ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 30 • Οκτώβριος 2010

ebike.gr

INTERMOT
KÖLN
6.–10.OKT. 2010

APRILIA
Dorsoduro 1200
+RSV4 Factory APRC SE

BMW
K1600GT/GTL

DUCATI
1198SP

HOREX
VR6

KAWASAKI
ZX-10R
+Z1000 SX
+W800

KTM
Duke 125

MOTO GUZZI
V7 Racer
+Norge GT 8V

PIAGGIO
Thyphoon 125

SUZUKI
GSR 750
+GSX-R600/750

TRIUMPH
Speed Triple
+Thunderbird Storm
+Speedmaster
+America

YAMAHA
Super Tenere
Worldcrosser

FIRST RIDES
Ducati Hypermotard 796 και Peugeot Geopolis 300 RS

FEATURE
Όταν οι κλασικοί συνάντησαν τις μελωδικές εξατμίσεις

RACING
Οι τίτλοι μοιράστηκαν σε όλες τις κατηγορίες

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 Μωραΐτη

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.

eMail 8
Μα και εδώ έχει γυναίκες να γκρινιάζουν;

The Front
News 12
Η Triumph μπαίνει -κι άλλο- στο μάτι της BMW και η Ducati το' χει χάσει τελείως

First Rides
Ducati Hypermotard 796 26
Μικρό αλλά θαυματουργό
Triumph Sprint GT 38
Ταξιδιάρα τρικύλινδρη ψυχή
Peugeot Geopolis 300 RS 50
Εμπρός στο δρόμο που χάραξε το SH

Cover Story
Intermot 2010 64
Φτωχή αλλά καλύτερη από πέρυσι

Feature
Γύρος Πελοποννήσου (μέρος 3ο) 108
Κόλησαν τα κοπέλια με την Πελοπόννησο
Μοτοσυγκέντρωση Χανίων 126
Οι Χανιώτες κάνουν την πρώτη τους μάζωξη
Μελωδικές Εξατμίσεις 2010 140
Μαζί με την 17η Συνάντηση Κλασικής Μοτοσυκλέτας

Racing
Editorial 152
Δοκιμές στην πίστα και στους εξομοιωτές
Gossip 154
Βαριά τα σύννεφα πάνω από το πρωτάθλημα του MotoGP για το 2011
eBoust 170
Ο τέταρτος αγώνας στην πίστα των Σερρών
MotoGP Aragon, Motegi και Sepang 190
Τίτλοι τέλους
WSBK Imola και Magny Cours 224
Τα ίδια και στα Superbikes
Racing Lines 248
Γκρίνια, μπηχτές και υπονοούμενα - όπως πάντα άλλωστε

The Back
Επίσκεψη στο Bushmills 252
Ο Σπύρος πήγε και τα ήπιε όλα
Press 272
Το ξέραμε ότι όλοι οι τρελοί καταλήγουν στο Dakar
eCycle News 274
Ξεχωριστά νέα από το παράλληλο δίτροχο σύμπαν
eCycle Feature 276
Το σεξ πριν τον αγώνα και άλλα αγωνιστικά κόπλα
eCycle Feature 280
Τα κλειδωμένα πετάλια και η απόδοσή τους
eMarket 292
Κρύο, καιρός για ψώνια
eClubs 298
Φρέσκες αφίξεις με E75 και Χαγιαμπούσες
exodus 300
Οι Ινδοί είναι φίλοι μας
eIssues 302
Η λαϊκή της γνώσης, κάθε μήνα ακόμη πιο ενημερωμένη

Ταύχος 30 - Οκτώβριος '10

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

Φωτό εξωφύλλου: Kawasaki

Σπύρος Τσαντήλας

Ο πνιγμένος...

...από τα μαλλιά του πιάνεται

Λίγο πριν το καλοκαίρι είχα κάποιες απορίες στην ιστοσελίδα του ACEM (Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Μοτοσυκλετών), www.acem.eu. Έστειλα ένα email και η απάντηση έλεγε να απευθυνθώ στον ΣΕΑΑ (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, www.seaa.gr), τον εκπρόσωπό τους στην Ελλάδα. Μετά από επικοινωνία με τον ΣΕΑΑ ενημερώθηκα πως πλέον έχει πάψει να αντιπροσωπεύει τον ACEM, για την ακρίβεια ουδείς τον εκπροσωπεί σε αυτήν την ξεχασμένη νοτιοανατολική γωνιά της Ευρώπης.

Η αρχική μου απορία δεν ήταν σημαντική και λύθηκε αφιερώνοντας μερικές ώρες στις χαώδεις ιστοσελίδες της Ε.Ε. Το θυμήθηκα τώρα που συνάντησα ένα φυλλάδιο του ACEM στα πλαίσια του προγράμματος eSUM (European Safer Urban Motorcycling), όπου προωθείται η χρήση εξοπλισμού ασφαλείας στην καθημερινή χρήση της μοτοσυκλέτας, συνοδευόμενο από εκτενή στατιστικά στοιχεία για το πώς μειώνεται ο κίνδυνος τραυματισμών και ένα σωρό άλλα ωραία πράγματα, παραδόξως μάλιστα το φυλλάδιο ήταν μεταφρασμένο και στα ελληνικά! Βρείτε το στη διεύθυνση http://www.acem.eu/PPE/html/GR_eSUM_ppe.pdf.

οικονομία **ευελιξία**

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

aprilia · daytona · DERBI · GILERA · HONDA · HM · Kawasaki · KYMCO · MODENAS

MOTO GUZZI · PEUGEOT SCOOTERS · PIAGGIO · RIEJU · SUZUKI · SYM · TRIUMPH · Vespa · YAMAHA

ΣΕΑΑ / ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΚΥΚΛΟΥ

ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

* 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

Λόγια, λόγια, λόγια

Έχω πραγματικά απελπιστεί με την κατάσταση του Μοτοσυκλετισμού στην Ελλάδα, πολύ απλά διότι ουδείς ασχολείται να εκπροσωπήσει τη χώρα μας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ξέρει κάποιος ποιος (και αν) εκπροσωπεί τη χώρα μας στη FIM; Όποιος και να είναι αυτός, έχει μπει ποτέ στον κόπο να στείλει ένα αναθεματισμένο δελτίο Τύπου ώστε να ενημερωθεί το κοινό; Να σας βεβαιώσω πως ουδέποτε έχουμε λάβει σχετική ενημέρωση από οποιονδήποτε φορέα θέλει να λέει πως μας εκπροσωπεί, θες να 'ναι ΜΟΤΟΕ, ΕΛΠΑ, ΜΟΤΕΚ. Τουλάχιστον η τελευταία στέλνει ένα μηνιαίο newsletter, αλλά πραγματικά ποιος από αυτόν τον τόπο ασχολείται σοβαρά με τα κέντρα λήψης αποφάσεων της Ευρώπης; Η ενημέρωση που φτάνει στα περιοδικά αφορά την Πανελλήνια, τα τέλη κυκλοφορίας, μια τυχαία συνάντηση με τον Δήμο (όπως θα δείτε στο The Front που ακολουθεί, οργανωμένη από Λέσχη και όχι από αρμόδιο φορέα). Δε θα έπρεπε κάποιος χριστιανός που θέλει να μας πείσει πως ενδιαφέρεται για εμάς ως μοτοσυκλετιστές να έχει αναλάβει την προώθηση στην Ελλάδα μιας καμπάνιας όπως αυτή του ACEM ή το ευρύτερο πρόγραμμα οδικής ασφάλειας που χρόνια τώρα αναπτύσσει η Ε.Ε.; Προφανώς έχουμε αποδεχτεί εντελώς τον ρόλο μας ως υπήκοοι, πείτε μας τι να κάνουμε να το κάνουμε.

Μετά είναι και το άλλο. Διαβάζω προσεκτικά το φυλλάδιο του ACEM και ωραία βρίσκω όλα τα τεχνικά στοιχεία, αλλά προφανώς δε μας πειράζει καθόλου που ο ΦΠΑ για όλα αυτά τα υπέροχα προϊόντα βρίσκεται στα επίπεδα ειδών πολυτελείας. Τώρα δε που η νέα μας κυβέρνηση αποφάσισε να στείλει τον ΦΠΑ στον διάολο, όλα αυτά που θέλετε να μας πείσετε να αγοράσουμε έγιναν ακόμη πιο απρόσιτα. Μήπως, λέω μήπως, να προσπαθούσατε να πείσετε την Κομισιόν να χαλαρώσει λίγο το μαστίγιό της σε θέματα που υποτίθεται πως σας κόπτουν για λόγους ασφαλείας. Διότι είναι γελοίο να τα φορολογείτε όλα αυτά ψηλότερα από το φαγητό στα εστιατόρια και τίποτα δεν είναι γελοιωδέστερο από τον ΦΠΑ στο υποχρεωτικό διά νόμου κράνος . Αλλά αυτά προφανώς δε χωρούν στα φυλλάδιά σας κύριοι.

Διότι εγώ ο απλός γκρινιάρης και συνωμοσιολόγος Έλληνας σκέφτομαι πως το μόνο που σας νοιάζει είναι οι πωλήσεις. Στο ίδιο πλαίσιο ψάχνει η Ε.Ε. να μειώσει τα τροχαία και ετοιμάζει ένα σκασμό μέτρα, υποχρεωτικά ABS, τέσσερα επίπεδα διπλωμάτων οδήγησης και τσιπάκια και δορυφορικό έλεγχο και τα μαλλιά της κεφαλής τους, αλλά δε σκέφτηκε ποτέ να κάνει μερικά αυτονόητα. Να θεσπίσει ενιαίες πανευρωπαϊκές προδιαγραφές για την άσφαλτο στους δρόμους και να ελέγχει την τήρησή τους (το έλλειμμά μας ξέρει να το ξεψαχνίζει), να κάνει επιτέλους κάτι για τις μπαριέρες που τόσες και τόσες σοβαρές ομοσπονδίες έχουν μαλλιάσει τις γλώσσες τους, να κάνει τον εξοπλισμό ασφαλείας πιο προσιτό σε αυτούς που -όπως μας λέτε- τον έχουν ανάγκη. Αυτό ξέρει να το κράζει ο ACEM, όπως έγραφα στο Editorial του περασμένου τεύχους.

Εδώ ο ΣΕΑΑ μας στέλνει δελτία Τύπου μόνο για αυτοκίνητα και λέει πάντα το ίδιο: Κράτος κάνε κάτι να ανέβουν οι πωλήσεις, χάνουμε έσοδα, χάνεις φόρους, θα χαθούν δουλειές. Τις προάλλες μάθαμε πως κάλεσαν κάποια περιοδικά μοτοσυκλέτας στον Σύνδεσμο για να συζητήσουν ένα "σοβαρό θέμα". Εμείς δε λάβαμε ποτέ πρόσκληση και, απ' ότι έμαθα εκ των υστέρων από συναδέλφους που παρέστησαν, ευτυχώς. Ο θέμα της συζήτησης ήταν: Οι πωλήσεις μοτοσυκλετών πέφτουν, κάντε κάτι να βοηθήσετε να σωθούμε. Δηλαδή πώς να πείσουμε τον κόσμο να αγοράζει περισσότερα μηχανάκια; Λέτε να μη θέλουμε να το κάνουμε –η ευημερία της αγοράς δεν περιλαμβάνει και τα ίδια τα περιοδικά;– άλλωστε σε αυτό βοηθάμε έτσι κι αλλιώς παρουσιάζοντας εκτενώς όλες τις δραστηριότητες της συγκεκριμένης αγοράς. Το eBike.gr ευχαρίστως συνέβαλλε στην καμπάνια "Η ζωή θέλει 2" του ΣΕΑΑ, μα αυτό δεν είναι λύση. Όταν οι ίδιες οι εταιρείες δε φροντίζουν να ρίξουν τις τιμές λιανικής τους σε πιο προσιτά επίπεδα και περικόπτουν τη διαφήμιση για να γλιτώσουν έξοδα, από τα περιοδικά περιμένετε; Ή το κράτος, που ως γνωστόν ανήκει στις τράπεζες;

Να ρωτήσω και το άλλο: Όλη αυτή η Κινεζιά που έχει πνίξει τις εταιρείες-μέλη του ACEM και του ΣΕΑΑ στις πωλήσεις δε σας απασχολεί; Δε νομίζω να πληρούν ακριβώς τις προδιαγραφές της Ε.Ε. σε κάλυψη after market και εγγυήσεις και δίκτυα σέρβις, αλλά πουλάνε τζάμπα και αυτό πονάει τώρα.

Τεύχος 30

Ποια κρίση; Το τριακοστό μας τεύχος πρέπει χαλαρά να είναι και το μεγαλύτερο σε σελίδες που έχουμε βγάλει ως τώρα. Τίγκα σε δοκιμές, σαλόνια, ταξίδια, συγκεντρώσεις, επικαιρότητα, αγώνες, ποδήλατα και τον υπογράφοντα να γκρινιάζει επί παντός επιστητού –μέχρι και αποστολή σε αποστακτήριο ουίσκι σας έχουμε!

Και, μιας και μιλάμε για το τεύχος, ένα σχόλιο για να μη νομίζετε πως το ξεχάσαμε ή το κάναμε γαργάρα. Μιλάω για το περίφημο νεκραναστημένο Serrow του Μάνου Κάττουλα, το οποίο επί τρία συναπτά τεύχη χαρίζουμε. Η καταληκτική ημερομηνία για εκδηλώσεις ενδιαφέροντος ήταν στις 30 Σεπτεμβρίου και με χαρά αναγγέλλουμε πως είχαμε 11 υποψήφιους Δόκτορες Φρανκεστάιν. Η αρμόδια επιτροπή του eBike.gr έχει ήδη καταλήξει σε έναν βασικό υποψήφιο και δύο "αναπληρωτές" και στις επόμενες ημέρες θα προχωρήσει τις έρευνές της ως άλλος Ορέστης Μακρής που παντρεύει τη μοναχοκόρη του με επίδοξο μορφονιό/προικοθήρα. Οι εξελίξεις είναι μπροστά μας και φυσικά θα λάβουν τη δέουσα δημοσιότητα.

Καλή σας ανάγνωση!

Ζώντας με μηχανόβιους

(Η άπονη ζωή μιας κοπέλας μηχανόβιου...)

you say...

Ok, το κάνεις το λάθος και είσαι η φίλη-γκόμενα-κοπέλα ενός μηχανόβιου... δεν ήξερες, δε ρώταγες; Από εκεί και πέρα οφείλουν να σε σέβονται γιατί ο Ιώβ μπροστά σου ήταν ένα τίποτα, η αδερφή Τερέζα ήταν απλά μια καλή γυναίκα και ο Γκάντι απλά ένας φιλήσυχος άνθρωπος. Η υπομονή είναι κύριο χαρακτηριστικό όλων αυτών των γυναικών. Όσοι από εσάς δεν το έχετε εκτιμήσει ακόμα, καλό θα ήταν να ξανασκεφτείτε πόσο τυχεροί είστε αφού ακόμα δε σας έχει πετάξει εκείνο το τασάκι στο κεφάλι. Ακολουθεί μια σειρά από τις θυσίες που κάνει η αγαπημένη σας και που ίσως εσείς να μην τις έχετε κατανοήσει ακόμα...

Αρχίζουμε με τα γνωστά φιλάρεσκα χαρακτηριστικά των γυναικών που έχουμε αναγκαστεί να πούμε "απεταξάμην" έτσι ώστε εσείς να χαίρεστε τη μηχανή σας και εμάς.
Η λέξη φούστα έχει καταργηθεί από το λεξιλόγιο κάθε κοπέλας μηχανόβιου αφού το αποτέλεσμα που προκύπτει δεν είναι καθόλου σέξι, ούτε πρακτικό. Εκτός αν η εικόνα μιας κοπέλας να κάθεται στο πλάι της μηχανής (στυλ η γιαγιά στον γάιδαρο) σας φαίνεται ωραία. Φυσικά εξαίρουνται κοπέλες τύπου Σκλεναρίκοβα όπου το ύψος των ποδιών δεν προβληματίζει καθόλου την ανάβαση στη μηχανή.
Όλες οι κοπέλες μηχανόβιων εκτός από την υπομονή έχουν και άλλο ένα κοινό: Τα μαλλιά-πράσα, σα να λουστήκαμε έναν κουβά νερό. Τέλος στον όγκο και κάθε απόπειρα στυλιστικής παρέμβασης (τουλάχιστον γλιτώνουμε χρήματα)...
Όσο για μακιγιάζ... σκεφτείτε ότι το μισό θα καταλήξει στο κράνος και το υπόλοιπο θα σχηματίσει αφηρημένα σχέδια στο πρόσωπο ωσάν μπουνιά (ο άνδρας μου με δέρνει) λόγω των δακρύων από τον αέρα. Πάντως υπάρχει λύση κλείνοντας πάντα τη ζελατίνα του κράνους...

Πέραν όμως απ' όλα αυτά που σχετίζονται με τα κάλλη τα χειρότερα είναι άλλα:

Λίγο πριν την βόλτα και ενώ έξω κάνει ψοφόκρυο ο καλός σου θυμάται ότι πρέπει να γρασάρει την αλυσίδα. Φυσικά κάποιος πρέπει να βάζει το γράσσο ή να γυρνάει τη ρόδα. Σωστά μάντεψες, η κοπέλα του μηχανόβιου είναι η μόνη λύση... και φυσικά δεν έχεις άλλη επιλογή γιατι αν πεις "τσου" θα χαλάσει η βραδιά και θα σε γεμίσει τύψεις ότι αν πάθετε κάτι θα φταις εσύ...
Το πάρκιν. Εδώ, όσο παράξενο και να ακούγεται, οι κοπέλες των μηχανόβιων έχουν το ίδιο πρόβλημα με τις κοπέλες των νταλικιέρηδων. Τί νταλίκα τί μηχανή, ίδιο χρόνο εύρεσης κατάλληλου χώρου στάθμευσης χρειάζονται και οι δυο. Αν παρκάρει κανείς δίπλα του κινδυνεύει να γρατζουνιστεί η "καλή του" οπότε ψάχνουν κανονική θέση πάρκιν αυτοκινήτου όπου και παρκάρουν εις μήκος. Και αν βρέξει; Η μηχανή θα βραχεί... άρα ψάχνουν και υπόστεγο. Στο μεταξύ η κοπέλα απλά περιμένει να τελειώσει η 15λεπτη αυτή διαδιακασία.
Επίσης σημαντικός είναι και ο χρόνος που χάνουμε από τη ζωή μας περιμένοντας μέσα ή εξω από κάθε λογής συνεργεία, μαγαζιά με αξεσουάρ μηχανών και πρακτορεία περιοδικών. Έχει απορία γιατί έχει "ακροαστικά" η μηχανή; Κατ' ευθείαν στο συνεργείο όπου η συζήτηση θα επεκταθεί εφ'όλης της ύλης... Έχασε μια βίδα; Θα υποστείς city-tour όλων των μαγαζιών για να εντοπιστεί η απολεσθείσα βίδα. (Θεός σχωρέστην). Βγήκε το καινούργιο μοντέλο SRV-GT 900; (Λέμε τώρα, δεν υπάρχει, μην το ψάχνετε κιόλας!) Περίμενε στο περίπτερο να διαβάσει στα γρήγορα το άρθρο αφού είναι και άφραγκος αυτήν την εποχή και δεν αξίζει να αγοράσει το περιοδικό. (Εξαιρείται το παρόν –που είναι το καλύτερο, σλουρπ σλουρπ blah blah...). Επιπλέον πρέπει να περιμένεις κρατώντας και τα δυο κράνη για να γυρίζει ο καλός σου τις σελίδες. Αλλά τον αγαπάς , τι να κάνεις;
Το αποκορύφωμα φυσικά του γολγοθά της κοπέλας του μηχανόβιου έρχεται στην κοινωνική συνεύρεση του καλού της με παρέα από μηχανόβιους. Εκεί το θέμα συζήτησης είναι ένα και μόνο ένα. Οι μηχανές. Βομβαρδισμός από αρχικά του Αγγλικού αλφάβητου και αριθμών! Αρχίζεις να ανησυχείς μήπως είναι μασονική ενδοκωδική διάλεκτος. Πού έχει μπλέξει ο καλός σου ε; Τακάκια, ρελαντί, μπαλακλάβα, (εσύ τον μπακλαβά ήξερες ως τώρα) δίχρονα (παιδάκια;) και άλλοι όροι σε κάνουν να νιώθεις όπως ο Τερλέγκας σε συνέδριο μεταμοντέρνας λογοτεχνίας. Τώρα σε θέλω Μπαμπινιώτη! Αμ δε... Δεν καταλαβαίνεις Χριστό εκτός και αν περάσουν σε πιο ανάλαφρη συζήτηση όπως τα χρώματα μηχανών και άλλα αισθητικής φύσεως θέματα.

Αυτή είναι μια μικρή λίστα των δεινών που τραβάμε εμείς οι κοπέλες. Δεν είναι κρεβατομουρμούρα άρθρο (άλλωστε και εμείς κατά βάθος γουστάρουμε τις μηχανές) απλά μια υπενθύμιση για να καταλάβετε λίγο τον πόνο μας και το πόσο τυχεροί είστε! Απλά ως ένδειξη ευγνωμοσύνης θα μπορούσατε και εσείς μια φορά να μας συνοδέψετε σε ψώνια.... (οφθαλμός αντί οφθαλμού!)χε χε!

Δ. Αννιτσάκη

Στη στήλη αυτή δημοσιεύονται γράμματα και e-mail που εσείς στέλνετε στο eBike, επιλεγμένα με κάθε άλλο παρά δημοκρατικές διαδ
Για να επικοινωνήσετε μαζί μας, αν το info@ebike.gr δεν σας αρκεί, στο σαλόνι των Περιεχομένων κάθε τεύχους θα βρείτε μια πληθώ
Εφόσον η επικοινωνία υπογράφεται με το όνομα του αποστολέα, αυτό θα δημοσιεύεται εκτός αν αναφέρεται ρητά πως επιθυμεί την α
Εννοείται πως ο,τιδήποτε κρίνεται ως κακόβουλο, προσβλητικό, χυδαίο ή, απλά, ανούσιο προωθείται με την ταχύτητα του φωτός πρα
Εξυπακούεται, ακόμη, πως οι απόψεις που εκφράζονται στην αλληλογραφία δεν αντανακλούν απαραιτήτως και τις απόψεις του περιο

we say...

Ουδέν σχόλιον, αυτό το αφήνω στην κρίση του αναγνωστικού κοινού, 95% άντρες είναι. Εμείς εδώ με τις παντόφλες δεν παίζουμε…
(Σου έχω πει πόσο σιχαίνομαι τη λέξη 'μηχανόβιος'; Τι κακό έχει ο 'μοτοσυκλετιστής';)

Σπύρος Τσαντήλας

κασίες και με βασικότερο κριτήριο να έχουν κάτι να πουν.
ρα διευθύνσεων, ηλεκτρονικών και ταχυδρομικών, για να τα χώσετε στο ακριβές πρόσωπο ή τμήμα του eBike που επιθυμείτε.
νωνυμία του. Το e-mail ή η ταχυδρομική διεύθυνση του αποστολέα δεν πρόκειται να δημοσιευτούν (παρά μόνο αν μας παρακαλέσετε πάρα, μα πάρα πολύ).
ς τον Κάδο Ανακύκλωσης.
δικού.

the front

Με 42 σελίδες αφιέρωμα στην Intermot, μην περιμένετε εκπλήξεις στα νέα αυτού του τεύχους - αν και το μικρό Tiger είναι πιο ενδιαφέρον από τη μισή έκθεση της Κολωνίας...

TRIUMPH
TIGER

Tiger 800 οι νέες φωτογραφίες

Ενώ η επίσημη παρουσίασή του πλησιάζει, οι κατασκοπευτικές φωτογραφίες συνεχώς πληθαίνουν. Δεν είναι πια δυνατόν να κρατηθεί μυστικό σε αυτόν τον κόσμο

Η μοτοσυκλέτα θα ντεμπουτάρει στο Μιλάνο στις αρχές του επόμενου μήνα και η πανευρωπαϊκή του παρουσίαση στους δημοσιογράφους θα γίνει στα μέσα του Νοέμβρη, μα στο μεταξύ το ενδιαφέρον του κόσμου για το νέο Tiger είναι τόσο μεγάλο που κάθε μέρα κάνουν τον γύρο του κόσμου νέες φωτογραφίες και πληροφορίες.

Σήμερα έχουμε στα χέρια μας δύο φωτογραφίες, μια από κινητό που συνέλαβε την υπό εξέλιξη μοτοσυκλέτα σε βενζινάδικο, ενώ η άλλη μοιάζει να έχει διαρρεύσει από επίσημο press kit της Triumph. Αυτό που διακρίνουμε λοιπόν είναι δύο διαφορετικές εκδόσεις. Στη φωτό του κινητού βλέπουμε μια μοτοσυκλέτα με ασφάλτινα λάστιχα και χυτές ζάντες, ενώ στην άλλη ακτινωτές ζάντες και ένα έξτρα φτεράκι κάτω από τους προβολείς. Αμφότερες έρχονται να επιβεβαιώσουν τα λεγόμενα της Triumph στην επίσημη αφιερωμένη ιστοσελίδα www.triumphadventure.com που μιλά για δύο νέα μοντέλα. Λίαν συντόμως όλα στο φως της δημοσιότητας λοιπόν.

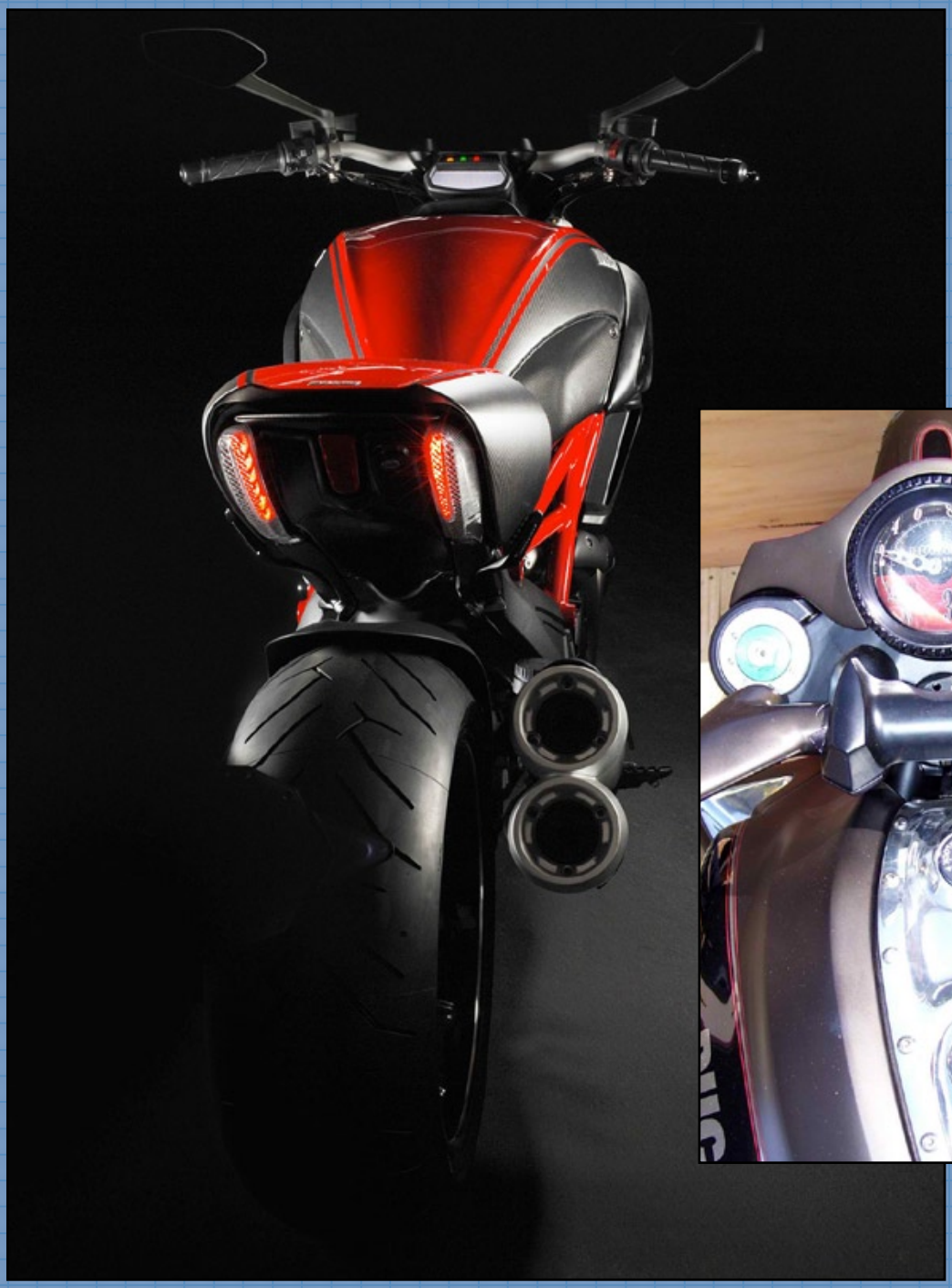
blog.ebike.gr Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη... Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr

Ducati Diavel

Πρόκειται για μια ακόμη μοτοσυκλέτα που θα δούμε στο Μιλάνο, αλλά μιας και κυκλοφόρησε η πρώτη επίσημη φωτογραφία της ας πούμε δυο λόγια και να δώσουμε και άλλη μια προϊόν κατασκοπείας

Η νέα αυτή Ιταλίδα προφανώς βλέπει πρωτίστως απέναντι από τον Ατλαντικό, αλλά σίγουρα θα συγκινήσει και κάποιους στην από δω πλευρά. Προς το παρόν γνωρίζουμε πως έχει σχεδιαστεί από τον Roland Sands, κινείται από τον Testastretta του 1198 αλλά με άγνωστα νούμερα απόδοσης, ενώ η Ducati μας πληροφορεί πως θα ζυγίζει 208 κιλά. Αν υποθέσουμε πως ο στόχος της είναι μοτοσυκλέτες σαν το Yamaha V-Max, η φαινομενικά μικρότερη χωρητικότητα και ιπποδύναμη του Ducati δε θα έχει κανένα πρόβλημα να κερδίσει σε κιλά ανά ίππο.

Τώρα, για την εμφάνιση δε θα πούμε τίποτα ακόμη, ειδικά για αυτό το όργανο με το τεράστιο 300 που συνέλαβε κάποιος φωτογραφικός φακός…



Το μυστηριώδες νέο Honda V4

Αναμένεται να το ανακαλύψουμε στην EICMA σε λίγες εβδομάδες, πάντως οι φήμες που κυκλοφορούν μας έχουν πραγματικά μπερδέψει

Η Honda "διέρρευσε" δύο σχέδια εν είδη teaser για τη μοτοσυκλέτα που θα δούμε στην EICMA. Μόνο που μαζί με τα σχέδια εξέδωσε ένα συνοδευτικό δελτίο Τύπου που μας μπέρδεψε. Συγκεκριμένα ξεκαθαρίζει πως πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα με V4 κινητήρα και τη χαρακτηρίζει ως "crossover" μεσαίου κυβισμού, αυτολεξεί "midrange capacity", την οποία περιγράφει ως τον συνδυασμό μιας δυνατής γυμνής μοτοσυκλέτας με την όρθια θέση οδήγησης και την αισθητική μιας μεγάλης adventure. Μοιραία το μυαλό μας πάει στον κινητήρα του παλιού VFR 800 ή ίσως μια υποκυβισμένη εκδοχή του νέου V4. Πιθανότατα η Honda στοχεύει μοτοσυκλέτες σαν τις F650/800 GS, Hypermotard 796, Dorsoduro 750 ή Tiger 800, με πρωτίστως ασφάλτινο προορισμό στον δικό της σχεδιασμό.

Παράλληλα προαναγγέλλει και ένα νέο concept bike με τον V4 των 1200 cc που θα παρουσιαστεί επίσης στο Μιλάνο, όχι όμως σε μορφή παραγωγής. Άραγε αυτό το δεύτερο θα είναι το νέο Varadero, οδεύοντας για παραγωγή το 2012;

Πολύ μας τα μπερδεύουν, teaser είπαμε, όχι confuser…

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

Suzuki με Brembo για τρία χρόνια

Μια ακόμη εταιρεία προστέθηκε στο πελατολόγιο της ιταλικής εταιρείας που αποτελεί τη δημοφιλέστερη κατασκευάστρια συστημάτων πέδησης

Η παρουσίαση των GSX-R600 και 750 στην Intermot με δαγκάνες της Brembo αποκάλυψε τη συμφωνία. Η Suzuki υπέγραψε συμφωνία με τη Brembo για τα επόμενα τρία χρόνια, ώστε τα διάσημα ιταλικά φρένα να χρησιμοποιούνται από την ιαπωνική εταιρεία ως εργοστασιακή επιλογή. Συγκεκριμένα η Brembo τροποποίησε κατάλληλα την ακτινική δαγκάνα M4 από τη γκάμα της για να ταιριάξει με τα δύο GSX-R, ονομάζοντας το αποτέλεσμα M4x32 –λόγω των εμβόλων 32 mm που φορά. Σύμφωνα με πληροφορίες, με Brembo θα κάνει του χρόνου την εμφάνισή του και το GSX-R1000 του 2012, ενώ δεν έχει γίνει ακόμη γνωστό αν οι ιταλικές δαγκάνες θα εμφανιστούν και σε άλλα μοντέλα της ιαπωνικής γκάμας.

Οι μοτοσυκλετιστές και ο Δήμος Αθηναίων

Την συνάντηση διοργάνωσε η λέσχη Varadero Club Hellas με σκοπό την ενημέρωση και ανταλλαγή απόψεων με επίκεντρο τη βελτίωση των συνθηκών των μοτοσυκλετιστών στον Δήμο Αθηναίων. Το σχετικό δελτίο Τύπου εκδόθηκε από τη ΜΟΤΕΚ

Η ΜΟΤΕΚ, την Τετάρτη 29/09/2010, εκπροσωπήθηκε από την πρόεδρό της στη συνάντηση μοτοσυκλετιστών με τον Δήμο Αθηναίων, ο οποίος με την σειρά του εκπροσωπήθηκε από τους Αντιδημάρχους Αθηνών, Ανδρέα Παπαδάκη και Γιώργο Δημόπουλο. Γνωρίζοντας πολύ καλά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε καθημερινά στις μετακινήσεις μας θέσαμε τις βασικές κατευθύνσεις που θεωρούμε ότι πρέπει να δρομολογήσει η νέα διοίκηση του Δήμου Αθηναίων τα επόμενα 4 έτη. Οι ίδιες κατευθύνσεις στο μεγαλύτερο τους μέρος αφορούν και τους υπόλοιπους δήμους της Ελλάδας. Οι θέσεις της ΜΟΤΕΚ που κατατέθηκαν με την ευκαιρίας αυτής της συνάντησης ήταν:

- Ένταξη της μοτοσυκλέτας στη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης και αναγνώρισή της ως οικονομικό και οικολογικό μέσο μεταφοράς σε συνεργασία με το ποδήλατο και τους πεζούς, λ.χ. μετασχηματισμός των πεζοδρόμων σε ήπιας κυκλοφορίας δρόμους μόνο για τη μοτοσυκλέτα και εκμετάλλευση των χώρων με δημιουργία θέσεων στάθμευσης.
- Δημιουργία ελεύθερων σταθερών θέσεων στάθμευσης σε όλα τα κεντρικά σημεία της πόλης με ιδιαίτερη έμφαση σε σημεία πολυπληθή όπως δημόσια και δημοτικά κτίρια, υπηρεσίες, εμπορικοί δρόμοι κτλ.
- Να μπει φρένο στη δίωξη των μοτοσυκλετιστών για παράνομη στάθμευση όσο δε δημιουργούνται οι κατάλληλες υποδομές για τη διευκόλυνση της μετακίνησης με μοτοσυκλέτα στις μεγάλες πόλεις.
- Βελτίωση των δρόμων (λακκούβες, ποιότητα ασφαλτόστρωσης, κλίσεις δρόμων, σήμανση κτλ) διότι το πρώτο όχημα που δέχεται τις επιπτώσεις από τις κακοτεχνίες και την ελλιπή συντήρηση είναι η μοτοσυκλέτα.
- Πρόσβαση στα σχολεία για την προώθηση της κυκλοφοριακής αγωγής και την αγωγή καταναλωτή.
- Μαθήματα οδικής ασφάλειας κυρίως σε νέους χρήστες μοτοσυκλέτας.

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

The Yike Bike

Σπαστά ποδήλατα και πράσινα άλογα... Εδώ μιλάμε για ηλεκτροκίνητο σκαμπό που πάει παντού, σκαρφαλώνει, κάνει εντούρο και διπλώνει καλύτερα από ποδήλατο!

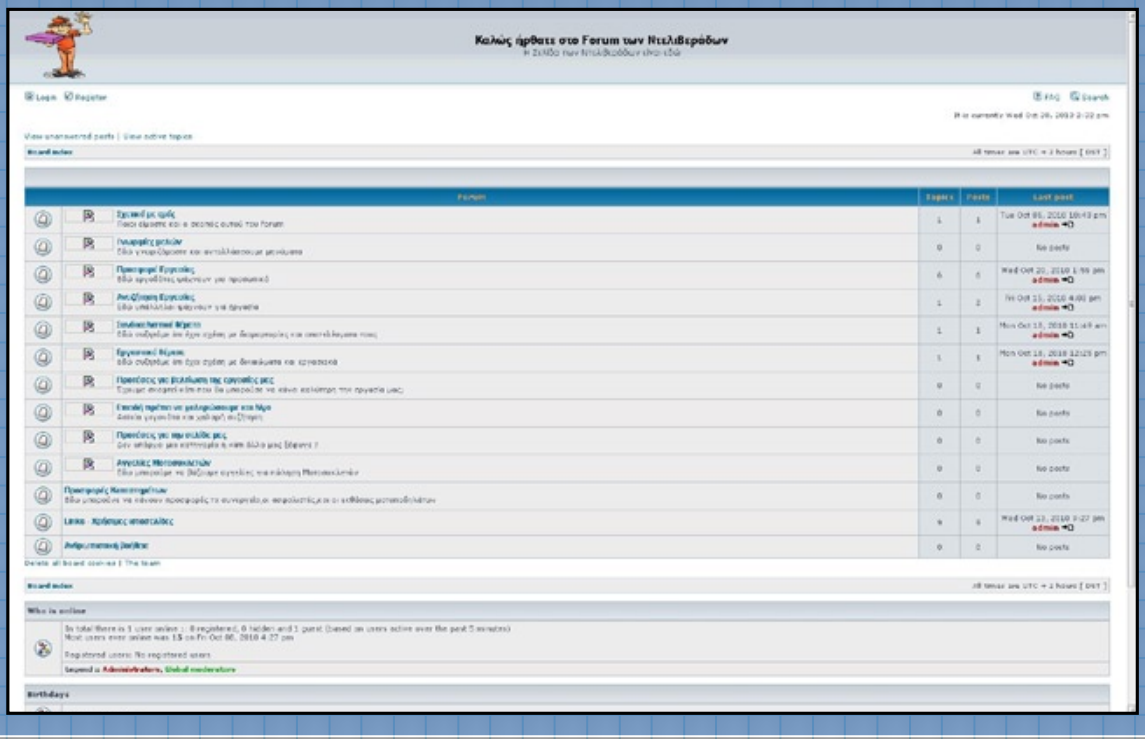
Φτιάχνεται στη Νέα Ζηλανδία, ζυγίζει 10 kg, έχει τελική 25 km/h και αυτονομία 10 km, είναι πλήρως ανθρακονημάτινο, έχει φώτα LED και διπλώνει σε μόλις 20 δευτερόλεπτα. Κοστίζει €2,630 και θα το βρείτε στο www.yikebike.com. Είναι ένα περίεργο δίκυκλο όχημα με τη σέλα στη μέση του τιμονιού, μια μεγάλη μπροστινή ρόδα και μια μικρούλα πίσω, αλλά όπως θα δείτε και στα σχετικά βίντεο μπορεί να πάει παντού και φαίνεται να είναι πολύ πιο σταθερό απ' όσο υπονοεί η εικόνα. Χαζέψτε το διαφημιστικό του βίντεο, είναι αποκαλυπτικά διασκεδαστικό στη διεύθυνση: www.youtube.com/watch?v=X813eTuZJkc.

Ντελιβεράδες στο Διαδίκτυο

Μετά τις κινητοποιήσεις ήρθε η ώρα για τους επαγγελματίες της μοτοσυκλέτας να αποκτήσουν και το δικό τους φόρουμ

Στη διεύθυνση www.deliverades.gr/forums μια νέα ιστοσελίδα φιλοδοξεί να συγκεντρώσει τον κόσμο των ντελιβεράδων και κούριερ, μιας μεγάλης ομάδας επαγγελματιών της μοτοσυκλέτας που συχνά βρίσκονται στην απόλυτη εκμετάλλευση από πλευράς εργοδοτών και αγνοούνται εντελώς από το επίσημο κράτος.

Προς το παρόν αυτή περιλαμβάνει μόνο ένα νεοσυσταθέν φόρουμ με θεματολογία που περιλαμβάνει τα πάντα, από προσφορά και ζήτηση εργασίας ως συνδικαλιστικά θέματα.



Επανεκλογή Ippolito στη FIM

Ο πρώτος μη Ευρωπαίος πρόεδρος της FIM εξελέγη για δεύτερη τετραετία πρόεδρός της

Στις 19 Οκτωβρίου συνεδρίασε στο Macau της Κίνας η Γενική Συνέλευση της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Μοτοσυκλέτας (FIM) για την εκλογή νέου προέδρου. Με την παρουσία 98 από τις 101 εθνικές ομοσπονδίες που απαρτίζουν τη FIM, ο Vito Ippolito από τη Βενεζουέλα εξελέγη με 55 ψήφους, έναντι 41 του βασικού του αντιπάλου, Jean-Pierre Mougin από τη Γαλλία.

Ο Ippolito έγινε για πρώτη φορά πρόεδρος το 2006 και ήταν ο πρώτος μη Ευρωπαίος στο αξίωμα αυτό, προερχόμενος από αντιπρόεδρός της από το 2000 και το 2006. Στο βιογραφικό του συναντάμε την προεδρία της Ομοσπονδίας της πατρίδας του, τη συμμετοχή του στη Road Racing Commission της FIM, αλλά και αγωνιστική εμπειρία όντας μέλος της ομάδας Venemotos στα GP, ο αναβάτης της οποίας Carlos Lavado πήρε τον τίτλο στα 250 το 1983 και το 1986. Η ομάδα αυτή έτρεχε με Yamaha TZ 250 και 350, γεγονός που πολλάκις έχει ανασύρει ο Ippolito σε συνεντεύξεις σχετικά με τη χρήση κινητήρων παραγωγής στα GP.

Walk With Giants

Συνεχίζεται η καμπάνια του Johnnie Walker, "Walk With Giants", για πρώτη φορά φέτος με τη συμμετοχή ενός διεθνούς κύρους Έλληνα, του Γιώργου Χωραφά

Η επιτυχημένη καμπάνια του Johnnie Walker με τίτλο Walk With Giants συνεχίζεται με τη συμμετοχή νέων προσωπικοτήτων διεθνούς κύρους. Παρουσιάζει αληθινές ιστορίες ανθρώπων που σε εμπνέουν για το επόμενο βήμα σου, ενώ για πρώτη φορά η φετινή καμπάνια περιλαμβάνει τη συμμετοχή ενός διεθνούς κύρους Έλληνα, του Γιώργου Χωραφά. Βασισμένη στις θεμελιώδεις αξίες του Keep Walking η καμπάνια που λανσάρεται τηλεοπτικά στις 18 Οκτωβρίου εξελίσσεται με κέντρο της τον άνθρωπο και χρησιμοποιεί το ταξίδι ως μεταφορά για να μεταδώσει αληθινές ιστορίες προόδου και επιτυχίας μέσα από την πορεία σημαντικών προσωπικοτήτων απ' όλο τον κόσμο, άλλα και την Ελλάδα, με έναν τόνο αισιόδοξο και ανθρώπινο.

Ο Γιώργος Χωραφάς γεννήθηκε και μεγάλωσε στη Γαλλία και ξεκίνησε την καριέρα του από το θέατρο. Η διεθνής πορεία του περιλαμβάνει πρωταγωνιστικούς ρόλους στο θέατρο, τον κινηματογράφο και την τηλεόραση, τόσο στην Ευρώπη όσο και την Αμερική. Έχει συνεργαστεί με μεγάλους σκηνοθέτες όπως ο Antoine Vitez, ο Peter Brook, ο David Lean και ο John Carpenter και έχει συμμετέχει τόσο σε μεγάλες, όσο και σε ανεξάρτητες παραγωγές, όπως: Escape From L.A., Christopher Columbus, the Discovery, Not Without My Daughter, Impromptu, Minotaur και The Mahabharata.

Η νέα καμπάνια Walk with Giants λανσάρεται τηλεοπτικά. Ο τύπος και το internet θα ολοκληρώσουν την καμπάνια, αποτελώντας βασικά οχήματα επικοινωνίας της ιδέας και οδηγώντας στην ηλεκτρονική σελίδα www.johnniewalker.gr.

WALK WITH GIANTS

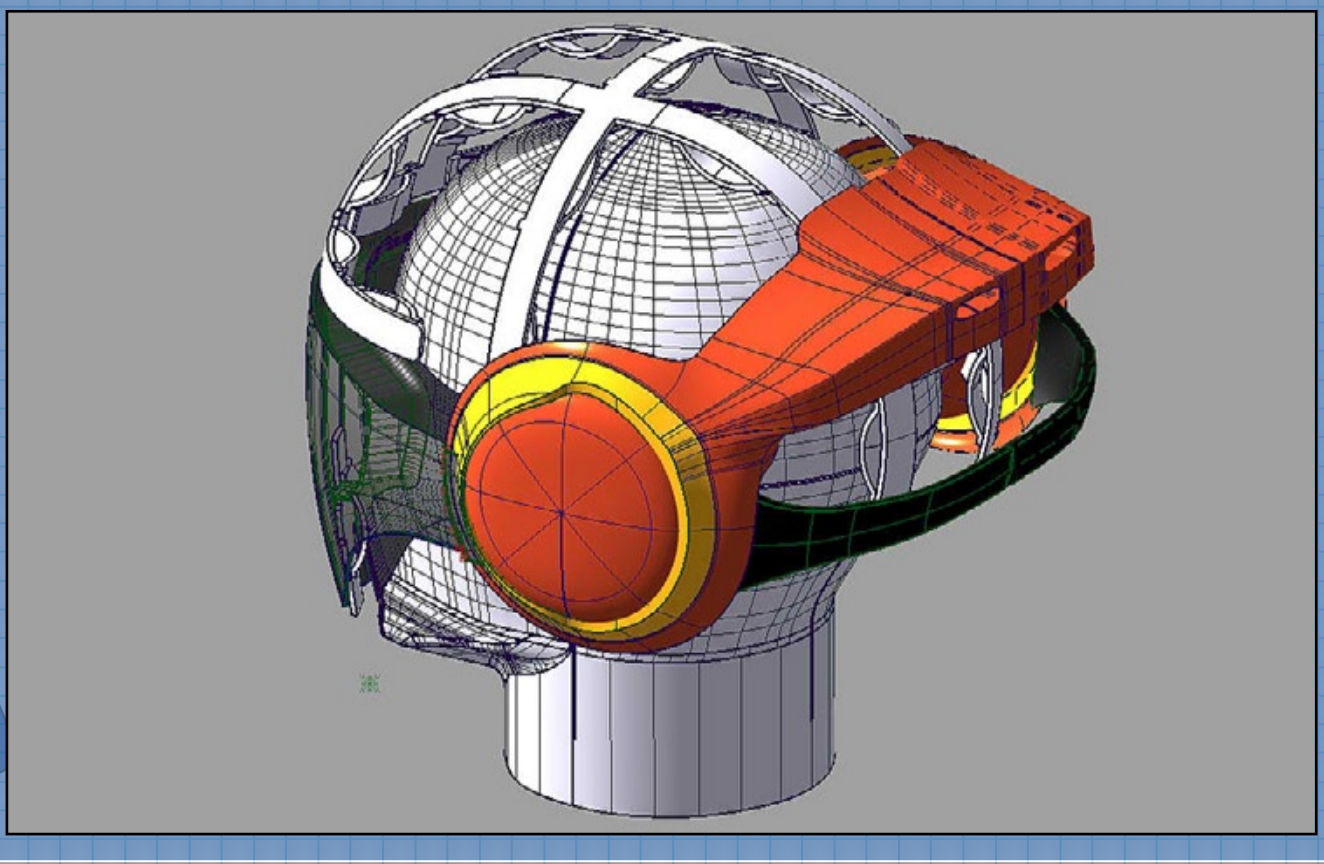
Το κράνος του μέλλοντος

Ο John Del Rosario μας το προτείνει και αναζητεί επενδυτές για να αναπτύξει εμπορικά το σχέδιό του

Σχεδιασμένο από την ομάδα Gen Y και τον John Del Rosario (heartsracer.com) αυτό το κράνος έρχεται να απαγκιστρωθεί από τα ογκώδη δεσμά του αφρώδους υλικού. Ο σχεδιαστής του έφτιαξε ένα κέλυφος τριών υλικών, το οποίο ισχυρίζεται πως αντέχει σε μεγαλύτερες δυνάμεις κρούσης από το μέγιστο της σημερινής τεχνολογίας στα κράνη.

Το πρώτο στρώμα από gel αναλαμβάνει να αποσβέσει όλους τους κραδασμούς και μικροταλαντώσεις που προκαλούν κόπωση και ως σήμερα περνούν ανεμπόδιστα μέσω του αφρώδους υλικού των κρανών στο κεφάλι του μοτοσυκλετιστή. Τα επόμενα δύο αναλαμβάνουν την ασφάλειά μας. Το δεύτερο συνίσταται σε μια σειρά στρώσεων συνθετικών υλικών πολύ μικρού πάχους, δηλώνει ανθεκτικότερο από κάθε εσωτερικό αφρώδες κράνους και καλύπτει κάθε μορφής κρούση. Πάνω από αυτό, το τρίτο στρώμα αποτελείται από ένα πλέγμα ανθρακονήματος, σχεδιασμένο έτσι ώστε να αντέχει μεγάλα φορτία και αποτελεί το σημαντικότερο συστατικό ασφαλείας του κράνους.

Στη συνέχεια προτείνεται μια σειρά σχεδίων στα οποία φαίνεται καθαρά η αεροδυναμική επιλογή της σταγόνας, το σαφέστατα μικρότερο πάχος του κράνους σε σχέση με τα συμβατικά που φοράμε όλοι σήμερα, καθώς και η συμπάθειά του Del Rosario στην καρτουνίστικη φουτουριστική αισθητική.



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...

Αυξημένα κέρδη και μειωμένες πωλήσεις ανακοινώνει η Harley-Davidson για το τρίτο τρίμηνο του 2010. Αφού ξεφορτώθηκε τη Buell, μείωσε το εργατικό δυναμικό της και τις ώρες εργασίας των υπαλλήλων της και έκλεισε τις γραμμές παραγωγής για κάποιες εβδομάδες το καλοκαίρι λογικό μας ακούγεται. Συμπίεσε τα κόστη της περισσότερο από τα έσοδά της και η μετοχή στο χρηματιστήριο σώθηκε.

Μια πανευρωπαϊκή διάσκεψη για την Ηλεκτρική Μετακίνηση και μια παράλληλη έκθεση με τίτλο elektro:mobilia θα φιλοξενηθεί στην Κολωνία τον ερχόμενο Φεβρουάριο. Με οικοδεσπότη τη Γερμανική Ένωση Κατασκευαστών Ηλεκτρικών και Ηλεκτρονικών (ZVEI), στόχος είναι να τεθούν οι βάσεις για το μέλλον των ηλεκτρικών οχημάτων στις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις και να προωθηθεί η ιδέα στην Ε.Ε. ώστε να νομοθετήσει αρμοδίως.

Πόλεμος έχει ξεσπάσει στις Η.Π.Α. από την απόφαση της EPA (Environmental Protection Agency) να υιοθετήσει ένα νέο καύσιμο ευρείας χρήσης με την ονομασία E15. Πρόκειται για μίγμα βενζίνης με 15% αιθανόλη, προς αντικατάστασης του προηγούμενου με περιεκτικότητα 10%. Η AMA και πετρελαϊκοί φορείς ισχυρίζονται πως μακροπρόθεσμα οι κανονικοί κινητήρες φθείρονται υπερβολικά από το E15, ακυρώνοντας το θεωρητικό όφελος σε εκπομπές καυσαερίων.

Το ίδρυμα RiderDown Foundation (www.riderdown.org) ιδρύθηκε στις Η.Π.Α. ως ταμείο αρωγής σε τραυματισμένους μοτοσυκλετιστές. Η χρηματοδότησή του προέρχεται αποκλειστικά και μόνο από χορηγίες ιδιωτών και εταιρειών και στη λίστα αυτών συναντάμε και μεγάλες εταιρείες, όπως οι KTM USA και Yamaha USA, ως ένδειξη αναγνώρισης στον σημαντικό ανθρωπιστικό του χαρακτήρα. Αν μη τι άλλο, εξαιρετική ιδέα.

