ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 32 • Δεκέμβριος 2010

# ebiker



**THE TEST**
Ducati Multistrada 1200 Touring



**FIRST RIDE**
Honda VFR1200F

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ

## TRIUMPH TIGER 800/XC

**THE FRONT**
*Η Kawasaki αγοράζει πίσω τα πουλημένα ZX-10R 2011*

**FIRST RIDE**
*Peugeot Tweet 150 στα μισά λεφτά από ένα SH*

**ECYCLE**
*Το πρώτο συγκριτικό ηλεκτρικών ποδηλάτων*

# ebike.gr

Καλές γιορτές σε όλους μας!

## 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

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Δημήτρης Γάκης, bladerunner@ebike.gr
Γιώργος Κοροβέσης, g.korovesis@ebike.gr
Κώστας Λαζάρου, laz74@ebike.gr
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@ebike.gr
Εύη Συνοδινού, synevy@ebike.gr
Μιχάλης Τήλιος, mtilios@ebike.gr
Κώστας Φωτιάδης, fotiadisk@ebike.gr

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

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

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

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

**The Front**

**News** 10
Οι Ιταλοί κρεμάνε τα μοτέρ ανάποδα
και η Honda το ρίχνει στα αεροπλάνα

**First Rides**

**Honda VFR1200F** 20
Ο Σπύρος ανεβάζει το VFR μέχρι τις Σέρρες
και ανακαλύπτει την καλύτερη μοτοσυκλέτα σβέλτου τουρισμού

**Peugeot Tweet 150** 34
Ο Μάνος μας αποδεικνύει
ότι το φθηνό δεν είναι απαραίτητα και κακό

**Cover Story**

**Αποστολή στην Ισπανία** 46
Ο Σπύρος βγάζει τη στολή του Άγιου Βασίλη
και οδηγεί τα ολοκαίνουργια Triumph Tiger 800 και 800 XC

**The Test**

**Ducati Multistrada 1200 Touring** 70
Η σημαντικότερη μοτοσυκλέτα της χρονιάς που φεύγει
έφτασε επιτέλους στα χέρια του ebike.gr

**Racing**

**Editorial** 92
Ο Σπύρος ασχολείται με την αγαπημένη του ισπανική εταιρεία

**Gossip** 94
Τα τελευταία νέα για τις αλλαγές στους κανονισμούς και τις μεταγραφές αναβατών

**Racing Lines** 110
Φυσικά και όλοι ασχολούνται με τον Valentino και τη Ducati

**The Back**

**Press** 114
Ο κόσμος ταξιδεύτει με scooter
και κάνει τον γύρο της Αμερικής προτού χάσει τα λογικά του

**eCycle Feature** 116
Τα άπαντα των ποδηλατόδρομων

**eCycle The Battle** 122
Futura Roma εναντίον Gitane Real E-bike3
στο πρώτο συγκριτικό ηλεκτρικών ποδηλάτων

**eMarket** 134
Για τα δωράκια της τελευταίας στιγμής

**eClubs** 140
Τέσσερις σελίδες έγιναν οι μοτοσύνδεσμοί μας!

**erebus** 144
Ο Μάνος αναπληρώνει το κλεμμένο R6 του

**eIssues** 146
Όλη η δουλειά που έχουμε κάνει τα τελευταία δυόμισι χρόνια


Ταύχος 32 · Δεκέμβριος '10

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

Φωτό εξωφύλλου: Triumph

editorial

Σπύρος Τσαντήλας

***Τώρα κανονικά θα έπρεπε ήδη να εύχομαι. Λεφτεριά από τις χειροπέδες της πραγματικότητας μήπως;***

ebike.gr

# Δεν πάμε κατεύθείαν στο 2012;

Λίγες μέρες πριν μας μπει το 2011, όλοι έχουμε το μυαλό μας περισσότερο τι άλλο θα μας μπει –εκτός από το νέο έτος. Η αλήθεια είναι πως, ειδικά φέτος, οι ευχές μου ακούγονται πιο "ξύλινες", πιο μακριά από την πραγματικότητα παρά ποτέ.

Τη γενικότερη κατάσταση της οικονομίας δε χρειάζεται να την υπενθυμίσω, τη ζούμε όλοι μας καθημερινά. Φέτος "χάσαμε" διά της απολύσεως κυριολεκτικά δεκάδες συνεργάτες, φίλους πλέον μετά από τόσα πολλά χρόνια στον ίδιο επαγγελματικό χώρο, θύματα της εργασιακής λιτότητας που διέπει όλες τις εταιρείες του χώρου. Ειδικά από τη στιγμή που οι καλοί μας κυβερνώντες φρόντισαν να κάνουν τη λογιστική διαδικασία της απόλυσης τόσο εύκολη και φτηνή για τους εργοδότες, δεν είναι να μας κάνει εντύπωση που τόσοι έχασαν τη δουλειά τους σε ένα 2010 πολύ πεσμένο από πλευράς πωλήσεων, σε συνέχεια ενός ανάλογα τραγικού 2009.

Μόλις δέκα μέρες πριν τα Χριστούγεννα μεγάλη αντιπροσωπεία μοτοσυκλετών έδιωξε μια δεκαπενταριά υπαλλήλους, έχοντας επαναλάβει το ίδιο και το περασμένο φθινόπωρο με περίπου 30. Στο ίδιο διάστημα έχουμε ένα από τα μεγαλύτερα περιοδικά μοτοσυκλέτας στον αέρα και με πολλές πιθανότητες να μην ξαναβγεί, ομοίως το ηλικιακά νεότερο έντυπο μοτοσυκλέτας που μετά από πολύ λίγο

χρόνο λειτουργίας οδεύει προς οριστικό λουκέτο. Και αυτά είναι μόνο τα χοντρά, γιατί σποραδικά όλο και κάποιος ακούμε πως απολύθηκε από κάποια επιχείρηση του χώρου. Με τι καρδιά να ευχηθείς καλές γιορτές σε αυτούς τους ανθρώπους; Ακόμη κι αν ξέρεις πως αυτοί το χρειάζονται περισσότερο απ' όλους.
Η αβεβαιότητα για το 2011 είναι δεδομένη. Το είπε ωμά και ο πρωθυπουργός κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού, όταν δήλωσε πως το πλάνο είναι "ανάπτυξη το 2012 και απαλλαγή από το μνημόνιο το 2013". Για το '11 ούτε λόγος, ένας θεός ξέρει τι μας περιμένει στο επόμενο δωδεκάμηνο, με μόνους συμβούλους την απαισιοδοξία και τους μόνιμους αφορισμούς της κυβέρνησης πως "δεν υπάρχουν άλλα μέτρα στον ορίζοντα".
Την ιστορία όμως τη μάθαμε πια. Η οικονομική βοήθεια έχει χωριστεί σε δόσεις και μέχρι τώρα και στις τρεις καταβληθείσες είδαμε το ίδιο έργο. Μόλις πέσει το παραδάκι δεχόμαστε τα περήφανα συχαρίκια των Ευρωπαίων (μπράβο σας μ@λ@κες), λίγο πριν έρθει η ώρα της κρίσης για την επόμενη δόση αρχίζουν οι αγωνιώδεις σπόντες και οι απειλές υποβάθμισης της πιστοληπτικής μας ικανότητας, τα spreads ανοίγουν ως της επί χρήμασι εκδιδομένης γυναικός τα μπούτια και η ανάγκη διαγνώνει ζήτηση για ένα τόσο δα μικρό έξτρα πακετάκι λιτότητας που μέχρι χτες το διαψεύδαμε και αποκλείαμε κατηγορηματικά. Αλήθεια, πόσες προγραμματισμένες δόσεις έχουμε ακόμη; Δεκαπέντε ευρώ το πακέτο τα τσιγάρα και ουισκάκι μόνο κάθε ρεβεγιόν; Ναι ρε, γιατί όχι, έτσι κι αλλιώς κακό σου κάνουν όλα αυτά. Φάε χορταράκι που φυτρώνει μόνο του και κάνει και καλό στο έντερο.

