ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 29 • Σεπτέμβριος 2010

ebikegr

APRILIA RSV4R
500 χιλιόμετρα στην πίστα των Σερρών!

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ENDURO ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ
σταθερή αξία

THE TEST
YAMAHA SUPER TÉNÉRÉ

2011 BIKES
Aprilia Dorsoduro 1200 και Kawasaki Z750R - για αρχή...

FEATURE
Η απόβαση των Κρητικών στη Πελοπόννησο (μέρος Β΄)

RACING
Η ρελάνς του Pedrosa και ο ασταμάτητος Biaggi

ebike.gr

Καλό χειμώνα...

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

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

The Front

News 10
Άρχισε ο χορός των νέων μοντέλων,
αλλά το μηχανάκι του Batman είναι αυτό που κλέβει καρδιές

First Rides

Aprilia RSV4R 24
Ο αδικαιολογήτως απών επέστρεψε και απολογείται στον Κώστα

Cover Story

Yamaha XT1200Z Super Tenere 38
Ο Σπύρος φτιάχνεται με γεματούλες τουρίστριες
και προφανώς αυτός είναι ο μήνας του

Feature

Γύρος Πελοποννήσου (μέρος 2ο) 60
Οι Κρητικοί μας συνεχίζουν τη γνωριμία τους με τον Μωριά,
απ' την καλή κι απ' την ανάποδη

Racing

Editorial 82
Προσοχή: Ακόμη κι αν προφέρεις τον αριθμό 46
παίζει να πληρώσεις δικαιώματα

Gossip 84
Η μεταγραφή του Rossi προκαλεί τσουνάμι μεταγραφών σε όλα τα πρωταθλήματα

MotoGP Indianapolis, Misano 100
Δύο αγώνες που δε θέλουμε να θυμόμαστε, ούτε να επαναληφθούν ποτέ ξανά

WSBK Nurburgring 136
Ο Johnny πήρε το όπλο του και μετά ανανέωσε και το συμβόλαιό του

WEC Σέρρες 160
Ένας αγώνας Παγκοσμίου μας έχει απομείνει πια,
τουλάχιστον αυτόν τον κάνουμε καλά

Racing Lines 168
Rossi εναντίον Stoner, Lorenzo, Biaggi, άλλος κανείς για τσαμπουκά;

The Back

Press 172
Οι χάρτινοι κολοσσοί κλείνουν ο ένας πίσω από τον άλλο

eCycle News 174
Βιντεοθεραπεία, γκατζετάκια και μια ικανοποιημένη Ολλανδέζα

eCycle Feature 178
Κι αν μείνεις από λάστιχο, ξέρεις να το φτιάξεις; Τώρα ναι

eMarket 188
Τι πάει να πει δεν έχεις λεφτά; Ψώνισε κάτι να φτιάξει το κέφι σου

eClubs 194
Τόσα Fazer έχουν πουληθεί,
να μην κάνουν οι Βορειοελλαδίτες τη δική τους Λέσχη;

exodus 196
Ελληνικής αγοράς το ανάγνωσμα, πρόσχωμεν – και μετά κλαίμε

eIssues 198
Όλο το eBike.gr σε μια στήλη, για να μην ψάχνεστε στα τυφλά

Τεύχος 29 • Σεπτέμβριος 10

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

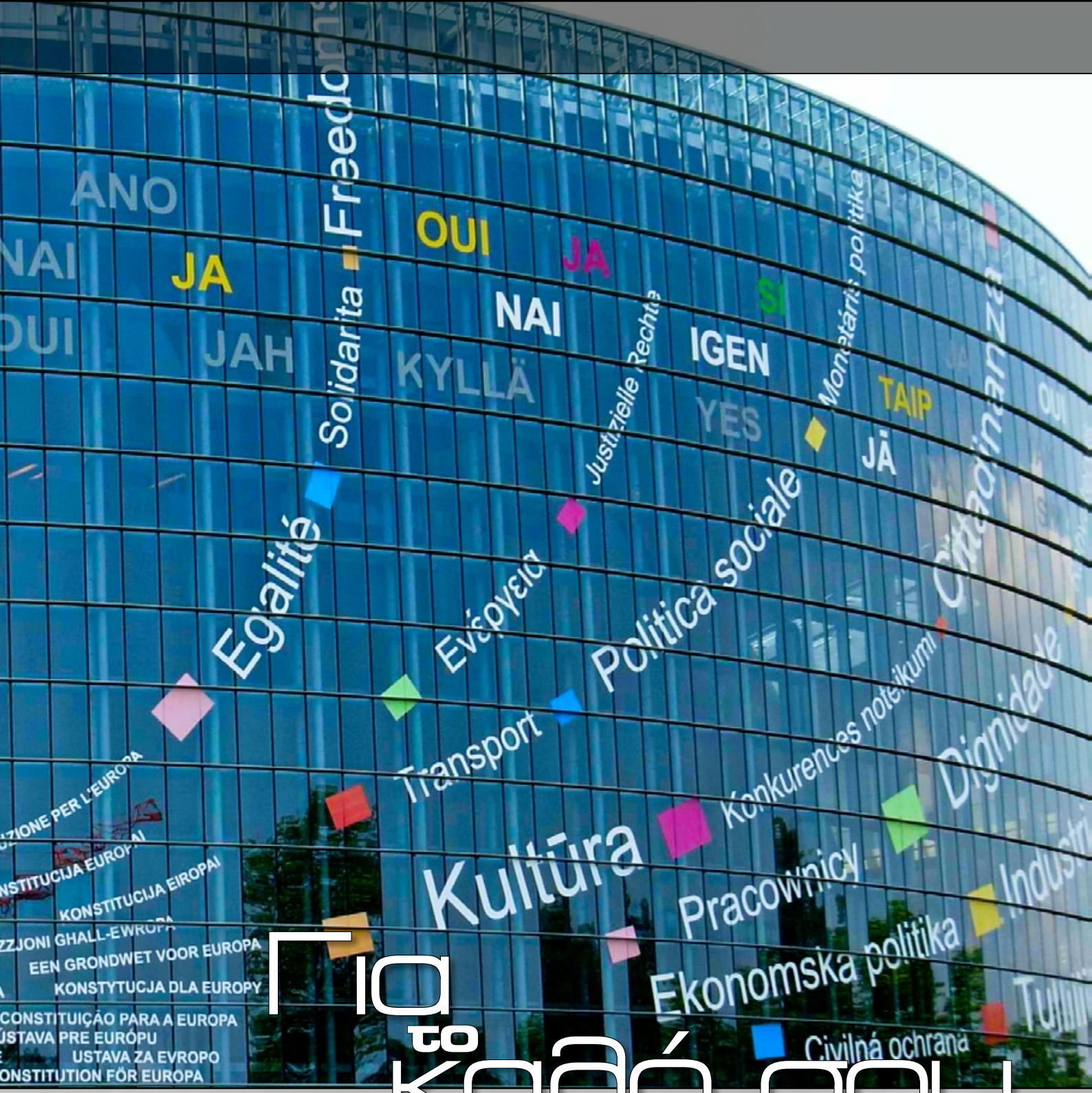
Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

editorial

Σπύρος Τσαντήλος

Καθώς η Ευρώπη άρχισε να ξυπνά από τον καλοκαιρινό της λήθαργο, σύντομα αντιληφθήκαμε πως όλα αυτά που λατρεύουμε να μισούμε στη χώρα μας συμβαίνουν κι αλλού – αυτό που αλλάζει εδώ δεν είναι το είδος των προβλημάτων, μα το μέγεθος στο οποίο τα αφήνουμε να διογκωθούν

bike.gr



Για το καλό σου

Δεν πρόλαβε καλά-καλά να μπει ο Σεπτέμβριος και στα εισερχόμενά μου κατέφθασε έκτακτον παράρτημα από τη FEMA (Federation of European Motorcycle Associations, www.fema-online.eu), δηλαδή την Ομοσπονδία Μοτοσυκλετιστικών Ενώσεων της Ευρώπης. Το μήνυμα του Chris Hodder, μέλους του Δ.Σ. της FEMA είναι λιτό, πλην όμως λίαν περιγραφικό:

"Η ανακοίνωση του Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας έχει ήδη διαλύσει τις ελπίδες πως θα αντιμετωπιστούν τα πηγαία προβλήματα σχετικά με την ασφάλεια των μοτοσυκλετιστών. Αντί να παροτρύνουμε τις χώρες-μέλη της Ε.Ε. να εγκαταστήσουν ασφαλείς μπαριέρες, να συντηρούν σωστά τους δρόμους τους και, το κρισιμότερο, να εγείρουν την προσοχή των υπολοίπων χρηστών του οδικού δικτύου, μας ζητείται να λύσουμε μόνοι τα προβλήματά μας. Αυτόματα φώτα, υποχρεωτικό ABS, περισσότερες τεχνικές επιθεωρήσεις και αναβαθμισμένα μέτρα ελέγχου είναι οι προτάσεις της Επιτροπής που θα βελτιώσουν την ασφάλειά μας.

"Πιθανότατα αυτά τα μέτρα σύντομα θα προταθούν στην Ευρωβουλή, όπου κάθε κράτος-μέλος έχει λόγο. Η FEMA φοβάται πως στους μη-μοτοσυκλετιστές αυτά τα μέτρα θα ακουστούν λογικά, γι' αυτό αποφασίσαμε να διαφωτίσουμε το κοινό. Δεν είναι μόνο το ότι αυτά τα μέτρα αντιμετωπίζουν

το θέμα απλώς επιφανειακά, μα κάποια εξ αυτών αναμένεται να είναι ακριβά δίχως να φέρουν κανένα θετικό αποτέλεσμα."
Η FEMA εστιάζει ιδιαίτερα στη δημόσια διαβούλευση που κάνει αυτόν τον καιρό η Ε.Ε. πάνω στην επιβολή υποχρεωτικών Περιοδικών Τεχνικών Ελέγχων σε όλη της την επικράτεια. Οι χώρες που δεν έχουν κανένα τέτοιο θεσπισμένο έλεγχο στην Ε.Ε. είναι οι: Βέλγιο, Γαλλία, Ελλάδα, Μάλτα, Ολλανδία, Πορτογαλία και Φιλανδία. Εκ πρώτης όψεως δε βλέπω κάποιο κακό στη λογική ενός ΚΤΕΟ. Ναι, θα κοστίσει κάτι στον κάτοχο της μοτοσυκλέτας, μα θα ωθήσει κάποιους να βελτιώσουν τη μοτοσυκλέτα τους. Όσοι θα λαδώσουν για να περάσουν στο ντούκου έτσι κι αλλιώς ό,τι ήθελαν θα έκαναν, με ή χωρίς ΚΤΕΟ. Διαβάζοντας λίγο παρακάτω την ανάλυση της Ομοσπονδίας (www.fema-online.eu/index.php?page=rwt) συναντώ μελέτες σε διάφορες χώρες όπου αναφέρεται πως ουδεμία συσχέτιση δεν έχει προκύψει από την εφαρμογή των Τεχνικών Ελέγχων με μείωση ατυχημάτων. Σε κάποιες περιπτώσεις μάλιστα σημειώθηκε αύξηση ατυχημάτων – προφανώς όχι εξαιτίας των ελέγχων, είναι μάλλον άσχετα τα ζητήματα, κάποιος άλλος παράγοντας θα έπαιξε τον ρόλο του στην αύξηση.
Προσέξτε όμως: Το ΚΤΕΟ προτείνεται ως λύση για την Οδική Ασφάλεια! Ούτε για το περιβάλλον, ούτε για κάτι άλλο. Κυκλοφορείς ανάμεσα σε απαίδευτους οδηγούς και αναβάτες, σε απαράδεκτους δρόμους με ελεεινό οδόστρωμα, τρύπες και σαμάρια στα πιο απρόβλεπτα σημεία, συχνά με εγκληματική χάραξη, σε ένα οδικό δίκτυο σχεδιασμένο για οχήματα προδιαγραφών 1960, περικυκλωμένος από παγίδες θανάτου (κάγκελα, μπαριέρες, κολονάκια) και σου λένε πως η λύση είναι να συντηρήσεις καλά τη μοτοσυκλέτα σου.
Εδώ είναι όλο το ζουμί. Πέρα από πανεπιστημιακές μελέτες και την όποια συζήτηση γύρω από τις λεπτομέρειες των τεχνικών ελέγχων, όποιος κυκλοφορεί καθημερινά στον δρόμο ξέρει καλά πως η πρόταση της Ε.Ε. μοιάζει με αυτοκόλλητο επίδεσμο σε κάταγμα, ασχολείται αποκλειστικά με μια συνιστώσα του προβλήματος που ελάχιστα επηρεάζει το αποτέλεσμα. Η FEMA αποφεύγει να θέσει το δάκτυλο επί τον τύπον των ήλων, αλλά λίγη γνώση του πώς δουλεύει το σύστημα αρκεί για να καταλάβει κανείς πως οι προτάσεις της επιτροπής που ασχολείται με την Οδική Ασφάλεια λοξοκοιτούν μάλλον προς την ενίσχυση συγκεκριμένων αγορών και τον έλεγχο άλλων. Το μόνο που δεν εξυπηρετούν είναι ο αρχικός σκοπός.
Αν κάποιος ενδιαφέρεται να συνεισφέρει με τη γνώμη του στον δημόσιο διάλογο της Ε.Ε. για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, υπάρχει ένα ερωτηματολόγιο για όλους τους Ευρωπαίους πολίτες μέχρι τις 24 Σεπτεμβρίου: http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=roadworthiness. Αξίζει κανείς να το συμπληρώσει, η φωνή μας πρέπει να ακούγεται. Όπως λέει και η FEMA:

- If a thousand riders say no to roadworthiness testing, they will hear us.

- If ten thousand riders or more say no to roadworthiness testing, they will listen to us!

Τεύχος Σεπτεμβρίου

Στα δικά μας, στο παρόν τεύχος καβαλάμε επιτέλους το Super Tenere και γνωριζόμαστε τελικώς από κοντά με το RSV4R, τον ακούσιο δραπέτη του Superbike Battle (τεύχος #25). Δεν ήμουν προσωπικά στις Σέρρες για να γράψω μερικά ακόμη από τα 500 χιλιόμετρα δοκιμής που έκανε το Aprilia, όμως οι ειδικοί καταλήγουν σε απόλυτη ομοφωνία: Έχασε πολύ που δεν ήταν στο συγκριτικό της κατηγορίας του, έπαιζε βάθρο χαλαρά…
Η υπόλοιπη ύλη χαρακτηρίζεται από άφθονη επικαιρότητα, εμπορική, αγωνιστική και ποδηλατική, ενώ υπενθυμίζουμε πως με το τέλος αυτού του μήνα κλείνουν και οι αιτήσεις υιοθεσίας του ταλαίπωρου Serrow του Κάττουλα. Κάποιος θα το πάρει αυτό το χρέπι και έχουμε ήδη μερικούς υποψηφίους πατεράδες.

Αποκατάσταση

Στο τεύχος 25 γκρίνιαζα γιατί δε μπορούσαμε να πάρουμε για δοκιμή το Honda VFR 1200 για περισσότερες από πέντε ημέρες. Μετά από συνεννόηση με την αντιπροσωπεία οφείλω να ενημερώσω πως επρόκειτο για παρανόηση εκ μέρους μου. Όπως μας διαβεβαίωσαν θα μπορούσαμε να πάρουμε τη μοτοσυκλέτα για το απαραίτητο χρονικό διάστημα, όχι όμως συνεχόμενα καθώς είχε πολλές υποχρεώσεις στο ημερολόγιό της. Αναγνωρίζοντας το λάθος μας λοιπόν, ελπίζουμε η παρεξήγηση να θεωρείται λήξασα. Θα μας δώσει επιπλέον μεγάλη χαρά αν τελικά η μοτοσυκλέτα έρθει στο eBike.gr για την απαραίτητη δοκιμή.

DEL GB 62

the front

Το ενδιαφέρον για τη μεσαία κατηγορία ανεβαίνει, προς μεγάλη χαρά της Kawasaki

DOT AEUA5
JAPAN
JAPAN

Kawasaki Z750R

Από την ώρα που παρουσιάστηκε το νέο Z1000, όλοι περίμεναν τον αντικαταστάτη του Z750. Η Kawasaki όμως είχε κάτι άλλο στο μυαλό της.

Ιδού το "κακό" αδελφάκι του 750, το Z750R. Ουσιαστικά μια σπέσιαλ έκδοση στα χνάρια του Speed Triple R, το νέο Z δανείζεται περιφερειακά από τα Z1000 του ΄09 και '10, χωρίς καμία ανακοινωμένη αλλαγή στον ιδιαίτερα γεμάτο κινητήρα του.

Έτσι το ανάποδο μπροστινό διαθέτει πλέον απόσβεση επαναφοράς και στις δύο μπουκάλες, παρέα με ένα σετάκι ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες της Nissin, το ψαλίδι είναι πλέον αλουμινένιο –και πανέμορφο– ενώ διαφορετικό είναι και το πίσω αμορτισέρ και με καλύτερη ψύξη χάρη στη νέα διάταξη.

Επειδή αυτά όμως δεν τραβούν το μάτι, το R διαθέτει νέα, ακόμα πιο επιθετική μάσκα με ενσωματωμένη "και καλά" ζελατίνα, διαφορετικό λουκ στα όργανα και φυσικά νέα διχρωμία με πιο κλασικής σχεδίασης επιλογή για όσους δε θέλουν τη μαύρη έκδοση.

Τιμή ακόμα δε γνωρίζουμε, αλλά την αναμένουμε με ενδιαφέρον. Όπως και τη σύγκριση με το FZ800 που έχει ακολουθήσει διαφορετικό δρόμο στη σχεδίασή του.

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

NISSIN

Moto Guzzi V7 Racer

Το είδαμε σαν πρωτότυπο στην περσινή EICMA με το όνομα V7 Clubman, αλλά η απήχηση που είχε στο κοινό ήταν τέτοια που η Moto Guzzi αποφάσισε να το βγάλει σε παραγωγή, έστω και περιορισμένη.

Το νέο μοντέλο της σειράς V7 πάει την κλασική σχεδίαση ένα βήμα παραπέρα, ενσωματώνοντας στοιχεία από τα Café Racer της εποχής με τη χαρακτηριστική φινέτσα του Ιταλικού εργοστασίου. Το χρωμιωμένο ντεπόζιτο είναι το πρώτο που τραβάει το μάτι, αλλά όπου και να κοιτάξεις θα δεις προσεγμένες λεπτομέρειες, από τις ζάντες με τις ακτίνες στην εκτεταμένη χρήση δέρματος και αλουμινίου. Μόνη ένσταση η υπερβολική χρήση του κόκκινου χρώματος που επεκτείνεται και στα περιφερειακά εκτός από το πλαίσιο, αλλά θα περιμένουμε να το δούμε από κοντά για την οριστική μας γνώμη.

Τα μηχανικά μέρη παραμένουν όπως τα ξέραμε στο V7, ενώ για όσους αναζητούν παραπάνω ήχο και ιπποδύναμη, υπάρχει διαθέσιμη εξάτμιση της Arrow.

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

Aprilia Dorsoduro 1200

Για το Dorsoduro 1200 τα είχαμε πει περιληπτικά σε προηγούμενα τεύχη με αφορμή τη "διαρροή" του Service Manual, αλλά τελικά δε χρειάστηκε να περιμένουμε το σαλόνι του Παρισιού για να μάθουμε περισσότερα.

Στα εγκαίνια των νέων γραφείων του Piaggio Group στο Μιλάνο αποφάσισε να δείξει στο κοινό το νέο της παιδί η Aprilia και πέρα από τα αναμενόμενα δεν έλειψαν μερικές εκπλήξεις, όπως η χρήση του ίδιου συστήματος traction control με το RSV4 Factory του 2011. Ίσως να έκριναν ότι οι 130 ίπποι που θα αποδίδει ο δικύλινδρος V90 είναι πολλοί. Κατά τα άλλα οι τρεις χάρτες του μικρότερου Dorsoduro συνεχίζουν στον δρόμο που έχουν τραβήξει, ενώ οι τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες μπορούν να συνδυαστούν με το προαιρετικό ABS. Το επίσημο video της παρουσίασης μπορείτε να δείτε πατώντας πάνω στο "YouTube".

Kawasaki W800

Με τη στροφή που γίνεται σιγά-σιγά σε πιο χρηστικές μοτοσυκλέτες, όλο και περισσότεροι αγοραστές αρχίζουν να γλυκοκοιτούν τις retro μοτοσυκλέτες. Ιδού η νέα είσοδος στην κατηγορία για το 2011, Kawasaki W800. Όπως και στην προκάτοχό της, W650, η Kawasaki καταφέρνει να χτυπήσει διάνα στο λουκ, ενώ ο ανεβασμένος κατά 150 κυβικά αερόψυκτος δικύλινδρος αναμένεται να είναι μέσα στο παιχνίδι των Triumph Boneville και Moto Guzzi V7.

Η τιμή και η ακριβής έλευση του μοντέλου παραμένουν άγνωστες, αλλά φήμες λένε ότι θα κινηθεί στα ίδια επίπεδα με το Boneville.

Neco Italia

Η αγάπη του ρετρό στα σκούτερ καλά κρατεί και η Κινέζικη Neco αποφάσισε να πάρει ένα μερίδιο από την πίτα, ανασταίνοντας ουσιαστικά τη Vespa N του 1959.

Σε αντίθεση με την αντίστοιχη φαινομενικά κίνηση της Ινδικής LML που τις βγάζει όπως παλιά, κάτω από το μέταλλο η Italia είναι σαφώς διαφορετική απ' ό,τι περιμένεις εμφανισιακά. Με μετάδοση CVT και τετράχρονους κινητήρες 50 και 125 κυβικών και με ψεκασμό παρακαλώ, δείχνουν να συνδυάζουν το ντιζάιν που πολλοί νοσταλγούν με την ευκολία που έχουν μάθει να απαιτούν. Και πίσω από την ποδιά δεν είναι ρεζέρβα, αλλά έξυπνα καμουφλαρισμένος χώρος αποσκευών.

Η Neco δε διατίθεται στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή, αλλά στη Γαλλία κοστίζει €1,930 και €2,399 για τις εκδόσεις 50 και 125 κυβικών αντίστοιχα. Στα σκαριά δε, είναι και μια ηλεκτρική έκδοση, σύμφωνα με το πνεύμα των καιρών, η Eco Neco.

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

International Transport Forum

Αναμενόμενα αλλά όπως και να το κάνεις απογοητευτικά ήταν τα ευρήματα της έρευνας για την οδική ασφάλεια που έκανε ο ανεξάρτητος οργανισμός International Transport Forum εκ Παρισίων.

Παρά τη μείωση των θανατηφόρων κατά 6% σε σχέση με το 2008, η Ελλάδα φιγουράρει στην 3η θέση των πιο επικίνδυνων χωρών, με 13.8 θανάτους ανά 100,000 κατοίκους, πίσω μόνο από την Αργεντινή με 18.4 και τη Μαλαισία με 23.8.

Όλες οι υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες έχουν φυσικά μονοψήφιους αριθμούς θνησιμοτήτων, με τη Μεγάλη Βρετανία να κατέχει την 1η θέση στις ασφαλείς χώρες με 3.8 θανάτους ανά 100.000 κατοίκους.

Περισσότερα για την έρευνα μπορείτε να βρείτε στο κεντρικό site του οργανισμού, http://www.internationaltransportforum.org/

Honda V4X

Εντάξει, η φωτογραφία είναι του Varadero, αλλά την προτιμούμε από κάποια αμφιβόλου αισθητικής φωτοσοπιά. Η ουσία είναι πως ο αντικαταστάτης του πλησιάζει και θα είναι βασισμένος στο VFR1200.

Η Honda επιβεβαίωσε ουσιαστικά αυτό που περιμέναμε κατοχυρώνοντας την ονομασία V4X, μαζί με το CrossRunner, σε συνέπεια με τη διαρροή ότι η κωδική του ονομασία κατά την εξέλιξη του μοντέλου ήταν VFR1200X. Θα έχει ενδιαφέρον να δούμε τι θα προκύψει όταν το ήδη βαρύ Varadero συναντήσει το εξίσου γεμάτο σε κιλά VFR. Ο V4 του VFR δε θα έχει κανένα πρόβλημα να ξεπεράσει τους 150 ίππους ακόμα και σε ήπια ρύθμιση, δίνοντας έτσι μια νέα κατεύθυνση στο Varadero. Όχι υποχρεωτικά σπορ, αλλά πιο προσανατολισμένη στην ταξιδιάρικη χρήση στην οποία και διαπρέπει.

Αρκεί να μη βιάζεστε μόνο, γιατί το V4X θα παρουσιαστεί μετά τον αντικαταστάτη του Pan European, υπό το όνομα VFR1200T.

Chopper City PS-Pod

Σας άρεσε η στολή του Batman (όχι, δε θα την ξαναδείξουμε) αλλά σκεφτήκατε ότι δε θα ταίριαζε με τη μοτοσυκλέτα σας; Μα φυσικά, υπάρχει λύση.

Η Αμερικανική –τι άλλο– εταιρεία Chopper City κατασκεύασε το PS-Pod, μια αρκετά πειστική ρέπλικα του Bat-Pod. Βασισμένο στον κινητήρα και τα μηχανικά μέρη ενός... Aprilia Mana 850, το PS Pod διαθέτει κουστούμι κατασκευασμένο από ατσάλι και φυσικά πληθώρα ειδικών κατασκευών. Άξιες μνείας οι ζάντες, διάστασης 18 x 13΄΄ που διαθέτουν το έμβλημα του Batman στα κέντρα τους.

Περί τιμής ή βάρους ούτε λόγος φυσικά, αλλά αξίζει μια ματιά στο βίντεο που ακολουθεί. Καθαρά ερασιτεχνικό μεν, αλλά δε μπορείς παρά να ανατριχιάσεις με τον τρόπο που στρίβει στα αργά κομμάτια...

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...

Δυσκολεύουν τα πράγματα για όσους θέλουν να βγάλουν δίπλωμα μοτοσυκλέτας στην Αυστραλία, καθώς το αυξημένο ποσοστό ατυχημάτων ώθησε την κυβέρνηση σε αναζήτηση εναλλακτικού, αυστηρότερου προγράμματος, που μπορεί να περιλαμβάνει και επίβλεψη έως 120 ωρών πριν οδηγήσει κάποιος μόνος του.

Ο διαγωνισμός για την ονομασία του καινούργιου KTM 125 έληξε και όλοι περίμεναν με αγωνία το αποτέλεσμα. Η KTM τους εξέπληξε όλους, αποφασίζοντας από την πληθώρα των συμμετοχών την ονομασία... KTM 125 Duke.

Πόσα θα πληρώνατε για μια Harley? 10, 20, 30,000 ευρώ; Αν ψάχνετε για κάτι πιο upmarket, πεταχτείτε στην Καλιφόρνια στις 29 του Οκτώβρη. Εκεί, η Bartels H-D θα παρουσιάσει την Cosmic Starship, που έχει φιλοτεχνηθεί από τον Jack Armstrong. Μόλις έναντι 1,000,000 ευρώ. Ψίχουλα τη σήμερον ημέρα.

Το νέο θηρίο της Ducati, το μείγμα Cruiser/Muscle Bike που κυκλοφορούσε με το παρατσούκλι Vyper φαίνεται ότι θα ονομαστεί τελικά... Diavel. Αυτό δείχνει τουλάχιστον η κατοχύρωση του ονόματος στη Μεγάλη Βρετανία από τη Ducati, που φρόντισε να διατηρήσει τον τίτλο μέχρι και σε κρέμες...

Έμεινε πέρυσι με το σπέσιαλ Harley του και φέτος με το επίσης σπέσιαλ Ducati του. Ο λόγος για τον Brad Pitt που πρέπει να έχει βαρεθεί να περιμένει στην άκρη του δρόμου για να τον σώσουν. Τραβάει και τα βλέμματα όπως και να το κάνουμε.

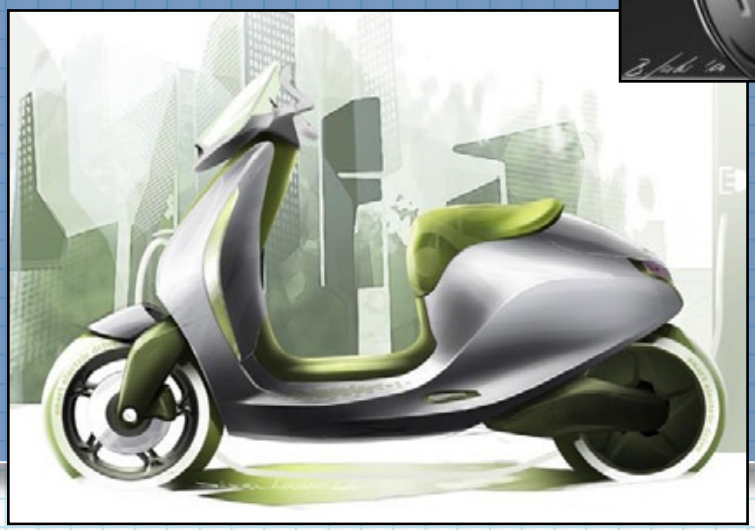
Συνεχίζει τα teaser των teaser ο Erik Buell, πληροφορώντας μας ότι η νέα μοτοσυκλέτα δρόμου του καλά κρατεί, με άτομα της εταιρείας να κυκλοφορούν με το logo της νέας μοτοσυκλέτας στις μπλούζες τους. Όλα καλά, το μηχανάκι πότε θα το δούμε;

Smart & Mini Scooters

Όχι, δεν πρόκειται για κάποια συνεργασία BMW-Mercedes, αλλά για μεταφορά του ανταγωνισμού των δύο γιγάντων της αυτοκινητοβιομηχανίας στο πεδίο των δύο τροχών.

Ξέραμε ήδη ότι η Smart ετοιμάζεται να παρουσιάσει το πρώτο της σκούτερ και δη ηλεκτρικό στην έκθεση του Παρισιού (2-17 Οκτωβρίου), ενώ τελευταία αρχίζει να ψιθυρίζεται ότι θα έχει αυτονομία άνω των 100 km χάρη στις μπαταρίες Li-ion. Φαίνεται όμως ότι η BMW θέλει ένα σημαντικό μερίδιο της πίτας, όπως αποδεικνύουν τα πρώτα teaser σκίτσα του αντίστοιχου σκούτερ που θα παρουσιάσει... στο Παρίσι.

Κινούμενο και αυτό από μπαταρίες Li-ion, αναμένεται να παρουσιαστεί σε 3 εκδόσεις, όλες φέρουσες τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά της οικογένειας των Mini. Αναμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, τόσο την παρουσίαση όσο και τις ανακοινώσεις περί τιμών.



Δεν πάει πουθενά η H-D

Οι φήμες ήθελαν μετακίνηση των εργοστασίων της, αλλά φαίνεται ότι η Αμερικανική εταιρεία μπορεί να βγήκε ζημιωμένη χοντρά από το στοίχημα της Agusta, αλλά δε σκοπεύει να το βάλει κάτω.

Το εργοστάσιο του Wisconsin παραμένει στη θέση του, αλλά το εργατικό δυναμικό το πληρώνει ακριβά. Για να διατηρήσουν το εργοστάσιο και να μη χάσουν όλοι τις δουλειές τους, τα σωματεία των εργαζομένων υπέγραψαν επταετές συμβόλαιο, σύμφωνα με το οποίο θα απολυθούν 275 από τους 1,350 εργαζομένους και οι υπόλοιποι θα δουλεύουν με βάρδιες. Αντίστοιχες κινήσεις έγιναν και στο εργοστάσιο του York, όπου το τελεσίγραφο της H-D φέρνει μείωση μισθών από $30.50 την ώρα στα $16.80 και είσοδο εργαζομένων εκτός σωματείου.

Οι υπεύθυνοι των σωματείων παραδέχτηκαν ότι η Harley τους κόλλησε στον τοίχο, αλλά τουλάχιστον κατάφεραν να κρατήσουν δουλειές στο Milwaukee.

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

Ολόγραμμα στην υπηρεσία της ασφάλειας (;)

Έχουμε δει πολλές "λύσεις" για το θέμα της οδικής ασφάλειας, οι περισσότερες υπό τη μορφή κάποιου συστήματος καταγραφής ταχύτητας, αλλά πάντα υπάρχει κάτι να μας εκπλήξει.

Πόσω μάλλον όταν προέρχεται από ένα δημοτικό σχολείο στον Καναδά. Το École Pauline Johnson Elementary School του Vancouver χρησιμοποιεί μια τεχνολογία που χρησιμοποιείται σε διαφημίσεις στα γήπεδα για να προβάλει μια εικόνα ενός μικρού κοριτσιού που περνάει το δρόμο, με στόχο να κάνει τους οδηγούς να μειώσουν ταχύτητα. Το είδωλο εξαφανίζεται μέσα στο δρόμο όπως ο οδηγός πλησιάζει και σε περίπτωση που δεν έχει σκάσει σε κάποιο παρκαρισμένο ή δεν τον έχει εμβολίσει αυτός που ακολουθεί από το απότομο φρενάρισμα μπορεί να δει την ταμπέλα που συνοδεύει το ολόγραμμα "Μάλλον δεν περιμένεις κάποιο παιδί να περάσει το δρόμο".

Το γιατί εμείς πιστεύουμε ότι θα δημιουργήσει περισσότερα ατυχήματα είναι μια άλλη ιστορία.

Yamaha Stryker

Για την ακρίβεια Star Stryker, καθώς η Yamaha επέλεξε να παρουσιάσει το νέο της μοντέλο υπό το πιο upmarket για την κατηγορία όνομα της Star.

Έχοντας στο στόχαστρο το Honda Fury, το Stryker διαθέτει ένα V2 1,304 κυβικών, βασισμένο στο σύνολο που κινεί το Yamaha V-Star 1300 αποδίδοντας 10.9 kg.m ροπής. Με σαφώς πιο επιθετική και μυώδη εμφάνιση από το Fury, το Stryker διαθέτει μπροστινό τροχό 21 ιντσών, πίσω ελαστικό 210 και σέλα μόλις στα 670 mm.

Διαθέσιμο από $10,990 - αρκεί βέβαια να μένετε στην Αμερική.

MV Agusta F4 Frecce Tricolori

Φαίνεται ότι το πρώτο πράγμα που έκανε ο Castiglioni όταν πήρε πίσω την MV Agusta ήταν η δημιουργία της πρώτης ειδικής έκδοσης.
Σχεδιασμένη για την επέτειο των 50 χρόνων της ομώνυμης ομάδας επίδειξης της Ιταλικής Αεροπορίας, θα παραχθεί μόλις σε 11 αριθμημένα αντίτυπα, όσα και τα αεροπλάνα της ομάδας, με μια αλουμινένια πλακέτα στην πάνω πλάκα να αναφέρει το αντίστοιχο αεροσκάφος. Μπορεί η βαφή να είναι αυτή που τραβάει το μάτι, πάλι δανεισμένη από τα Ιταλικά αεροσκάφη, αλλά δραττόμενοι της ευκαιρίας οι τεχνικοί της MV είπαν να αυξήσουν λίγο την αναλογία τιτανίου και ανθρακονήματος για τη συλλεκτική μοτοσυκλέτα. Οι υπόλοιποι μπορούμε να περιμένουμε την παρουσίαση της F3.

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

BRIDGESTONE

BATTLAX
BT-023 SPORT TOURING

Έτοιμο να διανύσει αποστάσεις

Εάν αναζητάτε καλή πρόσφυση και έλεγχο, σε συνδυασμό με μεγάλη διάρκεια ζωής και απόδοση στο βρεγμένο, το μόνο που χρειάζεστε είναι το νέο BT-023 της Bridgestone.
Το νέο sport-touring ελαστικό από τον επίσημο προμηθευτή του MotoGP, προσφέρει υψηλά επίπεδα απόδοσης, τα οποία προέρχονται απευθείας από τις πίστες, μέσω των εργοστασιακών ομάδων, οι οποίες δοκιμάζουν, εξελίσσουν και χρησιμοποιούν τα ελαστικά μας.
Το BT-023 είναι διαθέσιμο σε πέντε διαστάσεις (εμπρός) και επτά διαστάσεις (πίσω), με ειδική επιλογή για τις μοτοσικλέτες μεγάλου βάρους. Οι sport και touring επιδόσεις αναδεικνύονται, χάρη στις κορυφαίες τεχνολογίες Mono Spiral Belt, Rich-Ex Compound και 3 Layer Compound (3LC) της Bridgestone.

MotoGP BRIDGESTONE
OFFICIAL MotoGP CLASS TYRE

BATTLAX

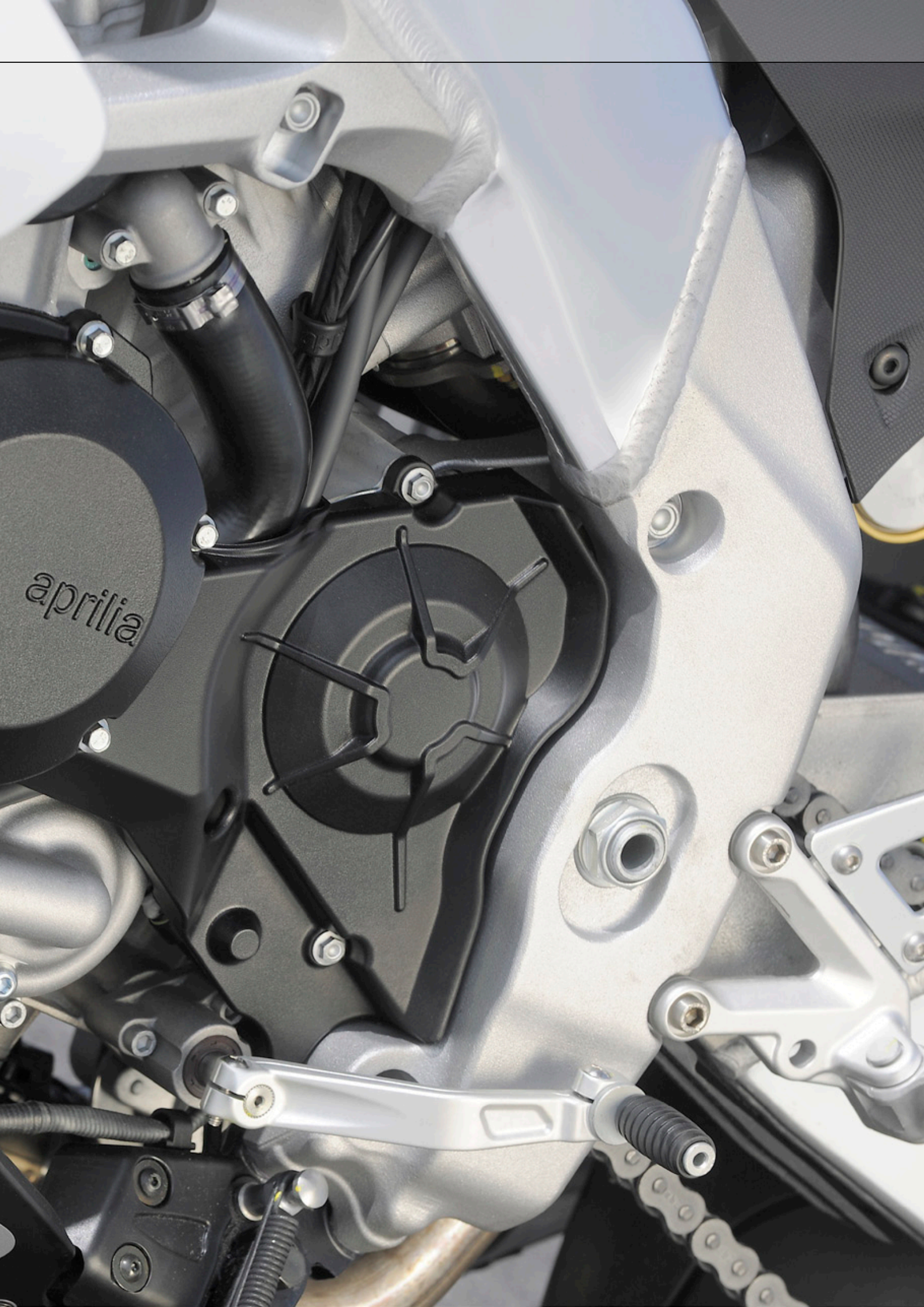
PASSION for EXCELLENCE

elastrak

Τηλ. 210 8196954
www.elastrak.gr

first rides

Όποιος ασχολείται με τις ανακλήσεις χάνει την ουσία


aprilia

A.A.

