουλειά τους. Η φορολογία του Ι.Χ. θεωρείται "υπερβολική" και υπάρχει ο στόχος να μειωθούν τα αυτοκίνητα στη χώρα από τα 5 στα 3.5 εκατομμύρια.
- Στην Μπογκοτά της Κολομβίας, έχουν ένα πρόγραμμα, "η Πόλη για τους Πολίτες": Κάθε Κυριακή 56 χιλιόμετρα δρόμων κλείνουν για το Ι.Χ.
- Στη Νέα Υόρκη το 10% του εργατικού δυναμικού χρησιμοποιεί ποδήλατο.
- Στο Palo Alto της California, στις εγκαταστάσεις της Xerox, δόθηκε ντους και πετσέτα για τους εργαζόμενους. Αμέσως το 20% των υπαλλήλων άρχισαν να πηγαίνουν στη δουλειά με ποδήλατο.
- Στις ΗΠΑ μερικές εταιρείες προσφέρουν στους υπαλλήλους καινούργιο ποδήλατο, με την προϋπόθεση ότι θα το χρησιμοποιούν το λιγότερο 3 μέρες την εβδομάδα για να έρχονται στη δουλειά. Παρατήρησαν ότι οι εργαζόμενοι αποδίδουν περισσότερο.
- Ο πρόεδρος της Αργεντινής πρότεινε στους πολίτες να χρησιμοποιούν ποδήλατο, με την αύξηση των τιμών στα καύσιμα. Ο ίδιος είναι ποδηλάτης.
- Στην Ελλάδα του 2003 –και των μελλούμενων "πράσινων" Ολυμπιακών του 2004 κλπ κλπ– με το λεγόμενο "κοινωνικό πακέτο" το αυτοκίνητο άνω των 2000 κυβικών επιδοτείται...

iCycling.gr

ΞΥΛΙΝΟ ΔΑΠΕΔΟ

Epoque

Αυθεντική εμπειρία ξύλινου δαπέδου

Tarkett

THE ULTIMATE FLOORING EXPERIENCE

Σε επιλεγμένους συνεργάτες σε όλη την Ελλάδα
www.tarkett.gr Tel.:+302106745340

Cyclist.gr

κείμενο: Παναγιώτης Θεοφιλάς **φωτό:** Cyclist.gr

Αίτια πόνου στην περιοχή του γόνατος

Πολλές φορές τυχαίνει να νιώσουμε μικροενοχλήσεις στην περιοχή του γόνατος κατά τη διάρκεια των ποδηλατικών μας εξορμήσεων. Συνήθως, αυτές προέρχονται είτε από μυοσκελετικά προβλήματα ή από λάθος ρυθμίσεις του ποδηλάτου (πχ. στη σέλλα). Ας δούμε όμως τι μπορούμε να κάνουμε γι' αυτό πριν απευθυνθούμε στον ορθοπεδικό ή στον φυσικοθεραπευτή…

Cyclist.gr

ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΠΟΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΓΟΝΑΤΟΣ		
ΑΙΤΙΑ	ΠΙΘΑΝΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	ΠΙΘΑΝΗ ΛΥΣΗ
Ανατομικά		
Ανισοσκελία	Διάταση της ΛΚΤ στο κοντύτερο σκέλος, πίεση στην οπίσθια επιφάνεια του γόνατος	Χαμήλωμα της σέλλας
Φαρδιά λεκάνη	Πόνος στην έξω επιφάνεια του γόνατος, λόγω αύξησης της γωνίας Q, δηλαδή της γωνίας μεταξύ μηρού και κνήμης	Μεταφορά των cleats 1-2 mm προς τα έξω
Πλατυποδία ή έσω ανάσπαση του άκρου πόδα	Πόνος στην έσω επιφάνεια του γόνατος	Μεταφορά των cleats 1-2 mm προς τα έσω
Έσω στροφή της κνήμης	Πόνος στην επιγονατίδα	Στροφάρισμα από 75 rpm και πάνω, σήκωμα της σέλλας και μεταφορά της προς τα πίσω, μεταφορά των cleats προς τα εμπρός 1-2 mm, κοντύτεροι δισκοβραχίονες κατά 2.5 mm
Μυϊκή αδυναμία του τετρακεφάλου, των οπίσθιων μηριαίων, καμπτήρων του ισχίου, των γλουτιαίων	Κόπωση η οποία προκαλεί διαφοροποιήσεις στην τεχνική στροφαρίσματος	Εκγύμναση των συγκεκριμένων μυϊκών ομάδων με χρήση ισοκινητικού δυναμόμετρου, πχ. Cybex
Δυσκαμψία, έλλειψη ελαστικότητας στους μύες των ποδιών	Σύνδρομο ΛΚΤ	Μεταφορά των cleats 1-2 mm προς τα έξω
Bike Fit		
Σέλλα πολύ ψηλά	Έκταση του γόνατος που ερεθίζει την ΛΚΤ, πίεση του τένοντα του δικέφαλου μηριαίου, φόρτιση της επιγονατιδο-μηριαίας άρθρωσης, ενόχληση στη άρθρωση του ισχίου, πόνος στην οπίσθια επιφάνεια του γόνατος	Χαμήλωμα της σέλλας
Σέλλα πολύ χαμηλά	Πόνος στον επιγονατιδικό και στον καταφυτικό τένοντα του τετρακεφάλου	Στροφάρισμα από 75 rpm και πάνω, σήκωμα της σέλλας και μεταφορά της προς τα πίσω, μεταφορά των cleats προς τα εμπρός 1-2 mm, κοντύτεροι δισκοβραχίονες κατά 2.5 mm
Σέλλα πολύ μπροστά	Πόνος στην πρόσθια επιφάνεια του γόνατος, λόγω πεταλαρίσματος σε θέση υπερβολικής κάμψης	Στροφάρισμα από 75 rpm και πάνω, σήκωμα της σέλας και μεταφορά της προς τα πίσω, μεταφορά των cleats προς τα εμπρός 1-2 mm, κοντύτεροι δισκοβραχίονες κατά 2.5 mm