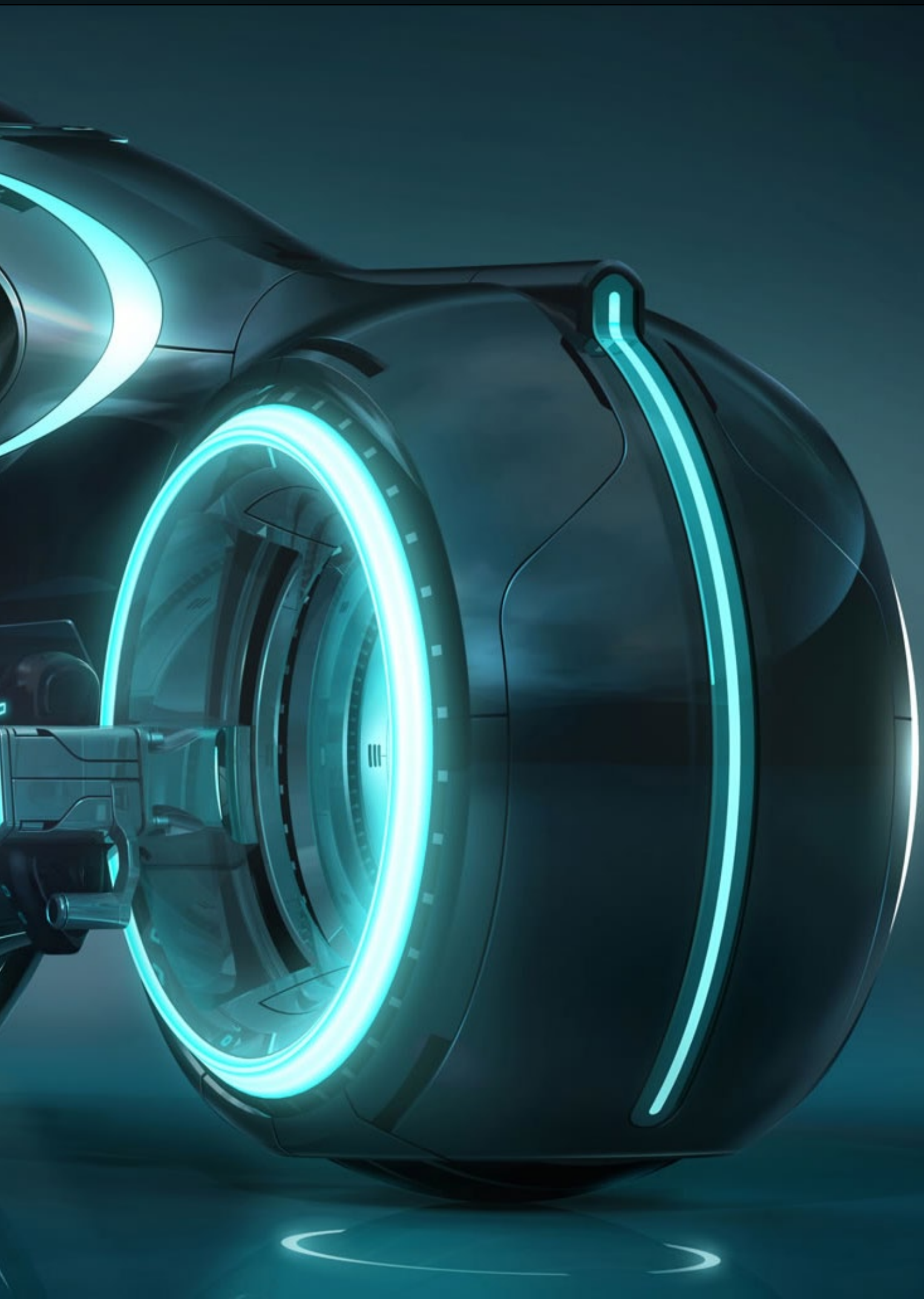
### *Τεύχος 32*

Δείτε τώρα την ειρωνεία της υπόθεσης. Έχοντας ήδη διαβάσει τα παραπάνω, έρχεται η ώρα να προλογίσω το μικρότερο σε όγκο τεύχος που έχουμε βγάλει ως τώρα. Μόνο που στην περίπτωσή μας αυτό δεν έχει να κάνει με καμία κρίση, κανένα μνημόνιο. Στον μήνα που πέρασε ο χρόνος αποδείχθηκε εξαιρετικά λίγος για τα εκατοντάδες πράγματα που έπρεπε να γίνουν, στο ίδιο διάστημα έγιναν σχεδόν όλα τα τεστ και του τεύχους Ιανουαρίου (για καλές γιορτές), ενώ δεν πρέπει να ξεχνάμε πως μας έλειψαν και οι πολλές σελίδες των αγώνων που πλέον τέλειωσαν.
Επέστρεψε το eCycle και μάλιστα με το πρώτο τεστ ηλεκτρικά υποβοηθούμενων ποδηλάτων, ενώ από μοτοσυκλέτα είμαστε γεμάτοι κυβικά και άλογα, δεν πρέπει να έχετε παράπονο.
Τον περασμένο μήνα με μεγάλη μας χαρά παραλάβαμε δύο στοιχειωμένες μοτοσυκλέτες για το eBike.gr. Τα VFR και Multistrada τα περιμέναμε μήνες και μήνες να φτάσουν στο γκαράζ μας και επιτέλους μας έκαναν τη μεγάλη χάρη –ταυτόχρονα! Δύο πολύ σημαντικές δοκιμές για ισάριθμες σπουδαίες μοτοσυκλέτες και, βέβαια, η τιμή από την Triumph να μας στείλει στην Ισπανία για την παρουσίαση μιας μοτοσυκλέτας με πολύ μεγάλο εμπορικό ενδιαφέρον και την οποία στο τεύχος μας καβαλά ο Αν Βασίλης, δηλαδή ο υπογράφων μεταλλαγμένος από μαγικά χεράκια του κυρίου Δάλλα.
Ελπίζουμε να απολαύσετε τις σελίδες του τελευταίου τεύχους του 2010 όσο απολαύσαμε κι εμείς τη δημιουργία τους, ειδικά όσον αφορά στην οδήγηση αυτών των μοτοσυκλετών. Ως τον επόμενο μήνα θα επιμείνω να εύχομαι Καλή Χρονιά σε όλους και πάνω απ' όλα Υγεία, κάτι για το οποίο φροντίζουμε πρωτίστως εμείς για τον εαυτό μας και μετά η όποια θεότητα στην οποία ο καθένας απευθύνεται.
Καλή ανάγνωση! <<