Ένα Smart με κινητή κάμερα της τροχαίας έκανε την εμφάνισή του στο Westminster του Λονδίνου, έγινε αντιληπτό και μέσα σε ελάχιστα λεπτά μια ομάδα μοτοσυκλετιστών το περικύκλωσε κρατώντας πλακάτ που έγραφαν "Προσοχή! Κρυφή κάμερα!" Όταν πλησίασαν, με ειρηνικές διαθέσεις μάλλον, το αυτοκίνητο οι επιβαίνοντες έσπευσαν να εξαφανιστούν προς τον περιφερειακό της πόλης. Υπήρχε και σχετικό βίντεο στο YouTube, μα έχει πλέον μυστηριωδώς αποσυρθεί.

UVEX Variotronic Visor

Καιρός ήταν να δούμε μια ζελατίνα κράνους που να προσαρμόζεται στο φως και η Uvex ήταν αυτή που την παρουσίασε πρώτη στην Intermot

Η ζελατίνα Variotronic έχει την ικανότητα να αλλάζει τη σκουρότητά της με το πάτημα ενός κουμπιού, μεταβάλλοντας το ποσοστό του φωτός που επιτρέπει να περάσει μέσα της από 65 ως 25%, σύμφωνα με τον κατασκευαστή της. Επιπλέον, μπορεί να μπει σε αυτόματη λειτουργία, προσαρμόζοντας από μόνη της το βαθμό που σκουραίνει.

Το μοντέλο που παρουσιάστηκε συνοδεύει μόνο το κράνος GT 500 της γκάμας της, το οποίο μάλιστα πωλείται και με μια έξτρα απλή διάφανη ζελατίνα, καθώς η Variotronic δε γίνεται ποτέ 100% διάφανη. Πάντως ένας βαθμός σκίασης της τάξης του 25%, που φαίνεται πως είναι το ελάχιστο για τη συγκεκριμένη ζελατίνα, μόνο σε πολύ σκοτεινές περιπτώσεις θα αποδειχθεί ενοχλητικό –ή σε χώρες όπως η Αγγλία και όπου αλλού απαγορεύονται οι φιμέ ζελατίνες για χρήση δρόμου…

Brammo Enertia Plus

Η ηλεκτρική αγορά μεγαλώνει ραγδαία στην απέναντι όχθη του Ατλαντικού Ωκεανού

Η εταιρεία Brammo (www.brammo.com) από το Oregon των Η.Π.Α. κατασκευάζει ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες και έχει πάρει πολύ σοβαρά την ανάπτυξη του είδους. Ήδη διαθέτει τρία μοντέλα που στην πατρίδα της βγάζουν κανονικά πινακίδα (Empulse, Enertia και Enertia Plus), ενώ την έχουμε συναντήσει και στους αγώνες TTXGP. Ένα πολύ βασικό προσόν της Brammo είναι το ότι έχει καταφέρει να φέρει τις μοτοσυκλέτες της σε ανταγωνιστικά επίπεδα τιμών και αυτό, σε συνδυασμό με τα κίνητρα που προσφέρονται σε πολλές πολιτείες των Η.Π.Α., της δίνει μια επάξια θέση στην αγορά μοτοσυκλέτας.

Το Enertia Plus, με ονομαστική ισχύ 17 hp και μέγιστη ροπή 4 kg.m κοστίζει κάτι λιγότερο από $9,000 (€6,300) με το κλειδί στο χέρι και αποτελεί την εξέλιξη του περσινού Enertia στο οποίο απλά φορέθηκε μια μπαταρία μεγαλύτερης αυτονομίας. Αν το αδύναμο σημείο του περσινού μοντέλου ήταν τα περίπου 65 km με μια φόρτιση, τώρα η έκδοση Plus καταφέρνει τα διπλά. Η φόρτιση της μπαταρίας έξι στοιχείων θέλει το πολύ τέσσερις ώρες και σύμφωνα με τη Brammo θα αντέξει άνετα περίπου 2,000 φορτίσεις χωρίς καμιά συντήρηση, ενώ έχει ξεφορτωθεί τα προβλήματα μνήμης των μπαταριών, δηλαδή δε χρειάζεται να περιμένει κανείς να ξεφορτιστεί πλήρως για να τη βάλει στην πρίζα.

Για ανθρώπους με οικολογική συνείδηση και σε ένα κράτος που υποστηρίζει τις νέες καθαρές τεχνολογίες με μια σειρά φορολογικών ελαφρύνσεων, μοτοσυκλέτες σαν αυτήν αποτελούν πλέον μια βιώσιμη επιλογή. Στο άμεσο μέλλον σίγουρα θα αυγατίσουν και θα φτηνύνουν.

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

Τέλη κυκλοφορίας 2011

Η επίσημη ενημέρωση των Μ.Μ.Ε. συνήθως ασχολείται μόνο με το αυτοκίνητο, οπότε μοιραία τα τέλη κυκλοφορίας για τη μοτοσυκλέτα έμειναν έρμαια της πάσης φύσεως σπέκουλας

Στους προηγούμενους μήνες επικοινωνήσαμε επανειλημμένα με το υπουργείο Μεταφορών (Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, όπως είναι το νέο του σικάτο όνομα) ρωτώντας αν οι εξαγγελίες για τα περίφημα "πράσινα τέλη" αφορούσαν και τις μοτοσυκλέτες, όμως άκρη δε βγάλαμε. Έπρεπε να δημοσιευτεί το σχετικό Φ.Ε.Κ. για να ανακαλύψουμε πως εν τέλει η Μοτοσυκλέτα εξαιρείται –αλλά τσιμπά τις αυξήσεις της παρόλα αυτά, σφαλιάρες κανονικές για τους κυβισμούς άνω των 1,739 cc. (Αναφέρουμε τις κατηγορίες άνω των 2357 cc γιατί υπάρχουν και Boss Hoss…)

ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Κατηγορία (cc)	2011	2010
50	10	10
51-300	20	18
301-785	50	46
786-1071	110	112
1072-1357	120	112
1358-1548	220	202
1549-1738	240	202
1739-1928	270	202
1929-2357	600	446
2358-3000	800	580
3001-4000	1000	580
4001+	1200	580

Συνεργασία Σφακιανάκη-Γκοργκόλη

Με δελτίο Τύπου η αντιπρόσωπος της Suzuki στην Ελλάδα μας ενημερώνει για μια σημαντική συνεργασία της με μια ακόμη μεγάλη ελληνική αντιπροσωπεία, αυτή της SYM

Η Σφακιανάκης Α.Ε.Β.Ε. και η Γκοργκόλης ΑΕ, δύο εταιρείες με μακρόχρονη παρουσία στον χώρο των μοτοσικλετών ενώνουν τις δυνάμεις τους. Η Σφακιανάκης Α.Ε.Β.Ε. με το μεγαλύτερο δίκτυο λιανικής πώλησης και τεχνικής υποστήριξης μοτοσυκλετών ανακοινώνει την έναρξη της συνεργασίας της με τη Γκοργκόλης ΑΕ, επίσημο εισαγωγέα των scooter και ATV της SYM.

Η Σφακιανάκης Α.Ε.Β.Ε. μέσα από τις σύγχρονες εγκαταστάσεις των καταστημάτων της και το καταρτισμένο προσωπικό εξασφαλίζει την άριστη εξυπηρέτηση, την κάλυψη και την πλήρη ενημέρωση του καταναλωτή για τις τεχνικές προδιαγραφές και τη χρήση των προϊόντων SYM. Παράλληλα οι πλήρως εξοπλισμένες μονάδες τεχνικής εξυπηρέτησης θα είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και άμεση εξυπηρέτηση από εξειδικευμένους μηχανικούς σε όλους τους ιδιοκτήτες SYM σε ένα φιλικό και άνετο περιβάλλον.

BMW R1200GS Triple Black

Άλλη μια συλλεκτική έκδοση του δημοφιλέστατου μεγάλου GS, με ένα όνομα που τα περιγράφει όλα χαρτί και καλαμάρι

Μετά την περσινή προσθήκη των νέων κεφαλών στον μεγάλο boxer της BMW τίποτε άλλο δεν έχει αλλάξει στο μεγάλο GS, έτσι φέτος οι Γερμανοί κυκλοφορούν άλλη μια σπέσιαλ έκδοση της πιο πετυχημένης μοτοσυκλέτας στην ιστορία τους.

Η εύγλωττη ονομασία Triple Black εξηγεί πως η μοτοσυκλέτα διαθέτει μαύρο μεταλλικό χρώμα στα πλαστικά της, μαύρες ζάντες με ακτίνες, μαύρο κινητήρα και σκούρο γκρι σε άξονα τελικής μετάδοσης, υποπλαίσιο και καπάκια κυλίνδρων. Το πακέτο εξοπλισμού του μοντέλου συμπληρώνεται από τα γνωστά ESA II, ABS.

Αναμένεται να είναι διαθέσιμο από τις αρχές του 2011 σε τιμή που προς το παρόν δε γνωρίζουμε αν θα διαφέρει από αυτή του κανονικού μοντέλου.

Don Julio Luxury Drops

Βρεθήκαμε προσκεκλημένοι της φημισμένης μεξικάνικης τεκίλας σε μια βραδιά γνωριμίας με τα νέα κοκτέιλ που μας προτείνει

Αφήσαμε τη μοτοσυκλέτα στο σπίτι και κατηφορίσαμε στην Αίγλη του Ζαππείου όπου ο Brand Ambassador της Don Julio (www.donjulio.com), Brian van Flandern, εκ Νέας Υόρκης ορμώμενος μας παρουσίασε τους πιο μοδάτους και εύγευστους τρόπους να ανακαλύψει κανείς μια premium τεκίλας, εξηγώντας μας τα μυστικά του σωστού κοκτέιλ.

Η Don Julio παρουσιάζει την καινοτομία της εισάγοντας τέσσερα Luxury cocktail Drops. Χρησιμοποιώντας τις τρεις ποικιλίες της, Blanco, Anejo και Reposado, κάθε Luxury Drop συνδυάζει μια ποικιλία συστατικών που αναμειγνύονται όπως τα κλασικά cocktails και έχουν εξαίρετη γεύση. Από τα Snap, Crackle, Drop που σερβίρονται με μια φέτα λάιμ καλυμμένης από μαύρο χοντροκομμένο πιπέρι, ως τα Mink Coat και No Manners που εξισορροπούν τέλεια την παγωμένη τεκίλα Don Julio Blanco με το παγωμένο λικέρ σαρτρέζ και μια πρέζα πιπεριού καγιέν, υπάρχει ένα cocktail Drop για κάθε γούστο. Για εσάς που προτιμάτε πιο γλυκιές γεύσεις, επιλέξτε ανάμεσα στο Spanish Raindrop που συνδυάζει το σέρυ, τον χυμό λάιμ και το απλό σιρόπι ή το Agave Drop που συνδυάζει τεκίλα και νέκταρ αγαύης, αναδεικνύοντας το αληθινό άρωμα της τεκίλας.

Φροντίστε μόνο να μην έχετε να οδηγήσετε μετά, γιατί πάνω απ' όλα οφείλουμε να απολαμβάνουμε υπεύθυνα.

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

οικονομία ευελιξία

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

aprilia · daytona MOTORS · DERBI · GILERA · HONDA · HM · Kawasaki · KYMCO · MODENAS
MOTO GUZZI · PEUGEOT SCOOTERS · PIAGGIO · RIEJU · SUZUKI · SYM · TRIUMPH · Vespa · YAMAHA

ADJUST LANE

Βάλτο κάλλι στο κεφάλι σου

ΣΕΑΑ / ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΚΥΚΛΟΥ

first rides

Ένα για εντός πόλης, το εικονιζόμενο για εντός και ενοίωτε εκτός κι ένα ακόμα, κυρίως για εκτός. Ουφ, το είπα...

Arai
DUCA

Σοβαρότης μηδέν

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

Κάθε φορά που ανεβαίνω σε Hyper με πιάνει μια ακαταμάχητη επιθυμία να οδηγώ σαν βλαμμένο 20χρονο. Πίστευα ότι με το 796 τα πράγματα θα ήταν κάπως καλύτερα. Από τις φωτογραφίες και μόνο φαίνεται ξεκάθαρα πόσο λάθος έκανα...

DUCATI

...σε μερικά σημεία, έχει γίνει και καλύτερο από την S έκδοση του μεγάλου αδερφού...

Είχα βλέπετε την εντύπωση πως το φθηνό Hyper θα έχει βάλει μπόλικα λίτρα νερό στο κρασί του, με αποτέλεσμα να έχει μετατραπεί σε ξενέρωτο. Αμ δε! Μη σας πω ότι, σε μερικά σημεία, έχει γίνει και καλύτερο από την S έκδοση του μεγάλου αδερφού με τα 300 επιπλέον κυβικά στον κινητήρα.

Τα φρένα για παράδειγμα είναι ένα από αυτά τα σημεία. Οι monobloc ακτινικές Brembo -ίδιες με του 1198- που φορά το ακριβό 1100 είναι κάπως υπερβολικές για πολιτική χρήση - για να μην πω επικίνδυνες και κινδυνεύσω να με χαρακτηρίσετε συντηρητικό. Στο πρώτο φρενάρισμα πανικού, ακόμα και με ένα μόλις δάχτυλο στη μανέτα, βρίσκεσαι με τον μπροστινό τροχό μπλοκαρισμένο και τα πόδια απλωμένα ανοιχτά, μήπως και προλάβεις να σώσεις το lowside. Τόσο δυνατά είναι τα φρένα του. Την εποχή που πρωτοπαρουσιάστηκε το Hypermotard, το πιο εύστοχο σχόλιο το είχε κάνει ο Κώστας Σταματάκος, αρχισυντάκτης τότε στο 0300: η πιο φθηνή και

"...εξημέρωση χάρην μαζικής κατανάλωσης..."

αποτελεσματική μετατροπή που μπορείς να κάνεις είναι να ξηλώσεις τη μια από τις δύο μπροστινές δαγκάνες, μαζί και το δισκόφρενο. Έτσι, και μικρότερο μη αναρτώμενο βάρος θα έχεις και πιο προοδευτικό φρένο.
Το 796 λύνει τέτοιου είδους προβλήματα φορώντας τις ίδιες δαγκάνες με το απλό 848. Οι γνωστές μας ασημένιες ακτινικές Brembo τεσσάρων εμβόλων συνδυάζονται με δισκόφρενα 305 χιλιοστών, ίδια ακριβώς διάσταση με όλα τα Hyper. Το αποτέλεσμα βέβαια είναι τελείως διαφορετικό και το αρχικό δάγκωμα δεν είναι αυτό που θέλει να σε τινάξει πάνω από τη σέλα - ή να σε ξαπλώσει στην άσφαλτο αν βρίσκεσαι σε οδόστρωμα μειωμένης πρόσφυσης. Τα φρένα του 796 θυμίζουν ιαπωνική μοτοσυκλέτα - και μάλιστα από τις καλές. Είναι δυνατά και αποτελεσματικά, απλώς δεν έχουν αυτή την άμεση απόκριση στο πρώτο άγγιγμα της μανέτας.

Αρνάκι άσπρο και ψηλό, της Ducati το καμάρι

Εξημέρωση χάρην μαζικής κατανάλωσης. Κάπως έτσι μπορείς να περιγράψεις συνολικά το 796, που δείχνει την ξεκάθαρη πρόθεση της Ducati να μπει στα χωράφια του Aprilia Dorsoduro. Ό,τι ισχύει για τα φρένα ισχύει και για το σύνολο των υπόλοιπων εξαρτημάτων του μικρού Hyper. Ο κινητήρας έχει γλυκιά απόδοση και γεμάτες μεσαίες, απογοητεύοντας τους ενθουσιώδεις αναβάτες στις ψηλές στροφές. Λογικό κατά τη γνώμη μας, καθώς δεν περιμένουμε ξεσπάσματα ψηλά και πλήθος αραβικών ίππων από έναν αερόψυκτο δικύλινδρο οχτακοσίων κυβικών εκατοστών. Ίσα ίσα που αυτός ο τρόπος απόδοσης είναι ο πλέον κατάλληλος για μια καθημερινή μοτοσυκλέτα πόλης - και το Hyper είναι ακριβώς αυτό: μια μοτοσυκλέτα πόλης με δυνατότητα να βγει για καμιά βόλτα σε επαρχιακό, λίγο παραέξω, άντε το πολύ μέχρι τα Μέγαρα για track day. Οι αναρτήσεις είναι και αυτές "γιαπωνέζικες", με γρήγορες αποσβέσεις και μαλακά ελατήρια. Μπροστά δεν ρυθμίζει ούτε προφόρτιση, πίσω έχει απόσβεση επαναφοράς και προφόρτιση ελατηρίου με γαντζόκλειδο. Στις στάνταρ ρυθμίσεις του αμορτισέρ η συμπεριφορά είναι κάτι παραπάνω από αποδεκτή, κάνοντας το 796 ευχάριστο στα κλειστά στροφιλίκια και ταυτόχρονα άνετο στην καθημερινή μετακίνηση. Μόνο σε περιβάλλον πίστας θα ζητήσει κανείς κάτι περισσότερο, καθώς στο δρόμο δεν αισθάνεσαι ότι το φέρνεις στα όρια των αναρτήσεών του.
Σε αυτή τη συμπεριφορά βοηθάνε και τα πολύ καλά ελαστικά πρώτης τοποθέτησης, τα Pirelli Diablo Rosso. Είναι γνωστό ότι τα Ducati συμπεριφέρονται άψογα όταν φοράνε Pirelli - και αυτός ο συνδυασμός επιβεβαιώνει τον κανόνα με τον καλύτερο τρόπο. Καλύτερα και από το μεγαλύτερο Hyper που φορά τα Corsa III που αργούν πιο πολύ να έρθουν σε θερμοκρασία λειτουργίας.
Ένα ακόμη πολύ ευχάριστο χαρακτηριστικό στο 796 είναι η άνετη και ευρύχωρη σέλα, καθώς και η εξαιρετική θέση συνεπιβάτη που εκτιμάται δεόντως από τις γυναίκες. Προσθέστε και τη λογική κατανάλωση του αερόψυκτου

...ευχάριστο στα κλειστά στροφιλίκια και ταυτόχρονα άνετο στην καθημερινή μετακίνηση...

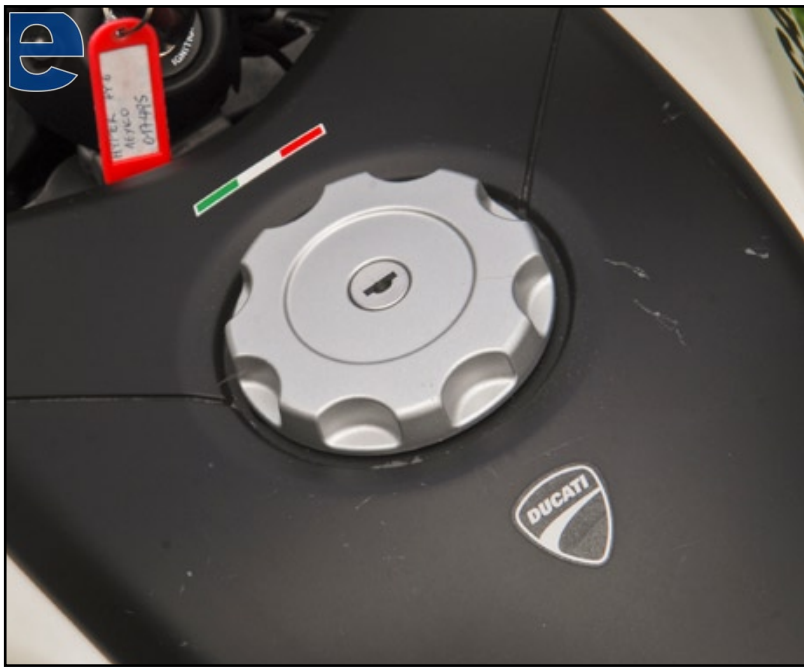
μοτέρ στην εξίσωση και έχετε μπροστά σας μια από τις πιο ελκυστικές μοτοσυκλέτες για κάθε μέρα που "τα κάνει όλα και συμφέρει". Χώρο φόρτωσης δεν έχει, αλλά μικρό το κακό. Αν αφήσετε το συνεπιβάτη σπίτι, δένετε εύκολα στο χώρο πίσω σας - με προσοχή όμως στη λευκή αεροτομή γιατί χάνει εύκολα το όμορφο χρώμα της. Αν κυκλοφορείτε διπλός, ένα tank bag θα βοηθήσει πολύ, προσφέροντας και επιπλέον κάλυψη από τον αέρα.

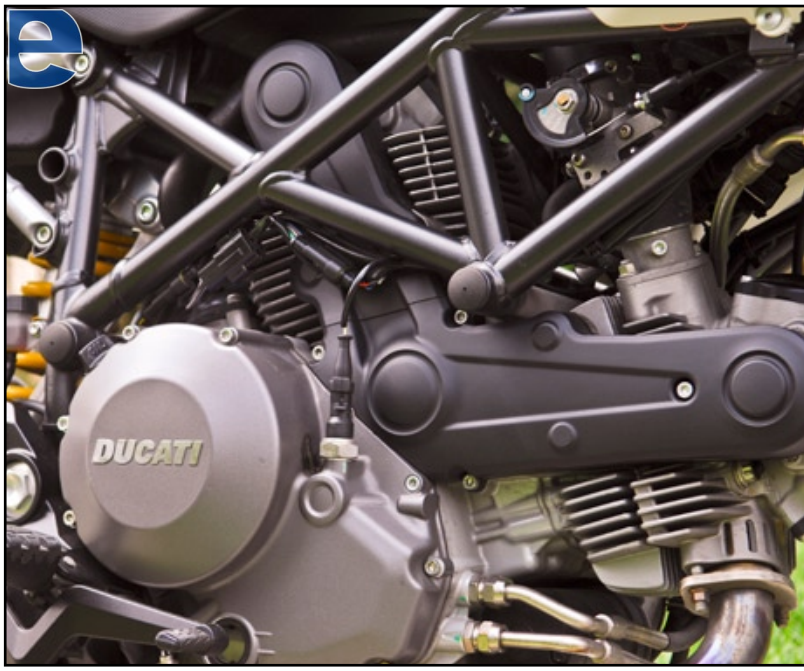
Αυτό που σίγουρα θα χρειαστείτε για να κυκλοφορείτε κάθε μέρα με το 796 είναι ένα σετ κανονικούς καθρέφτες. Οι αναδιπλούμενοι που φορά από τη μαμά του, εκτός του ότι φαρδαίνουν το τιμόνι σε απίστευτα μεγάλο βαθμό, προσφέρουν περιορισμένη ορατότητα και θέλουν ρύθμιση κάθε φορά που τους διπλώνεις για να περάσεις ανάμεσα από αυτοκίνητα.

Κάτι παραπάνω ξέρουν οι Ιταλοί στη Ducati που έχουν έτοιμο σετ προς πώληση που καταργεί και τις χοντροκομμένες χούφτες με τα ενσωματωμένα φλας...

Arai
DUCA

UP





Στην τιμή να μην τα χαλούσαμε...

Το 796 δεν έχει να αντιμετωπίσει μόνο τον πιο φθηνό ανταγωνισμό που ακούει στο όνομα Aprilia Dorsoduro -και που βγαίνει φθηνότερο ακόμα και στην έκδοση με το ABS-, αλλά έρχεται αντιμέτωπο και με τα μεγαλύτερα αδέρφια του. Αυτή την εποχή βλέπετε, η αντιπροσωπεία της Ducati στη χώρα μας έχει βγάλει σε προσφορά κάποια κομμάτια Hypermotard 1100 του 2009 στα 10,750€ - μόλις 760 ευρώ ακριβότερα από το 796. Βέβαια, το μικρό Hyper έχει ένα πλεονέκτημα στο κόστος ασφάλισης και στα τέλη κυκλοφορίας, πράγμα που παίζει σημαντικό ρόλο στη μεταπώληση. Από την άλλη πλευρά, είναι πιο φιλικό προς το μέσο χρήστη, πιο άνετο στην πόλη και λιγότερο διασκεδαστικό εκτός αυτής.

Αυτά είναι τα δεδομένα, ζυγίστε τα και πάρτε την απόφασή σας. Φρόνιμα πάντως δεν πρόκειται να πηγαίνετε, όποιο και από τα δύο κι αν επιλέξετε... <<

DUCATI
HYPERMOTARD 796
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
€9,990

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,120 mm
Πλάτος:	Δ/Α
Ύψος:	1,155 mm
Μεταξόνιο:	1,455 mm
Γωνία κάστερ:	24°
Ύψος σέλας:	825 mm
Ρεζερβουάρ:	12.4 λίτρα
Βάρος κατασκευαστή:	167 kg (κενή)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, δικύλινδρος V90, αερόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 66 mm
Χωρητικότητα:	803 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	81 / 8,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	7.7 / 6,250 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Marzocchi
Διαδρομή / Διάμετρος:	165 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Sachs με μοχλικό
Διαδρομή:	141 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5x17in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Diablo Rosso
Φρένο:	Δύο δίσκοι 305 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5x17in
Ελαστικό:	180/55-17, Pirelli Diablo Rosso
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

COMMUNICATION THESIS ADVERTISING

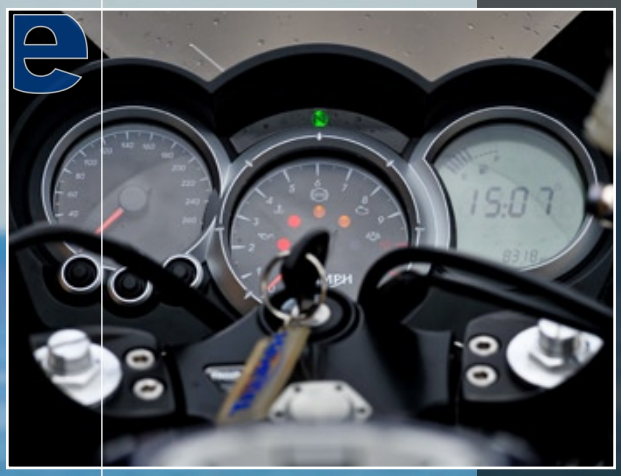
TECNO MOTO
performance
THE No1 PERFORMANCE SPECIALIST
Καλλιρόης 12, 117 43 Αθήνα, Τηλ.: 210 9242410, Fax: 210 9242474, www.tecnomoto.gr, E-mail: sales@tecnomoto.gr

SPRINT GT 1050
TRIUMPH

κείμενο: Άρης Παπαπαναγής **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Πας μακριά;

Κι αν ναι πόσο; Στις πρώτες μοτοβόλτες θυμάμαι ότι 300 km θεωρούνταν ταξίδι. Για την κατηγορία του Sprint GT τέτοιες αποστάσεις θεωρούνται απλή βόλτα. Όνειρα για τον γύρο της Ευρώπης αποκτούν πραγματική υπόσταση απλά ανεβαίνοντας στη σέλα του



Αναλογικό κοντέρ και στροφόμετρο προσθέτουν χλιδάτη αισθητική στο πάνελ θυμίζοντας κάτι από αυτοκίνητο. Μάλλον γιατί βράδυ με βροχή στον επαρχιακό δεν είναι τόσο ενοχλητική η ανάμνηση του αυτοκινήτου...

Η σχεδίαση του εμπρός μέρους άλλαξε για το 2011 και για τα δύο Sprint (GT και ST). Διατηρεί τους τρεις προβολείς αλλά με κάποιες πιο όμορφες πινελιές

Η εξάτμιση μετακόμισε χαμηλά για να υποδεχθεί τις μεγάλες βαλίτσες. Κρύβει το μονόμπρατσο ψαλίδι αλλά γλιτώνει τον συνεπιβάτη από τα καυσαέρια που έστελνε στην πλάτη του το τρίκανο του ST

Κάτι οι βαλίτσες, κάτι το μπόλικο fairing, κάτι η τεράστια σέλα αρκούν για να ξεκινήσει το πλάνο. Διανυκτερεύσεις, αποστάσεις, προορισμοί σημειώνονται στο χάρτη. Αρχίζει και ο υπολογισμός του budget και εκεί ξεκινούν τα δύσκολα. Η βενζίνη ακριβή, τα διόδια το ίδιο συν όλα τα άλλα. Όπως και να έχει θα το κάνεις. Αλλιώς γιατί απέκτησες ένα GT; Για να πηγαίνεις για καφέ στη Χαλκίδα κι άντε και λίγο παραπέρα;

Ξεκινάω με τη διαφορά βόλτας-ταξιδιού γιατί ακριβώς εκεί ανάμεσα κρύβονται τα ταλέντα του Sprint GT και των υπολοίπων της τουριστικής παρέας του. Grand Turismo υπογραμμίζει το όνομα του και καλούμαστε να διαπιστώσουμε πόσο grande είναι. Αρκούν δύο ποιοτικές βαλίτσες που έστειλαν την εξάτμιση χαμηλά και η μακρύτερη 6η για να μετατρέψουν ένα ST (Sport Touring) σε GT;

Στην περίπτωση του νέου Sprint η σωστή ερώτηση θα ήταν η ανάποδη. Αν μπορούμε δηλαδή αφαιρώντας δύο βαλίτσες και κονταίνοντας την 6η να μετατρέψουμε ένα GT σε Sport Touring και η απάντηση είναι όχι. Η έκδοση GT είναι αυτή που ταιριάζει γάντι στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, στο βάρος και στην εργονομία του Sprint. Οπότε πολύ καλά έκαναν οι άνθρωποι της Triumph και προχώρησαν στην τουριστικοποίηση του Sprint ST. Το διατηρήσαν ωστόσο στη γκάμα για του ώριμους μοτοσυκλετιστές που διατηρούν ψήγματα ανταγωνιστικότητας και θέλουν λίγο Sport στο όνομα. Ας δούμε όμως γιατί από τεχνική και οδηγική πλευρά το GT είναι πλέον η σωστή έκδοση του Sprint.

> Ανοιχτός επαρχιακός και εθνικές οδοί είναι το τερέν του

Η μηχανολόγοι μιλούν...

...αναγκαστικά με αριθμούς και ξεκάθαρα. Όταν λοιπόν μακραίνουν κατά οχτώ ολόκληρα εκατοστά το μεταξόνιο του Sprint δηλώνουν ευθαρσώς ότι θα κινηθούν προς την τουριστική πλευρά του χαρακτήρα του. "Έκλεισαν" ελάχιστα τη γωνία κάστερ (23.5 από 24°) και κόντυναν το ίχνος (84

Τα οχτώ εκατοστά που μεγάλωσε το μεταξόνιο οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στο ψαλίδι. Τόση διαφορά στο μήκος του άλλαξε και τον τρόπο με τον οποίο βγαίνει η δύναμη στο δρόμο. Η διαφορά γίνεται έντονα αισθητή όταν το GT γλιστράει γλυκά στη γυαλισμένη άσφαλτο

Τα φρένα παρέμειναν ίδια με αυτά που ξέραμε από το ST. 320 mm δίσκοι και τετραέμβολες δαγκάνες της Nissin συνοδεύονται πλέον από στάνταρ ABS. Η ξερή αίσθηση του συστήματος παραμένει αναζητώντας και εδώ την καλή τρόμπα του Daytona

Τι άλλαξε στα Sprint για το 2011

- Νέα μονάδα διαχείρισης ψεκασμού
- Ιπποδύναμη 130 hp/9,200 rpm
  από 125 hp/9,100 rpm
- Ροπή 11.6 kgm/6,300 rpm
  από 10.5 kg.m/7,500 rpm
- Μεταξόνιο 1,537 mm από 1,457 mm
- Κάστερ 23.5° από 24°
- Ίχνος 84 mm από 90 mm
- Ύψος σέλας 815 mm από 805 mm
- Επανασχεδιασμένο επάνω μέρος του fairing

από 90mm) για να θολώσουν τα νερά, αλλά στέλνοντας τη ζυγαριά στην ένδειξη 268, οι όποιες υποψίες για ευελιξία σε στριφτερά κομμάτια χάνονται μεμιάς.
Πολύ σωστά θα πείτε ότι ένα GT δε φτιάχνεται για κλεφτοπόλεμο στην πόλη ή σε σφιχτά ορεινά και θα συμφωνήσω. Για αυτό ακριβώς έγραψα νωρίτερα ότι το GT είναι η πετυχημένη έκδοση του Sprint.
Ο κινητήρας του έχει τη δύναμη (120 hp στον τροχό) και τη ροπή να ταξιδέψει δικάβαλο με βαλίτσες κρατώντας πάνω από 180 km/h στο κοντέρ. Η μακριά μετάδοση καθυστερεί τις ρεπρίζ αλλά αν έχεις μπει σε τουριστικό mode δε θες τίποτα περισσότερο. Με αυτήν την ταχύτητα θα διανύσεις περίπου 270 km πριν το 31 lt ρεζερβουάρ ζητήσει ανεφοδιασμό. Αυτό σημαίνει περίπου δύο ώρες, διάστημα που η τεράστια και άνετη σέλα θα διατηρήσει ζωντανά τα οπίσθια των ταξιδιωτών. Κραδασμοί από τη λειτουργία του τρικύλινδρου δεν εμφανίζονται ποτέ, ενώ και η καλή προστασία από τον αέρα συντελεί στη μεγαλύτερη αυτονομία των επιβαινόντων. Για αναβάτες μέχρι 1.85 m θα ήταν πιο άνετη η θέση οδήγησης αν το τιμόνι ήταν λίγο πιο κοντά στα κλιπόν, βάζοντας τα χέρια σε πιο άνετες γωνίες. Μιλάμε βέβαια για λεπτομέρεια, όταν όμως θες να διανύεις 1,000 km τη μέρα, οι λεπτομέρειες κάνουν τη διαφορά.

Αν βιάζεσαι να φτάσεις

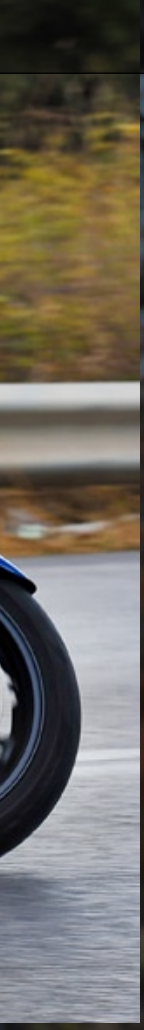
Αν κυνηγιέσαι με φίλους στις Autobahn ή βάλθηκες να ξυπνήσεις τα κρυμμένα γονίδια του ST, η βελόνα του αναλογικού κοντέρ θα φτάσει και τα 250 km/h. Εκεί τα πράγματα δεν παραμένουν το ίδιο άνετα. Το γρήγορο μπροστινό ελαφραίνει από την αεροδυναμική αντίσταση (σ.σ. κυρίως με τις βαλίτσες) και ξεκινά μια μικρή ταλάντωση. Αυτή, λόγω του μαλακού setting των αναρτήσεων μεταδίδεται στην υπόλοιπη μοτοσυκλέτα η οποία ξεκινά να κυματίζει. Ωστόσο χάρη στο μακρύ μεταξόνιο ο κυματισμός είναι αργός και γλυκός και ποτέ δεν τρομάζει τον έμπειρο αναβάτη. Δε σε αφήνει όμως να ησυχάσεις, οπότε για να ταξιδέψεις χαλαρός καλό είναι να κινείσαι από 120 έως 220 km/h.

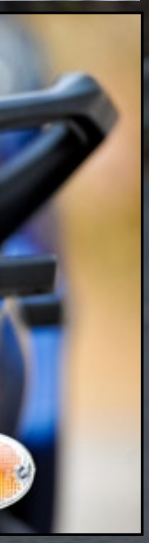
Βάζω και ελάχιστο όριο άνετου ταξιδιού τα 120 km/h όχι γιατί το Sprint δεν ταξιδεύει και με λιγότερα. Το βάζω πρώτον γιατί αν θες να ταξιδεύεις με λιγότερα από 120km/h μπορείς να το κάνεις άνετα και με άλλες, ελαφρύτερες και φθηνότερες επιλογές και δεύτερον για να δηλώσω το είδος της διαδρομής που ταιριάζει γάντι στο Sprint. Ανοιχτός επαρχιακός και εθνικές οδοί είναι το τερέν του. Όταν τα πράγματα σφίξουν αρχίζει να δυσφορεί (όπως και ο αναβάτης του). Το βάρος θα κουράσει στις συνεχείς εναλλαγές κλίσης, με χαμηλή ταχύτητα το τιμόνι έχει την τάση να κλείσει προς το εσωτερικό της στροφής ανοίγοντας τη γραμμή, ενώ η ζέστη από τον κινητήρα παγιδεύεται πίσω από το μεγάλο fairing βράζοντας τον αναβάτη.

Όσο απλώνουν οι στροφές τόσο ξεδιπλώνει και το GT τα τουριστικά ταλέντα του. Με αρμονική οδήγηση σιγά-σιγά το βάρος ξεχνιέται και ο ρυθμός γίνεται σβέλτος. Σταθερό σε κάθε περίπτωση ρέει ξεκούραστα από καμπή σε καμπή, ενώ σε ενδεχόμενο λάθος τα δυνατά φρένα επαναφέρουν την τάξη. Χάρη στο ABS που επεμβαίνει σωστά δεν έχεις καθόλου άγχος για τη διαδικασία επιβράδυνσης, παρά την "ξερή" αίσθηση που έχει η μανέτα.

Και τις υπόλοιπες μέρες του χρόνου;

Εκείνες που οι υποχρεώσεις σε κρατούν καθηλωμένο στο κλεινόν άστυ; Αν κινείσαι κυρίως σε εθνική, αττική, εγνατία και όποια άλλη σοβαρή οδό έχουμε όλα καλά. Αν όμως πρέπει να ελίσσεσαι ανάμεσα από αυτοκίνητα, να περιμένεις σε φανάρια και να κάνεις πατινάζ σε άσφαλτο καθρέφτη άστο καλύτερα. Με 268kg, 120 ροπάτα άλογα και εντελώς τουριστικά ελαστικά εύχεσαι να μη σε πιάσει καλοκαιρινή, μεσημεριανή βροχούλα στην Βασιλίσσης Σοφίας. Θα ζεσταίνεσαι, δε θα μπορείς να ελιχθείς για να ξεφύγεις, θα γλιστράς σε κάθε γκαζιά ή φρενιά και το σκληρό, με μεγάλες





Ορφανή από εξατμίσεις έμεινε η ουρά και κατά τη γνώμη μας εκτός από λειτουργικότερη έγινε και πιο όμορφη

Σε αυτή τη φωτογραφία χωράνε ακόμα μια βαλίτσα, άφθονα ρούχα, δύο άνετοι επιβάτες και απεικονίζει τους βασικούς λόγους που σε ψήνουν να επιλέξεις το GT

"όταν θες να διανύεις 1,000 km τη μέρα, οι λεπτομέρειες κάνουν τη διαφορά"

TRIUMPH

Διαφορές GT - ST

- Νέο υποπλαίσιο, σέλα και εξάτμιση χαμηλά
- Μακρύτερη 6η
- Παροχή ρεύματος
- Στάνταρ ABS
- Πλαϊνές βαλίτσες

διαδρομές, κιβώτιο θα σου θυμίζει κάθε τόσο με ένα κλανκ, ότι πρέπει να πάρεις τελικά το scooter που σχεδίαζες.

Η σωστή αναλογία...

...χρόνου και χρήματος είναι αυτή που υπαγορεύει το Sprint GT ως σωστή επιλογή και εξηγούμαι. Αν διαθέτεις τον απαιτούμενο χρόνο και τη διάθεση για μακρινά ταξίδια με μοτοσυκλέτα και ταυτόχρονα την οικονομική δυνατότητα να το κάνεις συχνά τότε ανήκεις στο target group των GT. Αν κάνεις δύο ταξίδια-εκδρομές το χρόνο και μπορείς να έχεις μόνο μία μοτοσυκλέτα, οι θυσίες που απαιτεί σε καθημερινή χρήση ένα GT είναι μεγάλες.

Αν όμως έχεις ένα scooter για κάθε μέρα, τα σαββατοκύριακα "πετάγεσαι" 500 km μακριά και κάθε τόσο περνάς τα σύνορα με τη συμβία και τις βαλίτσες γεμάτες, το Sprint GT είναι για σένα. Οι παραπάνω προϋποθέσεις υπαγορεύουν συνήθως μεγαλύτερες ηλικίες αναβατών εξ αυτού και οι σοβαροί χρωματισμοί (με νίκελ, χλιδάτες πινελιές) του Sprint. Έχει το κύρος και το χαρακτήρα του ευρωπαϊκού, κινείται στα επίπεδα άνεσης και ευελιξίας που υπαγορεύει η κατηγορία ενώ ο ξεχωριστός τρικύλινδρος της Triumph ανήκει πλέον στις "αξιόπιστες" επιλογές. Τέλος είναι η οικονομικότερη επιλογή στην κατηγορία αφήνοντας 3,500-4,000 euro στην τσέπη για το scooter που λέγαμε.. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,260 mm
Πλάτος:	760 mm
Μεταξόνιο:	1,537 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Βάρος κατασκευαστή:	268 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τρικύλινδρος, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 74.1 mm
Χωρητικότητα:	1,050 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς κατασκευαστή:	130 hp/9,200 rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.6 kg.m/6,300 rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών, αλουμινένιο μονόμπρατσο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.5°
Ίχνος:	84 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

	Συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	127 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	152 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Bridgestone BT- 021
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, Ακτινικές δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων

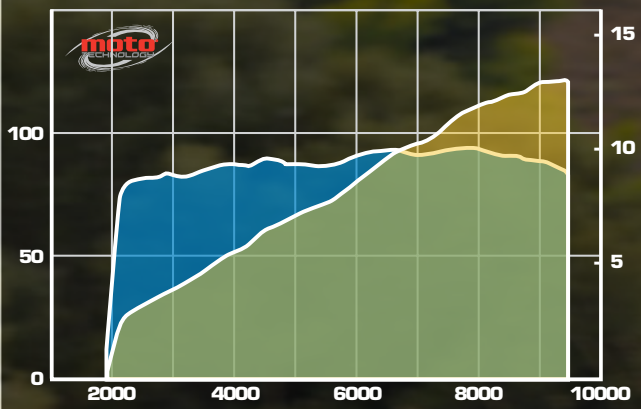
ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17, Bridgestone BT- 021
Φρένο:	Ένας δίσκος 255 mm, Δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων

TRIUMPH SPRINT GT
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
€13,590

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 9.9 / 6,500
Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 120.1 / 9,250



Το Sprint GT, με αριθμό πλαισίου 2981 και 8,320km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 29.3C, υγρασία 11%, ατμοσφαιρική πίεση 998.9mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

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

Peugeot Geopolis 300 RS

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

Απορίες & εκπλήξεις

Η οικογένεια των Geopolis μεγαλώνει και, κατά το λογότυπο τουλάχιστον, αγριεύει ελαφρώς. Να το πιστέψουμε;

Εν αρχή ήταν το Geopolis. Δείχνοντας την ανανεωμένη φιλοσοφία της Peugeot στα σκούτερ, κατέφθασε και μάζεψε μερικά βραβεία σχεδιασμού στην πορεία. Με τέτοια σχεδίαση, δοκιμασμένα μηχανικά μέρη από Ιταλία μεριά και όνομα που κλείνει το μάτι στην Ελλάδα, το Geopolis μπήκε σφήνα ανάμεσα σε καταξιωμένα ονόματα στην κατηγορία.

Το 250 ήταν η αιχμή του δόρατος, αλλά η οικογένεια εξελίχθηκε με το 400 (eBike No1) δίνοντας μια πιο ράθυμη, τουριστική προσέγγιση και μετά με τις εκδόσεις RS για όσους ήθελαν κάτι πιο σπορ.

Πρώτο και καλύτερο το 250RS που παρότι διατίθετο στη χώρα μας δε βγήκε σε δημοσιογραφικό και τώρα με το 300RS που παραλάβαμε. Σε τί ξεχωρίζει όμως από τα υπόλοιπα αδελφάκια του και πώς δικαιολογεί το λογότυπο; Κατ' αρχάς βασίζεται στο 250 και όχι στο 400, κάτι που σημαίνει μείον 40 κιλά βάρους, ενώ διατηρείται και ο τροχός των 16΄΄ πίσω, σε αντίθεση με το 14άρη του 400. Ο κινητήρας διαθέτει μερικά κυβικά παραπάνω φτάνοντας τα 278 με την έμφαση στη ροπή που κάνει τη διαφορά με μετάδοση CVT και όχι στην αυξημένη ισχύ.

Εξωτερικά, το RS ξεχωρίζει από τα απλά αδελφάκια του σε μια σειρά λεπτομερειών, οι περισσότερες απ' τις οποίες δυστυχώς χάνονται στη μαύρη έκδοση. Το παιχνίδι του λευκού με το μαύρο ματ παίζει σε όλο το κουστούμι, η μαύρη ζελατίνα είναι σπορτίφ και χαμηλή, οι μικροί σπορ καθρέπτες έχουν επικάλυψη "ανθρακονήματος", ενώ η παχιά δίπατη σέλα με το ανάγλυφο λιοντάρι έχει κόκκινες ραφές. Σε ένα νεύμα προς τα προϊόντα της Kawasaki που διατίθενται από την ίδια αντιπροσωπεία, οι πανέμορφες ζάντες είναι πλέον μαύρες με νίκελ χείλος, ανεβάζοντας τους οπτικούς πόντους του RS. Με εξαίρεση τις κόκκινες δαγκάνες που δυστυχώς βγάζουν μάτι, το σύνολο είναι ιδιαίτερα όμορφο και ξεχωριστό, κάτι που δεν είναι ιδιαίτερα εύκολο πλέον ανάμεσα στην πληθώρα των σκούτερ που κυκλοφορούν.

Τα φρένα είναι εξαιρετικά, αλλά αυτό το κόκκινο βγάζει μάτι

Συζητήσιμης αισθητικής το "ανθρακόνημα" που έρχεται πακέτο με περιορισμένη ορατότητα προς τα πίσω

"Η άμεση απόκριση στο πρώτο άνοιγμα του γκαζιού δικαιολογεί το έμβλημα RS"

Για να δούμε τι θα δούμε

Ανεβαίνοντας πάνω στο RS για πρώτη φορά, οι εντυπώσεις είναι θετικές όπως σε όλα τα Geopolis. Κάθεσαι σχετικά ψηλά, με τα πόδια ελαφρώς ανοιχτά λόγω της τοποθέτησης του ρεζερβουάρ στην ποδιά, αλλά με άπλετο χώρο χάρη στις κούρμπες της ποδιάς. Τα όργανα δείχνουν πλέον ελαφρώς γερασμένα, αλλά οι πλήρεις διακόπτες σου φτιάχνουν το κέφι και η σέλα δεν πρόκειται να σε ενοχλήσει ακόμα και σε μεγάλες διαδρομές.

Η απόκριση στο πρώτο άνοιγμα του γκαζιού είναι τόσο άμεση που αμέσως εγκρίνεις την ύπαρξη του εμβλήματος RS, δίνοντας μια πιο επιθετική νότα ακόμα και στις μικρές μετακινήσεις. Ο κινητήρας ακούγεται ιδιαίτερα πρόθυμος και το Geopolis πετάγεται μπροστά με άνεση στις άτυπες μάχες των φαναριών, αν και στις μικρές μανούβρες που ανοίγεις στιγμιαία το γκάζι για να σταθεροποιήσεις τη γραμμή σου χρειάζεται μια παραπάνω γλυκύτητα στο άνοιγμα. Ξενίζει στην αρχή, αλλά συνηθίζεται εύκολα.

Το RS δεν επιταχύνει μέχρι το φράγμα του ήχου λες και του έχεις βάλει νέφτι στην... εξάτμιση, αλλά δύσκολα θα μείνει κανείς παραπονεμένος από τον τρόπο που ανεβάζει χιλιόμετρα. Μετά τα 120 φυσιολογικά ο ρυθμός πέφτει ελαφρώς, αλλά η βελόνα θα φλερτάρει με τα 150 χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη υπομονή, ενώ δε θα ενοχληθεί από την ύπαρξη συνεπιβάτη εκτός περιπτώσεων βαρέων βαρών.

Αυτό που έχει περισσότερο ενδιαφέρον όμως είναι οι αναρτήσεις. Δεν είναι οι συνήθεις σούπες που χαρακτηρίζουν τα σκούτερ καθώς προσπαθούν να γίνουν "μαγικό χαλί", όντας πιο σφιχτές απ' όσο περιμένεις αλλά σε πλήρη συμφωνία με το λογότυπο. Μπορεί να νιώθεις τις ανωμαλίες περισσότερο απ' ότι συνηθίζεται, αλλά ταυτόχρονα έχεις έλεγχο που επίσης δε βρίσκεις συχνά στη μεσαία κατηγορία. Οι αναρτήσεις συνδυάζονται άριστα με το στιβαρό πλαίσιο και τη σπάνια για σκούτερ καλή κατανομή βάρους, χάρη

Πλήρη και ευανάγνωστα, σχεδιαστικά υπολείπονται του συνόλου

στην τοποθέτηση του ρεζερβουάρ εμπρός και χαμηλά και όχι πίσω και ψηλά.

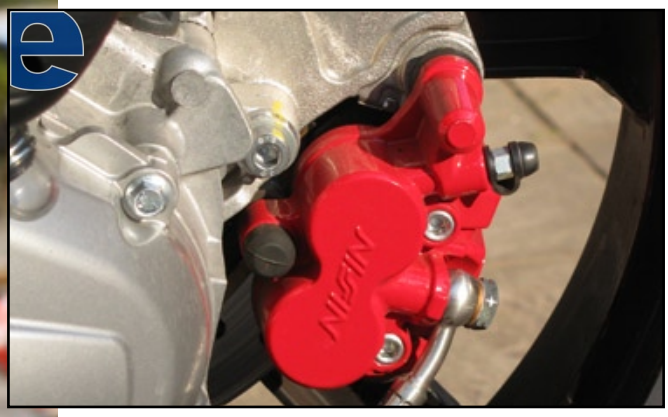
Τα φρένα είναι η ειδοποιός διαφορά με τα περισσότερα σκούτερ της αγοράς, καθώς δεν έχουν αυτή τη λαστιχένια αίσθηση και απόκριση στις μανέτες που έχουμε συνηθίσει στην κατηγορία. Αντίθετα, είναι ιδιαίτερα θετικά και δυνατά, κάνοντας το μπλοκάρισμα ειδικά του πίσω πανεύκολη υπόθεση. Αλλά –και αυτό είναι το μεγάλο "αλλά"– μόνο αν το επιλέξει ο αναβάτης. Η σφιχτή και ακριβής αίσθηση που τα χαρακτηρίζει και η γραμμικότατη απόδοση δίνουν τον πλήρη έλεγχο, ενώ σε περίπτωση που δεν καταλαβαίνεις βρε αδελφέ, το πίσω θα σε προειδοποιήσει με ένα ελαφρύ σφίξιμο της γραμμής στο όριο της πρόσφυσης.

Κατά τα λοιπά, το Geopolis παραμένει όσο πρακτικό γνωρίζουμε. Κάτω από τη σέλα θα χωρέσουν δύο

Διακόπτες που ζηλεύουν πολλές μεγάλες μοτοσυκλέτες

"Οι αναρτήσεις προσφέρουν έλεγχο που δε βρίσκεις συχνά στην κατηγορία"

X-lite
X-lite
PEUGEOT
RS
Geo RS



ανοιχτά κράνη –το ένα χωρίς ζελατίνα, ή αρκετά πράγματα αν δε βαριέστε να τα τακτοποιείτε λόγω περιορισμένου βάθους. Το μπροστινό ντουλαπάκι είναι αρκετό για μερικά χαρτιά καθώς περιέχει και το δοχείο του ψυγείου, ενώ η χαμηλότερη ζελατίνα έχει λύσει το πρόβλημα της παραμόρφωσης που είχαμε παρατηρήσει στην απλή έκδοση. Μόνο παράπονο, η περιορισμένη ορατότητα από τους μικρότερους "σπορ" καθρέπτες, που κάνουν την εύρεση της ιδανικής θέσης δύσκολη για όσους συνειδητοποιούν ότι δεν είναι μόνοι τους στο δρόμο.

Spot on

Τι είναι λοιπόν το RS; Σίγουρα όχι ακραία σπορ όπως υπαινίσσεται το λογότυπο, αλλά αυτό δεν είναι υποχρεωτικά κακό. Ένα σκούτερ με ακραία συμπεριφορά είναι άκυρο εκ σχεδιασμού, καθώς όλη κατηγορία δημιουργήθηκε με στόχο την άνεση και την πρακτικότητα. Το RS ακολουθεί την αυτοκινητάδικη λογική, όντας μια ειδική έκδοση με ελαφρά πιο σπορ χαρακτήρα, ισορροπώντας πάνω στη λεπτή γραμμή αυτών που θέλουμε και αυτών που είμαστε στην πραγματικότητα διατεθειμένοι να ανεχτούμε στην καθημερινή μας ζωή. Και το κερασάκι; Χάρη στις κινήσεις της αντιπροσωπείας, το 300 καταφέρνει να είναι έστω και οριακά φτηνότερο από το 250RS που αντικαθιστά. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,178 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	1,475 mm
Μεταξόνιο:	1,520 mm
Ύψος σέλας:	805 mm
Ρεζερβουάρ:	13.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	159 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	75 x 63 mm
Χωρητικότητα:	278.3 cc
Ισχύς:	22/7,250 hp/rpm
Ροπή:	2.3/6,000 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ
ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διάμετρος:	37 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

Δύο αμορτισέρ	
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 4 θέσεις

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ
ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	16 in
Ελαστικό:	Michelin City Grip 110/70-16
Φρένο:	Δίσκος 263 mm

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	14 in
Ελαστικό:	Michelin City Grip 140/70-16
Φρένο:	Δίσκος 226 mm

PEUGEOT GEOPOLIS 300 RS
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
€4,290

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 · Kriega · TriboSeat · ZTechnik · Beowulf · SKIDMARX · RAM MOUNTS · BULLPOWER

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

cover story

Επιτέλους έκθεση! Με απαρτία στις εταιρείες, νέα μοντέλα και την αίσθηση πως υπάρχει ακόμη παλμός στην αγορά Μοτοσυκλέτας

otorradonline.
Outdoor

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Intermot

Έκθεση!