Βρεθήκαμε στις Σέρρες με τον αδικαιολογήτως απόντα του φετινού Superbike Battle και, όπως καταλαβαίνετε, είχαμε πολλά να κουβεντιάσουμε

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

"μια από τις πιο ετοιμοπόλεμες Superbike για χρήση πίστας"

Το οδηγήσαμε για τρεις συνεχόμενες μέρες στην πίστα. Έγραψε περισσότερα από 500 χιλιόμετρα στα χέρια τεσσάρων αναβατών και καταστρέψαμε παρέα τρία ζευγάρια λάστιχα και ένα επιπλέον πισινό. Ξέρω, ξέρω, όλοι σας περιμένετε να σας πω τα δυσάρεστα, αλλά φοβάμαι πως θα σας απογοητεύσω. Μετά από όλη αυτή την ταλαιπωρία, το RSV4 δούλευε όπως την πρώτη μέρα που το πήραμε.

Ανατρέποντας τις λάθος εντυπώσεις

Το RSV4 είναι μια από εκείνες τις μοτοσυκλέτες που τις ερωτεύεσαι με την πρώτη ματιά. Από την άλλη βέβαια, το γεγονός και μόνο ότι είναι ιταλική την εντάσσει αυτόματα στην κατηγορία των μοτοσυκλετών αμφισβητούμενης αξιοπιστίας. Γνωρίζετε φαντάζομαι το ρητό "καλύτερα να σου βγει το μάτι παρά το όνομα". Ακριβώς έτσι καταχωρούνται όλες ανεξαιρέτως οι ευρωπαϊκές μοτοσυκλέτες στη συνείδηση των Ελλήνων μοτοσυκλετιστών. Εντάξει, όχι όλων, σίγουρα όμως των περισσοτέρων. Σωστό ή λάθος, δίκαιο ή άδικο, δεν παύει να είναι μια πραγματικότητα την οποία καλείται να αντιμετωπίσει κάθε Aprilia, κάθε BMW και κάθε Ducati, για να αναφέρω μερικές από τις ευρωπαϊκές εταιρείες για τις οποίες όλο και κάτι έχει να πει ο κόσμος.

Όπως μπορείτε να φανταστείτε, η ανάκληση του κινητήρα δε βοήθησε καθόλου την κατάσταση (περισσότερα γι' αυτό στο τεύχος 22). Έτσι λοιπόν, στη θέα και μόνο του λευκού RSV4, ο κόσμος που συμμετείχε στο trackday του trackbike.gr στην πίστα των Σερρών άρχιζε τα πικρόχολα σχόλια. Προς μεγάλη τους έκπληξη, το πανέμορφο Aprilia δεν έκανε κιχ, ανατρέποντας την αρνητική εικόνα που είχε δημιουργηθεί.

Ξέχασα να σας πω ότι αμέσως μετά τα πικάντικα σχόλια, η πρώτη ερώτηση που έκαναν όλοι τους ήταν αν θα μπορούσαν να κάνουν κάνα γύρο με το RSV4. Τι σας έλεγα νωρίτερα; Έρωτας από την πρώτη ματιά - και όχι άδικα.

Arai
aprilia
RSV4
aprilia

Και χτίζοντας τις σωστές

Δυστυχώς για τους φίλους μας, η Aprilia δε μας διέθεσε το RSV4 για ανοιχτό test ride στην πίστα, αλλά για δημοσιογραφική δοκιμή. Και λέω δυστυχώς γιατί οι ομορφιές του RSV4 δεν περιορίζονται στα πλαστικά του, αλλά συνεχίζονται και κάτω από αυτά.

Ξεκινώ από το πλαίσιο, που πιθανότατα είναι ό,τι καλύτερο κυκλοφορεί σήμερα στην κατηγορία: Ευελιξία εξακοσαριού με σταθερότητα στο κέντρο της στροφής και στα φρένα, αλλά και πληροφόρηση υψηλού επιπέδου για την κατάσταση του οδοστρώματος και τη διαθέσιμη πρόσφυση. Παρότι οι αναρτήσεις του δε βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με αυτές του Factory, δεν παύουν να είναι από τις καλύτερες που έχουμε συναντήσει στην κατηγορία. Υπολείπονται σε απόσβεση επαναφοράς όπως όλες σχεδόν οι αναρτήσεις στις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας (πλην των Ohlins των RSV4 Factory και Ducati 1198S), αλλά "ακούνε" μια χαρά στις ρυθμίσεις. Στην πίστα των Σερρών, δουλέψαμε το προτεινόμενο setup της Aprilia για πίστα και οφείλουμε να πούμε ότι ήταν πολύ κοντά σε αυτό που θα καταλήγαμε από μόνοι μας. Να σημειώσω επίσης ότι για τις ανάγκες της φωτογράφισης, το RSV4 οδηγήθηκε και από τρεις αναβάτες του trackbike.gr, οι οποίοι είπαν τα καλύτερα για τις αναρτήσεις του.

Και καταλήγω στον κινητήρα. Παρά την απουσία των μεταβλητών αυλών εισαγωγής του Factory, η μέγιστη ισχύς αλλά και ο τρόπος που περνά η δύναμη στον τροχό

"ο τρόπος
που περνά η δύναμη στον
τροχό δεν υπολείπεται
σε τίποτα του ακριβού
RSV4"

δε φαίνεται να υπολείπεται σε τίποτα από το ακριβό RSV4. Βέβαια, η μοτοσυκλέτα που είχαμε στη διάθεσή μας φορούσε ανοιχτό τελικό της Akrapovic και το ανάλογο πρόγραμμα στον εγκέφαλο, πράγμα που δικαιολογεί εν μέρει την πανομοιότυπη απόδοση με το "μαμά" Factory. Ένα από τα πράγματα που θέλουν δουλειά σε αυτόν τον κινητήρα είναι η απόκριση του ηλεκτρονικού γκαζιού, η οποία υπολείπεται σε σχέση με ένα συμβατικό σύστημα. Μέσα στην πίστα δεν το καταλαβαίνεις εύκολα, αφού κάθε άνοιγμα του γκαζιού γίνεται με ευλάβεια και προσοχή. Στο δρόμο όμως, όπου ο χειρισμός της γκαζέρας δεν έχει χειρουργική λεπτότητα, η υστέρηση του κινητήρα στην εντολή του αναβάτη είναι ενοχλητική.

Σε κάθε περίπτωση, το RSV4 δείχνει πολύ συγκροτημένο και ισορροπημένο μέσα στην πίστα. Πολύ θα θέλαμε να γνωρίζουμε πού στέκεται σε σχέση με τον ανταγωνισμό, αλλά φοβάμαι ότι θα πρέπει να περιμένουμε την άνοιξη του '11 για να το μάθουμε αυτό, στο επόμενο Superbike Battle που θα διοργανώσουμε.

Και πόσο είπες ότι κάνει;

Το γλυκό έρχεται και δένει μόλις μάθεις την τιμή. Στα €15,350 το RSV4R είναι συγκρίσιμο τα γιαπωνέζικα ή και φθηνότερο από κάποια. Για κοίτα που φτάσαμε τη σήμερον ημέρα, να ζητάνε λιγότερα οι Ευρωπαίοι από τους Ιάπωνες στην

κορυφαία κατηγορία...
Με αυτά τα χρήματα αγοράζεις μια από τις πιο ετοιμοπόλεμες Superbike για χρήση πίστας - και σίγουρα την ομορφότερη από όλες, ειδικά σε αυτό το λευκό χρώμα. Και το καλύτερο; Δεν υστερεί καθόλου σε σχέση με το Factory, τουλάχιστον στο οδηγικό επίπεδο που βρισκόμαστε εμείς οι μέσοι ιδιώτες. Δε θα μας χάλαγε να είχε και λίγα από τα ηλεκτρονικά που φορά η Superbike αδερφή της, με την οποία θα πάρει πρωτάθλημα φέτος ο Biaggi - αλλά τότε είναι σίγουρο ότι δε θα μιλούσαμε για 15 χιλιάρικα... <<

Arai
Arai
clover
TCX
RSV4
aprilia

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,040 mm
Πλάτος:	735 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,420
Ύψος σέλας:	845
Ρεζερβουάρ:	17 λίτρα
Βάρος κατασκευαστή:	184 kg (κενή)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος V-65, υγρόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	999.6 cc
Σχέση συμπίεσης:	13:1
Ισχύς κατασκευαστή:	180 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.7 / 10,000 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

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

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Metzeler Racetec Interact K3
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

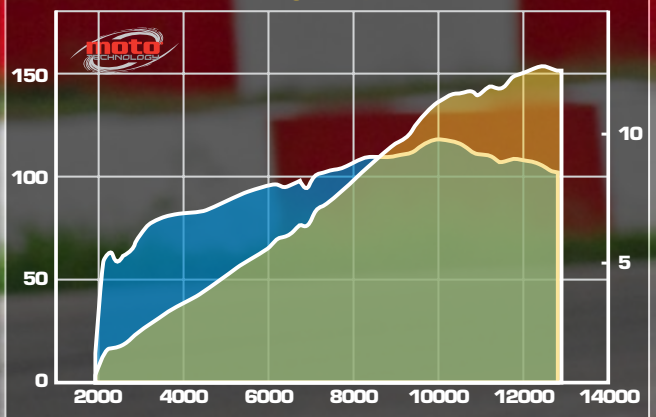
ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17, Metzeler Racetec Interact K3
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

APRILIA RSV4R
PIAGGIO HELLAS A.E.
€15,350

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ροπή στον τροχό (hp/rpm): 9.8 / 10,000
Ισχύς στον τροχό (kg.m/rpm): 152 / 12,300



Το RSV4R, με αριθμό πλαισίου 0785 και 3,500km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 35C, υγρασία 11%, ατμοσφαιρική πίεση 998.7mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

COMMUNICATION THESIS ADVERTISING

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

cover story

Ο Άρχοντας της Περιπέτειας έφτασε επιτέλους στα λημέρια μας και έχει πολλά να μας πει

YAMAHA
TÉNÉRÉ
YAMAHA
BYE
BYE

Yamaha XT1200Z Super Ténéré

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

Το στοίχημα

Από την πρώτη φορά που το βλέπεις από κοντά αποκαλύπτει πολλά, τι μπορεί να κάνει, ποιους ανταγωνιστές βάζει στο μάτι. Πρωτίστως είναι ένα τολμηρό ποντάρισμα για τη Yamaha, όχι τόσο για τις ικανότητες της μοτοσυκλέτας, όσο για το πλασάρισμά της

Πάρε μια πλαϊνή φωτογραφία του Super Ténéré και κρύψε τη μισή με την παλάμη σου, αμέσως μπορείς να δεις τη βασική στόχευση της μοτοσυκλέτας. Από τη σέλα του αναβάτη και πίσω μοιάζει να σχεδιάστηκε με πρότυπο το R1200GS, ενώ μπροστά της έχει σαφή ιαπωνικά γονίδια, τροφαντές καμπύλες που φέρνουν στο μυαλό αισθητική εγχώριων αντιπάλων της Yamaha.

Το κομμάτι της πίτας που αποκαλείται "μεγάλα on-off" έχει με τα χρόνια αποκτήσει άφθονη ποικιλότητα και, όταν ήρθε η ώρα της Yamaha να μπει το παιχνίδι, προφανώς ο προσανατολισμός στράφηκε προς τα περιπετειώδη δίτροχα SUV. Μιλάμε για το αρχοντικό άκρο της κατηγορίας, γαλουχημένο με Africa Twin και Varadero πριν η αγορά ορίσει ως ιερό δισκοπότηρο το μεγάλο GS της BMW.

Οι θεμελιώδεις αξίες του χώρου απαιτούν επιβλητική κορμοστασιά, άριστες τουριστικές ικανότητες, χωματερό look, βαριά λογότυπα με περιπετειώδεις γενεαλογικό δέντρο και υπόνοιες περιπέτειας για τους θαρραλέους. Καλωσορίστε ένα πολύ γνώριμο και ιστορικό όνομα, Super Ténéré σε νέες περιπέτειες.

Δεν έχω σκοπό να σας ταλαιπωρήσω πολύ κρύβοντας συμπεράσματα σε μακροσκελείς λογοτεχνικούς λαβυρίνθους. Πολύ απλά, το Super Ténéré είναι το καλύτερο γιαπωνέζικο on-off θηρίο που έχω καβαλήσει. Απέναντι σε οτιδήποτε έχει παράξει η άλλη άκρη της Ανατολής στην κατηγορία το XT1200Z δείχνει τεχνικώς ακαταμάχητο.

Arai

Απ' όλα

Είναι ζυγισμένο προς την ουδετερότητα με την περισσότερη μάζα γύρω από τον κινητήρα, ο οποίος διαφημίζει την χαμηλή θέση του στο πλαίσιο και εκ του αποτελέσματος μάλλον έχει δίκιο. Οι αναρτήσεις του είναι ανώτερες απ' οτιδήποτε έχει τοποθετήσει τόσο η Yamaha όσο και οι λοιποί συμπατριώτες της σε ανάλογες μοτοσυκλέτες στο παρελθόν. Το ανάποδο πιρούνι δουλεύει καλά, οι πλήρεις ρυθμίσεις του κάνουν αισθητή διαφορά στην πράξη. Στα πιο σφικτά του αποδεικνύεται συνεπέστατο σε ασφάλτινη χρήση, αν και εν τέλει όχι αρκετό για σπορ καταστάσεις. Μαλακώνοντάς το αντεπεξέρχεται εύκολα σε χαλαρούς χωμάτινους εκδρομικούς ρυθμούς, έχει και μια διαδρομή 190 mm στο μανίκι. Βρίσκει εύκολα επίσης μια καλή ισορροπία για αστική χρήση, όπου η άνεση προστατεύεται από τις λακκούβες χωρίς να χαθεί κάθε έννοια απόσβεσης, άρα κατευθυντικότητας.

Συνεργάζεται άριστα με το καλό μπροστινό φρένο, το οποίο έχει δύναμη, είναι επαρκώς προοδευτικό και δύσκολα θα ζητήσει ενεργοποίηση του ABS, ενώ σχεδόν σε κάνει να ξεχνάς πως είναι συνδεδεμένο με το πίσω.

Η εργονομία της μοτοσυκλέτας είναι άριστη, με φυσικές γωνίες για το σώμα καθώς βολεύεται στα χειριστήρια. Τα πλαστικά είναι χοντρά και εύκαμπτα, ό,τι καλύτερο για ενδεχόμενες πτώσεις, δε μοιάζουν με φτηνιάρικα σκληρά και λεπτά που ραγίζουν για πλάκα. Οι ζάντες του είναι δύο κούκλες και η μπροστινή ειδικά με τη διπλή έδραση των ακτίνων σε ψήνουν για αντοχή στα

"Το καλύτερο γιαπωνέζικο on-off θηρίο"

κοπανήματα.
Συνοδεύεται από την τελευταία λέξη της ηλεκτρονικής μόδας: Δύο χάρτες, ηλεκτρονικό γκάζι, traction control, ABS και συνδυασμένα φρένα. Τα τελευταία είναι επιτέλους σωστά: Μαζί με το μπρος πιάνει και λίγο πίσω, αλλά η ανάποδη διαδικασία γίνεται ανεξάρτητα. Πείτε μου τώρα ειλικρινά, θα ήταν ποτέ δυνατόν αυτές οι τελευταίες παράγραφοι να έχουν γραφτεί για κάποια άλλη υπαρκτή γιαπωνέζα της κατηγορίας αυτής; Προφανώς και όχι.

Δεν είμαστε όλοι Giovanni Sala

Θεωρώντας τη δήλωση της Yamaha ειλικρινή, τα 261 κιλά της πλήρους μοτοσυκλέτας είναι το επόμενο σημαντικό στοιχείο της ταυτότητας του Super Ténéré. Εδώ αρχίζει η άλλη όψη. Την ώρα που το GS έχει πέσει γύρω στα 230 μαζί με σύσσωμο το ασφάλτινο άκρο της κατηγορίας, το XTZ λες και βάλθηκε να κοντράρει τον βασιλιά της ζυγαριάς, Varadero.
Ως είναι προφανές, τα πολλά κιλά πρωτίστως φτιάχνουν άριστες ταξιδεύτριες και πραγματικά εκτιμώνται στον αυτοκινητόδρομο. Παρέα με μια γεωμετρία ανοικτού δρόμου, ειδικά το τεράστιο ίχνος (125 mm), το μεγάλο Ténéré καταπίνει χιλιόμετρα με τρελή άνεση πατώντας αρχοντικά και με σιγουριά ανεξαρτήτως ταχύτητας.
Όσο πιο αργά κινείσαι, τόσο περισσότερο φαίνεται το βάρος και μένει πλέον μόνο του το σωστό ζύγισμα για να το κρύψει. Η καλή ισορροπία είναι λυτρωτική στις στροφές, καθώς η μοτοσυκλέτα έχει κάθε καλή διάθεση να μπει ουδέτερα, κρατώντας μούτρα μέσα και προσφέροντας τα οπίσθια στην επιλογή του traction control. Στη βασική ρύθμιση TC1 θα πρέπει να περάσει πάνω από λάδια ή πάγο για να διώξει το πίσω λάστιχο, στην TC2 παίζεις με τα εκατοστά, ενώ κρατώντας το κουμπί πατημένο το απενεργοποιείς εντελώς και η ευθύνη δικιά σου. Παιχνίδια με το κουμπί του TC προσφέρονται μόνο στο ρελαντί, όχι εν κινήσει –θα το βρείτε στο αριστερό πλάι των οργάνων, incognito, δε γράφει τίποτα.

YAMAHA

XXY
547

Στο χώμα τώρα… το υποψιάζεστε, έτσι δεν είναι; Η μοτοσυκλέτα έχει όλη την καλή διάθεση, το ζύγισμα, τις ψηλούτσικες αναρτήσεις, τη μούρη και όλα αυτά λειτουργούν καλά όσο πας τη βολτούλα σου σε βατούς χωματόδρομους. Όσο ανεβάζεις ρυθμό ή σε πιο απαιτητικά και κακοτράχαλα εδάφη όμως μοιραία θα συναντήσεις εμπόδια που θα στείλουν τους τροχούς αναπηδώντας στον αέρα ή γλιστρώντας στο πλάι. Η Φυσική ορίζει τη μάζα, τα κιλά δηλαδή, ως το μέτρο της αδράνειας και αν το επιδιώξεις έρχεται μοιραία η στιγμή όπου την αδράνεια φυγείν αδύνατον. Όσο περισσότερα έχεις, τόσο περισσότερο η μοτοσυκλέτα θα θέλει να συνεχίσει ευθεία, πώς τη μαζεύεις; Αν έχεις τα "χέρια" ν' ανοίξεις το γκάζι και να την πιέσεις να στρίψει προχώρα, αν όχι μαζέψου, δεν είμαστε όλοι Giovanni Sala.

Σημαντικό μείον το ότι το ABS δεν απενεργοποιείται, όπως επίσης και η γνώση πως το αριστερό πλαϊνό καπάκι κρύβει το ψυγείο, ενώ το δεξί τη μπαταρία και ένα σωρό ηλεκτρικές συνδέσεις. Αυτά δείχνουν πολύ ευάλωτα στο πλάι της μοτοσυκλέτας και προφυλάσσονται μόνο από δύο ευμεγέθη προστατευτικά που ελπίζω να κάνουν τη δουλειά τους. Δεν τα δοκίμασα (ευτυχώς!), πάντως η αντοχή τους καθορίζεται από αυτή των βάσεών τους. Για την ιστορία ήταν αμφότερα σημαδεμένα από πτώσεις, στο χώμα πιθανότατα και παρόλα αυτά δεν είχαν σπάσει, άρα κάτι αντέχουν.

XY
47

MODE

YAMAHA

TENERE
YAMAHA

Numbers do lie

Επόμενο κομβικό σημείο, ο κινητήρας. Πολλοί γνωστοί και φίλοι μου γκρινιάζουν πως 91 άλογα στον τροχό είναι λίγα, ειδικά με τόσο βάρος. Είμαστε καλομαθημένοι σε πλουσιοπάροχους λόγους κιλών ανά ίππο και, θεωρητικά πάντα, το παίζουμε έξυπνοι και απαιτητικοί. Δεν είναι πάντα έτσι όμως.

Πράγματι το να έρχεσαι με φόρα και ντόρο και τελικά να μην καταφέρνεις τουλάχιστον να ισοφαρίσεις τον Γερμανό αρχηγό σε απόδοση, παίζοντας στα χωράφια γερασμένων Ιαπώνων, ακούγεται ως επικοινωνιακό χαρακίρι. Ωστόσο άλλο πράγμα η θεωρία και άλλο η πραγματικότητα. Στην κατηγορία αυτή οι αγοραστές δεν κοστολογούν ανά ίππο και όταν συναντιούνται στη Βούτα δεν είναι για κόντρα, από Σούνιο γυρνούν. Επί της ουσίας η δύναμη που βγάζει στον τροχό το Super Ténéré είναι αρκετή για τις ανάγκες της μοτοσυκλέτας. Επιταχύνει ως δικύλινδρο 1200, ταξιδεύει σταθερά με 170 στην απόλυτη χαλαρότητα, βλέπει άνετα 200 και έχει λίγο παραπάνω. Όπως σχεδόν όλη η on-off κατηγορία δηλαδή.

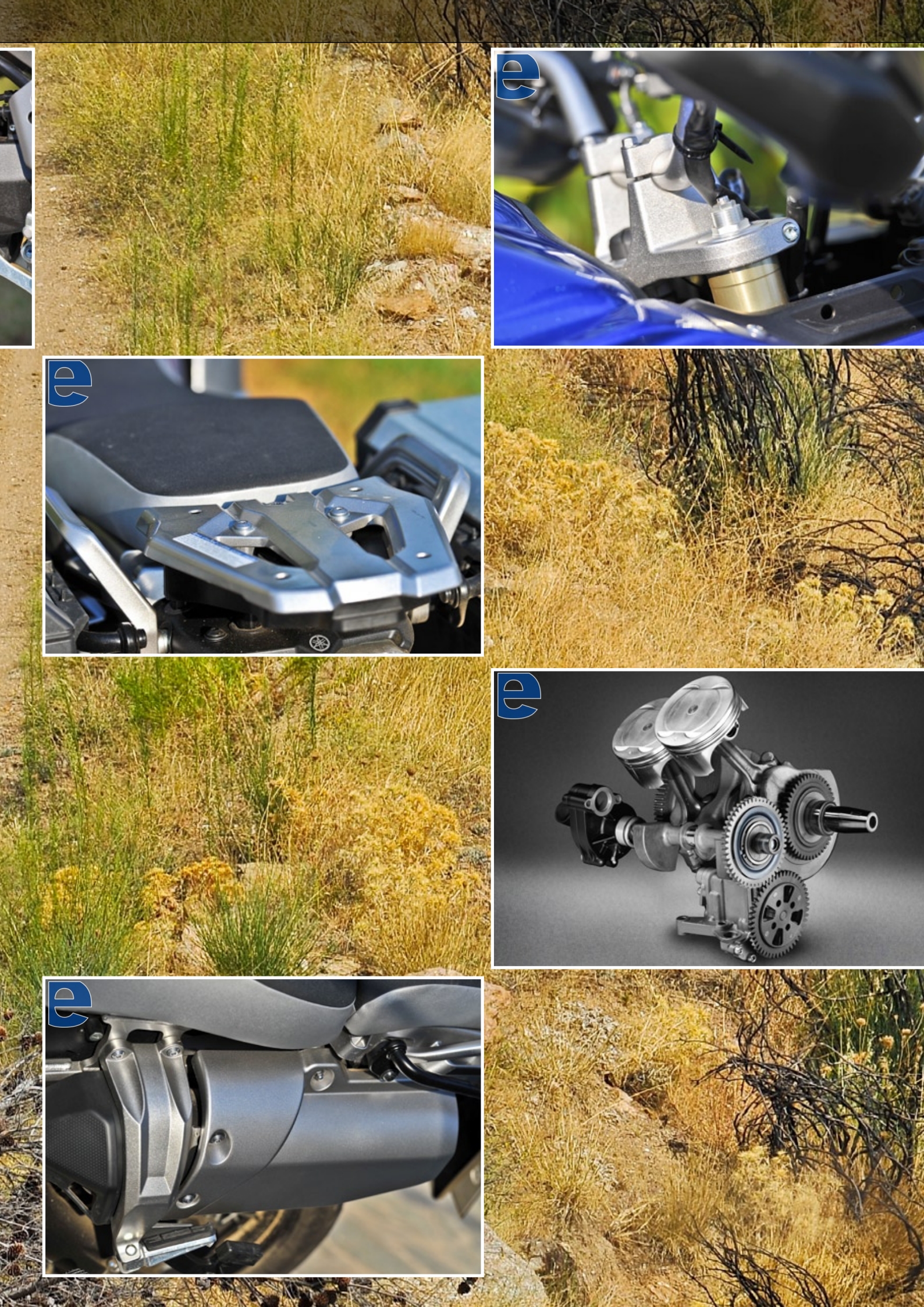
Προσωπικά με εξέπληξε η λειτουργία του, περίμενα πιο βαρύ κινητήρα. Αντιθέτως είναι σχετικά εύστροφος και δεν επιβαρύνει πολύ αδρανειακά τη μοτοσυκλέτα στο κλείσιμο του γκαζιού. Ανεβάζει σβέλτα στροφές και στις μεσαίες του (4,000-6,000) αναστατώνει –χάρη και στον εξαιρετικό ήχο που φτιάχνει το φιλτροκούτι. Η σχετικά περιορισμένη δύναμη φαίνεται στο άπλωμά της σε όλο το στροφόμετρο, καθώς χαμηλά μοιάζει αρκετά κούφιο. Μέχρι τις 3,500 ο ολοκαίνουργιος δικύλινδρος –αλά TDM με στρόφαλο 270 μοιρών– δε συναρπάζει, αλλά ούτε και κρεμάει, τσουλάει και με μία πάνω. Δεν έχει πάντως τη ροπάκλα που θα περίμενε κανείς από τόσα κυβικά, να ξεκινάει με τρίτη που λέει ο λόγος.

Τελειώνει νωρίς και μάλλον απότομα, γύρω στις 7,500 όλα έχουν κριθεί, αν και η πορεία ως εκεί άφηνε περισσότερες υποσχέσεις.

Όλα τα ανωτέρω με τον βασικό, Sport χάρτη γιατί υπάρχει και η επιλογή Touring με 75 μόλις αλόγατα και αρκετά τεμπέλικη απόκριση στο γκάζι. Εδώ το traction control χάνει κάθε νόημα και προφανώς αυτή η χαρτογράφηση έχει αξία είτε σε συνθήκες φτωχής πρόσφυσης ή σε ένα χαλαρό ταξίδι όπου μας ενδιαφέρει πολύ η κατανάλωση καυσίμου. Διαφορετικά ακόμη και στον πιο ελεεινά γλιστερό δρόμο που ξέρω δυσκολευόταν να σπάσει την πρόσφυση πίσω.

Αδικία

Μ' αυτά και μ' αυτά νομίζω έχουμε σκιαγραφήσει το προφίλ του Super Ténéré. Η Yamaha προφανώς το έφερε στην αγορά με το πελατολόγιο των 1200GS και Varadero στο μυαλό της. Η μοτοσυκλέτα εμφανίζεται φιλική και προβλέψιμη, πιο ευκολοδήγητη απ' όσο υπονοεί ο όγκος της, μα είναι πάνω απ' όλα μια καθαρόαιμη πολυθρονάτη τουρίστρια, εξαιρετική στο ταξίδι, ικανή να κρατήσει εξίσου χαλαρά υπναλέες μουαγιέν νομιμότητας όσο και ανθρώπινες ταχύτητες ταξιδιού πιο κοντά στα 160. Μάλιστα, αν κρατάς το



ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Η Πρώτη Έκδοση (First Edition) συνοδεύεται από ένα πακέτο εξοπλισμού που περιλαμβάνει τις σκληρές βαλίτσες, αλουμινένια ποδιά κινητήρα, διάφανο προστατευτικό προβολέων και το σχετικό αυτοκόλλητο της πρώτης έκδοσης. Αυτό θα το πάρουν όσοι παραγγείλουν αυτή τη μοτοσυκλέτα που είναι σήμερα διαθέσιμη, διαφορετικά από το 2011 τα παραπάνω θα προσφέρονται ως έξτρα.

ΠΛΑΙΣΙΟ

Η επιλογή ατσάλινου ανοικτού πλαισίου, σύμφωνα με τη Yamaha, έγινε γιατί οι ελαστικότητές του είναι επιθυμητές για μια μοτοσυκλέτα διπλής χρήσης. Στην πράξη περνά απαρατήρητο, διότι πολύ απλά κάνει άριστα τη δουλειά του. Πίσω του έχουμε ένα αφαιρούμενο αλουμινένιο υποπλαίσιο heavy duty, με καθήκοντα να κουβαλήσει πολύ φορτίο. Αλουμινένιο είναι και το φρέσκο ψαλίδι, με μεγάλο μήκος ώστε να εξυπηρετεί την τουριστική σταθερότητα φέρνοντας παράλληλα την έδρασή του κοντά στο κέντρο βάρους.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Ο ολόφρεσκος δικύλινδρος σε σειρά της Yamaha βασίστηκε πάνω σε μια λεπτή ισορροπία. Από τη μια θέλει να είναι εύστροφος, όπως δηλώνουν και οι σαφώς υπερτετράγωνες διαστάσεις του, από την άλλη γνωρίζει πως η αρχοντιά, η κάπως βαριά αίσθηση περιστροφής είναι απαραίτητη τουριστική αξία. Το αποτέλεσμα καταφέρνει εν πολλοίς τον στόχο του χάνοντας μόνο στην αίσθηση της ροπής, δεν του λείπει, είναι παντού γραμμικό και ελαστικό μα του λείπει η γεύση του μπαμ, της σφαλιάρας, του αλατοπίπερου. Ο κινητήρας χαρακτηρίζεται από την ίδια λογική με το TDM στην ανάφλεξη, η οποία για κάθε κύλινδρο έρχεται στις 270 και 450 μοίρες περιστροφής του στροφάλου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα λειτουργία που προσομοιάζει τον V2 και θεωρείται ευεργετική ως προς τον τρόπο που η δύναμη επιτρέπει στο λάστιχο να βρίσκει καλύτερα πρόσφυση. Διαθέτει δύο αντικραδασμικούς άξονες με τον μπροστινό να κινεί παράλληλα τις τρόμπες νερού και λαδιού. Για να κρατηθεί το ύψος του κινητήρα σε λογικά πλαίσια επιλέχθηκε ξηρό κάρτερ, με το ελαιοδοχείο όμως μέσα στο κάρτερ.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ

Η συνοδεία ενός πλούσιο πακέτου "μπλινγκ-μπλινγκ" είναι πλέον αναπόφευκτη για τα μεγάλα on-off. Το ηλεκτρονικό γκάζι YCC-T εδώ περνάει απαρατήρητο, κάτι που συνιστά επιτυχία. Ούτως ή άλλως η απόκριση του γκαζιού διακρίνεται από μια γλυκιά νωχελικότητα, δεν είμαστε στα supersports εδώ.
Το traction control διαθέτει τρεις θέσεις 1, 2 και off. Όπου και να το έχεις, όποτε ανοίγει ο κεντρικός διακόπτης αυτομάτως επιλέγει TC1. Εκεί ο πίσω τροχός απλά δε διώχνει ποτέ, η επέμβαση είναι ακαριαία. Το καλό είναι πως η λειτουργία του TC είναι πολύ διακριτική, σε σύγκριση με το ASC της BMW το γιαπωνέζικο κόλπο επεμβαίνει πιο ομαλά. Τα χάνει εξίσου, πάντως, αν πας να περάσεις συνεχείς ανωμαλίες με φόρα, καθώς οι αισθητήρες διαγνώνουν διαρκείς αναπηδήσεις και απώλεια πρόσφυσης, οπότε ABS και TC χάνουν τη μπάλα για μια στιγμή.
Υπάρχει ακόμη η επιλογή δύο χαρτογραφήσεων, S (Sport) και T (Touring). Η επιλογή γίνεται από διακόπτη στο τιμόνι ανά πάσα στιγμή, και εν κινήσει. Η χρησιμότητά τους ή μη εξαρτάται από τις ορέξεις του αναβάτη, πάντως η διαφορά από τη μια στην άλλη είναι εμφανέστατη, τόσο σε απόκριση όσο και σε παρεχόμενη δύναμη.

ΦΡΕΝΑ

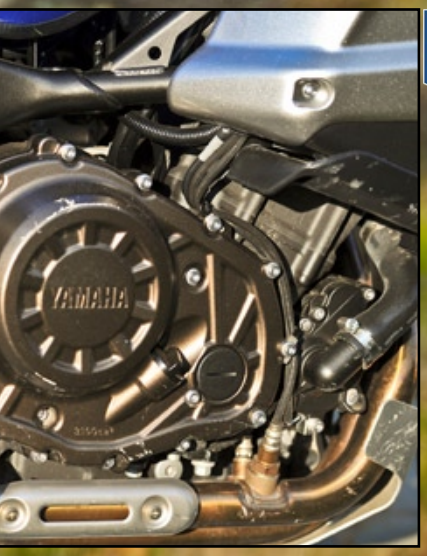
Το συνολάκι φρένων με τη γνώριμη οικογενειακή αισθητική (και καταγωγή) με τις τετραπίστονες τους δίσκους 310 mm δουλεύει καλά για τα δεδομένα του Super Ténéré. Έχει δύναμη, έχει αίσθηση και λίγη προοδευτικότητα. Στα πολλά χιλιόμετρα, μαζί με τα πολλά κιλά θέλει να κάμποση δύναμη στη μανέτα καθώς η αρχική αίσθηση είναι πως δε σταματά. Όταν τη ζητήσεις όμως η παραπάνω δύναμη έρχεται κατά παραγγελία.
Το ABS που δουλεύει σε συνδυασμό με το UBS (Unified Braking System) λειτουργεί αρμονικά και αποτελεσματικά, στο μπροστινό ενεργοποιείται πραγματικά στο αμήν, σημάδι καλής συνεργασίας ανάρτησης και φρένου.
Θα μιλούσαμε για ένα άριστο σύστημα αν μπορούσε το ABS να είναι λίγο πιο αναίσθητο πίσω, όπου σε πάτημα πανικού το πίσω φρένο σχεδόν ακυρώνεται από τις συνεχείς επεμβάσεις του αντιμπλοκαρίσματος.

γκάζι ως αυτό το επίπεδο, θα σε αποζημιώσει με καλή αυτονομία πριν ανάψει το ενοχλητικό κίτρινο λαμπάκι. Η γυναίκα σου θα το λατρέψει επίσης.

Όπως συμβαίνει με αυτές τις μοτοσυκλέτες, πολλοί τις αγοράζουν για καθημερινή χρήση και το Super Ténéré, χάρη στη μαεστρική κατανομή βάρους του, δε μου φάνηκε πιο δυσκίνητο από αρκετά ελαφρύτερες ανταγωνίστριές του. Αυτό που αποκαλύπτεται στην πόλη είναι κάτι που μου είχε χτυπήσει αρνητικά όταν πρωτοείδα τη μοτοσυκλέτα: Το πολύ μικρό ψυγείο στην αριστερή πλευρά. Καλοκαιράκι στην Αθήνα δούλευε συνέχεια πάνω από τους 100ο C, με το βεντιλατέρ να ανάβει στους 105 και να μου ψήνει ενοχλητικά το αριστερό πόδι.

Και σε στροφιλίκι θα παίξει, εξαρτάται περισσότερο από τα χέρια του αναβάτη. KTM Adventure δεν είναι, αλλά ας προσπεράσουμε τη φωτεινή εξαίρεση μια πολύ ιδιαίτερης μοτοσυκλέτας. Απέναντι στις όμοιές της που βάζει στο στόχαστρο, αυτή η Yamaha θα στρίψει καλά και υπόσχεται να μείνει μαζί με την παρέα.