ebike.gr

# the front

***Οι εκθέσεις πέρασαν και τα νέα σιγά-σιγά αβγατίζουν. Tron Lightcycle παραγωγής πάντως δεν έχει.***



# MV Agusta Brutale 920

**Δεν είναι η Brutalina των 675 κυβικών που μας έχει τάξει ο Castiglioni, αλλά η μικρότερη ως τώρα αδελφή της οικογένειας Brutale έχει αρκετά προσόντα για να τραβήξει τα βλέμματα χωρίς να απαιτεί τόσο παχύ πορτοφόλι απ' όποιον θέλει να την κυκλοφορήσει.**

Χτισμένη γύρω από τον ίδιο συνδυασμό αλουμινίου και χωροδικτυώματος που χαρακτηρίζει τις μεγαλύτερες αδελφές αλλά ελαφρώς διαφορετικές ρυθμίσεις για ευχρηστία σε χαμηλές ταχύτητες και μια υποκυβισμένη έκδοση 921 κυβικών του τετρακύλινδρου κινητήρα, αποδίδει 129 ίππους. Προς τιμήν της, η MV δεν έκανε εκπτώσεις σε αναρτήσεις ή τεχνολογία, με πιρούνι Marzocchi 50mm, ακτινικές δαγκάνες της Brembo και στάνταρ traction control 8 σταδίων που κάνει παρέα στους δύο χάρτες του εγκεφάλου της Marelli.

Όλα καλά λοιπόν; Ναι, αν εξαιρέσεις την επιλογή ενιαίας σέλας για την 920, που κάνει τη μοτοσυκλέτα να θυμίζει έντονα ER-6n από κάποιες γωνίες. Ίσως όχι η καλύτερη επιλογή όταν θες να ξεχωρίζεις...

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

## KTM Duke 250

**Ωραίο το Duke 125, αλλά λίγο αναιμικό δεν είναι με τις υπάρχουσες προδιαγραφές για τα 125; Κάπως έτσι φαίνεται ότι σκέφτηκαν και οι άνθρωποι της KTM, που έχουν ήδη ξεκινήσει την εξέλιξη μιας έκδοσης με τα διπλάσια, ίσως και κάτι παραπάνω κυβικά.**

Και η είδηση δε γίνεται να έρθει από πιο έγκυρη πηγή: Σε συνέντευξή του στο Cycle News, ο Stephan Pierer, CEO της KTM δήλωσε ότι η εταιρεία δουλεύει ήδη πάνω σε ένα μονοκύλινδρο '250 με 300 κυβικών', με τετραβάλβιδη κεφαλή και δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής. Στόχος; Μα φυσικά όσοι αποφοίτησαν από τα 125 και είναι έτοιμοι για κάτι μεγαλύτερο, χτίζοντας ταυτόχρονα το Brand Loyalty της KTM από το αυγό.

Αρκεί βέβαια να μη βιάζεστε, γιατί σύμφωνα με τον Pierer η επόμενη έκδοση του Duke θα έρθει γύρω στους 18 μήνες μετά το 125. Αλλά βέβαια, κάτι του ξέφυγε και για αντίστοιχη προσέγγιση στις κατηγορίες 400/600, που εκεί το πράγμα αρχίζει να αποκτά πολύ περισσότερο ενδιαφέρον.

## HondaJet

**Καλό το VFR 1200 που δοκιμάζει ο Σπύρος σε αυτό το τεύχος, αλλά η αυτονομία του δεν είναι η καλύτερη για μοτοσυκλέτα που προορίζεται για ταξίδια. Φαίνεται όμως ότι η Honda είχε πρόγραμμα, καθώς έχει ήδη αρχίσει τις δοκιμές του απολύτου τουριστικού της οχήματος – μόνο που δεν είναι μοτοσυκλέτα.**

Το HondaJet έκανε την πρώτη του πτήση υπό τον έλεγχο της FAA στις 20 Δεκεμβρίου, κατά τη διάρκεια της οποίας έγινε πλήρης έλεγχος των συστημάτων με τα αποτελέσματα να μεταφέρονται με τηλεμετρία στα κεντρικά της εταιρείας. Το Luxury business jet της Honda Aircraft Company μάλλον θα είναι ελαφρώς πιο άνετο από το VFR, αλλά δε νομίζουμε να έχει την ίδια ευελιξία σε χρήση πόλης. Από την άλλη, με τελική 420 knots (778 km/h) ίσως να είναι ελαφρά πιο πρακτικό αν πραγματικά βιάζεστε και δε θέλετε να ασχολείστε με ραντάρ και άλλα χαζά. Η παραγωγή του HondaJet αναμένεται να ξεκινήσει το 2012, με τιμή γύρω στα 4.5 εκατομμύρια δολάρια.

# Nembo Super 32

**Ναι, άλλη μια μοτοσυκλέτα από ένα καινούργιο κατασκευαστή που κανείς δεν έχει ακούσει στο παρελθόν. Γιατί λοιπόν η δημοσιότητα από τη στιγμή που οι περισσότεροι εξ αυτών εξαφανίζονται πάραυτα; Για δύο λόγους: Ο πρώτος είναι ότι η Nembo είναι Ιταλική, και η γειτονική χώρα έχει την τάση να μας εντυπωσιάζει. Και για τον δεύτερο... απλά κοιτάξτε τον κινητήρα προσεκτικά.**

Η Super 32 είναι η μόνη μοτοσυκλέτα σχεδιασμένη για παραγωγή που χρησιμοποιεί ανεστραμμένο κινητήρα, με την κεφαλή να κοιτάζει άσφαλτο. Μια διάταξη που είχε χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν σε αεροσκάφη και φαίνεται παντελώς παράλογη, πριν καν ασχοληθούμε με τα όποια προβλήματα διαρροών από τα ελατήρια. Ο Daniel 'Titus' Sabatini, σχεδιαστής και ιδιοκτήτης της εταιρείας ξεκίνησε να κάνει μια μοτοσυκλέτα που 'να μοιάζει με μοτοσυκλέτα και όχι με ρομπότ Manga' κάτι που σήμαινε ότι ο κινητήρας πρέπει να είναι εμφανής. Χρησιμοποιώντας τα κάρτερ ως δομικό στοιχείο και χτίζοντας τη μοτοσυκλέτα γύρω από αυτά, με χωροδικτύωμα και προσεκτική χρήση carbon και μετάλλου για να κρατήσει το βάρος χαμηλά. Πόσο χαμηλά; 140 με 155 κιλά αναλόγως της έκδοσης, ένα νούμερο που γίνεται ακόμα πιο ενδιαφέρον όταν μάθεις ότι ο τρικύλινδρος κινητήρας θα κυμαίνεται από τα 1814 έως τα 2100 κυβικά, με απόδοση 160 έως 250 ίππων.