Επεξηγήσεις: ΛΚΤ = Λαγονοκνημιαία Ταινία – Cleats = σχαράκια πεταλιών

cyclist.gr

Σέλλα πολύ πίσω	Πόνος στη ΛΚΤ λόγω της μεγάλης προσπάθειας που κάνει το πόδι προκειμένου να πεταλάρει, πόνος στον τένοντα του δικέφαλου μηριαίου	Μεταφορά των cleats προς τα έξω 1-2 mm
Πολύ μεγάλοι δισκοβραχίονες	Αύξηση της φόρτισης σε όλο το γόνατο, με τον επιγονατιδικό τένοντα και τον καταφυτικό τένοντα του τετρακέφαλου να επηρεάζονται περισσότερο	Μικρότεροι δισκοβραχίονες κατά 2.5 cm
Cleats υπερβολικά στραμμένα προς τα έσω	Τενοντίτιδα του επιγονατιδικού, στροφή της κνήμης η οποία προκαλεί πόνο στην πρόσθια επιφάνεια του γόνατος	Μεταφορά των cleats προς τα έξω
Cleats υπερβολικά στραμμένα προς τα έξω	Πόνος στην έσω επιφάνεια του γόνατος	Μεταφορά των cleats προς τα έσω
Προπόνηση		
Απότομη αύξηση της απόστασης ή της έντασης	Σφίξιμο μυών που συνοδεύεται από μικροτραυματισμούς	Μείωση της έντασης και της απόστασης, ιδιαίτερη έμφαση στην αποθεραπεία
Υπερβολική προπόνηση σε ανηφόρες (ποδήλατο)	Τραυματισμός του χόνδρου, χονδρομαλάκυνση επιγονατίδος	Μείωση του όγκου της προπόνησης, προπόνηση σε "φλάτ" διαδρομές μέχρι υποχώρησης των συμπτωμάτων
Αργό στροφάρισμα με "βαριά" πατήματα	Πόνος στην έσω επιφάνεια του γόνατος	Στροφάρισμα από 75 rpm και πάνω, μεταφορά των cleats προς τα έσω
Τρέξιμο σε ανώμαλο δρόμο	Πόνος στην έσω επιφάνεια του γόνατος (ανηφόρες), σφίξιμο των τετρακεφάλων λόγω συσσώρευσης γαλακτικού οξέως (κατηφόρες)	Έμφαση στην αποθεραπεία, προπόνηση σε "φλάτ" διαδρομές μέχρι υποχώρησης των συμπτωμάτων
Βαθιά καθίσματα (deep squats)	Αύξηση της φόρτισης σε όλους τους συνδέσμους του γόνατος	Κατάργηση των deep squats και αντικατάσταση αυτών με προβολές εμπρός ή ημικαθίσματα μέχρι τις 90 μοίρες κάμψης του γόνατος

Θεοφιλάς Παναγιώτης
Πτυχιούχος Ανώτερης Σχολής Φυσικοθεραπείας Αθηνών
Πτυχιούχος Ανώτερης Σχολής Φυσικοθεραπείας Βελιγραδίου
kynouros@hotmail.com

DOWNHILL.GR
Life is a Free Ride

Κείμενο & Φωτό: Δοβρίδης Δημήτρης

Όλυμπος
Free Ride

"Τι θα γίνει ρε δικέ μου μ' εκείνη την εκδρομή που λέμε εδώ και κάποια χρόνια να κάνουμε στον Όλυμπο, θα την κάνουμε ή φέτος θα πνιγούμε και πάλι στην δική μας τραγικότητα;"

downHILL.gr
Life is a Free Ride

Αυτά τα λόγια ειπώθηκαν στις αρχές του Αυγούστου μέσα στο μαγαζί μου, σε έναν οργασμό μελλοντικών σχεδίων για την Freeride σκηνή τις Ξάνθης και ίσως να ήταν τα λόγια που μας ώθησαν φέτος στην πραγματοποίηση αυτής τις επικής εξόρμησης στο βουνό των βουνών, τον Όλυμπο!
Πάει καιρός τώρα που θέλαμε να κάνουμε μια εξόρμηση στο Βουνό των Θεών με τα ποδήλατα μας. Εδώ ίσως και 10 χρόνια το είχαμε στο μυαλό μας, αλλά τη μια μας τα χαλούσε ο καιρός, την άλλη δεν είχαμε ποδήλατο, την τρίτη δεν ταίριαζαν οι άδειες μας, όλο προβλήματα που προέκυπταν την τελευταία στιγμή.
Παρόλα αυτά πήραμε φέτος την απόφαση να πάμε στα τέλη του Αυγούστου! Ενώ στην αρχή ήταν να έρθουν πολλά άτομα, στο τέλος ως συνήθως μείναμε με το ζόρι τρεις "γενναίοι". Έτσι λοιπόν μας βρίσκει το χάραμα ώρα 4:00 με καταρρακτώδη βροχή και περίσσια όρεξη στον δρόμο για Όλυμπο.
Ο λόγος που ξεκινάμε τόσο νωρίς είναι ότι πρέπει να προλάβουμε τον Βασιλάκη, τον μουλαρά, στη λεγόμενη "διασταύρωση" για να φορτώσουμε στα μουλάρια τα ποδήλατα μας, γιατί όπως μας είχε πει θα έπρεπε να είμαστε το αργότερο στις 8:00 ακριβώς.
Φτάνοντας 7.40 πμ στο Λιτόχωρο παίρνουμε κατευθείαν τον δρόμο για πάνω χωρίς να χαθεί ένα λεπτό. Ευτυχώς φτάσαμε εγκαίρως και έτσι προλάβαμε το ραντεβού μας.

27.08: Η ανάβαση

Αφού φορτώσαμε τα ποδήλατα στα μουλάρια, ξεκινήσαμε με ελαφρύ φόρτο για το καταφύγιο Χ. Κάκαλος που προσφέρει τα πάντα -από κλινοσκεπάσματα ως πλήρη διατροφή,WC- στο Οροπέδιο των Μουσών στα 2,750 m. Τα μουλάρια μαζί με προμήθειες αλλά και τα ποδήλατα μας θα ξεκινούσαν μισή ώρα αργότερα, η ανάβαση έγινε από τη διασταύρωση 900 m, Μπάρμπα, Στράγκο, Πετρόστρουγγα, Σκούρτα, πέρασμα του Γιόσου και τέλος βγήκαμε στο Οροπέδιο των Μουσών, μετά από σχεδόν τρεις ώρες περπατήματος. Μόλις βγήκαμε στο Οροπέδιο πήραμε το δρόμο για το καταφύγιο Χ. Κάκαλος όπου διαχειριστής του είναι ο πολύ καλός μας φίλος Μ. Στύλλας, γνωστός και μη εξαιρετέος για τα ορειβατικά του κατορθώματα ανά το πανελλήνιο και όχι μόνο. Η ανάβαση έγινε χωρίς στάση σε σχετικά γρήγορο ρυθμό μιας και όλη η παρέα ήταν σε καλή φυσική κατάσταση. Υπό κανονικές συνθήκες και με έναν μέτριο ρυθμό, αλλά και με κάποιες στάσεις, είναι περίπου πέντε ώρες. Σίγουρα το βγάλσιμο στο Οροπέδιο των Μουσών θα σας ανταμείψει για την κούραση τις ανάβασης μιας και θα αντικρίσετε θεόρατο μπροστά σας το Στεφάνι (2911 m) την κορυφή Προφήτης Ηλίας (2800 m) στα δεξιά σας, ενώ με ένα πιο έμπειρο μάτι θα διακρίνετε την ψηλότερη κορυφή τις Ελλάδος, τον Μύτικα στα 2918 m να δεσπόζει επιβλητική και σιωπηλή ανάμεσα σε ένα σύννεφο μυστηρίου πάνω από τα επίσης εντυπωσιακά Ζωνάρια.
Η ώρα ήταν περίπου 11:00 πμ κι εμείς ήμασταν μπροστά από την ίσως πιο όμορφη θέα στην Ελλάδα, μπροστά από το Στεφάνι και τον Θρόνο του Δία, η κούραση δε μας πτόησε καθόλου και συνεχίσαμε να καλαμπουρίζουμε και να πειράζουμε ο ένας τον άλλο (όπως είθισται στη Free Ride σκηνή τις