Η πλήρης απαρτία εργοστασιακών εκθετών και μια δεκαριά νέα μοντέλα αρκούν για να μας φτιάξουν τη διάθεση μετά από μια τριετία ναφθαλίνης και δημιουργικής παρουσίασης του τίποτα ως νεωτερισμό. Η Intermot επέστρεψε δυναμικά και τη φυλλομετρούμε με αλφαβητική σειρά

APRILIA
DORSODURO 1200

Από το 2007 υπάρχει αυτός ο κινητήρας και τον είχε εκθέσει στο Μιλάνο η Aprilia στην καρδιά ενός πρωτότυπου streetfighter με την επωνυμία FV2. Εν τέλει το μεγάλο Dorsoduro έφτασε και, κρίνοντας από τις φωτογραφίες, αν το βάλεις δίπλα-δίπλα με το μικρό θα πρέπει να ψαχουλέψεις τα αυτοκόλλητα για να καταλάβεις ποιο είναι ποιο.
Στα ενδότερα, το 1200 –όπως και το 750– διαθέτει ride by wire ηλεκτρονικό γκάζι και επιλογή τριών χαρτογραφήσεων (Sport, Touring, Rain), ενώ επιπλέον θα προσφέρεται και έξτρα έκδοση με ABS (της Continental) που έχει δυνατότητα απενεργοποίησης και πάει πακέτο με Aprilia Traction Control, επίσης ανεπεργοποιούμενο κατά βούληση.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, V2 90°, 2ΕΕΚ, 2x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	130 hp / 8,700 rpm
ΡΟΠΗ:	11.7 kg.m / 7,200 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,528 mm
ΒΑΡΟΣ:	Δ.Α.
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	15 lt

INTERMOT
KÖLN

aprilia
Agip

APRILIA
RSV4 APRC SPECIAL EDITION

Γιορτάζουμε και προσφέρουμε! Μετά τους τίτλους αναβατών και κατασκευαστών στο Παγκόσμιο SBK η Aprilia προσφέρει ένα ακόμη πιο σπέσιαλ RSV4 Factory. Με βάση το ακριβό superbike της, η ιταλική εταιρεία προσθέτει στο μενού ένα πλήρες ηλεκτρονικό πακέτο που αποκαλεί APRC, Aprilia Performance Ride Control. Αυτό περιλαμβάνει: Aprilia Traction Control με 8 ρυθμίσεις, Aprilia Wheelie Control με 3 ρυθμίσεις, Aprilia Launch Control με 3 ρυθμίσεις και Aprilia Quick Shift. Όλα τα παραπάνω μπορούν να ρυθμιστούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Πέραν αυτών, η Special Edition διαθέτει νέα ελαφρύτερη εξάτμιση, πιο σφιχτή κλιμάκωση στο κιβώτιο, βελτιωμένο σύστημα λίπανσης και ένα ολοκαίνουργιο πίσω λάστιχο διπλής γόμας που εξελίχθηκε αποκλειστικά για το RSV4 με την Pirelli σε διάσταση 200/55.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, V4 65°, 2ΕΕΚ, 2x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	180 hp / 12,250 rpm
ΡΟΠΗ:	11.7 kg.m / 10,000 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,420 mm
ΒΑΡΟΣ:	179 kg χωρίς μπαταρία και υγρά
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	17 lt

INTERMOT
KÖLN

aprilia
RSV4
brembo
aprilia
APRILIA ALITALIA RACING TEAM
2010 SBK WORLD CHAMPION

BMW
K1600 GT/GTL

Καλωσορίσατε τον κόσμο του υπερτουρισμού. Η BMW παρουσιάζει έναν ολοκαίνουργιο εξακύλινδρο σε σειρά κινητήρα και τον ντεμπουτάρει στην τουριστική της διαστημική ναυαρχίδα, με αρκετό γκάζι και αχόρταγη ροπή το 70% της οποίας προοιωνίζεται ως διαθέσιμο από τις 1,500 rpm.
Οτιδήποτε έχετε δει ποτέ σε μοτοσυκλέτα της BMW θα το συναντήσετε και στο K1600GT. Η βάση περιλαμβάνει τα παραδοσιακά Duolever και Paralever, συνεχίζουμε με E-Gas (η γερμανική εκδοχή του ride by wire), στάνταρ Integral ABS και μια οθόνη TFT στο επίκεντρο των οργάνων που αποτελεί το κέντρο ελέγχου του αναβάτη. Μετά όρεξη να έχεις να φορτώνεις: Προσφέρεται ως έξτρα το DTC (Dynamic Traction Control) που γνωρίζουμε στο S1000RR και φυσικά οι ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις ESA II.
Ένα πρωτοποριακό χαρακτηριστικό των νέων GT είναι το Adaptive Headlight. Ο προβολέας xenon έχει μηχανισμό που τον στρέφει ανάλογα με την κλίση και το φορτίο της μοτοσυκλέτας, ώστε να προσφέρει τον καλύτερο δυνατό φωτισμό σε κάθε περίπτωση. Καλή και απλή ιδέα που αποροούμε πως δεν είχε φτάσει ακόμη στις μοτοσυκλέτες της σημερινής ηλεκτρονικής εποχής.
Η έκδοση GTL (στη φωτογραφία) ξεχωρίζει χάρη στον επιπλέον εξοπλισμό, ήτοι επιπλέον άνεση για τους επιβαίνοντες, ηχοσύστημα κ.ο.κ.

Web:
www.bmw-motorrad.com/com/en/bikes/tour/k1600/k1600.html

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, εξακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 6x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	160 hp / 7,750 rpm
ΡΟΠΗ:	17.8 kg.m / 5,250 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,618 mm
ΒΑΡΟΣ:	319 kg πλήρες (GTL: 348 με όλα συν τρεις βαλίτσες)
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	24 lt (GTL: 26.5)

INTERMOT
KÖLN

INTERMOT
KÖLN
6.–10.OKT. 2010

DUCATI
1198 SP

Δεν είχατε επιθυμήσει άλλη μια έκδοση του ιταλικού superbike; Το SP έρχεται να κάτσει ανάμεσα στο απλό μοντέλο και το R Corse, σχεδιασμένο κυρίως για χρήση πίστας και με τα κατάλληλα εφόδια γι' αυτό: Αλουμινένιο ρεζερβουάρ, Ducati Quick Shift, slipper συμπλέκτης, αμορτισέρ Öhlins "με τεχνολογία" TTXR (ό,τι σημαίνει αυτό), στεγνό βάρος 168 kg.

Web:
www.ducati.com/bikes/superbike/1198_sp/index.do

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, L2 90°, 2ΕΕΚ, 2x4 βαλβίδες, desmo
ΙΣΧΥΣ:	170 hp / 9,750 rpm
ΡΟΠΗ:	13.4 kg.m / 8,000 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,430 mm
ΒΑΡΟΣ:	168 kg στεγνό
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	18 lt

INTERMOT
KÖLN
DUCATI
DUCATI
1198 SP
brembo

HONDA

Μόνο χρώματα

Στην Κολωνία η Honda δεν είχε κανένα νέο μοντέλο να δείξει, μόνο νέα χρώματα σε διάφορα μοντέλα της, όπως τα CBR600RR και Transalp. Ωστόσο έχει προαναγγείλει καταιγισμό στην EICMA του Μιλάνου στις αρχές Νοέμβρη, όπου οι πληροφορίες μας μιλούν για ένα ολοκαίνουργιο και πολυαναμενόμενο νέο μοντέλο με τον V4 κινητήρα που γνωρίσαμε στο VFR1200. Οπότε ψώμεθα για τα νέα Honda από την έκθεση της Ιταλίας.

Στο μεταξύ απολαύστε έναν ενδιαφέροντα νέο χρωματισμό στο CBR που είμαστε περίεργοι να μάθουμε αν προορίζεται και για την Ευρώπη, εκτός από τις Η.Π.Α.

INTERMOT
KÖLN

HONDA
CBR

INTERMOT
KÖLN
6.–10.OKT. 2010

HOREX

Για να γουστάρουμε

Ένα εντυπωσιακό πρωτότυπο προαναγγέλλει την επιστροφή της Horex στη ζωή. Αβάπτιστο προς το παρόν, καταφέρνει να τραβήξει τα βλέμματα χάρη στον περίεργο κινητήρα του που οι Γερμανοί αποκαλούν VR6. Πρόκειται για έναν εξακύλινδρο που μοιάζει να είναι σε σειρά, αλλά είναι V με περιεχόμενη γωνία 15 μοιρών. Το τρικ αφορά στη χρήση τριών εκκεντροφόρων, όπου ο μεσαίος ντουμπλάρει ως εισαγωγής στη μια τριάδα κυλίνδρων και εξαγωγής στην άλλη. Αυτή η διάταξη έχει προφανή οφέλη στις διαστάσεις του κινητήρα. Αν τα 1,200 cc του δε σας φτάνουν, η Horex έχει φροντίσει να χορτάσουμε όλοι με έναν υπερσυμπιεστή Rotrex που κινείται απευθείας από τον στρόφαλο μέσω ενός οδοντωτού ιμάντα. Κοινώς, πάρε να 'χεις!

Web:
www.horex.com

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, VR6 15°, 3ΕΕΚ, 6x3 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	200 hp / 8,500 rpm
ΡΟΠΗ:	15.3 kg.m
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	Δ.Α.
ΒΑΡΟΣ:	239 kg
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	20 lt

INTERMOT
KÖLN
HOREX

KAWASAKI
ZX-10R

Το νέο superbike της Kawasaki σχεδιάστηκε, λέει, πρώτα ως αγωνιστικό και από εκεί προέκυψε η έκδοση δρόμου. Είναι προφανές πως έχει βάλει σκοπό να επιστρέψει δυναμικά στους αγώνες η μοναδική φέτος ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα στην κατηγορία, απαντώντας στις ευρωπαϊκές προκλήσεις, βλέπε Aprilia και BMW.

Όλα είναι νέα πάνω στο ZX-10R, κινητήρας, πλαίσιο με γρηγορότερη γεωμετρία από τον προκάτοχό του. Το πιρούνι πλέον είναι, όπως και στο ZX-6R, Showa Big Piston Fork, το στάνταρ σταμπιλιζατέρ της Ohlins είναι φυσικά εδώ, παρόν φωνάζει και ο μονόδρομος συμπλέκτης.

Παράλληλα όμως οι Ιάπωνες ακολουθούν τη μόδα και στα ηλεκτρονικά. S-KTRC σημαίνει Sport Kawasaki Traction Control και μας έρχεται με τρεις επιλογές ρυθμίσεων. Έχουμε και ABS ή, όπως ονομάζεται εδώ, KIBS, δηλαδή Kawasaki Intelligent anti-lock Braking System, κατασκευασμένο από τη Bosch. Τέλος έχουμε και την κλασική πλέον επιλογή χαρτογραφήσεων, με τρεις διακριτές καταστάσεις: Full, Medium, Low.

Web:
www.kawasaki.eu/ZX-10R

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 4x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	200 (210 με Ram Air) hp / 13,000 rpm
ΡΟΠΗ:	11.7 kg.m / 11,500 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,425 mm
ΒΑΡΟΣ:	198 kg (201 με ABS)
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	17 lt

INTERMOT
KÖLN

Ninja
Kawasaki

KAWASAKI
Z1000 SX

Η πολύ απλή ιδέα συνδέει ένα Z1000 τελευταίας γενιάς με πειστική αεροδυναμική προστασία χάρη σε ένα ολόσωμο φέρινγκ και μια ρυθμιζόμενη ζελατίνα. Το SX είναι μια μοτοσυκλέτα γενικής χρήσης που στήνεται πάνω στο Z1000, πλαίσιο, αναρτήσεις και φρένα είναι ουσιαστικά τα ίδια, ακόμη και η θέση οδήγησης είναι σχεδόν απαράλλαχτη –μόνο το τιμόνι έχει έρθει περίπου ένα εκατοστόμετρο πιο μπροστά.

Νέα είναι τα όργανα, λίγο προς το πιο συντηρητικό με αναλογικό στροφόμετρο, θέλοντας εμφανώς να απευθυνθούν και σε ένα πιο ώριμο κοινό που βλέπει περισσότερο χρηστικές προεκτάσεις και εντυπωσιάζεται πολύ λιγότερο από τη διαστημική αισθητική του γυμνού Z. Στο ίδιο μήκος κύματος, ήδη δε μας λείπουν καθόλου τα χρυσά πλαστικά στα πλάγια του ντεπόζιτου που εδώ είναι στο χρώμα της υπόλοιπης μοτοσυκλέτας, αντίο!

Προσθέτουμε τέλος και ολίγη προσοχή στον ταξιδιώτη, με τέσσερα έξτρα λίτρα καυσίμου να χωρούν στο ρεζερβουάρ, καθώς και το έξτρα τριβάλιτσο που εξυπηρετεί τον πολυχρηστικό χαρακτήρα.

Web:
www.kawasaki.eu/Z1000SX

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 4x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	138 hp / 9,600 rpm
ΡΟΠΗ:	11.2 kg.m / 7,800 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,445 mm
ΒΑΡΟΣ:	228 kg (231 με ABS)
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	19 lt

INTERMOT
KÖLN

Kawasaki
Z1000SX
ABS

KAWASAKI
W800

Για κάποιο μυστήριο λόγο εκείνο το υπέροχο εγγλέζικης ρετρό λογικής W650 η Kawasaki το είχε ξεχασμένο εδώ και χρόνια, παρότι είχε γράψει πολύ θετικά στο κοινό στις αρχές της περασμένης δεκαετίας που παρουσιάστηκε, και παρά την τεράστια εμπορική επιτυχία των Triumph Bonneville.
Μια δεκαετία αργότερα η Kawasaki επανέρχεται με το W800, έχοντας σαφέστατα την "αυθεντική" αγγλική μοτοσυκλέτα στο μάτι. Ο δικύλινδρος σε σειρά κινητήρας πατάει πάνω σε αυτόν του 650, έχοντας πλέον μεγαλώσει τόσο σε διάμετρο όσο και σε διαδρομή εμβόλων, διατηρώντας πάντα τον άξονα-κόσμημα με το κωνικό γρανάζι που κινεί τον εκκεντροφόρο και πεντατάχυτο κιβώτιο. Ο κινητήρας πάντως παραμένει πάντα υποτετράγωνος, δίνοντας έμφαση στη ροπή και αγνοώντας επιδεικτικά τις σύγχρονες ορέξεις για τρελό στροφάρισμα.

Web:
www.kawasaki.eu/W800

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Α/Ψ, δικύλινδρος σε σειρά, 1ΕΕΚ, 2x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	Δ.Α.
ΡΟΠΗ:	Δ.Α.
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,465 mm
ΒΑΡΟΣ:	216 kg
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	14 lt

INTERMOT
KÖLN

INTERMOT
KÖLN
6.–10.OKT. 2010

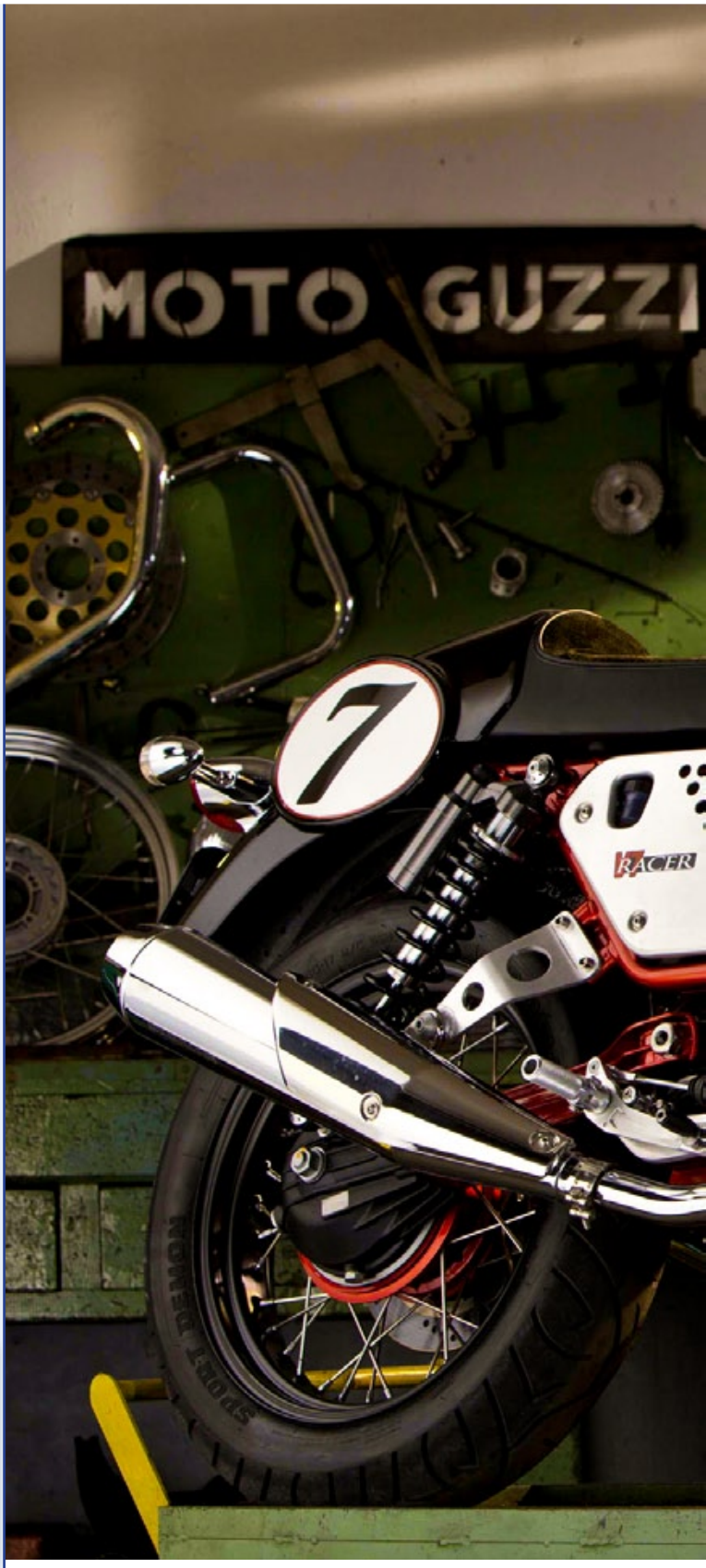
KTM
Duke 125

Αυτό είναι το νέο πρόσωπο της KTM. Καρπός της συνεργασίας με την ινδική Bajaj, το πρώτο τετράχρονο 125 των Αυστριακών απευθύνεται πρωτίστως σε νέους αναβάτες με τα ανάλογα διπλώματα ως 15 ίππους και έχει ως βασικότερο εφόδιό του την εμφάνιση και τις υποσχέσεις ομοιότητας με τα μεγάλα του αδέρφια. Ξεκινώντας τη σχετική οικογένεια από ένα γυμνό Duke, η KTM χρησιμοποιεί φυσικά ένα ατσάλινο χωροδικτύωμα, δίνει ρέστα με το ανάποδο WP –ποιος άλλος φίλος σου θα έχει τέτοιο πιρούνι στο δικό του 125;– προσθέτει ακτινικές δαγκάνες και γενικά καταφέρνει εξαιρετικά να φτιάξει μια μοτοσυκλέτα που θα κάψει καρδιές παρκαρισμένη δίπλα στα αντίστοιχα γιαπωνέζικα μοντέλα. Αρκεί μόνο να μην κοστολογηθεί στα ουράνια…

Web:
www.125duke.com

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, μονοκύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	15 hp / 10,500 rpm
ΡΟΠΗ:	1.2 kg.m / 8,000 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,350 mm
ΒΑΡΟΣ:	128 kg
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	11 lt

INTERMOT
KÖLN
ur choice
www.ktm.com
DUKE
KTM



MOTO GUZZI
V7 Racer

Οι Ιταλοί παίρνουν το απλό και ταπεινό V7 και το μετατρέπουν σε μια λαχταριστή ρέπλικα των κλασικών αγωνιστικών Moto Guzzi. Χρωμιωμένο ρεζερβουάρ με δερμάτινη λωρίδα να το διατρέχει στο μήκος, κόκκινο πλαίσιο, ψαλίδι και κέντρα τροχών, αυστηρό suede μονόσελο με κοκοβιό, τρία number plates, πανέμορφα billet μαρσπιέ, δύο ρυθμιζόμενα Bitubo αμορτισέρ, τετραπίστονη Brembo μπροστά, λαστιχάκι Pirelli Sport Demon. Με την έξτρα εξάτμιση της Arrow (όχι για χρήση δρόμου) που σχεδιάστηκε ειδικά για το V7 υποπτευόμαστε πως θα ακούγεται μούρλια σε ένα track day με ασορτί κράνος και φόρμα εποχής!

Web:
www.motoguzzi.com/v7racer/index.html

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Α/Ψ, εγκάρσιος V2 90°, 1 εκκεντροφόρος, ωστήρια, 2x2 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	48.8 hp / 6,800 rpm
ΡΟΠΗ:	5.6 kg.m / 3,600 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,449 mm
ΒΑΡΟΣ:	198 kg πλήρες
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	17 lt

INTERMOT
KÖLN

7
MOTO GUZZI

MOTO GUZZI
Norge GT 8V

Το γνωστό τουριστικό GT της Moto Guzzi φορά κι αυτό με τη σειρά του τον τετραβάλβιδο κινητήρα και ανανεώνεται με μικρές πινελιές. Οι αναρτήσεις έχουν νέα ελατήρια και διαφορετικό σετάρισμα στις υδραυλικές τους λειτουργίες, ενώ μικρές επεμβάσεις έγιναν και στο φέρινγκ του ώστε να προσφέρει αναβαθμισμένη προστασία.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Α/Ψ, εγκάρσιος V2 90°, 2x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	102 hp / 7,000 rpm
ΡΟΠΗ:	10.6 kg.m / 5,500 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	Δ.Α.
ΒΑΡΟΣ:	251 kg στεγνό
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	23 lt

INTERMOT
KÖLN

MOTO GUZZI
NORGE

PIAGGIO
Typhoon 125 4T

Γενιές και γενιές έχουν μεγαλώσει με τα δίχρονα Typhoon στην Ελλάδα και τώρα που η οικονομία των σκούτερ πάει ολοένα και καλύτερα υποδεχόμαστε την ανανέωση του θρυλικού αυτού Piaggio. Δίπλα στο δίχρονο 50 κάνει την εμφάνισή του ένα ολοκαίνουργιο τετράχρονο 125, με εμφάνιση που δηλώνει ανανεωμένη αλλά χρειάζεται να τρέξει λίγο το μάτι στο σώμα του Typhoon πριν αντιληφθεί το νέο φωτιστικό σώμα και την πιο αιχμηρή ουρά, καταφέρνει δηλαδή να είναι ιδιαίτερα οικείο με το κλασικό σχήμα που μάθαμε τόσα χρόνια.

Web:
www.it.piaggio.com/it_IT/prodotti/new_typhoon/default.aspx

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Α/Ψ, μονοκύλινδρος
ΙΣΧΥΣ:	9.6 hp / 8,500 rpm
ΡΟΠΗ:	0.8 kg.m / 7,500 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,350 mm
ΒΑΡΟΣ:	Δ.Α.
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	7 lt

INTERMOT
KÖLN

PIAGGIO
GO FAST
HQ-5

SUZUKI
GSR 750

Βλέποντας την κατηγορία των μεσαίων γυμνών να τραβά την ανηφόρα σε κυβισμό, η Suzuki έκανε απλά το προφανές και εύκολο. Πήρε τον εξαιρετικό κινητήρα του GSX-R750 σε μια μοτοσυκλέτα που εν πολλοίς βασίζεται στο πετυχημένο GSR 600.

Με τον κινητήρα ρυθμισμένο για πιο ήπια καθημερινή χρήση και πλαισιωμένο από ένα πακέτο περιφερειακών που μάλλον εντάσσεται στη λογική του μετρημένου κόστους, το GSR 750 ξεχωρίζει από το 600 πρωτίστως στην εξάτμιση που κατέβηκε από την ουρά και άλλαξε ένα πολύ ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του μοντέλου –προς το καλύτερο ή το χειρότερο, αποφασίζει ο καθένας με το δικό του κριτήριο.

Web:
http://motorrad.suzuki.de/index.php?id=1291&tx_mcproducts[motorrad_uid]=326&cHash=ff9a2e65e2

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 4x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	Δ.Α.
ΡΟΠΗ:	Δ.Α.
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	Δ.Α.
ΒΑΡΟΣ:	Δ.Α.
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	17.5 lt

INTERMOT
KÖLN

GSR

INTERMOT
KÖLN
6.–10.OKT. 2010

SUZUKI
GSX-R 600/750

Δύσκολες εποχές για ανοίγματα και η μπάλα έχει πάρει την πλειοψηφία των ιαπωνικών supersport που έχουν ξεχάσει την περιοδικότητα των ανανεώσεών τους. Φέτος η Suzuki βάζει το χεράκι της στα δύο εκ των τριών GSX-R της οικογένειας, προσφέροντάς τους μια πληθώρα μικρών επεμβάσεων εν είδη fine tuning.

Το μενού περιλαμβάνει κυρίως δίαιτα, καθώς το 750 έχασε 9 κιλά και το 600 άλλα 8, κάτι που επιτεύχθηκε κόβοντας από κάθε πιθανό και απίθανο μέρος, λ.χ. και οι δαγκάνες είναι νέες και… ελαφρύτερες. Επιπλέον περιστράφηκε η έδραση του κινητήρα μέσα στο πλαίσιο κατά τρεις μοίρες, αλλάζοντας την κατανομή βάρους και επιτρέποντας να μειωθεί το μεταξόνιο κατά 15 χιλιοστά. Μια ακόμη σημαντική αλλαγή αφορά την έλευση του εξαιρετικού πιρουνιού Big Piston της Showa, το οποίο φορά και το GSX-R1000.

Web:
(600) http://motorrad.suzuki.de/index.php?id=1291&tx_mcproducts[motorrad_uid]=281&cHash=ff9a2e65e2
(750) http://motorrad.suzuki.de/index.php?id=1291&tx_mcproducts[motorrad_uid]=282&cHash=ff9a2e65e2

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 4x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	123 (150) hp / 13,500 (13,200) rpm
ΡΟΠΗ:	7 (8.8) kg.m / 11,000 (11,200) rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,385 (1,390) mm
ΒΑΡΟΣ:	187 (190) kg
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	17 lt

INTERMOT
KÖLN

GSX
SUZUKI
brembo

TRIUMPH
Speed Triple

Φρεσκάρισμα, όχι κοσμογονία. Με αυτόν τον τίτλο θα μπορούσαμε να περιγράψουμε εν πρώτοις την ανανέωση του περίφημου αγγλικού γυμνού, μα φαίνεται πως είναι κάτι παραπάνω από αυτό.

Ο λόγος για ένα ολοκαίνουργιο πλαίσιο, το οποίο αν έχει καταφέρει να αλλάξει την έντονα οπισθοβαρή λογική του προκατόχου του μάλλον θα μεταμορφώσει το μεγάλο Triple προς το πολύ καλύτερο. Η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα κυρίως φέρει αισθητικές αλλαγές, με πρώτη και εντονότερη αυτή στα φανάρια που ξεπερνούν τα κλασικό στρογγυλό σχήμα για κάτι πιο σύγχρονο, ενώ στα συν θα πρέπει να προσθέσουμε και την ονομαστική αύξηση κατά 7% στη ροπή που βγήκαν οι Άγγλοι μηχανικοί στον γνωστό τρικύλινδρο 1,050 cc.

Web:
http://www.triumphmotorcycles.co.uk/motorcycles/range/roadsters/speed-triple/2011/speed-triple

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, τρικύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 3x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	133 hp / 9,400 rpm
ΡΟΠΗ:	11.3 kg.m / 7,750 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,437 mm
ΒΑΡΟΣ:	214 kg πλήρες
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	17.5 lt

INTERMOT
KÖLN
SPEED

TRIUMPH
Thunderbird Storm

Μια ακόμη προσθήκη στη φαμίλια των Thunderbird με το όνομα Storm ως έκφραση της αύξησης της χωρητικότητας κατά 100 cc με την ανάλογη ευεργετική επίδραση σε απόδοση. Κατά τα λοιπά η μοτοσυκλέτα ξεφορτώνεται τα χρώμια και τις πολλές λεπτομέρειες, φορά τα μαύρα της, ίσιο τιμόνι, ένα ζεύγος προβολέων και πιάνει πόστο στην πιο μυώδη πλευρά του οικογενειακού τραπεζιού.

Web:
http://www.triumphmotorcycles.co.uk/motorcycles/range/cruisers/thunderbird/2011/thunderbird-storm

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Υ/Ψ, δικύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 2x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	85 hp / 4,850 rpm
ΡΟΠΗ:	14.9 kg.m / 2,750 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,615 mm
ΒΑΡΟΣ:	339 kg πλήρες
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	22 lt

INTERMOT
KÖLN

TRIUMPH
TRIUMPH

TRIUMPH
Speedmaster / America

Οι δύο "αμερικάνικες" εκδόσεις της κλασικής Bonneville ανανεώθηκαν μετά από χρόνια. Η βασικότερη αλλαγή των δύο έχει να κάνει με την εργονομία οδήγησης, καθώς άλλαξε το τιμόνι και η σέλα κατέβηκε λίγο χαμηλότερα, στα 690 mm. Το Speedmaster φορά ζάντα 19 in μπροστά, ενώ το America 18 –αμφότερα έχουν 15άρα πίσω. Ο γνωστός κινητήρας δεν έχει αλλαγές και όλες οι υπόλοιπες επεμβάσεις αφορούν το εμφανισιακό κομμάτι.

Web:
http://www.triumphmotorcycles.co.uk/motorcycles/range/cruisers/speedmaster/2011/speedmaster (America) http://www.triumphmotorcycles.co.uk/motorcycles/range/cruisers/america/2011/2863

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ:	Α/Ψ, δικύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 2x4 βαλβίδες
ΙΣΧΥΣ:	60 hp / 6,800 rpm
ΡΟΠΗ:	7.3 kg.m / 3,300 rpm
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ:	1,655 mm (Speedmaster: 1,605)
ΒΑΡΟΣ:	250 kg πλήρες
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ:	19.3 lt

INTERMOT
KÖLN

NEW SPEED TRIP
TRIUMPH
TRIUMPH

YAMAHA
Super Ténéré Worldcrosser

Σύμφωνα με το εξαιρετικά ολιγόλογο δελτίο Τύπου που συνοδεύει αυτή τη μοτοσυκλέτα, πρόκειται για ένα πρωτότυπο που φτιάχτηκε ειδικά για τις φετινές εκθέσεις Intermot και EICMA. Σκοπός του είναι να μας δείξει την απόλυτη μοτοσυκλέτα για να γυρίσει κανείς τον κόσμο από κάθε είδους έδαφος, καλωσορίστε το Super Ténéré με μια μεγάλη γκάμα αξεσουάρ.

Ελλείψει νέων μοντέλων στην Κολωνία και με μόνες ουσιαστικές καινοτομίες την προσθήκη ABS στα FZ8 και Super Ténéré, η Yamaha ντύνει με σωρεία αξεσουάρ στο μεγάλο της περιπετειώδες on-off και ελκύει λίγη δημοσιότητα.

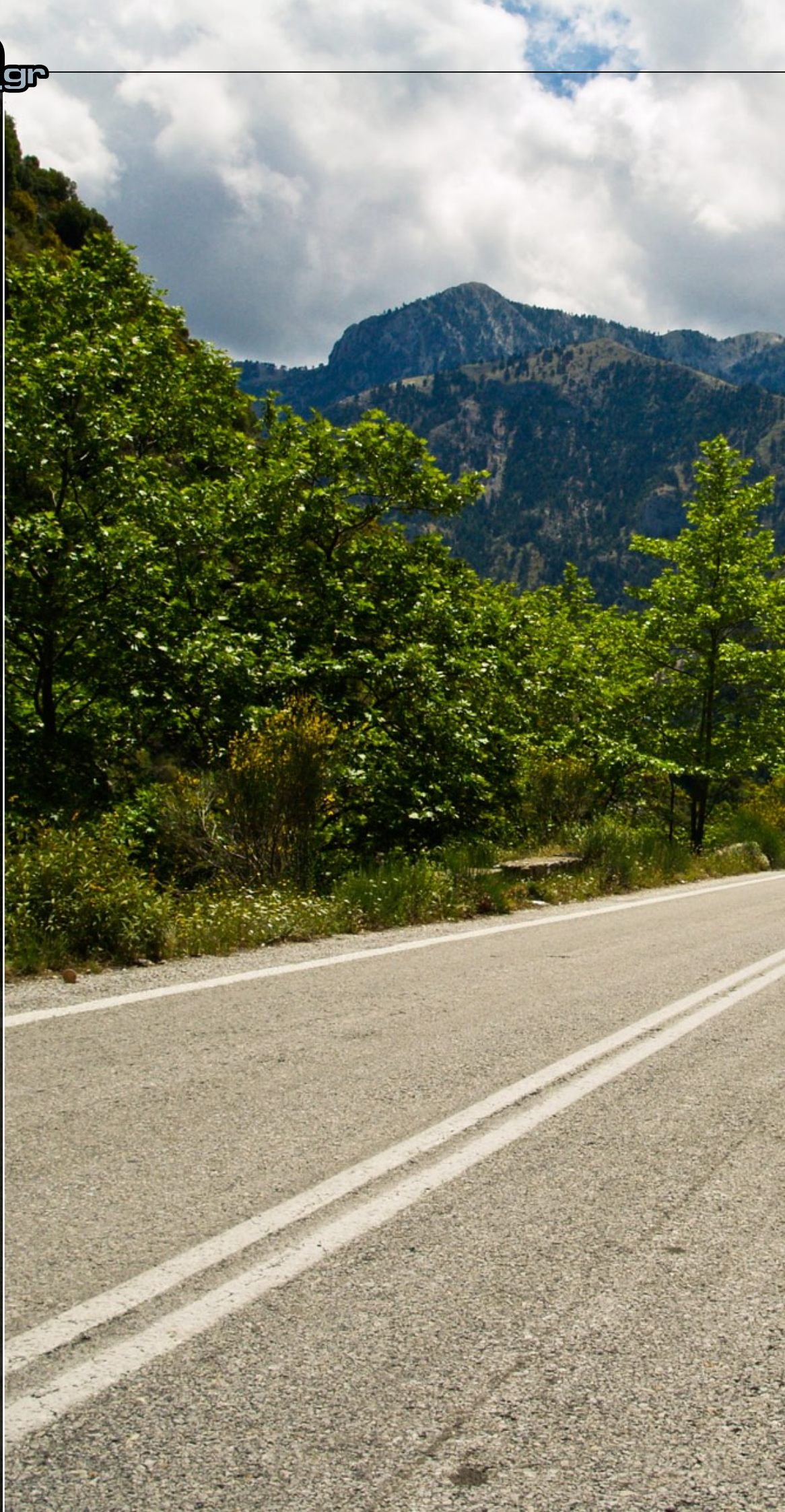
INTERMOT
KÖLN
1200
HORNED CROSSER
AKRAPOVIC
YAMAHA

INTERMOT
KÖLN
6.–10.OKT. 2010

Σας ευχαριστούμε που επισκεφθήκατε την Intermot 2010 και σας περιμένουμε σε δύο χρόνια από τώρα. Auf wiedersehen!

INTERMOT
KÖLN
SHARK
SW-MOTECH
BIKES-CONNECTION
SUZUKI
CLUB

feature

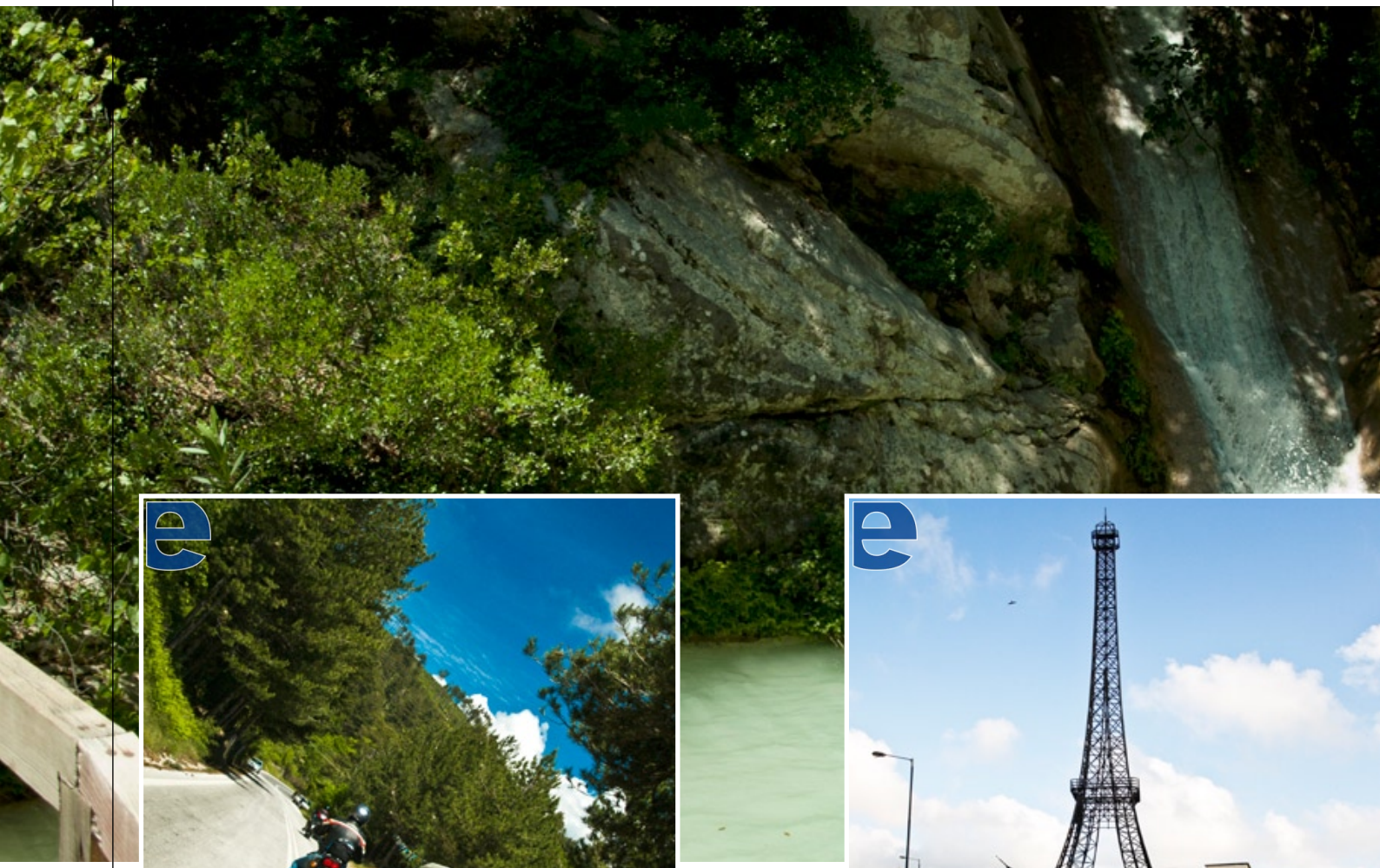


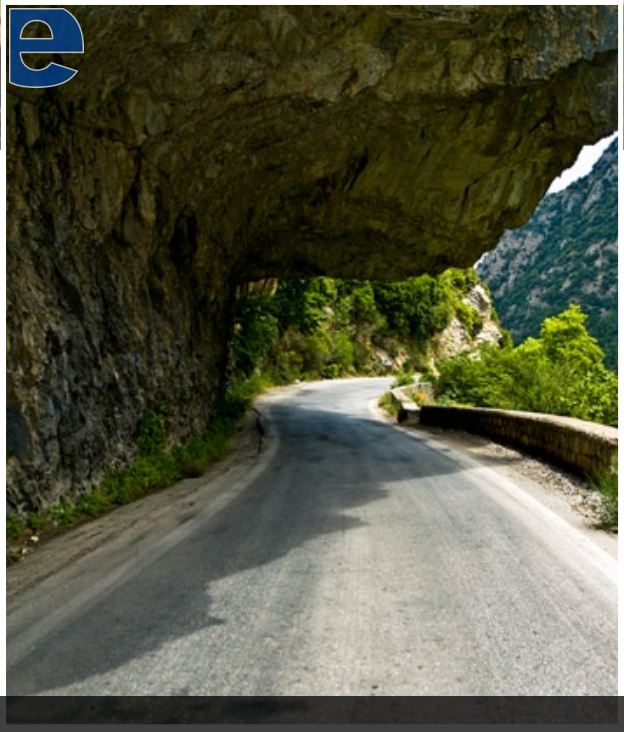
Γύρος Πελοποννήσου, μοτοσυγκέντρωση στα Χανιά, μελωδικές εξατμίσεις στο Δρέπανο... τεύχος και πάσης Ελλάδας

Τρία κοπέλια στον Μωριά

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

Το ταξίδι συνεχίζεται με βουτιές στους καταρράκτες της Νέδας, την παραλία Βοϊδοκοιλιά και την ονειρεμένη διάσχιση του Ταϋγέτου προς Σπάρτη

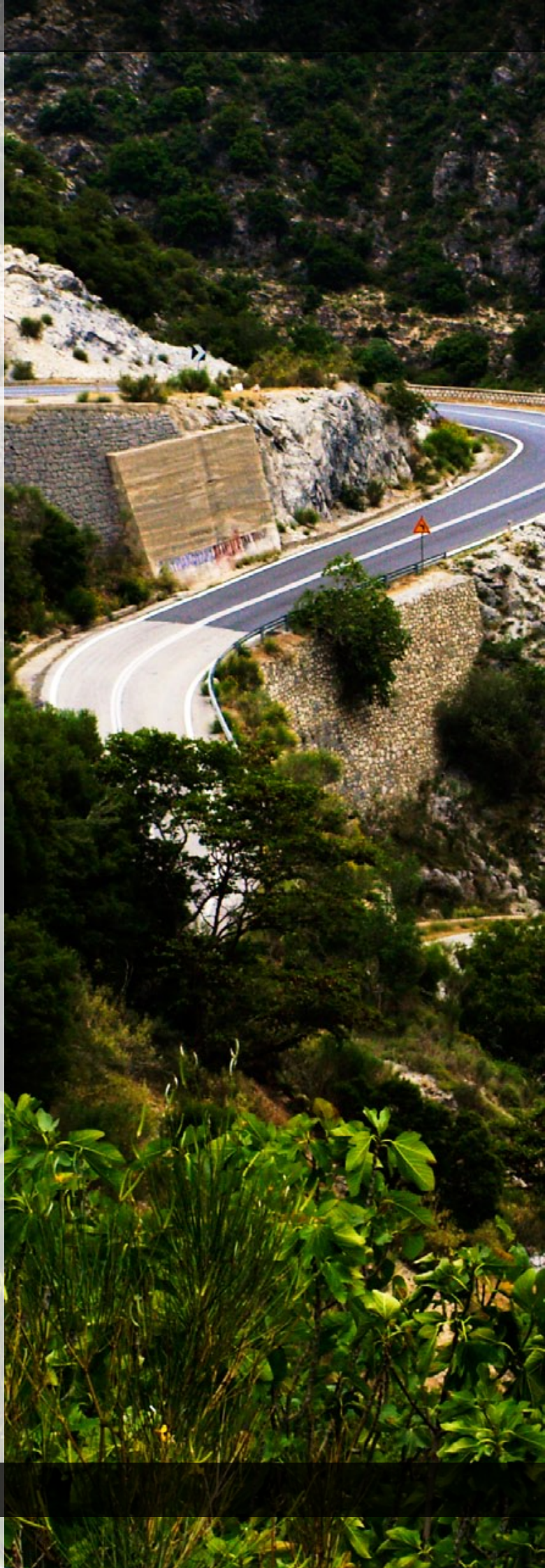




Ντυμένοι και με τα μπαγκάζια στεγνά και δεμένα στη μηχανή, καθίζουμε για πρωινό σε παρακείμενο του ξενώνα καφενείο απολαμβάνοντας έναν διπλό βαρύ ελληνικό και τρώγοντας γαλατόπιτες όπου και περιμέναμε τον φίλο του Μανώλη, Θάνο, ο οποίος είχε ξεκινήσει χαράματα από Αθήνα για να μας συναντήσει στη Δημητσάνα και να ακολουθήσει τη διαδρομή μας μέχρι και την επόμενη ημέρα.

Σήμερα είχαμε στο πρόγραμμα επίσκεψη στους επιβλητικούς καταρράκτες του ποταμού της Νέδας και διανυκτέρευση στη παραλία Βοϊδοκοιλιά. Αφού λαδώσαμε αλυσίδες και καθαρίσαμε ζελατίνες στα κράνη, ανεβαίνουμε στα πιστά μοτοσακά μας και ξεκινάμε ανανεωμένοι και ξεκούραστοι να καταπιούμε ατελείωτα χιλιόμετρα και μοναδικές εικόνες γεμάτες χρώματα, αρώματα κι αισθήσεις.

Ακολουθούμε την πανέμορφη διαδρομή από Δημητσάνα, Στεμνίτσα, Καρύταινα, Στρόγγυλο, Ανδρίτσαινα, Πλατάνια. Λίγο πριν τα Πλατάνια ακολουθούμε έναν χωμάτινο παράδρομο τον οποίο κατηφορίσαμε μέχρι τα όρια του με τον ποταμό της Νέδας, όπου και αφήσαμε τις μηχανές μας αφού πρώτα δέσαμε όλα τα κράνη μας και ξεκινήσαμε περπατώντας στο μονοπάτι δίπλα από τον ποταμό ψάχνοντας τον διάσημο μεγάλο καταρράκτη.



Οι νεράιδες ήταν πανέμορφες νεαρές γυναικείες μορφές με θεϊκή καταγωγή που δεν ήταν αθάνατες αλλά ζούσαν πάρα πολλά χρόνια κοντά στις πηγές και στα ποτάμια και τρέφονταν με αμβροσία. Ήταν οι προστάτιδες της νιότης, των παρθένων και των αρραβωνιασμένων. Μία από αυτές, η Νέδα έδωσε το όνομά της στο ποτάμι, το μοναδικό με θηλυκό όνομα στην Ελλάδα. Και, όπως κάθε θηλυκό, θέλει ιδιαίτερη προσοχή για να το προσεγγίσεις και να το κατακτήσεις.

Περπατώντας μέσα στο φαράγγι που διασχίζει το ποτάμι, γεμάτο πλατάνια, αγριοβελανιδιές, συκιές, κουμαριές και πουρνάρια, οι συντρόφισσες της Άρτεμης, της Αφροδίτης και του Πάνα στους χορούς και τα τραγούδια, οι θυγατέρες του Δία Αιγιόχου του θεού της θύελλας, οι νύμφες, θαρρείς και θα ξεπεταχτούν μπροστά σου καθώς βαδίζεις μέσα στα νερά του ποταμού ή τα φιδογυριστά μονοπάτια που τον ακολουθούν στις όχθες του.

Ανεβοκατεβαίνοντας τα στενά μονοπάτια αισθήσεις μεθυστικές εισβάλουν στα έγκατα του μυαλού σου καθώς το κελάρυσμα των νερών του ποταμού της Νέδας ενώνεται με το κελάηδισμα των πουλιών, το θρόισμα των φύλλων των δέντρων και τη βαριά ανάσα των κουρασμένων περιπατητών.

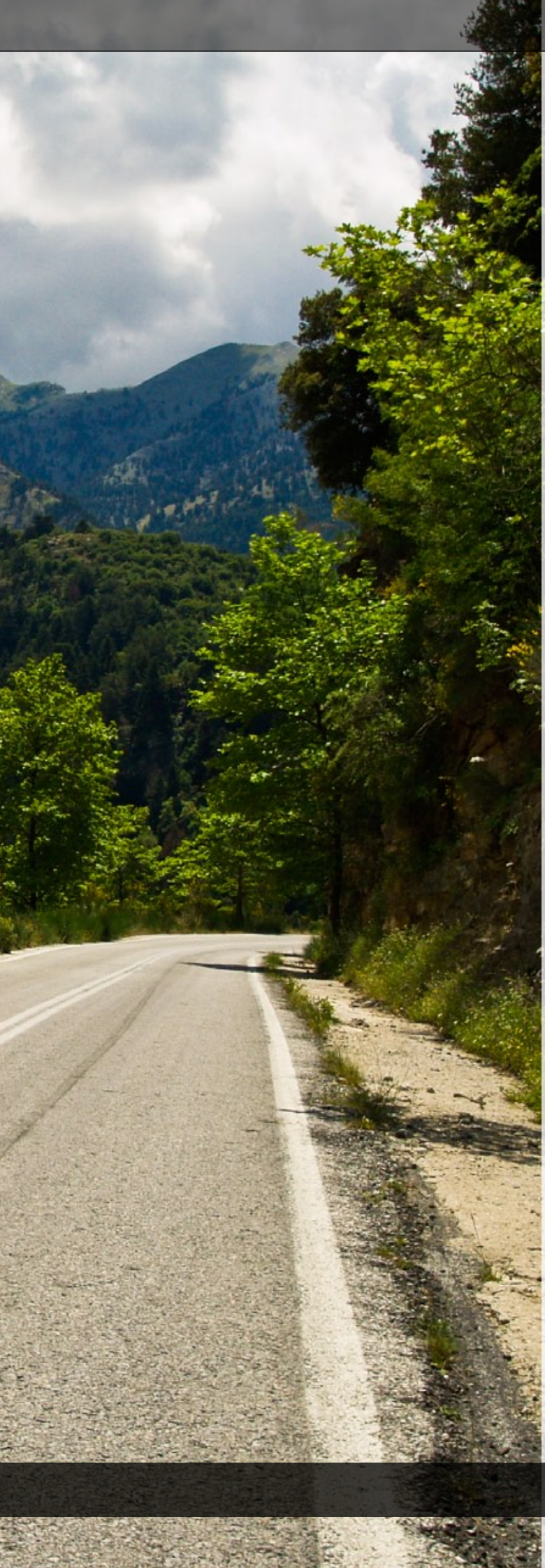
Ένα οργιαστικό παιχνίδι των αισθήσεων μέσα σε ένα παρθένο τοπίο χωρίς ανθρώπινες επεμβάσεις με συχνές εναλλαγές, πλούσια βλάστηση, διαυγή νερά, μυρωδιές κι ακούσματα που σε τυλίγουν, καταλαμβάνει όλη σου την ύπαρξη και με παιδική ανυπομονησία συνεχίζεις εξερευνώντας τον ποταμό ψάχνοντας να βρεις τον μεγάλο καταρράκτης της Νέδας. Ένας καταρράκτης ύψους 20 μέτρων με δυνατά και κατάλευκα νερά καταλήγει σε μία λίμνη με χρώματα τυρκουάζ, περικυκλωμένη από πυκνή βλάστηση και πελώρια δέντρα καρφωμένα πάνω στους βράχους σε οριζόντια και κάθετη διάταξη.

Εικόνες του καταρράκτη είχαμε δει από το Internet μα τίποτα

δε μπορούσε να μας προετοιμάσει, όπως αποδείχτηκε εκ των υστέρων, για αυτό που θα αντικρίζαμε με τα ίδια μας τα μάτια. Μετά από πολύ περπάτημα και αρκετή ώρα ψάξιμο –μιας και ο μεγάλος καταρράκτης είναι καλά κρυμμένος και έξω από το κύριο μονοπάτι– ακούμε τον κρυστάλλινο αχό των νερών να χτυπάνε με δύναμη πάνω στα βράχια και τα νερά της λίμνης. Η εικόνα μαγευτική. Ένα ζευγάρι καθόταν δίπλα στον καταρράκτη, πάνω στα βράχια και κοίταζε υπνωτισμένο τα νερά που χτυπούσαν με μανία, ένας τουρίστας μέσα στη λίμνη να χαλαρώνει στα παγωμένα νερά που μόνο υγεία και ευεξία χαρίζουν. Εμείς να περπατάμε σαλεμένοι, με βήμα αργό, το στόμα μας ανοιχτό από τις πρωτόγνωρες εικόνες και ήχους που σφηνώθηκαν στο βάθος του μυαλού μας, προσέχοντας μην πέσουμε μέσα στο ποτάμι, φτάνουμε στις όχθες της μικρής λίμνης και σηκώνουμε το κεφάλι για να θαυμάσουμε τον καταρράκτη σε όλη του την μεγαλοπρέπεια μόλις λίγα μέτρα μπροστά μας.