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...

Πόσο κοστολογείτε τη συλλογή σας από μοντέλα μοτοσυκλετών (αν έχετε); Στην περίπτωση του μεγιστάνα των εκδόσεων Malcom Forbes, 15.000$. Αν σας φαίνονται πολλά, να συμπληρώσουμε ότι η πλήρης συλλογή μοντέλων του τελείωσε τη δημοπρασία στα 2.3 εκατομμύρια δολάρια.

---

Buell τέλος και επίσημα, καθώς στις 21 Δεκεμβρίου έληξε το δικαίωμα του Eric Buell να χρησιμοποιεί το όνομά του σε μοτοσυκλέτες, ακόμα και μόνο αγωνιστικές. Έτσι η H-D κράτησε ζωντανό το όνομα ~~της Buell μέχρι να πουληθεί το στοκ αφήνοντας τον~~ πολυμήχανο Eric να ψάχνει άλλη λύση. Και σίγουρα θα τη βρει.

---

Ποιος είναι ο μοτοσυκλετιστής της χρονιάς; Κατά την AMA ο κυβερνήτης της Καλιφόρνια, Άρνολντ Σβάρτζενεγκερ, συνεχίζοντας με μια δήλωση που τον κράζουν για το νόμο 435 που χαμήλωσε τα όρια θορύβου. Άλλη δουλειά δεν έχετε να κάνετε παιδιά;

---

Τι γίνεται όταν δύο Ιταλίδες από δύο διαφορετικούς κόσμους βρίσκονται αντιμέτωπες; Το Motor Trend δίνει τη – μη σόκιν – απάντηση, αντιπαραθέτοντας τη Ferrari 458 Italia με τη Ducati 1198S. http://www.youtube.com/watch?v=VPNs3v4m7TA

## Peugeot Scooters

**Μπορεί να άργησε σε σχέση με αρκετούς ανταγωνιστές της, αλλά όταν η Peugeot αποφάσισε να κατέβει στην αγορά της Κίνας αποφάσισε να το κάνει δυναμικά.**

Με το πρώτο κατάστημα να ανοίγει τις πόρτες του στις 22 Δεκεμβρίου στη Nanjing, η Peugeot Scooters έκανε το πρώτο βήμα μιας απόβασης που έχει ως πρώτο στάδιο τη δημιουργία 145 μονάδων, μοιρασμένων σε 9 επαρχίες της Κίνας.

Αρχικά, η διαθέσιμη γκάμα θα αποτελείται από πέντε μοντέλα, τα Kisbee 80, Vocus 100, Vivacity 125, Tourance 150 και το Satelis 500, που θα είναι και το μόνο που θα εισάγεται από τη Γαλλία, με τα υπόλοιπα μοντέλα να κατασκευάζονται εγχώρια.

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

## Harley-Davidson

**Η ιστορική εταιρεία βρίσκεται συχνά στο προσκήνιο τελευταία, για λόγους που δεν είναι πάντα θετικοί. Οι πρόσφατες ιστορίες άρχισαν μετά τη δημοσίευση των 33 δανείων μικρής διαρκείας που είχε πάρει από την Αμερικανική κυβέρνηση συνολικού ύψους 2.3 δισεκατομμυρίων δολαρίων την περίοδο 2008-2009 για να αντεπεξέλθει στις καθημερινές τις υποχρεώσεις εν μέσω της κρίσης.**

Δεν είναι τόσο άσχημο όσο ακούγεται, καθώς αυτά τα δάνεια είχαν στόχο να καλύψουν την τότε αδυναμία των τραπεζών, καθώς όλες οι εταιρείες αυτού του μεγέθους λειτουργούν με παρόμοιους τρόπους. Λίγες μέρες μετά, δημοσιεύτηκε η πρώτη κίνηση αποπληρωμής δανείου 297 εκατομμυρίων προς τη Davis Select, που με τόκο 15% έφτασε τα 380 εκατομμύρια.

Ταυτόχρονα, με σειρά μεγάλων dealer της εταιρείας να κλείνουν λόγω οικονομικών προβλημάτων, η H-D αρχίζει να κοιτάζει όλο και πιο έντονα προς άλλες αναπτυσσόμενες χώρες, ετοιμάζοντας να επεκτείνει σημαντικά το δίκτυό της στη Βραζιλία, ενώ δεν πρέπει να ξεχνάμε τη δημιουργία εργοστασίου στην Ινδία για την ολοένα αναπτυσσόμενη αγορά της Ασίας. Ο χρόνος θα δείξει αν αυτές οι κινήσεις θα έχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα.

## Πάγωσαν οι πωλήσεις των Kawasaki ZX-10R

**Τράβηξε πάνω του τα βλέμματα της δημοσιότητας με την εντυπωσιακή του απόδοση και την πανέξυπνη καμπάνια της Kawasaki πριν ακόμα μπει στην παραγωγή, είναι η νούμερο 1 μοτοσυκλέτα σε πωλήσεις στη Μεγάλη Βρετανία, αλλά η κυκλοφορία του ZX-10 δεν έγινε αναίμακτα.**

Η Kawasaki U.S. πάγωσε τις πωλήσεις του νέου 10 λόγω ενός αδιευκρίνιστου "προβλήματος με το υπάρχον σχέδιο", με τους dealer να επιστρέφουν όποιο στοκ έχουν στο εργοστάσιο και να αγοράζουν πίσω τις μοτοσυκλέτες των ιδιωτών στην τιμή που πουλήθηκαν. Επίσημη καταχώρηση ανάκλησης δεν υπάρχει, ενώ τα προβλήματα φθοράς των εμβόλων που αντιμετώπισαν κάποιοι Αμερικάνοι ιδιοκτήτες έχουν φυσιολογικά γεννήσει φήμες ότι το πρόβλημα βρίσκεται στον κινητήρα. Αυτό είναι το δεύτερο χτύπημα για τους Αμερικάνους φίλους της εταιρείας, καθώς οι αυστηρές προδιαγραφές θορύβου στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού ανάγκασαν την Kawasaki να κατεβάσει τον κόφτη κατά 750 στροφές, μειώνοντας την απόδοση του κινητήρα κατά 20 περίπου ίππους. Τουλάχιστον όσοι επιλέξουν να επιστρέψουν τις μοτοσυκλέτες τους θα είναι οι πρώτοι που θα ειδοποιηθούν για αντικατάσταση όταν αρθεί η "τεχνική παύση".