DOWNHILL.GR

Life is a Free Ride

Ξάνθης άλλωστε), περιμένοντας τα ποδήλατα μας από κάτω να έρθουν για να τα ετοιμάσουμε για την αυριανή επική κατάβαση. Αφού ήρθαν σχεδόν μετά από δύο ώρες ξεκινήσαμε να τα δένουμε και να τα τακτοποιούμε μιας και ήθελαν κάποιες μικροτροποποιήσεις για το φόρτωμα. Αφού ξεκουραστήκαμε για 3-4 ώρες ετοιμαστήκαμε για την ανάβαση στην κορυφή Μύτικας, χρειάστηκε περίπου μιάμιση ώρα με πολλή προσοχή από το όχι και τόσο εύκολο λούκι του Μύτικα –για κάποιους χωρίς ορειβατικό υπόβαθρο ίσως και δύσκολο! Η θέα όμως τις κορυφής απίστευτη, θέα μέχρι την πλάκα Λιτόχωρου, αλλά και στα βόρεια μας τα "καζάνια" να βράζουν μέσα στα σύννεφα και στους αχνούς και πιο πίσω μας τα Πιέρια Όρη. Αφού γυρίσαμε πίσω στο καταφύγιο φάγαμε ένα πολύ δυνατό γεύμα και μετά από λίγο σαν υπνωτισμένοι πέσαμε για ύπνο περίπου στις 6:00 μμ. Το λάθος ήταν ότι δεν πήραμε μαζί μας νερό και το βράδυ συνεννοημένοι ξυπνήσαμε και ψάχναμε νερό, αλλά ευτυχώς ένας κοιμισμένος ανυποψίαστος ορειβάτης –περιπατητής έσβησε τη δίψα μας.

28.08: Η κατάβαση

Η επομένη μέρα μας βρήκε ορεξάτους και έτοιμους κατά τις 07:30 έξω από το καταφύγιο να κάνουμε κάποιες τελευταίες ρυθμίσεις σε ποδήλατα και εξοπλισμό και κάνοντας κάποιες σημαντικές διαπιστώσεις –ότι ήμασταν έτοιμοι να ζήσουμε για άλλη μια φορά την τραγικότητα μας έχοντας μαζί μας μόνον μια σαμπρέλα και έχοντας αφήσει τις άλλες στο αμάξι. Αφού τραβηχτήκαν κάποιες φωτογραφίες και κάνοντας κάποιες τελευταίες δεήσεις προς τους Ολύμπιους Θεούς να μας λυπηθούν για να μην πάθουμε λάστιχο, πήραμε τον δρόμο τις κατηφοριάς. Ο δρόμος που θα ακλουθούσαμε για κάτω θα ήταν διαφορετικός από αυτόν τις ανάβασης, ο λόγος ήταν σίγουρα ότι υπήρχε μεγαλύτερη κατάβαση άρα και περισσότερο κέφι, αλλά και ότι με αυτόν τον τρόπο τα παιδιά που δεν είχαν ξανάρθει στο Βουνό (Γιάννης, Στέλιος) θα περνούσαν μια ολοκληρωμένη εικόνα του Βουνού, έτσι λοιπόν ακολουθήσαμε την διαδρομή Ζωνάρια, καταφύγιο Σπήλιος Αγαπητός (στην θέση Μπαλκόνι), Πριόνια Αγίου Διονυσίου, Πόρτες, Λιτόχωρο.

Στα πρώτα κιόλας μέτρα οι Θεοί έδειξαν τα δόντια τους παθαίνοντας καθένας από εμάς λάστιχο! Αφού το αλλάξαμε και δαγκωθήκαμε ελπίζοντας ότι τα χειρότερα έχουν περάσει αρχίσαμε το κέφι. Η διαδρομή είναι σε μερικά σημεία στην αρχή σφικτή και δύσκολη χωρίς αρκετά μεγάλη ταχύτητα αλλά με αρκετή τεχνική δυσκολία. Αρκετές πέτρες και κλειστές στροφές μέχρι την διασταύρωση για Σκολιό, ενώ από εκεί και κάτω μέχρι το Καταφύγιο Σπήλιος Αγαπητός ήταν αρκετά καλό το μονοπάτι και η ομάδα κάλυψε τα χιλιόμετρα σχετικά γρήγορα, σε περίπου μια ώρα. Κάνοντας μια στάση στο εκπληκτικής ομορφιάς Καταφύγιο στα 2100 m τρώμε κάποιες σοκολάτες που μας έχαν μείνει από χθες και πίνουμε έναν νευρικό καφέ για να τονωθούμε λιγάκι. Έπειτα ξεκινούσε το πραγματικό κέφι και παιχνίδι αφού το μονοπάτι του καταφυγίου Σπήλιος Αγαπητός "Πριόνια" είναι το πιο πολύ περπατημένο μονοπάτι τις Ελλάδας. Πραγματική απόλαυση αλλά και κέφι με αρκετά high speed sections και κάποια ελάχιστα σημεία ανηφόρας. Φτάνοντας στα Πριόνια κάναμε μια στάση για να πιούμε το γάργαρο νερό από τις πήγες του Όλυμπου. Μπροστά μας, μας περίμενε σιωπηλός και αγέρωχος ο Ενιπέας το τελευταίο αλλά και πιο δύσκολο κομμάτι τις διαδρομής, 11 km περίπου με φιδίσια μονοπάτια, αλλά και πανέμορφα τοπία με γεφύρια και ρυάκια. Κάπου στην μέση του Ενιπέα δε θα μπορούσε να λείψει και το καθιερωμένο μπάνιο στα κρυστάλλινα νερά του Ολύμπου παίρνοντας λίγη από τη σοφία αλλά και κρυάδα του Βουνού! Τα τελευταία χιλιόμετρα ήταν κάπως κουραστικά μιας και οι ανηφόρες δε μας άρεσαν καθόλου ιδίως μετά από τέτοια επική κατάβαση αλλά και μετά το χαλάρωμα που νιώσαμε από το μπάνιο.

Φτάνοντας στο Λιτόχωρο κατά τις τρεις το μεσημέρι είχαμε πάρει μια γερή δόση από Όλυμπο και μια υπόσχεση στον εαυτό μας είχε εκπληρωθεί μετά από καιρό.