Ένα συναίσθημα ηρεμίας μας συνεπαίρνει. Πατώντας στη γη αυτή, ακούγοντας τον ήχο του καταρράκτη, οι δονήσεις των νερών που ξετυλίγουν τη χάρη τους χαϊδεύοντας τους βράχους, διαπερνούν το σώμα σου, ξετινάζουν όλες σου τις αισθήσεις και η μέθη αυτή των αισθήσεων οδηγεί τους κτύπους της καρδιάς, ξυπνάει βαθύτερα συναισθήματα, παλιές αναμνήσεις, ό,τι ομορφότερο έχεις κρύψει στα έγκατα της ψυχής σου ανασταίνεται μονομιάς. Όλα ενώνονται, γίνονται ένα και βρίσκεσαι να αιωρείσαι ψυχικά σε φωτεινό κενό με τα χέρια ανοιχτά και το κεφάλι γερμένο προς τα πίσω. Ανοίγεις τους πνεύμονες για να ρουφήξεις το άρωμα του φρέσκου οξυγόνου, οι πόροι του δέρματος σου διαστέλλονται για να επιτρέψουν στις σταγόνες του νερού να διαπεράσουν το σώμα σου, οι ήχοι του περιβάλλοντος οδηγούν τον χορό του μυαλού και τα χρώματα καθορίζουν την παλέτα των σκέψεων.

Ο Αλέξης, αλαφιασμένος από την τρομακτική δύναμη της



φύσης πάνω μας, πετάει μονομιάς τα ρούχα του και βουτάει μέσα στα παγωμένα νερά. Συνηθισμένος ψαροντουφεκάς και κολυμβητής παντός καιρού, δεν άργησε το σώμα του να συνηθίσει στη χαμηλή θερμοκρασία και αμέσως βρέθηκε κάτω από τα νερά του καταρράκτη και μέσα από τα γαλανά χρώματα της λίμνης μας κοιτούσε χαμογελαστός και ευτυχισμένος, ενώ σχεδόν μας παρακαλούσε να πάρουμε και οι υπόλοιποι την απόφαση να βουτήξουμε μαζί του. Δεν έπρεπε να χάσουμε την ευκαιρία. Έβλεπες στα μάτια του ότι η βουτιά στα παγωμένα νερά, στο σώμα της νεράιδας Νέδας, ήταν μονόδρομος και κάθε άλλη απόφαση μόνο απογοήτευση και μετάνοια θα προκαλούσε αργότερα. Δανείζομαι το μαγιό του Μανώλη και ακολουθώ τον Αλέξη.

Το άγγιγμα στα τόσο παγωμένα νερά ήταν σαν να διαπερνάει το σώμα σου ρεύμα 10,000 βολτ. Μία φωνή σαν κλάμα γέννας δραπετεύει από τα έγκατα του σώματός μου και μετά η απόλυτη ηρεμία. Εμπειρία ζωής, δίχως καμία αμφιβολία. Βγαίνοντας έξω επιστρέφω το μαγιό στον Μανώλη για να βουτήξει κι αυτός μαζί με τον Θάνο, ενώ εγώ γυμνός ξαπλώνω σε έναν βράχο δίπλα στα ταραγμένα νερά για να στεγνώσω νοιώθοντας πια τους παλμούς της καρδιάς μου να χτυπάνε με τον ελάχιστο ρυθμό. Η απόλυτη ηρεμία και ένα αίσθημα ελευθερίας αγκάλιασε όλο μου το είναι και το κάθε δευτερόλεπτο περνούσε από δίπλα μου γεμάτο. Ούτε μία στιγμή δεν πήγε χαμένη. Γεύτηκα τη δύναμη και την ομορφιά της φύσης όσο καλύτερα μπορούσα, τα χέρια της Νέδας αγκάλιασαν το σώμα μου και ξέπλυναν με χάρη την ψυχή μου, πήρα δυνάμεις τρομερές από τα νερά αυτά και άφησα πίσω μου, σαν ελάχιστη πληρωμή στην ομορφιά της νεράιδας, μέρος της ίδιας της ψυχής μου.

Το ταξίδι με μοτοσυκλέτα είναι ευχή και κατάρα. Προσφέρει τρομερές συγκινήσεις, βλέπεις εικόνες που δε μπορείς να παρατηρήσεις με κανένα άλλο μεταφορικό μέσο. Θα επεκταθώ περισσότερο για αυτό το συναίσθημα και τη

φιλοσοφία της μοτοσυκλέτας σε επόμενο άρθρο. Προς το παρόν θα αρκεστώ μόνο σε μία επιφανειακή ανάλυση της παραπάνω φράσης. Ευχή και κατάρα λοιπόν, μιας και ό,τι βλέπεις, το βλέπεις τις περισσότερες φορές για λίγο. Εκεί που οι αισθήσεις του μυαλού ανοίγουν τις πύλες του και σου επιτρέπεται να ρίξεις κλεφτές ματιές μέσα στα έγκατα των σκέψεων σου, καλείσαι σύντομα να κλείσεις πίσω σου την πόρτα για να την ξανανοίξεις αργότερα σε κάποιο άλλο προορισμό. Σε άλλη διαδρομή και νέες εμπειρίες. Ό,τι βλέπεις και βιώνεις, το βιώνεις έντονα. Εντονότατα. Αλλά ποτέ δεν παίρνεις αρκετό για να χορτάσεις. Συνεχίζεις για νέους προορισμούς, νέες εικόνες, σε μία συνεχή αναζήτηση, έναν ασταμάτητο ψυχοσωματικό αγώνα κάθαρσης. Και όσο ταξιδεύεις κρατάς φυλακισμένες στο μυαλό σου τις εικόνες των τοποθεσιών που συνάντησες λίγα μόλις λεπτά ή ώρες πριν. Μέχρι η ματιά σου να φυλακιστεί από ένα νέο συναίσθημα. Και συνεχίζεις ασταμάτητα το ταξίδι του Οδυσσέα, αναζητώντας τον δρόμο της επιστροφής προς την Ιθάκη. Σε ένα ταξίδι που σε κάνει πάντα λίγο πιο σοφό, λίγο πιο ώριμο, λίγο πιο συγκροτημένο αλλά με τίμημα βαρύ τη γνώση της ομορφιάς και απεραντοσύνης που μας περιβάλλει.

Βοϊδοκοιλιά

Στεναχωρημένος που αφήνω πίσω μου τους καταρράκτες της Νέδας, αλλά γνωρίζοντας ότι σύντομα θα δω και θα ζήσω και πάλι έντονες συγκινήσεις ταξιδεύοντας με τη μοτοσυκλέτα και τους φίλους μου, ξεκινάμε με επόμενο προορισμό την παραλία Βοϊδοκοιλιά στο οποίο σημείο και θα στήναμε σκηνές για να περάσουμε το βράδυ.

Η Βοϊδοκοιλιά είναι μία από τις πιο δημοφιλείς παραλίες της Μεσσηνίας. Αποτελείται από έναν απολύτως συμμετρικά στρογγυλό κόλπο 180 μοιρών και δύο βράχους που σχηματίζουν ένα στενό άνοιγμα από το οποίο περνάνε τα καταγάλανα νερά του Ιουνίου πελάγους. Στα αριστερά της

Arai

παραλίας βρίσκεται ο λόφος του Προφήτη Ηλία και από την απέναντι το Παλαιόκαστρο. Οι δύο βράχοι σχηματίζουν μία μοναδική εικόνα, μία πύλη καρφωμένη μέχρι τα έγκατα της γης και η εικόνα της συμμετρίας ταλανίζει και τον πιο καλοπροαίρετο παρατηρητή για την ευφυΐα της χαοτικής διαδικασίας δημιουργίας των πάντων. Δίπλα και πίσω από την παραλία βρίσκεται η λιμνοθάλασσα του Διβαρίου, ο μεγαλύτερος υδροβιότοπος της Μεσσηνίας.

Για να φτάσουμε στην παραλία ακολουθήσαμε την διαδρομή Πλατάνια, Κοπανάκι, Κυπαρισσία, Βοϊδοκοιλιά. Στην Κυπαρισσία σταματήσαμε για σουβλάκι και στη συνέχεια εφοδιαστήκαμε από ένα παντοπωλείο παντός είδους γαριδάκια, σαλάμια, τυριά, τσίπουρο και άλλα αλκοολούχα ποτά, λίγες σοκολάτες, ψωμί και νερό. Να έχουμε να μασουλάμε και κάτι το βράδυ δίπλα στις σκηνές. Φτάνοντας στην παραλία αντικρίζουμε πρώτα τον έναν βράχο ο οποίος έστεκε επιβλητικά πάνω στη θάλασσα και ξεκινάμε προς αναζήτηση της κατάλληλης τοποθεσίας για να στήσουμε τις σκηνές μας. Εγώ, γνωρίζοντας ότι σύντομα ο ήλιος θα δύσει, άφησα πίσω μου τους υπόλοιπους να στήσουν μόνοι τους τις σκηνές για να προλάβω να τραβήξω φωτογραφίες του σούρουπου πριν πέσει τελείως ο ήλιος. Έτρεξα στην παχιά άμμο ακολουθώντας την όχθη της παραλίας, με σκοπό να φτάσω ακριβώς απέναντι από το άνοιγμα που σχηματίζουν οι δύο βράχοι με θέα το Ιόνιο πέλαγος. Η κάμερα ήταν ήδη ανοικτή και με το που φτάνω στο σημείο μαγεύομαι από τον εκπληκτικό χρονισμό και την άψογη συμμετρία που σχηματίστηκε εκείνη ακριβώς την στιγμή μπροστά στα μάτια μου. Δύο βράχοι να σχηματίζουν μια στενή οπή απ' όπου τα νερά γεμίζουν τον συμμετρικό κόλπο της Βοϊδοκοιλιάς και ακριβώς στο κέντρο αυτής της στενής οπής, ακουμπισμένος πάνω στην θάλασσα, στο βάθος του ορίζοντα, ο ήλιος να λούζει με τα πορτοκαλί, μωβ και φούξια χρώματα του θάλασσα και ουρανό. Οι βράχοι χρωματισμένοι με χρυσοκάστανες

αποχρώσεις, τα νερά να λαμπυρίζουν σε μωβ ανταύγειες, ο ουρανός ξανθός και μωβ και τα μικρά σύννεφα δεξιά και αριστερά του ήλιου να συνθέτουν μία εικόνα που δύσκολα συλλαμβάνει και επεξεργάζεται ο ανθρώπινος νους. Οι φωτογραφίες έπεφταν κατά ριπάς. Άνοιγα, έκλεινα το κλείστρο, έπαιζα με το διάφραγμα, άλλαξα φακούς, έκανα ό,τι μπορούσα για να αιχμαλωτίσω όσο πιο πιστά μπορούσα το συναίσθημα που προκαλούσε η εικόνα αυτή και όχι την εικόνα και μόνο.

Ο ήλιος είχε πια πέσει όταν επέστρεψα στον χώρο που οι συνταξιδιώτες μου είχαν ήδη στήσει τις σκηνές για να εισπράξω φωνές και πειράγματα επειδή δε βοήθησα καθόλου στο στήσιμο τους. Τακτοποιώ τα πράγματα μου μέσα στη σκηνή, βάζω μία χαλαρή αθλητική φόρμα, παντοφλίτσες και καθόμαστε στη συνέχεια όλοι μαζί να φάμε αυτά που είχαμε μαζί μας, να πιούμε λίγο τσίπουρο και να περάσουμε το βράδυ μας κάτω από τ' αστέρια και δίπλα στον ήχο του απαλού παφλασμού των νερών της Βοϊδοκοιλιάς.

Το επόμενο πρωινό, ανανεωμένοι και ξεκούραστοι ετοιμάζουμε ταχέως τα πράγματά μας πάνω στις μηχανές που από την υγρασία ήταν σαν να είχαν βγει μόλις από το πλυντήριο, ενώ βατράχια χοροπηδούσαν πάνω στη σέλα και ξεκινάμε για πρωινό στην πανέμορφη Πύλο, την αρχαία αυτή πόλη που αναφέρεται από τον Όμηρο ως το Βασίλειο του Νέστορα που ιδρύθηκε απ' τον μυθικό Πύλο και αρχικά ονομαζόταν Κορυφάσιο. Από ψηλά αντικρίζοντας την Πύλο διακρίνεις το πανέμορφο λιμάνι της και τα γραφικά σπιτάκια της. Το λιμάνι της θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια δυτικά της Πελοποννήσου.

Καλαμάτα-Σπάρτη μέσω Ταΰγετου

Μετά από μία μικρή μοτοσυκλετιστική περιήγηση στα δρομάκια της πόλης σταματάμε σε μία καφετέρια στο λιμάνι για το πρωινό μας και ξεκινάμε αμέσως με επόμενο

HHE
855

προορισμό τη διαδρομή Καλαμάτα-Σπάρτη μέσω του επιβλητικού Ταϋγέτου. Για να φτάσουμε στην Καλαμάτα διασχίσαμε τις πόλεις Μεθώνη, Φοινικούντα, Κορώνη και Πεταλίδι. Βγαίνοντας από την Καλαμάτα ακολουθήσαμε έναν επαρχιακό δρόμο και σε λίγο βρεθήκαμε να οδηγάμε μέσα στον Ταΰγετο. Να σημειώσω στο σημείο αυτό ότι όπου και αν ρωτήσαμε πριν ξεκινήσουμε το ταξίδι για τα ποια σημεία δεν έπρεπε να παραλείψουμε επ' ουδενί στην Πελοπόννησο, όλοι μας απάντησαν τη διαδρομή Καλαμάτα-Σπάρτη μέσω Ταϋγέτου. Η φυσική ομορφιά της περιοχής είναι απερίγραπτη. Πελώρια δέντρα, πυκνή βλάστηση, σημεία κατηφορικά όπου νοιώθεις να χάνεσαι μέσα στους πελώριους βράχους των γύρων βουνών και την παχιά σκιά των φυλλωσιών των δέντρων. Η διαδρομή ήταν τόσο όμορφη που οδηγούσα με το ένα χέρι, ενώ με το άλλο κρατούσα τη φωτογραφική μου μηχανή, ρυθμισμένη σε αυτόματο διάφραγμα-κλείστρο και τραβούσα διαρκώς φωτογραφίες. Τα απέραντα στενά στροφιλίκια αραδιάζονταν κάτω από τα πόδια μας ως φίδι πληγωμένο έτοιμο να επιτεθεί και τα απέναντι βουνά γέμιζαν το οπτικό μας πεδίο με ιδιαίτερη χάρη. Προσπαθούσα να φανταστώ πώς θα ήταν η εικόνα του Ταϋγέτου πριν καεί σημαντικό μέρος αυτού και εκνευρίστηκα για την επιπολαιότητα, απληστία και προχειρότητα που χαρακτηρίζει το ανθρώπινο είδος. Στην πορεία μας σταματήσαμε έξω από το σπηλαιοβάραθρο του Καιάδα εκεί που, σύμφωνα με τον μύθο, οι Σπαρτιάτες πετούσαν τα καχεκτικά ή ανάπηρα μωρά καθώς και τους αιχμάλωτους πολέμου και προδότες.

Σε αυτό το σημείο της διαδρομής, μας αποχαιρέτησε και ο Θάνος και, αφού δόθηκαν οι "πατροπαράδοτες" υποσχέσεις για επόμενη συνάντηση μελλοντικά σε νέα διαδρομή, αναχώρησε με το που φτάσαμε στη Σπάρτη για τον δρόμο της επιστροφής προς Αθήνα.

[Συνεχίζεται και ολοκληρώνεται στο επόμενο τεύχος]

Οέλω συγκέντρωση

κείμενο και φωτό: Μενέλαος Κομπιτσάκης

Η ιδέα δημιουργίας συγκέντρωσης μοτοσυκλετιστών στα Χανιά στριφογύριζε χρόνια στις συζητήσεις της παρέας. Προσωπικά, επειδή λόγω εργασίας σπάνια συμμετέχω, κατέληγα να παρακολουθώ πάντα τους άλλους να αναχωρούν για ανάλογες εκδηλώσεις κάθε χρόνο. Κάποτε έπρεπε να γίνει η αρχή και φέτος δεν υπήρχαν άλλες δικαιολογίες

Διοργανωτικά όλοι συμφωνήσαμε ότι θέλαμε να είμαστε ανεξάρτητοι από οποιεσδήποτε οικονομικές συναλλαγές. Δεν επιθυμούσαμε επιβολή εισιτηρίου, ενώ θα υπήρχαν όσες περισσότερες δωρεάν παροχές μπορούσαμε να εξασφαλίσουμε προς τους συμμετέχοντες.

Όταν επιλέχθηκε η ημερομηνία (31/07 και 01/08) φυσικά δεν είχαμε φανταστεί ότι ο Μέρφι θα ευλογήσει να συμβεί απεργία πρατηρίων βενζίνης, ενώ αφού ξεχωρίσαμε και το Camping Chania για την αξιόλογη προσφορά του (€8 για άτομο, μοτοσυκλέτα και σκηνή) ξεκίνησε το brainstorming ιδεών για να περάσουν όλοι όσο το δυνατόν καλύτερα.

Θέλω υποστήριξη

Και κάπου εκεί άρχισαν και τα πρώτα προβλήματα. Οι τοπικές αρχές δεν έδειξαν και ιδιαίτερη διάθεση να μας κάνουν τη ζωή ευκολότερη. Λες και είναι κατευθείαν απόγονοι του γένους Μεταξά, μας φύλαγαν αρκετή αρνητικότητα. Η πρώτη επαφή μάλιστα που είχα με την υπεύθυνη εκδηλώσεων του Δήμου Νέας Κυδωνίας μου χάρισε ένα βλέμμα που δε θα ξεχάσω ποτέ. Ένα μίγμα έκφρασης ανθρώπου που βλέπει πράσινο εξωγήινο πλασματάκι με κεραίες και συμπαθή έγχρωμο νεαρό που σε πλησιάζει στην καφετέρια πουλώντας DVD. Άκουσα πράγματα που δεν αξίζουν σχολιασμό εκτός ίσως από την απάντηση του υπεύθυνου της αστυνομικής διεύθυνσης Χανίων όταν του παρουσιάστηκε ενημερωτικό έγγραφο με το πρόγραμμα δραστηριοτήτων της εκδήλωσης. Βάσει αυτού του ζητούσα την παρουσία τους ώστε να αποφευχθούν τυχών έκτροπα που έχουν σημειωθεί σε άλλες μαζικές συγκεντρώσεις του

κλάδου (την εξής μία συγκεκριμένη που όλοι γνωρίζουμε). Η απάντησή του ήταν αποστομωτική: "Εσύ σαν υπεύθυνος να προσλάβεις ιδιωτική αστυνομία!"
Ευτυχώς, έστω και την τελευταία στιγμή ο Δήμαρχος Νέας Κυδωνίας κατάλαβε ότι ο μοτοσυκλετισμός όπως τον εννοούμε απέχει πολύ από τους Hell's Angels και τις συμμορίες του κινηματογράφου, επιτρέποντας (ανεπίσημα πάντα) να χρησιμοποιήσουμε το parking του camping για το "παιχνίδι" μας καθώς και το χώρο του volley. Στην προσπάθεια δε να πειστεί χρειάστηκε να εγγυηθούν προσωπικά οι Σ. Οικονομάκης και Σ. Μαβριγιαννάκης, τους οποίους και ευχαριστούμε για την διευκόλυνση και εμπιστοσύνη.
Στην προσπάθειά μας να ολοκληρώσουμε την λίστα δώρων που αφιλοκερδώς (και χωρίς λαχνούς) θα κληρώνονταν στους συμμετέχοντες υπήρξε ατελείωτο τρέξιμο που χρειάστηκε για να γίνει μαζί με τις υπόλοιπες διαδικασίες μιας τέτοιας εκδήλωσης. Οι περισσότεροι έμποροι έβρισκαν απλά καλή την ιδέα μας να δημιουργήσουν οποιοδήποτε event θα ήθελαν προς διασκέδαση των συμμετεχόντων και διαφήμισης της επιχείρησής τους, αλλά κανείς δεν ήθελε τελικά να συμμετέχει στη διοργάνωση. Κάπου εκεί τελικά καταφέραμε να μην απογοητευτούμε και να ολοκληρώσουμε την προετοιμασία με επιτυχία χρονοδιαγράμματος.

Θέλω να ξεκινήσουμε

Ήμουν λοιπόν πολύ χαρούμενος όταν στις 05.30 το πρωί

DUCATI
TRIUMPH

YAMAHA

της ημερομηνίας άφιξης βρέθηκα στο λιμάνι να παραλάβω αυτούς που εκμεταλλεύτηκαν την απίστευτη οικονομική προσφορά της ΑΝΕΚ (www.anek.gr) και αποφάσισαν να έρθουν. Καφεδάκι στο γραφικό παλαιό Ενετικό λιμάνι Χανίων και απευθείας στο camping που για κάποιον λόγο έμελλε να γεμίσει... κόκκινα μηχανάκια!

Κάθε διοργάνωση όμως χρειάζεται έναν "από μηχανής Θεό" να σώσει την κατάσταση κι έτσι ο Λάζαρος ανέλαβε τον ρόλο. Επειδή μέχρι το μεσημέρι του Σαββάτου δε γνωρίζαμε πότε θα φτάσουν τα ηχεία για την μουσική επένδυση, αφού τα περιμέναμε από Ηράκλειο και δεν υπήρχε βενζίνη, εκείνος κατάφερε να τα φορτώσει όλα μαζί με την κιθάρα και τον εαυτό του στο δύσμοιρο Polo του που έκανε τη διαδρομή με δανεική βενζίνη!

Ήταν 19.00 το απόγευμα όταν αρχίσαμε το "παιχνίδι" μας που επινόησαν και υλοποίησαν οι φίλοι Γιώργος και Ιάκωβος από το -εξαιρετικά γνωστό στα Χανιά- κατάστημα μοτο-αξεσουάρ GAS (www.gasmoto.gr). Αφορούσε διαγωνισμό αργοπορίας όπου θα έπρεπε να διανύσουν οι διαγωνιζόμενοι μία διαδρομή με κάποιες δοκιμασίες και να τερματίσουν όσο πιο αργά μπορούσαν χωρίς να χάσουν ψυχραιμία και ισορροπία.

Με τον Ιάκωβο να λέει συνέχεια ατάκες επιπέδου "don't try this at home" πειράζοντας τους τουρίστες που παρακολουθούσαν αλλά και τον Λάζαρο να εκφωνεί τα δικά του, το παιχνίδι συνεχίστηκε με μεγάλη επιτυχία. Τόσο μεγάλη μάλιστα που μας έβγαλε εκτός προγράμματος και αντί για 90 λεπτά έφτασε τις δυόμισι ώρες, κάτι που μόνο ότι περνούσαμε καλά μπορεί να σήμαινε.

Θετική αναφορά πρέπει να σημειωθεί για τους Εθελοντές Σαμαρείτες του νομού Χανίων τους οποίους ευχαριστούμε θερμά που ήταν μαζί μας καθ' όλη τη διάρκεια του παιχνιδιού έτοιμοι να επέμβουν σε περίπτωση τραυματισμού.

Σαν επόμενη δραστηριότητα ακολούθησαν τα καλλιστεία

μοτοσυκλετών, το σπικάζ και το γέλιο των οποίων δύσκολα μπορώ να σας μεταφέρω. Ήταν βράδυ όταν τελειώσαμε και πραγματικά ξεχώρισαν οι ατάκες του "Λύκου" (γνωστού και ως Λάζαρου) και τα τρία μηχανάκια που κέρδισαν. Μια απίστευτη ανακατασκευή Honda CB750K, ένα πανέμορφο 900SS των 90's και το Sportclassic του Δημήτρη. Έμεινε να παραπονιέται η Αναστασία που η Bonnie της βγήκε τέταρτη, αλλά τα άκουσα και από το Tuono μου που ήταν το μόνο που δε διαγωνίστηκε.
Τα δώρα στους τρεις νικητές ανάλαβε να δώσει το κατάστημα Μοτοκίνηση στα Χανιά το οποίο ευχαριστούμε για τη συμμετοχή του.

Θέλω γλέντι

Λίγα λεπτά αργότερα σκόρπιες νότες ακούγονταν σε όλο το camping. Τα σολαρίσματα του Λύκου, τα ντράμς του Δημήτρη και η προσπάθεια του Ροκά να τους συμμαζέψει γέμιζαν το χώρο. Μπύρες πολλές, ρακόμελο άφθονο, ενώ τεκίλες και λοιπά κυκλοφορούσαν από τραπέζι σε τραπέζι και όλα αυτά με μουσική υπόκρουση πάντα Rock, όπως αρμόζει σε μια εκδήλωση μοτοσυκλέτας.
Αργότερα δε, ανέλαβε δράση η φωνή της Δήμητρας αλλά και η δική μου αγριοφωνάρα ώστε να κρατηθεί το camping ξύπνιο, πάντα φυσικά με άξιους συμπαραστάτες του υπόλοιπους εναπομείναντες.

Θέλω κι άλλο

Κάποια στιγμή ξημέρωσε ο Θεός την ημέρα, απαραίτητο ώστε να συνεχίσει το πρόγραμμα που έλεγε ομαδική φωτογράφηση στις 10.00 και αναχώρηση στις 10:30. Χαράματα λοιπόν (κατά τις 12:00 που ξυπνήσαμε!), κοιτάζαμε που θα πρωτοπάμε. Φυσικά την εκδρομή ανέλαβε ο άνθρωπος-GPS, ο Γιώργος "ο destinator", για να έχουμε και το κεφάλι μας ήσυχο.
Όταν πλέον γυρίσαμε από τη βόλτα που ολοκληρώθηκε

Ευχαριστούμε για την εμπιστοσύνη που μας έδειξαν και για τη βοήθειά τους:

- Την ναυτιλιακή εταιρεία ΑΝΕΚ για τη μοναδική προσφορά που μας έκανε
- Το κατάστημα εξοπλισμού μοτοσυκλέτας GAS για το μοτοπαιχνίδι που σχεδίασε και οργάνωσε
- Το τυπογραφείο του φίλου Καριστιανου που ανάλαβε την εκτύπωση των αφισών δωρεάν
- Τον φίλο Βασίλη Νομικό και το ηλεκτρονικό περιοδικό eBike για τη στήριξή τους στη διοργάνωση
- Τον Όμιλο επιχειρήσεων Αγγελάκη που περιλαμβάνει τον ραδιοφωνικό σταθμό "Κρήτη FM 101.5", τον τηλεοπτικό σταθμό "Κρήτη Ένα" και την εφημερίδα "Αγώνας". Ιδιαίτερα όμως τον φίλο Νίκο Αγγελάκη για την πολύτιμη βοήθειά του σε πολλά επίπεδα
- Τους Στέλιο Μαυριγιαννάκη και Στέλιο Οικονομάκη για την βοήθειά τους και την παραχώρηση του beach volley, καθώς και το Δήμαρχο Νέας Κυδωνίας

Ακόμα θέλω να ευχαριστήσω προσωπικά ανθρώπους που έτρεξαν, κόπιασαν, διέθεσαν χρόνο και ενέργεια για την επιτυχία της διοργάνωσης. Με τυχαία σειρά ένα μεγάλο ευχαριστώ στους: Αναστασία Λιγιδάκη, Κική και Χρήστο Κολώνη, Λάζαρο Αλεξάκη, Δημήτρη Δημητριάδη, Νίκο Ροκά, Γιώργο Καλαντζάκη, Γιώργο Λιόκαλο, τον Βαγγέλη "KTM-Prestige" και τον Αντρέα "Lykos" από το moto.gr.

χωρίς ευτράπελα, απολαμβάνοντας τα τοπία του νησιού, το πρόγραμμα είχε ενημέρωση. Δύο κοπέλες από το σώμα Σαμαρειτών Χανίων μας παρείχαν ενημέρωση για την αντίδραση που πρέπει να έχουμε όταν βρισκόμαστε μπροστά σε ένα ατύχημα με μοτοσυκλέτα. Σεμινάριο πολύ σημαντικό και χρήσιμο πραγματικά. Ευχαριστούμε από τα βάθη της καρδιά μας την εθελοντική αυτή ομάδα για τον "επαγγελματισμό" με τον οποίο αντιμετωπίζουν το αντικείμενό τους και για το έργο τους γενικότερα. Χίλια μπράβο!

Μετά από τη βόλτα και το mini σεμινάριο, έγινε η κλήρωση των δώρων που κατάφερε να μαζέψει η Αναστασία -την ευχαριστούμε- και που ήταν πολλά και σημαντικά. Έτσι ελπίζουμε ότι όλοι έφυγαν ευχαριστημένοι με κάποιο δωράκι εκτός της χαράς ότι συμμετείχαν σε μία δραστηριότητα που μόνο σκοπό είχε την δική τους ψυχαγωγία και ενημέρωση.

DUCATI

SHOEI
FAZER

Θέλω και του χρόνου

Η 1η συνάντηση με τα "καλά κοπέλια" έγινε κόντρα σε θεούς και δαίμονες, κόντρα σε οικονομικές συγκυρίες , έλλειψη βενζίνης και χίλια δύο άλλα προβλήματα που ξεπεράστηκαν χάρη στην καλή διάθεση όσων κατάφεραν να έρθουν και φυσικά χάρη σε ανθρώπους και εταιρείες που βοήθησαν το εγχείρημά μας. Φέτος, λόγω των προβλημάτων παροχής καυσίμου πολλοί συμμετέχοντες δεν κατάφεραν τελικά να εμφανιστούν. Ελπίζουμε η διοργάνωση του επόμενου χρόνου να σταθεί πιο τυχερή και να γίνει ακόμα πιο πετυχημένη χάρη και της εμπειρίας που αποκομίσαμε πλέον.

Σας ευχαριστούμε θερμά για την συμμετοχή σας και ευχόμαστε όλοι να έχουμε καλά και ασφαλή χιλιόμετρα. <<

Ευχαριστούμε τα καταστήματα που παρείχαν τα δώρα:

- Whatabike, Δημήτρης Μπίνης, Μιχαλακοπούλου 197 Αθήνα
- Χάρης Παργινός, Harris Accessories
- Αφοι Βασσάλου & ΣΙΑ ΕΠΕ, Αιγαίου 19 Νέα Σμύρνη Αθήνα
- Δίκυκλο, Βουλιαγμένης 324 Άγιος Δημήτριος Αθήνα
- Moto Market, Καλλιρρόης 16 Νέος Κόσμος Αθήνα
- Μπαξεβάνης, Καλλιρρόης 12 Νέος Κόσμος Αθήνα
- Περιστεράς, ελαστικά, Μιχαλακοπούλου 142-144 Αθήνα
- Brake Shop, Καλλιρρόης 16 Νέος Κόσμος Αθήνα
- Μοτοκίνηση, Μάρκου Μπότσαρη 53 Χανιά
- MAD, αξεσουάρ-ανταλλακτικά, Κυδωνίας 186 Χανιά
- Πνευματικάκης, ελαστικά, Λεωφόρος Κνωσού 26 Ηράκλειο

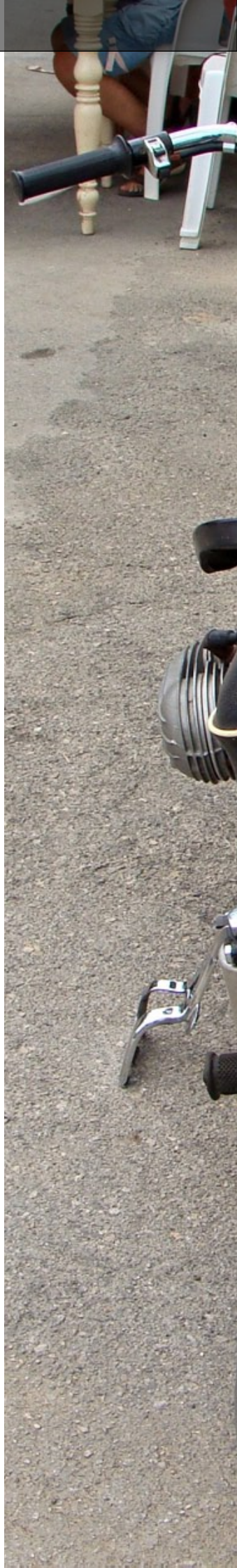
17η Συνάντηση Κλασικής Μοτοσικλέτας
11ες Μελωδικές Εξατμίσεις 2010

Boom Boom Ba

Μελωδία ή βρυχηθμός εξατμίσεων; Όταν μαζεύονται πολλά κλασικά, το ένα δεν αποκλείει το άλλο...

αποστολή: Bonnie aka Λυγιδάκη Αναστασία

17η Συνάντηση Κλασικής Μοτοσικλέτας
11ες Μελωδικές Εξαμίσεις 2010



Για ακόμα μια χρονιά πραγματοποιήθηκε, η παραδοσιακή πλέον συνάντηση που περιμέναμε όλοι οι «αρχαιολάτρες» φίλοι της κλασικής μοτοσυκλέτας. Στο γνωστό πλέον Camping Triton II στο Δρέπανο Αργολίδος στις 10 - 11 και 12 Σεπτεμβρίου 2010 ζήσαμε την 17η Πανελλήνια Συγκέντρωση Κλασικών, μαζί με τις 11ες Μελωδικές Εξατμίσεις.

Όλοι περιμέναμε την καθιερωμένη βροχερή κατάρα του δίτροχου θεού… πότε θα βρέξει; Για πόση ώρα; Πόσο θα πλημμυρίσουμε φέτος; Θα κάνουμε τα καλλιστεία ηλιόλουστα ή βρεγμένα; Πόσοι τολμηροί θα αψηφήσουν την επικείμενη βροχή και θα παραβρεθούν; Μπουμπουνάνε οι wet melodic pipes; Παίρνουν μπροστά τα ιταλικά άμα βραχούν; …και άλλα ρητορικά ερωτήματα πλανιόνταν στο κεφάλι μας όλο το σαββατοκύριακο.

Άφιξη την παρασκευή στεγνά και όμορφα. Συνάντηση παλιών γνώριμων, θαμώνων της εκδήλωσης και κλασικών αειθαλών μηχανόβιων. Φέτος η εκδήλωση συμπεριελάμβανε live και το πρώτο βράδυ, ενώ οργανωτικά τα πράγματα συνεχώς βελτιώνονται. Μετά από σύντομο γεύμα για ανασύνταξη δυνάμεων, ακολούθησε μάζωξη στο μπαρ, δοκιμή όλων των διαθέσιμων ζύθων και άλλων ηδύποτων και εμφάνιση των Hot Organic trio. Μας ταξίδεψαν απίστευτα με Jazz και Blues μουσικές. Κάποιοι το τράβηξαν μέχρι αργά… μάλλον είχαν ανακαλύψει το ψυγείο με τις μπύρες στην άκρη του μπαρ!

Σάββατο… των προσερχομένων κλασικών

Το πρωινό του Σαββάτου ήταν η μέρα της μεγάλης προσέλευσης. Ξεκίνησε ηλιόλουστο και πολύ ζεστό. Πολλές βουτιές στην θάλασσα, παρεάκια μαζεμένα, πολύωρο χάζεμα των μηχανών που ήταν αραγμένες μπροστά στην θάλασσα και σιγά σιγά αυγάτιζαν καθώς όλο και περισσότερος κόσμος κατέφθανε. Άρχισαν να μαζεύονται οι συνήθεις ύποπτοι

17η Συνάντηση Κλασικής Μοτοσικλέτας
11ες Μελωδικές Εξατμίσεις 2010

καβάλα στα άγρια άτια μιας άλλης εποχής. Ducati, triumph, Moto Guzzi, Norton, Bmw, Bsa, Harley Davidson, Kreidler, Cagiva, Ariel, Honda, Kawasaki, Aprilia, Yamaha.. νομίζω δεν έλειπε τίποτα!

Η οργάνωση ήταν άψογη για ακόμα μια φορά, από την Ελληνική Λέσχη Φίλων Κλασικής Μοτοσικλέτας, την Ελληνική Λέσχη Moto Guzzi και την Ducati Club Hellas. Η συμμετοχή ήταν πολύ μεγάλη και φέτος. Παρόλο που αρκετοί φοβηθήκαν μια επικείμενη βροχή, σύμφωνα με την παράδοση των τελευταίων ετών, όσοι ήρθαν δήλωσαν μια πολύ σημαντική παρουσία και μια πολύ ενεργή συμμετοχή.

Φυσιογνωμίες από λέσχες, από φόρουμ, από παρέες γνωστές και λιγότερο γνωστές, όλοι εκεί μαζεμένοι σαν φίλοι από τα παλιά, να σχολιάζουν τα μηχανάκια, τις μόντες, τις ιδιαιτερότητες, τις δίτροχες ομορφιές, τις βόλτες και τις κόντρες…

Τα βρετανικά διακριτικά φέτος, με μικρή αλλά πολύ δυνατή παρουσία, στέκονταν απέναντι από τις ιταλίδες καλλονές… παραταγμένες στην σειρά, μαρκάροντας διακριτικά την περιοχή τους και ανταλλάσοντας βλέμματα όλο υποσχέσεις…

17η Συνάντηση Κλασικής Μοτοσικλέτας
11ες Μελωδικές Εξορμήσεις 2010

παραδίπλα καραδοκούσαν οι αντίπαλες ιταλίδες του βορρά… ενώ απέναντι δυο καταπράσινα τζαπάνια μέσα στην ρετρίλα τους στέκονταν περήφανα και υπομονετικά. Η γκάμα της σειράς των R ήταν μεγάλη.. οι boxer δήλωναν με σθένος την παρουσία τους σε αυτές τις μελωδικές ώρες.
Το μεσημεράκι ο ουρανός είπε να ακολουθήσει την παράδοση της συγκέντρωσης. Σκοτεινιά, βροχή καταρρακτώδης, αέρας, οι πιο ευαίσθητες μηχανές προτίμησαν να στεγαστούν και να κρυφτούν.. έτσι, για παν ενδεχόμενο! όλοι μαζεύτηκαν στα στεγασμένα, καλή ευκαιρία για γνωριμίες και τρελό χαβαλέ.
Ευτυχώς η βροχή δεν κράτησε πολύ και ξεμυτίσαμε όλοι σύντομα σαν τα σαλιγκάρια και ξαναβγήκαν οι δίτροχες κούκλες έξω, λαμπερές και πανέμορφες. Το βράδυ του Σαββάτου ακολούθησε ακόμα ένα live, των Grand Zero που με τα γυναικεία Rock φωνητικά του ενθουσίασε τον κόσμο.

Κυριακή… των μελωδικών εξατμίσεων

Παρόλη την κραιπάλη της προηγούμενης νύχτας, οι ετοιμασίες είχαν αρχίσει από το αξημέρωτο. Οι μοτοσυκλέτες στημένες στη σειρά, χάζι, γυαλίσματα, τριψίματα, καθαρίσματα από λαδάκια που μας έριξαν οι διπλανοί για να χλευάσουν τα ιταλικά και τα βρετανικά, συκοφαντίες, δεν το συζητώ.. με τέτοιες δουλίτσες ξεκίνησε η μέρα… και συνέχισε με τα καλλιστεία. Ψήφισε όλος ο κόσμος, τα ομορφότερα μηχανάκια της εκδήλωσης. Οι συμμετοχές ήταν πάνω από 100 με κάθε καταγωγής δίτροχο. Οι κατηγορίες στις οποίες διαγωνίζονταν ήταν πιο όμορφο κλασικό, πιο όμορφο σύγχρονο, πιο όμορφο Ducati, πιο όμορφο Moto Guzzi και τα αντίστοιχα σε μελωδικότερες εξατμίσεις. Όχι δυνατότερες σε ένταση, διευκρινίζω! Αρμονικότερες, μελωδικότερες… απλά πράγματα.
Φήμες κυκλοφόρησαν ότι διαγωνιζόμενοι έστελναν μπύρες άφθονες και τραταρίσματα στην επιτροπή με σκοπό πονηρό. Δυστυχώς δεν επιβεβαιώθηκαν καθώς η επιτροπή αγέρωχη και αντικειμενική δεν ήξερε ποιον να πρωτοβραβεύσει.

Μετά από ατελείωτες διαβουλεύσεις λοιπόν, μεταξύ φαγητού, αλκοόλ, ανεκδότων φανταστικών από τον κύριο Φώτη, ιστοριών ατελείωτων από τους συνήθεις ύποπτους με το αγγλικό και το ιταλικό που γέλαγαν μέχρι πρωίας στην παραλία, γνωριμιών σημαντικών με ανθρώπους σπουδαίους, με μούσια και χωρίς. Μετά από φλερτ, μουσική, νυχτερινές βουτιές, βροχή, γέλιο, φωτογραφίσεις από όλους και για όλα, ξηροκάμπανα, μπόξερ, λαδίλες, σκουριές, μελωδίες και μυρωδιές. Μετά από κουβέντες του Δάσκαλου που κανέναν δεν άφησαν ασυγκίνητο, για ανθρώπους αγαπημένους και Φίλους. Μετά από ένα υπέροχο τριήμερο με ανθρώπους που ξέρουν να περνάνε καλά βρέξει χιονίσει, που μοιράζονται όλοι το ίδιο πάθος, την μοτοσυκλέτα, και τις χαρές που μπορεί αυτή να σου δωρίσει απλόχερα.
Μετά από τόσες όμορφες στιγμές..
Δεν μπορώ παρά να περιμένω με ανυπομονησία την επόμενη συγκέντρωση και να χαμογελάει η ψυχή μου σκεπτόμενη όλα αυτά που ζω μέσα στον κόσμο της δίτροχης χαράς μου!

Νικητές ήμασταν όλοι που συμμετείχαμε και περάσαμε τόσο όμορφα για ακόμα μια χρονιά. Να είμαστε όλοι καλά, να έχουμε καλούς δρόμους και καλή αντάμωση! <<

Αποτελέσματα

DUCATI		MOTO GUZZI	
Καλλιστεία	Μελωδικές	Καλλιστεία	Μελωδικές
1 Γιάννης Εφραιμίδης Ducati 750 F1 - 1986	**1** Νίκος Ροκάς Ducati Mostro 2006	**1** Βασίλης Λυμπερόπουλος – Moto Guzzi V7 special – 1971	**1** Παναγιώτης Σαρκίρης Moto Guzzi V65 Lario – 1986
2 Θεοδόσης Τεμζελίδης Ducati 916 - 1994	**2** Θεοδόσης Τεμζελίδης Ducati 916 – 1994	**2** Νίκος Καραγεώργος Moto Guzzi V7 special – 1971	**2** Φάνης Ζήσσης Moto Guzzi Breva 1100 - 2007
3 Αλέκος Βουτσινός Ducati Multistrada 1200	**3** Δημήτρης Μπίνης Ducati Scrambler - 1974	**3** Φάνης Ζήσσης - Moto Guzzi Breva 1100 - 2007	**3** Παναγιώτης Βέττας Moto Guzzi Breva 1100 - 2009

ΚΛΑΣΣΙΚΑ		ΣΥΓΧΡΟΝΑ	
Καλλιστεία	Μελωδικές	Καλλιστεία	Μελωδικές
1 Γιώργος Παπαδημητρό- πουλος BMW R12 - 1940	**1** Γιώργος Παπαδημητρό- πουλος BMW R12 - 1940	**1** Τάσος Κουρτέσης MV AGUSTA F4	**1** Πέτρος Μανουσάκης Moto Guzzi V7
2 Περικλής Κατσώτης BMW R50S - 1974	**2** Περικλής Κατσώτης BMW R50S - 1974	**2** Αναστασία Λυγιδάκη Triumph Bonneville	**2** Δημήτρης Τσακάλης Aprilia Tuono
3 Θανάσης Κλειώσης BSA M20 -1940	**3** Βασίλης Γεωργακόπουλος BMW R51 - 1951	**3** Πέτρος Μανουσάκης Moto Guzzi V7	**3** Αναστασία Λυγιδάκη Triumph Bonneville

Έχουμε δύο νέους Παγκόσμιους Πρωταθλητές σε MotoGP και Moto2, Jorge Lorenzo και Toni Elias –συν έναν Εκατόνταρχο στο Παγκόσμιο SBK

SAN CARLO
amv
CRIMEA
GRAND PRIX
WWW.CRIMEAGP.COM
moto2

Ιερά κόκκαλα, ηλεκτρονικά θαύματα

Πόσα λεφτά μπορεί να εξοικονομούνται από τις περικοπές δοκιμών, την ώρα που αυτές οι μοτοσυκλέτες είναι ό,τι το ακριβότερο έχει τρέξει ποτέ σε Grand Prix Μοτοσυκλέτας

Διαβάζω τακτικότατα τα γραφόμενα (και λεγόμενα) του Toby Moody, ενός δημοσιογράφου που επί τουλάχιστον 3 δεκαετίες ζει τη ζωή του με το καλεντάρι των MotoGP, πλέον η ιστορία αποδεικνύει πως ξέρει τι λέει, αντλώντας τη γνώση του από σημεία που ελάχιστοι κοινοί θνητοί μπορούν να προσεγγίσουν.

Τέτοιο είναι ένα εργοστασιακό box και ακόμη πιο δύσκολο είναι να είσαι εκεί και να συζητάς ως φιλαράκι με τον Vito Guareschi, team manager και αναβάτη εξέλιξης της Ducati, για το πώς βρήκαν άκρη με τη μοτοσυκλέτα στην Aragon και πλέον ο Stoner δείχνει άλλος άνθρωπος.

Ελλείψει χρόνου δοκιμών, οι Ιταλοί έφτιαξαν ένα ηλεκτρονικό πρόγραμμα προσομοίωσης με το οποίο στην Aragon μπόρεσαν να προβλέψουν τον χρόνο της pole με ακρίβεια 2 δεκάτων και να πετύχουν την ιδανική κλιμάκωση του κιβωτίου για τη συγκεκριμένη πίστα πριν καν πατήσουν ρόδα εκεί, "με απόκλιση το πολύ 5 km/h" κατά τον Guareschi. Αυτά μεταξύ διαφόρων άλλων πληροφοριών που κανονικά θα απαιτούσαν κάμποσους γύρους ελεύθερων δοκιμών για να προσδιοριστούν. Στη συνέχεια τους βοήθησε λίγο και η τύχη, επιλέγοντας μια κατανομή βάρους που ταίριαξε απόλυτα στους αναβάτες (μεταφορά μάζας πίσω, ψηλότερη θέση αναβάτη), τους έδωσε πρόσφυση μπροστά και, το βασικότερο, την αίσθηση για να την αντιλαμβάνονται.

Τα ηλεκτρονικά έκαναν αυτές τις μοτοσυκλέτες τόσο απόλυτες και συνάμα τόσο ευερέθιστες στην παραμικρή μεταβολή οποιαδήποτε παραμέτρου, γεγονός που τις κάνει στριμμένες στο στήσιμο και ευέξαπτες στο όριο –εκεί όπου κινούνται μονίμως ώστε να αναπληρώσουν τα χαμένα κυβικά με ταχύτητα μέσα στη στροφή. Τώρα είναι τα ηλεκτρονικά που βοηθούν τη Ducati να ξαναβρεί τη χαμένη ισορροπία που έφερε το νέο ανθρακονημάτινο πλαίσιο του 2010.

Μόνο που το απαιτητικότερο πρόβλημα δεν είναι τόσο η οριακή οδήγηση των 800, όσο η απώλεια χρόνου δοκιμών. Ένας αναβάτης θα πάει στην πρώτη μάχη του 2011 έχοντας στη διάθεσή του μόλις έξι επιτρεπόμενες ώρες δοκιμών από το κλείσιμο της χρονιάς ως τον εναρκτήριο αγώνα του Κατάρ. Στη διάρκεια της σεζόν θα έχει τέσσερα 45λεπτα σε κάθε αγώνα και δύο επίσημες δοκιμές μέσα στη σεζόν. Πόσο μειονεκτικά νοιώθει κάποιος που αλλάζει μοτοσυκλέτα του χρόνου;

Υπάρχει ένα πρόβλημα που αρχίζει να γίνεται απτό, μετρήσιμο σε σπασμένα κόκκαλα. Ο Jorge Lorenzo ξεφορτώθηκε τον πρώτο διεκδικητή του τίτλου με ένα συντριπτικό κάταγμα στο Mugello, όταν ο Rossi τόλμησε ένα μικρό απρόσεκτο άνοιγμα του γκαζιού. Μισός γύρος εκτός ρυθμού και το λάστιχό του είχε βγει εκτός εύρους λειτουργίας. Ο έτερος διεκδικητής έπεσε θύμα ηλεκτρονικού κολλήματος του ride by wire στην Ιαπωνία, στα τρία η κλείδα του. Είναι πιθανόν το αποδεδειγμένο λάθος του μηχανικού του να οφείλεται σε πίεση χρόνου; Δε θα το μάθουμε, δεν αποκλείεται πάντως.

Η ουσία είναι πως πολλοί στα paddocks των MotoGP δε βλέπουν την ώρα να επιστρέψουν τα χιλιάρια, απορώντας χαμηλόφωνα για το πόσα λεφτά μπορεί να εξοικονομούνται από τις περικοπές δοκιμών, την ώρα που αυτές οι μοτοσυκλέτες είναι ό,τι το ακριβότερο έχει τρέξει ποτέ σε Grand Prix Μοτοσυκλέτας. Για το αν αξίζει, δε νομίζω πως χρειάζεται καν συζήτηση.

Σπύρος Τσαντήλας

theraceeditorial

ΤΟ ΑΤΕΛΕΙΩΤΟ ΔΡΑΜΑ ΤΟΥ CARMELO

Τι είναι αυτό που κρατά τον διευθύνοντα σύμβουλο της Dorna ξύπνιο τα βράδια;

Έτσι όπως έχουν έρθει τα πράγματα υπάρχει ένας σοβαρός κίνδυνος να ξεκινήσει το πρωτάθλημα MotoGP του 2011 με 15 συμμετοχές όλες κι όλες. Για να κάνουμε μια καλή καταμέτρηση. Φέτος είχαμε 17 αναβάτες. Στην πορεία μάθαμε πως ο πατήρ Abraham εξασφάλισε για τον γιόκα Karel ένα πέμπτο Ducati. Όλα δείχνουν μια χαρά με 18 στην εκκίνηση!

Μόνο που μετά άρχισαν οι σφαλιάρες. Τον χορό της αμφιβολίας έσυρε η Suzuki υπονοώντας πως, αφού δε μπορεί να αποχωρήσει από τώρα, του χρόνου μάλλον θα τρέξει μια μόνο μοτοσυκλέτα. Γίναμε 17. Στη συνέχεια ήρθε η Interwetten, η δορυφορική ομάδα της Honda με τον Hiro Aoyama, να ανακοινώσει πως όσο την απολαύσαμε φτάνει, του χρόνου δε θα είναι ανάμεσά μας. 16 τώρα. Το τελευταίο επεισόδιο παίχτηκε στη Μαλαισία, όπου η Pramac ανακοίνωσε πως το 2011 θα έχει μια μόνο μοτοσυκλέτα. Πάει ο Aleix Espargaro (πιθανότατα για Moto2), η μία αυτή σέλα είναι καβατζωμένη όπως όλα δείχνουν από τον θείο Loris (Capirossi). Αισίως κατεβήκαμε στους 15 αναβάτες – και μη χειρότερα…

Από σενάρια τώρα, όρεξη να 'χουμε ν' ακούμε. Παίζει λέει η Dorna να χρηματοδοτήσει μια ομάδα μόνη της, έστω για τον ένα χρόνο μέχρι να έρθουν τα χιλιάρια. Μετά, υπάρχει και το σενάριο να επισπευστούν αυτά τα χιλιάρια παραγωγής ένα χρόνο νωρίτερα και να τρέξουν από το 2011. Μόνο που είναι λίγο αργά για μια ομάδα να στηθεί σε ένα εξάμηνο, την ώρα που δεν υπάρχουν καν λεπτομερής κανονισμοί. Μαθαίνουμε μάλιστα πως στο υπόβαθρο υπάρχει χοντρός τσαμπουκάς με τους Κατασκευαστές (MSMA) για τα 24άρια ρεζερβουάρ των Claiming Rule Teams. Φοβούνται πως με τα τρία επιπλέον λίτρα από τα δικά τους μπορεί να φάνε ξύλο.

Να δούμε πως θα τα φέρει βόλτα τώρα ο Carmelo…

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

ΠΕΝΤΕ ΑΝΑΒΑΤΕΣ ΓΙΑ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΣΕΛΕΣ

Θα μπορούσε κανείς να πει πως είναι ένα ευχάριστο πρόβλημα, μα όταν μπλέκουν ρήτρες συμβολαίων και χορηγικά κεφάλαια η κατάσταση δεν είναι ποτέ απλή, ούτε απαραιτήτως ηλιόλουστη

Εκεί στο στρατηγείο του HRC τα πράγματα είναι πολύ μπερδεμένα. Από ψηλά έρχεται μια αφόρητη πίεση το 2011 να κλείσει με τίτλο, καθώς αρχίζει να φαίνεται πως με την έλευση των χιλιαριών το 2012 θα μετατοπιστεί προς τα κει και το ενδιαφέρον των εργοστασίων. Προκύπτει λοιπόν μια υποβόσκουσα αναγκαιότητα για τη Honda να προλάβει το κλείσιμο μιας εποχής με έναν τίτλο, κάτι που δεν έχει πάρει στα 800.