## Issuu viewer V2

**Το κυρίαρχο site online τευχών, Issuu.com, έρχεται πλέον εφοδιασμένο με τον δεύτερης γενιάς viewer της εταιρείας.**

Ακόμα πιο γρήγορος από πριν, μεταφέρει το περιοδικό σε λειτουργία πλήρους οθόνης με ένα μόνο κλικ, επιτρέπει ζουμάρισμα χρησιμοποιώντας το mouse wheel, ενώ φυσικά συνεχίζει να έχει όλα τα καλά του προηγούμενου viewer, όπως τη δυνατότητα bookmark εκδόσεων που σας ενδιαφέρουν. Ταυτόχρονα βρίσκεται σε Beta το 'articles' που χρησιμοποιεί την τεχνολογία EasyRead για να εντοπίσει τα άρθρα μέσα από το τεύχος και να τα μεταφέρει σε text only μορφή, κάτι που ήδη αρχίζουν να εκμεταλλεύονται οι χρήστες κινητών android με το issuu mobile.

Προς το παρόν, μόνο οι καινούργιες εκδόσεις είναι διαθέσιμες για ανάγνωση με τον viewer 2, αλλά σταδιακά θα περάσουν σε αυτό και όλα τα τεύχη από το τεράστιο αρχείο εκδόσεων του issuu.

## Διαζύγιο Hero Honda

**Χωρίζουν οι δρόμοι της Hero και της Honda, καθώς η Ιαπωνική εταιρεία ανακοίνωσε ότι θα πουλήσει σταδιακά το 26% που της ανήκει στη Hero Honda, εστιάζοντας στη δική της Ινδική εταιρεία, Honda Motorcycles and Scooters India, ή HMSI.**

Ακούγεται αδιάφορο, εκτός αν ξέρεις ότι η Hero Honda είναι αυτή τη στιγμή η μεγαλύτερη κατασκευάστρια μοτοσυκλετών του πλανήτη, με πωλήσεις 3.2 εκατομμυρίων μονάδων το 2009 όταν οι αγορές όλου του υπόλοιπου πλανήτη πέθαιναν.

Η Hero Honda ιδρύθηκε το 1984, καθώς οι τότε νόμοι της Ινδικής αγοράς απαγόρευαν σε ξένες εταιρείες να λειτουργήσουν στη χώρα χωρίς ένα σεβαστό ποσοστό τους να ανήκει σε εγχώριους επενδυτές, ενώ έως τότε η Hero κατασκεύαζε μόνο ποδήλατα. Σήμερα η Hero Honda έχει το 59% της ραγδαία αναπτυσσόμενης αγοράς, με την HMSI να έχει το 17%, παρότι ως τώρα διέθετε μόνο μοτοσυκλέτες μεγάλου κυβισμού. Αυτό πρόκειται να αλλάξει, με ένα νέο εργοστάσιο στο Rajasthan και στόχο 2 εκατομμύρια μονάδες ετησίως.

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

## Fluorescent

**Το Jacket της φωτογραφίας μπορεί να μοιάζει σα να έχει βγει από το Tron: Legacy, αλλά κάποιοι εκεί στο Βέλγιο προσπαθούν να μας κάνουν όλους να κυκλοφορούμε έτσι.**

Η πρόταση θέλει όλους τους μοτοσυκλετιστές και ποδηλάτες να φορούν υποχρεωτικά προστατευτικά φωσφορούχα τζάκετ ή με ιδιαίτερα έντονα χρώματα, ώστε να γίνεται πιο αισθητή η παρουσία τους σε όλες τις καιρικές συνθήκες και ώρες της ημέρας, για αυξημένη ασφάλεια. Άρα θα έχουν μεγάλο πρόβλημα για να φτάνουν σε τόσο ακραίες λύσεις, σωστά; Όχι ακριβώς. Οι θάνατοι μοτοσυκλετιστών από τα τροχαία έχουν μειωθεί στο μισό τα τελευταία χρόνια στο Βέλγιο, παρά τον διπλασιασμό των διανυθέντων χιλιομέτρων.

Παρά τις θέλουμε να πιστεύουμε αγαθές προθέσεις που υπάρχουν πίσω από την πρόταση, ξέρουμε πολύ κόσμο που θα προτιμούσε να παρατήσει τα δίκυκλα απ' το να κυκλοφορεί έτσι. Ανάθεμα, εδώ οι μισοί δεν καταλαβαίνουν γιατί χρειάζονται τα προστατευτικά κόκαλα...

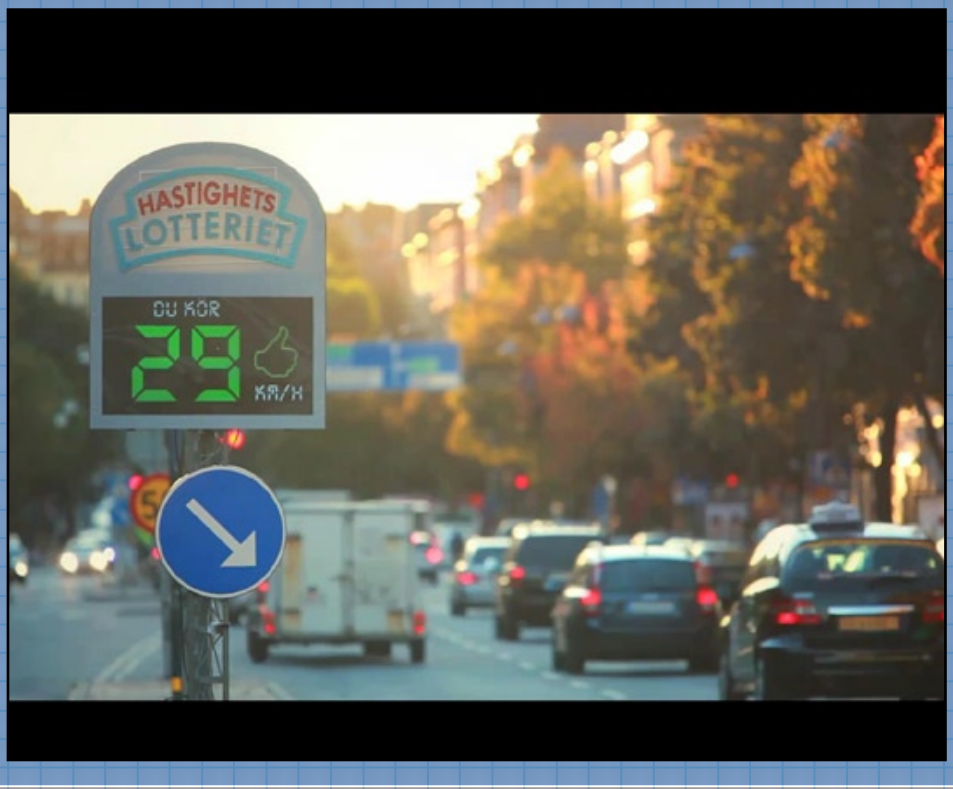
## Speed Camera Lottery

**Τα ραβασάκια από τις κάμερες δεν είναι ότι πιο ευχάριστο μπορεί να λάβει κανείς στο σπίτι του, αλλά ίσως αυτό να αρχίσει να αλλάζει χάρη στην ιδέα του Kevin Richardson.**