Ο δρόμος τις επιστροφής πλέον μας περίμενε. Μακρύς και βαρετός...

Ride More – Work Less

APRILIA SPORTCITY ONE ΜΕ ΕΚΠΤΩΣΗ €285

Η Aprilia, πάντα δίπλα στο κοινό της, δίνει πλέον τη δυνατότητα σε όλους να αποκτήσουν τη λύση για την καθημερινή μετακίνηση στη πόλη ακόμα πιο οικονομικά. Το Sportcity One 125 ξεχωρίζει για τις καθαρές χαρακτηριστικές γραμμές του και τις συμπαγείς διαστάσεις του. Διαθέτει μεγάλο επίπεδο πάτωμα και μεγάλη επιφάνεια μπροστά και προσφέρει άνεση και λειτουργικότητα. Ειδικά σχεδιασμένο για την κίνηση της πόλης διαθέτει άνετη και αναπαυτική σέλα, με εργονομικά σχεδιασμένες χειρολαβές για τη στήριξη του συνεπιβάτη.

Ο πίνακας οργάνων είναι πλήρης και ευανάγνωστος και δίνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στον αναβάτη. Με έκπτωση €285 από την αρχική τιμή των €1,980 μπορείς κι εσύ να μπεις στο χώρο της συναρπαστικής μετακίνησης που μόνο η Aprilia μπορεί να προσφέρει. Sportcity One 125, μόνο με €1,695. Πληροφορίες σε όλα τα καταστήματα του δικτύου Aprilia.

www.aprilia.com.gr

PIAGGIO HELLAS A.E.
2107572100

DNA FILTERS HARLEY DAVIDSON XR 1200 '08-'10

Η εταιρία DNA FILTERS έχει στη διάθεση μας φίλτρο αέρος για το νέο μοντέλο Harley Davidson XR 1200 '08-'10. Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτησή του είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της Harley Davidson. Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει τη δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι πολύ υψηλή όπου φτάνει το +28.99% παραπάνω από το εργοστασιακό. Σχεδιασμένο για Road και Race χρήση. Θα το βρείτε ετοιμοπαράδοτο στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα φίλτρων αέρος υψηλής απόδοσης DNA στην Ελλάδα, στην τιμή των €58.

www.tecnomoto.gr

TECNO-MOTO
2109242410

HYPERPRO ΒΑΣΕΙΣ & ΣΤΑΜΠΙΛΙΖΑΤΕΡ BMW S 1000RR '09-'10

Νέες παραλαβές σε βάσεις και σταμπιλιζατέρ HYPERPRO, για το νέο μοντέλο της BMW, S1000RR '09-'10.
Οι βάσεις υπάρχουν σε χρυσό χρώμα και το σταμπιλιζατέρ σε 7 χρωματισμούς, μαύρο, ασημί, χρυσό, μωβ, μέταλ, κόκκινο και πράσινο από €350. Θα τα βρείτε ετοιμοπαράδοτα στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα HYPERPRO στην Ελλάδα στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας.
www.tecnomoto.gr
TECNO-MOTO
2109242410

DERBI TERRA ADVENTURE

Το Terra Adventure 125 ανοίγει νέους ορίζοντες στον κόσμο των τετράχρονων μοτοσυκλετών στα 125 κυβικά. Εμπνευσμένη από τις Rally και Avventura, αποτελεί την καλύτερη επιλογή για νέες εμπειρίες εντός και εκτός πόλης. Το Terra Adventure 125 είναι μια μοναδική on-off μοτοσυκλέτα: Ενσαρκώνει για πρώτη φορά στα 125 κυβικά μια νέα αντίληψη για την περιπέτεια και τη διασκέδαση. Το Terra Adventure διαθέτει πιρούνι 41 mm, μεγάλο εμπρός τροχό 21 in και 17 in πίσω, με λάστιχα τύπου trail, κατάλληλα για διαδρομές εντός και εκτός δρόμου. Ο κινητήρας, τετράχρονος, μονοκύλινδρος 125 cc, τελευταίας γενιάς με ισχύ 14.75 hp στις 9,500 rpm, είναι ο πιο ισχυρός της κατηγορίας εξασφαλίζοντας τις υψηλότερες και καλύτερες επιδόσεις.

PIAGGIO HELLAS A.E.
2107572100

HLD ΚΑΡΙΝΑ & ΠΙΣΩ ΦΤΕΡΟ ΓΙΑ GSF 650 BANDIT

Η εταιρεία HLD κατασκεύασε και διαθέτει στην αγορά πίσω φτερό και καρίνα για το SUZUKI GSF 650 Bandit. Και τα δύο είναι κατασκευασμένα από μαύρο πλαστικό (ABS) με ακρυλική επίστρωση και όλα τα εξαρτήματα συναρμολόγησης είναι από ανοξείδωτο μέταλλο. Μπορούν να τοποθετηθούν απευθείας στην μοτοσυκλέτα σας χωρίς να χρειάζονται βαφή, δεν αλλοιώνεται τίποτα πάνω της και έχουν εγγύηση ενός έτους. Θα τα βρείτε στην Highest Level Design στην τιμή των €130 για το πίσω φτερό και €140 για την καρίνα.

Highest Level Design
2109524990

AKRAPOVIC ΕΞΑΤΜΙΣΗ YAMAHA YZF R6 2010

Για όλους τους κατόχους της νέας YAMAHA YZF-R6 '10 η εταιρεία AKRAPOVIC ολοκλήρωσε την παραγωγή των εξατμίσεων και είναι πλέον στην διάθεση σας.
Για το συγκεκριμένο μοντέλο η Akrapovic έχει βγάλει τελικό τιτανίου Conical open & street legal για εργοστασιακούς λαιμούς στην τιμή των €470.
Επίσης έχει βγάλει τελικό τιτανίου Megaphone open, για λαιμούς εργοστασιακούς στην τιμή των €195.
Και φυσικά ολόκληρα συστήματα εξατμίσεων με λαιμούς ανοξείδωτους ή τιτανίου και τελικό τιτάνιο Conical από €1,200. Τέλος έχετε τη δυνατότητα επιλογής σε open και street legal.
Θα τις βρείτε ετοιμοπαράδοτες στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα AKRAPOVIC στην Ελλάδα στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας.
www.tecnomoto.gr
TECNO-MOTO
2109242410

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ OSWALD

Μακριά από τους υπολογιστές μας πλέον δε μπορούμε να είμαστε με την ευκολία που είχαμε παλιά. Πώς όμως μεταφέρεις το laptop σου με ασφάλεια και άνεση; Με την OSWALD, την τσάντα φορητού υπολογιστή και καθημερινής χρήσης της Cameron, είστε σίγουροι για τα δεδομένα σας. Προσφέρει χωρητικότητα 25 l με ανατομική πλάτη και ξεχωριστή θήκη για 17 in φορητό υπολογιστή. Τιμή €90.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
210 9322471

ΤΡΙΕΤΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗ TRIUMPH

Από την 1/1/2010 όλες οι μοτοσυκλέτες TRIUMPH έχουν πλέον πλήρη ΤΡΙΕΤΗ εγγύηση.