Από την άλλη έχει τρεις σίγουρους αναβάτες για το 2011: Casey Stoner, Dani Pedrosa, Marco Simoncelli. Όλοι έχουν συμβόλαιο απευθείας με το HRC, οι δύο πρώτοι προεξοφλούνται ως φαβορί για τίτλο. Πίσω τους υπάρχει ο Andrea Dovizioso, επίσης με HRC συμβόλαιο αλλά όχι εξασφαλισμένη τη μοτοσυκλέτα που θέλει. Ο Ιταλός έχει όρο για εργοστασιακή υποστήριξη και αν βρεθεί από τη Repsol στη Gresini θα πρέπει κι εκεί να έχει μια full factory RC212V. Ο ίδιος λοιπόν ανησυχεί όμως μήπως η μετακίνηση στα χρώματα της San Carlo Gresini τον φέρει στη θέση του Marco Melandri που γκρίνιαζε μονίμως για υποδεέστερο εξοπλισμό, ίσως και να το βλέπει και ο ίδιος κάθε φορά που ανοίγει το Repsol γκάζι του και καταπίνει San Carlo αντιπάλους. Οι διαβεβαιώσεις των ιθυνόντων για "τέσσερα εργοστασιακά RCV" δεν τον καθησυχάζουν.

Το πέμπτο όνομα που μπλέκει την υπόθεση περαιτέρω είναι αυτό του Hiroshi Aoyama. Θεωρείται βέβαιο πως η Interwetten δε θα υπάρξει του χρόνου, μα ο Ιάπωνας θα πρέπει να βρει μια θέση στη Honda. Είναι ο απαραίτητος συμπατριώτης, είναι και ελπιδοφόρο ταλέντο, δε θέλουν να τον χάσουν. Κάπως έτσι το τελευταίο σενάριο που ακούγεται θέλει τον Dovi να παραμένει ως τρίτο Repsol, ή ως μοναδικό Red Bull, καθώς ξανάρχισε η πίεση στους ανένδοτους Αυστριακούς από τον Livio Suppo. Έτσι ο Aoyama μπορεί να καθίσει σε ένα RCV του Gresini. Ειδάλλως θα πρέπει να περιμένουν να μάθουν αν ο de Puniet θα πάει στη Suzuki αδειάζοντας μια ακόμη σέλα Honda. Μπέρδεμα…

Ο ROSSI ΘΑ ΟΔΗΓΗΣΕΙ DUCATI ΣΤΗ VALENCIA

Ο Masao Furusawa έδωσε τελικά το ΟΚ λίγο πριν τον αγώνα της Αυστραλίας και ο Valentino δεν έκρυψε την ικανοποίησή του

Για να λέμε και του στραβού το δίκιο, θα ήταν μεγάλο λάθος από πλευράς Yamaha να μην επιτρέψει στον Rossi να δοκιμάσει το Ducati τις δύο μέρες δοκιμών μετά τον τελευταίο αγώνα του φετινού πρωταθλήματος. Λέγοντας όχι, το μόνο που θα κατάφερναν θα ήταν να στρέψουν εναντίον τους μερικές χιλιάδες οπαδών του Rossi - πράγμα όχι και τόσο έξυπνο τις δύσκολες μέρες που διανύουμε.

Έτσι, έλαβε τέλος και η παραφιλολογία του αν θα ολοκληρώσει τη φετινή χρονιά ο Rossi με τη Yamaha ή θα τα παρατήσει για να κάνει την εγχείρηση νωρίτερα. Για το όλο θέμα, ο ίδιος ο Rossi δήλωσε ότι θέλει να κερδίσει ξανά με τη Yamaha, καθώς και ότι έχει προγραμματίσει την εγχείρηση για την Παρασκευή 12 Νοεμβρίου, αμέσως μετά τις δοκιμές στη Valencia.

Η SUZUKI ΣΕ ΚΑΘΕ ΕΙΔΟΥΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τη μια η Suzuki διαπραγματεύεται με τον Randy de Puniet για τη θέση του Loris Capirossi, την άλλη μαθαίνουμε πως αν μπορούσε να φύγει χτες από τα MotoGP ούτε γεια δε θα προλαβαίναμε να της πούμε… Τι συμβαίνει;

Αν περιμένουμε να μάθουμε την αλήθεια από τον Paul Denning, αφεντικό της αγωνιστικής ομάδας, σωθήκαμε. Οι δηλώσεις του είναι 100% πολιτικώς ορθές, "είμαστε εδώ και θέλουμε και ελπίζουμε η μάμα Suzuki να…", αφήνοντας φυσικά όλη την αμφιβολία να χύνεται προς όλες τις κατευθύνσεις. Η ουσία από τις πιο αξιόπιστες πηγές ειδήσεων GP λέει πως στο Motegi ο Carmelo Ezpeleta της Dorna είχε εκτενείς συζητήσεις με τους Ιάπωνες της Suzuki, απειλώντας τους πως αν αθετήσουν το συμβόλαιό τους με τα MotoGP θα πληρώσουν σε πρόστιμα περισσότερα από όσο κοστίζει η αγωνιστική εμπλοκή. Γι' αυτό και μάλλον το 2011 θα είναι στη θέση τους, μόνο που μπορεί να τρέχουν με μια μόνο μοτοσυκλέτα…

Από κει και πέρα, με τα σημερινά δεδομένα το 2012 οι γαλάζιοι κουνούν το μαντίλι και αντίο. Ο Ezpeleta καίγεται για το grid του χρόνου, ελπίζοντας πως μετά η σχάρα εκκίνησης θα γεμίσει με τα χιλιάρια που θα έρθουν. Το πιο παράξενο πάντως είναι το αποτέλεσμα του Alvaro Bautista στη Μαλαισία: Ο νεαρός πάει απ' το καλό στο καλύτερο και δίνει ανάσες ελπίδας στη Suzuki. Διότι αντιλαμβανόμαστε όλοι πως κανένας στο Hamahatsu δε θέλει να παραμένουν στα GP γινόμενοι ρόμπα από ιδιωτικές ομάδες. Λέτε να δούμε πάλι ένα τραγελαφικό α-λά Kawasaki που έφυγε την ώρα που επιτέλους είχε φτιάξει ένα αξιοπρεπές ZX-RR;

ΞΑΝΑ Ο CHECA ΣΤΑ MOTOGP;

Κι όμως, ναι! Αλλά μην τρομάζετε, μόνο για δύο αγώνες, στη θέση κάποιου που τα παράτησε

Ο λόγος για τον Mika Kallio, ο οποίος έχει κάνει μάλλον τη χειρότερη χρονιά της καριέρας του και ξέρει πως στα MotoGP δεν έχει κανένα μα κανένα μέλλον, ειδικά τώρα που η ομάδα του θα μείνει με μια μόνο μοτοσυκλέτα για το 2011. Η απογοήτευση του Φιλανδού είναι τόση που μαθαίνουμε πως θα τα παρατήσει νωρίς-νωρίς, κλείνοντας αυτό το κεφάλαιο της ζωής του στο Phillip Island. Το επικρατέστερο σενάριο που κυκλοφορεί θέλει τον Carlos Checa να τρέχει την πρασινόασπρη Desmosedici της Pramac στους δύο τελευταίους αγώνες της χρονιάς, άλλωστε έχει εμπειρία από τη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα και ομάδα. Θα προηγηθεί μια δοκιμή στο Mugello για να διαπιστωθεί πόσο μπορεί να γυρίσει ο Ισπανός και, αν όλα πάνε καλά, θα τον δούμε σύντομα στις οθόνες μας. Μεταξύ μας, χειρότερα από τον φετινό Kallio δύσκολα θα πάει…

Αυτό πάντως δε σημαίνει πως θα μετακομίσει μόνιμα. Αφενός δεν υπάρχουν θέσεις, αφετέρου έχει φρέσκο διετές συμβόλαιο με την Althea για το WSBK και μάλιστα η συγκεκριμένη ομάδα πλέον αναβαθμίζεται σε πρώτη της Ducati με σχεδόν εργοστασιακό στάτους, από τη στιγμή που η Xerox έριξε τίτλους τέλους. Κορόιδο είναι να φύγει τώρα ο Carlos;

LORENZO-PEDROSA ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥΣ

Υπέγραψαν τελικά και οι δύο νέα διετή συμβόλαια, κλείνοντας όλες τις εκκρεμότητες του 2011 σε κορυφαίο επίπεδο

Ελάχιστοι άνθρωποι θα περίμεναν να μη συμβεί έτσι, αλλά όσο τα πράγματα καθυστερούσαν όλο και κάποια φήμη για προβλήματα κι εκπλήξεις θα κυκλοφορούσε. Τελικά ως το ιαπωνικό GP αμφότεροι οι κορυφαίοι αναβάτες είχαν υπογράψει τις επεκτάσεις των συμβολαίων τους με Yamaha και Honda και μάλιστα διετές.

Για τον Pedrosa η κατάσταση ήταν δεδομένη ελέω Repsol. Οι χορηγοί είναι υπερπολύτιμοι στις μέρες μας, η Honda δεν θέλει με τίποτα να χάσει τη βασική της συνεργάτιδα και ο νεαρός Ισπανός έφερε τα καλύτερα αποτελέσματα της ως τώρα καριέρας του στα MotoGP.

Όσο για τον Lorenzo, ουδείς γνωρίζει τι τρέναρε τη διαδικασία, πάντως η άκρη βρέθηκε και ο έτερος νεαρός Ισπανός ανέλαβε και με τη βούλα τα ηνία της εργοστασιακής ομάδας για τα επόμενα δύο χρόνια από τον Valentino Rossi. Μέχρι και δελτίο Τύπου κυκλοφόρησε η Yamaha για να ανακοινώσει πως ο Lorenzo θα είναι ο No. 1 αναβάτης της.

ΥΠΕΓΡΑΨΕ Ο BIAGGI ΜΕ ΤΗΝ APRILIA

Τους έκανε τον δύσκολο μετά τον τίτλο WSBK και μάλλον ονειρευόταν απόσυρση από την κορυφή, είναι και 39 Μαΐων βλέπετε…

Παρόλα αυτά, ο Max Biaggi έβαλε την υπογραφή του σε νέο διετές συμβόλαιο με την Aprilia Alitalia, γεγονός που θα τον κρατήσει στις πίστες ως και το 41ο του έτος! Οι λιγοστές πληροφορίες ισχυρίζονται πως το διετές συμβόλαιο προσφέρει στον Biaggi την επιλογή να το τερματίσει ο ίδιος στον ένα χρόνο.

Στο μεσοδιάστημα που ο Ιταλός δεν υπέγραφε με την Aprilia, ακούστηκε και το όνομα του Noriyuki Haga, ο οποίος έχει ήδη συμφωνήσει να τρέξει ένα τρίτο εργοστασιακό RSV4 σε μια δεύτερη, ιδιωτική ομάδα.

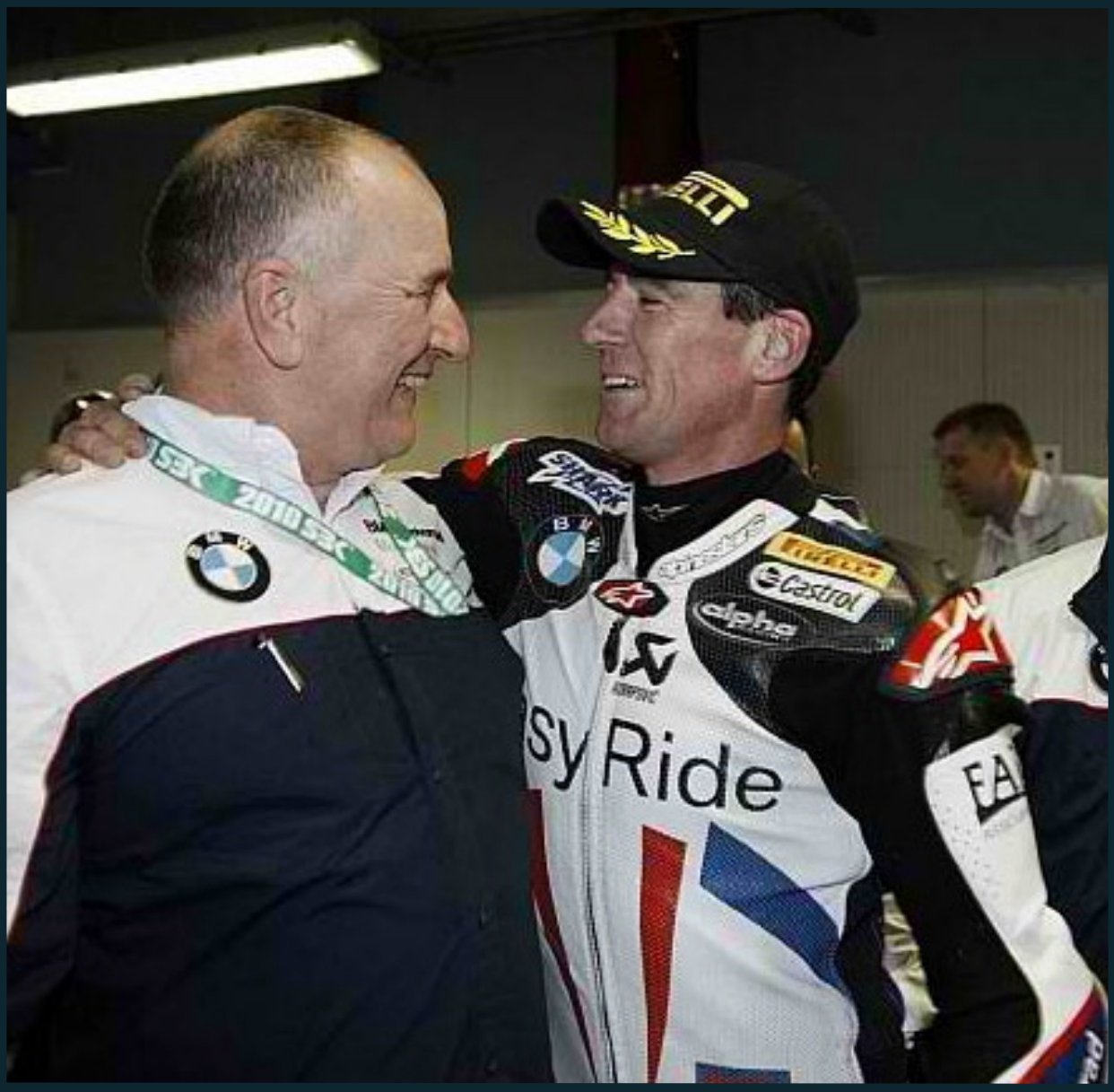
TARDOZZI-HAUSER ΕΚΤΟΣ BMW!

Με δυο αιφνιδιαστικές κινήσεις σε διάστημα δέκα ημερών η BMW έστειλε στον αγύριστο δύο μεγάλα αγωνιστικά κεφάλια

Ακούγαμε καιρό τώρα πως ανάμεσα στους δύο άντρες υπήρχαν προβλήματα. Ο μεν Davide Tardozzi ήταν η κεφαλή της ομάδας WSBK, ο δε Berthold (Berti) Hauser προϊστάμενός του στην Αγωνιστική Διοίκηση της εταιρείας.

Πρώτος έφυγε ο Ιταλός, στις αρχές του Οκτώβρη με μια λιτή ανακοίνωση που απλά τον ευχαριστούσε και αποχαιρετούσε. Μια εβδομάδα αργότερα όμως, και μόλις ο Hauser είχε καλωσορίσει τον Leon Haslam στη BMW, η ακόμη πιο ανώτατη διοίκηση ανακοίνωσε την αντικατάσταση του Hauser από τον Bernhard Gobmeier, πρώην μηχανικό που έχει περάσει από δεκάδες αγωνιστικά πόστα στη γερμανική εταιρεία. Για μια φορά ακόμη η ανακοίνωση ήταν επιπέδου Tardozzi, ευχαριστούμε και αντίο φιλαράκι.

Αυτό που φημολογείται τώρα είναι πως οι δύο άντρες πλήρωσαν τις συνεχείς μεταξύ τους διαφωνίες, με υπόβαθρο την επιτυχία της Aprilia WSBK που δε μιμήθηκε η BMW. Ασχέτως αν είναι έτσι ή όχι, εξωτερικά φαίνεται ως μια γερμανικώς ραγδαία λύση: Πονάει πόδι, κόβει πόδι.



ΘΡΙΑΜΒΟΣ Η.Π.Α. ΣΤΟ MX ΤΩΝ ΕΘΝΩΝ

Αυτή τη φορά η εθνική ομάδα MX των Αμερικανών θριάμβευσε δίκαια και το πανηγύρισε εντός έδρας

Στο Lakewood και την πίστα Thunder Valley οι Η.Π.Α. γιόρτασαν με την κατάκτηση του 21ου MX των Εθνών και έκτου συνεχόμενου μπροστά σε ένα ενθουσιώδες κοινό 32,000 θεατών. Η ομάδα τους αποτελούμενη από τους Ryan Dungey (Suzuki), Trey Canard (Honda) και Andrew Short (Honda) πήρε τη νίκη στον τρίτο και τελευταίο αγώνα, ενώ ήταν δεύτερη πίσω από τη Γερμανία. Η επιστροφή των Γερμανών στο βάθρο έγινε στην τρίτη θέση τελικά, με αναβάτες τους Marcus Schiffer (Suzuki), Ken Roczen (Suzuki) και Max Nagl (KTM), ενώ στη δεύτερη θέση κατετάγη το Βέλγιο με τους Steve Ramon (Suzuki), Jeremy van Horebeek (Kawasaki) και Clément Desalle (Suzuki).

Τα ασφαλέστερα ελαστικά, στις χαμηλότερες τιμές της αγοράς!

MICHELIN PIRELLI METZELER MOTORCYCLE TYRES

*σε όλες τις τιμές των ελαστικών (πλην των Scooters), περιλαμβάνεται η τοποθέτηση, η ζυγοστάθμιση και 23% Φ.Π.Α.

Χρήστος Πίσσαρης

Ρήγα Φερραίου 2, Νέα Ερυθραία Αθήνα 14671, Τηλ.: 211 8 500 200, **sales@rider-world.com**

EUROPEAN CROSS COUNTRY CHAMPIONSHIP

Για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά η BMW με τον Simo Kirssi κυριάρχησε σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Ο τελευταίος αγώνας της χρονιάς έγινε στο Rudolstadt της Γερμανίας, όπου με μια σαρωτική εμφάνιση ο Φιλανδός Simo Kirssi με το BMW G450X πήρε τη νίκη και ολοκλήρωσε με απόλυτη επιτυχία την υπεράσπιση του περσινού Ευρωπαϊκού του τίτλου. Από το 2008 που ο Kirssi τρέχει με το 450 της BMW στο Ευρωπαϊκό Cross Country έχει συμμετάσχει σε 24 αγώνες κερδίζοντας τους 16.

CROSS-COUNTRY EUROPEAN CHAMPIONSHIP 2010

1.	Simo Kirssi	(FIN)	BMW Husqvarna Motorsport	**66.51**
2.	Chris Weiß	(GER)	TM	**47.49**
3.	Andrea Tronconi	(ITA)	Honda	**44.85**
4.	Steffen Albrecht	(GER)	Yamaha	**44.25**
5.	Chris Gundermann	(GER)	Yamaha	**42.38**
6.	Massimo Ballati	(ITA)	Yamaha	**40.35**
7.	Andreas Schulz	(GER)	KTM	**39.12**
8.	Matteo Zecchin	(ITA)	KTM	**22.50**
9.	Mario Hirschmuggl	(AUT)	KTM	**19.35**
10.	Samuli Aro	(FIN)	KTM	**17.37**

ΑΝΑΒΟΛΗ ΠΑΓΚΡΗΤΙΟΥ MX

Τεχνικής φύσεως λόγοι μεταφέρουν τον 4ο αγώνα μία εβδομάδα αργότερα

Με δελτίο Τύπου η Αγωνιστική Λέσχη Μοτοσυκλέτας Χανίων (Α.Λ.ΜΟ.Χ) ανακοινώνει ότι ο 4ος γύρος του Παγκρήτιου Κυπέλλου Motocross, που ήταν προγραμματισμένος να γίνει στις 24 Οκτωβρίου στην πίστα Motocross του Βατόλακου Χανίων, αναβάλλεται για μία εβδομάδα λόγω τεχνικών προβλημάτων. Η νέα ημερομηνία είναι στις 31 Οκτωβρίου στην ίδια πίστα, με ώρα εκκίνησης στις 12:00 π.μ.

ΑΝΑΒΟΛΗ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Λόγω δημοτικών εκλογών, το αεροδρόμιο της Τρίπολης είναι σε επιφυλακή και δεν θα είναι διαθέσιμο στις 14 Νοεμβρίου

Σε σχετική ανακοίνωση του ΣΟΑΜ (Σύνδεσμος Οδηγών Αγώνων Μοτοσυκλέτας), τονίζεται ότι το ΓΕΑ (Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας) δεν φαίνεται να μπορεί να διαθέσει το αεροδρόμιο μετά τις εκλογές, με αποτέλεσμα η μόνη πιθανή ημερομηνία διεξαγωγής του τελευταίου αγώνα του πρωταθλήματος να είναι το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Οκτώβρη. Μέχρι την ώρα που έκλεινε το τεύχος, η διοίκηση της Πολεμικής Αεροπορίας δεν είχε δώσει γραπτή απάντηση.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΣΤΟΝ TOMIZAWA

Ένα βραβείο και μια τιμητική διάκριση δεν απαλύνουν τον πόνο της απώλειας, αλλά τουλάχιστον είναι ένας τρόπος να δείξουμε πόσο μας λείπει ο Shoya

Η απόφαση ελήφθη στην Ισπανία, όπου πριν τον αγώνα του Aragon ανακοινώθηκε πως με απόλυτη συμφωνία όλων των αναβατών απονέμεται το βραβείο Michel Métraux στον άτυχο αναβάτη. Πρόκειται για ένα έπαθλο που δίνεται στο τέλος της χρονιάς στον καλύτερο της σεζόν μετά από ψηφοφορία όλων των αναβατών. Μετά από πρωτοβουλία του Toni Elias, συμφωνήθηκε η βράβευση να γίνει άμεσα στον εκλιπόντα Ιάπωνα, όπερ και εγένετο στον αμέσως επόμενο αγώνα που συμπτωματικώς ήταν το GP της πατρίδας του στο Motegi.

Παράλληλα η Dorna ανακοίνωσε πως ο αγωνιστικός αριθμός 48 του Tomizawa θα αποσυρθεί για πάντα από τη Moto2 προς τιμή του.

ΜΟΝΑΧΙΚΟΣ ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ FABRIZIO

Πήρε μεταγραφή στη Suzuki και μετά του είπαν πως του χρόνου θα τρέχει μόνος του!

Ο Michel Fabrizio επιστρέφει στην Alstare Suzuki μετά από επτά χρόνια, όπου είχε κυριαρχήσει στα Superstock με το GSX-R1000 K3. Ο Ιταλός που ξέμεινε από την αποχώρηση της Ducati, πήρε τη θέση του Leon Haslam και στη συνέχεια έγινε γνωστό πως η εργοστασιακή Alstare Suzuki το 2011 δε θα τρέξει δεύτερο αναβάτη στο WSBK. Παρόλα αυτά ο Fabrizio δηλώνει χαρούμενος, αισιόδοξος και το έδειξε με καλούς χρόνους στην πρώτη του επαφή με το GSX-R που θα τρέξει του χρόνου.

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.

EDWARDS ΓΙΑ ΑΛΛΟΝ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ

Ο 36χρονος Τεξανός κατάφερε να κλείσει θέση στο κορυφαίο επίπεδο για άλλη μια σεζόν. Πολύ θα θέλαμε να μάθουμε πως τα καταφέρνει

Στις 19 του Οκτώβρη ανακοινώθηκε και επίσημα από τον Herve Poncharal η σύναψη συμφωνίας με τον Colin Edwards για να παραμείνει έναν ακόμη χρόνο στη Monster Yamaha Tech 3. Αυτός τελικά θα είναι ο ομόσταυλος του φέρελπι Cal Crutchlow το 2011.

Θυμίζουμε πως ο Edwards δέχτηκε πρόσφατα πρόταση από τη Ducati για το WSBK και ο ίδιος δήλωνε πως το βλέπει πολύ θετικά γιατί του έχουν λείψει τα βάθρα και οι πρωταγωνιστικοί ρόλοι. Μόνο που στην πορεία οι Ιταλοί ανακοίνωσαν την αποχώρηση της εργοστασιακής τους ομάδας από το Παγκόσμιο SBK και κάπου εκεί ο Τεξανός κρύωσε.

Παρόλο που φέτος δεν έχει καταφέρει και τίποτα το σπουδαίο από πλευράς εμφανίσεων και βαθμολογικής συμμετοχής, ακούγεται πως έχει εκτιμηθεί δεόντως η βοήθειά του προς τον Ben Spies ώστε ο νέος να εξοικειωθεί γρήγορα με τις δυσκολίες του κορυφαίου πρωταθλήματος. Ίσως λοιπόν η Yamaha να σκέφτηκε πως δεν είναι κακή ιδέα να εκμεταλλευτούν ακόμη μια φορά την εμπειρία του Edwards, αυτή τη φορά προς όφελος του Crutchlow. Ή ίσως απλά να μην έχουν βρει άλλον καλύτερο αναβάτη…

LEON HASLAM ΓΙΑ BMW

Ο νεαρός Βρετανός υπέγραψε και επίσημα με τη BMW, παίρνοντας τη θέση του Ruben Xaus

Μέχρι πριν ένα μήνα όλοι ήταν βέβαιοι πως η BMW είχε κλείσει τον Marco Melandri. Όταν όμως αυτός ανακοινώθηκε από τη Sterilgarda Yamaha, η BMW κινήθηκε άμεσα να συμφωνήσει με τον Leon Haslam, τον μοναδικό αναβάτη που διεκδικούσε μέχρι σχεδόν το τέλος του πρωταθλήματος τον τίτλο από τον Max Biaggi στο WSBK. Ο Haslam είχε κάνει γνωστό λίγες εβδομάδες νωρίτερα πως ήθελε να φύγει από το συμβόλαιο με τη Suzuki, καθώς οι Ιάπωνες βρίσκονται μπροστά σε μια αβέβαιη οικονομική κατάσταση και η εργοστασιακή υποστήριξη της ομάδας WSBK είναι προς το παρόν στον αέρα.

Ο αναβάτης που φεύγει από τη BMW είναι αναμενόμενα ο Ruben Xaus, επί του παρόντος προς άγνωστη κατεύθυνση, ενώ ο Troy Corser ανανέωσε τη συνεργασία του με τους Γερμανούς έχοντας δίπλα του έναν σαφώς πιο ανταγωνιστικό αναβάτη.

ΚΑΙ Ο TOSELAND ΜΕ BMW!

Έκανε μια κακή χρονιά, έμεινε στον αέρα από τη Yamaha, τον έκλεισαν οι Γερμανοί για τη δεύτερη ομάδα τους

Η BMW εξοπλίζει τη δορυφορική της ομάδα για το WSBK με τον James Toseland και τον Ayrton Badovini. Ακόμη δεν έχουν γίνει επίσημες ανακοινώσεις, αλλά θεωρείται βέβαιο πως αυτοί οι δύο θα τρέξουν με τα άλλα δύο S1000RR. Το πραγματικό ερώτημα έχει να κάνει με το ποιον της ομάδας, θα είναι η Reitwagen Teamtoy Johan Stigefelt;

Σε περίπτωση που απορείτε, ο Badovini είναι ο αναβάτης που τσάκισε τα πάντα φέτος στο Ευρωπαϊκό Superstock με το τετρακύλινδρο BMW.

HONDA TEN KATE ΩΣ ΤΟ 2013

Ανανεώθηκε η συμφωνία της Honda με την πιο πετυχημένη ομάδα της για άλλα τρία χρόνια

Ήταν αναμενόμενη η επίτευξη αυτής της συμφωνίας με δεδομένο ότι οι Ιάπωνες δεν επιθυμούν να επιστρέψουν με απευθείας εργοστασιακή εμπλοκή στο WSBK, από την άλλη η ολλανδική ομάδα είναι σταθερά για μια δεκαετία σε πρωταγωνιστικό επίπεδο. Μετρά ήδη οκτώ τίτλους στα Supersport και έναν στα Superbike (με τον James Toseland). Στη λιτή ανακοίνωση, αφού χαιρετίζονται όλα τα κατορθώματα αυτής της συνεργασίας, αμφότερες οι πλευρές εμφανίζονται αισιόδοξες για ένα ακόμη λαμπρότερο μέλλον.

Το ενδιαφέρον είναι πως στο δελτίο Τύπου δε γίνεται κανένας λόγος για WSS παρά μόνο για WSBK, παρότι η φετινή επιτυχία δεν ήταν άλλη από αυτή του Kenan Sofuoglou με το CBR600RR της Hannspree Ten Kate.

Ο HAGA ΣΤΗΝ APRILIA!

Νεοσύστατη και ασαφώς εργοστασιακή ομάς εξασφάλισε τας υπηρεσίας του Ιάπωνος στο WSBK

Κάκιστη χρονιά με τη Ducati, χαιρέτησε μετά και εργοστασιακώς η Ιταλική εταιρεία τον θεσμό, κάπου έπρεπε να πάει και ο Nori Haga. Παρά το φετινό του χάλι σίγουρα δε θα δυσκολευόταν να βρει μια καλή σέλα. Αυτή λοιπόν θα είναι για έναν χρόνο πάνω σε ένα RSV4 Factory υπό την αιγίδα της νεοσύστατης Pata Racing Team, η οποία είναι εν πολλοίς η πρώην DFX Corse υπό την καθοδήγηση του Marco Borciani. Η ομάδα υποτίθεται πως θα τρέχει ένα πλήρως εργοστασιακό RSV4 και μάλιστα η Aprilia πιέζει για ομάδα δύο αναβατών, μα ο Borciani επιμένει πως οικονομικά το θέμα αυτό δεν υπάρχει.

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 · Kriega · TriboSeat · ZTechnik · Beowulf · SKIDMARX · RAM MOUNTS · BULLPOWER

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

FASHION
FASHION
NEW WORLD STANDARD

Γιάννης Μπούστας

"...καταφέραμε κάτι που την Παρασκευή και το Σάββατο φαινόταν αδύνατο: εκεί που πηγαίναμε για την πέμπτη θέση, τερματίσαμε δεύτεροι και μπροστά από τους ανταγωνιστές μας στο πρωτάθλημα..."

Επιστροφή στις Σέρρες

Ξεκινώντας τον απολογισμό μου από τον αγώνα των Σερρών, πρέπει να σας εκμυστηρευτώ ότι μέχρι και την τελευταία στιγμή δεν είχαμε αποφασίσει αν θα συμμετέχαμε στο υπόλοιπο του πρωταθλήματος. Η τελική απόφαση ήρθε μετά από εισήγηση του Γιάννη Αθανασόπουλου, που είναι ο ιδιοκτήτης της Honda Hypermotos Πειραιάς και κεντρικός υποστηρικτής της αγωνιστικής μας προσπάθειας - ο άνθρωπος που πληρώνει με δυο λόγια. Έτσι, αποφασίσαμε ότι πρέπει να τρέξουμε τον αγώνα των Σερρών και μετά βλέπουμε αν θα συνεχίσουμε, μιας και οι Σέρρες είναι ο πιο σημαντικός αγώνας για εμάς στην έκβαση του πρωταθλήματος, καθώς εκεί αντιμετωπίζαμε πρόβλημα με τα λάστιχα. Ταυτόχρονα, υπήρξε και μια υπόσχεση από τη Michelin ότι θα μας φέρει κάτι καινούργιο γι' αυτό τον αγώνα - όπως και έγινε την τελευταία βδομάδα, όπου ήρθε ο Ντίνος Πετρής της Michelin και μας είπε ότι έχει φέρει δύο πολύ καλά λάστιχα που θα μας βοηθήσουν να πάμε καλύτερα στον αγώνα των Σερρών. Αφού λοιπόν είχαμε τα λάστιχα και την έγκριση του Γιάννη του Αθανασόπουλου για να το κάνουμε, εμείς δεν είχαμε κανένα λόγο να μην συμφωνήσουμε στο να πάμε στον αγώνα καθώς ό,τι ήταν να βάλουμε από χρήματα το έχουμε βάλει - και ο Γιάννης είναι ο μόνος που πληρώνει τώρα πια. Η Honda Σαρακάκης ό,τι ήταν να προσφέρει το έχει προσφέρει, καθώς μας έχει δώσει τη μοτοσυκλέτα και τα ανταλλακτικά που χρειαζόμαστε για να τελειώσουμε τη χρονιά.

Έχοντας λοιπόν γυρίσει από τις διακοπές μας ξεκούραστοι, αποφασίζουμε δυο βδομάδες πριν τον αγώνα να κάνουμε κάποια πράγματα στη μοτοσυκλέτα μας έτσι ώστε να μπορεί να πηγαίνει λίγο καλύτερα. Αλλάξαμε το χρονισμό των εκκεντροφόρων για να πάρει ο κινητήρας λίγο ροπή χαμηλά, χάνοντας βέβαια λίγο δύναμη ψηλά. Αυτό δεν μας απασχολούσε ιδιαίτερα, μια και αυτό που μας ενδιέφερε ήταν να μπορεί να βγαίνει η μοτοσυκλέτα μας λίγο πιο δυνατά στις εξόδους των στροφών. Αυξήσαμε το όριο περιστροφής, κάναμε και ρύθμιση βαλβίδων. Η μοτοσυκλέτα μας ήταν έτοιμη, τα πράγματα στη θέση τους και μιας που το φορτηγό ήταν έτοιμο και τακτοποιημένο, λέγαμε ότι θα φορτώσουμε στις πέντε το απόγευμα μέσα σε μια ώρα και θα ξεμπερδεύαμε.

Ταλαιπωρίας ξεκίνημα

"Σταμάτη, έτοιμο το φορτηγό;" -"Γιάννη, έτοιμο το φορτηγό". -"Σταμάτη, έτοιμο το φορτηγό;" -"Ναι Γιάννη, έτοιμο το φορτηγό". -"Σταμάτη, σίγουρα είναι έτοιμο το φορτηγό;" -"Ναι βρε Γιάννη, τα είπαμε, έτοιμο είναι το φορτηγό". Το φορτηγό είχε πάει στο μηχανικό να κάνει ένα πλήρες rebuild στο μοτέρ με σπέσιαλ πιστόνια και διάφορα τέτοια. Μας στοίχισε 2,120€ μόνο η εργασία χωρίς τα ανταλλακτικά - και αυτό επειδή χρειάστηκε να εξελίξουμε λίγο παραπάνω το μοτέρ και αλλάξαμε μέχρι και τα μπεκ του πετρελαίου

SHOEI
CBR
Fireblade
HYPERMOTOS
PIRAEUS

με λίγο μεγαλύτερα. Αυτό δεν μας δημιουργούσε κανένα πρόβλημα, καθώς το φορτηγό θα μπορούσε να περάσει ΚΤΕΟ κανονικά, ούτε θα είχαμε θέμα αν μας σταματούσε κανένας στο δρόμο για να μας ακυρώσει το ταξίδι.
Όταν έφτασε λοιπόν το φορτηγό στο μαγαζί για να το φορτώσουμε, ζητήσαμε από τον Σταμάτη τον οδηγό μας να κάνει όπισθεν. Που είναι η όπισθεν; Που είναι η όπισθεν; Πουθενά η όπισθεν... Είκοσι λεπτά ψάχναμε την όπισθεν και αφού δεν τη βρήκαμε, στείλαμε το φορτηγό ξανά στο συνεργείο στις πέντε η ώρα το απόγευμα. Το αποτέλεσμα ήταν να φορτώσουμε κατά τις δέκα το βράδυ και να τελειώσουμε κατά τη μια. Στο ενδιάμεσο, το φορτηγό μας η Κριστίν προσπάθησε και πάλι να σκοτώσει το αφεντικό -δηλαδή εμένα-, πράγμα αναμενόμενο όπως θα θυμάστε από το ομώνυμο έργο. Αυτή τη φορά τρυπώντας το δάχτυλό μου με ένα τρυπάνι την ώρα που επισκεύαζα την οροφή της καρότσας. Παρ' όλες τις ατυχίες μας, για μια ακόμη φορά καταφέραμε να το φορτώσουμε και να το διώξουμε. Τέλος καλό όλα καλά με το φορτηγό.

Πέμπτη

Φτάνουμε στις Σέρρες όλο χαρά να στήσουμε το box μας και τι βρίσκουμε εκεί; Τους αντιπάλους μας, τη BMW, μέσα στο box μας! Η BMW Ελλάς διοργάνωνε παρουσίαση των καινούργιων MINI στους dealer της και, όπως είναι λογικό, χρησιμοποιούσε τις εγκαταστάσεις της πίστας. Αφού μιλήσαμε με τον διοργανωτή της εκδήλωσης, ο οποίος τυχάνει να είναι φίλος μας, συμφωνήσαμε να παραλάβουμε το box στις επτά το απόγευμα. Η ομάδα αποφάσισε να μην φάει την ταλαιπωρία της κριτικής του Γιάννη Μπούστα στο πως τακτοποιούνται τα πράγματα στο box και γι' αυτό με έστειλαν στο ξενοδοχείο για ύπνο. Έκατσαν λοιπόν και έστησαν το box μόνοι τους, συμβουλευόμενοι φωτογραφικό υλικό που είχε ο Δάλλας στο laptop του από τον προηγούμενο αγώνα στις Σέρρες. Το βράδυ στο φαγητό, τα παιδιά με ενημερώνουν ότι όλα είναι έτοιμα για να μπορέσουμε αύριο το πρωί να δουλέψουμε με τον τρόπο μας. Με διαβεβαίωσαν ότι δεν πρόκειται να βρω κάτι σε λάθος θέση, καθώς τα έστησαν ακολουθώντας κατά γράμμα αυτά που έβλεπαν στις φωτογραφίες από τον προηγούμενο αγώνα. Τους ρωτάω εγώ: "Τις μοκέτες πως τις βάλατε; Τη μια πάνω στην άλλη ή κολλημένες δίπλα δίπλα;". Και μου απαντάνε: "Κοίτα, επειδή ξέραμε ότι θα μας ρωτήσεις, τις έχουμε βάλει τη μια πάνω στην άλλη για να ισιώσουν και αύριο το πρωί θα τις βάλουμε δίπλα δίπλα". Καθησυχασμένος ότι τα παιδιά έχουν κάνει σωστή δουλειά, χαιρετιόμαστε και πάμε για ύπνο από νωρίς.

Παρασκευή

Όλοι στην ομάδα ανυπομονούμε να δοκιμάσουμε το καινούργιο λάστιχο που μας έχει φέρει ο Ντίνος Πετρής, το οποίο πραγματικά από τα δεδομένα που έχουμε στη διάθεσή μας δείχνει ικανό να μας βοηθήσει για το κάτι παραπάνω στις Σέρρες. Δυστυχώς όμως έχουμε μόνο δύο από αυτά και αντί να επιλέξουμε να βάλουμε το ένα την Παρασκευή για να δούμε πως είναι και να κρατήσουμε το άλλο για τον αγώνα, διαλέξαμε να το κρατήσουμε για τα χρονομετρημένα, μήπως μας βοηθούσε να κάνουμε ακόμα καλύτερο χρόνο. Εκ των υστέρων βλέπουμε ότι θα έπρεπε να το είχαμε βάλει την

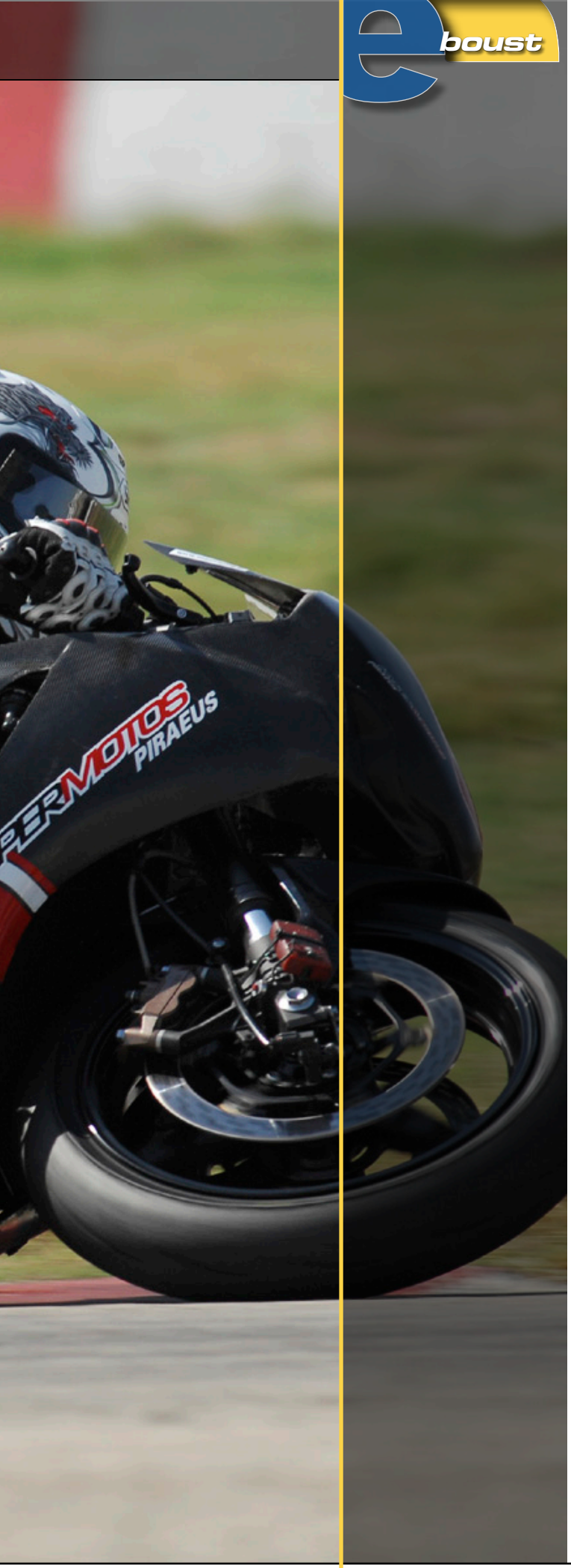
156
38
YAMAHA
YAMAHA
Arai
95

Παρασκευή, αλλά τα λάθη γίνονται για την προσωπική μας βελτίωση, έτσι δεν είναι;
Μέσα σε όλα αυτά μαθαίνουμε ότι θα τρέξει και ο Martin Choy, πράγμα που ανεβάζει ακόμα περισσότερο το επίπεδο του συναγωνισμού. Ο Choy μάλιστα δεν θα τρέξει με το Suzuki που έτρεξε στο Ευρωπαϊκό αλλά με S1000RR και την επίσημη υποστήριξη της BMW Βουλγαρίας.
Μπήκαμε λοιπόν την Παρασκευή το πρωί χρησιμοποιώντας μεταχειρισμένα ελαστικά. Αμέσως γυρίσαμε πολύ γρήγορα, στο 1.21,5. Πριν το μεσημεριανό διάλειμμα βάλαμε καινούργια ελαστικά και κάναμε 1.20,8. Με τον συναγωνισμό να βρίσκεται στο 1.22 -πλην του Choy που γυρνούσε ήδη στο 1.20,3-, βλέπαμε ότι βρισκόμαστε σε πολύ καλό επίπεδο και υπολογίζοντας στο ότι έχουμε ένα καλύτερο πίσω λάστιχο για το Σάββατο και την Κυριακή, ήμασταν πολύ ευχαριστημένοι με το μέχρι τώρα αποτέλεσμα. Ψάξαμε πολύ το στήσιμο και κάναμε πολλές αλλαγές χωρίς όμως να εξαλείψουμε το μόνο πρόβλημα που έχουμε στις Σέρρες με αυτή τη μοτοσυκλέτα, δηλαδή το έντονο σπινάρισμα στην έξοδο. Είχαμε αποφασίσει ότι δεν θα χρησιμοποιούσαμε καθόλου ηλεκτρονικά βοηθήματα στη μοτοσυκλέτα, έτσι ώστε να μπορέσουμε να βρούμε το στήσιμο - και έτσι κινηθήκαμε στο δεύτερο μισό της Παρασκευής, στο οποίο δεν βελτιώσαμε καθόλου το χρόνο μας σε αντίθεση με τους συναθλητές μας.

Σάββατο

Το Σάββατο το πρωί μπήκαμε με καινούργιο ζευγάρι μαλακές γόμες και καταφέραμε να γυρίσουμε στο 1.20,5, ένας πάρα πολύ καλός χρόνος στον οποίο γυρνούσε και ο συναγωνισμός εκείνη τη στιγμή. Το μεσημέρι φτάνει επιτέλους η ώρα να δοκιμάσουμε το καινούργιο λάστιχο, στο πρώτο μισάωρο χρονομετρημένων δοκιμών. Δυστυχώς για όλους μας, το αποτέλεσμα δεν είναι το αναμενόμενο, αφού η διαφορά του καινούργιου ελαστικού με το προηγούμενο είναι αμελητέα. Από τη στιγμή που δεν καταφέρνουμε να πάρουμε κάτι παραπάνω από αυτό το λάστιχο, μπήκαμε πολλές φορές και στα δεύτερα χρονομετρημένα δοκιμάζοντας αλλαγές στη γεωμετρία, την ανάρτηση και την πίεση του ελαστικού. Σε κάποια στιγμή που ο Choy μου έκανε νόημα να τον ακολουθήσω για να με βοηθήσει να κάνω λίγο καλύτερο χρόνο, τον είδα να εξαφανίζεται μέσα σε μια στροφή και να μου ρίχνει πάνω από ένα δευτερόλεπτο από την K13 μέχρι την K16. Χρονομετρώντας τη διαφορά από την έξοδο της 16 μέχρι τον τερματισμό βλέπαμε ότι οι αντίπαλοι μας ρίχνουν περισσότερο από μισό δευτερόλεπτο. Αργότερα βρήκα την ευκαιρία να ακολουθήσω κάποιους συναθλητές μου και είδα ότι είναι πραγματικά δύσκολο να μείνω κοντά τους. Στις εξόδους δεν μπορούσα να μείνω κοντά ούτε στον Συνιώρη ούτε στον Κοντομάρο, που γυρνούσε με τη δεύτερη μοτοσυκλέτα του, τη νορμάλ, και που μπορούσε να μας περνάει μέχρι και στην ευθεία. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα των δυσκολιών που αντιμετωπίζαμε ήταν αυτό που συνέβη με τον Τσαλίκη στο δεύτερο χρονομετρημένο. Έχοντας αλλάξει μάρκα ελαστικών γι' αυτό τον αγώνα, ο Τσαλίκης είχε κατεβάσει δύο δευτερόλεπτα το χρόνο του και κατάφερε να κάνει 1.21,9, χρόνος πάρα πολύ καλός για νέο αναβάτη στην κατηγορία. Μπαίνοντας μπροστά του στα δεύτερα χρονομετρημένα και με χρόνο στο 1.22,2

HONDA
ARATA
SPEED JUNKIES
ARATA
SHOEI
IRC
GOLD
ebike.gr



με 1.22,3, προσπαθώντας να του δείξω, βλέπω ότι με κουτουλάει. Κάνω στην άκρη, με περνάει και κάθομαι πίσω του να δω πως οδηγεί. Εκεί καταλαβαίνω ότι δεν μπορούμε να ακολουθήσουμε ούτε τον Τσαλίκη, που βρίσκεται σε λίγο χαμηλότερο οδηγικό επίπεδο μιας και είναι πολύ νέος στην κατηγορία. Σημειώστε ότι ο Τσαλίκης προέρχεται από τα Super Motard και είναι πάρα πολύ καλός, καθώς μέσα σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα τα πάει πολύ καλά. Αυτό μας έδωσε να καταλάβουμε για άλλη μια φορά αυτό που είχαμε συνειδητοποιήσει από την αρχή, ότι δηλαδή αντιμετωπίζουμε πρόβλημα πρόσφυσης με το πίσω ελαστικό στις εξόδους στων στροφών.

Τα χρονομετρημένα τελείωσαν και μας βρήκαν αρκετά απογοητευμένους και στεναχωρημένους, χωρίς όμως να μας ενοχλεί κάτι καθώς ξέρουμε ότι στους αγώνες έρχεσαι αντιμέτωπος με τέτοιου είδους προβλήματα, όπως επίσης και ότι μερικές φορές δεν υπάρχει τρόπος να τα λύσεις. Εκείνη τη στιγμή, το πρόβλημα με το κράτημα που αντιμετωπίζαμε οφειλόταν στο ελαστικό, το οποίο δεν ήθελε να λειτουργήσει με τη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα στη συγκεκριμένη πίστα. Κάναμε όλες τις πιθανές αλλαγές ψάχνοντας να βρούμε λύση στο πρόβλημα και δεν το καταφέραμε.

Πρέπει να σας πούμε ότι τον Ιούλιο που μας πέρασε στο trackday του trackbike.gr, δοκιμάσαμε όλα τα αγωνιστικά ελαστικά του εμπορίου πάνω στο αγωνιστικό μας (περισσότερα γι' αυτό σε επόμενο τεύχος). Αυτό μας έφερε σε θέση να γνωρίζουμε ότι η μοτοσυκλέτα μας μπορεί να γίνει πολύ καλύτερη με μια και μόνο αλλαγή. Παρόλα αυτά, οι δεσμεύσεις μας με τους υποστηρικτές μας δεν μας άφηναν να σκεφτούμε τόσο μακρυά. Καληνύχτισα τα παιδιά, ζητώντας τους να κάνουν ένα γενικό service στη μοτοσυκλέτα. Τους ευχαρίστησα για τη σκληρή δουλειά που έκαναν σήμερα από τις επτά το πρωί μέχρι το απόγευμα, κάνοντας συνέχεια αλλαγές στη μοτοσυκλέτα και δοκιμάζοντας καινούργια πράγματα. Έφυγα αρκετά νωρίς για να μπορέσω να ξεκουραστώ μιας και είχα κάνει πάρα πολλούς γύρους και αισθανόμουν ότι είχα δώσει το 120% της ενέργειάς μου ήδη από την Παρασκευή και το Σάββατο. Έφυγα γνωρίζοντας ότι δεν θα μπορούσα να πρωταγωνιστήσω στον αγώνα της Κυριακής, ενώ μετά και από την εμπειρία μου με τον Τσαλίκη, αισθάνθηκα ότι θα δυσκολευτώ ακόμα και για την τελευταία θέση του βάθρου. Με τα στοιχεία που είχαμε στη διάθεσή μας, βλέπαμε ότι θα τερματίζαμε ανάμεσα στην τέταρτη και την πέμπτη θέση.

Ανατροπή

Περιληπτικά θα σας πω τι συνέβη από το Σάββατο το βράδυ μέχρι την Κυριακή το πρωί, μιας και την αλλαγή όλοι την ξέρετε και είχε να κάνει με τα ελαστικά που θα χρησιμοποιούσα την Κυριακή. Ενώ λοιπόν λαγοκοιμόμουνα στο δωμάτιο του ξενοδοχείου στις οκτώ το απόγευμα, ήρθε και μου χτύπησε την πόρτα ο Κώστας. Συζητήσαμε κάποια πράγματα με πρόφαση ένα τηλεφώνημα του Γιάννη του Αθανασόπουλου, του ανθρώπου που υποστηρίζει την όλη προσπάθεια. Με ρώτησαν τι θέλω να κάνω και τους απάντησα ότι δεν έχω πρόβλημα να κάνω οτιδήποτε, καθώς και ότι, από τη στιγμή που δεν μπορώ να κάνω κάτι καλύτερο, είμαι διατεθειμένος να τερματίσω ακόμα και στην πέμπτη ή έκτη θέση. Ούτως ή άλλως, για εμένα ακόμα και πέμπτος

να ερχόμουνα θα είχα κάνει ό,τι καλύτερο μπορούσα, θα ήμουν εντάξει με τον εαυτό μου. Σίγουρα βέβαια ένα τέτοιο αποτέλεσμα θα μου ήταν πολύ δύσκολο να το χωνέψω. Έτσι, η ομάδα εξέτασε όλες τις παραμέτρους και αποφάσισε για εμένα, καθώς τους έδωσα το δικαίωμα, αφού ένοιωθα να μην μπορώ να αποφασίσω τι θέλω να κάνω από εδώ και πέρα. Το πρόβλημα που αντιμετώπιζα δεν ήταν κάτι που δεν ήξερα να το λύσω τεχνικά, αλλά είχε να κάνει με συμφωνίες και οικονομικά ζητήματα - και πάνω απ' όλα με έναν άνθρωπο, τον Ντίνο Πετρή, ο οποίος συμπεριφέρθηκε πάρα πολύ σωστά και πάρα πολύ σοβαρά από την αρχή της χρονιάς. Μου ήταν λοιπόν πολύ δύσκολο να αθετήσω τη συμφωνία μου, κάτι που δεν έχω κάνει τόσα χρόνια, καθώς και να φέρω σε δύσκολη θέση έναν άνθρωπο ο οποίος πραγματικά προσπάθησε και έδωσε τα πάντα. Σίγουρα δεν μπορούμε να αποδώσουμε ευθύνες στον Ντίνο μιας και δεν έφταιγε αυτός. Το πρόβλημα βρίσκεται ξεκάθαρα στον τρόπο που αυτή η πίστα συμπεριφέρεται στα λάστιχα - και αυτό φαίνεται από τους υπόλοιπους αγώνες, στους οποίους δεν αντιμετωπίζαμε πρόβλημα.