Όλα τέλεια λοιπόν; Όχι, αν αυτή η μοτοσυκλέτα έβγαινε σε μια ανταγωνιστική τιμή θα απειλούσε με σοβαρότατους τριγμούς την κατηγορία. Ζητώντας όμως €16,500 η Yamaha ανεβάζει μόνη της τον πήχη που πρέπει να υπερπηδήσει, βάζει το στοίχημα που έλεγα στον τίτλο. Μου δίνει την αφορμή να θίξω εκείνες τις μικρές λεπτομέρειες που δε συνάδουν με ένα τόσο premium αντίτιμο. Την τραχιά και κάπως "άδεια"


YAMAHA

GR
XXY
547

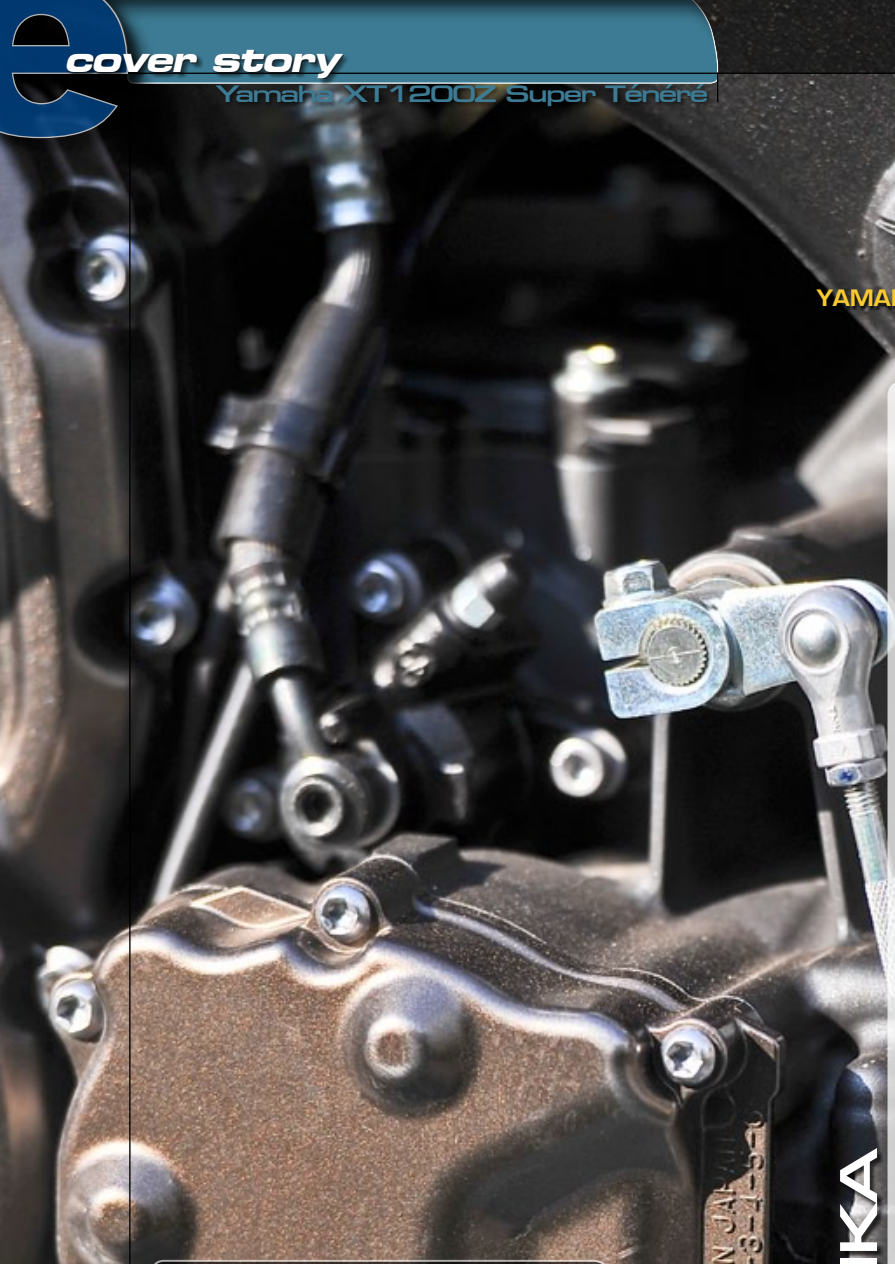
λειτουργία του μοτέρ χαμηλά, το ενίοτε σφικτό κιβώτιο, την απρόσεκτη αεροδυναμική που όσο καλά καλύπτει το κεφάλι άλλο τόσο στέλνει στροβιλισμούς στη μέση ανασηκώνοντας διαρκώς το μπουφάν μου, τους καθρέπτες που συχνά κλείνουν από τον αέρα υψηλών ταχυτήτων, τα κουμπιά στα όργανα που πρέπει να σκύψεις για να φτάσεις (χάθηκε ένα ακόμη χειριστήριο στο τιμόνι, όπως το Mode για τους χάρτες;), τις δύστροπες κλειδαριές στις βαλίτσες που σχεδόν κάθε φορά μου στράβωναν το κλειδί.

Αυτά τα χρήματα φέρνουν σε άμεσες συγκρίσεις με τον Γερμανό της κατηγορίας, ο οποίος με ανάλογη τιμή υπερτερεί σε εξοπλισμό με θερμαινόμενες πολυτέλειες, ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις, πολύ πιο γεμάτο trip computer και συνολικά ανώτερη ποιότητα κύλισης.

Θα κάνουν κάποιους να αναρωτηθούν γιατί ο Άγγλος προσφέρει αντιστοίχου επιπέδου περιφερειακά με έναν πολύ πιο δυνατό και συναρπαστικό κινητήρα σε διαφορά τιμής όσο ένα σκούτερ 300 cc, γιατί ο Αυστριακός με, αλμυρά μεν, σημαντικά λιγότερα δε χρήματα σου δίνει ένα πακέτο πλαισίου-αναρτήσεων ένα επίπεδο πάνω απ' όλους σε δυναμική συμπεριφορά σε άσφαλτο και χώμα.

Δε μπορώ να γνωρίζω αν αυτή η τιμή είναι επιλογή της Yamaha ή κακό αναπόφευκτο ελέω κρίσης, πάντως είναι άδικη για τη μοτοσυκλέτα. Σε αυτήν τη First Edition αν μη τι άλλο προσφέρεται ένα πακέτο εξοπλισμού με πρωταγωνίστριες δύο βαλίτσες –ως γνωστόν, πολύ ακριβό σπορ και στον ανταγωνισμό– συν αλουμινένια ποδιά και προστατευτικό προβολέων, αλλά από του χρόνου που θα περάσουν στη λίστα των έξτρα αν η Yamaha δεν αλλάξει την βασική τιμή το Super Ténéré θα είναι ουσιαστικά ακόμη ακριβότερο. Η Yamaha έφτιαξε μια μοτοσυκλέτα που εξαρχής καταφέρνει να σταθεί εκεί ψηλά, μα αν θέλει να κερδίσει και το εμπορικό της στοίχημα χρειάζεται ένα ραφινάρισμα στα σημεία και μια ανάσα στην τσέπη. Διαφορετικά έχει ένα εξαιρετικά δύσκολο έργο σε μια κατηγορία που ολοένα εμπλουτίζεται και ειδικά απέναντι στο γερμανικό best seller. <<

με
μια ανταγωνιστική
τιμή θα προκαλούσε
τριγμούς



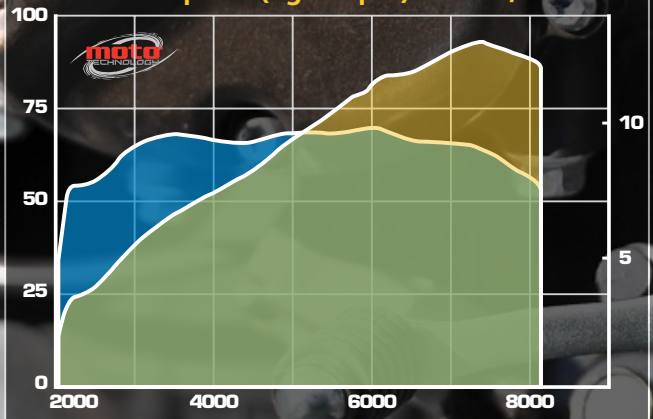
YAMAHA XT1200Z SUPER TÉNÉRÉ
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
€16,520

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,255 mm
Πλάτος:	980 mm
Ύψος:	1,410 mm
Μεταξόνιο:	1,540 mm
Ύψος σέλας:	845-870 mm (35 mm χαμηλότερο κατά παραγγελία)
Βάρος κατασκευαστή:	261 kg (πλήρες)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, δικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	98 x 79.5 mm
Χωρητικότητα:	1,199 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	110/7,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.6/6,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / -
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / -
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο, αλουμινένιο υποπλαίσιο και ψαλίδι
Rake:	28°
Trail:	125 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	190 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ monoshock
Διαδρομή:	190 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	19 in
Ελαστικό:	Metzeler Tourance, 110/80-19 tubeless
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, δαγκάνες 4 εμβόλων, ABS/UBS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17 in
Ελαστικό:	Metzeler Tourance, 150/70-17 tubeless
Φρένο:	Δίσκος 282 mm, δαγκάνα 2 εμβόλων
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	23 lt
Μέση κατανάλωση:	7.7 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	299 km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 92.5 / 7,300
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 9.7 / 6,000



Το Super Tenere, με αριθμό πλαισίου 1476 και 6,900km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 32.8C, υγρασία 7%, ατμοσφαιρική πίεση 991mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

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

Wunderlich · PYRAMID · New Label · SuperBrace · TWALCOM · 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

feature

Τα τρία κοπέλια βρίσκουν την Αφροδίτη, ανακαλύπτουν τις ξαφνικές καταιγίδες και χάνουν την Ολυμπία

Τρία κοπέλια στον Μωριά

κείμενο και φωτό: Νίκος Αγγελάκης **Συνοδοιπόροι:** Μανώλης Χαβρές, Αλέξης Μπολάνης

Οι ευσεβείς μας πόθοι ανταμείφθηκαν και με το παραπάνω: Εκτός της πανέμορφης αλλά σχετικά απαιτητικής οδικά διαδρομής, έφτασε η στιγμή που αντικρίσαμε απέναντι μας την ομορφιά που κλέβει την ανάσα κάθε παρατηρητή, τα Αφροδίσια Όρη

Οι πλαγιές καταπράσινες ενώ το καστανόδασος του όρους θυμίζει σε κάθε έναν από εμάς, τους μικρούς και επιπόλαιους θνητούς, ότι η αιωνιότητα είναι ένα μυστικό που η φύση κρατάει κρυμμένο στα σπλάχνα της και το προβάλει σε κάθε ενδιαφερόμενο για να το θαυμάσει με σεβασμό και ταπεινότητα αρκεί να κρατάει το κεφάλι του ψηλά, τα μάτια του ανοιχτά και την ψυχή του καθαρή. Ακριβώς απέναντι από αυτή τη μοναδική θέα σταματήσαμε για τσιγάρο, κουβεντούλα και περισυλλογή. Ένα παγκάκι τοποθετημένο σε σημείο που σαφώς σε καλύτερο δε θα μπορούσε να βρίσκεται μας καλούσε να αναπαύσουμε τα κουρασμένα κόκκαλα μας και τους πιασμένους μας μύες στο σημείο που η Θεά Αφροδίτη συναντιόταν κρυφά με τον παράνομο εραστή της, τον Θεό του πολέμου, Άρη!

Η ματιά μου μια περιπλανιόταν στο απέραντο πράσινο και στα παιχνίδια σκιών που έπαιζαν το ένα βουνό με το άλλο και τον ήλιο πάνω από όλους ως βασιλιάς δίκαιος και αυστηρός, την άλλη στους φίλους και συνταξιδιώτες μου. Εικόνες και συναισθήματα που γεμίζουν κάθε άνθρωπο με ευτυχία συνειδητοποιώντας για άλλη μια φορά ότι ακόμα και η ελάχιστη, η πιο μικρή λεπτομέρεια, το πιο ταπεινό σκηνικό της ζωής, μία στάση για τσιγάρο παρέα με φίλους

σε έναν τόπο όμορφο ορισμένες φορές είναι ό,τι καλύτερο θα μπορούσες να ζητήσεις από τη ζωή σου.
Επειδή όμως όλα τα ωραία κάποτε τελειώνουν, μιας και ο άνθρωπος ως ιδιόμορφο ον που είναι αναζητεί συνεχώς νέες εμπειρίες και εικόνες, έτσι και εμείς αφήσαμε πίσω τη μυστικιστική ομορφιά των Αφροδισίων Όρεων προς αναζήτηση νέων περιοχών και με επόμενο προορισμό μας την Αρχαία Ολυμπία. Λίγο μετά το σημείο της στάσης μας και ακολουθώντας τον χάρτη από το GPS βρισκόμαστε σε έναν εντόνως κατηφορικό χωμάτινο στενό δρόμο όπου και αναρωτηθήκαμε αν ακολουθούμε τη σωστή διαδρομή ή αν έχουμε χάσει την πορεία μας. Αφού σιγουρευτήκαμε για το ορθόν της επιλογής μας συνεχίσαμε με ιδιαίτερη επιφυλακτικότητα μιας και ουσιαστικά βρισκόμασταν σε ένα λεκανοπέδιο που σχηματίζεται από τα πέριξ βουνά με μονοπάτι χωμάτινο το οποίο λίαν συντόμως κινδύνευε να μετατραπεί σε απέραντη λασπουριά και να αποκλειστούμε για αρκετές ώρες (ίσως και για το υπόλοιπο της ημέρας) στην περιοχή αν έβρεχε. Και ο καιρός δεν αστειευόταν καθόλου. Τα σύννεφα κατάμαυρα και απειλητικά μας είχαν ζώσει από παντού και οι πρώτες "αναγνωριστικές" σταγόνες άρχισαν να πέφτουν πάνω στον ρουχισμό και τα κράνη μας.
Με κομμένη την ανάσα λοιπόν και σχεδόν στις "μύτες των ποδιών μας" (για να μην ξυπνήσουμε την οργή του θεού Άρη που περνούσε την ώρα του εκεί με την θεά Αφροδίτη) καταφέραμε και πατήσαμε σε άσφαλτο όταν άρχισε πια να πέφτει κανονικά η βροχή. Συνεχίσαμε με πορεία δυτικά και επόμενη στάση προς την Αρχαία Ολυμπία χωρίς όμως να λογαριάζουμε αυτό που θα αντιμετωπίζαμε αμέσως μετά και λίγα μόλις χιλιόμετρα πριν τον προορισμό μας. Ενώ

GR
HZH
232
SUZUKI

η βροχή έπεφτε κανονικά αλλά σε λογικά και υποφερτά επίπεδα, ξαφνικά ανοίγουν οι κρουνοί του ουρανού, μαυρίζει ο τόπος, αστραπές και βροντές σκίζουν την ατμόσφαιρα και χτυπούν με αδυσώπητη μανία τη γη δίπλα μας και χωρίς υπερβολή η χαλαρή απογευματινή οδήγηση αίφνης μετατρέπεται σε μάχη με τα αλλεπάλληλα κύματα ανέμου και βροχής. Οι ταχύτητες άρχισαν να πέφτουν από τα 80 στα 60 στα 40 μέχρι που φτάσαμε σε σημείο πια να μη βλέπουμε τίποτα απολύτως από την τόσο έντονη βροχόπτωση και αναγκαστήκαμε να συνεχίζουμε με τα πόδια κατεβασμένα στην άσφαλτο και ταχύτητα που δεν ξεπερνούσε τα 5-10 km/h ψάχνοντας απεγνωσμένα με την περιττή όραση που μας απέμενε ένα σημείο να κουρνιάσουμε μέχρι να περάσει η μπόρα χωρίς να συναντάμε τίποτε άλλο μπροστά μας από απέραντη ξεραΐλα και ούτε ένα κτίριο στον ορίζοντα.

Εκεί που εξουθενωμένοι πια είχαμε σχεδόν αποδεχτεί την μοίρα μας και ενώ φλερτάραμε στενά πλέον με την πτώση στην υγρή άσφαλτο, ξεπροβάλει ένα μικρό εκκλησάκι στη μέση του πουθενά στο οποίο, ενώ οι τοίχοι του δε διέθεταν ούτε ένα (!) περβάζι και η βροχή το κτυπούσε αλύπητα από παντού, είχε εντούτοις ορθάνοικτες τις πόρτες του.

Παρατήσαμε τις μηχανές όπου θεωρήσαμε ότι βρίσκονται σε σχετικά ασφαλές σημείο, τανκ μπαγκς, σκηνές και ρουχισμός έμειναν πάνω σε αυτές να "σφυροκοπούνται" ασταμάτητα από τα χτυπήματα της τρελής αυτής μπόρας κι εμείς σκυφτοί και με γοργά, μικρά και ελαφρώς συρτά βηματάκια σπεύδουμε σα βρεγμένες γάτες μέσα στην εκκλησία. Περνώντας το κατώφλι και βρισκόμενοι πια μέσα στην εκκλησία δε μπόρεσα να συγκρατήσω το γέλιο

μου αφού καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της αναπάντεχης περιπέτειας για κάποιον απροσδιόριστο λόγο κόλλησε στο μυαλό μου η σχεδόν τραγελαφική εικόνα του Αστερίξ και Οβελίξ αγκαλιασμένους και με πόδια να τρέμουν να παρακαλούν τον Τουτατίς να μην πέσει ο ουρανός στο κεφάλι τους. Δε μπόρεσα να μην κάνω τον αστείο παραλληλισμό όταν συνειδητοποίησα πώς τρεις μαντραχαλαίοι τα παράτησαν όλα στο έλεος της βροχής και έτρεξαν πανικόβλητοι μέσα στην εκκλησία.

Δημητσάνα

Περιμένοντας τη μπόρα να περάσει αποφασίσαμε να παρακάμψουμε την Αρχαία Ολυμπία μιας και παρόλο που βρισκόμαστε πολύ κοντά πια στον προορισμό –μόλις 10 χιλιόμετρα– δεν είχαμε τη διάθεση να περιδιαβαίνουμε και να εξερευνούμε βρεγμένοι τον χώρο που σίγουρα απαιτούνται πολλές ώρες και διάθεση για να χαρείς την ομορφιά του και να γνωρίσεις καλύτερα την ιστορική του αξία. Με μισή καρδιά και με αισθήματα ενοχής για την απόφασή μας, οδεύουμε ελαφρώς βρεγμένοι (φορούσαμε αδιάβροχα) προς το επόμενο σημείο της διαδρομής μας, μέσα στον Νομό Αρκαδίας και συγκεκριμένα στην πανέμορφη Δημητσάνα. Η διαδρομή ήταν μοναδική αφού όσο ανεβαίναμε το υψόμετρο σε χαλαρούς ρυθμούς και ενώ ο ήλιος ξεκινούσε σιγά-σιγά να πέφτει, τα δέντρα με τις σταγόνες της βροχής στα φύλλα τους άλλαζαν χρώμα και έλαμπαν σα χριστουγεννιάτικα δέντρα, ενώ το τοπίο που μας περιέβαλλε προκαλούσε κάθε αίσθησή σου και μετά δυσκολίας κατάφερνες να συγκρατήσεις τη ματιά σου στον δρόμο.

Δυστυχώς όμως, όσο ανεβαίναμε υψόμετρο άλλο τόσο έπεφτε και η θερμοκρασία. Η χαμηλή θερμοκρασία σε συνδυασμό με τον παγωμένο αέρα και τα βρεγμένα μας γάντια και ευαίσθητα σημεία, μας ταλαιπώρησε λιγάκι και σε αρκετά σημεία δέχτηκα τα "πυρά" των συνταξιδιωτών μου. Κάθε φορά που με ρωτούσαν αν έχουμε ακόμα πολλά χιλιόμετρα μέχρι να φτάσουμε Δημητσάνα εγώ τους απαντούσα με βλέμμα σιγουριάς και χαλαρότητας: "Σε 5 λεπτά είμαστε εκεί". Βέβαια τα 5 λεπτά γίνανε παραπάνω από 40 κι εγώ κινδύνεψα να πέσω σε 2-3 στροφές από τις κατάρες των αγαπητών κατά τ' άλλα φίλων και συνταξιδιωτών μου…

Μέσα στην απελπισία του Αλέξη και Μανώλη, των οποίων σχεδόν πια ένοιωθα τα βλέμματα να με κόβουν στα δύο από εκνευρισμό και κούραση, ξεπροβάλλει στο τέλος της στροφής ένα χωριουδάκι πάνω στην πλαγιά ενός βουνού. Ο ήλιος είχε πια κρυφτεί πίσω από τα παντοδύναμα όρη και τα δέντρα ως σκιές γιγάντων περικύκλωναν τη Δημητσάνα. Τα φώτα από τα πέτρινα σπιτάκια με τις κεραμιδωτές σκεπές τους τρεμόπαιζαν παιχνιδιάρικα μέσα στη βαριά και πυκνή ορεινή ατμόσφαιρα, ενώ πλήθος κόσμου, επισκέπτες από άλλες περιοχές της Ελλάδας, περπατούσαν στους στενούς δρόμους του χωριού με βήμα γαλήνιο και χαμογελαστά πρόσωπα.

Το περπάτημα ενός ανθρώπου μπορεί να αποκαλύψει πολλά στοιχεία του χαρακτήρα του. Ο αγχωμένος άνθρωπος, ο άνθρωπος της πόλης δεν περπατάει ποτέ αλλά σχεδόν τρέχει. Τα μάτια του είναι καρφωμένα σε ένα σημείο και τα χέρια του πάλλονται δεξιά αριστερά. Οι κινήσεις του είναι συνήθως ασυντόνιστες και σπασμωδικές.

Ο καταβεβλημένος άνθρωπος ή ο άνθρωπος της μοναξιάς και της απελπισίας περπατεί σκυφτός, σκυθρωπός, το κεφάλι κατεβασμένο να συναντά η ματιά του τα Τάρταρα. Τα χέρια κολλημένα στο σώμα, εγκλωβισμένος, φυλακισμένος όπως και το μυαλό του. Έχει εγκαταλείψει πια κάθε προσπάθεια, έχει χάσει κάθε ελπίδα. Έχει προ πολλού εγκαταλείψει την αξιοπρέπεια και την αρχοντιά του.

Ο άνθρωπος όμως του χωριού, ο άνθρωπος που βρίσκεται κοντά στη φύση ή που καταφέρνει να ξεγελάσει την καθημερινότητα και τα άγχη της πόλης δεν περπατά σκυφτός ούτε με σπασμωδικές κινήσεις. Απεναντίας, η κίνησή του είναι ποίηση, γραμμική και ενιαία. Χορός συγκροτημένος. Το ένα βήμα οδηγεί στο άλλο. Πατάει σταθερά στη γη που τον φιλοξενεί, το σώμα του είναι όρθιο και υπερήφανο, η ματιά του γαληνεύει και συντροφεύει, το χαμόγελό του ζεσταίνει την καρδιά. Είναι άρχοντας και αισιόδοξος. Γνωρίζει πού πατεί και πού πηγαίνει, ακόμα και όταν δε γνωρίζει τον δρόμο για τον προορισμό του ξέρει ότι θα φτάσει σίγουρα. Αργά ή γρήγορα θα φτάσει. Αργά ή γρήγορα. Εξ άλλου αυτό σημαίνει και η παρετυμολογική αναγωγή της λέξης άνθρωπος. Άνθρωπος. Άνω + θρώσκω + όπωπα (αρχαίας παρακείμενος του όρω, δηλαδή βλέπω). Με λίγα λόγια ο άνθρωπος είναι το ον που κοιτάζει και κινείται προς τα εμπρός, άρα είναι γεμάτος αισιοδοξία και στόχους.

Με αυτές τις εικόνες και σκέψεις στο μυαλό μου ανηφορίζουμε προς την κορυφή του χωριού ψάχνοντας ξενώνα για να περάσουμε το βράδυ εκεί. Αφήνουμε τις μηχανές μας έξω από έναν όμορφο πέτρινο ξενώνα και κλείνουμε δύο πανέμορφες και χαμηλοτάβανες σοφίτες. Ίσως η επιλογή να έγινε υποσυνείδητα μιας και οι χτύποι του κεφαλιού μας

στα μασίφ δοκάρια λειτούργησαν ανασταλτικά στην πλήρη και ολοκληρωτική σωματική κατάρρευση για το υπόλοιπο της βραδιάς. Εγώ έκλεισα μία σοφίτα με τον Αλέξη στην οποία θα μοιραζόμασταν ένα μεγάλο διπλό κρεβάτι, ενώ στην άλλη ο Μανώλης θα περνούσε τη βραδιά μόνος του. Αφότου τακτοποιηθήκαμε στον χώρο και αραδιάσαμε όλη μας την πραμάτεια σε ο,τιδήποτε εξέπεμπε θερμοκρασία για να στεγνώσουν μέχρι το επόμενο πρωινό και αφού καθαρίσαμε τα κορμιά μας στο υδρομασάζ που διέθετε η ντουζιέρα της σοφίτας κατεβήκαμε για δείπνο και βόλτα στην πανέμορφη Δημητσάνα. Στενά σοκάκια, όμορφα και περιποιημένα καταστήματα και παραδοσιακά καφενεία, παντοπωλεία, γεροντάκια στις καρέκλες να πίνουν το ποτό τους χαρούμενοι και ευτυχισμένοι. Με αργό βήμα καταλήξαμε σε μία ταβέρνα όπου επιδοθήκαμε σε διαγωνισμό ταχυφαγίας και πολυφαγίας. Βλέπετε η οδήγηση μοτοσυκλέτας απαιτεί πολλή ενέργεια και αυτή πρέπει απαραιτήτως να αναπληρωθεί με την πρώτη ευκαιρία.

Μετά το φαγητό σταματήσαμε για επιδόρπιο σε ένα μαγαζί παραδίπλα από τον ξενώνα μας που σέρβιρε λουκουμάδες κάθε είδους. Γνωρίσαμε τις δύο κοπέλες που δουλεύανε εκεί και ανταλλάξαμε συμβουλές για ταξιδιωτικούς προορισμούς σε Πελοπόννησο και Κρήτη, ενώ στην πρόσκλησή τους για ποτό σε μπαρ της Δημητσάνας αναγκαστήκαμε να αρνηθούμε λόγω κούρασης, αλλά και δεδομένου ότι την επόμενη μέρα θα έπρεπε να σηκωθούμε αρκετά πρωί για να συνεχίσουμε την διαδρομή μας.

[Συνεχίζεται στο επόμενο τεύχος]

ΚΕΡΔΙΣΕ ΚΑΙ ΕΣΥ ΕΝΑ ΧΡΕΠΙ - ΜΠΟΡΕΙΣ!

SEROW

MOUNTAIN TRAIL 225

YAMAHA

Βαρέθηκες την κλινική ευκολία των σύγχρονων μοτοσυκλετών; Πιστεύεις ότι όπως το κοτόπουλο, έτσι και τα δίκυκλα θέλουν το χέρι τους; Απαρνείσαι τις εύκολες λύσεις των Scooter ή των καινούργιων μοτοσυκλετών; Ιδού η ευκαιρία!

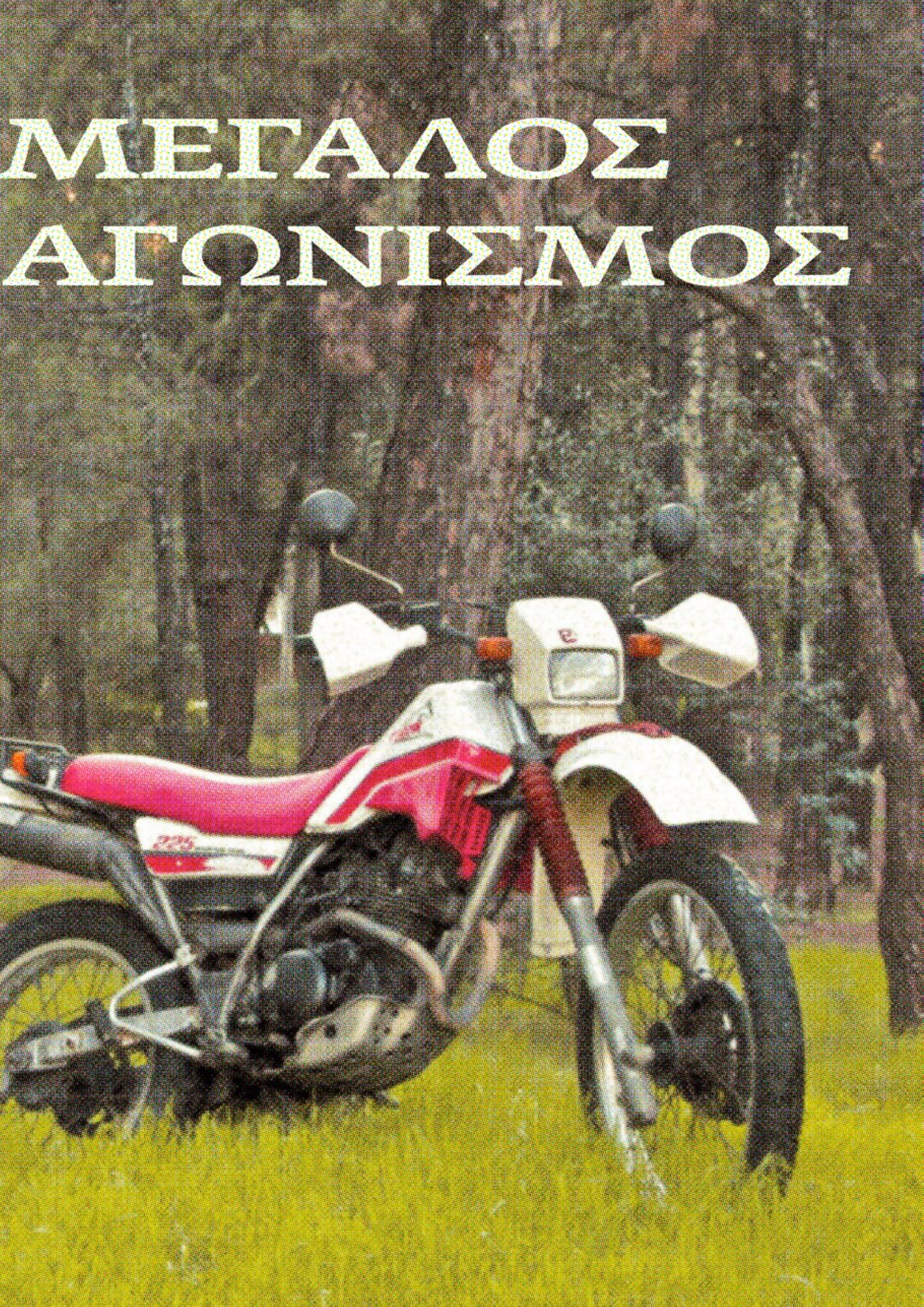
Το πολύπαθο Serow του eBike.gr μπορεί να γίνει δικό σου με ένα απλό e-mail. Στείλε μας μήνυμα τώρα στο serow@ebike.gr εξηγώντας μας γιατί αξίζεις εσύ να κερδίσεις αυτή τη μοναδική μοτοσυκλέτα και τι θα κάνεις μαζί της. Ταυτόχρονα, ανοίγει η πόρτα για να δημοσιεύσεις τις δικές σου περιπέτειες κατά την αναστήλωση του XT225 σε επόμενα τεύχη του eBike.gr.

ΔΩΡΟ!

Ένα ολοκαίνουργιο γρανάζι JT στο σακουλάκι του, για να απελευθερώσεις την κρυμμένη επιτάχυνση του κατσικιού της Yamaha! *

* Όταν (και αν) καταφέρεις να το κάνεις να δουλέψει. Το eBike.gr ξεκαθαρίζει πως η μοτοσυκλέτα είναι σε μη λειτουργική κατάσταση και χρειάζεται μεταξύ άλλων εμπρός δισκόφρενο, τακάκια, ελαστικά και service της εμπρός ανάρτησης πριν οδηγηθεί απ' όσους δεν αρέσκονται να παίζουν με τη σωματική τους ακεραιότητα.
Η JT και η αντιπροσωπεία ΣΠ.Η. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ δεν συμμετέχουν στο διαγωνισμό.
Τελικός και μοναδικός κριτής του διαγωνισμού είναι η συντακτική ομάδα του eBike.gr. Σε περίπτωση που δεν βρεθεί νικητής έως το τέλος του καλοκαιριού, το eBike.gr διατηρεί το δικαίωμα να βάλει φωτιά και να κάψει το Serow, ή να το ξεφορτωθεί με άλλο τρόπο της αρεσκείας του.

ΜΕΓΑΛΟΣ ΑΓΩΝΙΣΜΟΣ



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

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

Δύο αγώνες GP, δύο δυσβάσταχτες απώλειες για τον κόσμο των αγώνων. Αντίο Shoya Tomizawa (φωτό), αντίο Peter Lenz...

DUNLOP
SHOEI
TECHNOMAG
UNICOM
STARKER

Trademark

Οποιοσδήποτε δεν ασχολείται καθόλου με τη μοτοσυκλέτα και τους αγώνες της, ο αριθμός 46 είναι απλά άλλος ένας φυσικός αριθμός. Ακόμη κι αν δεν έχει ακούσει ποτέ του άλλον Rossi εκτός από τον Ιταλό τραγουδιστή Vasco Rossi, αν προσπαθήσει να χρησιμοποιήσει με οποιονδήποτε τρόπο αυτό το νούμερο για εμπορικό σκοπό θα ανακαλύψει πως πολύ απλά... δε μπορεί!

Πριν λίγο καιρό δικαστήριο της Ιταλίας απαγόρευσε σε δύο εταιρείες ρούχων να χρησιμοποιούν τον αριθμό αυτόν στην επωνυμία τους, πρόκειται για τις "J Fortysix 46" και "Jonk 46". Με λίγα λόγια, το 46 έγινε trademark και τα δικαιώματα εμπορικής εκμετάλλευσής του ανήκουν αποκλειστικά και μόνο στον Valentino Rossi, κάτι που ισχύει επίσης και για τα "Vale 46" και "VR 46".

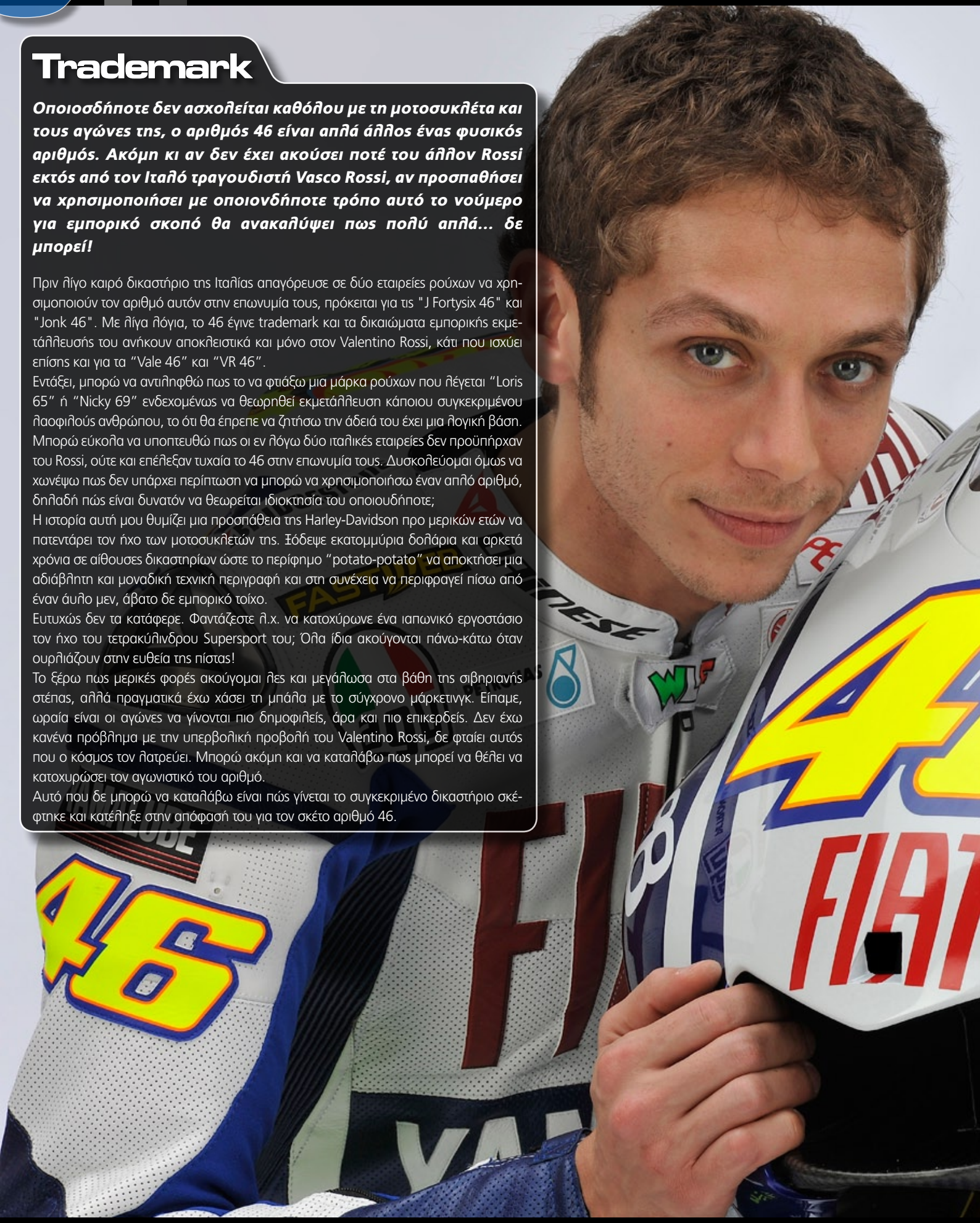
Εντάξει, μπορώ να αντιληφθώ πως το να φτιάξω μια μάρκα ρούχων που λέγεται "Loris 65" ή "Nicky 69" ενδεχομένως να θεωρηθεί εκμετάλλευση κάποιου συγκεκριμένου λαοφιλούς ανθρώπου, το ότι θα έπρεπε να ζητήσω την άδειά του έχει μια λογική βάση. Μπορώ εύκολα να υποπτευθώ πως οι εν λόγω δύο ιταλικές εταιρείες δεν προϋπήρχαν του Rossi, ούτε και επέλεξαν τυχαία το 46 στην επωνυμία τους. Δυσκολεύομαι όμως να χωνέψω πως δεν υπάρχει περίπτωση να μπορώ να χρησιμοποιήσω έναν απλό αριθμό, δηλαδή πώς είναι δυνατόν να θεωρείται ιδιοκτησία του οποιουδήποτε;

Η ιστορία αυτή μου θυμίζει μια προσπάθεια της Harley-Davidson προ μερικών ετών να πατεντάρει τον ήχο των μοτοσυκλετών της. Ξόδεψε εκατομμύρια δολάρια και αρκετά χρόνια σε αίθουσες δικαστηρίων ώστε το περίφημο "potato-potato" να αποκτήσει μια αδιάβλητη και μοναδική τεχνική περιγραφή και στη συνέχεια να περιφραγεί πίσω από έναν άυλο μεν, άβατο δε εμπορικό τοίχο.

Ευτυχώς δεν τα κατάφερε. Φαντάζεστε λ.χ. να κατοχύρωνε ένα ιαπωνικό εργοστάσιο τον ήχο του τετρακύλινδρου Supersport του; Όλα ίδια ακούγονται πάνω-κάτω όταν ουρλιάζουν στην ευθεία της πίστας!

Το ξέρω πως μερικές φορές ακούγομαι λες και μεγάλωσα στα βάθη της σιβηριανής στέπας, αλλά πραγματικά έχω χάσει τη μπάλα με το σύγχρονο μάρκετινγκ. Είπαμε, ωραία είναι οι αγώνες να γίνονται πιο δημοφιλείς, άρα και πιο επικερδείς. Δεν έχω κανένα πρόβλημα με την υπερβολική προβολή του Valentino Rossi, δε φταίει αυτός που ο κόσμος τον λατρεύει. Μπορώ ακόμη και να καταλάβω πως μπορεί να θέλει να κατοχυρώσει τον αγωνιστικό του αριθμό.