Η εισαγωγική εταιρία ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ προσφέρει πλέον σε όλους τους φίλους της TRIUMPH τον τρίτο χρόνο εγγύησης δωρεάν και έτσι επεκτείνει την διάρκεια της ήδη στάνταρ διετούς εγγύησης του εργοστασίου με την αγορά μιας καινούργιας TRIUMPH.

Όλο το δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών παρέχει πλέον αυτήν την κάλυψη στα πλαίσια της συνεχούς προσπάθειας βελτίωσης της ποιότητας παροχής υπηρεσιών στους αναβάτες TRIUMPH.

Η τριετής εγγύηση ισχύει για όλα τα μοντέλα της μάρκας και για καινούργιες μοτοσυκλέτες που ταξινομούνται για πρώτη φορά, είτε είναι μοντέλα 2010, είτε προηγούμενα.

Η διάρκεια της παροχής τριετούς εγγύησης από την ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. θα είναι περιορισμένη μέχρι 31/12/2010.

ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
2102849200

ΤΟ GAS ΠΑΕΙ MUGELLO!

Ζήσε την εμπειρία από κοντά, παρέα με την... παρέα του GAS! Το πακέτο περιλαμβάνει: Εισιτήρια πλοίου για αναβάτη και μοτοσυκλέτα (Χανιά-Πειραιάς, Πάτρα-Ανκόνα) μετ' επιστροφής σε τετράκλινες καμπίνες, 3 διανυκτερεύσεις στη Φλωρεντία και 2 στη Μπολόνια σε ξενοδοχεία τριών αστέρων με πρωινό. Εισιτήρια γενικής εισόδου για το αγωνιστικό Σαββατοκύριακο, εισιτήρια και ξεναγήσεις στα μουσεία της Ducati και Ferrari και στο μουσείο της Ακρόπολης για όσους δεν το έχουν δει ακόμα.

Το πακέτο περιλαμβάνει πληροφοριακό υλικό, έντυπα και χάρτες, ενώ θα δοθεί και DVD με τις φωτογραφίες του ταξιδιού. Περιορισμένες θέσεις, με €850 για αναβάτη και μοτοσυκλέτα και €800 για τον συνεπιβάτη.

GAS MOTORSPORT CULTURE
2821074730

ΑΤΟΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ TRIUMPH

Η ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. σε συνεργασία με την VOLKSWAGENBANK, προσφέρει για το πλέον ανταγωνιστικό και bestselling μοντέλο της TRIUMPH, TIGER 1050, TIGER 1050 ABS και TIGER 1050 ABS S.E. τη δυνατότητα άτοκου διακανονισμού του καταναλωτικού δανείου.

Το άτοκο αυτό χρηματοδοτικό πρόγραμμα είναι "κομμένο και ραμμένο" στις ανάγκες των φίλων της TRIUMPH, εφόσον προσφέρει διάρκεια δανείου από 24 έως 36 μήνες και την δυνατότητα προκαταβολής από 30% έως 50%.

Όλο το δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών TRIUMPH, στο πλαίσιο βελτιστοποίησης της παροχής υπηρεσιών στους φίλους της μάρκας, προσφέρει το παραπάνω χρηματοδοτικό πρόγραμμα για τα μοντέλα TIGER 2009 και τα τρέχοντα μοντέλα 2010.

Περισσότερες πληροφορίες στο δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών TRIUMPH.

ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
2102849200

ΔΡΟΣΙΑ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΝΟΥΜΕΡΑ

Τα διάτρητα μπουφάν προσφέρουν προστασία από την κακή στιγμή αλλά και από την εφίδρωση, γι' αυτό είναι απαραίτητα στο θερμό κλίμα της Ελλάδας. Τώρα ντυθείτε και οι εύσωμοι με το νέο King Size καλοκαιρινό διάτρητο μπουφάν της εταιρείας Bering. Διατίθεται σε όλα τα μεγέθη και φέρει προστασία σε ώμους, αγκώνες και πλάτη, με τιμή €137.

www.vassalos.gr

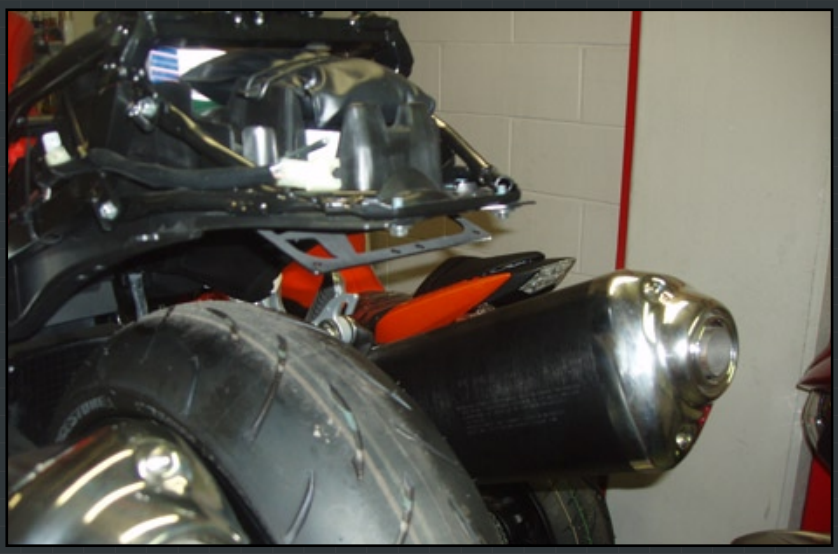
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
2109322471

VALTERMOTO ΒΑΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑΣ BUSA

Υπάρχουν στιγμές που απλά δε θες να βλέπεις την πινακίδα πάνω στη μοτοσυκλέτα σου, όπως όταν θες να κάτσεις να τη χαζέψεις χωρίς τους νομοθέτες να σου χαλάνε τις γραμμές της καλής σου. Εκεί έρχεται η Valtermoto να δώσει για άλλη μια φορά τη λύση: Στα καταστήματα του δικτύου Βασσάλου μπορείτε να βρείτε τη νέα συρταρωτή / αναδιπλούμενη βάση πινακίδας για το Suzuki Hayabusa '08-'09, έναντι €97.

www.vassalos.gr

Αφοί Βασσάλου
2109322471



UVEX HELIX RS 750 CARBON

- Υλικό κατασκευής από καθαρό ανθρακόνημα
- Βάρος 990 gr
- Αντιχαρακτική ζελατίνα Supravision®
- Αεραγωγοί στο σαγόνι και ψηλά στο κεφάλι
- Αεροδυναμικός σχεδιασμός
- Κλείσιμο με δαχτυλίδι double D
- Άνετο εσωτερικό από Coolmax® που λόγω της κατασκευής του μας κρατάει ζεστούς τον χειμώνα και δροσερούς το καλοκαίρι.