Τελικώς, η ομάδα αποφάσισε να αλλάξουμε ελαστικό και να αθετήσουμε τη συμφωνία. Ο Κώστας ενημέρωσε τον Ντίνο Πετρή για την απόφασή μας και, τελικά, η συμφωνία διεκόπη. Πολύ κακό αυτό, τόσο για τη Michelin όσο και για εμάς, αλλά και γενικώς για το σύνολο του αγωνιστικού χώρου. Ωστόσο, γνωρίζαμε ότι αν σε αυτό τον αγώνα τερματίζαμε πίσω από τον Συνιώρη και τον Κοντομάρο, θα θέταμε το πρωτάθλημα σε μεγάλο κίνδυνο.

Κυριακή

Η μέρα ξεκίνησε πολύ νωρίς το πρωί, καθώς έπρεπε να γίνουν δύο πολύ σημαντικά πράγματα: να αλλαχθεί το setup της μοτοσυκλέτας και να απομακρυνθούν τα διακριτικά της Michelin από τη μοτοσυκλέτα, το box και το φορτηγό, όπως συμφωνήσαμε με τον Ντίνο ότι θα κάνουμε. Έτσι λοιπόν, η ομάδα ορμάει στο box, γυρίζει το στήσιμο του CBR εκεί που το είχαμε στα πρώτα χρονομετρημένα, επιλέγει γόμες για τα ελαστικά του αγώνα, ξεμαρκάρει το ζευγάρι των Michelin και μαρκάρει το άλλο, μετρά την περίμετρο, φτιάχνει πιέσεις, κάνει ζυγοστάθμιση και γενικώς ό,τι χρειάστηκε να γίνει για να πραγματοποιηθεί μια τόσο δραστική αλλαγή. Η Ειρήνη με είχε ενημερώσει από το βράδυ του Σαββάτου ότι το πρωί δεν θα έμπαινα στο warm up γιατί θα έπρεπε να προετοιμαστεί η μοτοσυκλέτα. Έτσι, έφτασα στην πίστα αργά το πρωί για να κοιμηθώ παραπάνω. Μπαίνοντας στο box, η ομάδα έχει ολοκληρώσει την προετοιμασία και μου ανακοινώνει ότι το μόνο που έχω να κάνω είναι να διαλέξω ανάμεσα σε δύο πισινά γρανάζια με διαφορά ενός δοντιού. Επιλέγω λοιπόν το πιο μικρό και αρχίζω να αισθάνομαι το επιπλέον άγχος για το αν μπορώ να φέρω εις πέρας την όλη κατάσταση, καθώς με αυτή την επιλογή μας δημιουργήσαμε μια τεράστια προσδοκία. Ο συναγωνισμός ήταν έντονος, με τον Choy να γυρνά στο 1.19, με τον Συνιώρη με ένα πολύ γρήγορο μηχανάκι, αρκετά πιο γρήγορο από το δικό μας, να μπορεί να γυρίζει εύκολα στο 1.20. Με τον Κοντομάρο να γυρίζει και αυτός στο 1.20. Υπήρχαν και άλλοι τόσοι από πίσω που γύριζαν στο 1.21 τη στιγμή που εμείς με δυσκολία κάναμε 1.21 μετά τους πρώτους πέντε γύρους - γνωρίζοντας ότι θα "πέφταμε" στο 1.22 προς το τέλος του αγώνα. Αυτός ήταν

DAINESE
DAINESE

ο λόγος που είχαμε λίγο παραπάνω άγχος, αλλά σίγουρα αισθανόμασταν πολύ καλύτερα απ' ότι θα αισθανόμασταν αν είχαμε αποφασίσει να τρέξουμε με την άλλη επιλογή που την είχαμε δοκιμάσει στον προηγούμενο αγώνα στις Σέρρες και τερματίσαμε τρίτοι.

Έτσι λοιπόν, τελευταία στιγμή μπαίνουμε μέσα στην πίστα για τον αναγνωριστικό γύρο. Φτάνω στην Κ1 και θέλω να δοκιμάσω τι είναι αυτό το λάστιχο με το οποίο πρόκειται να τρέξω. Στρίβω στο σημείο που ξέρω και έχω συνηθίσει, έτσι ώστε να ανοίξω το γκάζι να δω τι γίνεται, χωρίς όμως να θέλω να χαλάσω τα λάστιχα γιατί είναι ακόμα κρύα και καινούργια. Ανοίγω το γκάζι και ανταμείβομαι με μια πολύ καλή αίσθηση. "Δόξα το Θεό, όλα καλά", λέω από μέσα μου και κόβω ρυθμό. Φτάνω στη σχάρα της εκκίνησης να μου βάλουν κουβέρτες και μπερδευόμαστε λίγο. Η αλήθεια είναι ότι προσπαθήσαμε να κάνουμε τα πάντα με τέτοιο τρόπο ώστε να μην δείξουμε στους συναθλητές μου με τι λάστιχα μπαίναμε να τρέξουμε στον αγώνα. Καθυστερώντας όμως να βάλουμε κουβέρτες και τραβώντας την προσοχή με τη γκάφα μας, αισθανόμαστε να δημιουργείται μια αναστάτωση τριγύρω και βλέπουμε κάποιους ανθρώπους να αρχίζουν να σκέφτονται το τέλος του αγώνα προτού καν ξεκινήσει. Ευτυχώς για εμάς δεν έχει βγει ακόμα κανονισμός που να επιτρέπει στην κατηγορία να τρέχει με Dunlop και να αναγκάζει εμένα να τρέχω με άλλα λάστιχα...

Αγώνας

Γίνεται η εκκίνηση και φεύγω πολύ δυνατά. Φτάνω στην Κ1 δεύτερος προς τρίτος και κόβοντας σημαντικά μιας και δεν γνώριζα πολύ καλά την αίσθηση που θα είχα από τον πρώτο γύρο, με περνάνε από εξωτερική ο Choy και από εσωτερική ο Κοντομάρος και ο Τσαλίκης. Έτσι, βρίσκομαι στην πέμπτη θέση με πρώτο τον Συνιώρη, δεύτερο τον Choy, τρίτο τον Κοντομάρο και τέταρτο τον Τσαλίκη. Στο δεύτερο γύρο μπαίνω γρήγορα στην Κ1 και τους ακολουθώ. Μέχρι την Κ5 αισθάνομαι ότι πηγαίνουμε αργά. Στην έξοδο της Κ10 κάνω μια προσπάθεια και περνάω εσωτερικά της Κ11 τον Τσαλίκη. Αυτό ήταν αρκετά καλό για εμένα γιατί ήδη οι άλλοι είχαν αρχίσει να απομακρύνονται κοντά στο ένα δευτερόλεπτο μέσα σε πέντε στροφές. Με τον Συνιώρη να οδηγεί την κούρσα, βγαίνω στην Κ16 και φτάνω στην Κ1 με κοντά οκτώ δέκατα διαφορά από τον πρώτο. Εκεί, βλέπω τον Choy να ορμάει από εσωτερικά της Κ1 να περάσει τον Συνιώρη. Στο κέντρο της στροφής βγαίνει πάνω στο βιράζ, πατάει τα χώματα και ξυρίζει λίγο το γκαζόν, αλλά κατάφερε και έστριψε πιέζοντας τον Συνιώρη από εξωτερική στην Κ2. Ο Σάκης δεν άφησε τη γραμμή του αλλά μπαίνοντας στην Κ3, ο Choy έχει πάρει την εσωτερική και περνάει μπροστά. Από μακρυά, χωρίς να μπορώ να βρίσκομαι κοντά τους, παρακολουθώ τι γίνεται και συνειδητοποιώ ότι η μάχη με τον Choy είναι χαμένη από τώρα. Βέβαια, η αίσθηση που είχα εκείνη τη στιγμή είναι ότι πήγαινα αργά - και το καλό ήταν ότι μέσα σε ένα γύρο κάλυψα τη διαφορά και βρέθηκα αμέσως πίσω από τον Κοντομάρο, ο οποίος κουτουλάει τον Συνιώρη από τους πρώτους γύρους. Αυτό που είχε πολύ πλάκα είναι ότι κοιτάζοντας το lap timer έβλεπα ότι δεν

SHOEI
SHOEI
38

πηγαίναμε αργά αλλά γυρνούσαμε στο 1.20,5 με 1.20,8. Βλέποντας λοιπόν τον Choy να απομακρύνεται και να έχει κάνει διαφορά γύρω στα τρία με τέσσερα δευτερόλεπτα, τον Κοντομάρο να κουτουλάει τον Συνιώρη αλλά να γλιστράνε και οι δύο τους πάρα πολύ, δεν μπορούσα να καταλάβω γιατί εγώ βρισκόμουν πίσω τους χωρίς να ανοίγω όλο το γκάζι και χωρίς να γλιστράω όπως αυτοί. Το ότι μπορούσα να τους ακολουθώ σε αυτούς τους χρόνους με τόση ευκολία με έκανε χαρούμενο και μου έδωσε δύναμη να προσπαθήσω λίγο περισσότερο. Έτσι λοιπόν, κατάφερα να περάσω τον Κοντομάρο μετά την έξοδο της 16 και προς το τελείωμα της ευθείας, μιας και είχα βγει δυνατά και είχα δει ότι σε εκείνο το σημείο ήμουν αρκετά καλύτερος και μπορούσα να τον περάσω. Έστριψα λοιπόν δεύτερος στην Κ1 και μέσα σε ένα γύρο κάλυψα και τη διαφορά που είχε φτιάξει ο Συνιώρης. Σε αυτό το γύρο έκανα και τον ταχύτερό μου χρόνο, 1.20,3, με ιδιαίτερη μάλιστα ευκολία καθώς μόνο στο μισό γύρο πίεσα - στον άλλο μισό ήμουν ήδη πίσω του. Βλέποντας στο χρονόμετρο ότι γυρίζω αρκετά γρήγορα και έχω βελτιώσει κι άλλο το χρόνο μου, κατάλαβα ότι η μοτοσυκλέτα μου ήταν πάρα πολύ καλή. Βρισκόμουν στον όγδοο γύρο και δεν είχα αισθανθεί να γλιστράω πουθενά, ούτε να έχω κάποιο πρόβλημα. Το κυριότερο είναι ότι βρισκόμουν από πίσω τους και στις εξόδους μπορούσα να τους ακολουθώ με το μισό γκάζι. Κάπου εκεί πήρα την απόφαση ότι στην Κ16 -που μέχρι πρότινος τη φοβόμουνα καθώς εκεί είχα τα περισσότερα γλιστρήματα- πρέπει να αρχίσω να ανοίγω όλο το γκάζι. Με τόση πρόσφυση και τόσο καλή έξοδο στην ευθεία, είδα ότι είχα αποκτήσει και προβάδισμα στο τέλος της ευθείας - με αποκορύφωμα το ότι αισθάνθηκα ότι μπορούσα να περάσω τον Συνιώρη ακόμα και στην ευθεία. Το BMW όμως έδειχνε πάρα πολύ δυνατό, με αποτέλεσμα κάτι τέτοιο να μην είναι τόσο εύκολο μιας που ο Σάκης ήταν και πολύ καλός στα φρένα. Μεγάλο ρόλο σε αυτό έπαιζε και το ότι ο Συνιώρης είναι εξοικειωμένος με τα ελαστικά της Dunlop, καθώς τα τρέχει ήδη ένα χρόνο τώρα. Εγώ τα φόρεσα πρώτη φορά και δεν βολεύτηκα καθόλου το μπροστινό, με αποτέλεσμα να μην μπορώ να μπω με την ίδια φόρα στην είσοδο της στροφής. Αυτός είναι ο λόγος που οι είσοδοι δεν ήταν το δυνατό μου σημείο σε αυτό τον αγώνα. Με τα προηγούμενα ελαστικά που είχα χρησιμοποιήσει την Παρασκευή και το Σάββατο είχα πολύ μεγαλύτερη φόρα στην είσοδο και δεν αντιμετώπιζα τέτοιο πρόβλημα. Για να λέμε και του στραβού το δίκιο, σε ολόκληρο τον αγώνα, το συγκεκριμένο ελαστικό δεν μου έκανε τίποτα, αλλά σίγουρα δεν είχα την ίδια εμπιστοσύνη που είχα με το μπροστινό της Michelin, με το οποίο είχα ήδη τρέξει σε τρεις αγώνες και μερικές προπονήσεις. Επιπλέον, το μπροστινό της Michelin είναι ένα από τα καλύτερα μπροστινά ελαστικά που έχω οδηγήσει ποτέ.

Πίσω στον αγώνα. Ακόμα δεν έχουμε φτάσει στα μισά και έχω ήδη αρχίσει να αισθάνομαι το σώμα μου κουρασμένο. Σε αυτό βέβαια φταίει το ότι έδωσα όλες μου τις δυνάμεις την Παρασκευή και το Σάββατο, όχι ο αγώνας. Όλα αυτά συντέλεσαν στην απόφασή μου να προσπαθήσω να περάσω τον Συνιώρη το συντομότερο, μήπως και μπορέσω να

SHOEI
SHOEI
BOUSTAS
38
BOUSTAS
38

φύγω μπροστά, να ανοίξω τη διαφορά και να οδηγήσω πιο ξεκούραστα. Βλέποντας ότι μπορώ, αρχίζω να κάνω την προσπάθειά μου στις πιο κλειστές στροφές. Δοκιμάζω χωρίς επιτυχία αλλά βλέπω ότι έχω τη δυνατότητα να τον περάσω στο κομμάτι μεταξύ K10 και 11. Βλέποντας ότι χρησιμοποιεί πολύ μεγάλη ταχύτητα εισόδου στην K11, διαπιστώνω ότι δεν έχω πολλά περιθώρια, τουλάχιστον στην είσοδο της στροφής. Μένω πίσω και προσπαθώ να καταλάβω τι θέλει να κάνει. Μετά από δύο γύρους, αποφασίζω ότι εκεί θα του επιτεθώ αφού βλέπω ότι στο κέντρο της K11 ανοίγεται πολύ, ενώ εγώ μένω πιο εσωτερικά και με μεγαλύτερη ταχύτητα. Έτσι λοιπόν στον επόμενο γύρο, τον ακολουθώ ρόδα μέχρι τα φρένα. Μπαίνει στην είσοδο της στροφής κάνοντάς μου μια μικρή απόσταση, αλλά μεταφέροντας λίγο βαθύτερα τα φρένα μου και το σημείο εισόδου αποκτώ τη δυνατότητα να αλλάξω τη γραμμή μου. Έτσι, μπόρεσα και διέγραψα μια πορεία πολύ εσωτερικά της στροφής, πράγμα που με έφερε σε πολύ καλό σημείο για την έξοδο. Κατάφερα να τον περάσω σε μια πολύ δύσκολη στροφή - μια στροφή που αντιμετωπίζω χρόνια πρόβλημα και δεν θα πίστευα ποτέ ότι μπορώ να περάσω τον συγκεκριμένο αναβάτη στη συγκεκριμένη στροφή, μια και την πηγαίνει πάρα πολύ καλά, ειδικά στην έξοδό της. Αυτή τη φορά, χρησιμοποιώντας και μια τεχνική που διδάχτηκα στο δεύτερο Level του California Superbike School, μπόρεσα όχι μόνο να τον περάσω αλλά να του κάνω και διαφορά στην έξοδο.

Λίγο πριν τους περάσω, είδα τη θερμοκρασία του νερού να φτάνει τους 119 βαθμούς. Μένοντας για δέκα γύρους στην ουρά των συναθλητών μου, ο δροσερός αέρας δεν έφτανε στο ψυγείο. Για μια στιγμή πίστεψα ότι αυτό μπορεί να μου δημιουργήσει πρόβλημα. Αυτός βέβαια δεν ήταν λόγος για να μειώσω το ρυθμό μου, οπότε συνέχισα να οδηγώ σαν να μην τρέχει τίποτα. Η μοτοσυκλέτα ήταν πολύ καλά ρυθμισμένη, αφού ακόμα και σε τόσο υψηλή θερμοκρασία δεν έχασε στο ελάχιστο τη δύναμή της.

Στους αμέσως επόμενους γύρους άρχισα να πιέζω, σε μια προσπάθεια να ανοίξω τη διαφορά - μια διαφορά που, τελικά, συζητώντας με τα παιδιά της ομάδας μετά από κάνα δυο μέρες που επιστρέψαμε στα σπίτια μας, μου είπαν ότι έφτασε στα πέντε δευτερόλεπτα. Εγώ όμως, λόγω της πίεσης και της κούρασης που είχα από τις προηγούμενες μέρες, δεν έβλεπα +5 στην πινακίδα, αλλά +0.5! Ένας ακόμη λόγος που συνέβη αυτό έχει να κάνει με το νούμερο του Συνιώρη. Επειδή λοιπόν είναι διψήφιο και δεν χωράει στην πινακίδα μας, χρησιμοποιούμε το 0 αντί του 95. Ενώ λοιπόν τα παιδιά σωστά μου έβγαζαν "0 +5", εγώ έβλεπα "+0.5" και είχα την εντύπωση ότι τον έχω πίσω μου στο μισό δευτερόλεπτο! Αυτός ήταν ένας λόγος που ταλαιπωρήθηκα αρκετά, καθώς εδώ που είχαμε φτάσει, σε έναν αγώνα που τον θεωρούσαμε χαμένο από το μεσημέρι του Σαββάτου, δεν ήθελα να τα παρατήσω με τίποτα και αισθάνθηκα πολλές φορές να μένω από δυνάμεις.

Μετά το 13ο γύρο, πλησιάζοντας προς το τέλος του αγώνα, έβλεπα τη διαφορά με τον Choy να μειώνεται. Είχα οπτική επαφή αλλά δεν είχα κανένα ενδιαφέρον να τον κυνηγήσω. Η αλήθεια είναι ότι, σε αυτό τον αγώνα, σαφώς και δεν είχαμε

Kamor Auto
BMW Motorrad Importer

τα περιθώρια να τον κυνηγήσουμε. Βλέποντας όμως τις πραγματικές δυνατότητες που μας αποκάλυψε η μοτοσυκλέτα μας με την αλλαγή των ελαστικών, είμαστε σίγουροι ότι αν βρισκόμασταν σε καλύτερη κατάσταση από την Παρασκευή και είχαμε φυλάξει δυνάμεις για τον αγώνα, θα μπορούσαμε να είμαστε περισσότερο ανταγωνιστικοί. Γνωρίζουμε ότι μπορούμε να γυρίσουμε σε αυτούς τους χρόνους, μιας και το 1.19 είναι ένας χρόνος που τον έχουμε πετύχει από το 2007. Πιστεύουμε ότι αν ξαναβρεθούμε ανταγωνιστές θα μπορέσουμε να παλέψουμε για τη νίκη. Αυτός δεν είχε τίποτα να χάσει, εμείς όμως κυνηγάμε το πρωτάθλημα και στη βαθμολογία ήμασταν μόλις ένα βαθμό μπροστά. Ακόμη κι αν μπορούσαμε να τον κυνηγήσουμε, δεν θα ήταν σωστό να το ρισκάρουμε. Παρόλα αυτά, η διαφορά μας με τον Choy διαμορφώθηκε στο 1.5 δευτερόλεπτο, μιας και εκείνος έκοψε πολύ στο τέλος. Συζητώντας μαζί του μετά το τέλος του αγώνα, μας είπε ότι μετά τον 7ο γύρο είχε μείνει από πίσω λάστιχο και γλιστρούσε πάρα πολύ, ενώ μετά τον 13ο γύρο αισθανόταν άσχημα λόγω της ζέστης και σκεφτόταν μέχρι και να εγκαταλείψει - πράγμα που φυσικά δεν έκανε μιας και βρισκόταν πρώτος και με διαφορά.

Χαρές και παρατράγουδα

Τελειώνει λοιπόν ο αγώνας και βγαίνουμε στα paddock. Πολύ ευχαριστημένοι όλοι μας, δώσαμε τον καλύτερό μας εαυτό και αποδείξαμε ότι, ακόμα και μετά από τόσα χρόνια, είμαστε αρκετά σκληροί για να τα παρατήσουμε τόσο εύκολα. Αυτός ήταν ένας από τους καλύτερους αγώνες, όχι τόσο οδηγικά ή σαν τελικό αποτέλεσμα, αλλά για την όλη ανακατωσούρα και τα προβλήματα που αντιμετωπίσαμε. Τελικά τα καταφέραμε μια χαρά - και αυτό οφείλεται σε ολόκληρη την ομάδα καθώς όλοι -ακόμα και αυτοί που βρισκόντουσαν στην Αθήνα και ήταν σε τηλεφωνική επαφή μαζί μας- έβαλαν το λιθαράκι τους για να πετύχουμε αυτή την απόδοση. Ξέραμε από την αρχή ότι το μισό πρωτάθλημα θα κρινόταν από την επίδοσή μας σε αυτό τον αγώνα. Τελειώνοντας λοιπόν ο αγώνας, χρειάστηκα ένα μπουκάλι νερό και ένα λεπτό για να συνέλθω. Έριξα το νερό στο κεφάλι μου, συνήλθα, και το πρώτο πράγμα που θεώρησα σωστό να κάνω ήταν να πάω να συγχαρώ τους συναθλητές μου για την επίδοσή τους. Δεν ήξερα ότι ο Συνιώρης είχε κόψει στον τελευταίο γύρο και είχε χάσει την τρίτη θέση, νόμιζα ότι είχε τερματίσει πίσω από εμένα - ένα αποτέλεσμα πάρα πολύ καλό κατά τη γνώμη μου, μιας και εγώ στις προηγούμενες Σέρρες είχα τερματίσει δύο θέσεις πίσω του. Πάω λοιπόν να δώσω το χέρι μου στον Σάκη για να τον συγχαρώ αλλά εκείνος δεν δέχτηκε, ζητώντας μου να φύγω γιατί δεν θέλει να με χαιρετήσει. Εγώ πραγματικά ήθελα να του σφίξω το χέρι, να του εκφράσω τα συλλυπητήριά μου για το χαμό του αδερφού του και να του πω ότι, για εμένα, αυτός είναι ο νικητής σήμερα μόνο και μόνο που μπόρεσε να έρθει να τρέξει μετά από όλα όσα πέρασε. Η αντίδρασή του δεν ήταν αυτή που περίμενα, αλλά τον καταλαβαίνω απόλυτα, μιας και πιστεύω ότι ήταν περισσότερο φορτισμένος συναισθηματικά από τον καθένα μας. Η ανθρώπινη απώλεια είναι το δυσκολότερο πράγμα που μπορεί να συμβεί σε οποιονδήποτε και πιστεύω ότι ο

1
HONDA

Σάκης έδειξε τη δύναμη του χαρακτήρα του μιας και μπόρεσε να τα ξεπεράσει όλα αυτά και να έρθει να τρέξει στον αγώνα. Δεν θεώρησα λοιπόν κακό το ότι δεν με χαιρέτησε και δεν ήθελε να μου μιλήσει, το θεώρησα δικαιολογημένο μιας και ο άνθρωπος αντιμετώπιζε ένα πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα.

Δεν θέλω να αναφερθώ στα όσα συνέβησαν μετά τον αγώνα - ούτως ή άλλως τα γνωρίζετε λόγω της δημοσιότητας που πήραν. Θεωρώ ότι είναι δικαίωμα του καθένα να κάνει ό,τι ένσταση θέλει αλλά και να χρησιμοποιήσει τον κανονισμό που όλοι μας έχουμε δεχθεί προτού μπούμε να τρέξουμε στον αγώνα. Νομίζω ότι ήταν πολύ φυσιολογικό να θέλει να μου κάνει ένσταση. Αν η οργάνωση μου ζητούσε να λύσω τη μοτοσυκλέτα μου θα την έλυνα. Η οργάνωση όμως δεν μου ζήτησε κάτι τέτοιο και γι' αυτό δεν το έκανα. Από εκεί και πέρα δεν βλέπω κάτι κακό στο να θέλουν οι συναθλητές μου να λύσουν τη μοτοσυκλέτα μου. Αυτό είναι ένα δικαίωμα που τους δίνει ο κανονισμός - και από τη στιγμή που επιλέγω να τρέξω σε αυτό το πρωτάθλημα με αυτό τον κανονισμό, πρέπει να το σεβαστώ απόλυτα. Η μοτοσυκλέτα δεν λύθηκε επειδή δεν το αποφάσισε ούτε αυτός που έκανε την ένσταση αλλά ούτε και η διοργανώτρια αρχή.

Το Σαββατοκύριακο τελείωσε με αρκετά μπερδεμένα συναισθήματα, καθόλου άγχος και ανεβασμένη διάθεση. Καταφέραμε κάτι που την Παρασκευή και το Σάββατο φαινόταν αδύνατο: εκεί που πηγαίναμε για την πέμπτη θέση, τερματίσαμε δεύτεροι και μπροστά από τους ανταγωνιστές μας στο πρωτάθλημα. Θέλω λοιπόν να ευχαριστήσω κάποιους ανθρώπους για την συνολική προσφορά τους. Τον Γιάννη Αθανασόπουλο, τον άνθρωπο που μου έδωσε τη δυνατότητα να κάνω αυτή τη μεγάλη αλλαγή και να καταφέρω να πάρω τους πολύτιμους για το πρωτάθλημα βαθμούς. Τον Μάνο Πετρόπουλο, που έκανε τρομερή δουλειά στη μοτοσυκλέτα. Τον Κώστα Καρδαρά και τον Σταμάτη Κοντομανώλη που έδωσαν τον καλύτερό τους εαυτό όλο το Σαββατοκύριακο. Τον Κώστα Δάλλα, τον διακεκριμένο δημοσιογράφο, τον άνθρωπο που ζύγισε τα λόγια μου προσπαθώντας να καταλάβει τι θέλω να κάνω. Τελικά, αυτό που ήθελα εγώ ήταν αυτό που κάναμε, αλλά μάλλον δεν μπορούσα εκείνη τη στιγμή να το εκφράσω γιατί με κρατούσαν άλλα πράγματα. Ευχαριστώ λοιπόν όλους αυτούς τους ανθρώπους - και μαζί τους τη γυναίκα μου και τον πατέρα μου, που βρέθηκαν στις Σέρρες και με βοήθησαν. Αυτός ήταν ένας από τους δυσκολότερους αγώνες της καριέρας μου και μια από τις σπάνιες φορές που βρέθηκα σε αδιέξοδο. Έτσι αισθάνομαι σήμερα, κάμποσες μέρες μετά, ότι βρέθηκα σε αδιέξοδο. Το ότι βγήκα από το αδιέξοδο το οφείλω στην ομάδα και στους ανθρώπους που έχω επιλέξει να έχω δίπλα μου - και όχι στις οδηγικές μου ικανότητες.

Βασιλιάς του

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

κόσμου

Χρίστηκε Παγκόσμιος Πρωταθλητής με βαθμολογική άνεση και τρεις αγώνες να απομένουν. Ο Jorge Lorenzo λέει πως "τώρα μπορούμε να γιορτάσουμε σα να είμαστε βασιλιάδες του κόσμου" και ποιος μπορεί να του δώσει άδικο;

>> Por Fuera

Στη Sepang του αρκούσε μια ένατη θέση για τη μαθηματικά επιβεβαιωμένη στέψη. Όταν βρέθηκε στο τρίο των πρωτοπόρων παρέα με τους κ.κ. Valentino Rossi και Andrea Dovizioso δεν κατέθεσε τα όπλα δίχως μάχη, απλά δε ρίσκαρε αδικαιολόγητα. Τα παράτησε μόνο στους τελευταίους πέντε γύρους, όπου προφανώς ήταν πλημμυρισμένος από ενθουσιασμό για τον βέβαιο πλέον τίτλο του, ενώ μας είχε χαρίσει και θέαμα ως τότε.

Ο Jorge Lorenzo ξεκίνησε τη χρονιά με έναν σπασμένο αντίχειρα, μα από τον πρώτο αγώνα (2ος) ξεκαθάρισε πως δε συγκαταλέγεται τυχαία στα φαβορί. Από τη στιγμή που το χέρι του έγινε καλά η κυριαρχία του ήταν καθολική, έμεινε εκτός βάθρου για πρώτη φορά στα τέλη Σεπτέμβρη και τον αγώνα της Aragon. Μια ακόμη τέταρτη θέση στην Ιαπωνία απέδειξε πως όσο ο στόχος πλησίαζε –απόντος πλέον και του Pedrosa– τόσο ο Lorenzo έδειχνε αρκετά ώριμος ώστε να συγκρατηθεί ενόψει του απόλυτου στόχου που βρισκόταν μπροστά τα μάτια του.

Τον περιμένουμε καυτό και ασυγκράτητο στους τελευταίους τρεις αγώνες.

FIAT
YAMAHA
PETRONAS
BRIDGESTONE

>> Ανάσταση

Ο μήνας που πέρασε έφερε την απόλυτη ανάσταση του Casey Stoner και μαζί του της Ducati. Αφήνοντας πίσω του τον κακό Σεπτέμβριο ο Αυστραλός πήρε τις δύο πρώτες του νίκες φέτος με πειστικότατο τρόπο σε Ισπανία και Ιαπωνία, απολαμβάνοντας αυτό που φαίνεται πως ήταν η λύση στα προβλήματα της Ducati με τη μοτοσυκλέτα της. Δε νομίζουμε να είναι τυχαίο πως στην Aragon ανέβηκε στο βάθρο για πρώτη φορά φέτος και ο Nicky Hayden –μετά από ένα τσαμπουκαλήδικο προσπέρασμα στον Lorenzo στον τελευταίο γύρο.

Η πτώση στον πρώτο γύρο της Sepang χάλασε λίγο την εικόνα του Stoner και αναζωπύρωσε τη μάχη για την τρίτη θέση της γενικής κατάταξης με τους Rossi και Dovizioso.

TIM
TIM
GENERALI
pirelli
ups

>> Επιτέλους νίκη

Έχω αρχίσει να πιστεύω πως ο Valentino Rossi μας δουλεύει ψιλό γαζί με αυτήν την ιστορία με τον ώμο του. Μπορεί στην Aragon να έκανε τον χειρότερο αγώνα της χρονιάς του, αλλά στο Motegi θα περίμενε κανείς να υποφέρει, όλο φρένα και δεξιές στροφές, έτσι δε μας έλεγε; Τελικά, αν εξαιρέσουμε τον άπιαστο Stoner και τον ξαναμμένο Dovi, ο Ιταλός πολυπρωταθλητής έδειχνε ακούραστος στο τέλος του ιαπωνικού GP και εκμεταλλεύτηκε άριστα την υπεροχή σε δύναμη και το άγχος του ομόσταυλού του να καβατζώσει τον τίτλο. Όσο για τους περίφημους τρεις τελευταίους γύρους του Motegi, πάλι καλά που είδαμε επιτέλους μια μάχη της προκοπής γιατί φέτος είχαμε λιώσει στη βαρεμάρα –κι ας γκρίνιαζε μετά ο Lorenzo.

Στο Motegi ο Rossi φόρεσε τον νέο κινητήρα της Yamaha, την ώρα που ο Lorenzo προτίμησε τον μεταχειρισμένο του πέμπτο, ώστε ο έκτος να κλείσει τους τρεις τελευταίους αγώνες της σεζόν. Όπως δήλωσε ο ίδιος ο Ιταλός σχετικά με το γκάζι του νέου μοτέρ, "συγκριτικά με αυτόν, ο προηγούμενος κινητήρας ήταν για κλάμματα…"

Στη Μαλαισία, ο Vale επέστρεψε δυνατός κάνοντας έναν αγώνα από τα παλιά. Φρικαλέα εκκίνηση (11ος στην πρώτη στροφή!), πέρασε το σύμπαν ολόκληρο και ελάχιστους γύρους μετά ήταν τρίτος και μάζευε τη μεγάλη διαφορά των δύο πρωτοπόρων. Η νίκη του πανηγυρίστηκε δεόντως και τώρα περιμένουμε λίγο σοβαρό ενδοοικογενειακό ξύλο. Αμφότεροι με τον καλό κινητήρα, λυμένο το θέμα του τίτλου και ένα σωρό ψυχροπολεμικές υπόνοιες οδεύοντας προς το 2011.

FIAT
YAMAHA
46
DOCTOR

>>Βραβείο ατυχίας

Θα προτιμούσαμε χίλιες φορές το ατύχημα του Dani Pedrosa στο Motegi να είχε προέλθει στο κυνήγι του 101%, παρά σε ένα λάθος μηχανικού του που οδήγησε σε κόλλημα του γκαζιού στα ελεύθερα χρονομετρημένα. Αν μη τι άλλο ο Ισπανός είχε μαζέψει τρελή φόρα και, το κυριότερο, ο Lorenzo δεν έδειχνε ικανός να τον νικήσει, δίνοντας στους τελευταίους αγώνες της χρονιάς μια μυρωδιά θρίλερ.

Στην Aragon υποτάχθηκε στον αναστημένο Stoner, αλλά το γυρολόγιό του στο Motegi έδειχνε πως επιτέλους η Honda μπορούσε να δει μια νίκη μέσα στην πίστα της. Μόνο που δεν έμελλε. Παρόλα αυτά, ο Dani στη διαολεμένη του περίοδο από το Assen ως την κακιά ώρα άνοιξε μια τόσο μεγάλη διαφορά που σε δύο αγώνες απουσίας του δεν απειλήθηκε καθόλου στην κατάταξη.

Επιστρέφει στο Phillip Island, έχοντας σχεδόν καπαρωμένη τη δεύτερη θέση στη βαθμολογία και ανοικτούς λογαριασμούς ψυχολογικής φύσεως με τους δύο του ομόσταυλους, τον φετινό και τον επόμενο.

REPSOL
BRIDGESTONE
KOPRON
GAS
RK
NGK
HONDA

>> Κάνετε λάθος...

…θέλει να πει στη Honda ο Andrea Dovizioso, αλλά η ουσία παραμένει πως μάλλον δικαιολογημένα του χρόνου θα βρεθεί στην ομάδα του Fausto Gresini. Εν τη απουσία του Pedrosa ο Ιταλός ανέβηκε δύο φορές στο δεύτερο σκαλί του βάθρου, μα πολύ θα ήθελε να πάρει επιτέλους μια νίκη στα ίσια και χωρίς καταιγίδα. Δυστυχώς γι' αυτόν, σε δύο μονομαχίες με Stoner και Rossi υποτάχθηκε ισάριθμες φορές, δείχνοντας και στις δύο περιπτώσεις σημάδια πανικού την ώρα που η γκαζιέρα καίει ενώ από πίσω επιτίθεται ένας παγκόσμιος πρωταθλητής.

Βάσει αριθμών λοιπόν ο Dovi μάλλον δίκαια αποχαιρετά τα εργοστασιακά χρώματα. Παρόλα αυτά το συμβόλαιό του με το HRC προβλέπει εργοστασιακή υποστήριξη, οπότε ο νεαρός έχει κάθε λόγο να πιστεύει πως του χρόνου η μοτοσυκλέτα του θα διαφέρει από αυτές των Stoner και Pedrosa μόνο στα χρώματα. Άλλωστε οι άνθρωποι του HRC έχουν δηλώσει 150 φορές τον τελευταίο μήνα πως του χρόνου θα έχουν τέσσερις εργοστασιακές μοτοσυκλέτες, καθώς ανάλογο συμβόλαιο με τον Dovi έχει και ο Marco Simoncelli.

REPSOL
HONDA
BRIDGESTONE
REPSOL
REPSOL
REPSOL
AHEAD

>> Αθόρυβη απειλή

Ειδικοί δεν είμαστε, αλλά αυτή τη φορά θα συμφωνήσουμε με τους "ειδικούς" όταν εκθειάζουν τον Ben Spies. Ο Τεξανός επισκέφθηκε τρεις πίστες που δεν είχε ξαναδεί στη ζωή του και βγαίνοντας από αυτόν τον μήνα έχει χτίσει μια υγιή διαφορά στη βαθμολογία από τον Nicky Hayden, σπάζοντας το μπλοκ των εργοστασιακών αναβατών και θέτοντας σοβαρότατη υποψηφιότητα για την έκτη θέση της κατάταξης.
Παράλληλα φαίνεται να έχει καπαρώσει για τα καλά δύο ακόμη τίτλους, Rookie της Χρονιάς και Καλύτερος Αναβάτης Ιδιωτικής Ομάδας. Δεν είναι και λίγο για κάποιον που προέρχεται από ένα "καταραμένο για τα GP" πρωτάθλημα και τρέχει σε πίστες που γνωρίζει μόνο για τρία ή τέσσερα 45λεπτα δοκιμών. Πραγματικά θέλουμε πολύ να τον δούμε του χρόνου, εμπειρότερο και πάνω στο εργοστασιακό M1!

YAMAHA
MONSTER
ENERGY
YAMAHA
antoniolupi

>> Του ύψους και του βάθους

Στους τρεις τελευταίους αγώνες ο Nicky Hayden κατάφερε να πετύχει το καλύτερο και το χειρότερο αποτέλεσμα της χρονιάς του. Από τη μία είδε επιτέλους τη χαρά του βάθρου στην Ισπανία, για να βρεθεί μια βδομάδα αργότερα 12ος στην Ιαπωνία και να επιστρέψει στη μέση της κατάταξης στη Μαλαισία. Τα έντονα σκαμπανεβάσματα του Αμερικανού τον έχουν φέρει 13 βαθμούς πίσω από τον Ben Spies στη βαθμολογία, γεγονός που μπορεί να μην τον αγχώνει, έχοντας ήδη ανανεώσει το συμβόλαιό του για τα επόμενα δύο χρόνια, αλλά σίγουρα τον εκνευρίζει.

Ήταν ξεδιάντροπη ποιητική ειρωνεία το ότι οι δύο τους βγήκαν παρέα για μια ανώδυνη εντουράδα στα χαλίκια του Motegi, πάντως η τελική καταμέτρηση λέει πως στην ενδοαμερικανική μάχη ο rookie Spies μαζεύει περισσότερους πόντους από τον Hayden τον τελευταίο καιρό και μπαίνει σφήνα στο εργοστασιακό λόμπι εις βάρος του.

DUCATI
TIM
Enel
Enel

>> Η αφάνα σε άνοδο

Από τη μια είναι ήσυχος για το άμεσο μέλλον του, από την άλλη αρχίζει να μαθαίνει τα κατατόπια και να ξεθαρρεύει. Ο λόγος για τον Marco Simoncelli, ο οποίος είναι εύκολα μόνιμος κάτοικος δεκάδας και αραιά και πού σκαρφαλώνει ως την εξάδα των αγώνων. Ο Σεπτέμβρης και ο Οκτώβρης αποδείχθηκαν πολύ ευεργετικοί για τον πρωταθλητή των 250 –με την εξαίρεση του Misano– και ο Ιταλός αρχίζει να μας ξαναδείχνει το τσαγανό που επέδειξε στις δύο εκπληκτικές χρονιές του (2008-2009) στη μεσαία κατηγορία, αυτές που του έδωσαν το εισιτήριο για τη μεγάλη κατηγορία.
Στα φετινά του κατορθώματα θα πρέπει μάλλον να προσθέσει και την εξαφάνιση του Marco Melandri, κάτι που μπορεί να μην τον χαροποιεί μα σίγουρα δικαιώνει το HRC που του έκανε απευθείας "εργοστασιακό" συμβόλαιο πέρυσι.

SAN CARLO
HONDA
BRIDGESTONE
DAINESE
SIMONCELLI
MONSTER ENERGY
DUCATO

>> Κόντρα στη μιζέρια

Η κατάσταση στη Suzuki δεν είναι καθόλου ευχάριστη, όλοι το γνωρίζουν αυτό. Ο Alvaro Bautista πάντως, συνεχίζει να κολυμπά αντίθετα στο ρεύμα, αποδεικνύοντας πως το αναβαθμισμένο GSV-R που εμφανίστηκε στην Τσεχία μετά την καλοκαιρινή διακοπή είχε όντως κάτι να πει.

Σε πλήρη αντιδιαστολή με τον διπλανό του Loris Capirossi, ο Bautista πήρε μπροστά τον περασμένο δεκαπενταύγουστο γράφοντας μια πολύ καλή πεντάδα αγώνων με αποκορύφωμα τον καλύτερο φετινό του τερματισμό στη Sepang. Με την πέμπτη αυτή θέση ισοφάρισε την επίδοση της Catalunya, μα αυτή τη φορά μετά από ένα δυνατό σερί με σταθερά ανοδική τάση. Στην πορεία αυτή εξέθεσε τελείως τον ομόσταυλό του που δείχνει να τα έχει παρατήσει τελείως –μάλλον και ως προς τη σχέση του με το Hamamatsu– και έδωσε στη Suzuki ένα χαμόγελο που το είχε τόσο μα τόσο πολύ ανάγκη.

Δεν είναι μυστικό άλλωστε πως του χρόνου η τρίτη ιαπωνική ομάδα των MotoGP ενδέχεται να κατεβάσει μόνο έναν αναβάτη στο πρωτάθλημα, με βλέψεις προς οριστική αποχώρηση το 2012, και πολύ χαίρονται που αυτός θα είναι ο Bautista. Αν μη τι άλλο ο rookie Ισπανός δείχνει όρεξη για δουλειά και ιδιαίτερη μαχητικότητα, μακάρι να έχει μια δυνατή συνέχεια που θα πείσει τη Suzuki να επενδύσει πάνω του, αντί να τραπεί σε φυγή.

SUZUKI
REVITH
RIZLA+
SUZUKI
MOTO

>> Σαμουράι

Μετά από έναν τόσο σοβαρό τραυματισμό όπως το ράγισμα σπονδύλου που υπέστη ο Hiroshi Aoyama στο Silverstone, πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα χαρούμενοι που τον έχουμε ξανά σε δράση στο πρωτάθλημα. Ο τελευταίος πρωταθλητής των 250 έχει πλέον βρει τα πατήματά του και εμπλούτισε ξανά τους αγώνες των MotoGP με τη μαχητικότητά του. Στη Sepang πήρε τον καλύτερο φετινό του τερματισμό στην έβδομη θέση, έχοντας επικρατήσει κατά κράτος των δύο Μάρκων της Gresini και του θεραπευμένου πλέον Randy de Puniet. Καθόλου άσχημα για έναν αναβάτη που πριν μερικούς μήνες έφτασε μια ανάσα από το υποχρεωτικό τέλος της καριέρας του.

PADDOCK
GRAND PRIX
BRIDGESTONE
MOTOREX
polo

MOTO2

>> Παρθενικός τίτλος

Έχει κάθε δίκιο να πανηγυρίζει έξαλλα οToni Elias το κατόρθωμά του. Τρέχει στα Grand Prix αδιαλείπτως από το 1999 μα ουδέποτε κατάφερε να ανέβει ψηλότερα από την τρίτη θέση της τελικής κατάταξης, μια φορά στα 125 (2001) και άλλη μια στα 250 (2003). Έπρεπε να περάσει μερικά πολύ δύσκολα χρόνια στα MotoGP και να υποβιβαστεί στη νέα μεσαία κατηγορία Moto2 για να στεφθεί επιτέλους Παγκόσμιος Πρωταθλητής ο συμπαθέστατος Tiger Toni Elias.
Παρότι ξεκίνησε τη χρονιά με έναν σοβαρότατο τραυματισμό που του κόστισε πολύ σε φυσική κατάσταση, εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο το βασικότερο ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα, την εμπειρία του. Παρά το αρχικό του μειονέκτημα λοιπόν, ο Elias έφτασε σήμερα να έχει επτά νίκες σε 14 αγώνες και με την τέταρτη θέση που πήρε στη Sepang να εξασφαλίσει τον πρώτο παγκόσμιο τίτλο.
Τώρα ο Ισπανός θα ήθελε πολύ αυτή του η επιτυχία να μεταφραστεί σε επιστροφή στη μεγάλη κατηγορία, γεγονός που δείχνει μεν κάπως δύσκολο, αλλά δεν αποκλείεται. Η εκτίμηση της οποίας χαίρει σε διάφορα σημεία των paddocks των MotoGP είναι ικανή να τον επαναφέρει

SAN CARLO
AMV
CRIMEA
GRAND PRIX
WWW.CRIMEAGP.COM
moto2

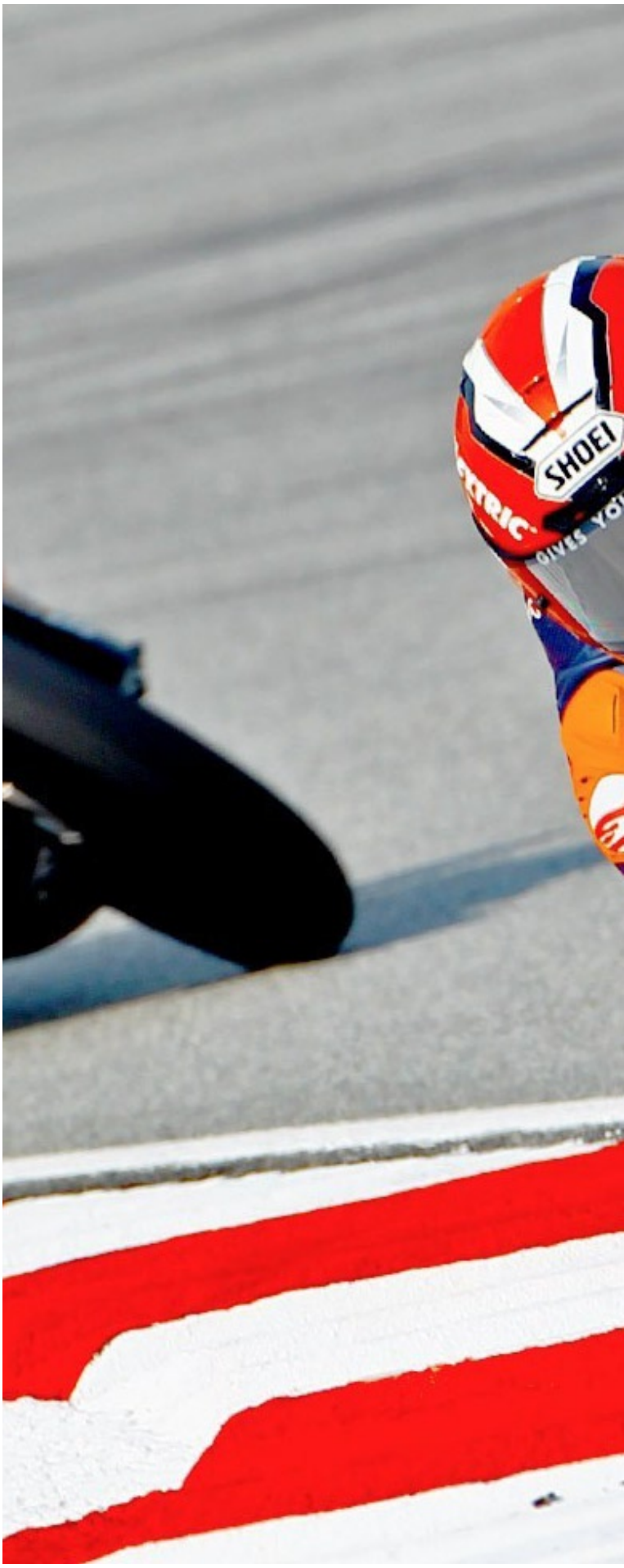
MOTO2

>> Η έκπληξη

Αγωνίζεται σε παγκόσμιο επίπεδο από το 1996 και πέρασε το μεγαλύτερο μέρος της περασμένης δεκαετίας στα 250. Για τον Roberto Rolfo το απόγειο της καριέρας του ήταν την τριετία 2001-2003 όταν με τη Honda έφτασε ως τη δεύτερη θέση της κατάταξης (2003). Η συνέχεια ήταν κατηφορική και μετά από μια κακή χρονιά με τη Ducati (2005) στα MotoGP, άφησε την αίγλη των Grand Prix για άλλα πρωταθλήματα δίχως ιδιαίτερη επιτυχία. Η φετινή του επιστροφή στη Moto2 δεν τον επανέφερε ακριβώς στο επίκεντρο της δημοσιότητας, καθώς μέχρι τη Sepang το μόνο που είχε να επιδείξει ήταν μια τρίτη θέση και το δέκατο σκαλί της γενικής κατάταξης.

Να όμως που δοθείσης της ευκαιρίας ο έμπειρος Ιταλός ανέβηκε στο ψηλότερο σκαλί του βάθρου στη Μαλαισία, θυμίζοντάς μας πως ο ενιαίος κινητήρας είναι μια άριστη συνταγή απρόβλεπτων πρωταγωνιστών.

[CC]
eni
SHOEI
hop
mobile net
ALKANS



125GP

>> Ο Χίτοκοκ γράφει το φινάλε

Αν κάτι είναι προφανές από τη βαθμολογία είναι πως στα 125 η υπόθεση τίτλος θα μας κρατήσει στην άκρη της καρέκλας μας μέχρι τέλους. Οι τρεις Ισπανοί Marc Marquez (93), Nico Terol και Pol Espargaro έχουν φτάσει τρεις αγώνες πριν το τέλος να απέχουν μεταξύ τους μόλις 12 βαθμούς: 247, 244 και 235 αντιστοίχως. Όπως καταλαβαίνετε, τους υπολειπόμενους 75 βαθμούς ως το τέλος της σεζόν οι τρεις caballeros θα τους μοιράσουν μεταξύ τους με μάχες και, ελπίζουμε, τρελό θέαμα. Την αγωνία πάντως την έχουμε εγγυημένη.