Ξεκίνησε σαν μια πρόταση για το διαγωνισμό Fun Theory της Volkswagen και όχι μόνο βραβεύτηκε αλλά λειτούργησε πιλοτικά στη Στοκχόλμη με εντυπωσιακά αποτελέσματα. Τι κάνει αυτή την κάμερα να ξεχωρίζει; Μα το ότι χρησιμοποιεί μέρος των χρημάτων από τα πρόστιμα όσων υπερβαίνουν το όριο για να επιβραβεύσει αυτούς που το τηρούν.

Χρησιμοποιώντας ένα σύστημα με τη λογική της λοταρίας, καταγράφει όλους όσους περνούν και αντίστοιχα έχει μαστίγιο ή καρότο. Και απ' ότι φαίνεται δουλεύει, καθώς στις 3 μέρες που λειτούργησε το σύστημα, καταγράφηκε μείωση της μέσης ταχύτητας κατά 22% - πόσες κλασικές κάμερες έχουν κάνει κάτι αντίστοιχο;

Οι όποιες αντιρρήσεις μας έχουν να κάνουν με τα προσωπικά δεδομένα καθώς καταγράφονται όλοι και την εξαίρεση των μοτοσυκλετιστών από το πρόγραμμα επιβράβευσης καθώς η κάμερα φωτογραφίζει από μπροστά. Αλλά αυτό ίσως να μην είναι υποχρεωτικά κακό. Περισσότερα στο βίντεο που ακολουθεί. http://www.youtube.com/watch?v=iynzHWwJXaA&



HONDA

# HYPERMOTOS THE PLACE WHERE HYPERDREAMS COME TRUE

HYPERMOTOS

ΕΚΘΕΣΗ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

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

ebike.gr

# first rides

***Δοκιμάζουμε το VFR1200 παντού: Πόλη, επαρχιακό, εθνική, πίστα. Ανταποκρίνεται στη φήμη του;***

ONDA

# V Four ever

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

***Το νέο VFR1200F είναι ένα πληθωρικό sport touring που υπόσχεται πολλά. Από τη στιγμή μάλιστα που συνέπεσε με τη φθινοπωρινή μάζωξη του trackbike.gr, κλήθηκε να τα επιβεβαιώσει όλα. Τα κατάφερε;***

HONDA
HONDA

...18 λίτρα ρεζερβουάρ σε αυτή τη μοτοσυκλέτα;

Στην Ελλάδα η κατηγορία των sport touring είναι τρόπον τινά καταραμένη. Αν δούμε ιστορικά την εμπορικότητά της θα ανακαλύψουμε πολλές εξαιρετικές μοτοσυκλέτες που ουδέποτε είδαν τα νούμερα που τους άξιζαν. Στη χώρα της τρακοσάρας, των K10 και των RR επιτέλους δοκιμάζουμε το νέο VFR 1200F, το ολοκαίνουργιο V4 της Honda που αρχικά αντιμετωπίστηκε με κάποιο σκεπτικισμό στα "λαϊκά δικαστήρια" καθώς από τη μια σέρβιρε 170 ίππους κι από την άλλη άξονα, 267 κιλά και "αυτή" την εμφάνιση.

Αν κάποιοι το έχετε συνδέσει στο μυαλό σας με το FJR ή το K1300S πέφτετε διάνα, είμαστε στην αριστοκρατία της κατηγορίας. Αν ήταν ρούχο ή παπούτσι θα το έβλεπες μόνο σε βιτρίνες Κολωνακίου, Κηφισιάς και Γλυφάδας. Ξεπερνώντας την επιφάνεια του μάρκετινγκ, η οποία εν πολλοίς συνδέεται και με το αλμυρότατο αντίτιμο απόκτησης, το VFR είναι τρόπον τινά το επόμενο Blackbird, η συνέχεια μιας μοτοσυκλέτας

που κάποτε υπήρξε η ταχύτερη σε παραγωγή και συνάμα ένα άριστα φιλικό σύνολο για οτιδήποτε, από καθημερινή χρήση μέχρι τουρισμό.
Δυσκολοφόρετα τα παπούτσια που πρέπει να φορέσει το VFR, όπως αντιλαμβάνεστε.

### *Κάντε μου αέρα υπό πίεση*

Στα χαρτιά ακούγεται μάλλον απειλητικό και δυσκολοδήγητο, καθώς η πολλή δύναμη κάνει το μεγάλο βάρος να φαντάζει εχθρικό. Όντας τυπικό Honda ωστόσο σε καθησυχάζει από την πρώτη επαφή. Μεγάλο μερίδιο σε αυτό έχει η φυσικότατη και ξεκούραστη θέση οδήγησης, αλλά πρωτίστως δεν ξεχνάμε πως αυτή η εταιρεία έχει το μαγικό προσόν να δένει ένα τυπικό σύνολο περιφερειακών (κάποιες φορές απλώς μέτριων) σε ένα αρμονικό τελικό προϊόν.
Πρωταγωνιστής εκ των πραγμάτων είναι το πλαίσιο. Πάντοτε στο ύψος του σε οποιαδήποτε δοκιμασία, πόλη, απαιτητικό στροφιλίκι, ταξίδι ή πίστα, επιδεικνύει ως σημαντικότερο προσόν του το άριστο ζύγισμα. Ακόμη και στις χαμηλές ταχύτητες της πόλης η μοτοσυκλέτα δείχνει ελαφριά και σχετικά ευέλικτη στην κίνηση. Παραμένει ουδέτερη και πρόθυμη να αλλάξει πορεία ανεξαρτήτως φόρας και δρόμου, παραμένοντας ακλόνητη ό,τι κι αν της ζητήσεις. Εξίσου φιλικές είναι οι αναρτήσεις, δεν έχουν τη super sport λογική να μη δουλεύουν όταν η μοτοσυκλέτα κινείται αργά, αλλά και τα φρένα που λειτουργούν προοδευτικά παρά τη μεγάλη δύναμη που οφείλουν να έχουν.
Η νευρική συμπεριφορά στα ανοιγοκλεισίματα του γκαζιού είναι κάπως ενοχλητική στην κίνηση και συνδυάζεται εξόχως με μια τρυπούλα χαμηλά, κάτω από τις 4,000 rpm δεν έχει τη ροπή που περιμένεις από έναν τετρακύλινδρο 1200. Εξίσου ενοχλεί και το βεντιλατέρ που δουλεύει συνέχεια και δεν εννοεί να σβήσει αν δεν ανοίξεις λίγο το γκάζι. Ο V4 ζητά απεγνωσμένα να ρουφήξει γενναίο όγκο αέρα και, κατά προτίμηση, υπό υψηλή πίεση, τι δουλειά έχει σε μια μποτιλιαρισμένη λεωφόρο; Είναι ηλίου φαεινότερο πως το VFR δε φτιάχτηκε για αστική χρήση.