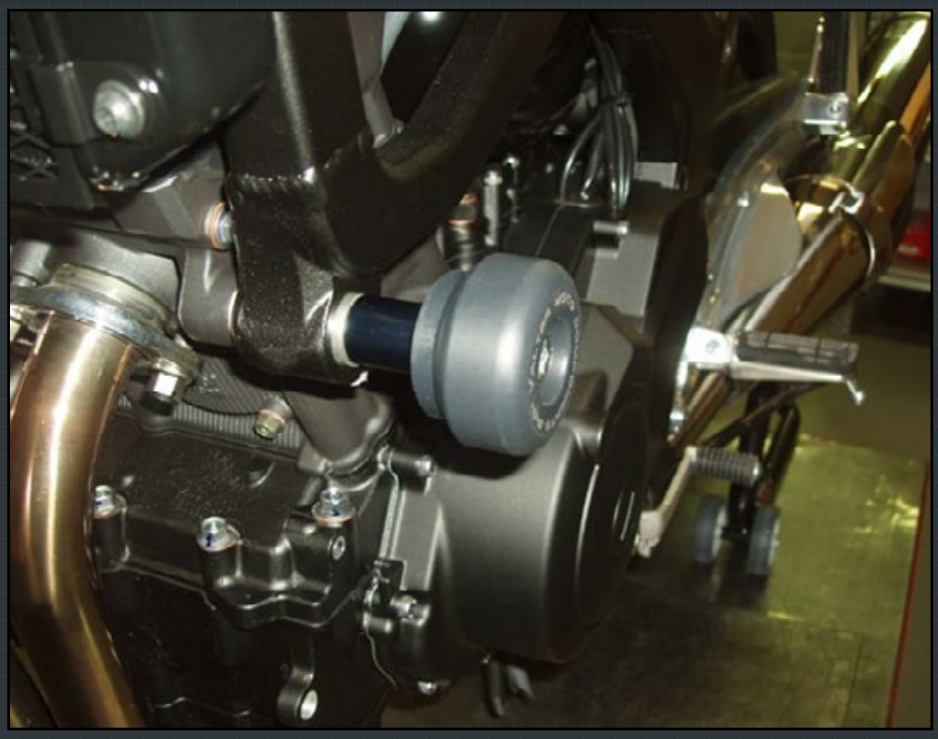
Τιμή, ΚΡΑΤΗΣΟΥ: Από €490 -> €289.95!

www.motoraid.eu

Motoraid
2610437100

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ VALTERMOTO ΓΙΑ TDM

Η προστασία μας από την κακή στιγμή είναι γνωστή: Κράνος, μπουφάν, γάντια, μπότες... Τι γίνεται όμως με την καλή μας; Κάτι δεν πρέπει να κάνουμε και γι' αυτήν;
Εδώ έρχονται να μας υποστηρίξουν τα νέα μανιτάρια προστασίας για το TDM 900. Εύκολα στην τοποθέτηση και πάντα με την κορυφαία προστασία της εταιρείας Valtermoto, διαθέσιμα στο δίκτυο Βασσάλου έναντι €95.
www.vassalos.gr
Αφοί Βασσάλου
2109322471



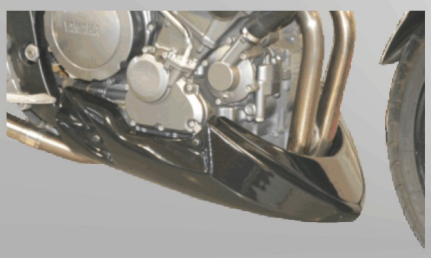
Highest Level Design

HLD

ΦΤΕΡΑ - ΚΑΡΙΝΕΣ - ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΣΕΛΑΣ - ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΣΠΩΤΗΡΕΣ

www.hld.gr

Για τα ποιό δημοφιλή μοντέλα της αγοράς. Όλα μας τα προϊόντα είναι από μαύρο πλαστικό, με ακριλική επίστρωση, έτοιμα για να τοποθετηθούν στην μοτοσικλέτα σας. Εγγύηση 1 έτος για όλα μας τα είδη.



Καρίνα TDM 900

Πίσω φτερό DL 650 V Strom

Πίσω φτερό Z750´08

Καρίνα Fz6 Fazer

Δοϊράνης 36 Καλλιθέα Τηλ.: 210 95 24 990

Ζητούνται αντιπρόσωποι σε όλη την Ελλάδα.

MOMO DESIGN ΜΕ ΔΙΠΛΗ ΕΚΠΤΩΣΗ!

Στο design λίγοι μπορούν να φτάσουν τους Ιταλούς και το νέο ρολόι χεριού από τη γνωστή ιταλική εταιρεία δεν αποτελεί εξαίρεση. Είναι διαθέσιμο σε μεγάλη ποικιλία σχεδίων με την ποιότητα και την υπογραφή της MOMO DESIGN. Οι κάτοχοι εκπτωτικών κουπονιών αξίας €50 που τα προμηθεύτηκαν στην φετινή έκθεση μοτοσυκλέτας, μπορούν να κάνουν χρήση 2 κουπονιών για κάθε τους αγορά σε ρολόι MOMO.
www.vassalos.gr
Αφοί Βασσάλου
2109322471

UNIVERSAL 12V ADAPTER

Τώρα στο Motoraid υπάρχει διαθέσιμος αδιάβροχος αντάπτορας 12 V με κάλυμμα και βάση για την τοποθέτησή του στη μηχανή και ασφαλειοθήκη 10 A. Συνοδεύεται από καλώδιο 90 cm που συνδέεται στη μπαταρία, καθώς και ελαστικά για την εσωτερική μεριά της βάσης.
www.motoraid.eu
Motoraid
2610437100

ΜΗΝ ΕΙΣΑΙ ΑΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΤΟΣ

Τώρα στο Motoraid μπορείς να βρεις κιτ επισκευής tubeless ελαστικών διαστάσεων 50 x 180 x 115 mm
Περιέχει :
2 "σουβλιά "
5 ελαστικά κορδόνια
3 φιάλες CO2
1 ειδικό αντάπτορα για το εύκολο φούσκωμα του ελαστικού με τις αμπούλες CO2.
1 κοπίδι
1 κόλλα
Θήκη μεταφοράς
Οδηγίες χρήσεως στα Ελληνικά.
www.motoraid.eu
Motoraid
2610437100

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

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΧΑΙΑ - HELLAS ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΛΑ ΛΑΓΚΑΔΑ

MOO

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΑΛΛΙΣΤΗΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ 1990

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

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

Μάνος Κάττουλας

"Μας βλέπω να ανταγωνιζόμαστε για μια πλάκα πεζοδρομίου με τη Σουζάνα"