Αυτό που δε μπορώ να καταλάβω είναι πώς γίνεται το συγκεκριμένο δικαστήριο σκέφτηκε και κατέληξε στην απόφασή του για τον σκέτο αριθμό 46.



Σπύρος Τσαντήλας

theraceeditorial

Η ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΙΣ ΡΙΖΕΣ

Στην Indianapolis ο Nicky Hayden έκανε μια πρόσκαιρη βουτιά στο παρελθόν του, τρέχοντας μερικούς γύρους πάνω σε ένα αγωνιστικό flat track της Ducati βασισμένο στον αερόψυκτο κινητήρα 1100 cc του Hypermotard.

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

Είναι γνωστό πως ο Hayden ξεκίνησε την αγωνιστική του καριέρα σε οβάλ χωμάτινες πίστες στις Η.Π.Α., μα είμαστε βέβαιοι πως αν ήταν στο χέρι του θα προτιμούσε να επιστρέψει σε πιο πρόσφατες ρίζες, ας πούμε αυτές του 2006 που νικούσε μέσα στη Laguna Seca και στο τέλος έπαιρνε και το πρωτάθλημα…

KAWASAKI ZX-10R RACER

Αυτή τη φορά οι Ιάπωνες μας την έφεραν. Εκεί που είχαν αρχίσει να προλογίζουν τις εκθέσεις μοτοσυκλέτας με ιντερνετικές παρουσιάσεις των νέων τους μοντέλων, η Kawasaki το πήγε ένα βήμα παραπέρα ξεκινώντας τη δικτυακή προώθηση του νέου της ZX-10R από την αγωνιστική του μορφή.

Μάλιστα, σύμφωνα με τον Ichiro Yoda, αγωνιστικό διευθυντή της Kawasaki, η νέα superbike εξελίχθηκε πρώτα

ως αγωνιστική μοτοσυκλέτα με σλικ λάστιχα σε race spec μορφή και από αυτήν θα καταλήξουν στην έκδοση δρόμου. Αυτή είναι, λέει ο Ιάπων, η απόδειξη πως η καρδιά του νέου ZX-10R είναι αγωνιστική και μόνο.
Η εξέλιξή της έγινε με τη συνεργασία της ομάδας του Paul Bird, ενώ η πολιτική της εκδοχή θα ντεμπουτάρει στο σαλόνι της Κολωνίας τον ερχόμενο Οκτώβρη.

MELANDRI ΣΤΟ WSBK ΜΕ ΤΗ YAMAHA!

Να' τη και η βόμβα που έσκασε... Ήταν γνωστό πως ο Melandri όδευε προς WSBK, αλλά σε άλλη ομάδα τον περιμέναμε

Όλοι γνώριζαν πως η BMW ψάχνει ένα δυνατό όνομα για την προσπάθειά της στο WSBK και η πρότασή της στον Marco Melandri θεωρείτο τελειωμένη συμφωνία. Μάλιστα στο Misano ο Marco, σε μια δημόσια αψιμαχία με τον Capirossi, είχε παραδεχτεί πως θα αλλάξει πρωτάθλημα γιατί έχει χάσει το κίνητρό του στα MotoGP βλέποντας πως δεν έχει τις ευκαιρίες πια να παίξει ψηλά. Αυτή η παραδοχή ήταν η σφραγίδα που όλοι έψαχναν για να τον ανακοινώσουν για λογαριασμό της BMW, μόνο που η σφαλιάρα ήρθε από αλλού.

Η Yamaha Sterilgarda με επίσημη ανακοίνωσή της στις 5 Σεπτεμβρίου επισημοποίησε τη μετακίνηση του Ιταλού στην εργοστασιακή ομάδα των WSBK, αφήνοντας τους πάντες άφωνους. Η συμφωνία των δύο πλευρών έχει μονοετή διάρκεια, γεγονός που αποδεικνύει υπογείως και την απελπισία του Melandri να ξαναβρεί τη φόρμα του. Αν το 2011 δεν πάει καλά με τη Yamaha, τότε η καριέρα του θα είναι εν πολλοίς τελειωμένη –όπως του "κάρφωσε" δημοσίως και ο Capirossi. Φυσικά για τον έμπειρο Marco, ο στόχος είναι να επιστρέψει στην κορυφή με τη Yamaha, ώστε να έχει ξανά στο μέλλον βλέψεις για επιστροφή στα MotoGP με τη συγκεκριμένη εταιρεία. Αυτό θα είναι σίγουρα και ένα καροτάκι που χρησιμοποίησε η Yamaha για να τον κλέψει από την αγκαλιά της BMW που τον επιθυμούσε διακαώς.

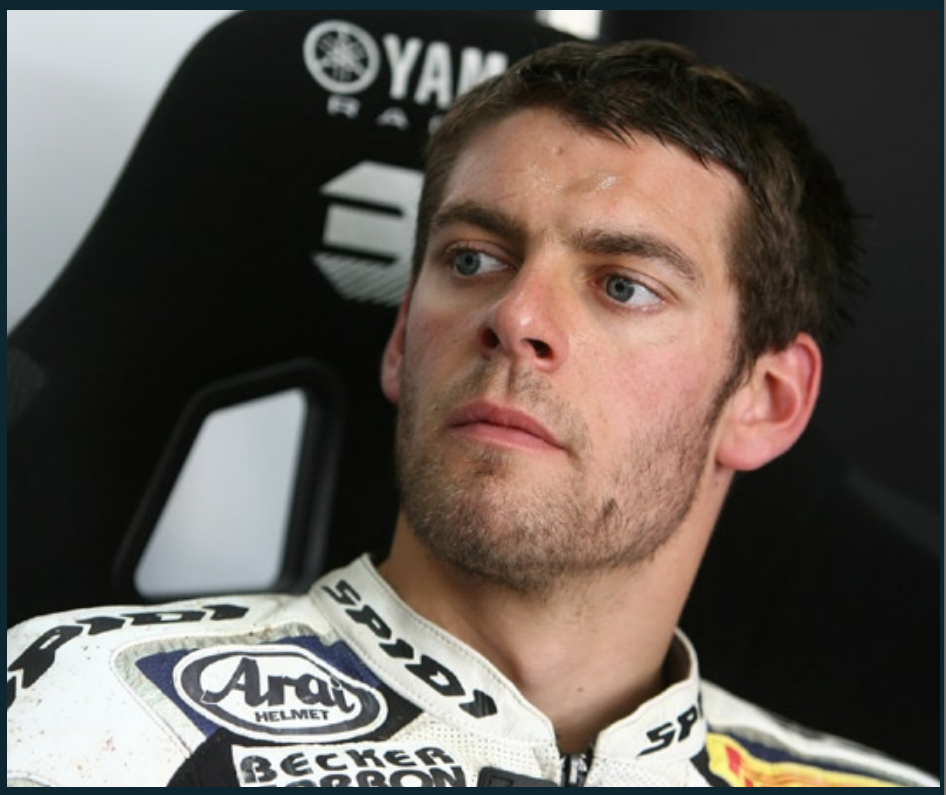
Στο μεταξύ, πέντε μέρες αργότερα η Yamaha ανακοίνωσε πως ο Eugene Laverty θα είναι ο δεύτερος αναβάτης της Sterilgarda το 2011. Ο νεαρός Βρετανός είναι ένας βασικός παίχτης στο WSS τα τελευταία δύο χρόνια και έρχεται δίπλα στον Melandri για να αποδείξει πως έχει μέλλον στα βαθιά.

Αν απορείτε τι έγινε με τον James Toseland, ως τώρα δεν έχουμε ακούσει ούτε λέξη.

Ο CRUTCHLOW ΣΤΗΝ TECH 3

Άλλος ένας ελπιδοφόρος Άγγλος κάνει το μεγάλο άλμα προς τα MotoGP

Η Yamaha ανακοίνωσε επίσημα πως ο Cal Crutchlow από το 2011 θα αγωνίζεται με τη Monster Energy Tech 3 για έναν χρόνο. Ο 24χρονος Άγγλος προκάλεσε αίσθηση όταν το 2009 πήρε το Παγκόσμιο Supersport στην πρώτη του χρονιά στο πρωτάθλημα όντας σχεδόν άγνωστος και φέτος ανέβηκε δίπλα στον James Toseland στην εργοστασιακή ομάδα WSBK. Μετά από μια μέτρια και δύσκολη χρονιά, με μερικές φωτεινές εξαιρέσεις στην απόδοσή του, ο Crutchlow κάνει τώρα το μεγάλο άλμα, καθώς η Yamaha προφανώς διακρίνει σε αυτόν μια δυναμική και του δίνει την ευκαιρία να γεμίσει το κενό που αφήνει ο Ben Spies στη δορυφορική ομάδα της Yamaha.



Διαβάσαμε πολλές απόψεις πως ο Άγγλος βιάζεται και πως θα ήταν καλύτερα να μείνει άλλον ένα χρόνο στο WSBK, μα εν τέλει ευκαιρίες να χωθεί κάποιος στα MotoGP δεν εμφανίζονται κάθε μέρα, ούτε εξαρτώνται καθαρά και μόνο από τα αποτελέσματα. Ο θαρραλέος Cal έχει στο χέρι του την ευκαιρία να αποδείξει πως αξίζει την τιμή που του έτυχε.

ΤΟ ΚΑΚΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ...

...των MotoGP σκέφτονται να ακολουθήσουν στο WSBK, ψάχνοντας τρόπους να μειώσουν την ιπποδύναμη, με απώτερο στόχο τα κόστη συμμετοχής

Οι πληροφορίες που κυκλοφορούν αυτήν την εποχή η διοργανώτρια επιτροπή των Superbikes επεξεργάζεται να χαμηλώσει το επιτρεπόμενο όριο καυσίμων στην κατηγορία από τα 24 που είναι σήμερα σε άγνωστο σημείο, με το σκεπτικό πως θα αναγκαστούν οι ομάδες να μειώσουν την παρεχόμενη ισχύ τους. Υπάρχουν και πιο σκληρές απόψεις, που ζητούν ένα ανώτατο όριο στροφών στους κινητήρες για όλες τις μοτοσυκλέτες του πρωταθλήματος.

Αν και η δεύτερη πρόταση δε φαίνεται να βρίσκει πολλούς υποστηρικτές, η πρώτη εξετάζεται σοβαρά από όλους και μόνο η BMW φωνάζει δυνατά εναντίον της. Έχει έναν καλό λόγο και ένα καλό επιχείρημα: Ο λόγος είναι πως είναι η μόνη που δε χρησιμοποιεί ηλεκτρονική διαχείριση Magneti-Marelli, συνεπώς με μια τέτοια αλλαγή θα έχει το πιο δύσκολο και δαπανηρό έργο στο να προσαρμόσει τα ηλεκτρονικά της στη διάδοχη κατάσταση. Το επιχείρημά της, δε, είναι σχετικότατο: Η εμπειρία των MotoGP έδειξε πως οι ιπποδυνάμεις όχι απλά δε μειώθηκαν, αντιθέτως οι μοτοσυκλέτες έγιναν ακόμη περισσότερο εξαρτημένες των ηλεκτρονικών που τους επιτρέπουν να σπάνε τα ρεκόρ γύρου στις πίστες χρησιμοποιώντας λιγότερο καύσιμο. Μια τέτοια εξέλιξη στο τέλος θα ανεβάσει το κόστος των μοτοσυκλετών αντί να το μειώσει.

Θα περιμένουμε εναγωνίως να δούμε αν οι Ιταλοί διοργανωτές των WSBK έχουν σκοπό να κάνουν το πρωτάθλημά τους εξίσου ανάλατο και βαρετό όσο έχουν καταντήσει και τα MotoGP.

ΑΝΤΙΟ SHOYA

Την Τετάρτη 15 Σεπτεμβρίου έγινε η τελετή αποχαιρετισμού του αδικοχαμένου Shoya Tomizawa στην πατρίδα του

Πάνω από χίλιοι άνθρωποι πέρασαν για το τελευταίο αντίο στον 19χρονο αναβάτη της Moto2 που έχασε τη ζωή του στο τραγικό ατύχημα του Misano. Μεταξύ αυτών οι συμπατριώτες του Yuki Takahashi, Tomoyoshi Koyama, ο διευθυντής της ομάδας Technomag-CIP, Alain Bronec, καθώς και πολλοί ανώνυμοι φίλοι και θαυμαστές.

Η τελετή έγινε στη γενέτειρα του Tomizawa, Asahi, Chiba.

ΟΙ ΙΤΑΛΟΙ ΦΡΟΝΤΙΖΟΥΝ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥΣ

Η ιταλική Ομοσπονδία ανακοίνωσε πρόγραμμα συμμετοχών wild card σε επιλεγμένα GP ώστε οι ταλαντούχοι νεαροί του ιταλικού πρωταθλήματος να αποκτήσουν παραστάσεις παγκοσμίου

Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση του προέδρου της ιταλικής Ομοσπονδίας FMI, Paolo Sesti (φωτό), έχουν ήδη επιλεγεί 6 ταλαντούχοι πιτσιρικάδες που τρέχουν στο ιταλικό πρωτάθλημα 125 και οι οποίοι σταδιακά θα συμμετάσχουν με την υποστήριξη της FMI σε επιλεγμένους αγώνες GP125. Λογικά οι Ιταλοί θα εκμεταλλευτούν τα GP της πατρίδας τους και αυτά των Brno και Estoril.

Η ομάδα που στήνεται ονομάζεται Junior GP FMI και team manager της ανέλαβε ο Roberto Locatelli, παγκόσμιος πρωταθλητής των 125 το 2000. Σύμφωνα με τον κύριο Sesti, "Στην Ιταλία ο μοτοσυκλετισμός έχει μείνει λίγο πίσω και χρειαζόμαστε να ξανανέβουμε στο ψηλό επίπεδο που κάποτε είχαμε κερδίζοντας τόσα πολλά πρωταθλήματα. Η οργάνωση έχει ήδη αρχίσει στο εθνικό μας πρωτάθλημα και στόχος είναι να φέρουμε νέους ελπιδοφόρους αναβάτες μας στο βάθρο των παγκοσμίων πρωταθλημάτων. Η αρχή γίνεται από τα 125 αλλά στο μέλλον θέλουμε να φτάσουμε και στη Moto2 και, γιατί όχι, στα MotoGP."

Αυτά σε περίπτωση που είχε κανείς την απορία τι σημαίνει Ομοσπονδία, όραμα και στρατηγική για να το πετύχει.

cita.fi

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
Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

Ο SMRZ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΗ DUCATI

Μετά από μια μικρή εκδρομή στη γειτονική Aprilia, ο Τσέχος από του χρόνου επιστρέφει στη μοτοσυκλέτα με την οποία έχει πάρει τα καλύτερα αποτελέσματά του

Η επίσημη ανακοίνωση λέει πως ο Jakub Smrz θα τρέξει το 2011 με μια ολοκαίνουργια ομάδα στο WSBK, η οποία θα λέγεται Liberty Racing θα είναι τσέχικη και θα έχει έδρα στην Πράγα. Η μοτοσυκλέτα του θα είναι φυσικά Ducati, αν και δεν έχει αναφερθεί τίποτα στο επίπεδο ανταγωνιστικότητας που θα την χαρακτηρίζει. Πίσω από αυτήν την ομάδα οικονομικά βρίσκεται το Liberty CZ Group, ένας όμιλος από την Τσεχία που εμπλέκεται στα Superbikes εδώ και χρόνια ως μικρός χορηγός, πλέον όμως αποφάσισε να τα σπρώξει πιο γενναία.

Όλοι αντιλαμβανόμαστε πως από τη στιγμή που η Ducati ανακοίνωσε την προσωρινή της αποχώρηση από το WSBK, θα αβαντάρει κάμποσες ιδιωτικές προσπάθειες ώστε να διατηρήσει τις μοτοσυκλέτες της στο δημοφιλές αυτό πρωτάθλημα.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MOTOGP 2011

Διέρρευσε το καλεντάρι της επόμενης χρονιάς για να αρχίσουν προγραμματισμό οι ταξιδιωτικοί πράκτορες που συνεργάζονται με τη Dorna, αλλά έχει ακόμη εκκρεμότητες σοβαρές

Σύμφωνα με το ανακοινωθέν πρόγραμμα λοιπόν οι αγώνες παραμένουν όσοι και φέτος, ενώ η 18η Σεπτεμβρίου παραμένει ένα ερωτηματικό. Με τα σημερινά δεδομένα η ουγγρική πίστα Balatonring που προορίζεται να γεμίσει αυτό το κενό δεν υπάρχει στον ορίζοντα και η "προσωρινή αντικατάστασή της" με τον τέταρτο ισπανικό αγώνα του Aragon θα πρέπει να θεωρείται σχεδόν σίγουρη.

Μια ακόμη σημαντική αλλαγή που παρατηρούμε αφορά στην έναρξη του πρωταθλήματος που του χρόνου θα γίνει ένα μήνα νωρίτερα από φέτος, προφανώς για να ξεστριμωχτεί το πρόγραμμα. Θα θυμάστε πως με την ακύρωση του ιαπωνικού GP (χάρη στο ηφαίστειο της... Ισλανδίας) φέτος ο Οκτώβρης έχει φορτωθεί απίστευτα με συνεχόμενους αγώνες και μακρινές πτήσεις. Παρατηρούμε επίσης πως εν γένει η σειρά των αγώνων δεν έχει αλλάξει πολύ, με πιο χτυπητή μετακίνηση αυτή του Motegi στη δεύτερη αγωνιστική.

Το όλο πρόγραμμα ωστόσο είναι υπό αίρεση, καθώς εκκρεμεί η αντιπαραβολή του με το πρόγραμμα της F1, το οποίο ακόμη δεν έχει ανακοινωθεί. Εφόσον προκύψουν ενοχλητικές χρονικές συμπτώσεις, προφανώς θα περιμένουμε αλλαγές.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MOTOGP

20/3	Qatar - Losail *
24/4	Japan - Motegi
01/5	Spain - Jerez
15/5	Portugal - Estoril
22/5	France - Le Mans
5/6	Italy - Mugello
19/6	Great Britain - Silverstone
25/6	Netherlands - Assen **
03/7	Catalunya - Barcelona
17/7	Germany - Sachsenring
24/7	United States - Laguna Seca ***
14/8	Czech Republic - Brno
28/8	Indianapolis - Indianapolis
4/9	San Marino - Misano
18/9	(Θα ανακοινωθεί)
09/10	Malaysia - Sepang
16/10	Australia - Phillip Island
06/11	Valencia Ricardo Tormo - Valencia

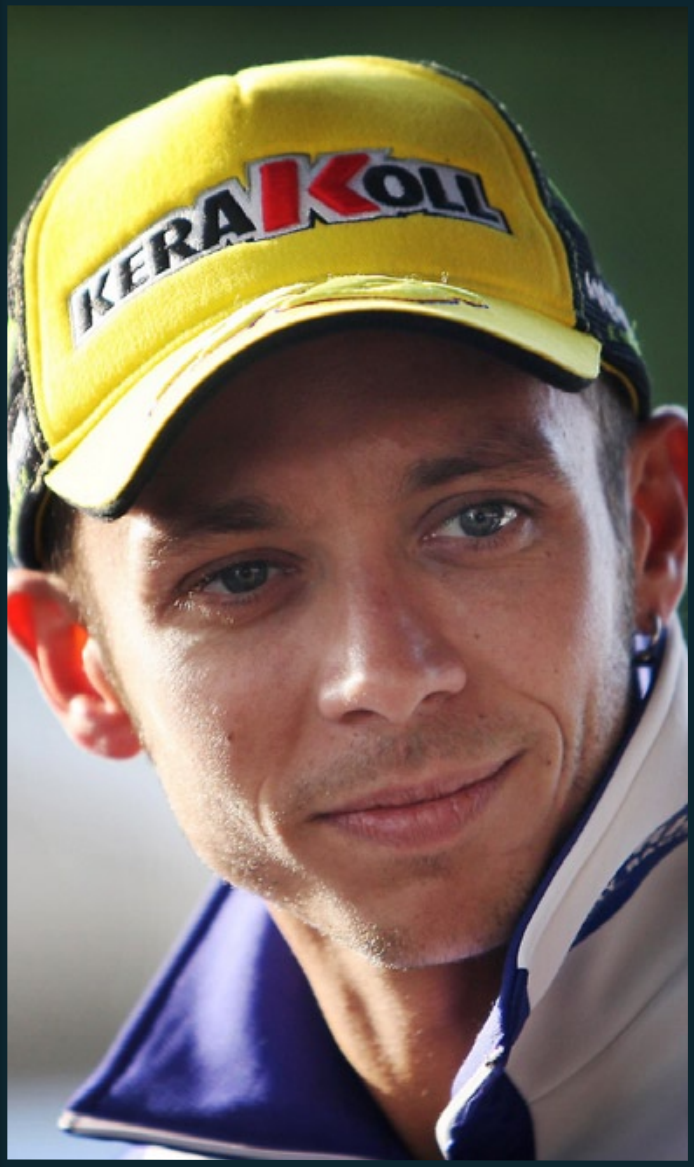
* Νυκτερινός αγώνας
** Σάββατο
*** μόνο MotoGP

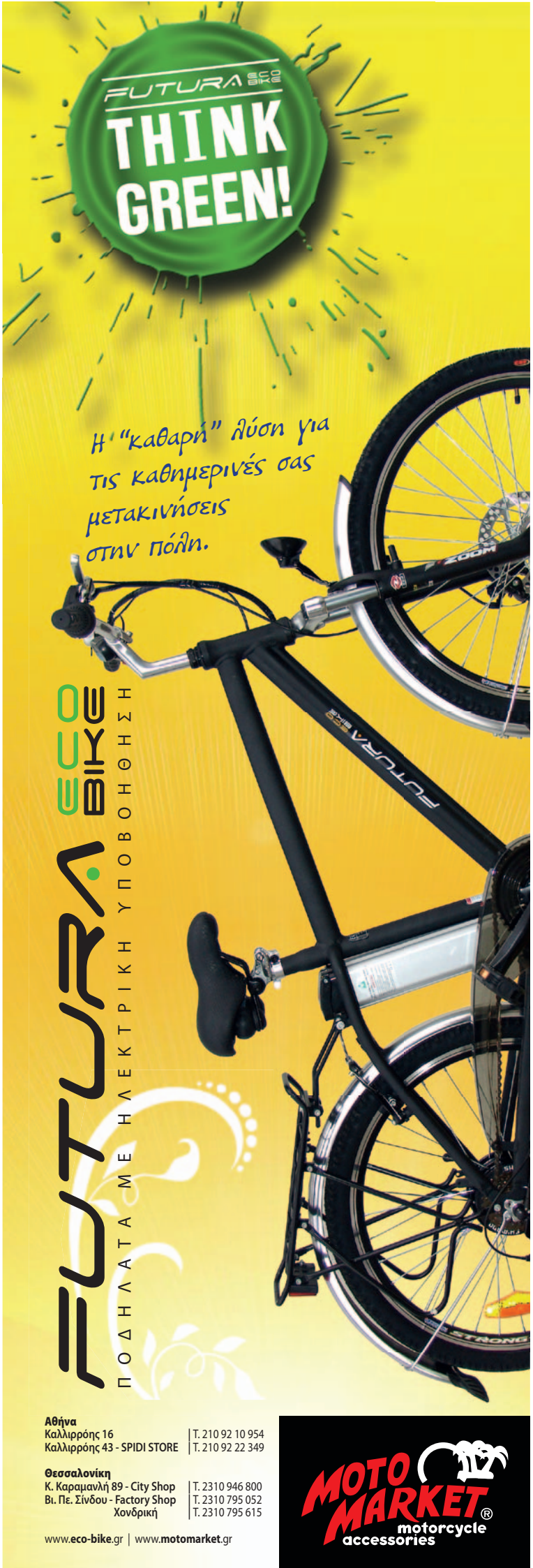
ΝΥΣΤΕΡΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ROSSI

Μην ανησυχείτε, το πόδι του καλά πάει, ο ώμος είναι που δε στρώνει με τίποτα και το χειρουργείο πλέον έγινε αναπόφευκτο

Τελικά το χειρότερο χτύπημα του Valentino Rossi δεν το είδε σχεδόν κανένας, μα όλοι βλέπουμε το αποτέλεσμά του, που είναι η αδυναμία του να οδηγήσει στο 100%. Η ζημιά που έχει γίνει στον σύνδεσμο του ώμου του κατά τη διάρκεια προπόνησης MX στην αρχή της σεζόν θα διορθωθεί μόνο μετά από χειρουργική επέμβαση. Αυτή προγραμματίζεται να γίνει μόλις τελειώσει η φετινή σεζόν, αν και η ακριβής ημερομηνία είναι ακόμη σε εκκρεμότητα, μαζί με το ζήτημα της άδειας από τη Yamaha να καβαλήσει το Ducati στο τεστ αμέσως μετά τον τελευταίο αγώνα της Valencia.

Έγινε μια συζήτηση μεταξύ των εργοστασίων να προστεθεί άλλο ένα επίσημο τεστ στα τέλη Νοεμβρίου –κατ' απαίτηση των αναβατών πρωτίστως– αλλά εν τέλει συμφωνία δεν προέκυψε. Αυτό σημαίνει πως ο Rossi χειρουργείται αμέσως μετά τη λήξη του πρωταθλήματος και έχει μέχρι τον Φεβρουάριο για να αναρρώσει.





ΜΟΝΟΜΑΧΙΑ MOTOCZYSZ-LIGHTNING ΓΙΑ ΤΟ ΡΕΚΟΡ

Οι δύο καλύτερες ηλεκτρικές superbikes της εποχής μας τα δίνουν όλα για το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας στην αλμυρή έρημο. Έχουμε (προσωρινό) νικητή

Στις δύο πρώτες μέρες του Σεπτέμβρη η έρημος αλατιού Bonneville φιλοξένησε το BUB Motorcycle Speed Trials. Στην ηλεκτρική κατηγορία συναντήθηκαν οι δύο πρωταγωνίστριες των ηλεκτρικών GP, η MotoCzysz E1pc που κέρδισε πέρυσι το TTXGP στο Isle of Man και η αγωνιστική της Lightning Motorcycles που πήρε φέτος το πρώτο πρωτάθλημα North America TTXGP.

Αρχικά ήταν η μοτοσυκλέτα του Michael Czysz που έθεσε τον πήχυ γράφοντας μέση ταχύτητα στα δύο περάσματά της 163 m/h (261 km/h), ωστόσο την επόμενη μέρα η Lightning απάντησε ανεβάζοντας την καλύτερη επίδοση στα 173 m/h (277 km/h). Η νέα κάτοχος του ρεκόρ φορά τον κινητήρα που αρχικά θα κινούσε ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο της GM με την επωνυμία EV1, ένα σχέδιο που ναυάγησε.

Αμφότερες οι μοτοσυκλέτες προορίζονται για μαζική παραγωγή, αν και για τη δεύτερη εκκρεμεί το ερωτηματικό κατά πόσον υπάρχει επάρκεια κινητήρων για εμπορική χρήση. Πάντως από γκάζια τα πάνε όλο και καλύτερα.

12Ο ΑΤΤΙΚΟ RALLY

Ένας αγώνας πολύ διαφορετικούς από αυτούς που συνήθως διαβάζουμε στη στήλη αυτή θα λάβει χώρα στην Άνδρο

Η Ελληνική Λέσχη Φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας διοργανώνει την Κυριακή 10 Οκτωβρίου το 12ο Αττικό Rally ένα regularity rally που φέτος θα πραγματοποιηθεί στη γειτονική Άνδρο.

Για πληροφορίες και δηλώσεις συμμετοχής στη Λέσχη Φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας, πλατεία Αγίων Ασωμάτων 6, Θησείο, κάθε Δευτέρα και Πέμπτη 20.30-23.00, τηλέφωνο: 2103221834, email: info@classicbike.gr.

Δηλώσεις συμμετοχής μέχρι την Δευτέρα 4 Οκτωβρίου.

ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ CLEAN SWEEP ΣΤΟ MX

Η KTM τα πήρε όλα κι έφυγε φέτος στο Παγκόσμιο Motocross

Στην κατηγορία MX1 ο Ιταλός Toni Cairoli (μέση στη φωτό), ένα ούτως ή άλλως μεγάλο φαβορί που άφησε (μάλλον για οικονομικούς λόγους) πέρυσι η Yamaha να φύγει από την ομάδα της, σάρωσε την κατηγορία με το ολοκαίνουργιο 350 της KTM –παρότι δεν πήρε ούτε βαθμό στον τελευταίο αγώνα στο Fermo της Ιταλίας. Δεύτερος στο πρωτάθλημα κατετάγη ο Βέλγος Clement Desalle (Suzuki) και τρίτος ο Ιταλός David Philippaerts (Yamaha).

Στην MX2 ο Γάλλος Marvin Musquin (δεξιά στη φωτό) κατέκτησε σχετικά άνετα το στέμμα, παρά την αντεπίθεση του Γερμανού Ken Roczen (Suzuki) στους τελευταίους αγώνες της χρονιάς. Τρίτος στο πρωτάθλημα αναδείχθηκε ο Γάλλος Steven Frossard (Kawasaki).

Παρέα με την Steffi Laier (αριστερά στη φωτό) που τα μάζεψε όλα στο Γυναικείο Πρωτάθλημα, η KTM ολοκλήρωσε τον θρίαμβό της παίρνοντας τον Τίτλο Κατασκευαστή και στις τρεις κατηγορίες, ολοκληρώνοντας μια ονειρεμένη χρονιά στο Παγκόσμιο MX.

Ο JOSH COPPINS ΓΥΡΙΖΕΙ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥ

Μετά από κάμποσα χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο, ο Νεοζηλανδός αναβάτης πήρε την απόφαση να επιστρέψει στην πατρίδα του

Αποχαιρετώντας την Aprilia με την οποία φέτος κατετάγη 12ος στην MX1, ο Coppins ανακοίνωσε πως υπέγραψε με τη Yamaha για να τρέξει στο αυστραλιανό πρωτάθλημα MX το 2011. Τρέχει στην MX1 του Παγκοσμίου από το 2004 και η καλύτερη επίδοσή του ήταν το 2005, όταν κατετάγη δεύτερος με 3 νίκες, έχοντας παράλληλα πάρει τον τίτλο στο βρετανικό πρωτάθλημα MX. Μετά από μια γεμάτη καριέρα ο 33χρονος "Lizzard" δηλώνει χορτάτος μετά από 15 χρόνια στην Ευρώπη και δε βλέπει την ώρα να κλείσει την καριέρα του παίρνοντας μερικούς τίτλους στην Αυστραλία, δίπλα στο σπίτι του. Δυστυχώς παγκόσμιο τίτλο δεν κατάφερε να πάρει ποτέ.

Ο ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΟΥ WEC

Με την υποστήριξη της The Fuoristrada Co. ο παλιός μας συνάδελφος Ανδρέας Γκλαβάς βρέθηκε στην εργοστασιακή ομάδα της Beta για τον αγώνα του παγκοσμίου Enduro στις Σέρρες

Ακόμη και η προετοιμασία με μια ομάδα που τρέχει στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα είναι μια εμπειρία, την οποία ο Ανδρέας είχε την τύχη να ζήσει στις Σέρρες παρέα με τη Boano Racing, την εργοστασιακή ομάδα της Beta και την υποστήριξη της ελληνικής αντιπροσωπείας The Fuoristrada Co.

Στάθηκε άτυχος την πρώτη μέρα του αγώνα, όταν ένα χτύπημα σε βράχο κατέστρεψε το μπροστινό του φρένο, έτσι ο Γκλαβάς έφτασε στο επόμενο ΣΕΧ έχοντας υπερβεί το ανώτατο όριο των 15 λεπτών και ακυρώθηκε. Η δεύτερη μέρα όμως θα τον αντάμειβε με τον στόχο που είχε εξαρχής θέσει στον εαυτό του, να τερματίσει με το Beta RR 520.

ΠΙΣΩ ΦΤΕΡΑ-ΚΑΡΙΝΕΣ-ΜΟΝΟΣΕΛΑ-ΛΑΣΠΩΤΗΡΕΣ-ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΣΚΕΛΕΤΟΥ

ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΙΟ ΔΗΜΟΦΙΛΗ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

ΣΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

HLD Highest Level Design

WWW.HLD.GR

Δοϊράνης 36 Καλλιθέα
Τηλ.: 210 95 24 990

Ολα μας τα προϊόντα είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα από εμάς και υπάρχει πάντα διαθέσιμο στοκ.
Είναι κατασκευασμένα από μαύρο Πλαστικό, με ακριλική επίστρωση, έτοιμα για να τοποθετηθούν στην μοτοσικλέτα σας.
Ολα τα εξαρτήματα τοποθέτησης είναι ανοξείδωτα και διαθέτουν και οδηγίες τοποθέτησης.
Σε όλα μας τα είδη δίνουμε εγγύηση 1 έτους.

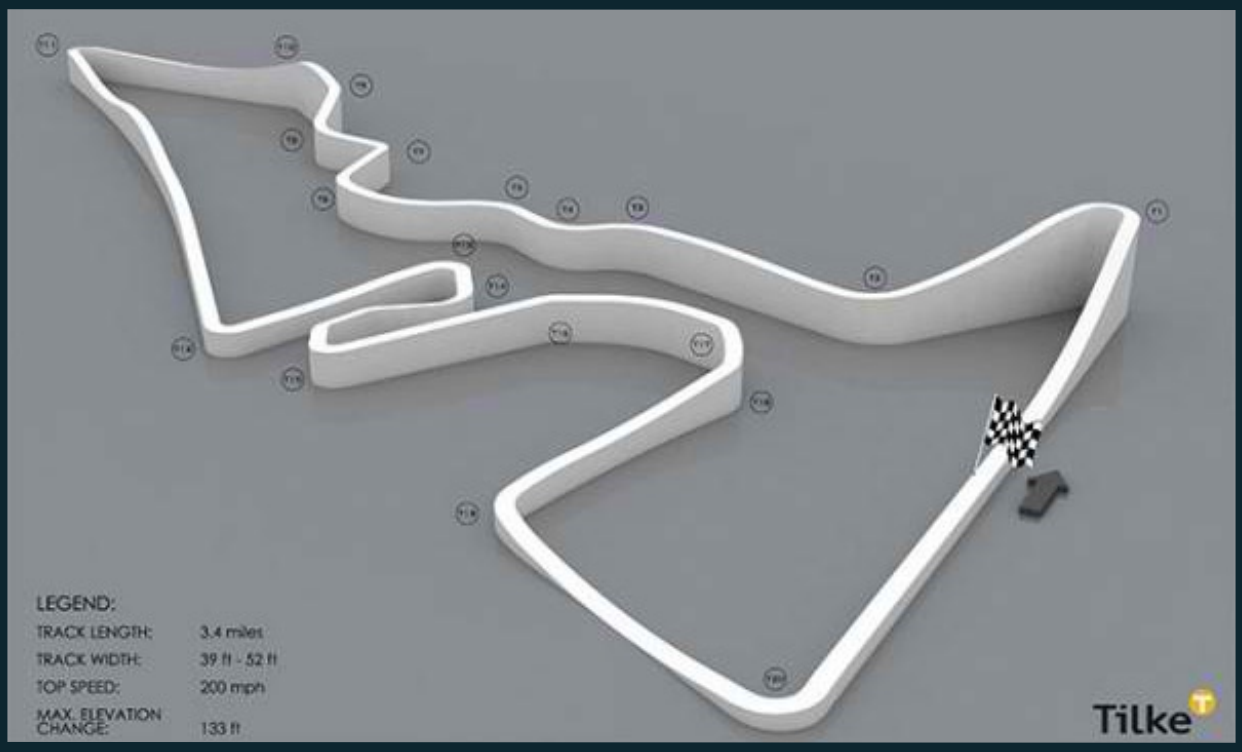
Η INDIANAPOLIS ΘΑ ΓΙΝΕΙ AUSTIN;

Η επέκταση της συμφωνίας Dorna-Indianapolis για έναν μόνο χρόνο εντείνει τις φήμες που λένε πως από το 2012 μια νέα πίστα θα πάρει το δεύτερο αμερικανικό GP

Πολλές οι γκρίνιες από τους αναβάτες για την κατάσταση της ασφάλτου στην ιστορική πίστα του Indy και όλες αυτές απέκτησαν μια σκληρή βάση μετά τον θάνατο το Peter Lenz, όσο κι αν αυτός έχει ή όχι σχέση με την πίστα. Καθώς η διετής σύμβαση της πίστας με τη Dorna έληγε φέτος, στη διάρκεια του αγώνα ανακοινώθηκε η επέκτασή της κατά έναν ακόμη χρόνο, διάστημα πολύ μικρό για τη συνήθη πρακτική της διοργανώτριας των GP –η Laguna Seca λ.χ. ανανέωσε ως και το 2014.

Στο μεταξύ, στο Τέξας και συγκεκριμένα στο Austin μια νέα πίστα είναι υπό κατασκευή, έχοντας εξασφαλίσει συμφωνία με τη F1 από το 2012 ως και το 2021. Σχεδιαστής της είναι ο γνωστός Herman Tilke (Catalunya, Aragon, Sachsenring, Paul Ricard, Sepang και πολλές άλλες με την υπογραφή του), ενώ ειδικός σύμβουλος στην κατασκευή της είναι ο Kevin Schwantz. Ο παλιός πρωταθλητής λοιπόν έχει ζητήσει από τον Tilke να φτιάξει την πίστα λαμβάνοντας υπ' όψη και τις μοτοσυκλέτες και, με δεδομένο πως αυτή θα είναι έτοιμη για χρήση το 2012, πολλοί εικάζουν πως εκεί θα μετακομίσει ο αγώνας της Indianapolis. Μάλιστα λέγεται πως η πίστα θα διαθέτει δύο εναλλακτικές διαδρομές ώστε να ταιριάξει ταυτόχρονα με τις απαιτήσεις των μονοθεσίων F1 και των αγωνιστικών μοτοσυκλετών.

Επιπλέον, ο Schwantz έχει επιπλέον λόγους να τη θέλει "μοτοσυκλετιστική": Η σχολή αγωνιστικής οδήγησής του εδρεύει στην Alabama (Barber Motorsports Park) και καθόλου δε θα τον χαλούσε να μετακομίσει σε μια ολοκαίνουργια εγκατάσταση στο Austin.



Ανακαλύψτε «έναν άλλο τρόπο» στη μετακίνησή σας μέσα και έξω από την πόλη.
Το πιο σύγχρονο και λειτουργικό μέσο, έχει… 2 τροχούς,
χαρίζει απίστευτη αίσθηση ελευθερίας στην οδήγηση και ασύγκριτα πρακτικά πλεονεκτήματα.

Ανακαλύψτε το δίκυκλο!