### *Ζύγισέ με*

Σε στριφτερούς δρόμους το VFR αριστεύει ως sport touring. Η γραμμική παροχή της ισχύος πάνω από τις 4,000 και βέβαια η αφθονία της συνεισφέρουν τα μέγιστα στη διασκέδαση. Όλη η μοτοσυκλέτα συνοδεύει αγόγγυστα, οι αναρτήσεις είναι στο ύψος τους, τα φρένα καθησυχαστικά και αποτελεσματικά, η εικόνα ουδετερότητας συνεχίζει να διακρίνει τη δυναμική συμπεριφορά.
Παραλάβαμε το συγκεκριμένο VFR με Metzeler Rennsport, δηλαδή κάτι πιο αθλητικό από ένα τυπικό sport touring λάστιχο. Επίσης, η διάσταση του πίσω ήταν 190/50 και όχι 190/55 ως ορίζει ο κατασκευαστής, γεγονός που αλλάζει κάπως τη γεωμετρία καθώς το πίσω μέρος της μοτοσυκλέτας κάθεται πιο χαμηλά. Τα συμπεράσματα συνεπώς επηρεάζονται

από το συγκεκριμένο λάστιχο, λογικά με την ορθή επιλογή η κατανομή θα γίνει λίγο πιο μπροστόβαρη και η γεωμετρία κομματάκι πιο γρήγορη.
Πάντως, έτσι που το οδηγήσαμε, χαρακτηρίζεται από αρκετά ελαφριά αίσθηση στην είσοδο, πιο πολύ απ' όσο θα περίμενε κανείς από μια αργή γεωμετρία με μεγάλο μεταξόνιο, κάστερ, ίχνος και πολλά κιλά. Το VFR δε δυσκολεύεται να κρατήσει γρήγορο ρυθμό στον επαρχιακό δρόμο, πατάει με σιγουριά στη γραμμή του, επιτρέπει διορθώσεις, συναρπάζει στην έξοδο με γενναία χουφτώματα στο γκάζι. Ο κινητήρας από τις 6,000 και πάνω υποδεικνύει πού κρύβονταν όλα αυτά τα άλογα και τα εξαπολύει δίχως οίκτο.
Τα φρένα του είναι η καλύτερη απόδειξη πως ένα καλοστημένο συνδυασμένο σύστημα δεν ενοχλεί. Κάθε άλλο, λειτουργεί τόσο άψογα που δεν το παρατηρείς καν. Όπως ακριβώς και τον άξονα μετάδοσης. Οι αναρτήσεις του παίζουν καλά το παιχνίδι, διαβάζουν καλά τον δρόμο και επικοινωνούν παρότι κάπως μαλακές για άγριες ορέξεις. Η αλήθεια είναι πως έχει πολύ λίγες διαθέσιμες ρυθμίσεις, αλλά εντός λογικών ορίων ακόμη και στην πίστα στάθηκαν στο ύψος τους και δεν εξέθεσαν τη μοτοσυκλέτα.
Αν θες να κυνηγάς Fireblade και χρονόμετρα μάλλον λάθος μοτοσυκλέτα κοιτάς, τα όρια στο παιχνίδι έρχονται από την ίδια την τουριστάδικη γεωμετρία της. Μέχρις ενός ορίου τα πολλά κιλά προσφέρουν πρόσφυση, αυτοπεποίθηση, μα όσο περισσότερο την πιέζεις τόση περισσότερη δύναμη θέλει για να μπει στη γραμμή της και ταυτόχρονα μικραίνουν επικίνδυνα τα περιθώρια αντίδρασης σε ενδεχόμενο λάθος.
Στην πίστα η εικόνα του παραμένει εξίσου καλή, μπορεί να κινηθεί γρήγορα χωρίς να σου κόβει τα χέρια στις συνεχόμενες αλλαγές κατεύθυνσης και σίγουρα προσφέρει διασκέδαση –θα έλεγα μάλιστα περισσότερη από το BMW K1300S που είχα φέρει εδώ πριν ενάμιση χρόνο και ήθελε περισσότερη πάλη για να νικήσει την υποστροφή λόγω της αδράνειας από τη μάζα του, ειδικά στις σφικτές στροφές. Το VFR έσπευσαν τάχιστα να καβαλήσουν και οι κ.κ. Δάλλας και Παπαπαναγής, έχοντας ήδη δύο μέρες στις Σέρρες με ένα πολιτικό CBR600RR και με το Fireblade του Μπούστα. Αμφότεροι βγαίνοντας από μερικούς γύρους θριαμβολογούσαν από το πόσο εύκολα έμπαινε στο εσάκι και πόσο φιλικό είναι. Το ατού της μοτοσυκλέτας δεν κρύβεται και σας το αποκάλυψα από την αρχή, είναι το ζύγισμά της.

### *Μα τι σκεφτόταν;*

Φτάνουμε στο ζουμί, στο βαθύτερο νόημα κάθε sport touring, το ταξίδι. Δίχως την παραμικρή δόση υπερβολής, από δυναμικής πλευράς το VFR 1200 μου προσέφερε ένα από τα καλύτερα ταξίδια που έχω κάνει –και δεν είναι λίγα, με δεκάδες μοτοσυκλέτες. Ακόμη και με τη στάνταρ ζελατίνα, που θα ήθελε λίγο παραπάνω ύψος δίχως έξτρα λεφτά, μέχρι τα 160 δε ζητά πολύ σκύψιμο. Το πρόβλημα είναι πως το VFR δεν έχει καμιά διάθεση να κάτσει εκεί. Η περισσότερη

δύναμή του κρύβεται από τις 6,000 ως τις 10,000 rpm και κάθε γκαζιά εκεί μέσα επιφέρει καίριο αποτέλεσμα. Το χούφτωμα στο γκάζι είναι άκρως ανταποδοτικό, καθώς ο κινητήρας εύλογα δεν έχει την ευστροφία πούπουλου ενός superbike, αλλά το απαραίτητο "βάρος" για να νιώθεις πως σε τεντώνουν καθώς επιταχύνει. Η απόλαυση ενός βαρβάτου ανοίγματος με 4η ή 5η στις 8,000 απλά δεν περιγράφεται με λέξεις, η τεστοστερόνη ρέει άφθονη. Αν επιμείνεις για τελική θα δεις μέχρι 270 και μετά το παιχνίδι παίρνει τέλος, μα η σταθερότητα του VFR εκεί, πρωταγωνίστρια μέχρις εσχάτων.