Όμορφες μέρες

Προσπαθώ. Πραγματικά προσπαθώ. Θέλω να βλέπω τα πράγματα θετικά, δε θέλω να τα χώνω όπως στο προηγούμενο τεύχος, θέλω να γράφω για πράγματα που αγαπάω, για ιστορίες με μηχανάκια είτε από την εποχή της λάσπης είτε κάπως πιο πρόσφατες, όπως η επιτυχημένη ως είθισται διοργάνωση του Trackbike.gr στις Σέρρες. Έχω ιστορίες να πω... Από κοινωνικές μέχρι αστείες, από γέλιο και καλή διάθεση μέχρι άγχος για τα δεκατάκια ή δευτερόλεπτα που κάπου την είχαν κάνει από τις προηγούμενες επισκέψεις, ως το ασταμάτητο, τεράστιο και εγκάρδιο χαμόγελο αυτών που τα ξαναβρίσκουν ή "ξεκλειδώνουν" μετά από καιρό. Να πω για τον Ηρόδοτο και το πώς έλαμπαν τα μάτια του με την ασύλληπτη πρόοδο που είχε, για τους Καλούς Σαμαρείτες και τη ζωντάνια τους πέρα από την ετοιμότητά τους για βοήθεια, είναι τόσα πολλά.

Και μετά γυρνάς και προσπαθείς να κρυφτείς από τις ανακοινώσεις που έρχονται από παντού, τη γενική μαυρίλα που κυριαρχεί όσο και να φτιάχνει ο καιρός και θεωρητικά η διάθεση μας. Δε θέλω να γράφω για πολιτικο-οικονομικά, έχουμε το Σπύρο γι' αυτά τα πράγματα, αλλά κάπου σου γυρίζει το μάτι. Μείωση βασικού μισθού σε επίπεδα σχεδόν ημιαπασχόλησης, τσεκούρωμα επιδομάτων και άλλων περιττών, ροκάνισμα συντάξεων και η λίστα σχεδόν δεν έχει τέλος. Τη στιγμή που έρχονται τα πρώτα πακέτα "στήριξης" πολλαπλασιάζεται ο αριθμός των Ελλήνων που στέλνει τα βιογραφικά του στο εξωτερικό, αναζητώντας τη λύση ή την επιβίωση σε χώρες που κοιτάνε μπροστά και επενδύουν στο μέλλον και τους ανθρώπους τους, αντί να κοιτάνε πως θα καλοπεράσουν τώρα αδιαφορώντας για το μέλλον.

Στο μεταξύ οι ραδιοφωνικές και μη διαφημίσεις για τα online casino δίνουν και παίρνουν, βομβαρδίζοντάς μας με άλλη μια "εναλλακτική" για εύκολο χρήμα, δένοντας άριστα με τον πανικό που πιάνει όλη τη χώρα όταν αρχίζουν τα Τζακποτ στον κρατικά υποστηριζόμενο τζόγο του ΟΠΑΠ. Λογικό δεν είναι; Ποιός κάθεται να δουλεύει σαν τον σκύλο όταν μπορεί να κερδίσει έτσι απλά – άλλωστε την επόμενη φορά μπορεί η νέα είσοδος στο club των εκατομμυριούχων να είμαστε εμείς ε; Δε θα είμαστε μάλλον, αλλά... ποτέ δεν ξέρεις.

Και οι υπόλοιποι τι κάνουμε; Ή έστω, τι κάνουμε μέχρι να κερδίσουμε το πολυπόθητο εισιτήριό μας στον εκλεκτό αυτό κόσμο; Ωραία θα ήταν να είχα μια απάντηση, αλλά φαίνεται ότι ο κάθε ένας από εμάς θα πρέπει να βρει τον δικό του δρόμο. Μόνο που οι πιθανότητες λένε πως θα είναι μάλλον κάπως διαφορετικός απ' αυτόν στον οποίο πορευόμασταν ως τώρα. Κάθε αλλαγή στα δεδομένα απαιτεί ευελιξία για να στραφείς στη σωστή κατεύθυνση ή έστω να επιβιώσεις. Δείτε τις εταιρείες μοτοσυκλετών: Εκεί που είχαν ως στόχο τις αναπτυσσόμενες και άκρως καπιταλιστικές αγορές Ευρώπης και Αμερικής, τώρα την κάνουν με ελαφρά πηδηματάκια προς τις νέες ισχυρές αγορές, αυτές της Ασίας που ως τώρα όλοι κοιτούσαν με μια ιδέα λύπης για τους "κακόμοιρους".

Τα συστήματα στα οποία βασιζόμασταν δε φαίνεται να έχουν πολύ ψωμί ακόμα. Και αν δε βρούμε διεξόδους μας βλέπω στα πεζοδρόμια. Είτε να ζητιανεύουμε, είτε να τσακωνόμαστε με τη Σουζάνα του Coverpage μας. Εσείς τι θα κάνετε για να μην καταλήξετε εκεί;

IMPERIAL
MOTHER
FUCKER
DIAL
911

Σπύρος Τσανταλάς

Είμαστε σήμερα μια ευχάριστη ατμόσφαιρα, δεν είμαστε;

Οι Θαγγανείς είναι ανάστατοι

Είσαι ένα μικρό κράτος που καταναλώνει περισσότερα απ' όσα παράγει. Ζεις επί δεκαετίες με δανεικά. Είσαι δηλαδή ο αδύναμος κρίκος της αλυσίδας που ονομάζεται "ζώνη του Ευρώ".

Κάμποσα χρόνια προσπαθούν να σε πείσουν πως μπήκες στην Ευρωζώνη επειδή οι πολιτικοί μας είναι τόσο πιο έξυπνοι απ' τους ξένους που με λίγη δημιουργική λογιστική έκαναν το Ελλαδιστάν να μοιάζει με Ελλάδα. Όλοι, λέει, το έχαψαν. Εσύ όμως μπήκες στην οικονομία του ενιαίου νομίσματος ξεβράκωτος, απληροφόρητος και απροστάτευτος, σε μια νύκτα η ζωή σου έγινε 200% ακριβότερη. Τελικά αποδεικνύεται πως οι ηγέτες μας είτε ήταν τόσο χαζοί ώστε να μπουν στη φάκα με το στόμα ανοικτό και τα χέρια απλωμένα, ή τόσο "έξυπνοι" που στρογγυλοκάθισαν στις χλιδάτες μίζες τους γνωρίζοντας (και αδιαφορώντας) για τον προορισμό.

Σε εθνικό επίπεδο το σκηνικό των διακρατικών δανείων έχει σκηνοθετηθεί πλέον χρηματιστηριακά, τα κράτη δεν δανείζονται απευθείας από μια τράπεζα, εκδίδουν κρατικά ομόλογα.