Ο πρωτοπόρος Marquez δείχνει να είναι ο πιο δυνατός, έχοντας μαζέψει επτά νίκες ως τώρα, αλλά δεν έχει την ίδια σταθερότητα με τον Terol καθώς τα λιγοστά σκαμπανεβάσματά του είναι πιο ηχηρά. Δεδομένου μάλιστα πως η βαθμολογική άνοδος του Terol στους τελευταίους αγώνες είναι σαφώς ταχύτερη από αυτή του Marquez, έχουμε την ιδανική συνταγή για δράμα, με τον Espargaro ως ισχυρό μπαλαντέρ. Φαντάζεστε κάτι καλύτερο;

REPSOL
93
REPSOL
GALFER
SCALETTA
DERBI

Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Valentino ROSSI	ITA	Fiat Yamaha Team	41'03.448
2	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	+0.224
3	Jorge LORENZO	SPA	Fiat Yamaha Team	+6.035
4	Ben SPIES	USA	Monster Yamaha Tech 3	+13.676
5	Alvaro BAUTISTA	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	+15.402
6	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+18.826
7	Hiroshi AOYAMA	JPN	Interwetten Honda MotoGP	+20.218
8	Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+23.574
9	Marco MELANDRI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+23.964
10	Randy DE PUNIET	FRA	LCR Honda MotoGP	+31.850
11	Hector BARBERA	SPA	Paginas Amarillas Aspar	+38.579
12	Mika KALLIO	FIN	Pramac Racing Team	+38.849
Δεν Τερμάτισαν				
	Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech 3	6 γύροι
	Aleix ESPARGARO	SPA	Pramac Racing Team	14 γύροι
	Loris CAPIROSSI	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	16 γύροι
Δε συμπλήρωσε γύρο				
	Casey STONER	AUS	Ducati Team	

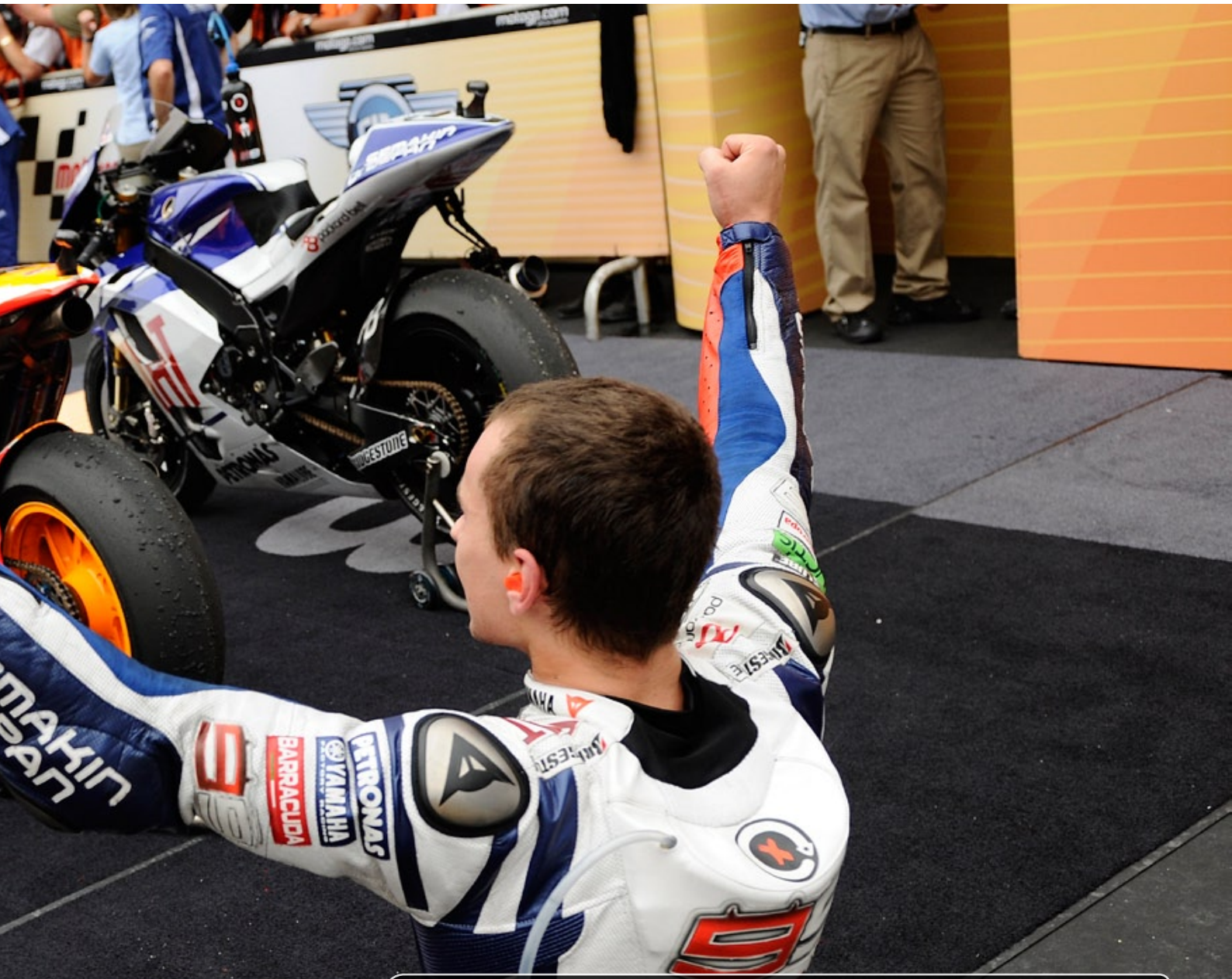
(Αναλυτικά: www.motogp.com/en/Results+Statistics)

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	13	16	25				**334**
2	Honda	16	20	16	25	20	20	25	20	13	20	25	25	20	20	20				**305**
3	Ducati	13	13	13	13	13	16	16	16	20	16	10	11	25	25	10				**230**
4	Suzuki	7	6	-	6	4	3	11	5	6	-	8	8	8	9	11				**92**

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	23	29	41				**495**
2	Repsol Honda	25	30	27	41	28	31	22	36	13	20	36	38	20	20	20				**407**
3	Ducati Marlboro	13	24	13	13	24	25	24	25	31	26	10	11	41	29	10				**319**
4	Monster Yamaha Tech3	19	4	4	12	23	21	15	8	19	22	20	19	15	19	13				**233**
5	San Carlo Honda Gresini	8	13	16	18	9	7	7	16	8	13	9	8	16	15	15				**178**
6	Rizla Suzuki	7	6	-	8	4	5	20	5	6	-	13	8	8	9	11				**110**
7	LCR Honda	10	7	9	10	10	10	13	-	5	6	3	3	-	7	6				**99**
8	Pramac Racing Team	-	10	10	8	9	11	4	-	7	4	7	5	8	3	4				**90**
9	Paginas Amarillas Aspar	4	3	8	4	5	4	6	7	-	7	6	7	5	3	5				**74**
10	Interwetten Honda	6	2	5	5	-	1	3	4	4	3	4	4	3	6	9				**59**



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	13	13	16				**313**
2	D. Pedrosa	9	20	11	25	8	20	20	25	-	20	25	25	20	-	-				**228**
3	V. Rossi	25	16	20	-	-	-	-	13	16	11	13	16	10	16	25				**181**
4	C. Stoner	-	11	-	13	11	16	16	16	20	16	-	11	25	25	-				**180**
5	A.Dovizioso	16	10	16	16	20	11	2	11	13	-	11	13	-	20	20				**179**
6	B. Spies	11	-	-	9	16	13	10	8	10	13	20	10	11	8	13				**152**
7	N. Hayden	13	13	13	-	13	9	8	9	11	10	10	-	16	4	10				**139**
8	R. de Puniet	10	7	9	10	10	10	13	-	-	6	3	3	-	7	6				**94**
9	M. Simoncelli	5	5	6	7	9	7	-	10	-	5	9	2	9	10	8				**92**
10	M. Melandri	3	8	10	11	-	-	7	6	8	8	-	6	7	5	7				**86**
11	C. Edwards	8	4	4	3	7	8	5	-	9	9	-	9	4	11	-				**81**
12	H. Barbera	4	3	8	4	5	4	6	7	-	7	6	7	5	3	5				**74**
13	A. Bautista	-	6	-	2	4	2	11	-	-	-	8	8	8	9	11				**69**
14	A. Espargaro	-	1	7	8	6	6	-	-	-	4	7	5	6	2	-				**52**
15	H. Aoyama	6	2	5	5	-	-	-	-	-	-	4	4	3	6	9				**44**
16	L. Capirossi	7	-	-	6	-	3	9	5	6	-	5	-	-	-	-				**41**
17	M. Kallio	-	9	3	-	3	5	4	-	7	-	-	-	2	1	4				**38**
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	Roberto ROLFO	ITA	Italtrans S.T.R. (Suter)	41'09.412
2	Alex DE ANGELIS	RSM	JIR Moto2 (Motobi)	+0.040
3	Andrea IANNONE	ITA	Fimmco Speed Up (Speed Up)	+5.915
4	Toni ELIAS	SPA	Gresini Racing Moto2 (Mopriwaki)	+6.322
5	Alex DEBON	SPA	Aeroport de Castello – Ajo (FTR)	+11.912
6	Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing (FTR)	+12.458
7	Stefan BRADL	GER	Viessmann Kiefer Racing (Suter)	+12.519
8	Dominique AEGERTER	SWI	Technomag-CIP (Suter)	+12.589
9	Jules CLUZEL	FRA	Forward Racing (Suter)	+15.010
10	Simone CORSI	ITA	JIR Moto2 (Motobi)	+16.707

(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	13	25	13				**262**
2	J. Simon	-	8	20	7	16	10	16	-	11	20	20	20	20	-				**168**
3	A. Iannone	-	-	13	25	4	25	3	20	16	13	-	25	3	16				**163**
4	T. Luthi	9	16	-	13	20	16	20	-	5	9	16	6	8	-				**138**
5	S. Corsi	8	11	16	16	-	4	10	-	8	11	13	11	5	6				**119**
6	J. Cluzel	16	5	-	-	25	9	2	4	13	-	10	10	-	7				**101**
7	G. Talmacsi	7	7	11	9	-	3	5	10	10	8	9	16	-	-				**95**
8	Y. Takahashi	-	13	-	8	-	6	25	-	20	-	-	4	10	-				**86**
9	S. Tomizawa	25	20	-	10	10	11	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	**82**
10	R. Rolfo	11	4	6	-	-	-	-	16	-	-	6	-	7	25				**75**

125 GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Marc MARQUEZ	SPA	Red Bull Ajo Motorsport (Derbi)	40'29.035
2	Pol ESPARGARO	SPA	Tuenti Racing (Derbi)	+2.341
3	Nicolas TEROL	SPA	Bancaja Aspar Team (Aprilia)	+3.656
4	Efren VAZQUEZ	SPA	Tuenti Racing (Derbi)	+6.780
5	Bradley SMITH	GBR	Bancaja Aspar Team (Aprilia)	+7.133
6	Sandro CORTESE	GER	Avant Mitsubishi Ajo (Derbi)	+7.297
7	Esteve RABAT	SPA	Blusens-STX (Aprilia)	+26.648
8	Luis SALOM	SPA	Stipa-Molenaar Racing GP (Aprilia)	+29.339
9	Tomoyoshi KOYAMA	JPN	Racing Team Germany (Aprilia)	+29.339
10	Randy KRUMMENACHER	SWI	Stipa-Molenaar Racing GP (Aprilia)	+29.365

(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	-	25	25				**247**
2	N. Terol	25	20	20	20	13	20	-	-	25	25	20	20	20	16				**244**
3	P. Espargaro	13	25	25	16	20	16	16	-	20	16	10	25	13	20				**235**
4	B. Smith	8	13	11	13	16	13	20	11	10	-	13	16	16	11				**171**
5	S. Cortese	11	5	10	-	10	11	13	16	-	20	11	11	4	10				**132**
6	E. Rabat	9	16	9	9	7	-	-	13	16	11	9	9	10	9				**127**
7	E. Vazquez	20	-	13	11	5	-	11	8	-	13	16	13	-	13				**123**
8	T. Koyama	7	11	8	8	11	2	10	20	7	-	8	10	-	7				**109**
9	R. Krummenacher	10	8	2	10	9	10	9	5	-	9	7	-	5	6				**90**
10	D. Webb	5	-	7	6	6	9	6	9	-	10	6	7	9	-				**80**

LOTUS
BLU sens

13 χρόνια μετά...

...ο Roman Emperor ανέβηκε και πάλι στο θρόνο του. Μετά τον τέταρτο τίτλο στα 250cc το 1997, ξεκίνησε μια δύσκολη περίοδος για τον Max Biaggi. Η κόντρα του με τον Rossi και οι κακές δημόσιες σχέσεις συνέβαλαν στις δυσκολίες, αλλά δεν έπαψε ποτέ να είναι μεγάλος αναβάτης. Λίγο πριν τα 40 στέφεται και πάλι πρωταθλητής στο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κλίμα των SBK

SUPERBIKE

>> Θρίαμβος!

Μόλις στο δεύτερο χρόνο παρουσίας της στα Superbike και η Aprilia πέτυχε το στόχο. Έδειξε πως ξέρει να στήνει αγωνιστικές μοτοσυκλέτες και να οργανώνει κορυφαίες ομάδες. Με αιχμή του δόρατος το RSV4 και αναβάτη τον αγαπημένο της Biaggi τα κατάφερε. Στον προτελευταίο αγώνα ο Max εξασφάλισε το πρωτάθλημα, ενώ κλείνοντας με νίκη τη χρονιά χάρισε στο Noale και τον τίτλο των κατασκευαστών. Παρά την απουσία δεύτερου αναβάτη, αφού ο Leon Camier ήταν τραυματίας στους τελευταίους τρεις αγώνες, η Ιταλοί κατάφεραν να επιβληθούν. Για την επόμενη χρονιά δεν έχει ανακοινωθεί καμία αλλαγή στη σύσταση της ομάδας, ενώ οι ανταγωνιστές θα πρέπει να δουλέψουν σκληρά για να εξελίξουν τις μοτοσυκλέτες τους στο επίπεδο του RSV4.

Alitalia
aprilia
CAME
eni

>>Η πίκρα του δεύτερου

Είναι η πιο κοντινή θέση στην κορυφή και η πιο πικραμένη για την απώλεια του τίτλου. Ακριβώς μέχρι το πρώτο μισό της χρονιάς ο Leon Haslam ήταν μπροστά στη βαθμολογία αλλά από εκεί και μετά τα πράγματα δεν πήγαν όσο καλά θα ήθελε. Πτώσεις, μικροτραυματισμοί και μηχανικές βλάβες στέρησαν πολύτιμους βαθμούς. Από την άλλη η Aprilia δυνάμωνε συνεχώς και ο Biaggi από όταν πέρασε μπροστά μεγάλωνε συνεχώς τη διαφορά του. Γενική δυσαρέσκεια λοιπόν πρέπει να επικράτησε στο στρατόπεδο της Suzuki αφού ανακοίνωσε αλλαγή και των δύο αναβατών της. Δεν ξέρουμε ωστόσο αν η δυσαρέσκεια υπήρξε από τη μεριά της ομάδας η των αναβατών. Ας μην ξεχνάμε ότι το πρωτάθλημα έληξε εν μέσω πυκνών καπνών από το μοτέρ του Suzuki. Ο Haslam τελικά μεταπήδησε στη BMW και ο Guintoli σε δορυφορική ομάδα με Ducati. Πρώτος αντικαταστάτης τους είναι Michel Fabrizio και αναμένουμε ανακοίνωση για τον δεύτερο.

SUZUKI
SPIDI
ARROW
MOTUL
SUZUKI
MOTUL

>> Τους έβαλε τα γυαλιά

Αναφερόμαστε στη δορυφορική ομάδα της Ducati πριν από πολλές εργοστασιακές γιατί πολύ απλά ο ιδιώτης κέρδισε το εργοστάσιο. Με αναβάτη τον έμπειρο Checa η τρίτη θέση στο πρωτάθλημα ήρθε κάτι παραπάνω από άξια. Με τρεις νίκες ήταν ο πιο επιτυχημένος αναβάτης με Ducati για το 2010 και φυσικά ο καλύτερος μη εργοστασιακός. Οι καλοί τερματισμοί του τον έφεραν μπροστά και από τις εργοστασιακές Ducati, Yamaha και Honda. Αν δεν είχε κάποια σκαμπανεβάσματα στην απόδοση του θα μπορούσε να τερματίσει ακόμα ψηλότερα. Οι managers της ομάδας φαίνεται να το γνωρίζουν και ικανοποιημένοι (τι άλλο;) έσπευσαν να ανανεώσουν το συμβόλαιο του Carlos. Δεν έκαναν ωστόσο το ίδιο με τον Shayne Byrne, τον δεύτερο αναβάτη της ομάδας αφού η απόδοση του δεν τους ικανοποίησε. Λογικό, αφού ο Shakey μόλις που κατάφερε να ανέβει τρεις φορές μέχρι την έκτη θέση και να πλασαριστεί τελικά στη δεκάδα της τελικής κατάταξης. Η θέση του Βρετανού παραμένει ακόμα ανοιχτή και αναμένουμε να δούμε ποιος θα αγωνιστεί στο πλευρό του Checa

67

>>Επαιξαν κι έχασαν

Στην αρχή της χρονιάς περιμέναμε καλύτερα αποτελέσματα από την πανίσχυρη ομάδα του Ronald Ten Kate. Έχοντας στη σέλα του αποδεδειγμένα νικηφόρου CBR τον ελπιδοφόρο Rea και τον άτυχο περσινό πρωταγωνιστή Neukirchner υπόσχονταν πολλά. Ο Rea με τέσσερις νίκες και άφθονες δεύτερες θέσεις άξιζε κάτι καλύτερο από την τέταρτη θέση. Οι ατυχίες όμως και η μέτρια απόδοση του σε κάποιους αγώνες του στέρησαν πολύτιμους βαθμούς και τον άφησαν να περιμένει την επόμενη σεζόν. Η μεγάλη απογοήτευση ήρθε από την απόδοση του Neukirchner. Ο Γερμανός δεν προσαρμόστηκε ποτέ στο CBR ή δεν ξεπέρασε τον περσινό τραυματισμό του. Μία φορά κατάφερε να τερματίσει στην όγδοη θέση και από εκεί και πέρα το χάος. Πτώσεις, εγκαταλείψεις και ελαφρύτεροι ευτυχώς τραυματισμοί τον έστειλαν στην 18η θέση της κατάταξης και εκτός ομάδος για το 2011. Στη θέση του φημολογείται ότι θα βρεθεί ο πρώην πρωταθλητής, James Toseland. Η απόδοση του Βρετανού φέτος δεν ήταν και ό,τι καλύτερο, όμως η καλή σχέση του με την ομάδα (σ.σ. πήρε πρωτάθλημα μαζί τους) ενισχύει τις φήμες

HANNSpree
Castrol
HONDA
PIRELLI
ARROW
NISSIN
PVM
motoholders
FEBUR
HANNSpree
Hanns-G

>> Από δήμαρχος, κλητήρας

Ο λόγος φυσικά για την ομάδα της Yamaha η οποία δεν κατάφερε σε καμία περίπτωση να υπερασπιστεί τον τίτλο που της χάρισε πέρσι το ταλέντο του Ben Spies. Με δυνατούς αναβάτες σαν τον Toseland και τον πρωταθλητή SS 600 Cal Crutchlow περιμέναμε ότι θα τα κατάφερνε καλύτερα. Από την άλλη φαίνεται ότι στην Iwata επενδύουν περισσότερο στα MotoGP, λογικό έχοντας τον Valentino, τον Jorge και την M1.

Απόδειξη για αυτό αποτελεί το γεγονός ότι τον καλό της αναβάτη τον προωθεί κατευθείαν στα MotoGP αδυνατίζοντας έτσι την ομάδα των SBK. Πρώτα ο Spies και φέτος ο Crutchlow αφήνουν το R1 για τη βασίλισσα M1. Για τον τυχερό Crutchlow λοιπόν ισχύει ο αντίθετος τίτλος "από κλητήρας, δήμαρχος". Τη θέση του θα πάρει ο Eugene Laverty, ο οποίος έδειξε να προσαρμόζεται γρήγορα. Στα δοκιμαστικά που ακολούθησαν τον τελευταίο αγώνα της χρονιάς σημείωσε ταχύτατους χρόνους μπαίνοντας δυνατά στο παιχνίδι

YAMAHA
sterilgarda
35
YAMAHA
FIMER
YAMALUBE
Pirelli

>> Περασμένα μεγαλεία

Τον δρόμο της Yamaha φαίνεται να ακολουθεί και η Ducati, αλλά με πιο αποφασιστικές κινήσεις. Αφού εξασφάλισε και χρυσοπλήρωσε τον Valentino Rossi στα MotoGP ανακοίνωσε και την αποχώρηση της εργοστασιακής της ομάδας από τα SBK.

Λογική κίνηση αφού για το 2011 τα βλέμματα όλων των εν δυνάμει Ducatisti θα στραφούν στο δίδυμο Rossi-Ducati. Θα είναι και μια καλή προωθητική κίνηση για να χωνέψει καλύτερα το κοινό της ένα πιθανό τετρακύλινδρο Superbike για το 2012. Η φετινή μάχη δικύλινδρων-τετρακύλινδρων στα Superbike χάθηκε κατά κράτος και η ιστορία επιβάλλει στη Ducati να "παίζει" στην κορυφή. Η έκτη θέση του Haga και η όγδοη του Fabrizio δείχνουν ότι η εποχή των V2 μάλλον πέρασε ή, αν το θέσουμε αλλιώς, τα τετρακύλινδρα εξελίχθηκαν. Ότι και αν έγινε με τους κανονισμούς δεν υπήρξε βελτίωση οπότε μάλλον ήρθε η εποχή για αναθεώρηση. Το marketing που έχει γίνει όμως γύρω από το V2 είναι ισχυρό και άντε τώρα να πείσεις τους Ducatisti να πάρουν V4. Αν πάρει όμως πρωτάθλημα ο Rossi το 2011 και το 2012 γυρίσουν στα SBK με desmosedici;

RELL
TIM
xerox
DUCATI
valsir
TIM
DUCATI
xerox

>>Κάτι δεν πήγε καλά

Η διαφορές μεταξύ Superstock και Superbike είναι πολλές. Από τις μοτοσυκλέτες, το επίπεδο των αναβατών, την οργάνωση των ομάδων μέχρι φυσικά το budget. Κάπου στην πορεία από το ένα προς το άλλο κάτι δεν πήγε καλά. Έτσι ενώ στα Superstock η κυριαρχία του Badovini με S1000RR ήταν καθολική, στα SBK τα πράγματα πήγαν εντελώς αντίθετα.

Ο Troy Corser πάλεψε με νύχια και με δόντια για να ακολουθήσει το τραινάκι των πρώτων και μέχρι ένα σημείο τα κατάφερε. Φαινόταν όμως ότι κατέβαλε περισσότερη προσπάθεια και σύντομα θα έχανε την επαφή. Έτσι στους τελευταίους πέντε αγώνες λύγισε, ξεκινώντας ένα μπαράζ πτώσεων και τραυματισμών. Τερμάτισε 11ος στο πρωτάθλημα αλλά χάρη στην αυτοθυσία του κέρδισε μια θέση στην ομάδα και για του χρόνου.

Δεν ισχύει το ίδιο για τον Ruben Xaus ο οποίος, αν και δε βρίσκεται πολύ πιο πίσω στη βαθμολογία, δεν έπεισε τους Γερμανούς ότι μπορεί να προσφέρει κάτι περισσότερο. Τον αντικατέστησαν λοιπόν με τον Haslam μπας και δούνε την κορυφή από πιο κοντά

3asy Ride.com
3asy Ride.com
BECKER CARBON
SHARK
PIRELLI
EDAG
Castrol
alpha
EAR

>>Με το βλέμμα στο 2011

Το μοναδικό καινούριο χιλιάρι εξ Ιαπωνίας για την επόμενη χρονιά θα είναι το ZX-10R. Η Kawasaki φαίνεται να πιστεύει περισσότερο στη νέα μοτοσυκλέτα της και ανακοίνωσε εργοστασιακή εμπλοκή για του χρόνου. Φωτογραφίες από την νέα αγωνιστική μοτοσυκλέτα "διέρρευσαν" πριν από την normal έκδοση και μας έκαναν να ελπίζουμε για μια πράσινη επιστροφή όπως είδαμε στα Supersport.
Το ίδιο μάλλον είδε και ο Tom Sykes ο οποίος μετά την ανακοίνωση όλων των παραπάνω βελτίωσε δραματικά την απόδοση του. Τυχαίο; Δεν νομίζω. Ενώ πριν έμπαινε με το ζόρι στη βαθμολογούμενη ζώνη, μετά παραλίγο να ανέβει στο βάθρο. Οδήγησε μάλιστα και αγώνα για αρκετούς γύρους. Με όλα αυτά κατάφερε να εντυπωσιάσει και μάλλον θα παραμείνει στο πλευρό του Vermeulen για το 2011. Ο Αυστραλός από την άλλη ήταν άτυχος φέτος αφού τραυματίστηκε και δεν κατάφερε να δείξει κάτι. Ωστόσο η Kawasaki πιστεύει σε αυτόν και του επέτρεψε να μην αγωνιστεί ώστε να είναι έτοιμος για τη νέα χρονιά.

SHARK
Kawasaki
HENLEYS
Vent-Axia
ZX-10R
elf
66

SUPERSPORT

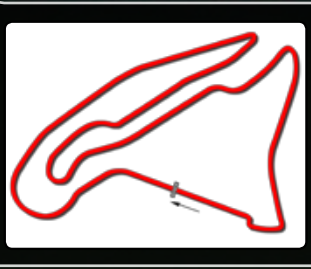
>>Ο εξακοσάρης

Έτσι μπορούμε να χαρακτηρίσουμε τον για δεύτερη φορά πρωταθλητή Kenan Sofuoglu. Ο Τούρκος είχε πάρει τον πρώτο του τίτλο στα Supersport το 2007 και τότε με την ομάδα της Ten Kate. Ακολούθησαν δύο χρονιές στα Superbike, πάντα με την Ten Kate, στις οποίες όμως δεν απέδωσε τα αναμενόμενα. Αντιθέτως κινείτο στις πίσω θέσεις της κατάταξης, οδηγώντας την ομάδα στην απόφαση να τον κατεβάσει ξανά στα 600.

Ο Kenan θυμήθηκε αμέσως τα παλιά και έδειξε από νωρίς ότι θα παίξει ξανά για τον τίτλο. Έπαιξε όμως με έναν διαφορετικό τρόπο από εκείνον που ξέραμε από το 2007. Τότε γυρνούσε σαν τρελός, σημειώνοντας απίστευτους χρόνους, διαλύοντας τον ανταγωνισμό και κερδίζοντας 8 από του 13 αγώνες. Φέτος κέρδισε μόνο τρεις αλλά ήταν σταθερότερος και πιο ώριμος από τον Laverty που κέρδισε μεν 8 αγώνες αλλά έκανε και λάθη. Τελικά βέβαια ο Laverty εξασφάλισε μια θέση στα SBK, ενώ για τον Sofuoglu δε γνωρίζουμε κάτι ακόμα. Βέβαια υπάρχουν πολλές ανοιχτές θέσεις και δεν είναι απίθανο να δοθεί στον Τούρκο πρωταθλητή ακόμα μία ευκαιρία

#54
Kenan
Türkiye için peş pese Şampiyonluk
2010
1
Kenan
World Supersport Champion
Ten Kate
Honda Tuning
Castrol
Honda Racing
ARLENNESS

Magny Cours
www.magnyf1.com/
Έτος κατασκευής: 1959
Μήκος: 4,411 km
Στροφές: 18
Δεξιές: 10
Αριστερές: 8



1ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 23ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 28ºC
Διάρκεια αγώνα: 23 γύροι – 101.453 km
Ρεκόρ πίστας: Cal Crutchlow 1:37.699 – 162.540 km/h
Superpole: Cal Crutchlow 1:37.699 – 162.540 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Cal Crutchlow 1:38.761 – 162.540 km/h

2ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 25ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 35ºC

SBK 1ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**38'.15.586**
2	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+3.779**
3	C. CHECA	Althea Racing	**+4.261**
4	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+4.416**
5	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**+7.476**
6	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**+11.866**
7	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**+16.390**
8	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+21.669**
9	S. BYRNE	Althea Racing	**+22.065**
10	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+22.281**
11	L. LANZI	DFX Corse	**+26.748**
12	J. REA	HANNspree Ten Kate Honda	**+35.608**
13	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**+39.929**
14	I. LOWRY	Kawasaki Racing Team	**+54.836**
15	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**+1'.07.191**
16	F. LAI	Echo CRS Honda	**+1'.14.632**
Εκτός κατάταξης			
-	R. HAYDEN	Team Pedercini	**3 γύροι**
-	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**16 γύροι**
-	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	**20 γύροι**
-	R. XAUS	BMW Motorrad Motorsport	**21 γύροι**
-	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**Εκτός αγώνα**

SBK 2ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**38'.11.343**
2	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**+0.087**
3	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**+3.715**
4	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**+4.004**
5	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**+15.471**
6	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**+18.378**
8	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+21.180**
9	S. BYRNE	Althea Racing	**+23.055**
10	C. CHECA	Althea Racing	**+25.657**
11	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+27.781**
12	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+28.206**
13	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**+44.634**
14	I. LOWRY	Kawasaki Racing Team	**+1'.04.181**
15	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**+1'.16.446**
Εκτός κατάταξης			
-	L. LANZI	DFX Corse	**6 γύροι**
-	R. HAYDEN	Team Pedercini	**14 γύροι**
-	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	**19 γύροι**
-	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**19 γύροι**
-	F. LAI	Echo CRS Honda	**19 γύροι**

World SBK

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	5-11	13-25	**451**
2	L. Haslam	25-20	20-20	25-13	5-20	13-20	16-25	20-0	8-20	8-6	16-13	10-16	11-0	20-6	**376**
3	C. Checa	9-25	13-13	0-20	13-10	2-5	20-11	0-0	20-11	7-10	9-6	20-0	25-25	16-7	**297**
4	J. Rea	13-10	16-0	10-11	25-25	0-0	11-20	2-8	3-4	25-20	20-20	25-20	0-0	4-0	**292**
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	6-16	25-20	**284**
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	16-20	9-11	**258**
7	S. Guintoli	10-13	3-7	7-10	2-3	6-9	6-1	8-10	10-11	13-9	4-9	8-10	7-8	0-13	**197**
8	M. Fabrizio	20-16	5-5	0-0	3-4	9-0	25-8	0-7	13-16	0-16	13-0	0-0	9-0	10-16	**195**
9	J. Toseland	0-6	9-10	16-9	20-16	20-0	9-10	7-0	6-0	9-13	8-11	0-8	0-0	0-0	**187**
10	S. Byrne	2-4	10-9	0-8	7-8	3-7	1-3	10-9	7-9	4-7	7-8	7-6	8-10	7-8	**169**
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	1-5	0-0	**165**
12	L. Camier	5-5	11-11	0-0	16-0	11-13	10-0	11-20	10-5	0-8	10-16	0-0	0-0	0-0	**164**
13	J. Smrz	8-0	0-0	6-6	9-9	1-8	7-7	0-0	0-0	0-0	3-7	0-5	13-0	11-10	**110**
14	T. Sykes	3-0	1-3	5-1	4-0	7-11	0-2	3-2	1-0	0-5	0-2	11-9	10-13	8-5	**106**
15	R. Xaus	0-0	6-4	4-5	0-6	10-0	2-5	6-5	0-0	11-0	0-5	9-7	4-7	0-0	**96**
16	L. Lanzi	6-3	4-2	8-3	0-0	0-0	0-0	0-0	4-3	5-6	1-1	5-3	20-9	5-0	**88**
17	L. Scassa	0-0	0-0	2-2	1-5	0-6	5-4	9-6	5-8	0-0	0-0	6-2	3-5	6-9	**85**
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	2-4	3-4	**54**
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	0-0	0-0	**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	0-0	0-0	**10**
21	I. Lowry	0-0	0-0	0-0	0-0	0-2	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	4-0	0-0	2-3	**9**
22	B. Parkes	0-0	0-0	0-0	0-0	0-1	0-0	0-1	0-0	3-4	0-0	0-0	0-0	0-0	**9**
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	0-1	1-2	**9**
24	j. Brookes	0-2	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-4	0-0	0-0	0-0	**6**
25	F. Sandi	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-3	0-0	**3**
26	S. Morais	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	3-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	**3**
27	A. Pitt	1-1	0-0	1-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	**3**
28	F. Lai	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	0-2	0-0	**2**

Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 24ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 29ºC
Διάρκεια αγώνα: 22 γύροι – 97.042 km
Ρεκόρ πίστας: Cal Crutchlow 1:40.980 – 157.250 km/h
Pole position: Kenan Sofuoglu 1:41.372 – 156.647 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Eugene Laverty 1:42.295 – 155.233 km/h

Βαθμολογια

Supersport

		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	20	20	**263**
2	J. Lascorz	20	20	25	20	16	11	16	20	20	0	0	0	0	**168**
3	E. Laverty	25	5	11	25	25	25	20	25	0	25	25	16	25	**152**
4	C. Davies	4	13	16	13	9	16	13	13	16	13	11	0	16	**152**
5	M. Pirro	0	16	5	0	13	13	11	0	0	0	8	25	8	**99**
6	D. Salom	13	6	13	0	8	9	9	6	8	8	10	0	9	**99**
7	R. Harms	9	9	7	10	0	8	8	10	10	11	5	0	11	**98**
8	M. Roccoli	10	7	0	7	5	0	3	9	4	7	9	10	13	**84**
9	G. Rea	6	8	10	9	7	7	7	0	13	16	0	0	0	**83**
10	K. Fujiwara	5	10	0	8	11	4	10	0	11	1	0	11	10	**81**
11	M. Lagrive	0	0	9	11	10	10	4	5	7	9	0	5	0	**70**
12	M. Praia	7	0	4	6	6	6	2	7	9	10	3	0	6	**66**
13	F. Foret	11	11	6	0	0	0	6	8	6	4	13	0	0	**65**
14	R. Tamburini	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	7	7	7	**32**
15	B. Parkes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	13	0	**29**
16	A.Lundh	0	3	8	5	3	3	1	0	0	0	0	1	0	**24**
17	J. Disalvo	8	4	0	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	**21**
18	V. Iannuzzo	0	0	0	0	0	0	0	4	5	2	0	4	0	**15**
19	D. Dell' Ommo	1	1	0	3	0	0	0	2	0	0	6	0	0	**13**
20	G. Vizziello	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	6	0	**10**
21	M. Atichinson	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	9	0	**9**
22	C. Migliorati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	**8**
23	A.Palumbo	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	3	0	**8**
24	B. Chesaux	0	2	0	2	1	2	0	1	0	0	0	0	0	**8**
25	S. Lowes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	**6**
26	A.Maurin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	**5**
27	J.Westmoreland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	**5**
28	Isaacs	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	**5**
29	F. Marino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	**4**
30	C. Iddon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	**4**
31	B. McConnell	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	**3**
32	D.Bukowski	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	**3**
33	S. Charpentier	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**3**
34	A. Boscoscuro	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	**3**
35	P. Cazzola	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**3**
36	G. Barone	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	**2**
37	A. Toth	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	2	0	0	**2**
38	T. Holumbec	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	**1**

SS Αποτελέσματα

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	E. LAVERTY	Parkalgar Honda	**37'.46.575**
2	K. SOFUOGLU	HANNspree Ten Kate Honda	**+4.769**
3	C. DAVIES	ParkinGO Triumph BE1	**+17.658**
4	M. ROCCOLI	Intermoto Czech Honda	**+20.412**
5	R. HARMS	Harms Benjan Racing Honda	**+20.559**
6	K. FUJIWARA	Kawasaki Motocard.com	**+21.200**
7	D. SALOM	ParkinGO BE1 Triumph	**+25.051**
8	M. PIRRO	Hannspree Ten Kate Honda	**+25.174**
9	M.TAMBURINI	Bike Service RT	**+32.256**
10	M. PRAIA	Parkalgar Honda	**+59.797**
11	A. MAURIN	Team Falcone	**+1'.04.127**
12	F. MARINO	Ten Kate Race Junior	**+1'.23.612**
Εκτός κατάταξης			
-	G. REA	Intermoto Czech Honda	**11 γύροι**
-	M. AITCHINSON	Kuja Racing	**11 γύροι**
-	I. LUNDH	Cresto Guide Racing Team	**14 γύροι**
-	B. PARKES	Kawasaki Motocard.com	**15 γύροι**
-	F. FORET	Team Lorenzini by Leoni Kawasaki	**16 γύροι**
-	I.TOTH	Team Toth	**17 γύροι**
-	J. ENJORAS	ParkinGO BE1 Triumph	**17 γύροι**
-	V. IANNUZZO	ParkinGO BE1 Triumph	**18 γύροι**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Ο Valentino

Jorge

αναβάτης Fiat Yamaha M

«

αναβάτη

αναβάτης

«Δε μιλάω με τον James, προτιμώ κάποιον
που ξέρει από GP

Cal Crutchlow,

αναβάτης Sterilgarda Yamaha WBK

«Η Honda θέλει απελπισμένα τίτλο στα 800
κι έχει μόνο έναν χρόνο ακόμα

Toby Moody,

σχολιαστής MotoGP στο British Eurosport

δε με δίδαξε
τίποτα
Lorenzo,
MotoGP

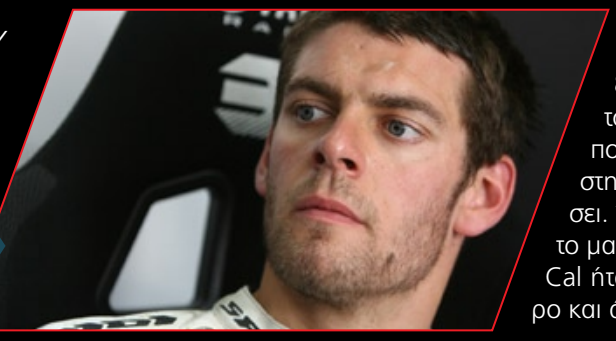
Οι ανακοινώσεις έγιναν, οι δρόμοι χωρίζουν, τα γάντια πέφτουν. Η ρητορική της δημόσιας επικοινωνίας μεταξύ των δύο ομόσταυλων άλλαξε ραγδαία από τον περασμένο Αύγουστο, θα έλεγα πως έγινε πιο ειλικρινής. Εντάχθηκε επίσης στη στρατηγική ψυχολογικής επιβολής για το 2011, από αμφότερες τις πλευρές.

Μάχη μαζί μου δε ζήτησε;
Ε, την ΕΊΧΕ
Valentino Rossi,
s Fiat Yamaha MotoGP

Το να μιλάς διαρκώς σε ΜΜΕ έχει μειονεκτήματα, scripta manent. Κάπου ο Lorenzo συνεντευξιαζόμενος ζήτησε έναν υγιή Rossi να παλεύει μαζί του και, ω του θαύματος, ο νυμφίος κατέφθασε στο Motegi. Το καλό για τη Yamaha είναι πως με κάτι τέτοιες ιστορίες ο πρώτος Stoner κι ο δεύτερος Dovi επικοινωνιακώς πέρασαν στην αφάνεια.

Δε μου αρέσει το R1
Cal Crutchlow,
s Sterilgarda Yamaha WBK

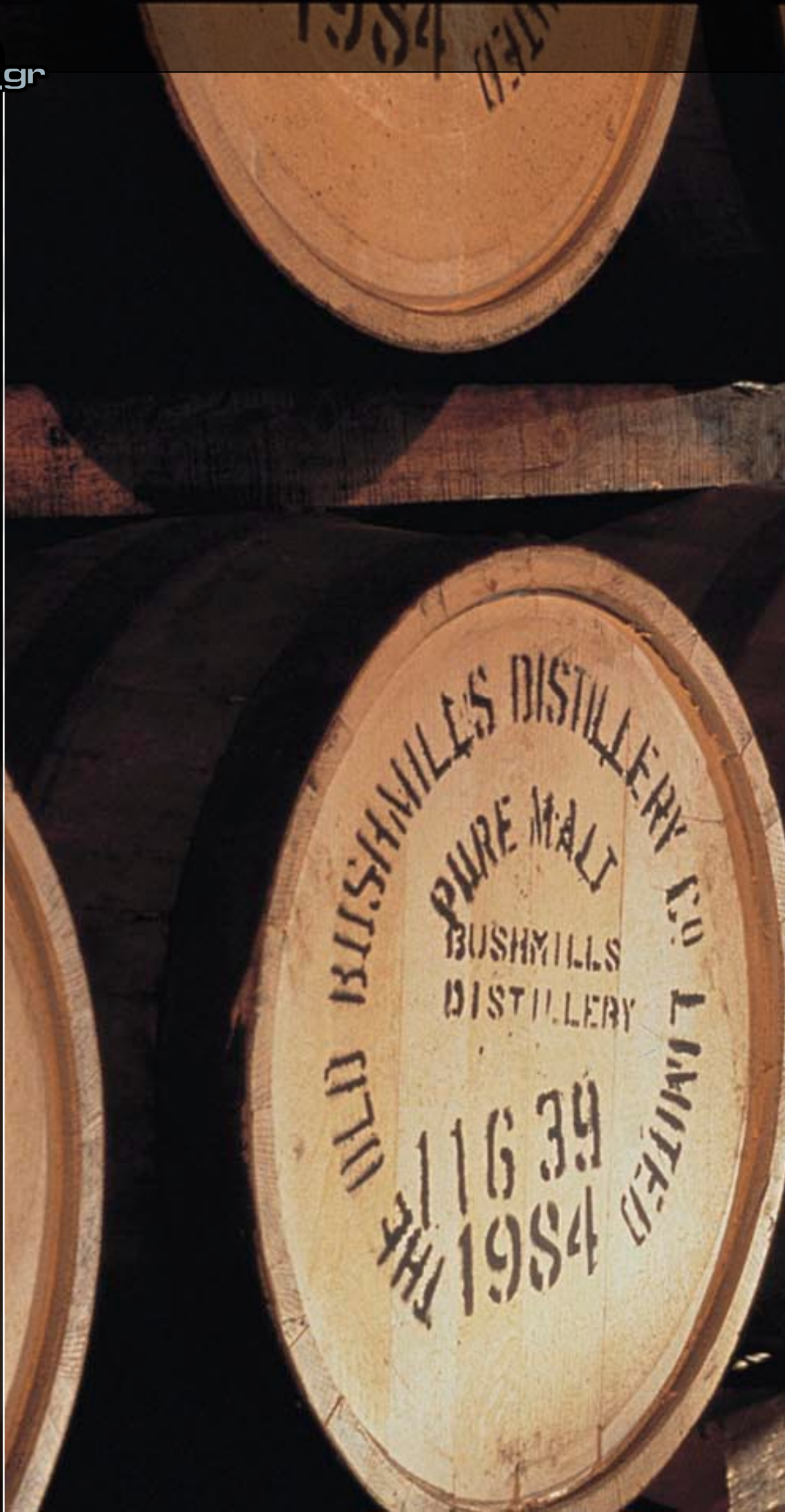
Ο Άγγλος νεαρός από τον rookie τίτλο των WSS πέρυσι ανεβαίνει την αγωνιστική ιεραρχία καλπάζοντας, παρόλα αυτά δε διστάζει να καρφώσει τη μοτοσυκλέτα της εργοδότριάς του συμφωνώντας με όσους (δημοσιογράφους, αναβάτες) δεν αρέσκονται στο R1, προτιμώντας λέει το R6 του που είναι "η καλύτερη αγωνιστική που οδήγησα ποτέ".



Όπου James φυσικά ο Toseland. Ρώτησαν τον Crutchlow σε συνέντευξη-τηλεδιάσκεψη αν συμβουλεύεται τον ομόσταυλό του για το άγνωστο που θα συναντήσει σε λίγους μήνες στην Tech3, μα βιάστηκε να απαντήσει. Όσο κι αν προσπάθησε μετά να το μαζέψει, το καρφί που ξέφυγε του Cal ήταν ξεκάθαρο, άμεσο, αιμοβόρο και άνευ επιστροφής.

Σε μια πρόταση η ψυχολογική κατάσταση όλων όσων απαρτίζουν τη φοβερή και τρομερή Honda Racing Corporation. Ενόψει 2012 εικάζεται επιστροφή των εργοστασίων στα χιλιάρια, κάνοντας το πρωτάθλημα του 2011 ενδεχομένως το τελευταίο των 800. Σε αυτήν την κατηγορία η Honda δεν έχει πάρει τίτλο και έχει μια τελευταία ευκαιρία. Πολλές καρέκλες θα τρίζουν το '11 σε αυτή την εταιρεία.

the back



Αυτό είναι ένα ταξίδι διαφορετικό από όσα έχουμε συνηθίσει. Αντί για καινούργιες μοτοσυκλέτες, εγκλιματιζόμαστε τον κόσμο του παλαιότερου ουίσκι της Ιρλανδίας

THE OLD BUSHMILLS DISTILLERY CO LIMITED
PURE MALT
BUSHMILLS
DISTILLERY
11640
1984

Uisce Beatha*

(*Νερό της Ζωής)

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σοφία Μπελούκα, Bushmills, Σπύρος Τσαντήλας

Θα περίμενα η πρώτη μου επίσκεψη στο Ulster, τη Βόρεια Ιρλανδία, να αφορά κάποιον περίφημο αγώνα. Βρισκόμαστε στην πατρίδα του Road Racing: Northwest 200, Mid Antrim, Ulster GP. Η διαφορετική αυτή αφορμή συνιστά ιδανική πρόποση για την επιστροφή σε αυτόν τον μαγικό τόπο

Distillery Road

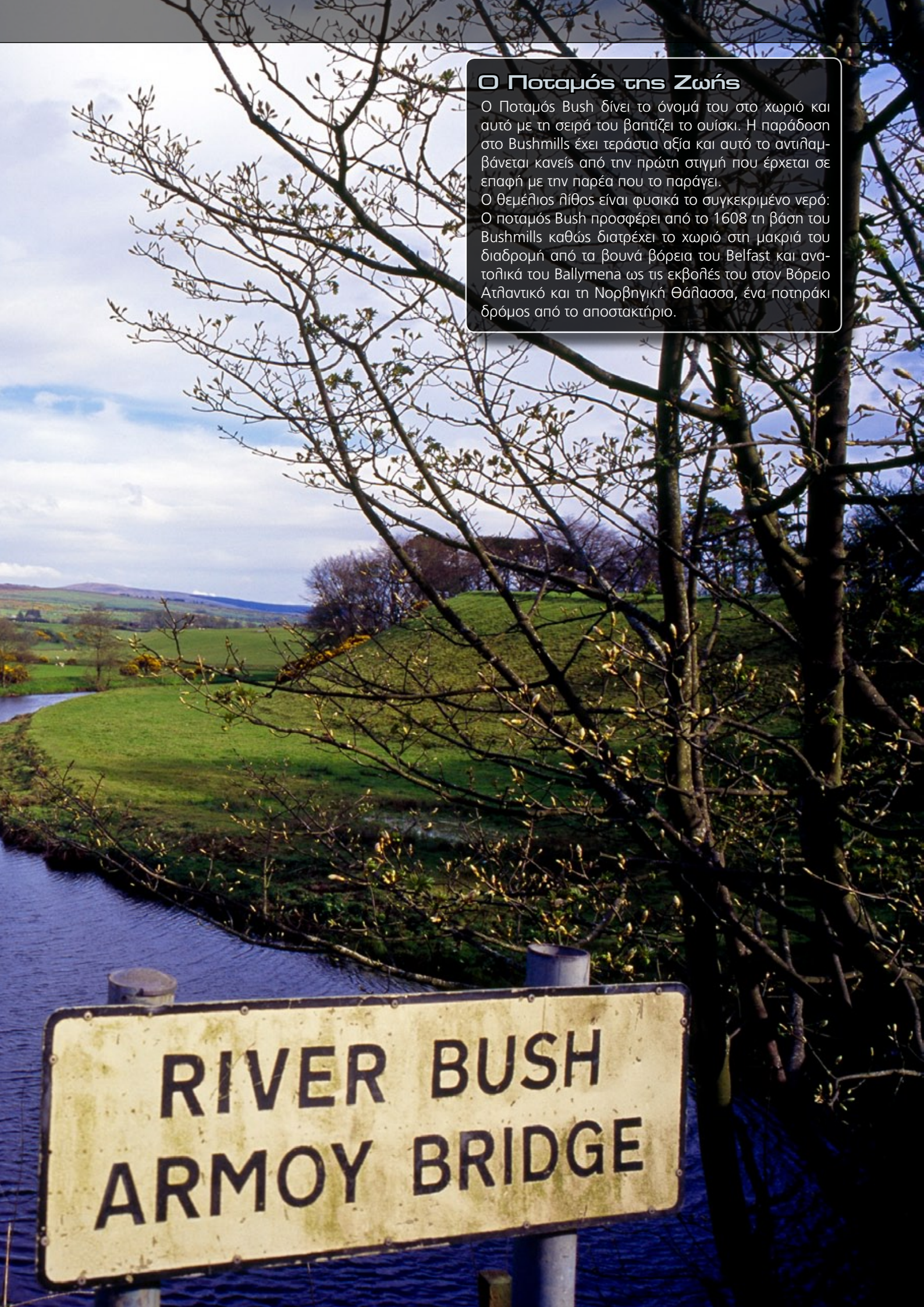
Βρισκόμαστε στο γραφικό Bushmills των περίπου 1,300 κατοίκων, στη βορειοδυτική γωνιά της Δημοκρατίας της Βόρειας Ιρλανδίας, μερικές δεκάδες χιλιόμετρα βόρεια του Belfast, στην επαρχία Antrim. Το γλυκύτατο Bushmills Inn με τη διάχυτη οσμή τζακιού και το ζεστό του μπαρ μας υποδέχεται με την ελληνική σημαία στην κορυφή του ιστού.

Πριν 402 χρόνια σε αυτόν τον τόπο ο Βασιλιάς James ο Πρώτος έδωσε άδεια στον Sir Thomas Phillips να αποστάξει "uisce beatha", "νερό της ζωής" στα κέλτικα των Σκωτσέζων –γλώσσα που αποτελεί τη ρίζα της ντοπιολαλιάς του Ulster. Η ιστορία του Bushmills ξεκίνησε κάπως έτσι και δεν είναι καθόλου τυχαίο που για εκατοντάδες χρόνια το ιστορικό αποστακτήριο αποτελεί το ορόσημο του χωριού.

Για να το βρει κανείς αρκεί να πάρει τον κεντρικό δρόμο, Main Road, με κατεύθυνση δυτικά και λίγο πριν το τέλος του χωριού να στρίψει αριστερά στον… Distillery Road. Εκατοντάδες επισκέπτες το κάνουν καθημερινά, πληρώνοντας εισιτήριο για μια οργανωμένη ξενάγηση στο παλιότερο αποστακτήριο της Ιρλανδίας ώστε να γνωρίσουν βήμα-βήμα τη διαδικασία παραγωγής του ιρλανδέζικου ουίσκι, όπως ακριβώς θα κάνουμε στις επόμενες σελίδες.

hmills inn

River Bush



Ο Ποταμός της Ζωής

Ο Ποταμός Bush δίνει το όνομά του στο χωριό και αυτό με τη σειρά του βαπτίζει το ουίσκι. Η παράδοση στο Bushmills έχει τεράστια αξία και αυτό το αντιλαμβάνεται κανείς από την πρώτη στιγμή που έρχεται σε επαφή με την παρέα που το παράγει.

Ο θεμέλιος λίθος είναι φυσικά το συγκεκριμένο νερό: Ο ποταμός Bush προσφέρει από το 1608 τη βάση του Bushmills καθώς διατρέχει το χωριό στη μακριά του διαδρομή από τα βουνά βόρεια του Belfast και ανατολικά του Ballymena ως τις εκβολές του στον Βόρειο Ατλαντικό και τη Νορβηγική Θάλασσα, ένα ποτηράκι δρόμος από το αποστακτήριο.

Βήμα 1ο: Grist

Τα τρία βασικά συστατικά του ουίσκι είναι το νερό, το σιτάρι και η μαγιά. Αυτά θα καθορίσουν τα βασικότερα χαρακτηριστικά του και, φυσικά, η επιλογή των πρώτων υλών είναι καθοριστικής σημασίας αν θέλει κανείς το απόσταγμά του να συνοδεύεται από τη γευστική σφραγίδα που το χαρακτηρίζει επί τόσα πολλά χρόνια.

Το σιτάρι που χρησιμοποιείται στο Bushmills είναι φυσικά ιρλανδέζικο και επιλέγεται προσεκτικά. Σε αντίθεση με πολλά άλλα αποστακτήρια, εδώ οι κόκκοι που χρησιμοποιούνται αποκαλούνται "malted barley grains" λόγω της διαδικασίας αποξήρανσής τους: Αντί να ψήνονται στη φωτιά, ξεραίνονται με ζεστό αέρα.

Περνώντας την πύλη του αποστακτηρίου στο Bushmills εισάγονται σε τεράστιες δεξαμενές όπου αλέθονται επιμελώς (mashing) ώσπου να μοιάζουν με χοντρό αλεύρι, το λεγόμενο grist.

Βήμα 2ο: Wort, Fermentation, Wash

Όταν το grist είναι έτοιμο αναμιγνύεται με ζεστό νερό και σχηματίζει έναν ομοιογενή πολτό που ονομάζεται wort. Αυτός μεταφέρεται σε μεγάλα καζάνια (fermentation vessels) όπου προστίθεται η μαγιά και αρχίζει η ζύμωση (fermentation). Η διαδικασία αυτή διαρκεί πολλές ώρες, ενδεχομένως να φτάσει και τις 60! Καθώς αυτό λαμπυρίζει στη διαδικασία παραγωγής του, τα σάκχαρα του wort μετατρέπονται σε οινόπνευμα. Το τελικό αποτέλεσμα ονομάζεται wash και έχει περίπου 8% περιεκτικότητα σε αλκοόλ.

No 1 WASH STILL
CONTENTS
15,920 LITRES
No 1 LOW WINES STILL
CONTENTS
9,360 LITRES
No 2 LOW WINES STILL
CONTENTS
9,456 LITRES

Βήμα 3ο: Απόσταξη

Η καρδιά της παραγωγής κάθε ουίσκι είναι αυτή η διαδικασία, η απόσταξη. Το μίγμα βράζει σε τεράστια χάλκινα καζάνια, των οποίων το μέγεθος και το σχήμα είναι προσεκτικά επιλεγμένα ώστε να προσφέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Στον συγκεκριμένο χώρο του αποστακτηρίου βρίσκουμε εννιά τέτοια καζάνια, τα οποία ανά τρία αποτελούν ισάριθμα διαφορετικά στάδια απόσταξης. Το ιρλανδέζικο ουίσκι ξεχωρίζει από την τριπλή του απόσταξη, μια επιλογή μοναδική στον συγκεκριμένο τόπο καθώς το σκοτσέζικο ουίσκι περνά από διπλή απόσταξη και το αμερικάνικο bourbon από μόνο μία.

Ο Colum Egan είναι ο Master Distiller του Bushmills και είναι υπεύθυνος για τη λεπτεπίλεπτη αυτή διαδικασία. Το διάφανο απόσταγμα που βγαίνει από την τριπλή απόσταξη είναι αυτό που ο Colum αποκαλεί χαϊδευτικά ως Baby Bushmills!

THE OLD BUSHMILLS DISTILLERY Co LIMITED
PURE MALT
BUSHMILLS DISTILLERY
11627
1984
11628
11629
11630
11641
11642
11643
11256
C
160S
BURBON BARREL
SHERRY BU

Βήμα 4ο: Ωρίμανση

Το επόμενο στάδιο είναι εξίσου κρίσιμο όσο και η απόσταξη. Μια γευστική δοκιμή του διάφανου τριπλού αποστάγματος αποδεικνύει πως έχει ακόμη δρόμο μέχρι να γίνει το ουίσκι που γνωρίζουμε. Το χρώμα, η τελική περιεκτικότητα σε αλκοόλ και, το βασικότερο, η γεύση θα δημιουργηθούν στο βαρέλι κατά τη διαδικασία της ωρίμανσης. Σύμφωνα με τον Νόμο αυτή δε μπορεί να διαρκέσει λιγότερο από τρία χρόνια, ενώ κάθε διαφορετικό είδος απαιτεί τον δικό του χρόνο που φτάνει τα 21 χρόνια στην περίπτωση του Bushmills!

Όπως μας λέει ο Colum, ένα κακό βαρέλι φτιάχνει μέτριο ουίσκι έτσι η ομάδα του επιλέγει πολύ προσεκτικά αυτά που χρησιμοποιεί, είναι δρύινα και μεταχειρισμένα! Η τελευταία επιλογή είναι συνειδητή, διαλέγοντας από βαρέλια που κάποτε ωρίμασαν ισπανικό sherry, πορτογαλικό porto ή αμερικάνικο bourbon. Κάθε διαφορετικός τύπος βαρελιού αφήνει στο ουίσκι τη δική του γευστική απόχρωση, ενώ στα επιλεγμένα Bushmills που ωριμάζουν για πολλά χρόνια μπορεί να χρησιμοποιηθούν και δύο διαφορετικοί τύποι βαρελιών ώστε να προκύψει μια πιο σύνθετη γεύση στο τελικό προϊόν.