Μαζί του, ανακαλύψτε έναν καινούριο κόσμο και δείτε με άλλο βλέμμα τις καθημερινές σας διαδρομές.
Κερδίστε απίστευτο χρόνο. Μειώστε τα έξοδα καυσίμων.
Αυξήστε την ευελιξία και την πρακτικότητα επί 2!
Αφήστε πίσω το άγχος και βρείτε parking αμέσως.

Το δίκυκλο είναι η λύση!

Δοκιμάστε το σήμερα!

η ζωή θέλει 2

Ανακαλύψτε το δίκυκλο!
www.izoithelei2.gr

ADJUST LANE

Βάλτο κάλλι στο κεφάλι σου

ΣΕΑΑ / ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΚΥΚΛΟΥ

100

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

9%

Δύο νίκες στη σεζόν ήταν το ρεκόρ καριέρας του Dani Pedrosa, μα με δύο απανωτές σε ΗΠΑ και Ιταλία ο Ισπανός το ξεπέρασε κατά 100% μεμιάς και πλέον ο Lorenzo έχει έναν καλό λόγο να μην κοιμάται τα βράδια: Με μια ατυχία το ματσάκι γίνεται θρίλερ

>> Ένας άλλος Dani

Φέτος ο Dani Pedrosa έχει κάνει σχεδόν ό,τι δεν κατάφερε σε όλα τα προηγούμενα χρόνια του στη μεγάλη κατηγορία. Εξακολουθεί φυσικά να κάνει αυτά που ήξερε καλά και στο παρελθόν, δηλαδή ταχύτατες εκκινήσεις και τρελά γυρολόγια όταν έχει μπροστά του άδεια πίστα, μα φέτος εμπλούτισε τη γκάμα του με νέα στοιχεία: Κέρδισε στα ίσια μάχη με τον Lorenzo, διπλασίασε τη συγκομιδή νικών του σε μια χρονιά –κι έχει άλλους έξι αγώνες ακόμα– και δείχνει εξαιρετικά απειλητικός για τον πρωτοπόρο που φαίνεται να μη βρίσκει απάντηση στην πρόκληση του συμπατριώτη του. Το μόνο που μένει δηλαδή να δούμε είναι να κερδίζει και σε βρεγμένο.

Αν είχε "ξυπνήσει" λίγο νωρίτερα, σήμερα θα μιλούσαμε για ένα άλλο πρωτάθλημα και κάπου εδώ σκεφτόμαστε πως ενδεχομένως να έχει παίξει τον ρόλο της η εξέλιξη του RCV από τη Honda. Θυμόμαστε τις γκρίνιες του Dani στην αρχή της χρονιάς, μα τώρα οι αριθμοί αποδεικνύουν πως το αγωνιστικό του HRC συγκεντρώνει πλέον τα δύο σημαντικότερα πλεονεκτήματα του πρωταθλήματος: Είναι το δυνατότερο και το πλέον αξιόπιστο.

PEDROSA

>> Ο στρατηγικός

Όσο ο Pedrosa του ροκανίζει από 5 ως 9 βαθμούς ανά αγώνα, ο Jorge Lorenzo δεν έχει να ανησυχεί για τίποτα, οι 63 βαθμοί διαφοράς δεν κινδυνεύουν στους επόμενους έξι αγώνες. Το πρόβλημα είναι πως αυτές οι απλουστευμένες αναγωγές διαψεύδονται για πλάκα από τους γνωστούς απρόβλεπτους παράγοντες. Από απλές κι ανώδυνες τούμπες που στερούν τη βαθμολόγηση σε έναν αγώνα, ως σενάρια υπέρβασης του αριθμού κινητήρων ή απλά ανάγκη για υποβαθμισμένους σε ισχύ κινητήρες του M1 του προκειμένου να αποφύγει την υπέρβαση. Όλα αυτά τα κακά όνειρα απέναντι σε έναν φορμαρισμένο Pedrosa με την κατά τεκμήριο καλύτερη μοτοσυκλέτα του πρωταθλήματος αυτή τη στιγμή προφανώς θα πρέπει να μετατρέπονται σε εφιάλτες για τον Lorenzo.

Ο οποίος πάντως αποδεικνύει έμπρακτα πως κανένας εγωισμός δε μπαίνει πάνω από το πρωτάθλημα, εξ ου και η απόλυτη απουσία ρίσκου από τους αγώνες του. Αν μη τι άλλο, το να έχει με τόση ασφάλεια ένα γυρολόγιο που του επιτρέπει να μην έχει χάσει βάθρο όλη τη χρονιά είναι ένα δείγμα πρωταθλητή.

Εμείς πάντως πολύ δύσκολα τον βλέπουμε να το χάνει φέτος.

Ας προσθέσουμε και την "ομολογία" του στο Twitter πως έμαθε για τον θάνατο του Shoya Tomizawa περίπου 40 λεπτά πριν την εκκίνηση των MotoGP στο Misano… Με τί κουράγιο να κάνεις την υπέρβαση;

FIAT
YAMAHA
BRIDGESTONE
FIAT
YAMAHA

>> Στο 80%

Ο τραυματισμός του ανήκει πλέον στο παρελθόν, ο ίδιος λέει πως περισσότερο τον προβληματίζει ο ώμος του παρά το πόδι. Αν και παραμένει με το σπαθί του στους "εξωγήινους" του πρωταθλήματος, ο Valentino Rossi είναι ξεκάθαρα ένα σκαλί πιο κάτω από τους Pedrosa και Lorenzo από το καλοκαίρι και μετά.

Υπάρχουν φήμες πως η ροή αναβαθμίσεων προς το M1 του Γιατρού έχουν λιγοστέψει από τότε που ανακοίνωσε τη συμφωνία του με τη Ducati, αλλά όπως και να έχει είναι έκδηλο πως ο Ιταλός πρωταθλητής δεν έχει φτάσει ακόμη στο 100% του.

Στο Misano κατάφερε να πιάσει σταθερά τον ρυθμό του Pedrosa, αλλά μόνο στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα, όταν ήταν πια πολύ αργά για να πλησιάσει τους δύο μοναχικούς Ισπανούς προπορευόμενούς του.

YAMAHA
FASTWEB
SEMAKIN DI DEPAN
packard bell
CITRONAS

>> Δείγμα γραφής

Ο Ben Spies (11) δείχνει να καβατζώνει τον τίτλο του rookie της χρονιάς, χώρια που προς το παρόν βρίσκεται και μερικούς πόντους ψηλότερα από έναν εργοστασιακό αναβάτη και παγκόσμιο πρωταθλητή, τον Nicky Hayden.

Αν θυμηθούμε τα καυστικά σχόλια του Colin Edwards για την ελλιπή εξέλιξη των δύο M1 της Tech3 στο πρώτο μισό του πρωταθλήματος, το κατόρθωμα του Spies είναι εντυπωσιακό όπως κι αν το δει κανείς: Σε δώδεκα αγώνες έχει τερματίσει οκτώ φορές μέσα στην εξάδα, πλην μια έβδομης, μιας όγδοης και δύο εγκαταλείψεων. Τώρα έχει εξασφαλίσει και μια θέση στην εργοστασιακή ομάδα για το 2011 και ήδη δοκίμασε στο Brno το πρωτότυπο της επόμενης σεζόν (αντί του Rossi), οπότε περιμένουμε ακόμα καλύτερα αποτελέσματα από τον Τεξανό στο υπόλοιπο της σεζόν. Είναι μάλλον λογικό να έχει αυξηθεί και η ροή αναβαθμίσεων προς το γκαράζ του Ben πλέον…

Ήδη η δεύτερη θέση της Indianapolis βελτίωσε το προηγούμενο φετινό του μέγιστο, την τρίτη θέση του Silverstone. Του ευχόμαστε να κλείσει την πρώτη του χρονιά στα MotoGP και με μια νίκη!

REPSOL
4

>> Στην έξοδο του εργοστασίου

Πρέπει να έχει αρχίσει να το παίρνει απόφαση ο Andrea Dovizioso, πολύ δύσκολα θα βρεθεί του χρόνου σε εργοστασιακή σέλα. Φέτος ξεκίνησε τη χρονιά με όραμα τον εκθρονισμό του Pedrosa από την πρωτιά της ομάδας, ωστόσο η έλευση του Casey Stoner άλλαξε πολύ το πλάνο. Από τη μια η εκτόξευση του Pedrosa σε δεύτερο μισό του πρωταθλήματος, από την άλλη η σιγή ιχθύος από την Red Bull που θα μπορούσε να υποστηρίξει ένα τρίτο εργοστασιακό RCV, πλέον ο Dovi έχει ως δεδομένο πως τον περιμένει μια "όσο πιο κοντά σε εργοστασιακή γίνεται" μοτοσυκλέτα στην ομάδα του Gresini, ακούγεται πολύ πως θα δελεαστεί από μια αντίστοιχη πρόταση από Tech3 μεριά, ενώ παίζει και η μοναδική εναπομείνασα εργοστασιακή θέση για το 2011, αυτή του ενός Suzuki –το οποίο όμως δείχνει λιγότερο ανταγωνιστικό από τα κορυφαία ιδιωτικά M1 και RCV…

Το μόνο σίγουρο είναι πως πολλά εξαρτώνται από το δεξί του χέρι, το οποίο στους τελευταίους αγώνες δεν τον έχει ανεβάσει όσο ψηλά θα ήθελε να είναι.

REPSOL
HONDA
REPSOL

>> Το @%#$*& πιρούνι μου μέσα

Αν πληρωνόταν για κάθε χαμένο μπροστινό φέτος ο Casey Stoner θα έβγαζε τόσα που άνετα θα δώριζε το συμβόλαιό του σε φιλανθρωπικές οργανώσεις. Ακόμη κι όταν δεν πέφτει, όπως στο Misano, ο Αυστραλός αντιμετωπίζει τιτάνια προβλήματα με το μπροστινό του και μάλιστα αυτά είναι μεταβαλλόμενα καθώς το ρεζερβουάρ αδειάζει και μαζί του αλλάζει η κατανομή βάρους της Desmosedici του. Προσπαθώ να θυμηθώ αν έχει υπάρξει έστω κι ένας αγώνας όπου ο Stoner δεν απήλαυσε τουλάχιστον ένα lowside σε κάποια εκ των τριών ημερών κάθε αγώνα.

Η ουσία είναι πως, πέραν της δεύτερης θέσης στη Laguna Seca, ο Stoner δεν έχει ξεκολλήσει από το χαμηλό σκαλί του βάθρου στην καλύτερη των περιπτώσεων. Επιπλέον, ως αλάτι στις πληγές του, ο επανακάμψας Valentino Rossi τον έφτασε στη βαθμολογία: Στους δύο τελευταίους αγώνες είδε την πλάτη του αντικαταστάτη του στη Ducati κανονικά και με τον Νόμο.

NOLAN
X-802
GENERALI
riello ups
DUCATI
TIM
GENERALI
DUCATI
DUCATI
DUCATI
TIM
Enel

>> Άτακτη υποχώρηση

Ως και το Silverstone ο Nicky Hayden είχε πήξει στις τέταρτες θέσεις και έθετε ως στόχο να ξανανέβει στο βάθρο. Έκτοτε, ακόμη και το "παραλίγο βάθρο" έχει γίνει όνειρο απατηλό. Τι κι αν έχει αποτινάξει από πάνω του το άγχος του αύριο, υπογράφοντας νέο συμβόλαιο με τη Ducati και εκδηλώνοντας τη χαρά του που θα έρθει ο Rossi (να του φτιάξει τη μοτοσυκλέτα, όπως δεν κρύβει ότι ελπίζει), τι κι αν στο δεύτερο μισό του πρωταθλήματος περιλαμβάνονταν δύο αγώνες στην έδρα του (Η.Π.Α.), ο Nicky δεν έχει καταφέρει να ξαναβρεί τη λάμψη που τον έχρισε πρωταθλητή στο μακρινό 2006.

Συνεχίζει δε να επισκιάζεται τόσο από τον ομόσταυλό του, όσο και από τον συμπατριώτη του Ben Spies που τον έχει προσπεράσει στη βαθμολογία…

TIM
Enel

>> Γαλάζια κεφαλή

Οι δύο συνεχόμενες όγδοες θέσεις για τον Alvaro Bautista πρέπει να μοιάζουν με όαση στην έρημο. Σε ένα πρωτάθλημα όπου έχει πολλά να μάθει και πάνω σε μια μη ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα, ο νεαρός Ισπανός κατάφερε να έχει πιάσει στη βαθμολογία τον Loris Capirossi. Πολύ θα ήθελε να μπορούσε να δώσει ένα καλό μάθημα και στον μισητό (από τα 250) Marco Simoncelli, μα η αιγίδα του HRC στο RCV του Ιταλού σημαίνει πως ο Alvaro θα πρέπει να οδηγήσει στο… 120% του GSV-R του για να τα καταφέρει.

Αν υπάρχει ένα πράγμα που δεν τον αγχώνει αυτό είναι το άμεσο μέλλον του καθώς η γαλάζια σέλα του δεν κινδυνεύει από τίποτε –της οικονομικής κρίσης εξαιρουμένης. Από την άλλη ο Capirex έχει ήδη χαιρετήσει την ομάδα και η γνωστή του γκαντεμιά επέστρεψε στο Misano με τη μορφή εμβολίζοντος εκ των οπισθίων Hayden, γεγονός που έστειλε τον άτυχο Ιταλό στο χειρουργείο. Σε αυτό το τεύχος ο Bautista απολαμβάνει το καλύτερο σερί δύο αγώνων της χρονιάς του με 8+8 βαθμούς –μακριά πάντως από το φετινό του μέγιστο, την εντός έδρας πέμπτη θέση της Βαρκελώνης.

SUZUKI
MOTUL
RIZLA
SHOEI

>> Η επιστροφή

Ο τελευταίος πρωταθλητής των δίχρονων 250, Hiroshi Aoyama (7), επέστρεψε στην Indianapolis από έναν σοβαρότατο τραυματισμό, ραγισμένο σπόνδυλο. Μπορούμε λοιπόν να τον συγχαρούμε για την εξαιρετική του επίδοση να τερματίσει 12ος και στους δύο τελευταίους αγώνες, ακριβώς μια θέση μπροστά από έναν ακόμη επανακάμψα τραυματία, τον Randy de Puniet.

Interwetten
polo
HONDA
7
SUZUKI
19
SHOEI

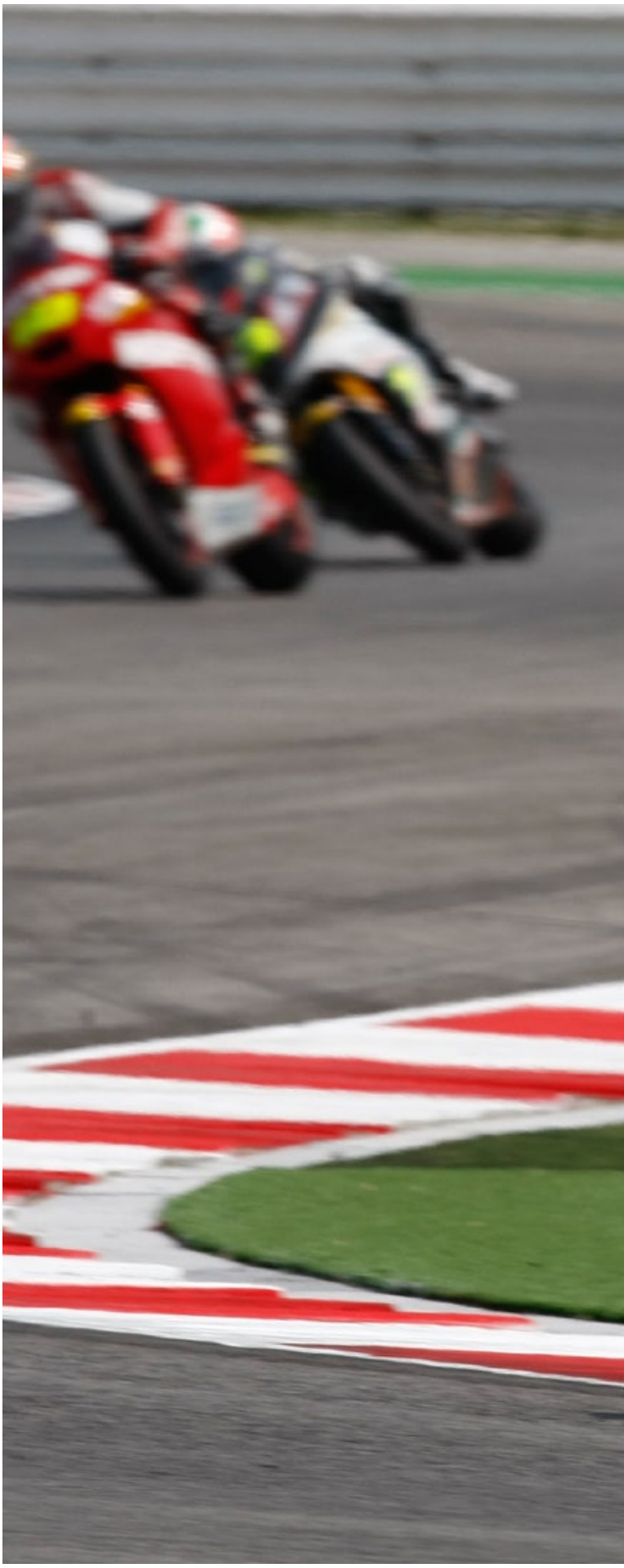
>> Οι αφανείς

Κάτι περίεργο συμβαίνει με αυτό το παλικάρι τον Mika Kallio (πρώτος από αριστερά). Έχει καταφέρει να μην τερματίσει στους μισούς ως τώρα αγώνες και σε κανέναν από τους δύο τελευταίους. Θα έλεγε κανείς πως κάνει ό,τι μπορεί για να χάσει τη σέλα του από τον Loris Capirossi.

Πίσω του ο Marco Melandri μπορεί άνετα να θέσει υποψηφιότητα στις απογοητεύσεις της χρονιάς, θα περίμενε κανείς πως μετά από δύο ελεεινές σεζόν και πάνω σε μια αρκετά καλή μοτοσυκλέτα θα μπορούσε να καταφέρει περισσότερα. Δυστυχώς ακόμη προσπαθεί να καθαρίσει την ενδοοικογενειακή διαμάχη με τον rookie Marco Simoncelli που εξελίσσεται σε ντέρμπι. Ίσως η δεδομένη μετακίνησή του τού χρόνου στο WSBK με τη Yamaha να έχει ελαφρύνει κάπως τη θέλησή του, μα αν συμβαίνει κάτι τέτοιο τότε αυτός δεν είναι ο Melandri που γνωρίσαμε και αγαπήσαμε.

Τελευταίος στη φωτογραφία είναι ο μαχητής Randy de Puniet, ο οποίος κατάφερε να επιστρέψει ταχύτερα από τον Valentino Rossi μετά από έναν αρκετά παρόμοιο τραυματισμό. Σίγουρα προσέχει περισσότερο, αναμφίβολα δεν είναι ακόμη σε πλήρη φυσική κατάσταση, μα τους βαθμούς του τους μαζεύει με δύο 13ες θέσεις.

HONDA
ANDRI
HONDA
REVIT



MOTO2

>> Ο Τίγρης ξεχωρίζει

Ίσως να μην του άξιζε να "υποβαθμιστεί" στη Moto2 φέτος, πάντως ο Toni Elias αποδεικνύει πως μεταξύ σχεδόν ίσων μοτοσυκλετών ξεχωρίζει η εμπειρία. Παρά το χάντικαπ του σοβαρού τραυματισμού με τον οποίο ξεκίνησε τη χρονιά, ο Ισπανός έχει πλέον χτίσει μια καλή διαφορά 83 βαθμών από τον δεύτερο Julian Simon και πολύ δύσκολα θα χάσει το πρωτάθλημα φέτος. Δύο πειστικές νίκες στους τελευταίους δύο αγώνες έρχονται ως απόδειξη πως το ψωμί κι αλάτι που έχει φάει ο Toni στις πίστες όλων των κατηγοριών των GP αποδίδει τώρα καρπούς –ειδικά στο Misano, όπου έτρεξε άρρωστος και καταβεβλημένος από πυρετό, έχοντας κάνει μια κάκιστη εκκίνηση οπότε χρειάστηκε να περάσει κόσμο και κοσμάκη για να φτάσει ψηλά.
Ο ίδιος οπωσδήποτε θα ελπίζει πως αυτός ο διαφαινόμενος τίτλος να σημάνει την επιστροφή του στη μεγάλη κατηγορία.

SAN CARLO
CRIMEA
GRAND PRIX
Castrol POWER1
HONDA
DUNLOP
GORDINI
RACING
alpinestars

125GP

>> Ισπανική μονομαχία

Στο πρωτάθλημα των 125 όλα παίζονται ανάμεσα στους Marc Marquez (93) και Nico Terol (40), με μπαλαντέρ τον συμπατριώτη τους Pol Espargaro (δεν εικονίζεται). Ο πρώτος κατάφερε ένα ρεκόρ πέντε συνεχόμενων νικών από το Mugello ως και το Sachsenring, όμως ο δεύτερος παρέμεινε σταθερός και εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο την πτώση στην απόδοση του Marquez σε Brno (7ος) και Indianapolis (9ος). Ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας Marquez επέστρεψε στις νίκες στο Misano, ωστόσο ο Terol με μια νίκη στο Indy και μια δεύτερη στο Misano έχει φτάσει μόλις εννιά βαθμούς πίσω από τον αντίπαλό του. Με τον Espargaro άλλους 11 βαθμούς πιο πίσω, οι έξι αγώνες που απομένουν φέτος μας προϊδεάζουν για πολύ καυτή συνέχεια.

Ο τρίτος της φωτογραφίας, Efren Vazquez, έχει την έβδομη θέση που του αξίζει βάσει αποτελεσμάτων στην κατάταξη, φτάνοντας στο βάθρο στο Misano για δεύτερη μόλις φορά φέτος μετά τον εναρκτήριο αγώνα του Κατάρ (2ος).

RACC
MAPFRE
REPSOL

>> Shoya Tomizawa (10/12/1990 – 5/9/2010)

Ό,τι κι αν συνέβη αγωνιστικά στο GP του San Marino δεν έχει καμιά σημασία, τα πάντα επισκιάστηκαν από την απώλεια του Shoya Tomizawa στον αγώνα της Moto2. Δεν υπάρχουν κατηγορούμενοι για το απίστευτο ατύχημα του νεαρού Ιάπωνα: Πάτησε χορτάρι με τον πίσω τροχό, highside και χτύπημα από αμφοτέρους τους Alex de Angelis και Scott Redding που βρίσκονταν κολλημένοι στην ουρά του και τίποτα δε μπορούσαν να κάνουν.

Ο ιστορικός νικητής του πρώτου αγώνα της Moto2 στο Κατάρ βρισκόταν σε μάχη για το βάθρο, δικαιολογώντας το ενδιαφέρον που είχε τραβήξει η δεύτερη μόλις χρονιά του στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα και η απώλειά του σόκαρε άπαντες. Μάλιστα στη χειρότερη κατάσταση μαθαίνουμε πως είναι ο Scott Redding που έχει υποστεί σοβαρό σοκ και προς το παρόν δηλώνει πως δε θέλει να ξανατρέξει, μόλις στα 17 του…

Θα θυμόμαστε τον Shoya από την προσωπική του ιστοσελίδα, www.shoya48.com, ενώ μπορείτε να του στείλετε ένα αποχαιρετιστήριο μήνυμα από την επίσημη σελίδα των GP, http://www.motogp.com/en/contact/tributetotomizawa.

BERIK
UNICOM STARKER
POLETTI
SAG

>> Peter Lenz
(30/5/1997 – 29/8/2010)

Ο Peter (www.peterlenz.com) θεωρείτο σπουδαίο ταλέντο στις Η.Π.Α. και ήταν πνευματικό παιδί του Keith Code και του California Superbike School. Φέτος προηγείτο στο εθνικό πρωτάθλημα USGPRU Moriwaki MD250H powered by Honda, αγώνας του οποίου εντάχθηκε ως υποστηρικτικός στο GP της Indianapolis. Ως τον μοιραίο αγώνα είχε 4 νίκες και πέντε βάθρα σε 12 αγώνες.

Είναι ανατριχιαστική η ομοιότητα με το ατύχημα του Tomizawa μια εβδομάδα αργότερα. Ο Lenz έπεσε και στη συνέχεια χτυπήθηκε από επερχόμενο 12χρονο συναθλητή του, υπέκυψε στα τραύματά του στο νοσοκομείο λίγο αργότερα.

Ο χαμός του 13χρονου Lenz προκάλεσε αλυσιδωτές αντιδράσεις στις Η.Π.Α., όπου πολλοί έγειραν το ερώτημα αν επιτρέπεται σε τόσο μικρές ηλικίες να τρέχουν σε αγώνες μοτοσυκλετών.

Αυτό που μένει μετά τον άδικο χαμό δύο τόσο νέων παιδιών είναι πως οι δύο τελευταίοι αγώνες GP σημαδεύτηκαν από θανατηφόρα ατυχήματα μετά από πολλά χρόνια και μάλιστα με διπλό χτύπημα…

45
PILOT
EDR
PERFORMANCE
45
GP
ROADRACING
WORLD
.com
SDI
VORTEX
RK
CRG
www.PeterLenz.com

Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	44'22.059
2	Jorge LORENZO	SPA	Fiat Yamaha Team	+1.900
3	Valentino ROSSI	ITA	Fiat Yamaha Team	+3.183
4	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	+6.454
5	Casey STONER	AUS	Ducati Team	+18.479
6	Ben SPIES	USA	Monster Yamaha Tech 3	+28.385
7	Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech 3	+34.934
8	Alvaro BAUTISTA	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	+38.157
9	Hector BARBERA	SPA	Paginas Amarillas Aspar	+40.943
10	Marco MELANDRI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+42.377
11	Aleix ESPARGARO	SPA	Pramac Racing Team	+45.906
12	Hiroshi AOYAMA	JPN	Interwetten Honda MotoGP	+46.394
13	Randy DE PUNIET	FRA	LCR Honda MotoGP	+50.481
14	Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+1'23.143
Δεν Τερμάτισαν				
	Mika KALLIO	FIN	Pramac Racing Team	11 γύροι
	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	0 γύροι
	Loris CAPIROSSI	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	0 γύροι

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

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	USA	CZE	USA	RSM	SPA	JAP	MAL	AUS	POR	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	25	25	25	20	25	25	25	20	25	25	20	20							**280**
2	Honda	16	20	16	25	20	20	25	20	13	20	25	25							**245**
3	Ducati	13	13	13	13	13	16	16	16	20	16	10	11							**170**
4	Suzuki	7	6	-	6	4	3	11	5	6	-	8	8							**64**

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	45	20	25	25	26	33	41	36	29	36							**402**
2	Repsol Honda	25	30	27	41	28	31	22	36	13	20	36	38							**347**
3	Ducati Marlboro	13	24	13	13	24	25	24	25	31	26	10	11							**239**
4	Monster Yamaha Tech3	19	4	4	12	23	21	15	8	19	22	20	19							**186**
5	San Carlo Honda Gresini	8	13	16	18	9	7	7	16	8	13	9	8							**132**
6	LCR Honda	10	7	9	10	10	10	13	-	5	6	3	3							**86**
7	Rizla Suzuki	7	6	-	8	4	5	20	5	6	-	13	8							**82**
8	Pramac Racing Team	-	10	10	8	9	11	4	-	7	4	7	5							**75**
9	Paginas Amarillas Aspar	4	3	8	4	5	4	6	7	-	7	6	7							**61**
10	Interwetten Honda	6	2	5	5	-	1	3	4	4	3	4	4							**41**

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	25	20	25	25	25	20	25	25	16	20							**271**
2	D. Pedrosa	9	20	11	25	8	20	20	25	-	20	25	25							**208**
3	A.Dovizioso	16	10	16	16	20	11	2	11	13	-	11	13							**139**
4	V. Rossi	25	16	20	-	-	-	-	13	16	11	13	16							**130**
5	C. Stoner	-	11	-	13	11	16	16	16	20	16	-	11							**130**
6	B. Spies	11	-	-	9	16	13	10	8	10	13	20	10							**120**
7	N. Hayden	13	13	13	-	13	9	8	9	11	10	10	-							**109**
8	R. de Puniet	10	7	9	10	10	10	13	-	-	6	3	3							**81**
9	M. Melandri	3	8	10	11	-	-	7	6	8	8	-	6							**67**
10	C. Edwards	8	4	4	3	7	8	5	-	9	9	-	9							**66**
11	M. Simoncelli	5	5	6	7	9	7	-	10	-	5	9	2							**65**
12	H. Barbera	4	3	8	4	5	4	6	7	-	7	6	7							**61**
13	A. Espargaro	-	1	7	8	6	6	-	-	-	4	7	5							**44**
14	A. Bautista	-	6	-	2	4	2	11	-	-	-	8	8							**41**
15	L. Capirossi	7	-	-	6	-	3	9	5	6	-	5	-							**41**
16	M. Kallio	-	9	3	-	3	5	4	-	7	-	-	-							**31**
17	H. Aoyama	6	2	5	5	-	-	-	-	-	-	4	4							**26**
18	A. de Angelis	-	-	-	-	-	-	-	4	4	3	-	-							**11**
19	R.L. Hayden	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-							**5**
20	K. Akiyoshi	-	-	-	-	-	1	3	-	-	-	-	-							**4**
21	W. Yoshikawa	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-							**1**

Moto 2

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Toni ELIAS	SPA	Gresini Racing Moto2 (Moriwaki)	43'33.996
2	Julian SIMON	SPA	Mapfre Aspar Team (Suter)	+1.969
3	Thomas LUTHI	SWI	Interwetten Moriwaki Moto2 (Moriwaki)	+11.917
4	Simone CORSI	ITA	JIR Moto2 (Motobi)	+15.409
5	Stefan BRADL	GER	Viessmann Kiefer Racing (Suter)	+16.219
6	Jules CLUZEL	FRA	Forward Racing (Suter)	+16.676
7	Gabor TALMACSI	HUN	Fimmco Speed Up (Speed Up)	+16.852
8	Dominique AEGERTER	SWI	Technomag-CIP (Suter)	+18.330
9	Claudio CORTI	ITA	Forward Racing (Suter)	+20.650
10	Roberto ROLFO	ITA	Italtrans S.T.R. (Suter)	+29.678

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

Αναβάτες

		QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	CZE	USA	RSM	SPA	JAP	MAL	AUS	POR	VAL	Σύνολο
1	T. Elias	13	25	25	11	6	20	11	25	25	25	25							**211**
2	J. Simon	-	8	20	7	16	10	16	-	11	20	20							**128**
3	T. Luthi	9	16	-	13	20	16	20	-	5	9	16							**124**
4	A. Iannone	-	-	13	25	4	25	3	20	16	13	-							**119**
5	S. Corsi	8	11	16	16	-	4	10	-	8	11	13							**97**
6	J. Cluzel	16	5	-	-	25	9	2	4	13	-	10							**84**
7	S. Tomizawa	25	20	-	10	10	11	-	-	6	-	-							**82**
8	G. Talmacsi	7	7	11	9	-	3	5	10	10	8	9							**79**
9	Y. Takahashi	-	13	-	8	-	6	25	-	20	-	-							**72**
10	S. Gadea	6	10	10	20	1	-	-	-	2	10	-							**59**

125 GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Marc MARQUEZ	SPA	Red Bull Ajo Motorsport	39'56.117
2	Nicolas TEROL	SPA	Bancaja Aspar Team	+2.185
3	Efren VAZQUEZ	SPA	Tuenti Racing	+5.628
4	Bradley SMITH	GBR	Bancaja Aspar Team	+5.912
5	Sandro CORTESE	GER	Avant Mitsubishi Ajo	+6.378
6	Pol ESPARGARO	SPA	Tuenti Racing	+7.091
7	Esteve RABAT	SPA	Blusens-STX	+23.835
8	Tomoyoshi KOYAMA	JPN	Racing Team Germany	+23.891
9	Randy KRUMMENACHER	SWI	Stipa-Molenaar Racing GP	+29.914
10	Danny WEBB	GBR	Andalucia Cajasol	+29.969

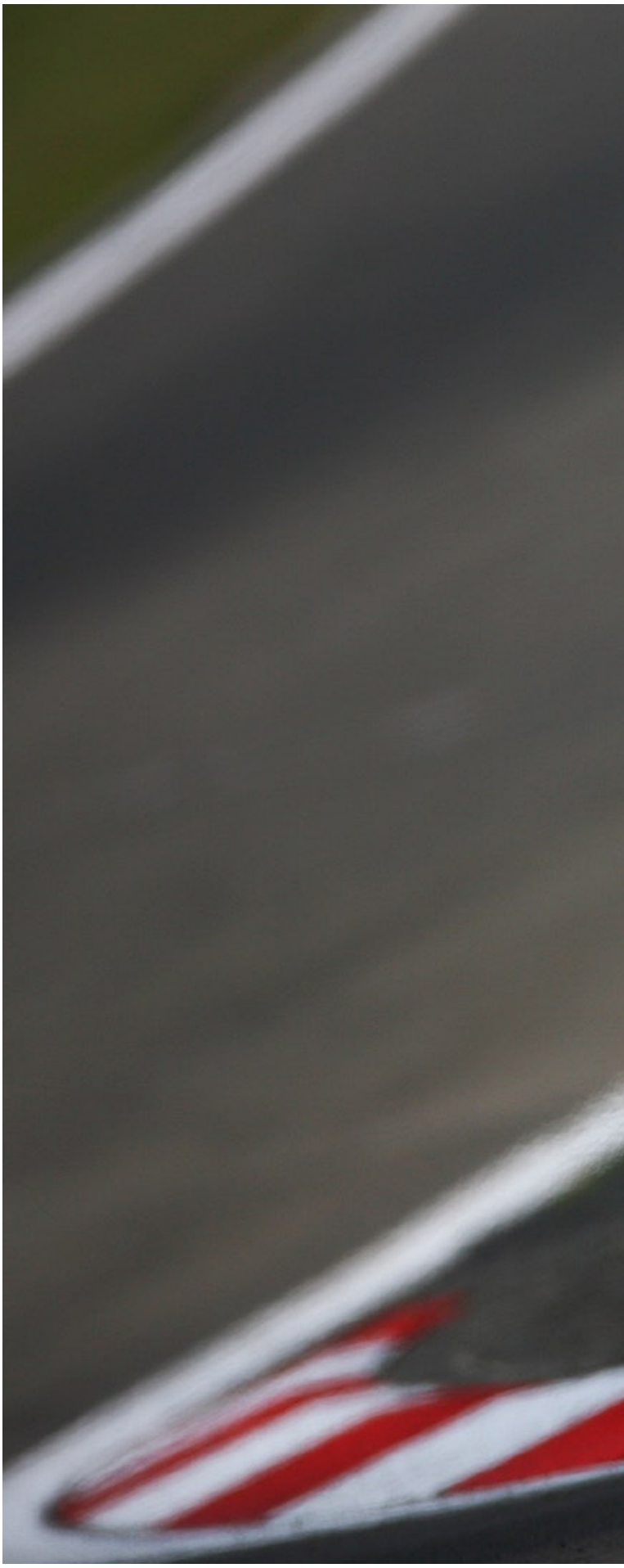
(Αναλυτικά: www.motogp.com/en/Results+Statistics)

Αναβάτες

		QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	CZE	USA	RSM	SPA	JAP	MAL	AUS	POR	VAL	Σύνολο
1	M. Marquez	16	-	16	25	25	25	25	25	9	6	25							**197**
2	N. Terol	25	20	20	20	13	20	-	-	25	25	20							**188**
3	P. Espargaro	13	25	25	16	20	16	16	-	20	16	10							**177**
4	B. Smith	8	13	11	13	16	13	20	11	10	-	13							**128**
5	S. Cortese	11	5	10	-	10	11	13	16	-	20	11							**107**
6	E. Rabat	9	16	9	9	7	-	-	13	16	11	9							**99**
7	E. Vazquez	20	-	13	11	5	-	11	8	-	13	16							**97**
8	T. Koyama	7	11	8	8	11	2	10	20	7	-	8							**92**
9	R. Krummenacher	10	8	2	10	9	10	9	5	-	9	7							**79**
10	D. Webb	5	-	7	6	6	9	6	9	-	10	6							**64**

Ο Johnny πάρε τ' όνομά του

Πάνω που μας είχε κάνει να απορούμε για τα φετινά σκαμπανεβάσματα στην απόδοσή του ο Johnny Rea δείχνει να βρήκε επιτέλους το ρυθμό του. Έπειτα από ένα διάστημα με κακά αποτελέσματα "ξύπνησε" στο Brno και από τότε μέχρι και το Nurburgring φιγουράρει στο 1-2. Ο Biaggi είναι πολύ μακριά στην κορυφή, αλλά ο δεύτερος Haslam θα πρέπει να έχει το νου του γιατί ο Johnny έρχεται



SUPERBIKE

>>Κυνηγώντας τον Haslam

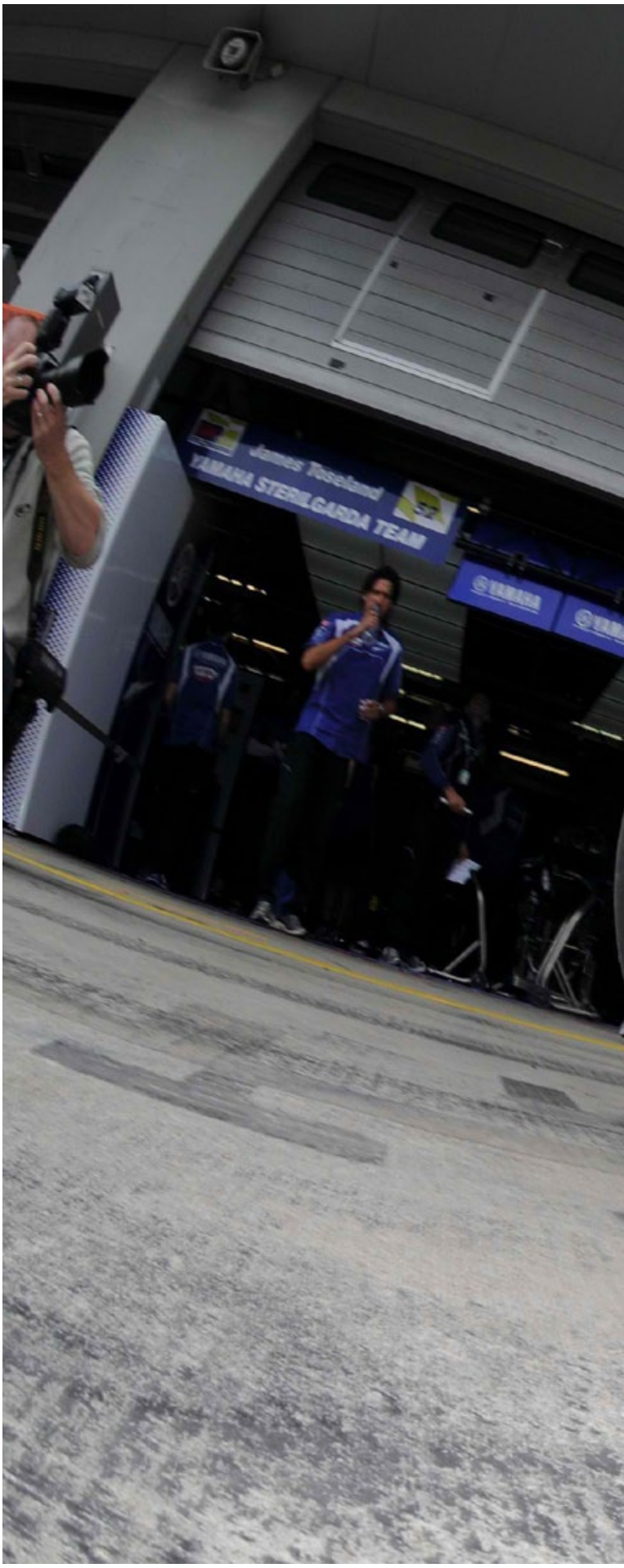
Τη δεύτερη θέση του πρωταθλήματος φαίνεται να έχει βάλει στο μάτι ο Johnny Rea μετά την απόδοση του στους τρεις τελευταίους αγώνες. Ενώ βρισκόταν 112 βαθμούς μακριά από τον Haslam τερματίζοντας συνεχώς στο 1-2 μείωσε τη διαφορά στους 51. Με τέσσερα σκέλη να απομένουν μέχρι το τέλος δεν είναι απίθανο πλέον να δούμε τελικά ένα Honda με το νούμερο 2.
Στο πρώτο σκέλος του αγώνα ο Rea έδειξε σε πόσο καλή φόρμα βρίσκεται αφού τέθηκε αμέσως επικεφαλής και άρχισε να ανοίγει τη διαφορά του από τους υπόλοιπους. Στο δεύτερο σκέλος από την άλλη, έδειξε πόσο έχει ωριμάσει αφού βλέποντας ότι ο Haga είναι λίγο ταχύτερος έμεινε στη δεύτερη θέση χωρίς να ρισκάρει, συλλέγοντας εύκολα άλλους 20 βαθμούς.