Ζεις σε μια χώρα με απύθμενο παραγωγικό έλλειμμα, είναι πανεύκολο στα διεθνή χρηματιστήρια να μανιπουλαριστεί ως τον πάτο η αξία των κρατικών ομολόγων σου, αρκούν 2-3 πυροβολισμοί από στημένους οίκους αξιολόγησης και είσαι έτοιμη λεία για επιθετική εξαγορά. Λαδώνοντας τους προθύμως ασυνείδητους πολιτικούς –δηλαδή όλους– ξεκινά υπό την αιγίδα/βιτρίνα του ΔΝΤ η εξαγορά των παραγωγικών πηγών της χώρας, διαδικασία γνωστή ως "ιδιωτικοποίηση", δίνοντας στα χαρτιά ένα δάνειο στο ύψος του 30% του δημόσιου χρέους!

Στο μεταξύ η δωσίλογη πολιτική εξουσία φροντίζει να φτιάξει ελκυστικότερες εργασιακές συνθήκες για τα αυριανά αφεντικά του Έλληνα εργαζόμενου. Λιγότερο εισόδημα, λιγότερα επιδόματα, λιγότερα ασφαλιστικά δικαιώματα, περισσότερα εργάσιμα χρόνια, περισσότερα κέρδη.

Αυτά δηλαδή που χρόνια τώρα ονειρευόταν ο ΣΕΒ μα δε μπορούσε να καταφέρει. Ο πρόεδρος Δασκαλόπουλος θα πρέπει να είναι πανευτυχής σήμερα.

Όπως και κάμποσοι παγκόσμιοι μεγαλοτραπεζίτες που θα ψωνίσουν για τους επενδυτικούς ομίλους τους κοψοχρονιά ολόκληρες ΔΕΚΟ, λιμάνια, μεταλλεία και ποιος ξέρει τι άλλο, όλα με "βελτιωμένα" κόστη παραγωγής και χεσμένους από τον φόβο τους υπαλλήλους.

Όπως και σύσσωμη η Γερμανία που βλέπει το ευρώ να πέφτει και γουστάρει με τρέλα ως η μεγαλύτερη εξαγωγική οικονομία στην Ευρώπη και μια από τις μεγαλύτερες στον κόσμο – ενώ παράλληλα ψωνίζει Ελληνικές υποδομές με το τσουβάλι.

Η πλήρης γελοιότητα αναδεικνύεται μεγαλοπρεπώς από μια και μόνη θαμμένη είδηση στις ημέρες της αναμπουμπούλας: Τα μέτρα της 6ης Μαΐου θα εξοικονομήσουν 2.6 δις ευρώ ετησίως, ενώ μόλις χρεωθήκαμε πρόστιμο 4 δις για μια τριακοσαριά παράνομες χωματερές. Αν δηλαδή τις κλείναμε σήμερα, δε θα χρειαζόταν να κοπούν τα επιδόματα, ούτε να ανέβει ο ΦΠΑ στο 23%...

Είμαστε σήμερα μια ευχάριστη ατμόσφαιρα, δεν είμαστε;

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C), 12(F)
Mana 850 GT	18(Τ), 19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
RSV4 R	22(C)
RSV4 Factory	7(Π), 14(C), 22(C)
Shiver 750 GT	20(F)
BMW	
F650 GS	4(Τ)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(Τ)
G450 X	22(F)
G650 GS	17(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
K1300 S	15(F)
R1200 GS	20(Σ)
S1000 RR	23(C)
Buell	
1125R	11(Τ)
Ducati	
Monster 696	12(Τ)
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ)
Hypermotard	3(Σ)
Multistrada 1200	19(Π)
Streetfighter	8(Π)
Gas-Gas	
EC250F	21(F)
Gilera	
GP 800 11(F)	
Runner ST200	4(F)
Harley-Davidson	
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
XR 1200	13(F)
Honda	
CB 1000R	7(Τ)
CBF 125	12(F)
CBF 600	10(F)
CBF 1000	5(F)
CBF 1000 ('10)	24(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(Τ)
Varadero	24(Σ)
VFR 1200F	18(Π)
VTR 250	19(F)
Husaberg	
FS 570	24(F)
Kawasaki	
ER6-f	19(F)
ER6-n	21(F)
KLX 250	16(F)
Ninja 250	18(F)
Versys 650	1(F)
Z 750	2(Σ)
ZX6R	7(Π), 20(Τ)
ZX10R	5(Τ), 15(Σ)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
KTM	
990 Adventure T	24(Σ)
990 SM	3(Σ)
990 SMT	22(F)
Duke 690	2(Τ)
RC8	1(C)
RC8R	18(F)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(Τ)
Stelvio 1200 NTX	20(Σ)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(Τ)
Peugeot	
Geopolis 400	1(F)
LXR 200i	20(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
Piaggio	
Beverly 300	17(F)
MP3 400 LT	14(F)
X7 250ie	5(F)
Suzuki	
Bandit 650 SA	7(F)
Bandit 1250 SA	3(F)
Burgman 400 ZA	24(F)
Gladius 650	17(Τ)
GSX-F 650	20(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 1000 K9	7(Π), 15(Σ)
RMX 450Z	23(F)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Daytona 675	17(C)
Speed Triple	22(F)
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(Τ)
Thunderbird	19(F)
Tiger SE	24(Σ)
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(Τ)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
XT1200Z Super Tenere	23(Π)
YZF-R 125	6(F)
YZF-R6	10(Τ)
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	16,20

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
Bike Parks 24
Brevet 24
Γυναίκα και ποδήλατο 18
Ενυδάτωση 7
First ride: Dura Ace Di2 15
First ride: Bianchi Methanol SL 9500 22
Η επιστροφή του Lance Armstrong 13
Λεξικό ορεινής ποδηλασίας 22
Μεσαία Τριβή 11
Maribor Downhill 18
Ποδήλατο και Ηλεκτρικός 23
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
X-Poros 23

eBooks

ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου) 12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης) 11

Feature

2010 21
2 Χρόνια eBike.gr 24
Civil Enduro 9
Civil Enduro II 11
Dynojet Annual Seminar '09 16
eParty '09 21
Farewell Buell 19
Μελωδικές εξατμίσεις 2009 18
Motorcycle Design 1
Mythic Bikes 2009 12
Superbike Design 16
Πλέξιμο 2
Trackday στις Σέρρες 6
Trackbike.gr 2009 20
Yamaha Serow 6,8,10,17,20

Racing Feature

Ashley Fiolek 23
Bikenet Carting 4
Bol 'd Or 2009 18
Dakar '09 11
Dakar '10 21
Isle of Man 2009 15
Macau GP 2009 20
Mat Mladin 17
MotoGP '08 Preview 1
Παγκόσμιο SM Θεσσαλονίκη 19
Troy Bayliss 9
Φιλικός Σαλαμίνας 2009 20
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

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.

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

C: Cover Story
F: First Ride
Π:Παρουσίαση
Σ: Συγκριτικό
T: The Test