BUSHMILLS
1608
BUSHMILLS
IRISH WHISKEY
TRIPLE DISTILLED
SMOOTH & MELLOW
BLACK BUSH
1608
BUSHMILLS
BLACK BUSH
IRISH WHISKEY
BUSHMILLS
IRISH WHISKEY
1608
BUSHMILLS
MALT
10
SINGLE MALT
IRISH WHISKEY
THE ORIGINAL

Βήμα 5ο: Blending

Θα μπορούσαμε να πούμε πως η Helen Mulholland είναι η μαγείρισσα του αποστακτηρίου. Η δουλειά της ως Master Blender του Bushmills είναι, μαζί με την ομάδα της, να επιλέγει τα malts εκείνα που θα συνθέσουν το blended αποτέλεσμα και εδώ η ακρίβεια στο αποτέλεσμα είναι ουσιαστικά αυτοσκοπός. Η επιλογή της είναι αυτή που εξασφαλίζει πως το Bushmills Original, το βασικό ουίσκι του Bushmills, θα έχει πάντα την ίδια γεύση που το έκανε γνωστό και δημοφιλές ανά τους αιώνες. Αν κάποιο από τα malts που το απαρτίζουν δεν είναι διαθέσιμο τη δεδομένη στιγμή η δουλειά της είναι να εντοπίσει αυτό που θα το αντικαταστήσει στο μίγμα (blend) ώστε το τελικό αποτέλεσμα να μην αλλάξει.

Παιδί της Helen είναι το επετειακό Bushmills 1608, ένα blended whiskey που φτιάχτηκε ειδικά για τον εορτασμό των 400 ετών το 2008. Κάποιοι ανακαλύπτουν εδώ την καλύτερη δουλειά του κόσμου…

Βήμα 6ο: Εμφιάλωση

Αφού έχουμε ξεχάσει τα malts στα βαρέλια τους για ένα διάστημα από τρία χρόνια ως μερικές δεκαετίες και αφότου η Helen έχει φτιάξει τα κατάλληλα blends, φτάνει η ώρα να συσκευαστεί το τελικό προϊόν, το τελευταίο στάδιο για το οποίο υπεύθυνη είναι η ομάδα του Darryl McNally.

Το Bushmills μπορεί να επαίρεται για το γεγονός ότι είναι ένα από τα ελάχιστα αποστακτήρια στον κόσμο που διεκπεραιώνει συνολικά τη διαδικασία από τους κόκκους σταριού ως τα κιβώτια με το ουίσκι –grain to glass, όπως χαρακτηριστικά το λένε οι ίδιοι. Αυτό είναι ένα σημαντικό προσόν δεδομένου ότι προσφέρει πλήρη έλεγχο σε όλη τη διαδικασία παραγωγής του ουίσκι και είναι εχέγγυο υψηλής ποιότητας και συνέπειας.

CSL
BUSHMILLS

Η καλύτερη δουλειά του κόσμου;

Όταν γνώρισα τον διευθυντή του αποστακτηρίου, Gordon Donogue, δεν αργήσαμε να βρούμε τον κοινό μας χώρο καθώς είναι φανατικός μοτοσυκλετιστής και κάτοχος δύο Triumph Bonneville T100, μιας κλασικής και μιας καινούργιας. Αφού λοιπόν περιπλανηθήκαμε στον κόσμο της μοτοσυκλετιστικής Ιρλανδία –"με τόση βροχή πώς οδηγείτε καθημερινά", "με αδιάβροχα!"– και ανανεώσαμε το ραντεβού μας για την επόμενη φορά που θα συνδυάσω τον αγώνα Northwest 200 με άλλη μια επίσκεψη στο Bushmills, το έριξα στην πλάκα.

"Τα τσούζετε τακτικά έτσι; Άλλωστε, και μόνο οι αναθυμιάσεις του ουίσκι που γεμίζουν όλους τους χώρους θα πρέπει να αρκούν…"

"Δεν πρόσεξες ότι όλοι είμαστε με το χαμόγελο μέχρι τ' αυτιά όλη μέρα;"

Η πραγματικότητα είναι λίγο διαφορετική βέβαια. Οι κανόνες είναι κανόνες και το ουίσκι δεν είναι αναψυκτικό, είναι το αντικείμενο της εργασίας αυτών των ανθρώπων που το σέβονται απόλυτα. Οι δε αναθυμιάσεις σας βεβαιώνω πως το μόνο αποτέλεσμα που έχουν είναι να σου ανοίγουν την όρεξη για ένα ποτηράκι το βράδυ, δίπλα στο τζάκι.

Όσο για τα πλατιά χαμόγελα, αυτά εξηγούνται αν δει κανείς τη σχέση όλων των ανθρώπων που εργάζονται σε αυτό το κομμάτι ιρλανδέζικης ιστορίας: Από τον φύλακα στην πύλη ως τον Gordon εμφανισιακά δεν ξεχωρίζουν. Όλοι φορούν το μπλουζάκι με το γνωστό λογότυπο, είναι ήρεμοι και χαμογελαστοί, μοιάζουν περισσότερο με μια δεμένη παρέα, παρά με μια εταιρεία που εξάγει παγκοσμίως. Αυτό που τους συνδέει είναι ένα κοινό πάθος, το οποίον ως γνωστόν δεν προκύπτει ούτε από τα λεφτά, ούτε από το μαστίγιο. Μόνο η αγάπη για το αντικείμενο γεννά πάθος και εδώ είναι προφανές πως το αίσθημα αφθονεί. Πώς αλλιώς θα μπορούσε μια τόσο ντελικάτη διαδικασία να επαναλαμβάνεται επιτυχώς επί τέσσερις αιώνες με τόση συνέπεια και επαγγελματισμό;

Κι ας μην ξεχνάμε πως όλα αυτά συμβαίνουν σε μια γωνιά του πλανήτη με άφθονα πολιτικά και θρησκευτικά προβλήματα στην ιστορία της, λίγο πιο πέρα είναι το Derry, το σκηνικό της Ματωμένης Κυριακής, Sunday Bloody Sunday.

Γι' αυτό σας λέω, μόλις γνώρισα την ομορφότερη δουλειά στον κόσμο…

"OLD
USHMILLS"
LLERY CoLTD.

IGNACIO CHIVITE (ΙΣΠΑΝΙΑ)

http://bultaco-dakar2011.blogspot.com/

Η γιαγιά στο Dakar

Εσείς θα τρέχατε στο Dakar με ένα δίχρονο Bultaco Frontera 370 του 1978; Ο Ignacio Chivite θα το κάνει, στον φετινό αγώνα!

Μάλιστα δε θα είναι η πρώτη του φορά, καθώς με το ιστορικό του εντούρο έχει ήδη δοκιμάσει την τύχη του σε ανάλογους αγώνες, με εντυπωσιακά αποτελέσματα. Στο Rally Pyramids (Αίγυπτος '07) κέρδισε την κατηγορία κλασικών, ομοίως έπραξε και στις 24 ώρες της Moia, ενώ στο Rally Heroes Legend (París-Dakar '08) ήταν τέταρτος στην ίδια κατηγορία.

Αυτή τη φορά πάντως ο Ignacio Chivite από τη Βαρκελώνη θα το πάει ένα βήμα πιο πέρα, συμμετέχοντας κανονικά στον αγώνα με το Bultaco του ανάμεσα στα σύγχρονα 450, στην πιο δύσκολη κατηγορία του πιο δύσκολου αγώνα Rally. Ωραίος;

THE CHICANE (Η.Π.Α.)

http://thechicaneblog.com

Η Λατρεία του κλασικού

Αυτή τη φορά θα κάνουμε μια μικρή παρασπονδία. Το Chicane ασχολείται κυρίως με κλασικά αγωνιστικά αυτοκίνητα, είναι όμως τόσο λαχταριστό που πρέπει να σας το δείξουμε.

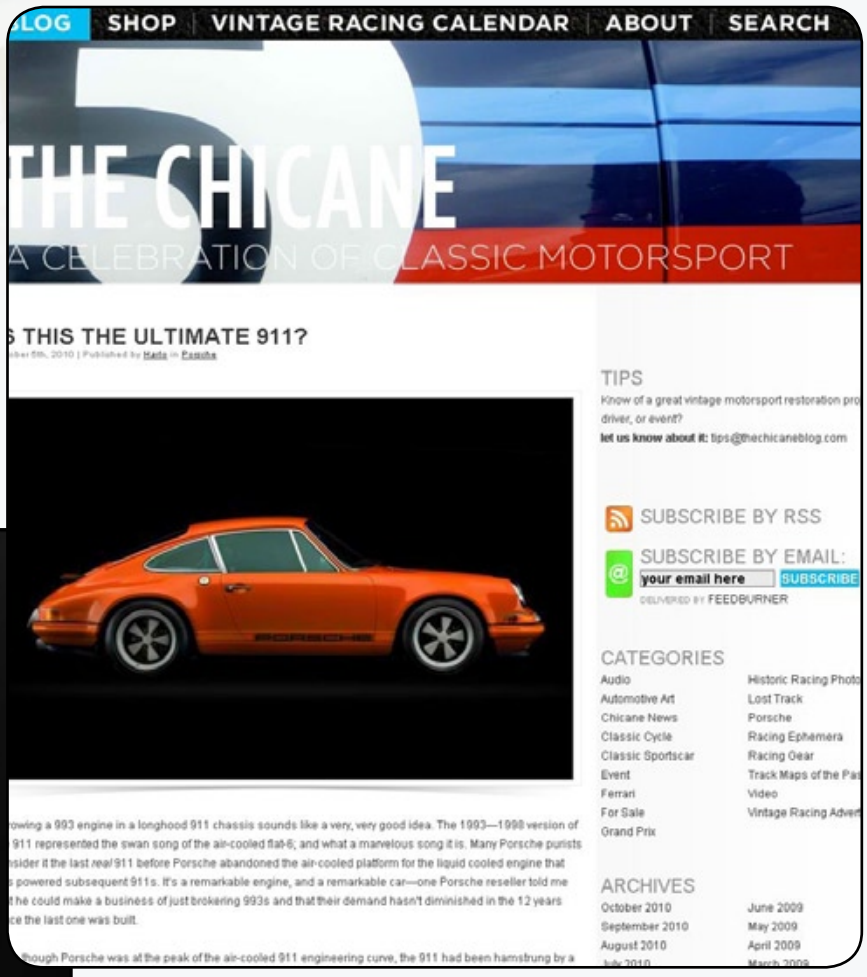
Την καλύτερη περιγραφή για το ποιόν των δημιουργών του συγκεκριμένου blog μα τη δίνουν οι ίδιοι: "Λατρεύουμε τα παλιά αγωνιστικά αυτοκίνητα. Τα χρώματα: από τα παλιά εθνικά χρώματα (φέρτε τα πίσω παρακαλούμε) στο Gulf μπλε και πορτοκαλί, το Martini μπλε, το Gold Leaf κόκκινο και χρυσό. Οι ήχοι: η σημερινή υψίσυχνη κλάψα δε μας φτιάχνει. Οι μυρωδιές: το αγωνιστικό καύσιμο έχει μια δόση γλύκας. Σεβόμαστε τους ανθρώπους που διατηρούν αυτά τα αυτοκίνητα σε καλή κατάσταση και τα τρέχουν σαν τρελοί."

Φυσικά, μέσα σε μια τέτοια δουλειά βρίσκει και η μοτοσυκλέτα τον χώρο της, διανθίζοντας αραιά και πού μια σειρά απίστευτων φωτογραφιών, βίντεο και πληροφορίας από ανεπανάληπτα ιστορικά αυτοκίνητα.

LEGEND
FINISH
25

Ignacio Chivite al Dakar 2011
con BULTACO
2011 DAKAR
ARGENTINA
CHILE
Bultaco Sport Clássic
Bultaco
Jabis 22
jueves 23 de septiembre de 2010
Publicación SOLO MOTO
Hola amigos:
Adjunto la nota publicada en SOLO MOTO de esta semana, y en otros medios escritos, confirmando nuestra participación en el próximo DAKAR 2011.
Gracias una vez más por vuestro apoyo.
Hasta pronto.
Ignacio Chivite.
SOLO MOTO
1 CAMPEÓN
Una BULTACO en el Dakar
Tras años persiguiéndolo, por fin una BULTACO tomará parte en el próximo Rally Dakar '11 a disputarse en Argentina y Chile. El piloto de Barcelona, Ignacio Chivite, tras años de esfuerzo y sacrificio, tomará la salida en el próximo Dakar a lomos de una BULTACO Frontera 370 del año 1.978 debidamente preparada. Será la única moto de 2 tiempos participante en el Rally. El gran objetivo de su participación es conseguir ser la primera moto 2 tiempos de fabricación española en acabar el Rally.
Con anterioridad, el piloto Ignacio Chivite ha tomado parte, siempre con su BULTACO en el Rallye Pirámides (Egipto '07) finalizando 1º en la categoría de históricos, en el Rallye Heroes Legend (París-Dakar '08) finalizando 4º en la categoría Classic y en las 24 horas de Moiá terminando 1º en la categoría de Clásicas. El gran objetivo de su participación es conseguir ser la primera moto 2 tiempos de fabricación española con un piloto español en acabar el Rally mas duro del mundo.
Para ayudar a financiar este proyecto único, se han fabricado dos modelos de camisetas conmemorativas que se venderán a través de http://www.bultacosc.com/, http://www.jabis22.com/ o directamente Ignacio Chivite al fax 93 325 44 65 , al precio de 25 € más gastos de transporte.
Entre todos, tenemos que ayudar a Ignacio en

BLITZEN BENZ


SHOP
VINTAGE RACING CALENDAR
ABOUT
SEARCH
THE CHICANE
A CELEBRATION OF CLASSIC MOTORSPORT
S THIS THE ULTIMATE 911?
TIPS
SUBSCRIBE BY RSS
SUBSCRIBE BY EMAIL:
your email here
SUBSCRIBE
CATEGORIES
Audio
Automotive Art
Chicane News
Classic Cycle
Classic Sportscar
Event
Ferrari
For Sale
Grand Prix
Historic Racing Photo
Lost Track
Porsche
Racing Ephemera
Racing Gear
Video
ARCHIVES
October 2010
September 2010
August 2010
June 2009
May 2009
April 2009

Bahati Foundation

Ο Rahsaan Bahati είναι ίσως ο πιο πετυχημένος Αφρο-Αμερικανός ποδηλάτης στον κόσμο

Πρόκειται για ένα σπάνιο παράδειγμα ανθρώπου που ξέφυγε από την κακόφημη γειτονιά του, άφησε πίσω του τις συμμορίες και την παρανομία για να φτάσει στην αναγνώριση. Μετά από μερικά πρωταθλήματα και αρκετά κερδισμένα χρήματα, ο Bahati ίδρυσε τη δική του αγωνιστική ομάδα και μέσω του ιδρύματος Bahati Foundation επέστρεψε στη γενέτειρά του για να βοηθήσει νέους ανθρώπους να καβαλήσουν το ποδήλατο προς ένα μέλλον υγιές και αισιόδοξο. Αυτή είναι η ιστορία του.

Η βαλίτσα του Ironman

Όχι, δε μιλάμε για τον σούπερ ήρωα της οθόνης, αλλά γι' αυτόν που θέλει να κερδίσει τον ομώνυμο αγώνα τριάθλου

Με την ονομασία Ironman 70.3 χαρακτηρίζεται μια σειρά αγώνων τριάθλου στην οποία οι αγωνιζόμενοι καλούνται να καλύψουν 2 km κολύμπι, μετά 90 km ποδήλατο και τέλος 21 km τρέξιμο. Ένας από τους αθλητές που έχουν στόχο τη νίκη στον δύσκολο αυτόν αγώνα είναι ο Dirk Bockel από το Λουξεμβούργο, ο οποίος μας εξηγεί τι παίρνει μαζί του στον σάκο του και γιατί.

Σέρβις ποδηλάτου στην Κένυα

Όταν δεν έχεις την πολυτέλεια των εργαλείων, πολύ απλά βασίζεσαι στην εφευρετικότητά σου.
Αυτό ακριβώς κάνει ο Μοχάμεντ: Επισκευάζει ποδήλατα με μια σειρά εργαλείων που ο ίδιος επινόησε και κατασκεύασε χρησιμοποιώντας ο,τιδήποτε βρήκε εύκαιρο. Όπως βλέπουμε στο βίντεο, όρεξη να έχει κανείς, όλα μπορεί να τα καταφέρει!

Trek Speed Concept TT Bike

Ποιος δεν ξέρει τον Lance Armstrong; Γνωρίστε τώρα και το ποδήλατο που κατασκευάστηκε ειδικά γι' αυτόν
Πρόκειται για το πανάκριβο αποτέλεσμα της συνεργασίας της Trek με τον Armstrong, ένα αγωνιστικό ποδήλατο που θα χρησιμοποιήσει φέτος ο ίδιος ο πασίγνωστος ποδηλάτης αλλά και όλη η ομάδα του, Team Radio Shack, γεμάτο με ξεχωριστά τεχνικά χαρακτηριστικά που μάλλον δε θα δούμε στο δικό μας ποδήλατο.

Πώς φτιάχνεται ένα κέντρο τροχού

Αν η θέα ενός CNC εν ώρα υπηρεσίας σε φτιάχνει, το θέμα αυτό είναι για σένα
Τρία βιντεάκια μας εξηγούν παραστατικότατα πως ένα κομμάτι μέταλλο μπαίνει σε μια μηχανή CNC και βγαίνει τελικά ως ένα λαχταριστό κέντρο τροχού Ligero SLW. Ολόκληρη η συλλογή των βίντεο:
http://icycling.gr/index.php/texnologia/manufacture-a-bicycle-hub.php

Η νύχτα πριν τον μεγάλο αγώνα

Κείμενο: Κώστας "Iron-K" Κουμάργιαλης **Φωτό:** Βασίλης Νομικός

Επιτέλους, μετά από τόση προσπάθεια, στερήσεις, κούραση και πολύ ιδρώτα είστε πλέον σε απόσταση αναπνοής από τον μεγάλο ή μικρό στόχο σας. Αύριο είναι μια μεγάλη μέρα, η μέρα του αγώνα. Το μόνο που έχει μείνει είναι οι τελευταίες μικρές λεπτομέρειες. Όπως λένε και οι μεγάλοι αθλητές: "Είναι πολύ λίγα αυτά που μπορείς να κάνεις τις 10 τελευταίες μέρες για να γίνεις πιο γρήγορος, αλλά πολλά αυτά που μπορούν να σε κάνουν πιο αργό"

iCycling.gr

Πολλές συζητήσεις και θεωρίες έχουν αναπτυχθεί σχετικά με το σεξ την προηγούμενη μέρα του αγώνα. Θα με κάνει πιο γρήγορο; Πιο αργό; Θα με χαλαρώσει; Για πολλά χρόνια προπονητές ποδοσφαίρου και άλλων αθλημάτων, ακόμα και ο θρύλος της πυγμαχίας Muhammad Ali, θεωρούσαν επιτακτική την αποχή από το σεξ πριν από κάθε αγώνα.

Ένας από τους κορυφαίους δρομείς στην εποχή του στα 1,500 και 5,000m ο Marty Liquori είχε πει "το σεξ σε κάνει χαρούμενο και οι χαρούμενοι άνθρωποι δεν τρέχουν με 3.47 το μίλι" (κάτι παραπάνω από 2 λεπτά το χιλιάρι). Από την άλλη πλευρά βέβαια, υπάρχουν πάρα πολλές περιπτώσεις αθλητών ακόμα και χρυσών Ολυμπιονικών που έχουν ισχυριστεί πως έχουν ευεργετηθεί από το σεξ ως μέρος της προαγωνιστικής τους προετοιμασίας.

Οι υποστηρικτές της αποχής στηρίζονται στη θεωρία που λέει ότι η αποχή σε κάνει πιο "επιθετικό" και πιο συγκεντρωμένο την ημέρα του αγώνα.

Σχετικές έρευνες έχουν δείξει ότι καμία μεταβολή δεν έχει παρατηρηθεί στη δύναμη, την αντοχή και τα επίπεδα VO2max ενός αθλητή που έχει κάνει σεξ την ημέρα πριν τον αγώνα. Βέβαια αυτές οι μετρήσεις αφορούν την φυσιολογία του αθλητή και όχι την ενεργητικότητα ή την επιθετικότητά του, που είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την απόδοση του και είναι δύσκολο να μετρηθεί.

Πολλοί θεωρούν ότι τα νεύρα και το τρακ δεν είναι καλό σημάδι, στην πραγματικότητα όμως δείχνουν ότι ο αθλητής είναι "ανεβασμένος", ξεκούραστος και έτοιμος να αγωνιστεί. Οι κορυφαίοι επαγγελματίες αθλητές θέλουν και είναι αγχωμένοι (όχι βέβαια σε υπερβολικό σημείο) πριν τον αγώνα και μάλιστα θεωρούν πως αν δεν έχουν τέτοια σημάδια δε θα πάνε καλά.

Το γεγονός ότι οι περισσότεροι αθλητές και ειδικά οι τριαθλητές έρχονται από ένα βεβαρημένο πρόγραμμα προπόνησης τους προηγούμενους μήνες, με παράλληλες επαγγελματικές και οικογενειακές υποχρεώσεις, η εβδομάδα πριν τον αγώνα τους βρίσκει ιδιαίτερα ξεκούραστους και χαλαρούς. Αν λοιπόν είναι γεμάτοι αγωνία και θέλουν κάτι για να ηρεμήσουν τότε το σεξ ίσως είναι μια καλή λύση. Σε κάθε άλλη περίπτωση ένας καλός ύπνος είναι η καλύτερη επιλογή.

Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τα αποτελέσματα ποικίλουν από άνθρωπο σε άνθρωπο και δεν υπάρχει σωστό ή λάθος σε αυτές τις περιπτώσεις.

Αυτό που σίγουρα ξέρουμε και μπορούμε απόλυτα να υποστηρίξουμε είναι ότι σε καμία περίπτωση η μέρα πριν τον αγώνα δεν είναι η κατάλληλη για δραματικές αλλαγές. Να είστε επίσης σίγουροι ότι οι αποθήκες ενέργειας και αδρεναλίνης σας δε θα αδειάσουν με μια μικρή προ-αγωνιστική δράση στο κρεβάτι, αν αυτό θα σας κάνει να νοιώσετε καλύτερα.

Καλούς αγώνες σε όλους σας!

cyclist.gr

κείμενο: Γιώργος Πεχλιβάνογλου

Ο Γιώργος Πεχλιβάνογλου (γνωστός στην κοινότητα των Cyclist Friends ως Master_ Mechanic) είναι Μηχανολόγος Μηχανικός και φανατικός ποδηλάτης. Είναι τακτικός συνεργάτης του περιοδικού R&D, καθώς επίσης έχει εργαστεί στον τομέα της ρομποτικής αλλά και της βελτίωσης αυτοκινήτων

To clip or not to clip?

Ας αρχίσουμε δημοκρατικά, με μια ψηφοφορία: Όσοι πιστεύουν ότι το ποδήλατο είναι ένα νέο και σύγχρονο σπορ που αλλάζει μορφή μέρα με τη μέρα, να σηκώσουν το χέρι τους

Λοιπόν, όσοι σήκωσαν το χέρι τους, χάνουν! Την επόμενη φορά που θα διαβάσετε τη Cyclopedia (http://www.cyclist.gr/guides.php) πρέπει να έχετε γράψει 100 φορές την τιμωρία σας: "η ποδηλασία είναι ένα αρκετά παλιό σπορ το οποίο έχει αλλάξει πολύ λιγότερο από όσο θέλουμε εμείς (και τα εργοστάσια κατασκευής ποδηλάτων) να πιστεύουμε!"

Τα σύγχρονα ποδήλατα, όσο εξωτικά κι αν είναι, όσο καλά σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κι αν είναι, δεν παύουν να είναι παρόμοια με τα πρώτα "ασφαλή ποδήλατα" (safety bicycles) του 1890.

Όποτε λοιπόν ακούμε για κάτι "επαναστατικό" και "καινοτόμο" σχετικά με την τεχνολογία των ποδηλάτων, καλόν είναι μην τρελαινόμαστε από τη χαρά μας, αφού η εμπειρία δείχνει ότι τα περισσότερα "νέα και επαναστατικά" των σύγχρονων ποδηλάτων είχαν εμφανιστεί πριν από πολλά-πολλά χρόνια. Αλήθεια, πόσοι από εμάς γνωρίζουν ότι το πρώτο ίσως Full Suspension ποδήλατο κατασκευάστηκε το καλοκαιράκι του 1869(!!) από τους κυρίους C. Smith και G. Walker; Για να μη σχολιάσουμε το ότι η μπροστινή ανάρτηση εκείνου του "πρωτόγονου" ποδηλάτου έχει την ίδια φιλοσοφία με την ανάρτηση τύπου Fatty της Αμερικάνικης Cannodale! Ωστόσο, οι αιτίες που χάθηκαν στο σκοτάδι όλες αυτές οι ιδέες από το παρελθόν είναι πάρα πολλές και θα αποτελέσουν θέμα συζήτησης για κάποιο επόμενο άρθρο. Προς το παρόν μπορούμε να ασχοληθούμε με την ανάλυση μιας σχετικά παλιάς ιδέας που εξαπλώνεται όλο και περισσότερο στα σύγχρονα ποδήλατα, τα πετάλια με σύστημα πρόσδεσης...

Τα πετάλια και η απόδοση του ποδηλάτου

Όλοι γνωρίζουμε τα διάφορα είδη πεταλιών με διατάξεις πρόσδεσης του ποδιού, τα λεγόμενα clip-in-pedals. Η γέννηση των συστημάτων αυτών ξεκίνησε πολύ παλιά, όταν κάποιοι αγωνιζόμενοι δοκίμαζαν να δέσουν τα πόδια τους στα πετάλια για μπορούν να ποδηλατούν καλύτερα. Στη συνέχεια ακολούθησε η εξέλιξη και φτάσαμε στο παρόν όπου αυτά τα συστήματα είναι αρκετά εξελιγμένα ώστε να επιτρέπουν τη μέγιστη δυνατή μετάδοση δύναμης από το ανθρώπινο σώμα στο πετάλι του ποδηλάτου. Η φιλοσοφία τους ωστόσο παραμένει η ίδια από τη στιγμή της γέννησής τους. Ας δούμε λίγο πιο αναλυτικά τα θετικά και αρνητικά στοιχεία αυτών των παράξενων ποδηλατικών αξεσουάρ.

Η βασική φιλοσοφία είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη μετατροπή της δύναμης των μυών του ποδηλάτη σε ωφέλιμο έργο. Αυτό με απλά λόγια σημαίνει τρία πράγματα:

cyclist.gr

- Απαιτείται η εύρεση του πιο αποδοτικού συνδυασμού κινήσεων από την πλευρά του ποδηλάτη = αποδοτικός τρόπος ποδηλασίας.
- Απαιτείται η εύρεση του πιο αποδοτικού συστήματος μετατροπής της ενέργειας του ποδηλάτη σε κινητική ενέργεια (πρακτικά ταχύτητα) του οχήματος = αποδοτικό σύστημα μετάδοσης κίνησης.
- Απαιτείται η εύρεση του αποδοτικότερου τρόπου "επικοινωνίας" ποδηλάτη-οχήματος, άρα η επαφή ποδηλάτη-οχήματος.

Στο παρόν άρθρο θα μας απασχολήσει κυρίως το τρίτο θέμα, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχει σχέση και των άλλων δύο.

Αρχικά λοιπόν πρέπει να πούμε ότι στο παρελθόν έχουν προταθεί πάρα πολλές απόψεις σχετικά με την ιδανική θέση ποδηλασίας, τον ιδανικό τρόπο ποδηλασίας, το ιδανικό μέσο επικοινωνίας ποδηλάτου-ποδηλάτη και το ιδανικό σύστημα μετάδοσης κίνησης. Ωστόσο η συντριπτική πλειοψηφία των ποδηλάτων που κυκλοφορούν σε αυτόν τον πλανήτη διαθέτει τα εξής βασικά χαρακτηριστικά:

- Καθιστή θέση οδήγησης με το σώμα περισσότερο ή λιγότερο σκυμμένο.
- Σύστημα μετάδοσης της κίνησης με αλυσίδα (άλλοτε με μία και άλλοτε με περισσότερες σχέσεις μετάδοσης).
- Σύστημα επαφής ανθρώπου-ποδηλάτου που αποτελείται από δύο πετάλια συνδεδεμένα με δύο βραχίονες που σχηματίζουν γωνία 180 μοιρών μεταξύ τους και κινούν έναν άξονα (μιλάμε για την κλασική πεταλιέρα).

Το κύριο σημείο σε αυτήν την κατά τα άλλα κλασική διάταξη είναι το σημείο επαφής του ανθρώπινου ποδιού με το πετάλι. Η πιο απλή μορφή της είναι το κλασσικό πετάλι του ποδηλάτου της γιαγιάς μας! Ουσιαστικά ένα κομμάτι μέταλλο ή πλαστικό το οποίο μπορεί να περιστρέφεται γύρω από έναν άξονα. Αυτό σε χιλιάδες διαφορετικές παραλλαγές ήταν και είναι το βασικότερο σημείο επαφής ανθρώπου και ποδηλάτου. Ας δούμε λοιπόν πώς λειτουργεί.

Υποθέτουμε πως καθόμαστε στο ποδήλατό μας, κρατάμε το τιμόνι και ξεκινάμε τη βόλτα μας. Κάνοντας πετάλι διαπιστώνουμε πως μπορούμε να εφαρμόσουμε ωφέλιμη δύναμη όταν το πετάλι μας περάσει λίγο την "κάθετη" θέση και ως φτάσει στο κατώτερο σημείο της περιστροφής του. Αν λοιπόν προσπαθήσουμε να θυμηθούμε λίγο τα βασικά μαθηματικά και υποθέσουμε ότι μια πλήρης περιστροφή του πεταλιού διαγράφει έναν κύκλο 360 μοιρών, τότε η μισή διαδρομή είναι ένα τόξο 180 μοιρών. Ωστόσο η διαδρομή που το πετάλι μας παράγει πραγματικό έργο είναι λίγο μικρότερη, λχ 175 μοί-

cyclist.gr

ρες, αφού στο ανώτατο σημείο της περιστροφής του η ώθηση θα οδηγήσει μόνο στην καταπόνηση της μεσαίας τριβής. Τα ίδια ακριβώς ισχύουν και τα 2 πετάλια του ποδηλάτου μας. Ποια είναι λοιπόν η πρώτη σκέψη που μας έρχεται στο μυαλό; Μα φυσικά οι μισές περιστροφές των ποδιών μας πάνε χαμένες, αφού δεν προσφέρουν τίποτα στην κίνηση του οχήματός μας! Είναι όντως μια τραγική διαπίστωση η ρίζα της οποίας βρίσκεται στη βασική σχεδίαση του εξαρτήματος που ονομάζουμε δισκοβραχίονα (ή πεταλιέρα). Για να μη μπλέξουμε όμως σε βαθιά μηχανολογικά προβλήματα, ας δεχθούμε προς το παρόν την ταπεινή μας πεταλιέρα ως έχει και ας προσπαθήσουμε να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε για να αυξήσουμε την ωφέλιμη διαδρομή του ποδιού μας όταν αυτό κινεί την πεταλιέρα.

Perfect Pedaling

Η πρώτη σκέψη που έρχεται στο μυαλό του καθενός είναι η ίδια εδώ και εκατό και πλέον χρόνια: Να δέσουμε το πόδι μας στο πετάλι έτσι ώστε όχι μόνο τα το πατάμε αλλά και να το σηκώνουμε παράγοντας έργο. Η σκέψη μας είναι απολύτως σωστή και πάνω σε αυτή τη βάση ουσιαστικά στηρίζονται ΟΛΑ τα συστήματα πρόσδεσης του ποδιού στο πετάλι, ασχέτως ημερομηνίας κατασκευής, υλικού, εταιρείας και κόστους. Αν λοιπόν το ποδήλατό μας προοριζόταν για διαβολικά σπριντ σε κάποιο ποδηλατοδρόμιο δε θα είχαμε κανένα απολύτως πρόβλημα, θα ενσωματώναμε το πετάλι στο τελείως άκαμπτο (θα πούμε στη συνέχεια γιατί) παπούτσι μας και θα κάναμε αυτόματα ποδήλατο πολύ πιο αποδοτικά. Ας δούμε λοιπόν ποιος είναι ο πιο αποδοτικός τρόπος να κάνουμε ποδήλατο όταν το πετάλι και το παπούτσι έχουν γίνει ένα.

Από μηχανολογικής άποψης, η δύναμη που ασκούμε στον βραχίονα της πεταλιέρας πρέπει να είναι συνεχώς (ή όσο το δυνατόν περισσότερο) εφαπτόμενη στον νοητό κύκλο που διαγράφει ο άξονας περιστροφής του πεταλιού έτσι ώστε να ασκούμε συνεχώς τη μέγιστη δυνατή ροπή. Και τώρα στα Ελληνικά: Για να αυξήσουμε την απόδοση του μηχανισμού πόδι-πεταλιέρα πρέπει να ακολουθήσουμε ορισμένους βασικούς κανόνες Φυσικής. Ανάλογα με τη θέση του πεταλιού κάθε στιγμή πρέπει να χρησιμοποιούμε τον κατάλληλο μυ για να ασκήσουμε την κατάλληλη δύναμη, χωρίς να καταπονήσουμε άσκοπα όλους τους μύες του ποδιού μας.

Έχουμε και λέμε λοιπόν:

- Το πετάλι βρίσκεται στο ανώτατο σημείο: Είναι άσκοπο να πιέζουμε προς τα κάτω. Στο σημείο αυτό χρησιμοποιούμε τη δύναμη του τετρακέφαλου για να σπρώξουμε

TREK
ONE

το πετάλι προς τα εμπρός.
- Το πετάλι αρχίζει να κατεβαίνει και ο τετρακέφαλός μας ασκεί συνεχώς πίεση. Ταυτόχρονα οι γλουτιαίοι μύες και οι μύες του γαστροκνημίου (κοινώς γάμπες) βοηθούν τον τετρακέφαλο.
- Φτάνουμε στο καταραμένο κατώτατο σημείο της περιστροφής. Εδώ ο τετρακέφαλος δεν μπορεί να κάνει τίποτα, ενώ λίγα πράγματα μπορούμε να περιμένουμε και από τους γλουτιαίους και τις γάμπες μας. Η ιδανική (εφαπτομενική) φορά της δύναμης εδώ είναι προς τα πίσω. Συνεπώς τώρα είναι η στιγμή να ενεργοποιήσουμε τον δικέφαλο μυ του ποδιού μας (στην πίσω πλευρά του ποδιού, ακριβώς εκεί που ακουμπάμε στην καρέκλα όταν καθόμαστε). Το κακό είναι πως αυτός ο μυς είναι πολύ αδύναμος οπότε δε μπορεί να ασκήσει σημαντική δύναμη.

Αφού έχουμε ξεπεράσει και το 3ο βήμα, βρισκόμαστε με τον βραχίονα το πεταλιού σε οριζόντια θέση, αλλά πίσω από τη μεσαία τριβή. Έως τώρα έχουμε διαγράψει 270 μοίρες και έχουμε εξαντλήσει τις δυνατότητες ακόμα και του δικέφαλου μυ μας. Το σημείο αυτό είναι ακόμα χειρότερο από το προηγούμενο, αφού η ιδανική διεύθυνση της δύναμης που πρέπει να ασκήσουμε είναι κατακόρυφα προς τα πάνω ή όσο πιο κατακόρυφα μπορούμε τέλος πάντων. Ωστόσο φαίνεται πως έχουμε ξεμείνει από μύες. Οι μόνοι μύες που μπορούν να μας φανούν χρήσιμοι είναι οι μύες της περιοχής της κοιλιάς οι οποίοι μπορούν να ασκήσουν μια έστω και μικρή δύναμη στο πετάλι έτσι ώστε αυτό να ολοκληρώσει την πλήρη περιστροφή.

Είναι προφανές από τα παραπάνω ότι με ένα κοινό πετάλι μπορούμε να πραγματοποιήσουμε ικανοποιητικά το 1ο στάδιο, πλήρως το 2ο στάδιο, ελάχιστα (έως καθόλου) το 3ο στάδιο, ενώ το 4ο στάδιο απλά δεν υπάρχει για εμάς. Αν δε με πιστεύετε δοκιμάστε να καβαλήσετε το ποδήλατό σας (προφανώς χωρίς SPD) και δοκιμάστε να κάνετε ποδήλατο με το ένα μόνο πόδι. Αμφιβάλλω αν θα τα καταφέρετε. Άρα, όταν φορέσουμε το πετάλι-παπούτσι και φροντίσουμε να χρησιμοποιούμε όλους τους μύες μας επιτυγχάνουμε την καλύτερη δυνατή κινηματική εκμετάλλευση του εξαρτήματος που ονομάζουμε πεταλιέρα. Επιπλέον, εάν φροντίσουμε το πέλμα του παπουτσιού μας να είναι απολύτως άκαμπτο, διασφαλίζουμε ότι όλη μας η δύναμη θα μεταφερθεί στο πετάλι και δε θα καταναλωθεί για να λυγίσει, χωρίς λόγο, τη σόλα του παπουτσιού μας. Πού είναι λοιπόν το πρόβλημα;

cyclist.gr

Clip-in-pedal design

Το μοναδικό μας πρόβλημα είναι ότι πρέπει να κατεβαίνουμε σχετικά συχνά από το ποδήλατο και αυτό πρέπει να γίνεται εύκολα και γρήγορα. Εδώ ξεκινάει και η εφευρετικότητα των σχεδιαστών, τα νέα υλικά και τα νέα προϊόντα και οι τσουχτερές τιμές. Μάλιστα, όσο πιο γρήγορα απαιτείται να κλειδώνει και να ξεκλειδώνει το παπούτσι στο πετάλι (βλ. Mountain Bike), τόσο πιο σύνθετη γίνεται η κατασκευή και αντίστοιχα ακριβή. Στις ακραίες δε περιπτώσεις που ο χρόνος που βρίσκονται τα πόδια μας στα πετάλια είναι λιγότερος από το χρόνο που βρίσκονται στον αέρα (βλ. BMX) τότε το κλείδωμα του παπουτσιού στο πετάλι είναι τουλάχιστον άσκοπο.

Έτσι λοιπόν σήμερα η κατάσταση έχει ως εξής:

Ποδήλατα Δρόμου: Το κλείδωμα του παπουτσιού στο πετάλι θεωρείται απολύτως δεδομένο. Επιπλέον αν κάποιος θέσει το ερώτημα αν αξίζει να έχουν τα ποδήλατα δρόμου clip-in-pedals είναι σαν να ρωτάει αν αξίζει να έχουν κυκλικές ρόδες τα ποδήλατα ή μήπως οι τετράγωνες ρόδες θα ήταν καλύτερες!

Ποδήλατα BMX: Το κλείδωμα του παπουτσιού στο πετάλι θεωρείται ένα πολύ καλό αστειάκι που μπορεί να κάνει κανείς για να περάσει η ώρα. Στα BMX τα πετάλια clip-in είναι το λιγότερο άβολα και μάλλον επικίνδυνα. Ωστόσο η καλή πρόσφυση είναι κάτι πολύτιμο στο BMX, για το λόγο αυτό τα πετάλια του έχουν σχετικά μεγάλα εξογκώματα έτσι ώστε να μαγκώνουν με τις επίπεδες σόλες των παπουτσιών BMX.

Ποδήλατα Trial: Εδώ τα πράγματα δεν είναι τόσο απόλυτα, αλλά γενικά ισχύει ότι και στο BMX. Τα πετάλια clip-in είναι και εδώ αχρείαστα.

Ποδήλατα MTB: Η κατηγορία αυτή των ποδηλάτων πλέον χωρίζεται σε τόσες πολλές υποκατηγορίες που ουσιαστικά η καθεμία έχει τις δικές τις ανάγκες. Η σύγχρονη τάση είναι η χρήση πεταλιών clip-in σε ολοένα και περισσότερες κατηγορίες Ορεινής Ποδηλασίας. Γενικά όσο αυτή πλησιάζει στην ποδηλασία δρόμου (πχ XC) τόσο περισσότερο κλειδώνει το πόδι μας στο πετάλι. Αντίθετα όταν τα περισσότερα χιλιόμετρα γίνονται κουτρουβαλώντας διάφορες πλαγιές με κλίση για απογείωση με Παραπέντε (βλ. X-treme Freeride) τόσο τα clip-in είναι περιττά. Για όλες τις ενδιάμεσες καταστάσεις, το θέμα λαμβάνει περισσότερο υποκειμενικές διαστάσεις αφού μετράει και η αίσθηση που δίνει στον καθένα το κλειδωμένο πόδι. Έτσι, πολλοί αναβάτες νιώθουν πως ελέγχουν καλύτερα το ποδήλατό τους στις σκληρές διαδρομές και νιώθουν περισσότερο ασφαλείς χρησιμοποιώντας πετάλια clip-in, ενώ κάποιοι επιμένουν πως το πόδι στο βουνό πρέπει να είναι ελεύθερο για να βοηθά στα δύσκολα.

Μετά λοιπόν από όλα αυτά εσείς τι λέτε, to clip or not to clip?

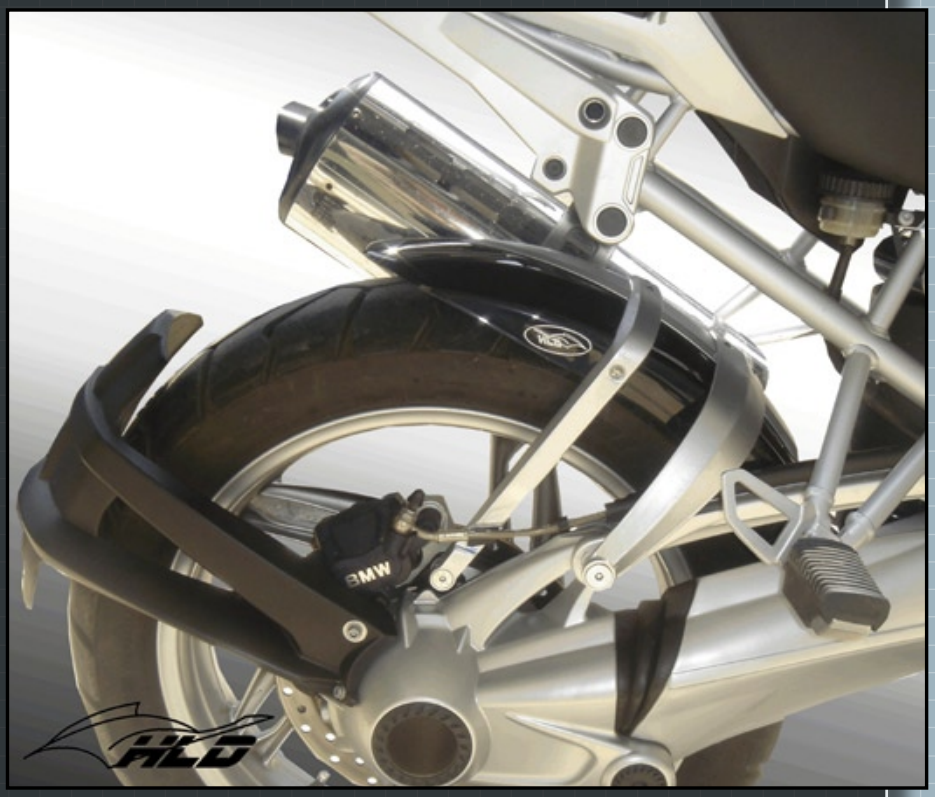
cyclist.gr

AGER.

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



DNA FILTERS YAMAHA XT 1200Z SUPER TENERE 2010

Η εταιρία DNA FILTERS έχει στην διάθεση μας φίλτρο αέρος για το νέο μοντέλο της YAMAHA XT 1200Z Super Tenere 2010.
Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτηση του φίλτρου είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της YAMAHA.
Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει την δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι πολύ υψηλή όπου φτάνει το +46,6% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο. Σχεδιασμένο για Road και Off-Road χρήση.
Θα το βρείτε ετοιμοπαράδοτο στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα φίλτρων αέρος υψηλής απόδοσης DNA στην Ελλάδα, στην τιμή των 72,57 ευρώ. www.tecnomoto.gr

TECNO-MOTO
2109242410

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

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

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

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

FUTURA ECO BIKE
THINK GREEN!

Η "καθαρή" λύση για τις καθημερινές σας μετακινήσεις στην πόλη.

FUTURA ECO BIKE
ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ

Αθήνα
Καλλιρρόης 16 | Τ. 210 92 10 954
Καλλιρρόης 43 - SPIDI STORE | Τ. 210 92 22 349

Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89 - City Shop | Τ. 2310 946 800
Βι. Πε. Σίνδου - Factory Shop | Τ. 2310 795 052
Χονδρική | Τ. 2310 795 615

www.eco-bike.gr | www.motomarket.gr

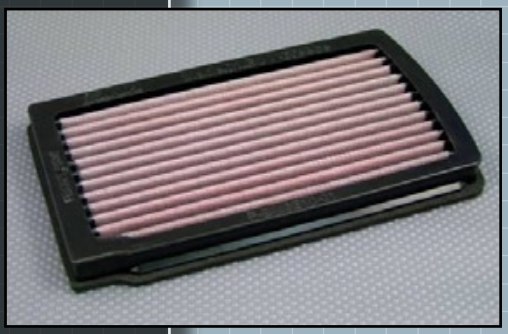
MOTO MARKET® motorcycle accessories

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

DNA FILTERS BMW F 650 '96-'99

Η εταιρία DNA FILTERS έχει στην διάθεση μας φίλτρο αέρος για το νέα μοντέλα της BMW F 650 '96-'99 & F 650 ST '96-'97.
Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτηση του φίλτρου είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της BMW.
Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει την δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι αρκετά υψηλή όπου φτάνει το +19,7% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο. Σχεδιασμένο για Road και Off-Road χρήση.
Θα το βρείτε ετοιμοπαράδοτο στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα φίλτρων αέρος υψηλής απόδοσης DNA στην Ελλάδα, στην τιμή των 65,19 ευρώ. www.tecnomoto.gr
TECNO-MOTO
2109242410



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

e clubs

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

ΑΝΕΜΟΣ Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

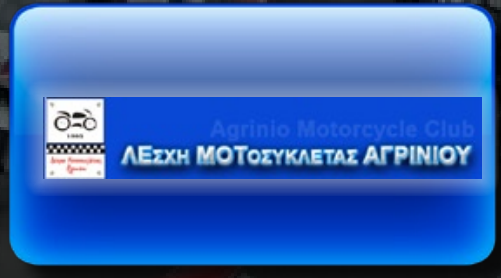
ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

KTM HELLAS CLUB

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club



www.motoRidersClub.com

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ

ΜΟΘ

ΣΥ.ΜΟ.ΦΕ

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

HELLAS CLUB

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΛΑΣΙΚΗΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ 1990

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

MYTHIC BIKES Vintage Motorcycle Collection - ATHENS 2009

yourclubs

aprilia riders club hellas

30 ΛΕΜΟΤ 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

pit lane.gr η μηχανοκίνητη ιστοσελίδα

Φίλοι Μοτοσυκλέτας 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

ΜΟΤ.Ε.Κ 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

SELECTED COMPONENTS
KTM CUSTOM CONCEPT
KTM CUSTOM CONCEPT
0001 LIMITED QUANTITY
marchesini

Μια συγχώνευση χωρίς συγχώνευση

Σπύρος Τσαντήλας

Οι Ινδοί θέλουν να γίνουν παγκόσμια δύναμη, να κάνουν ότι και οι Ιάπωνες τόσα χρόνια

Γνωρίζετε τη Bajaj Auto (www.bajajauto.com); Πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες κατασκευάστριες και ισχυρότερη εξαγωγική δύναμη της Ινδίας σε δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα. Κάποιοι ίσως να τη θυμάστε απ' όταν πλημμύρισε η διεθνής ειδησεογραφία της μοτοσυκλέτας το 2007 με την ανακοίνωση εξαγοράς του 17% της KTM. Σήμερα το ποσοστό που κατέχουν οι Ινδοί στην αυστριακή εταιρεία ξεπερνά το 35% και αυτό έχει προκύψει χάρη σε μια εμπνευσμένη συνέργεια: Οι μεν θέλουν να πατήσουν πόδι σε Ευρώπη και Η.Π.Α., οι δε να κάνουν το ίδιο στην ασιατική αγορά. Η Bajaj απέκτησε δίχρονη τεχνογνωσία (και πρεστίζ) για την αγορά της Ασίας που κυριαρχούν οι μικροί και φτηνοί κυβισμοί, η KTM έφτιαξε με τη βοήθεια των ειδικών τη νέα γενιά τετράχρονων KTM 125 (www.125duke.com).

Η Bajaj παράλληλα έχει χτίσει μια γέφυρα συνεργασίας και με την Kawasaki. Ξεκίνησε όταν οι Ινδοί πλήρωναν δικαιώματα για να αντιγράφουν κάποια μικρά μοντέλα τους, στη συνέχεια αναπτύχθηκε όταν προσέφεραν το δίκτυό τους για να διατίθενται τα πράσινα μοντέλα σε ασιατικές αγορές όπου η Bajaj κυριαρχεί. Σήμερα λοιπόν η Bajaj έχει ξεκινήσει μια φιλόδοξη πρωτοβουλία να χτίσει μια τριμερή συμμαχία, θέλει να δέσει τις KTM, Kawasaki και Bajaj σε έναν σχεδόν ενιαίο σχήμα, όπως το διαβάσαμε σε αμερικανική ιστοσελίδα, μια "συγχώνευση χωρίς συγχώνευση". Για τους Ινδούς ο στόχος είναι προφανέστατος και δεν τον κρύβουν καθόλου. Αυτή τη στιγμή περίπου το 30% των εσόδων τους προέρχεται από εξαγωγές και θέλουν στα επόμενα μερικά χρόνια αυτό να φτάσει στο 70%. Με λίγα λόγια, θέλουν να γίνουν παγκόσμια δύναμη, να κάνουν ότι και οι Ιάπωνες τόσα χρόνια.

Παράλληλα, προσφέρουν στους στρατηγικούς τους εταίρους την πόρτα της ασιατικής αγοράς, η Bajaj πρωταγωνιστεί σε 50 χώρες (Ασία, Αφρική, Μέση Ανατολή), ένα έτοιμο και επώνυμο δίκτυο είναι ανυπολόγιστης αξίας για μια εταιρεία με το μέγεθος της KTM ή της Kawasaki. Έπειτα δεν είναι καν μυστικό πως στην εποχή της κρίσης της δυτικής οικονομίας όλοι οι κατασκευαστές έχουν στρέψει το βλέμμα τους στην Ασία, την ανερχόμενη οικονομική δύναμη του άμεσου μέλλοντος.

Αν στην KTM η πίεση πλέον έρχεται εκ των έσω ενός Δ.Σ. όπου το 35% μιλά ινδικά, άλλο τόσο για την Kawasaki μια τέτοια απόφαση δύσκολα απορρίπτεται σε τέτοιες εποχές. Στα χαρτιά μια τέτοια συνεργασία φαντάζει ιδανική συνταγή σωτηρίας για τα ταμεία δύο εταιρειών που τόσα χρόνια πουλούσαν πρεστίζ και τεχνολογία σε οικονομίες που σήμερα βαλτώνουν.

Και, αν μου επιτρέπετε τη μαντεψιά, η KTM δείχνει να έχει πιάσει το νόημα πολύ νωρίτερα, καθώς τα πλάνα για μια σειρά 125 4T έχει ξεκινήσει πριν την κρίση. Τώρα αν ήταν τύχη ή επιτυχής πρόβλεψη, ποιος να το ξέρει. Πάντως το Duke 125 με μια καλή τιμή θα έχει την ευκαιρία να "κλείσει ιαπωνικά σπίτια" στις καλομαθημένες δυτικές αγορές, ενώ παράλληλα τα ακριβά αυστριακά παιχνίδια θα βρουν νέο πελατολόγιο στις ραγδαία αναπτυσσόμενες αστικές τάξεις χωρών όπως η Κίνα και η Ινδία. Ας μην ξεχνάμε πως μπαίνουμε σε άλλες κλίμακες μεγεθών πλέον: Λ.χ. η πλούσια ελίτ της Κίνας, αυτό το μικρό ποσοστό επί του συνολικού 1.4 δις πληθυσμού, είναι της τάξης των 50,000,000 ανθρώπων. Μη σας κάνει εντύπωση λοιπόν όταν διαβάσετε πως η BMW και η Rolls-Royce δεν προλαβαίνουν να καλύψουν τη ζήτηση εκεί πέρα στα βάθη της Ανατολής. Ήδη συμβαίνει.

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),29(F)
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 LT14(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),29(Τ)
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
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (2/3)	29
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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Αγοράζοντας ελαστικά (ά)	10
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
Επισκευή σαμπρέλας	29
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

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
2 Χρόνια eBike.gr	24
Civil Enduro	9
Civil Enduro II	11
Dynojet Annual Seminar '09	16
eParty '09	21
eParty '10 – Rockin' Bones	26
Farewell Buell	19
Μελωδικές εξατμίσεις 2009	18
Motorcycle Design	1
Mythic Bikes 2009	12
Superbike Design	16
Πλέξιμο	2
Trackday στις Σέρρες	6
Trackbike.gr 2009	20
Yamaha Serow	6,8,10,17,20,27
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