Red Bull
Castrol
POLLETTI
HANNSpree
65
HANNS.G
HANNspree
ARROW
Castrol
HONDA

>> Αιώνιος Haga

Από το 1998, όταν ο Nitro Nori ξεκίνησε να τρέχει full season στα SBK στη σέλα ενός Yamaha R7, τα ίδια μας έκανε. Πάνω που μας ξεσήκωνε με τρομερά θεαματικές νίκες, στο καπάκι έτρωγε 5-6 τούμπες και έχανε τον τίτλο. Μετά από τόσα χρόνια και τούμπες μόνο και μόνο το ότι δεν έχει κουραστεί ακόμα αποδεικνύει την αξία του.
Φέτος τα πράγματα δεν έχουν πάει τόσο καλά για τον συμπαθέστατο Ιάπωνα, παρόλα αυτά κατάφερε να πάρει δύο νίκες μέχρι τώρα και να βρίσκεται στην έκτη θέση της βαθμολογίας. Μας είχε συνηθίσει σε καλύτερα αποτελέσματα, αλλά όλοι έχουν τις κακές χρονιές τους. Αν ήταν άλλος θα λέγαμε ότι πλησιάζει η δύση της καριέρας του αλλά από τον τρελό-Ιάπωνα όλα να τα περιμένει κανείς.

Arai
TIM
xerox
41
DUCATI
xerox
valsir
TIM
DUCATI



>> Του 'φεξε!

Έπειτα από ένα, πειστικό είναι η αλήθεια , πρωτάθλημα στα Supersport, μια μέτρια χρονιά στα Superbike και αμέσως να βρίσκεσαι στα MotoGP, σίγουρα θέλει τύχη ή συγκυρίες. Ο Rossi εγκαταλείπει τη Yamaha, ο Spies τον αντικαθιστά, ο Edwards πάει για σύνταξη και δύο θέσεις στην Tech3 μένουν άδειες. Είναι και η Yamaha μια "οικογένεια" και προτιμά τους δικούς της οπότε τσουπ ο Crutchlow στα MotoGP.

Με αυτές τις εξελίξεις και έπειτα από την προηγούμενη διπλή νίκη στο Silverstone θα περιμέναμε καλύτερη απόδοση από τον Βρετανό. Μόνο και μόνο λόγω ψυχολογίας. Από την άλλη όμως μπορεί να έδρασε και αρνητικά η προαγωγή, αφού ένας τραυματισμός αυτή την περίοδο θα του στοιχίσει ακριβά για την πρώτη του χρονιά στα MotoGP. Η τρίτη και τέταρτη θέση δεν τον χαλάνε καθόλου αφού έτσι κι αλλιώς ο κύριος στόχος επιτεύχθηκε χωρίς τίτλο.

Sparkasse
6
5
sterilgarda
alimenti
Sponsor del Benessere
35
YAMAHA
PIRELLI
YAMALUBE
FIMER
VOLVO
MONSTER

>> Άνετος

Ο Max πρέπει να διανύει την πιο χαλαρή αγωνιστική περίοδο από την εποχή που είχε ρημάξει τα πρωταθλήματα στα 250cc. Έχοντας δημιουργήσει τεράστια διαφορά από τον δεύτερο Haslam κάνει πλέον αγώνες στρατηγικής "σουλατσάροντας" χαλαρός στην εξάδα.
Αποφεύγει επικίνδυνες μάχες, μπουλούκια και ό,τι άλλο μπορεί να τον θέσει εκτός βαθμών και συλλέγει από δεκάποντα και πάνω βαδίζοντας ολοταχώς προς τον τίτλο. Ωστόσο για να μην ξεχνούν οι αντίπαλοι ποιος είναι ο ταχύτερος φέτος, κερδίζει και καμία Superpole που είναι σχετικά safe διαδικασία. Αυτό είναι που λένε ο παλιός είναι αλλιώς.

aprilia
aprilia

>> Από κυνηγός, κυνηγημένος

Εκεί που στο Misano όλα έδειχναν πως τουλάχιστον η δεύτερη θέση ανήκει στον Leon Haslam, η απόδοση του Rea άλλαξε τα δεδομένα. Ταυτόχρονα βέβαια βοήθησε και ο "χλιαρός" ρυθμός του Haslam ώστε να μειωθεί δραματικά η βαθμολογική τους διαφορά.

Η απόδοση αυτή συνεχίστηκε και στο Nurburging με μια έκτη και μια τρίτη θέση. Δεν είναι άσχημα, θα λέγαμε σε άλλες περιπτώσεις . Έστω όμως ότι ο Leon το πήρε απόφαση ότι πάει για τη δεύτερη θέση, τουλάχιστον θα πρέπει να την κρατήσει μέχρι το τέλος. Για να μην αντιδρά όμως πιο έντονα, παρά την επίθεση του Rea, προφανώς τα έχει δώσει όλα.

SUZUKI
VIRU
SUZUKI
SUZUKI
DARKDOG
MOTUL

>> Δύσκολα τα πράγματα...

…στα box των Βαυαρών. Ο Corser περνάει δύσκολες ώρες στέλνοντας και τον άτυχο Guintoli εκτός πίστας, ενώ ο Xaus δε μπορεί με τίποτα να ανεβάσει το BMW στις πρώτες θέσεις. Αν δεν πέσει από την υπερπροσπάθεια καταφέρνει να πλασαριστεί στη δεκάδα αλλά αυτό δεν αρκεί για τη BMW.

Βλέποντας τη θέση τους στην κατάταξη να κατεβαίνει σίγουρα οι Γερμανοί έχουν αρχίσει να ψάχνουν για νέους αναβάτες. Πολλά δυνατά ονόματα ακούγονται με επικρατέστερο τον Fabrizio, πνευματικό παιδί του Tardozzi, ενώ δια στόματος Xaus η BMW θα είναι σε θέση να παλέψει για τον τίτλο του 2011. Περιμένουμε με αγωνία την επίσημη μεταγραφολογία…

3asy Ride.com
111
C. BUTTI
PREMIER

>> Απόδοση καρδιογράφημα

Αν δούμε τη φετινή απόδοση του Carlos σε πίνακα θυμίζει καρδιογράφημα. Μια τέρμα πάνω, μια τέρμα κάτω. Μια βάθρο, μια βρόντο. Από τον σκληροτράχηλο Ισπανό όλα να τα περιμένει κανείς. Τα ίδια και στο Nurburgring. Στο ένα σκέλος δεύτερος στο άλλο gravel.
Με τα σκαμπανεβάσματα αυτά όμως χάνονται πολύτιμοι βαθμοί και να που η τέταρτη θέση του Checa στη βαθμολογία απειλείται από τον μαινόμενο Crutchlow. Η Imola αποτελούσε πάντα δυνατή έδρα για τα Ducati οπότε ο Checa θα έχει μια παραπάνω ελπίδα να υπερασπιστεί τη θέση του μέχρι το τέλος

Unibat
Unibat
Unibat

>> Πράσινα χαμόγελα

Ενόψει της παρουσίασης του νέου ZX-10R και της εργοστασιακής συμμετοχής του στο πρωτάθλημα του 2011 η καλή απόδοση του Tom Sykes στο Nurburgring ήταν δώρο. Φλερτάροντας συνεχώς με τις πίσω θέσεις η πράσινη ομάδα δεν είχε την απόδοση που θα άξιζε σε μια μοτοσυκλέτα σαν το ZX-10R. Ας μη γελιόμαστε όμως οι μοτοσυκλέτες των SBK είναι έτη φωτός μακριά από ό,τι οδηγούμε εμείς και η απόδοση στο πρωτάθλημα εξαρτάται φυσικά και από το μέγεθος της επένδυσης. Πληρώνεις για εργοστασιακή ομάδα και παίζεις στα ίσια, δεν πληρώνεις και παίζεις β' ρόλο. Μια πέμπτη και μια έβδομη θέση με τα φετινά δεδομένα για την Kawasaki, είναι σίγουρα επιτυχία.

ZX-10R
elf
Kawasaki
Vent-Axia
PIRELLI
SHOWA
RENTHAL
RK

SUPERSPORT

>> Δύο κρίσιμοι βαθμοί!

Τα έχει δώσει όλα ο Eugene Laverty για να καλύψει τη διαφορά του από τον Sofuoglu και τα καταφέρνει. Παρά τις ατυχίες του και τη σταθερή απόδοση του Τούρκου η απόσταση που τους χωρίζει είναι μόλις 12 βαθμοί. Απομένουν όμως μόλις δύο αγώνες και το έργο που βλέπουμε τελευταία είναι τον Laverty να κερδίζει και τον Sofuoglu δεύτερο. Αν γίνει το ίδιο και στη συνέχεια ο Sofuoglu θα πάρει τον δεύτερο τίτλο του με μόλις 2 βαθμούς διαφορά.
Από την άλλη όμως υπάρχουν και οι απρόβλεπτες εξελίξεις όπως για παράδειγμα η απόδοση του Gino Rea στο Nurburgring. Ο μικρός Rea πέρασε τη γραμμή του τερματισμού μόλις 58 χιλιοστά πίσω από τον Laverty αλλά αποκλείστηκε για παραβίαση του τεχνικού κανονισμού. Δεν είχε λέει σωστή βαλβίδα ελέγχου του ρελαντί αλλά σύμφωνα με την ομάδα αυτό είναι κάτι που όλες οι ομάδες χρησιμοποιούν χρόνια τώρα. Η ομάδα του Rea έχει ασκήσει έφεση και υπάρχει πλέον η πιθανότητα να ξεκαθαριστεί ο τίτλος στο δικαστήριο. Κάποιο πονηρό μυαλό μπορεί να πάει αλλού συνηθισμένο από τα εγχώρια παραδείγματα, αλλά ας ελπίσουμε ότι στο παγκόσμιο τα πράγματα είναι αλλιώς. Δυνατό χαρτί για να αλλάξει την πρόβλεψη είναι και ο Broc Parkes που αντικαθιστά τον Lascorz.

Castrol
HONDA
Blauer
USA

Nurburgring
www.nuerburgring.de
Έτος κατασκευής: 1927
Μήκος: 5,137 km
Στροφές: 15
Δεξιές: 9
Αριστερές: 6

1ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 15ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 26ºC
Διάρκεια αγώνα: 20 γύροι – 102.740 km
Ρεκόρ πίστας: Max Biaggi 1:54.595 – 161.380km/h
Superpole: Max Biaggi 1:54.595 – 161.380km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Jonathan Rea 1:55.392 – 160.264km/h

2ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 16ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 37ºC

Βαθμολογία

		Phillip Island	Portimao	Valencia	Assen	Monza	Kyalami	Miller	Misano Adriatico	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Σύνολο
1	M. Biaggi	11-8	25-25	20-16	10-13	25-25	13-16	25-25	25-25	20-25	11-10	13-11			**397**
2	L. Haslam	25-20	20-20	25-13	5-20	13-20	16-25	20-0	8-20	8-6	16-3	10-16			**339**
3	J.Rea	13-10	16-0	10-11	25-25	0-0	11-20	2-8	3-4	25-20	20-20	25-20			**288**
4	C. Checa	9-25	13-13	0-20	13-10	2-5	20-11	0-0	20-11	7-10	9-6	20-0			**224**
5	C. Crutchlow	0-7	2-16	9-7	8-0	16-0	8-13	5-16	0-13	16-2	25-25	16-13			**217**
6	N. Haga	16-11	8-8	11-25	6-0	5-10	0-6	16-13	9-7	10-11	2-3	0-25			**202**
7	J. Toseland	0-6	9-10	16-9	20-16	20-0	9-10	7-0	6-0	9-13	8-11	0-8			**187**
8	S. Guintoli	10-13	3-7	7-10	2-3	6-9	6-1	8-10	10-11	13-9	4-9	8-10			**169**
9	L. Camier	5-5	11-11	0-0	16-0	11-13	10-0	11-20	10-5	0-8	10-16	0-0			**164**
10	M. Fabrizio	20-16	5-5	0-0	3-4	9-0	25-8	0-7	13-16	0-16	13-0	0-0			**160**
11	T. Corser	9-7	7-6	13-4	11-11	8-16	4-9	11-11	16-6	0-0	10-0	0-4			**159**
12	S. Byrne	2-4	10-9	0-8	7-8	3-7	1-3	10-9	7-9	4-7	7-8	7-6			**136**
13	R. Xaus	0-0	6-4	4-5	0-6	10-0	2-5	6-5	0-0	11-0	0-5	9-7			**85**
14	J. Smrz	8-0	0-0	6-6	9-9	1-8	7-7	0-0	0-0	0-0	3-7	0-5			**76**
15	T. Sykes	3-0	1-3	5-1	4-0	7-11	0-2	3-2	1-0	0-5	0-2	11-9			**70**
16	L. Scassa	0-0	0-0	2-2	1-5	0-6	5-4	9-6	5-8	0-0	0-0	6-2			**61**
17	L. Lanzi	6-3	4-2	8-3	0-0	0-0	0-0	0-0	4-3	5-6	1-1	5-3			**54**
18	M. Neukirchner	4-0	0-1	3-0	0-7	4-4	0-0	4-4	2-2	0-0	5-0	0-1			**41**
19	R. Hayden	0-0	0-0	0-0	0-0	0-2	0-0	0-0	0-0	2 - 3	0-0	3-0			**10**
20	C. Vermeulen	0-0	0-0	0-0	0-2	0-3	0-0	1-3	0-1	0-0	0-0	0-0			**10**
21	B. Parkes	0-0	0-0	0-0	0-0	0-1	0-0	0-1	0-0	3-4	0-0	0-0			**9**
22	J. Brookes	0-2	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-4	0-0			**6**
23	M. Baiocco	0-0	0-0	0-0	0-1	0-0	0-0	0-0	0-0	1-1	0-0	2-0			**5**
24	I. Lowry	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	4-0			**4**
25	S. Morais	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	3-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0			**3**
26	A. Pitt	1-1	0-0	1-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0			**3**

SBK 1ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	J. REA	HANNspree Ten Kate Honda	**38'42.640**
2	C. CHECA	Althea Racing	**+1.126**
3	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**+10.006**
4	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+10.716**
5	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+17.391**
6	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+19.301**
7	R. XAUS	BMW Motorrad Motorsport	**+19.613**
8	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**+19.880**
9	S. BYRNE	Althea Racing	**+21.176**
10	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+29.752**
11	L. LANZI	DFX Corse	**+30.156**
12	I.LOWRY	Kawasaki Racing Team	**+53.622**
13	R. HAYDEN	Team Pedercini	**+58.820**
14	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**+1'.25.906**
Εκτός κατάταξης			
-	F. LAI	Echo CRS Honda	**1 γύρος**
-	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**8 γύροι**
-	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**12 γύροι**
-	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**14 γύροι**
-	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**14 γύροι**
-	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**14 γύροι**
-	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	**19 γύροι**

SBK 2ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**38'43.565**
2	J. REA	HANNspree Ten Kate Honda	**+3.061**
3	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+8.060**
4	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**+8.457**
5	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+9.392**
6	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**+9.556**
7	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+16.819**
8	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	**+20.564**
9	R. XAUS	BMW Motorrad Motorsport	**+21.040**
10	S. BYRNE	Althea Racing	**+21.168**
11	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**+21.734**
12	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+22.746**
13	L. LANZI	DFX Corse	**+24.526**
14	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+28.218**
15	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**+38.406**
16	R. HAYDEN	Team Pedercini	**+1'.08.039**
17	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**+1'.21.294**
18	F. LAI	Echo CRS Honda	**+1'.21.362**
19	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**+1'.38.427**
Εκτός κατάταξης			
-	I.LOWRY	Kawasaki Racing Team	**9 γύροι**
-	C. CHECA	Althea Racing	**11 γύροι**

Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 36ºC
Διάρκεια αγώνα: 19 γύροι – 97.603 km
Ρεκόρ πίστας: Cal Crutchlow 1:57.866 – 156.900m/h
Pole position: Eugene Laverty 1:58.415 – 156.173km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Eugene Laverty 1:59.027 – 155.370km/h

SS Αποτελέσματα

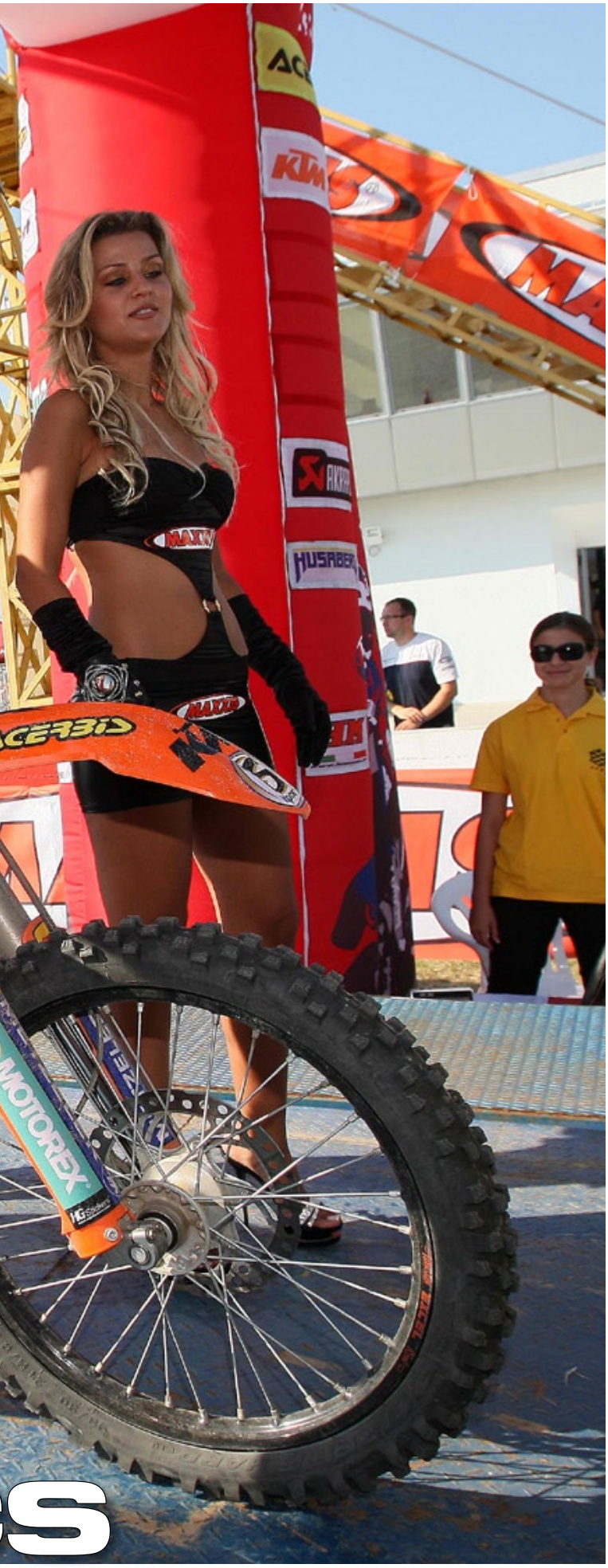
Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	E.LAVERTY	Parkalgar Honda	**37'.52.893**
2	K.SOFUOGLU	HANNspree Ten Kate Honda	**+5.072**
3	B. PARKES	Kawasaki Motocard.com	**+15.890**
4	F.FORET	Team Lorenzini by Leoni Kawasaki	**+16.911**
5	C.DAVIES	ParkinGO Triumph BE1	**+28.380**
6	D.SALOM	ParkinGO BE1 Triumph	**+28.495**
7	M.ROCCOLI	Intermoto Czech Honda	**+28.578**
8	M. PIRRO	HANNspree Ten Kate Honda	**+28.787**
9	M.TAMBURINI	Bike Service RT	**+1'.02.199**
10	D. DELL' OMO	Kuja Racing	**+1'.19.432**
11	R.HARMS	Harms Benjan Racing Honda	**+1'.24.011**
12	C.IDDON	Parkalgar Honda	**+1'.30.504**
13	M.PRAIA	Parkalgar Honda	**+1'.51.319**
14	I.TOTH	Team Toth	**+1 γύρος**
15	K.FUJIWARA	Kawasaki Motocard.com	**+9 γύροι**
16	M.LAGRIVE	ParkinGO Triumph BE1	**+9 γύροι**
17	V. IANNUZZO	ParkinGO BE1 Triumph	**+12 γύροι**
18	R.QUARMBY	GNS Racing	**+12 γύροι**
19	B.CHESAUX	Harms Benjan Racing	**+14 γύροι**
20	M. AITCHINSON	Kuja Racing	**+18 γύροι**
Εκτός κατάταξης			
Disqualified	G.REA	Intermoto Czech Honda	**+0.058**

Βαθμολογία

		Phillip Island	Portimao	Valencia	Assen	Monza	Kyalami	Miller	Misano Adriatico	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Σύνολο
1	K. Sofuoglu	16	25	20	16	20	20	25	16	25	20	20			**223**
2	E. Laverty	25	5	11	25	25	25	20	25	0	25	25			**211**
3	J. Lascorz	20	20	25	20	16	11	16	20	20	0	0			**168**
4	C. Davies	4	13	16	13	9	16	13	13	16	13	11			**137**
5	D. Salom	13	6	13	0	8	9	9	6	8	8	10			**90**
6	R. Harms	9	9	7	10	0	8	8	10	10	11	5			**87**
7	G. Rea	6	8	10	9	7	7	7	0	13	16	0			**83**
8	M. Pirro	0	16	5	0	13	13	11	0	0	0	8			**66**
9	F. Foret	11	11	6	0	0	0	6	8	6	4	13			**65**
10	M. Lagrive	0	0	9	11	10	10	4	5	7	9	0			**65**
11	K. Fujiwara	5	10	0	8	11	4	10	0	11	1	1			**61**
12	M. Roccoli	10	7	0	7	5	0	3	9	4	7	9			**61**
13	M. Praia	7	0	4	6	6	6	2	7	9	10	3			**60**
14	A.Lundh	0	3	8	5	3	3	1	0	0	0	0			**23**
15	J. Disalvo	8	4	0	4	0	0	5	0	0	0	0			**21**
16	R. Tamburini	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	7			**18**
17	B. Parkes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16			**16**
18	D. Dell' Ommo	1	1	0	3	0	0	0	2	0	0	6			**13**
19	V. Iannuzzo	0	0	0	0	0	0	0	4	5	2	0			**11**
20	B. Chesaux	0	2	0	2	1	2	0	1	0	0	0			**8**
21	S. LOWES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0			**6**
22	J.WESTMORELAND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0			**5**
23	Isaacs	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0			**5**
24	A.Palumbo	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0			**5**
25	C. Iddon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4			**4**
26	G. Vizziello	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0			**4**
27	B. MCCONNELL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0			**3**
28	D.Bukowski	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0			**3**
29	S. Charpentier	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			**3**
30	A. Boscoscuro	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0			**3**
31	P. Cazzola	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0			**3**
32	I. Toth	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2			**2**
33	T. Holumbec	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0			**1**

Καυτές Σέρρες

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: WEC, KTM



Το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Αυγούστου, με τα θερμόμετρα να σπάνε από τη ζέστη, το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Enduro επισκέφθηκε την πατρίδα μας προσφέροντας δύο θρίλερ, έναν Πρωταθλητή και πολύ θέαμα

>> E1 a(E)ero

Ο εικονιζόμενος νεαρός αναβάτης της KTM από τη Φιλανδία, Remes Eero, κλέβει την παράσταση της E1 στους τελευταίους τέσσερις αγώνες, μαζεύοντας τη διαφορά του από τον πρωτοπόρο της κατάταξης Antoine Meo (Husqvarna). Στις Σέρρες ο Γάλλος είχε ένα ηλεκτρικό πρόβλημα που τον ανάγκασε να εγκαταλείψει τον αγώνα του Σαββάτου, πήρε μεν τη νίκη στον δεύτερο αγώνα της επομένης, αλλά ο Eero με μια νίκη και μια τρίτη θέση πλησίασε ακόμη περισσότερο τον Meo.

Μια εβδομάδα μετά το ελληνικό GP, στον αγώνα της Τουρκίας (για πρώτη φορά στη γειτονική μας χώρα με την πολύτιμη καθοδήγηση της ΛΑΜΣ Σερρών και τη συνδρομή 20 στελεχών της), ο Eero επανέλαβε την επίδοσή του κόβοντας άλλους 11 βαθμούς από τον Meo. Από την τρίτη θέση της κατάταξης και σε απόσταση βολής, ο έτερος αναβάτης της KTM, Johnny Aubert, καραδοκεί έχοντας αριθμητικώς ελπίδες ακόμη και για τίτλο.

Όλα θα κριθούν στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς στη Γαλλία (Noiretable) το τελευταίο σαββατοκύριακο του Σεπτέμβρη.

ΚΑΤΑΤΑΞΗ E1

Antoine Meo (Husqvarna)	**287**
Remes Eero (KTM)	**276**
Johnny Aubert (KTM)	**267**

DHL
KTM
ACERBIS
Amv
Amv
4
FARIOLI
ACERBIS

>> E2
Στις λεπτομέρειες

Ο φοβερός και τρομερός Φιλανδός χεβιμεταλάς, Mika Ahola (εικονίζεται), βρίσκεται σε μια μάχη σώμα με σώμα με τον Ισπανό Ivan Cervantes από την αρχή της χρονιάς. Η μεταξύ τους μονομαχία εμφανώς κρίνεται από τις λεπτομέρειες και αυτές γίνονται πλέον σημαντικότατες όσο πλησιάζουμε στο τέλος της σεζόν.
Στις Σέρρες, έχοντας κερδίσει τον σαββατιάτικο αγώνα, ο Ισπανός αντιμετώπισε ένα μπέρδεμα σε ένα checkpoint την Κυριακή που του κόστισε ποινή τριών λεπτών, η οποία ήταν τελικά αρκετή για να βρεθεί να τερματίζει όγδοος, την ώρα που ο Ahola κέρδιζε.
Δεδομένου ότι ο Φιλανδός της HM-Honda δεν έχει βρεθεί ούτε σε ένα σκέλος φέτος εκτός βάθρου –για την ακρίβεια μέχρι την τρίτη θέση στο ένα σκέλος του προτελευταίου αγώνα δεν είχε πέσει κάτω από δεύτερος– είναι προφανές πως κάθε λάθος του Cervantes πληρώνεται ακριβά. Στις Σέρρες ο Ισπανός έκανε ένα τέτοιο λάθος.
Στον επόμενο αγώνα της Τουρκίας οι δυο τους μοιράστηκαν νίκες και βάθρα, με αποτέλεσμα ο Φιλανδός να πηγαίνει στο τελευταίο αγώνα με 28 βαθμούς αβάντα.

ΚΑΤΑΤΑΞΗ E2

Mika Ahola (HM-Honda)	**333**
Ivan Cervantes (KTM)	**305**
Tomas Oldrati (KTM)	**249**

HONDA
BMW Motorrad
BMW Motorrad

>> E3
Ιππότης στον θρόνο του

Επί ελληνικού εδάφους ο Άγγλος David Knight κατάφερε να εξασφαλίσει τον τίτλο της E3 και με τη βεβαιότητα των αριθμών. Έχοντας στο κυνήγι του τίτλου πίσω του έναν Ιταλό, Simone Albergoni (KTM) και δύο Γάλλους, Sebastien Guillaume (Husqvarna) και Christophe Nambotin (Gas Gas), ο Knight συνέχισε το εκπληκτικό του σερί με 100% επιτυχία σε βάθρα φέτος.
Τόσο στην Ελλάδα, όσο και στην Τουρκία μετά, ο Άγγλος πήρε από μια νίκη και μια δεύτερη θέση, έχοντας εξασφαλίσει το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα ήδη από τον δεύτερο αγώνα των Σερρών.

ΚΑΤΑΤΑΞΗ E3

David Knight (KTM)	**328**
Simone Albergoni (KTM)	**264**
Sebastien Guillaume (Husqvarna)	**263**

Red Bull
MOTOREX
AGRIBIS
MOTOREX

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Ο Stoner δεν είναι εργατικός όπως ο L
Pedro
Valentin
αναβάτης Fiat Yamaha M

«As κοιτάξει μέσα στο bo
ράει από την α

αναβάτης M

«Κάθ

αναβ

«Εδώ είμαι κα
τον περιμένω...
Max Biaggi,
αναβάτης Aprilia Alitalia WSBK

«Τώρα ο Jorge θα έχει τον δικό του
'Jorge' στο γκαράζ...
Valentino Rossi,
αναβάτης Fiat Yamaha MotoGP

orenzo και ο
osa...
no Rossi,
MotoGP

Τον ρώτησαν πως του φαίνεται να πηγαίνει το Ducati από όσο μπορεί να καταλάβει παρατηρώντας τους αντιπάλους του. Ο Ιταλός δεν έχασε ευκαιρία να καρφώσει τον Αυστραλό, εξηγώντας πως την περισσότερη ώρα γκρινιάζει παρά δουλεύει κι έτσι δε μπορεί να καταλάβει πόσο καλό ή κακό μπορεί να είναι σήμερα το Desmosedici...

x του, όπου κάποιος του τη φο-
οχή της χρονιάς...
Casey Stoner,
arlboro Ducati MotoGP

Πληρωμένη απάντηση στο προηγούμενο σχόλιο του Rossi από τον Stoner. Για κάποιο μυστήριο λόγο ο Rossi δε χάνει ευκαιρία να τα χώνει στον Αυστραλό και δε μπορώ να βγάλω από το μυαλό μου τον αγώνα της Laguna Seca το 2008 καθώς και το γεγονός πως φέτος ο Ιταλός θα πάρει τη θέση του Αυστραλού στη Ducati. Λέτε να παίζει εταιρικός δάκτυλος;

ε φορά που φορώ το κράνος μου
έχω κάτι να χάσω...
Max Biaggi,
ήτης Aprilia Alitalia WSBK

Τον ρώτησαν ποιο είναι το κίνητρό του για να τρέχει ακόμη στα 39 και ο Εκατόνταρχος απάντησε όλο αλαζονεία: "Έχω βγάλει τόσα λεφτά που πλέον η μόνη απάντηση είναι πως με οδηγεί η μοναδικότητα της καριέρας μου." Όντως ρε φίλε, έτσι που μας τα λες πράγματι έχεις μόνο να χάσεις. Το ότι πας για πρωτάθλημα, ας πούμε, είναι δευτερεύον θέμα;

Φυσικά δε χάνουν την ευκαιρία οι Ιταλοί δημοσιογράφοι να ρίξουν λίγα άδεια περιμένοντας γεμάτα. "Max έχεις ακούσει πως ο Rossi θα ήθελε να τρέξει μια φορά στο WSBK;" Ιδού η απάντηση του Biaggi λοιπόν, λες και περίμενε κανείς να ακούσει κάτι το διαφορετικό δηλαδή...

Ο Ιταλός μιλά για τον Ben Spies φυσικά, αναγνωρίζοντας πως ο Αμερικανός είναι ένα μεγάλο στοίχημα για τη Yamaha και διαβλέποντας πως με μια εργοστασιακή μοτοσυκλέτα ο Τεξανός δε θα αργήσει να παίζει σταθερά στο βάθρο. Να μια εξαίρετη ευκαιρία λοιπόν να αγχώσουμε τον Lorenzo λίγο παραπάνω.

ebike.gr
the back

yan Hughes (120) dominated in ... 125 ... ro ranks by winning all four motos f the stock and modified classes ... o classes went to Brian Swink.

amon Huffman (5) outrode Craig Decker and Ezra Lusk to win the prestigious awasaki Race of Champions with a 1-2-1 tally. Decker finished second overall.

Ξέρεις πως κάτι δεν πάει καλά στον έντυπο κόσμο όταν εφημερίδες όπως η Cycle News αναστέλλουν τη λειτουργία τους

3-9 finishes and Brian Deegan was fifth with a 7-4 tally.

For the Kawasaki Race of Champions, 11 riders were selected to compete on identically-prepared, box-stock KX80s in three motos. The riders, who are champions from the various NMA regions or champions from other sanctioning clubs, switched bikes between rounds to make sure that no one had an unfair advantage.

Decker holeshot the first moto, but had to contend with Huffman, Spud Walters, Rand and Jason Buzzee hot on his tail. Lusk suffered a poor start.

The positions stayed the same until the last two laps when Lusk forced himself into the third spot and Huffman worked his way around Decker for the win. Decker finished second, with Lusk, Rand and Morgan trailing a few seconds behind.

Lusk shot out of the gate in the second moto with Decker and Huffman again doing battle, but this time for second place. Steve Olson was fourth with Morgan fifth.

Lusk quickly stretched out his lead as Huffman began applying pressure to Decker. The two riders went at it for several laps with Decker maintaining the lead the majority of the time.

Huffman soon changed all of that as he slipped past the Team Green Kawasaki rider for the runner-up position as Lusk took an unchallenged win.

Leading into the final ROC moto, Huffman was the one to beat with only three points. Lusk had four and Decker had five, and in order to win the event, Huffman would have to beat Lusk and Decker. If Lusk were to win the final moto and Huffman were to finish second or worse, Lusk would capture the title.

Huffman set things in motion for the final race with Decker and Lusk running two-three. On the first lap Lusk went down in a turn that all but destroyed his hopes of winning. A crash a few laps later put Huffman out of the race and enabled Decker to assume the number two position.

The Team Green/Answer/Oakley/Silkolene/Dunlop/Bell/Cycle Engineering-backed Huffman slowly pulled away until he met the checkered flag and earned the overall honors. Decker picked up second in front of Morgan, Rand and Olsen.

"I knew I had it (the championship) when I saw Lusk on the side," Huffman said. "I knew it would be a tough class to win because there are four really good guys. I figured if I could get good starts that I would be able to do a good job."

Team Green Kawasaki's Robby Renard swept the Intermediate portion of the 80cc ranks. Renyard went into both the stock and modified finals tied with Steve Hengeveld with low points and managed to dominate each race to capture a perfect score. Hengeveld, Greg Yearsley, Jack Cox, and Brad Woolsey finished second through fifth overall in both classes repectively.

The same was true with Ricky Carmichael in the two Jr. Cycle classes. Carmichael topped both the Stock and Modified divisions, and then focused his attention on the 80cc 9-11 classes. There he was stopped by long-time rival and Las Vegas local, Jason Partridge, who won every moto in the Stock and Modified classes to earn himself a pair of championships. Carmichael finished second in the Modified, but could only manage a sixth in Stock.

The 125 and 250cc Intermediate classes provided some of the best racing of the three-day weekend. Tommy Clowers, Joel Albrecht, Derek Natvig, Dave Castillo and Andy Grider slugged it out in over a dozen races with Albrecht eventually coming out the big winner.

After falling in every moto of Friday's competition the Answer/Pro Circuit/Acerbis/Dunlop/CTi/JoJo/Shoei/Designs in Motion/Bel-Ray/Tsubaki-sponsored Albrecht stayed up when it counted and won three out of the four classes. The only class Albrecht didn't win, the 125cc Stock, fell to Yamaha-mounted Dana Wiggins. In that race Clowers was the runner-up ahead of Natvig, Albrecht and Morga.

Unlike the highly competitive 125 and 250cc Intermediate classes, Grider had an easy time of winning the 500cc Non-Pro class. Grider led nearly every lap of both motos where he edged out his competition with a perfect score. Brett Bierek's 3-2 tally earned him second ahead of Larry Lawrence's 2-3 and Kevin Yeager's 4-5. Jason Williams was fifth with 5-6.

The Pro classes were a split between Team Green's Ryan Hughes and Brian Swink. Hughes set things rolling in the 125cc Stock and Modified classes where he earned himself a pair of wins after sweeping all four motos. Yamaha's Phil Lawrence was second in the Stock class ahead of Jeremy McGrath. Swink and Mike Chamberlain, but it was a different story in the Modified where Kyle Lewis, McGrath, Chad Pederson and Brett Shumate trialed across the finish line.

Swink's outing aboard the 250cc machines was almost a near-perfect venture as he topped three out of four motos before Lawrence put a stop to his dominance. McGrath and Lawrence ran up front during every moto, but mechanical problems for McGrath and crashes for Lawrence kept them in second and third place, respectively, for the two classes. Hughes and Roy Schellenberger completed the top five in the Stock class while Lewis and Schellenberger did the same in the Modified.

Results

RACE OF CHAMPIONS: 1. Damon Huffman (1-2-1); 2. Craig Decker (2-3-2); 3. Shawn Morgan (3-4-3); 4. Greg Rand (4-5-4); 5. Ezra Lusk (5-1-DNF); 6. Steve Olson (7-6-5); 7. Chris Cooksey (8-10-6); 8. Cal Nowicki (9-9-7); 9. Spud Walters (6-7-DNR); 10 Jason Buzzee (10-8-DNR).

P/W STK: 1. Justin Buckelew (Yam); 2. Nick Beaver (Yam); 3. Randall Williams (Yam); 4. Johnny Marley (Yam); 5. Brandon Morgan (Yam); 6. Tim Robertson (Yam); 7. Larry Waldron (Yam); 8. Kevin Johnson (Yam); 9. Robby McQuarry (Yam); 10. Chris McNat (Yam).

P/W MOD: 1. Justin Buckelew (Yam); 2. Johnny Marley (Yam); 3. Randall Williams (Yam); 4. Robby McQuarry (Yam); 5. Daniel Blair (Yam); 6. Kevin Johnson (Yam); 7. Jimmy Stewart (Yam); 8. Jennifer Nelson (Yam); 9. Brandon Morgan (Yam); 10. Nicholas Puccio (Yam).

JR CYC STK 6-8: 1. Bubba Ellis (Hon); 2. Johnny Marley (Kaw); 3. Casey Smith (Kaw); 4. Randall Williams (Kaw); 5. Robby McQuarry (Kaw); 6. Tim Robertson (Kaw); 7. Kirk Chandler (Kaw); 8. Eric Williams (Kaw); 9. Dusty Weygandt (Kaw); 10. Nick Beaver (Kaw).

JR CYC STK 9-11: 1. Ricky Carmichael (Kaw); 2. Jason Shirey (Kaw); 3. Jimmy La Mastus (Kaw); 4. Josh Tarantino (Kaw); 5. Jimmy Varis (Kaw); 6. Jesse Williams (Kaw); 7. Danny Smith (Kaw); 8. Jeff Baldwin (Kaw); 9. Butch Gabriel (Kaw); 10. Monte Montague (Kaw).

JR CYC MOD 6-11: 1. Ricky Carmichael (Kaw); 2. Erick Vallejo (Kaw); 3. Jason Shirey (Kaw); 4. Jimmy LaMastus (Kaw); 5. Jerry Aleman (Kaw); 6. Jessy Williams (Kaw); 7. Jimmy Varis (Kaw); 8. Charley Bogard (Kaw); 9. Jeff Baldwin (Kaw); 10. A.J. Aspatore (Kaw).

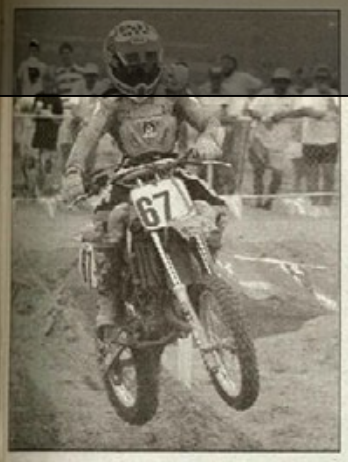
80 STK 9-11: 1. Jason Partridge (Kaw); 2. Cole Sharp (Suz); 3. Jason Shirey (Kaw); 4. Jesse Williams (Kaw); 5. Jacob Martin (Yam); 6. Ricky Carmichael (Kaw); 7. Shaun Perolio (Kaw); 8. Erick Vallejo (Kaw); 9. Robbi Weitensteiner (Kaw); 10. Cory Baader (Kaw).

80 MOD 9-11: 1. Jason Partridge (Kaw); 2. Ricky Carmichael (Kaw); 3. Jason Shirey (Kaw); 4. Cole Sharp (Suz); 5. Kenneth Jones (Hon); 6. Jacob Martin (Yam); 7. Erick Vallejo (Kaw); 8. Jessy Williams (Kaw); 9. Robbi Weitensteiner (Kaw); 10. Cory Baader (Kaw).

80 STK BEG 12+: 1. Matt Day (Suz); 2. Raymond Morales (Kaw); 3. Angelo Ingrande (Hon); 4. Tim Campbell (Kaw); 5. Chip Rotan (Kaw); 6. Cory Pearman (Kaw); 7. Kyle Britt (Hon); 8. Victor Mata (Suz); 9. Brian Klimuck (Hon); 10. Devin Kelly (Hon).

80 STK NOV 12+: 1. Billy Gartman (Kaw); 2. Jack Brassfield (Hon); 3. Seth Young (Hon); 4. Larry Linkogle (Kaw); 5. Brett Klinger (Kaw); 6. Phil Richmond (Kaw); 7. Jason Sutton (Kaw); 8. Jake Wikoff (Suz); 9. Scott Johnson (Suz); 10. Jason Matthews (Suz).

80 MOD NOV 12+: 1. Larry Linkogle (Kaw); 2. Jack Brassfield (Hon); 3. Josh Wagner (Kaw); 4. Phil Richmond (Kaw); 5. Billy Gartman (Kaw); 6. John Gabelhausen (Yam); 7. Shane Heberlein (Hon); 8. Jason Matthews (Suz); 9. Brett Klinger (Kaw); 10. Brian Oestrick (Kaw).



Robbie Reynard topped the 80cc Stock and Modified Intermediate classes.

80 STK INT 12+: 1. Robbie Reynard (Kaw); 2. Steve Hengeveld (Kaw); 3. Greg Yearsley (Suz); 4. Jack Cox (Kaw); 5. Brad Woolsey (Hon); 6. John Meng (Kaw); 7. Jason DePatto (Kaw); 8. Eric Wright (Hon); 9. Ben Rhodes (Kaw); 10. Ty Kady (Kaw).

80 MOD INT 12+: 1. Robbie Reynard (Kaw); 2. Steve Hengeveld (Kaw); 3. Greg Yearsley (Suz); 4. Jack Cox (Kaw); 5. Brad Woolsey (Hon); 6. Jeff Willoh (Kaw); 7. Jason DePatto (Kaw); 8. Mike Atkinson (MX); 9. Ty Dady (Kaw); 10. Ted Campbell (Hon).

80 STK EX 12+: 1. Ezra Lusk (Suz); 2. Jeff Dement (Suz); 3. Damon Huffman (Kaw); 4. Craig Decker (Kaw); 5. Gregory Rand (Kaw); 6. David Pingree (Suz); 7. Danny Nelson (Kaw); 8. Jesse James (Suz); 9. Brian Deegan (Kaw); 10. Chris Cooksey (Suz).

80 MOD EX 12+: 1. Ezra Lusk (Suz); 2. Jeff Dement (Suz); 3. Jesse James (Suz); 4. Damon Huffman (Kaw); 5. Steve Andrick (Kaw); 6. Craig Decker (Kaw); 7. Brian Deegan (Kaw); 8. Danny Nelson (Kaw); 9. David Pingree (Suz); 10. Jason McCormick (Hon).

105 9-11: 1. Jason Partridge (Kaw); 2. Ricky Carmichael (Kaw); 3. Jacob Martin (Yam); 4. Robbi Weitensteiner (Kaw); 5. Kenneth Jones (Hon); 6. Tory Howard (Kaw).

S/MINI 12-18: 1. Damon Huffman (Kaw); 2. Ezra Lusk (Suz); 3. Craig Decker (Kaw); 4. Danny Nelson (Kaw); 5. Brian Deegan (Kaw); 6. Robbie Reynard (Kaw); 7. Spud Walters (Kaw); 8. David Pingree (Suz); 9. Rusty Holland (Kaw); 10. Gregory Rand (Kaw).

125 STK BEG: 1. Jimmy Martinez (Suz); 2. Brian Southwick (Yam); 3. Paul Hunter (Suz); 4. Bart Mueller (Kaw); 5. Aaron Winston (Suz); 6. Bill McNamara (Yam); 7. Danny Tavares (Kaw); 8. Nick Scarmazzo (Yam); 9. Justin Leeds (Hon); 10. Christopher Rapp (Kaw).

125 STK NOV: 1. Joe DePatto (Suz); 2. Colin Couto (Kaw); 3. Jack Cox (Kaw); 4. Kelly Poor (Hon); 5. Randy Dotson (Kaw); 6. Heath Wallis (Kaw); 7. Mark Desch (Yam); 8. Chris Hunter (Suz); 9. Lou Caulkins (Suz); 10. Pat McGovern (Hon).

125 MOD NOV: 1. Jack Cox (Kaw); 2. Joe DePatto (Suz); 3. Colin Couto (Kaw); 4. Kelly Poor (Hon); 5. Brian Southwick (Yam); 6. Aaron Wenstrup (Suz); 7. P.J. Kerr (Suz); 8. Pat McGovern (Hon); 9. Chris Dennison (Kaw); 10. Heath Wallis (Kaw).

125 STK INT: 1. Dana Wiggins (Yam); 2. Tommy Clowers (Kaw); 3. Derek Natvig (Kaw); 4. Joel Albrecht (Kaw); 5. Shawn Morga (Yam); 6. Shawn Morgan (Kaw); 7. Dan Ulven (Kaw); 8. Ryan Huffman (Hon); 9. Guy Deckert (Suz); 10. Dave Castillo (Hon).

125 MOD INT: 1. Joel Albrecht (Kaw); 2. Derek Natvig (Kaw); 3. Tommy Clowers (Kaw); 4. Dana Wiggins (Yam); 5. Sean Pagel (Suz); 6. Shawn Morgan (Yam); 7. Ty Birdwell (Suz); 8. Mark Easley (Yam); 9. Shawn Morgan (Kaw); 10. Dan Ulven (Kaw).

125 STK PRO: 1. Ryan Hughes (Kaw); 2. Phil Lawrence (Yam); 3. Jeremy McGrath (Kaw); 4. Brian Swink (Kaw); 5. Mike Chamberlain (Yam); 6. Darryl Jenkins (Hon); 7. Roy Schellenberger (Kaw); 8. Travis Hodges (Suz); 9. Richard Saxton (Yam); 10. Brett Shumate (Kaw).

125 MOD PRO: 1. Ryan Hughes (Kaw); 2. Kyle Lewis (Kaw); 3. Jeremy McGrath (Kaw); 4. Chad Pederson (Yam); 5. Brett Shumate (Kaw); 6. Jeff Grathion (Suz); 7. Phil Lawrence (Yam); 8. Dustin Evans (Suz); 9. Ray Crumb (Kaw); 10. Brian Swink (Kaw).

250 STK NOV: 1. Danny Seyler (Hon); 2. Jason Melton (Hon); 3. Randy Dotson (Kaw); 4. Chris Hunter (Suz); 5. Warren Baze (Kaw); 6. Alex McElyea (Suz); 7. Brad Miner (Hon); 8. Matt Wykoff (Kaw); 9. Grant Steele (Suz); 10. Judd Denney (Hon).

250 MOD NOV: 1. Marc Baker (Kaw); 2. Warren Baze (Kaw); 3. Danny Seyler (Hon); 4. Aaron Painter (Hon); 5. Jason Melton (Hon); 6. Chris Hunter (Suz); 7. Alex McElyea (Suz); 8. Jeff Reid (Hon); 9. Mike Williams (Kaw); 10. Judd Denney (Hon).

250 STK INT: 1. Joel Albrecht (Kaw); 2. Tommy Clowers (Kaw); 3. Dana Wiggins (Yam); 4. Shawn Morga (Yam); 5. Derek Natvig (Kaw); 6. Andy Grider (Kaw); 7. Pat Gomm (Hon); 8. Mark Easley (Yam); 9. Ryan Huffman (Hon); 10. Dave Castillo (Hon).

250 MOD INT: 1. Joel Albrecht (Kaw); 2. Tommy Clowers (Kaw); 3. Andy Grider (Kaw); 4. Derek Natvig (Kaw); 5. Shane West (Yam); 6. Dave Castillo (Hon); 7. Ray McIntosh (Kaw); 8. Chip Young (Hon); 9. Terry Hamness (Kaw); 10. Trent Howie (Yam).

250 MOD PRO: 1. Brian Swink (Kaw); 2. Jeremy McGrath (Kaw); 3. Phil Lawrence (Yam); 4. Kyle Lewis (Kaw); 5. Roy Schellenberger (Yam); 6. Ryan Hughes (Kaw); 7. Randy Moody (Kaw); 8. Ray Crumb (Kaw); 9. Trevor Meagher (Yam); 10. Jason Krempin (Hon).

250 STK PRO: 1. Brian Swink (Kaw); 2. Jeremy McGrath (Kaw); 3. Phil Lawrence (Yam); 4. Ryan Hughes (Kaw); 5. Roy Schellenberger (Kaw); 6. Ryan Carlisle (Kaw); 7. Ray Crumb (Kaw); 8. Chad Pederson (Yam); 9. Travis Hodges (Suz); 10. Dustin Evans (Suz).

500 NON-PRO: 1. Andy Grider (Kaw); 2. Brett Berrck (Hon); 3. Larry Lawrence (Kaw); 4. Kevin Yeager (Yam); 5. Jason Williams (Kaw); 6. Marc Baker (Kaw); 7. Derrick Sims (Kaw); 8. John Manteufel (Yam); 9. Don Dotson (Hon); 10. Steve Storie (Yam).

VET OVER 30: 1. Craig Schultz (Kaw); 2. Robert Raymond (Kaw); 3. Jack Coulter (Hon); 4. Don Brewer (Kaw); 5. John Beaver (Suz); 6. Ron Williams (Yam); 7. Richard Howard (Suz); 8. Brad Anderson (Kaw); 9. Robert Wyckoff (Kaw); 10. Jim Lavorci (Yam).

USED MOTORCYCLES
Sales • Service Repair

NEW & USED MOTORCYCLE PARTS
Incredible Discounts On Used Parts

• Honda • Kawasaki • Yamaha • ATC • Suzuki •
Tires • Chains • Batteries
We Buy Wrecked Bikes
Free tire mounting with new tire purchase
Largest New & Used Parts Inventory In The Inland Empire
STATE WIDE HOT LINE PARTS SERVICE
(714) 684-0303
RIVERSIDE MOTORCYCLE CENTER & DISMANTLER
6620 Indiana Ave., Riverside, CA
Arlington Ave. Exit off the Riverside Fwy (91)
Open Mon-Sat

Want Ad Information — 213/427-7433

KNIGHT BOSS CHAMPION
Grimeca Brake Systems, frames or rolling chassis front spool, quick change rear wheels, sprockets cams, carbs, pipes, spring kits, pistons, glass, forks, spares K&N, Marzocchi
PERFORMANCE ACCESSORIES
Neil Keen 314/426-6959

You're approaching the intersection when he decides to turn...

Do you know what to do? You've got less than half a second to make the right decision. And that's what separates advanced riders from the rest. Take the *Experienced RiderCourse*®. Call 1-800-447-4700.
Motorcycle Safety Foundation

Ascot
Agajanian Enterprises Present:
CAMEL PRO

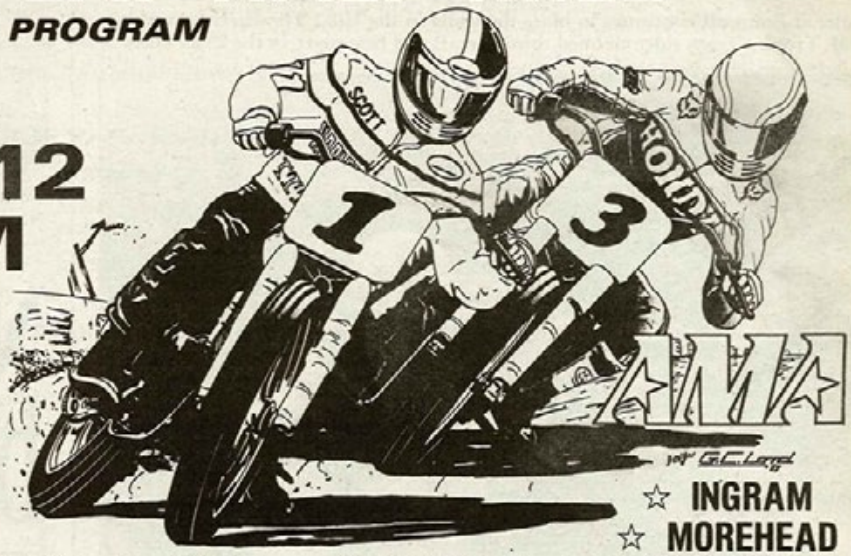
National Championship

HISTORIC FINAL RUNNING
13th ANNUAL SPRING CLASSIC
20-LAP HALF-MILE

WITH JUNIOR PROGRAM

SAT. MAY 12 8 PM

GOLD CUP AWARD BY
GARDENA VALLEY CHAMBER OF COMMERCE



☆ INGRAM
☆ MOREHEAD

PARKER ☆ GRAHAM ☆ CARR ☆ CHANDLER ☆ SPRINGSTEEN

TICKET MAIL ORDER FORM

SATURDAY, MAY 12, 1990

Reserved Adult.....$19.00 ea.
Reserved Child (12 & Under)..$ 9.50 ea.
Gen. Admission Adult.....$16.00 ea.
Gen. Admission Child (9-12)...$ 8.00 ea.

GENERAL ADMISSION TICKETS ON SALE AT ASCOT ON RACE DAY ONLY

(All children 8 and under admitted free to general admission only.)

ENCLOSED IS MY CHECK FOR _____

Please enclose a self addressed stamped envelope along with check or money order payable to — AGAJANIAN ENTERPRISES
P. O. Box 98, Gardena, Calif. 90248

Phone_____
Name_____ Address_____
City_____ State_____ Zip_____

RESERVED AND GENERAL ADMISSION TICKETS ALSO AVAILABLE AT
TICKETMASTER®
MAY COMPANY & MUSIC PLUS
(213) 480-3232 · (714) 740-2000

AGAJANIAN ENTERPRISES
VERMONT STREET BOX OFFICE
18240 S. VERMONT AVE.
GARDENA, CALIF. 90248
(213) 321-5323 or (213) 515-5115

Ascot
TRACK LOCATED AT 18300 VERMONT AVE. GARDENA, CALIF.
FREE VIP PARKING FOR MOTORCYCLES
"WHERE THE HARBOR, SAN DIEGO & 91 FREEWAYS MEET"

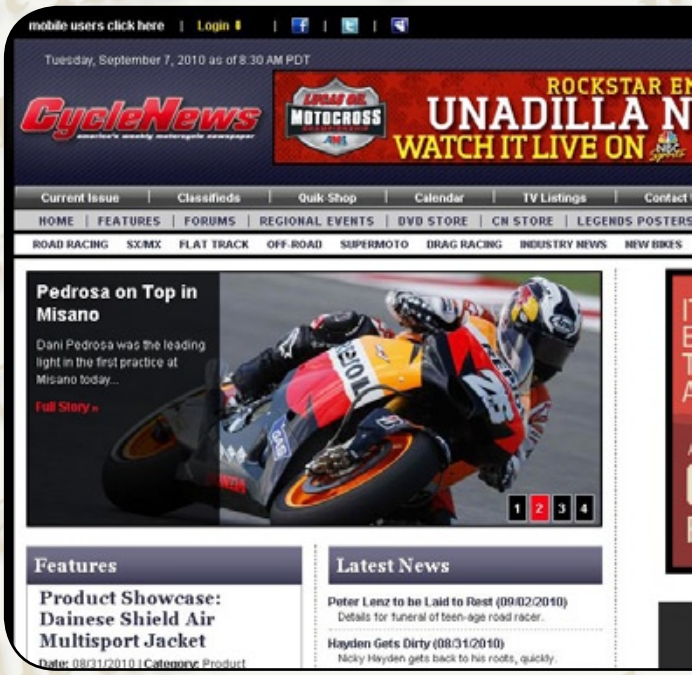
CYCLE NEWS (Η.Π.Α.)

www.cyclenews.com

Σα να λέμε έκλεισε η MCN...

Με πάνω από μισό αιώνα ζωής, η πασίγνωστη αμερικάνικη μοτο-εφημερίδα μόλις κατέβασε τα υλικά της ρολά και περνά στον κυβερνοχώρο.

Οι οικονομικής φύσεως βόμβες συνεχίζουν να πέφτουν σε όλες τις άκρες του πλανήτη. Μόλις πριν μερικές μέρες έγινε ξαφνικά γνωστό πως η εβδομαδιαία μοτοσυκλετιστική εφημερίδα Cycle News που εκδίδεται στις Η.Π.Α. ανελλιπώς από το 1965 ανέστειλε την έντυπη έκδοσή της, προκαλώντας σοκ στο αναγνωστικό της κοινό. Δεν ήταν το πρώτο, είχε προηγηθεί η απομάκρυνση του ιστορικού διευθυντή της Paul Carruthers –η πρώτη και μοναδική του δουλειά από το 1972– πριν λίγες εβδομάδες, τρόπον τινά προοιωνίζοντας τι θα ερχόταν. Το ξαφνικό ανακοινωθέν βγήκε την πρώτη μέρα του Σεπτέμβρη, λέγοντας πως από το βράδυ της 31ης Αυγούστου τα γραφεία του Cycle News έκλεισαν. Η αποστροφή "ελπίζουμε όχι οριστικά" αφήνει κάποιες ελπίδες για μελλοντική επιστροφή, πάντως στο μεταξύ η εφημερίδα είναι διαθέσιμη συνδρομητικά (επί πληρωμή) και μόνο σε ηλεκτρονική μορφή.



VISORDOWN (ΑΓΓΛΙΑ)

www.visordown.com

Χαρά τέλος

Ήταν ένα περιοδικό που ήρθε μέσα στη δεκαετία που μόλις κλείνει για να αποτελέσει το "κάτι διαφορετικό" στον αγγλικό μοτοσυκλετιστικό Τύπο.

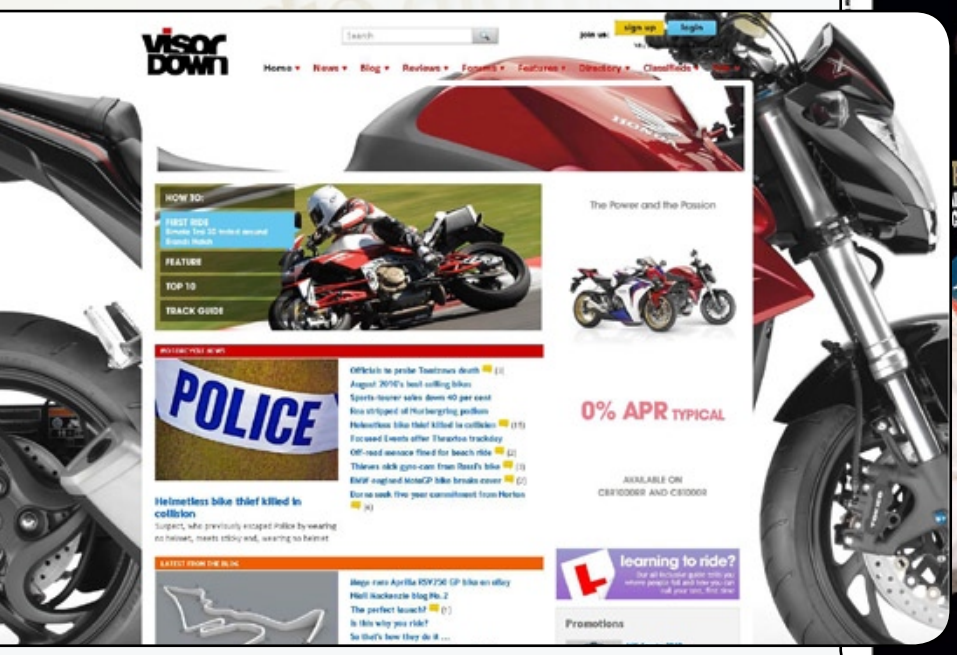
Ως T.W.O. (Two Wheels Only) έγινε σύντομα γνωστό σε όλον τον κόσμο, ωστόσο δεν κατάφερε να αποφύγει τη γενική πτώση που αντιμετωπίζει το έντυπο παγκοσμίως. Η ιστοσελίδα www.visordown.com ήρθε για να υποστηρίξει ηλεκτρονικά το περιοδικό και πριν μερικούς μήνες ελήφθη η περίεργη απόφαση να μετονομαστεί το έντυπο από TWO σε Visordown. Εν τέλει, μάλλον η όλη σκέψη ήταν να εξοικειωθεί ο κόσμος περισσότερο με τον τίτλο, καθώς δεν πρόλαβε καλά-καλά να κλείσει χρόνο και ανακοινώθηκε η αναστολή της χάρτινης έκδοσης, το Visordown βρίσκεται πλέον μόνο online, απλώνοντας την ύλη του καθημερινά στην ομώνυμη ιστοσελίδα.

News, Video, Athletes
Search
NERGY
ATIONAL
SAT. AUG. 14
UNADILLA NATIONAL
Advertise
ONLINE EDITION
SUBSCRIBE
T'S NEVER
BEEN EASIER
TO GET ON
A GOLD WING.
AS LOW AS
0.99%
FIXED APR
CHECK OUT
THIS WEEK'S
SUBSCRIBE
OR RENEW NOW!

east for now) as of Tuesday August 31
and
th
this
CYCLE NEWS
CARLSBAD COURSE GOOD
FABULOUS 50
MORE IN INDUSTRY NEWS >>

Mobile Users Click Here
Regional Events
Subscribe
CycleNews
CYCLENEWS.COM
Store
My Shopping Cart
Sign Up
Activate Account
Store
CHOOSE YOUR SUBSCRIPTION!
$19.95
ONE-YEAR ONLINE EDITION
AS AN ONLINE SUBSCRIBER YOU GET:
50 ISSUES OF CYCLE NEWS ONLINE
VIEW THE CURRENT CYCLE NEWS ISSUE
YOUR OWN PADDOCK PASS TO OUR PREMIUM CONTENT
MAIL
FOREIGN SUBSCRIPTIONS AND FIRST CLASS DELIVERY OPTIONS ALSO AVAILABLE
Click Here
Your MC News Source
Subscribe

visor DOWN
FORMERLY TWO
Used: new school old school
NORTH WEST 200
FAST & DANGEROUS
Clutchless shift
HONDA VFR1200 DCT
ITALIAN SUPERBIKES
OUR TOP TEN
NAKED ROMP
690 DUKE R V 796 HYPERMOTARD
V STREET TRIPLE V HORNET 600
TRIUMPH SPRINT GT
FIRST RIDE
HONDA VFR800
ALL YOU NEED TO KNOW


visor down
Home
News
Blog
Reviews
Features
Directory
HOW TO:
FEATURE
TOP 10
TRACK GUIDE
The Power and the Passion
POLICE
Helmetless bike thief killed in collision
0% APR TYPICAL
learning to ride?
Promotions

Αυστηρά για gadget maniacs

Δεν ξέρω για εσάς λοιπόν, αλλά εγώ μετράω πολλές φορές που θέλω να χρησιμοποιήσω το navigator του κινητού μου όσο κάνω ποδήλατο.

Πριν με πείτε ψώνιο σκεφθείτε: Ακριβής ταχύτητα, θέση στην πόλη, απόσταση από τον προορισμό σας αλλά και εύκολη αναζήτηση νέων οδών. Γιατί όχι; Ακόμα και ο χαμένος MTBής χρειάζεται έναν οδηγό όσο κάνει τα μονοπατάκια του! Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε όμως είναι δύο:

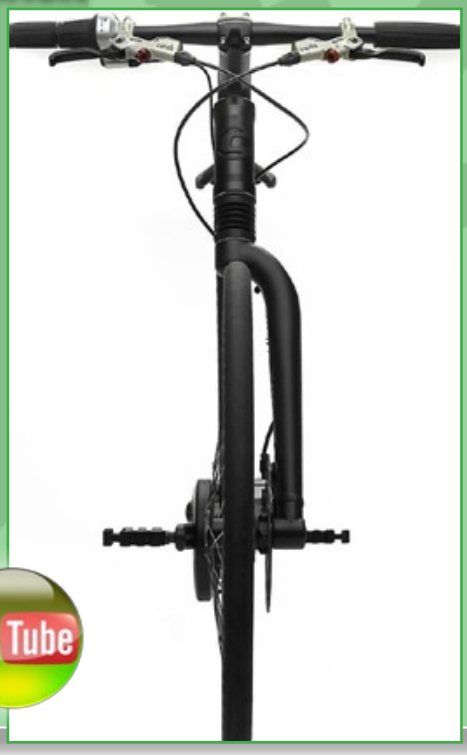
- Χρειαζόμαστε έναν τρόπο να στηρίξουμε το κινητό πάνω στο τιμόνι του ποδηλάτου με ασφάλεια, ώστε στην πρώτη στροφή/λακκούβα/ταξί (κτλ) να μη δοκιμάσουμε την αντοχή του – "Ναι σου λέω, το πάτησε το ταξί και δεν έπαθε τίποτα!"
- Η αυτονομία του κινητού περιορίζεται δραματικά με το GPS ενεργοποιημένο. Και αν το πρόγραμμα μας είναι ανάστατο (κοινώς δεν πρόκειται να επιστρέψουμε στο σπίτι ή στο γραφείο σύντομα) τότε νομίζω ότι θα χάσουμε και κάποιες από τις κλήσεις μας.

Τη λύση, τη δίνει η NOKIA. Η γνωστή Φινλανδική εταιρεία παρουσίασε ένα δυναμό που δεν έχει σκοπό να ενεργοποιήσει τα φώτα σας, αλλά να δώσει ρεύμα στο κινητό σας! Παράλληλα παρέχει και μια αρκετά διακριτική και έξυπνη βάση για το κινητό λύνοντας το πρόβλημα του απανταχού γκατζετάκια. Το ατού της συγκεκριμένης διάταξης είναι ότι μπορεί να φορτίσει οποιαδήποτε συσκευή micro-usb ανεξαρτήτως μάρκας. Και όλα αυτά, μόνο με €15! Δέκα λεπτά ποδήλατο στα 15 km/h θα σας δώσουν ούτε λίγο ούτε πολύ, περί της μισής ώρας ομιλίας στο κινητό σας! Καθόλου κακό για να προλάβετε τις σημαντικές κλήσεις και τα ραντεβού σας. Άντε να έρθει στην Ελλάδα!

Cannondale LEFTY HeadShok

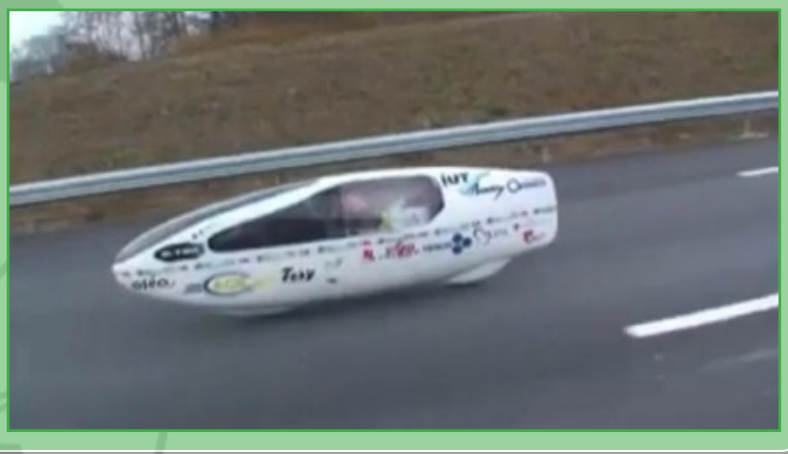
Μονόμπρατσο πιρούνι για ποδήλατο; Οι αγώνες εξελίσσουν το είδος.

Όταν ένα κιλό μπορεί να κάνει τη διαφορά, όπως λ.χ. όταν σου επιτρέπει να κουβαλήσεις επιπλέον εξοπλισμό απαραίτητο σε έναν αγώνα αντοχής, το μονόμπρατσο πιρούνι της Cannondale αρχίζει να δείχνει ελκυστικό. Αν και διαθέτει μόνο ένα καλάμι –το αριστερό, εξ ου και Lefty– δε ζυγίζει το μισό από ένα κλασικό πιρούνι καθώς το ένα και μοναδικό μπράτσο θα πρέπει να προσφέρει όλη την ακαμψία, η οποία σύμφωνα με τον κατασκευαστή είναι όση ακριβώς χρειάζεται για απόλυτη ακρίβεια στο τιμόνι και εξοικονόμηση ενέργειας για τον αναβάτη.



Altair HPV

Όλα για το ρεκόρ ταχύτητας.
Το δημιούργημα του γαλλικού IUT Annecy Sports School είναι ένα μονοθέσιο όχημα HPV (Human Powered Vehicle) σχεδιασμένο για υψηλές ταχύτητες. Στα χέρια του Yannick Lutz κατάφερε πέρυσι στο Battle Mountain 2009 στη Νεβάδα των ΗΠΑ να πιάσει 117.59 km/h, ήτοι την έβδομη ταχύτερη επίδοση στον κόσμο για την κατηγορία του. Δείτε στο βίντεο την ιστορία της εξέλιξής του από την ομάδα φοιτητών της γαλλικής σχολής.



Hillside Dirt Jam

Freestyle BMX με φιγούρες που ακόμη δεν έχουν δει ούτε στον ύπνο τους οι μηχανοκίνητοι του FMX...
Δεν είναι νέο, δεν είναι είδηση, είναι απλά 3 λεπτά και δέκα δευτερόλεπτα ιπτάμενων ποδηλάτων σε μια γκάμα που περιλαμβάνει κάθε είδους φιγούρα που θα ζήλευε οποιοσδήποτε συνάδελφός τους από τον χώρο των μοτοσυκλετών. Απολαμβάνουμε διπλό backflip, frontflip, πολλαπλά 360 και μεταξύ αυτών κάμποσες τούμπες που δείχνουν κάθε άλλο παρά ανώδυνες.

Αφεντικό, θέλω... ποδήλατο!

Είσαι υπάλληλος σε μια εταιρεία; Συγχαρητήρια, αυτό σημαίνει ότι δεν είσαι άνεργος –τουλάχιστον όχι σήμερα. Τι θα συμβεί αν ζητήσεις από το αφεντικό σου να σου πληρώσει το καινούργιο σου ποδήλατο; Θα μείνεις άνεργος και ίσως εισπράξεις και κανένα greek φάσκελο!

Εν μέσω παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης (βαρέθηκα να γράφω τη λέξη κρίση συνέχεια) διαβάστε τι έκαναν οι Άγγλοι για να προωθήσουν την εναλλακτική μετακίνηση αλλά και να δώσουν πνοή ασφάλειας στην αγορά του ποδηλάτου!

Θέλει λοιπόν ο υπάλληλος μια εταιρείας να αγοράσει ένα ποδήλατο για να πηγαινοέρχεται στη δουλειά από το σπίτι (commuter στα… ελληνικά). Ο υπάλληλος δε μπορεί να διαθέσει το ποσό για να αποπληρώσει το κόστος του ποδηλάτου. Το καλό αφεντικό, αναγνωρίζοντας τη σημασία του να έχει υγιείς, γυμνασμένους και καλοζωισμένους υπαλλήλους κάνει το εξής: Αγοράζει το ποδήλατο που θέλει ο υπάλληλος, ενώ ο δεύτερος το αποπληρώνει σιγά-σιγά (καθώς του παρακρατείται κάθε μήνα από τον μισθό του ένα προσυμφωνημένο ποσόν) το νέο του εργαλείο!

Και γιατί να το κάνει αυτό το αφεντικό, θα αναρωτηθεί εύλογα ο Έλλην αναγνώστης. Επειδή τα επιχειρήματα της καθημερινής ευεξίας και του εναλλακτικού-οικολογικού τρόπου ζωής ίσως να μην είναι αρκετά για να τον πείσουν, η Βρετανική κυβέρνηση προσθέτει ένα ακόμη, πιο χειροπιαστό κίνητρο, εξαιρετικής σημασίας: Ο φόρος που αναλογεί στο ποδήλατο, εκπίπτει από τα τακτικά έσοδα των επιχειρηματιών. Όσο πιο ακριβό το ποδήλατο, τόσο μεγαλύτερος και ο φόρος που "γλιτώνει" η επιχείρηση.

Τα πλεονεκτήματα αυτού του μέτρου δεν αφορούν μόνο την επιχείρηση που βρήκε ένα τρόπο να γλιτώσει μερικές λίρες, ούτε τον ποδηλάτη που επιτέλους θα καταφέρει να πάρει το εξωτικό καθημερινό του ποδήλατο. Το ίδιο το κράτος θα έχει οφέλη από τα λιγότερα αυτοκίνητα που θα χρησιμοποιούνται, ενώ από την άλλη η κοινωνία θα απολαμβάνει καθαρότερη πόλη, με λιγότερη κίνηση και περισσότερες θέσεις παρκινγκ για αυτούς που επιμένουν επί των τεσσάρων τροχών.

Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον: Το τρίπτυχο της αειφόρου ανάπτυξης!

Η ικανοποίηση της Ολλανδέζας

Όταν το ποδήλατο γεννά ηδονή

Είπαμε, υπάρχουν πολιτισμένες χώρες και υπάρχει και η Ελλάδα. Την ώρα που εμείς δεν έχουμε καν δρόμους της προκοπής και η μετακίνηση με το ποδήλατο στην πόλη συνιστά αγώνα αντοχής και επιβίωσης, σε κάποιες άλλες χώρες όχι και τόσο μακριά από μας φτιάχνονται διαφημίσεις για να προμοτάρουν το ποδήλατο. Εντάξει, όσον αφορά στο πνεύμα της συγκεκριμένης… δε θα το σχολιάσουμε, κάνει απλά το χάσμα να φαντάζει απροσπέλαστο

Βόλτα στον Υμηττό

Μπορείς να κάνεις MTB χωρίς ποδηλατώντας ως το βουνό και για δες τι ωραία που βρέθηκες ξαφνικά στη φύση!

Μια παρέα φίλων –από τις πολλές που θα συναντήσει κανείς στο YouTube– βιντεοσκοπεί μια βόλτα στα μονοπάτια του Υμηττού. Μια ωραία εκδρομή, απολύτως εφικτή για Αθηναίους και η οποία υπόσχεται να καθαρίσει το τσιμέντο και το μέταλλο από το μυαλό μας μερικά μόλις χιλιόμετρα από την καρδιά της πόλης.

cycle
cyclist.gr

κείμενο: Δημήτρης Μουμτζίδης **φωτό:** Cyclist.gr

Αντικατάσταση Αεροθαλάμου (Σαμπρέλας)

Αργά ή γρήγορα θα περάσετε πάνω από γυαλιά ή θα χτυπήσετε με δύναμη σε κάποια λακκούβα με αποτέλεσμα να σας σκάσει το λάστιχο. Όταν αυτό συμβεί, μην πανικοβληθείτε. Όσο έχετε μαζί σας ορισμένα βασικά εργαλεία η αλλαγή του λάστιχου δεν είναι και τόσο δύσκολη υπόθεση, καμιά φορά είναι και διασκεδαστική!

Θα χρειαστείτε:

- Μια τρόμπα (θα την έχετε πάνω στο ποδήλατο ή μέσα στο σακίδιό σας).
- Μια σαμπρέλα ρεζέρβα (θα αντικαταστήσει τη σκασμένη).
- Δύο υπομόχλια (για την αφαίρεση του λάστιχου από το στεφάνι).

Ανοίξτε το φρένο

Από τη στιγμή που θα αισθανθείτε το λάστιχό σας να χάνει αέρα και να ξεφουσκώνει θα πρέπει να σταματήσετε. Αν ποδηλατείτε με παρέα ενημερώστε τους έτσι ώστε να μην αναρωτιούνται για σας αφού πρώτα έχουν εξαφανιστεί μερικά χιλιόμετρα μπροστά! Αν είναι το πίσω λάστιχο, γυρίστε την αλυσίδα σας έτσι ώστε να βρίσκεται στο μικρότερο πίσω γρανάζι.

Το πρώτο βήμα είναι να ανοίξετε το φρένο σας έτσι ώστε να διευκολυνθεί η αφαίρεση του τροχού. Ανοίξτε τα V-Brakes βγάζοντας τον μεταλλικό εσωτερικό οδηγό του καλωδίου από τη βάση του. Ανοίξτε τα φρένα που ανοίγουν στα πλάγια με την περιστροφή του μικρού λεβιέ προς τα επάνω.

Tips:

Σιγουρευτείτε ότι δουλεύετε στην άκρη του δρόμου ή μονοπατιού μακριά από τον κίνδυνο αυτοκινήτων ή άλλων ποδηλατών να πέσουν πάνω σας!

Ενώ είναι πιθανό να μπορείτε να αφαιρέσετε τον τροχό χωρίς να ανοίξετε τα φρένα σας, δε θα είναι και πολύ εύκολο να τον επανατοποθετήσετε όταν τελειώσετε με την αλλαγή και το φούσκωμα του λάστιχου, ιδίως με το ποδήλατο βουνού. Γι' αυτόν τον λόγο προτείνουμε να ανοίξετε τα φρένα σας πρώτα.

Αν έχετε δισκόφρενα, δε χρειάζεται να κάνετε απολύτως τίποτα. Ο τροχός θα βγει κατευθείαν χωρίς καμιά δυσκολία!

Αφαιρέστε τον τροχό

Ανοίξτε το quick release (λεβιές άξονα του κέντρου) της ρόδας με το σκασμένο λάστιχο και ανασηκώστε ελαφρά το ποδήλατο ώστε να αφαιρέσετε τον τροχό. Για να διευκολύνετε την αφαίρεση του πίσω τροχού θα βοηθήσει αν τραβήξετε ελαφρά προς τα πίσω το οπίσθιο ντεραγιέρ ώστε τα ροδάκια του να μη βρίσκουν πάνω στα γρανάζια κατά την αφαίρεση του τροχού και τον μπλοκάρουν.

Στην περίπτωση του μπροστινού τροχού, είναι πολύ πιθανό να χρειαστεί να κρατήσετε τη μια άκρη του quick release ενώ ξεβιδώνετε (με φορά ανάποδη των δεικτών του ρολογιού) την άλλη, έτσι ώστε να δημιουργηθεί το απαραίτητο κενό για να περάσει και να βγει ο τροχός από την ασφάλεια (σιδερένια προεξοχή) στο κάτω άκρο του πιρουνιού.

Tips:

Ποτέ μην προσπαθήσετε να αφαιρέσετε τον τροχό δια της βίας. Εάν για κάποιο λόγο ο τροχός έχει κολλήσει, προσπαθήστε να βρείτε το λόγο που κόλλησε και μετά συνεχίστε με την αφαίρεσή του.

Κατά την αφαίρεση του πίσω τροχού, γείρετε το ποδή-

cyclist.gr

λατο στα πλάγια (αριστερή πλευρά) έτσι ώστε να αποφύγετε κάποια ζημιά που μπορεί να προκαλέσει η επαφή του οπίσθιου ντεραγιέρ με την άσφαλτο ή το χώμα. Επίσης έτσι γλυτώνετε το σύρσιμο της αλυσίδας και των μπροστινών δίσκων στο χώμα και τη σκόνη.

Αφαιρέστε το λάστιχο και τη σαμπρέλα

Αφαιρέστε το καπάκι και τη ροδέλα (παξιμάδι) ασφαλείας της βαλβίδας, αν αυτά υπάρχουν. Για βαλβίδες τύπου Presta, ξεβιδώστε την άκρη της βαλβίδας και αφήστε τον αέρα να βγει. Για βαλβίδες τύπου Schraders, με τη βοήθεια του υπομόχλιου πιέστε στο εσωτερικό της βαλβίδας έτσι ώστε να αφαιρεθεί αέρας από το λάστιχο.
Ξεκινώντας από την αντίθετη πλευρά της βαλβίδας τοποθετήστε το ένα υπομόχλιο έτσι ώστε να μπορέσει να μπει κάτω από την άκρη του λάστιχου. Πιέστε προς τα κάτω αρχικά και μετά προς τα πάνω και έξω, έτσι ώστε να μπορέσει να βγει το λάστιχο από το στεφάνι. Αν μπορείτε, γαντζώστε το υπομόχλιο σε μια ακτίνα (πολλά υπομόχλια είναι κατασκευασμένα με αυτή τη δυνατότητα) ή κρατήστε το σταθερό. Τοποθετήστε το άλλο υπομόχλιο περίπου στα 15-20 εκατοστά μακριά και κάντε το ίδιο. Επαναλάβετε την ίδια διαδικασία με τα δύο ή τρία υπομόχλια μέχρι να μπορέσετε να αφαιρέσετε το λάστιχο ολοκληρωτικά. Στη συνέχεια, πιάστε τη σαμπρέλα και τραβήξτε τη προς τα έξω.

Tips:

Αν έχετε πρόβλημα να αφαιρέσετε το λάστιχο, σιγουρευτείτε ότι είναι εντελώς ξεφούσκωτο. Έστω και ελάχιστος αέρας μέσα σε αυτό μπορεί να το δυσκολέψει να βγει από το στεφάνι.
Ορισμένοι ποδηλάτες προτιμούν να αφαιρούν μόνο τη μια πλευρά του λάστιχου από το στεφάνι γιατί τους βοηθάει να το επανατοποθετήσουν με μεγαλύτερη ευκολία. Το μειονέκτημα αυτής της επιλογής είναι ότι κάνει πιο δύσκολο τον έλεγχο του λάστιχου όσον αφορά το μέγεθος της ζημιάς του και τον λόγο για τον οποίο τρύπησε η σαμπρέλα.

Επιθεωρήστε το λάστιχο

Είναι πολύ σημαντικό να βρείτε το λόγο που τρύπησε το λάστιχο. Κάποιο γυαλί ή άλλο αιχμηρό αντικείμενο, οτιδήποτε και αν είναι αυτό θα πρέπει να εντοπιστεί και να αφαιρεθεί. Αν το αντικείμενο αυτό παραμείνει μέσα στο λάστιχο, θα τρυπήσει και την καινούρια σαμπρέλα. Για να το εντοπίσετε, βγάλτε το ποδηλατικό σας γάντι ή χρησιμοποιήστε κάποιο πανάκι και σκουπίστε το εσωτερικό του λάστιχου και προς τις δύο κατευθύνσεις. Εάν κάποιο αιχμηρό αντικείμενο είναι ακόμα στο λάστιχο θα το αφαιρέσει το γάντι σας ή το πανί. Εάν πάλι δε βρείτε τίποτα, τότε σημαίνει ότι το αντικείμενο που προκάλεσε την τρύπα, έφυγε κατά τη διαδικασία αφαίρεσης του λάστιχου και της παλιάς σαμπρέλας.

Tips:

Σιγουρευτείτε να κοιτάξετε και μέσα στο στεφάνι. Η προστατευτική ταινία που υπάρχει στο εσωτερικό του στεφανιού και προστατεύει τη σαμπρέλα από τις αιχμηρές ακτί-

cycle
cyclist.gr

νες (ή τα καψούλια τους) καμιά φορά μπορεί να μετακινηθεί και να προκαλέσει ζημιά στη σαμπρέλα (κόψιμο). Όσο το μέγεθος του κοψίματος στο λάστιχο είναι λιγότερο από 70-80 χιλιοστά, το λάστιχο αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί και πάλι.
Εάν το λάστιχο έχει βαθύ κόψιμο, τότε θα πρέπει με κάποιο τρόπο να μπαλωθεί πρόχειρα. Εφημερίδα, κάποιο χαρτί ή χαρτονόμισμα διπλωμένο πάνω στο κόψιμο θα μπορέσει να το κρατήσει μέχρι να φτάσετε στο σπίτι σας. Το λάστιχο με τέτοια ζημιά θα πρέπει να αλλαχτεί το συντομότερο δυνατό.

Επανατοποθέτηση σαμπρέλας και λάστιχου

Φουσκώστε τη σαμπρέλα ελαφρώς, ίσα να πάρει το στρογγυλό της σχήμα. Τοποθετήστε την μέσα στο λάστιχο και κρατήστε τον τροχό κάθετο στο έδαφος με τη βαλβίδα προς τα πάνω.
Τοποθετήστε τη βαλβίδα στην τρύπα της (περίπου μέχρι τη μέση) και παράλληλα σπρώξτε τις άκρες του λάστιχου (από τη μια μόνο πλευρά), στο ύψος της βαλβίδας, μέσα στο στεφάνι. Με τα δύο σας χέρια κινούμενα προς τα κάτω και μακριά από τη βαλβίδα συνεχίστε να σπρώχνετε το λάστιχο μέσα στο στεφάνι. Εάν δε μπορείτε να τοποθετήσετε όλο το λάστιχο μέσα στο στεφάνι και το βρίσκετε πολύ σφιχτό για να μπει, σιγουρευτείτε ότι η βαλβίδα είναι στη θέση της και δεν έχει βγει κατά λάθος και παγιδευτεί ανάμεσα στο λάστιχο και το στεφάνι.
Με τη μια μεριά του λάστιχου μέσα στο στεφάνι, σπρώξτε τη σαμπρέλα να μπει πλήρως μέσα στο λάστιχο και πάνω από το στεφάνι. Ξεκινήστε και πάλι με την άλλη άκρη του λάστιχου στο ύψος της βαλβίδας ώστε να το τοποθετήσετε μέσα στο στεφάνι.
Με λίγα εκατοστά για να ολοκληρωθεί η πλήρης τοποθέτηση του λάστιχου, αυτό θα γίνει πολύ σφιχτό (σα να είναι μικρότερο σε σχέση με το στεφάνι) και θα σας δυσκολέψει αρκετά για να μπει στο στεφάνι. Σιγουρευτείτε ότι δεν υπάρχει καθόλου αέρας στη σαμπρέλα. Πάρτε τη θέση του βαθιού καθίσματος και ακουμπήστε τον τροχό στα γόνατά σας έτσι ώστε να υπάρχει κάποια αντίσταση. Με το δυνατότερό σας χέρι πιάστε τη μια άκρη του λάστιχου και κρατήστε τη σφιχτά. Με το άλλο σας χέρι και με την παλάμη σας σπρώξτε δυνατά έτσι ώστε ή άλλη άκρη του λάστιχου να γλιστρήσει και να μπει μέσα στο στεφάνι. Μην προσπαθήσετε να βάλετε το υπόλοιπο λάστιχο στο στεφάνι με την πρώτη προσπάθεια. Είναι πολύ σφιχτό και θα πρέπει να προχωρήσετε πόντο-πόντο μέχρι την πλήρη επανατοποθέτησή του.

Tips:

Σιγουρευτείτε ότι η βαλβίδα της ρεζέρβας σας είναι ο σωστός τύπος και κατάλληλος για τον τύπο του τροχού σας.
Σαμπρέλες που είναι στενότερες από το λάστιχο είναι πιο εύκολες να τοποθετηθούν και ταιριάζουν καλύτερα με τα λάστιχα (για παράδειγμα: μια σαμπρέλα 700 x 20 cm σε ένα 25 cm λάστιχο, και μια 1.5 in σαμπρέλα σε ένα 1.9 in λάστιχο).

cyclist.gr

BONTRAGER

Φουσκώστε και ελέγξτε το λάστιχο

Τοποθετήστε την τρόμπα σας στη βαλβίδα και φουσκώστε το λάστιχο. Για να αποφύγετε οποιαδήποτε ζημιά της βαλβίδας, "αγκαλιάστε" τη βαλβίδα τυλίγοντας το δάχτυλό σας γύρω από μια ακτίνα έτσι ώστε να σπρώχνετε κόντρα στο δάχτυλό σας όταν φουσκώνετε και όχι κόντρα στη βαλβίδα. Φουσκώστε το λάστιχο μέχρι το σημείο όπου ακόμα πιέζεται. Χωρίς να το φουσκώσετε εντελώς, ελέγξτε το και σιγουρευτείτε ότι "κάθεται" καλά πάνω στο στεφάνι και ότι οι δύο του πλευρές βρίσκονται μέσα στο στεφάνι χωρίς πρόβλημα.

Εάν η σαμπρέλα έχει παγιδευτεί ανάμεσα στην κάτω άκρη του λάστιχου και στο στεφάνι και συνεχίσετε να φουσκώνετε, ο επιπλέον αέρας μπορεί να "πετάξει" τη σαμπρέλα και το λάστιχο έξω από το στεφάνι! Στο κάτω μέρος του λάστιχου υπάρχει μια γραμμή, το "χείλος" του λάστιχου που θα πρέπει να είναι παράλληλη με το στεφάνι καθ' όλο το μήκος του και από τις δύο πλευρές του λάστιχου.

Εάν δεν είναι ή βλέπετε ένα μέρος της σαμπρέλας να "πετάγεται" έξω κάτω από το λάστιχο, ξεφουσκώστε το λίγο και προσπαθήστε να βάλετε τη σαμπρέλα μέσα στο λάστιχο. Ξαναφουσκώστε και ξαναελέγξτε. Όταν το λάστιχο φαίνεται να κάθεται σωστά πάνω στο στεφάνι, δώστε του την απαιτούμενη πίεση αέρα.

Επανατοποθετήστε τη ροδέλα ασφαλείας της βαλβίδας (αν η σαμπρέλα σας διαθέτει μία) και βιδώστε τη με το χέρι σας. Μην τη σφίξετε πάρα πολύ όμως γιατί μπορεί να κάνει ζημιά στη βαλβίδα και να σας εμποδίσει να την ξεβιδώσετε όταν και αν χρειαστεί να αλλάξετε λάστιχο ξανά. Επανατοποθετήστε τον τροχό στο ποδήλατο, κλείστε το quick release, κλείστε τα φρένα σας και είστε έτοιμοι να ξεκινήσετε και πάλι!

Tips:

Όλες οι τρόμπες ποδηλάτου δεν έχουν την ίδια δύναμη να φουσκώσουν τα λάστιχα στην ανώτερη τιμή πίεσής τους. Δεν υπάρχει όμως κανένα πρόβλημα. Αυτό που χρειάζεστε βασικά είναι αρκετός αέρας έτσι ώστε να κάνει το λάστιχο λίγο σκληρό για να συνεχίσετε τη βόλτα σας ή την προπόνησή σας. Εάν δε μπορέσετε να το φουσκώσετε αρκετά ώστε να συνεχίσετε με άνεση, επιστρέψτε στο σπίτι σιγά ή επισκεφτείτε το πιο κοντινό κατάστημα ποδηλάτων στην περιοχή που θα σας βοηθήσει να το φτιάξετε όπως πρέπει.

Την πρώτη φορά που θα επιχειρήσετε να αλλάξετε ένα τρυπημένο λάστιχο θα σας πάρει από μισή έως και μια ώρα. Με την εξάσκηση ο χρόνος αυτός θα μειωθεί κατά πολύ. Έμπειροι ποδηλάτες εύκολα αλλάζουν λάστιχο μέσα σε δέκα λεπτά.

Εάν προπονήστε συχνά και δεν έχετε έρθει αντιμέτωποι με την κατάσταση ενός τρυπημένου λάστιχου κατά την προπόνηση, μπορείτε να εξασκηθείτε στο σπίτι για να ανεβάσετε και την αυτοπεποίθησή σας.

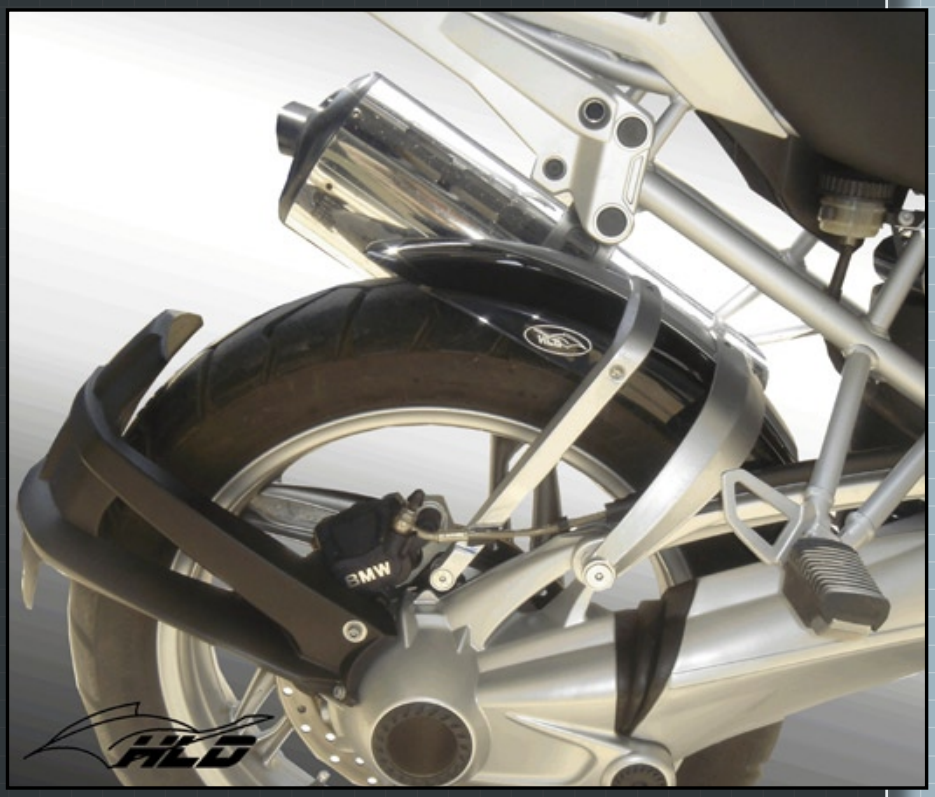
[πηγή: http://www.cyclist.gr/article.php?id=1236]

cyclist.gr

HLD ΠΙΣΩ ΦΤΕΡΟ BMW R1200GS

Η εταιρεία HLD κατασκεύασε και διαθέτει στην αγορά πίσω φτερό για BMW R1200 GS.
Είναι κατασκευασμένο από μαύρο πλαστικό (ABS) με ακρυλική επίστρωση, με βάσεις στήριξης από χυτό αλουμίνιο. Με πλήρη προστασία από νερά και λάσπες, χωρίς τον παραμικρό κραδασμό, μπορεί να τοποθετηθεί άμεσα στη μοτοσυκλέτα σας. Διαθέτει όλα τα εξαρτήματα στήριξης και έχει εγγύηση ενός έτους. Θα το βρείτε στη Highest Level Design και στα σημεία πώλησης των προϊόντων της, στην τιμή των €165.

HIGHEST LEVEL
DESIGN
2109524990



MADE IN CANADA!

6-Επίπεδα ρυθμίσεων
Ρυθμιζόμενες εν κινήσει
Κατασκευασμένες από 6061-T6 Αλουμίνιο
Κοντή έκδοση περίπου 5 cm μικρότερη από την εργοστασιακή
Μακριά έκδοση 2 cm μικρότερη από την εργοστασιακή
Χρώμα μανέτας: Μαύρο, Ασημί, Χρυσό, Κόκκινο, Titan, Μπλέ, Σκούρο Μπλε
Χρώμα ρυθμιστή: Μαύρο, Ασημί, Χρυσό, Κόκκινο, Titan, Μπλέ, Σκούρο Μπλε
www.motorcycle-art.gr
G.N MOTORCYCLE ART
210 6000 899

BRIDGESTONE BATTLAX BT003

Σχεδιασμένο να κερδίσει τον ανταγωνισμό (SS-ST 600/ ST1000). Ολοκαίνουργιος νέος σχεδιασμός για βελτίωση της διάρκειας και του χρόνου του γύρου για κάθε αγώνα.
Νέος σχεδιασμός για καλύτερο χειρισμό και εξάλειψη των τριγμών. Μοναδική κατασκευή του Type 4, με στόχο τους νέους οδηγούς και τη χρήση σε χαμηλής τριβής επιφάνειες.
Συμβατό για μεγάλη γκάμα μοτοσυκλετών συμπεριλαμβανόμενων και των βαρύτερων sport.
ELASTRAK
2108196920

AKRAPOVIC SUZUKI DL 650 V-STROM '04-'10

Η εταιρία AKRAPOVIC έχει πλέον στην διάθεση μας τις πολυαναμενόμενες εξατμίσεις για όλα τα μοντέλα της SUZUKI DL 650 V-STROM '04-'10.
Ολόκληρη εξάτμιση με ανοξείδωτους λαιμούς και τελικό σε Τιτάνιο και Carbon Hexagonal Open με σιγαστήρα προσθαφαιρούμενο, για τους εργοστασιακούς λαιμούς και με αρκετά καλές επιδόσεις!
Θα τη βρείτε στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα της εταιρίας AKRAPOVIC, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στον Νέο Κόσμο στην τιμή των €852.39.
www.tecnomoto.gr
TECNO-MOTO
2109242410

HLD ΚΑΡΙΝΑ SUZUKI DL650 V STROM

Η εταιρεία HLD κατασκεύασε και διαθέτει στην αγορά καρίνα για SUZUKI DL650 V STROM.
Είναι κατασκευασμένη από μαύρο πλαστικό (ABS) με ακρυλική επίστρωση και όλα της τα εξαρτήματα είναι ανοξείδωτα. Μπορεί να τοποθετηθεί απευθείας στη μοτοσυκλέτα σας χωρίς να χρειάζεται βαφή, δεν αλλοιώνεται τίποτα πάνω στη μοτοσυκλέτα και έχει εγγύηση ενός έτους. Θα τη βρείτε στην Highest Level Design και στα σημεία πώλησης των προϊόντων της, στην τιμή των €110.

HIGHEST LEVEL DESIGN
2109524990

HLD ΠΙΣΩ ΦΤΕΡΟ SUZUKI DL650 V STROM

Η εταιρεία HLD κατασκεύασε και διαθέτει στην αγορά πίσω φτερό για SUZUKI DL650 V STROM.
Είναι κατασκευασμένο από μαύρο πλαστικό (ABS) με ακρυλική επίστρωση και όλα του τα εξαρτήματα είναι ανοξείδωτα. Το φτερό μπαίνει και στο μοντέλο με ABS, μπορεί να τοποθετηθεί απευθείας στη μοτοσυκλέτα σας χωρίς να χρειάζεται βαφή, δεν αλλοιώνεται τίποτα πάνω στη μοτοσυκλέτα και έχει εγγύηση ενός έτους. Θα το βρείτε στη Highest Level Design και στα σημεία πώλησης των προϊόντων της, στην τιμή των €110.

HIGHEST LEVEL DESIGN
2109524990

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΩΣ 50%

Χρειάζεσαι καινούργιο κράνος για το καλοκαίρι; Ήρθε η ώρα να πάρεις εκείνο το δεύτερο που είχες υποσχεθεί στον εαυτό σου για τις αιθέριες υπάρξεις που μπορεί να τιμήσουν τη σέλα του συνεπιβάτη; Γιατί να κάνεις υποχωρήσεις στην ποιότητα και την ασφάλεια; Τώρα στο Motorcycle Art μπορείς να βρεις επιλεγμένα κράνη της AGV σε τιμές προσφοράς που φτάνουν έως και το 50% για συγκεκριμένα μοντέλα, πάντα με τη φινέτσα που μόνο μια Ιταλική εταιρεία μπορεί να προσφέρει. Η προσφορά ισχύει για περιορισμένο αριθμό κρανών, οπότε πήγαινε στο site τώρα: www.motorcycle-art.gr

G.N MOTORCYCLE ART
210 6000 899

agv

BRIDGESTONE BATTLAX BT016

Το BT016 σχεδιάστηκε ώστε να μεγιστοποιήσει τις επιδόσεις των sport μοτοσυκλετών στον δρόμο σήμερα.
Η νέα multi-compound τεχνολογία από το MotoGP γνωστή ως "3LC" ή 3 Layer Compound (3 τμήματα γόμας) για το εμπρόσθιο και "5LC", 5 Layer Compound (5 τμήματα γόμας) για το οπίσθιο, εξασφαλίζει σταθερό αλλά γραμμικό χειρισμό, πλούσια αίσθηση επαφής και καλό έλεγχο σε κάθε συνθήκη και τρόπο οδήγησης. Προσφέρει αίσθημα σταθερότητας, προοδευτική απόδοση πρόσφυσης κατά το φρενάρισμα, τις στροφές και την επιτάχυνση σε ακραίες οδηγικές συνθήκες.

ELASTRAK
2108196920

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
Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

Z BATTLAX BT-023

Το Bridgestone Battlax BT-023 ψηφίστηκε από το Βρετανικό περιοδικό Bike ως το καλύτερο sport-touring ελαστικό! Η Bridgestone εξέλιξε το Battlax BT-023 για sport και touring οδήγηση με συνεπείς επιδόσεις υψηλού επιπέδου.
Το ελαστικό προσφέρει περισσότερες επιλογές στις μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες, ενώ έχει εξελιχθεί ένα GT spec για τις πιο βαριές τούρινγκ μοτοσικλέτες.
ELASTRAK
2108196920

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

DYNOJET POWER COMMANDER NEW "PCV"

Η εταιρία TECNOMOTO η οποία είναι η επίσημη και αποκλειστική αντιπρόσωπος της εταιρίας DYNOJET για όλη την Ελλάδα, έχει πλέον στη διάθεση μας το πολυαναμενόμενο νέο Power Commander "PCV" για όλα τα μοντέλα του 2009, με πολλές επιπλέον λειτουργίες όπως: Δυνατότητα αυτόματης χαρτογράφησης, ενσωματωμένες όλες τις λειτουργίες του HUB με δυνατότητα εναλλαγής χαρτών καθώς οδηγούμε, δυνατότητα ελέγχου και των 8 μπεκ, πολύ μικρότερο μέγεθος και πάρα πολλές άλλες εντυπωσιακές λειτουργίες.
Διαθέσιμο στο κατάστημα της Technomoto, Καλλιρρόης 12 στον Νέο Κόσμο έναντι €410, μαζί με πολλά άλλα προϊόντα για τη μοτοσυκλέτα σας.
www.tecnomoto.gr
TECNO-MOTO
2109242410

TITAX ΜΑΝΕΤΕΣ

Οι μανέτες TITAX έχουν αεροδυναμικό σχήμα προσφέροντας υψηλή απόδοση και επιτρέπουν να χειρίζεστε τη μηχανή σας όπως ποτέ άλλοτε. Είναι κατασκευασμένες από τα καλύτερα, ελαφρύτερα και δυνατότερα κράματα αλουμινίου. Υπάρχουν ως σετ ή μεμονωμένα σε δύο μήκη (κανονικό και κοντό) και σε 7 αποχρώσεις (μαύρο, ασημί, κόκκινο, μπλε, πράσινο, χρυσό και τιτάνιο). Είναι η πρώτη επιλογή των πρωταθλητών WSBK και φυσικά το No.1 στην αγορά, μόλις έναντι €89. Θα τα βρείτε ετοιμοπαράδοτα στην Tecno-Moto, επίσημο διανομέα TITAX στην Ελλάδα, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στον Νέο Κόσμο, όπως και πολλά άλλα προϊόντα για τη μοτοσυκλέτα σας.

www.tecnomoto.gr

TECNO-MOTO

2109242410

DUCATI
Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

KTM
HELLAS CLUB

HELLAS FAZER CLUB

Kings Riders Club

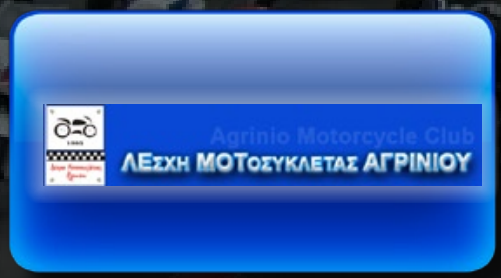
www.motoRidersClub.com

ΛΑΓΚΑΔΑ

MOΘ

ΣΥ.ΜΟ.ΦΕ

AB
AprilliaBikers


Agrinio Motorcycle Club
ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

HELLAS CLUB

ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ
1990

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

MYTHIC BIKES
Vintage Motorcycle Collection - ATHENS 2009

aprilia riders club hellas

ΛΕΜΟΤ 30 ΧΡΟΝΙΑ

Μοτοσυκλετιστικος Ομιλος Σοκου
Ο Λυκος Γεωργιος
M.O.C.
2003

Μ. Ο. Π.
Μοτοσυκλετιστικος Ομιλος Πτολεμαιδας

Λεσχη Φιλων Fazer Βορειου Ελλαδος
Fazer
2010
www.myfazer.gr

Σ.ΜΟ.Κ.
Συλλογος Μοτοσυκλετιστων Καρδιτσας
www. smok.gr

moto
Club of Feres
Ομιλος Φιλων Μοτοσυκλετας Φερων

www.hayabusa.gr

TDM HELLAS

pitlane.gr
η μηχανοκινητη ιστοσελιδα

Φιλοι Μοτοσυκλετας
E 75

www.motoparea.gr

SCOOTER CLUBHELLAS.GR

Los Touristas
MOTO TOURING CLUB

Honda Motorbikes Club Hellas
www.hondaclub.gr

www.suzukibking.gr
SUZUKI B KING .GR
The official site about SUZUKI B KING in Greece

MOT.E.K
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

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

φωτό: Βαρίδης Νομικός

Έλεγχος (τρικυμιώδους) πρόοδου

Σπύρος Τσαντήλας

Η ετήσια high season της αγοράς μοτοσυκλέτας φτάνει στο τέλος της και ήρθε η ώρα να κάνουμε έναν απολογισμό πεπραγμένων την ώρα που μέσος Έλληνας βιώνει την πλήρη έννοια της έκφρασης "κάθε πέρυσι και καλύτερα"

Τα πράγματα δεν πάνε καλά, το ζούμε κάθε μέρα, το ξέρουμε καλύτερα απ' τον καθένα. Μέσα σε αυτό το περιβάλλον λοιπόν ας δούμε τι κάνει η ελληνική αγορά μοτοσυκλέτας, λίγο μετά το μαγικό τρίμηνο όπου μεγιστοποιούνται κάθε χρόνο οι πωλήσεις, Μάιο ως Ιούλιο, με βάση τα στοιχεία που δημοσιεύει ο ΣΕΑΑ (www.seaa.gr) και ως τώρα περιλαμβάνουν και τον Αύγουστο. Σε αυτό το διάστημα ταξινομήθηκαν συνολικά 47,144 δίκυκλα, ενώ πέρυσι στο ίδιο διάστημα ο αριθμός αυτός ήταν 53,092, δηλαδή μιλάμε για μια συνολική πτώση 11.2%.

Στον αναλυτικό πίνακα το πρώτο που θα προσέξει κανείς είναι η αλλαγή στην κορυφή της αγοράς, η οποία ανακαταλήφθηκε από τη Honda. Πέρυσι στον προσωρινό θρόνο καθόταν η Yamaha, η οποία όμως φέτος έχει υποστεί σημαντικότατη καθίζηση στις πωλήσεις της, 32.6% κάτω συγκριτικά με το αντίστοιχο περσινό οκτάμηνο και το σημερινό της μερίδιο στην αγορά την έχει ρίξει στην τέταρτη θέση (10.7%), πίσω από τις Piaggio και SYM! Υποθέτω εύλογα πως η οικονομική πολιτική της Yamaha, που πλέον σε συγκεκριμένες κατηγορίες έχει γίνει πολύ ακριβή, είναι ένας βασικός λόγος για την πτώση. Η αντίθετη πορεία που ακολούθησε η Honda στο ίδιο διάστημα με συγκρατημένες τιμές σε συγκεκριμένα μοντέλα προφανώς έχει αποδώσει καρπούς, συγκρατώντας την έτσι κι αλλιώς αναμενόμενη μείωση πωλήσεών της σε μόλις 3.9%.

Μεγάλη βουτιά έχουν κάνει και οι έτεροι Ιάπωνες στην ελληνική αγορά, 32.2% η Suzuki και 18.9% η Kawasaki, αν και το πιο τρομακτικό ποσοστό το συναντάμε στην KTM, η οποία κλείνει το οκτάμηνο με απώλειες 48% σε πωλήσεις, μιλάμε για σχεδόν τις μισές από τις αντίστοιχες περσινές.

Πολύ μεγάλα χαμόγελα σίγουρα θα έχουν στην SYM, η οποία πούλησε 37.2% περισσότερα σκούτερ φέτος (5,435) και έχει πλησιάσει την Piaggio και την δεύτερη θέση της αγοράς. Την ίδια σκάλα ανόδου έχει πάρει και η Kymco με +26.1% στα νούμερά της (4,124).

Αφενός είναι βέβαιο πως το οικονομικά προσιτό σκούτερ θα έχει την τιμητική του σε μια τέτοια περίοδο κρίσης, αφετέρου νομίζω πως μπορούμε ξεκάθαρα να διακρίνουμε τα οφέλη της επίμονης τηλεοπτικής καμπάνιας της SYM και μάλιστα σε τηλεοπτικές ζώνες μακριά από αθλητικά και δη μοτοσυκλετιστικό ενδιαφέρον.

Κάθε κρίση είναι ζημιά για τον ένα, κέρδος για κάποιον άλλο. Σύμφωνα με τα νούμερα, φαίνονται να πληρώνουν το τίμημα εταιρείες που στο διάστημα αυτό σχεδόν εξαφανίστηκαν από τη διαφημιστική αγορά, όπως η Suzuki, ή άλλες που έμειναν άκαμπτες στην τιμολογιακή τους πολιτική (Yamaha) απλά ενσωματώνοντας κάθε αύξηση φόρου εν μέσω της φοροκαταιγίδας του 2010. Ομοίως συμβαίνει με εταιρείες με πολύ εξειδικευμένη και ακριβή γκάμα μοντέλων (KTM).

Μένει μόνο το παράδοξο της Harley-Davidson, η οποία ως και τον Αύγουστο πούλησε περισσότερες μοτοσυκλέτες από πέρυσι (154 από 131)! Λέτε να είναι αυτό που οι πολιτικοί εκλογολόγοι αποκαλούν "συσπείρωση";

[Πηγή στοιχείων: Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, www.seaa.gr]

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(T),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)
Beta	
RR 400	27(F)
BMW	
F650 GS	4(T)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(T)
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)
R1200 GS Adventure ’10	25(F)
R1200 RT	28(F)
S1000 RR	23(C),25(Σ)
Buell	
1125R	11(T)
Ducati	
Monster 696	12(T)
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ),25(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)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Harley-Davidson	
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
FLSTSB Softail Cross Bones	25(F)
XR 1200	13(F)
Honda	
CB 1000R	7(T)
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),25(Σ)
DN-01	15(F),19(Σ)
Hornet 600	4(F)
Lead 110	9(F)
SH 150i '09	16(F)
SH 300i	6(F)
S-Wing 150i	15(F)
Transalp 700	3(T)
Varadero	24(Σ)
VFR 1200F	18(Π)
VTR 250	19(F)
Husaberg	
FS 570	24(F)
Kawasaki	
D-Tracker 125	28(F)
ER6-f	19(F)
ER6-n	21(F)
KLX 250	16(F)
Ninja 250	18(F)
Versys 650	1(F)
Versys 650 ABS ´10	27(F)
Z 750	2(Σ)
Z 1000 ’10	26 (T)
ZX6R	7(Π),20(T)
ZX10R	5(T),15(Σ),25(Σ)
KTM	
450 EXC ’10	26(F)

we have issues...

Ψάχνετε για μια συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα; Αναρωτιέστε που είναι τα προηγούμενα μέρη ενός αφιερώματος που δημοσιεύεται ακανόνιστα και έχει τον ατελείωτο, σαν το στοιχειωμένο Serow καλή ώρα; Αν ναι, τότε ο πίνακας που ακολουθεί δημιουργήθηκε αποκλειστικά για εσάς.

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
990 Adventure T	24(Σ)
990 Adventure R	27(F)
990 SM	3(Σ)
990 SMT	22(F)
Duke 690	2(T)
RC8	1(C),25(Σ)
RC8R	18(F)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(T)
Stelvio 1200 NTX	20(Σ)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(T)
Peugeot	
Geopolis 400	1(F)
LXR 200i	20(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
Piaggio	
Beverly 125	26(F)
Beverly 300	17(F),26(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(T)
GSX-F 650	20(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 1000 K9	7(Π),15(Σ),25(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)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(Τ)
Thunderbird	19(F)
Tiger SE	24(Σ)
Vespa	
GTS 300 SuperSport	28(F)
GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha	
FZ1 Fazer ABS	3(F)
T-Max 500	6(F)
V-Max	27(Τ)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
X-Max 250	27(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),25(Σ)
Σαλόνια	
Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08	2
Intermot '08	8
EICMA '08	9
Tokyo Motor Show '09	19
Ταξιδιωτικά	
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (1/3)	28
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
eCycle	
Αγοράζοντας MTB	5
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α')	9
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β')	10
Αγοράζοντας ελαστικά (ά)	10

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Βασικά αξεσουάρ	15
Βασικές γνώσεις	8
Bike Parks	24
Brevet	24
BMW Mountain Bike	16
Γιατί ποδήλατο;	25
Γυναίκα και ποδήλατο	18
Dirfis Downhill	26
Ενυδάτωση	7
Freeday	28
First ride: Dura Ace Di2	15
First ride: Futura Napoli	26
First ride: Bianchi Methanol SL 9500	22
Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
Ηλεκτρικά ποδήλατα	28
Ημέρα περιβάλλοντος 2010	28
Λεξικό ορεινής ποδηλασίας	22
Μεσαία Τριβή	11
Maribor Downhill	18
Όλυμπος Free ride	25
Ποδήλατο και Ηλεκτρικός	23
Ποδηλατοπορεία Αθήνας	27
Πόνοι στο γόνατο	25
Ρύθμιση σέλας	16
Τζουμέρκα ή θάνατος	16
Giro d' Italia 2009	15
Rohloff speedhub 500/14	14
Tech News	12
Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
Φεγγάρι στη Ρόδα 2010	27
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

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Civil Enduro II	11
Dynojet Annual Seminar '09	16
eParty '09	21
eParty '10 – Rockin' Bones	26
Farewell Buell	19
Μεθωδικές 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	6,8,10,17,20,27
Racing Feature	
Ashley Fiolek	23
Bikenet Carting	4
Bol 'd Or 2009	18
Dakar '09	11
Dakar '10	21
Isle of Man 2009	15
Isle of Man 2010	26
Macau GP 2009	20
Mat Mladin	17
MotoGP '08 Preview	1
Παγκόσμιο SM Θεσσαλονίκη	19
Team Boustas CBR1000RR	28(C)
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

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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