Ταξιδεύοντας όποτε έπαιρνα το βλέμμα μου από το κοντέρ επιστρέφοντας έβλεπα 200, 220! Χωρίς να έχω αίσθηση της ταχύτητας, χωρίς να λυσσομανάει το σύμπαν, κανένα δράμα, κανένας κινητήρας να ουρλιάζει, κανένα κούνημα, τρένο. Απλά όδευα κατευθείαν για Αυτόφωρο επειδή αυτός ο κινητήρας εκεί θέλει να ισορροπήσει. Το μόνο που προδίδει πως πλέον πας για το διπλάσιο του ορίου ταχύτητας είναι ένας υψίσυχνος κραδασμός στη δεξιά μανέτα που με την ώρα μουδιάζει την παλάμη. Αυτό βέβαια σε αυτές τις ταχύτητες, όχι πάντα.

Τότε συνέβη το αναπάντεχο. Λίγο πριν δείξει ο μερικός χιλιομετρητής 150 km… σήμανε ρεζέρβα! Με ρεζερβουάρ μόλις 18.5 λίτρων (22 είχε το VFR800!), είναι απολύτως λογικό να προειδοποιεί για καύσιμο μονίμως μεταξύ 140 και 160 km, αντιστοιχώντας σε μια κατανάλωση χαλαρά γύρω στα 10-11 lt / 100 km. Με σταθερές διακοσάρες το νούμερο εύκολα σκαρφαλώνει, με οικονομική οδήγηση πέφτει αντίστοιχα λιγάκι.

Όπερ σημαίνει πως είχα συνέχεια στο μυαλό μου να μην πέσω απροετοίμαστος σε κάποιο τμήμα της εθνικής που δεν έχει βενζίνη για πολλά χιλιόμετρα. Δεν πρέπει να σκέφτεσαι τέτοια πράγματα με μια τουριστική μοτοσυκλέτα, έτσι δεν είναι;

Προσπάθησα στη συνέχεια να κινηθώ οικονομικά, ήτοι να κρατήσω τον εαυτό μου κάτω από τα 140 μεταξύ ανεφοδιασμών. Το VFR χασμουριόταν από βαρεμάρα, το μυαλό μου έπρεπε να επιστρέφει στο δεξί μου χέρι κάθε λίγο και λιγάκι αλλιώς πλησίαζα τα 180 χωρίς να το αντιληφθώ. Στο τέλος και πάλι δεν κατάφερε να βγάλει ούτε καν την τυπική διακοσάρα πριν την προειδοποίηση. Είχε αρχίσει να γίνεται εκνευριστικό. Τεσσεράμισι ντεπόζιτα για Σέρρες και έφτασα στην πίστα βαθιά στη ρεζέρβα!

Αν και η κατανάλωσή του δεν είναι πολύ έξω από τα δεδομένα της κατηγορίας, η αυτονομία είναι υπερβολικά μικρή, θα έλεγα εντελώς λάθος. Μετά είναι και το άλλο που ακόμη δεν κατανοώ: Δεν υπάρχει λαμπάκι ρεζέρβας! Αντ' αυτού απλά αναβοσβήνει το τελευταίο "νταμάκι", η γραμμούλα, το τουβλάκι του δείκτη καυσίμου στα όργανα. Το οποίο είναι πάρα πολύ μικρό και δύσκολα το προσέχεις. Άντε και το είδες. Δεν υπάρχει ούτε χιλιομετρητής ρεζέρβας στα όργανα! Πότε άναψε; Πόσα χιλιόμετρα έχω κάνει με ρεζέρβα; Γιατί δηλαδή να έχει το CBR1000RR και να απουσιάζει από το VFR1200F; Τι σκεφτόταν αυτός που το σχεδίασε; Πολύ θα ήθελα να ήξερα.

### *Το πρεστίζ*

Το VFR1200F ήρθε στη ζωή μας με τυμπανοκρουσίες, με έναν ολόκληρο χρόνο teasers, μάρκετινγκ και

SPYKE
AOK
M86

"...το ατού του είναι το ζύγισμά του..."

υπονοούμενα, είναι το νέο V4 της Honda άλλωστε. Σε αντίθεση με το παρελθόν, οι Ιάπωνες δε στράφηκαν σε αγωνιστικές προδιαγραφές και νίκες στο SBK, αλλά σε μια λουσάτη και βαριά sport touring, ενώ ήδη έχουν προλογίσει τον επόμενο παραλήπτη του κινητήρα αυτού ως τον διάδοχο του Varadero.

Κρίνοντάς το ως αυτό που είναι, το VFR προτιμά την καθαρή οδό. Δεν φοράει δέκα καράβια ηλεκτρονικά, απλά φτιάχνει ένα κλασικό απλό sport touring μοντέλο με σύγχρονο πανίσχυρο κινητήρα και το ντύνει με διαστημική φορεσιά. Η τιμολόγησή του είναι προφανώς το πρώτο πράγμα που θα ανοίξει κάποια στόματα, καθώς θέτει εαυτόν κατευθείαν στα ψηλά ράφια, δίπλα σε BMW K1300S και Yamaha FJR1300.

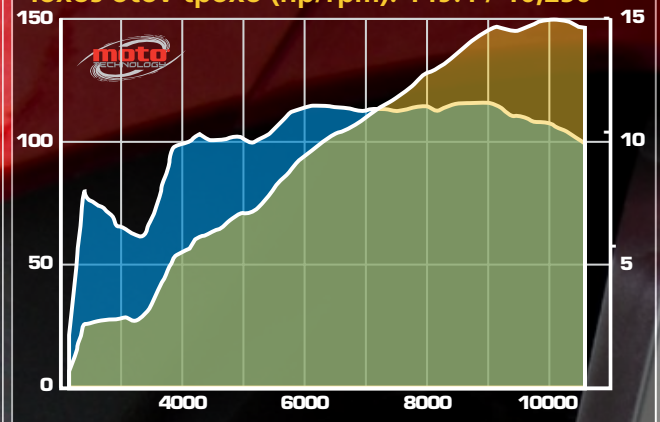
Ανεξαρτήτως τιμής το VFR είναι εξαιρετικό, η δυναμική του συμπεριφορά είναι αντάξια της φήμης του και σίγουρα μέσα στα δεδομένα της κατηγορίας. Μόνο που του λείπουν κάποια μικρά πλην ουσιώδη πράγματα. Η αυτονομία του μοιάζει με αυτοχειρία, καθώς είναι προφανέστατο πως αυτή η μοτοσυκλέτα οφείλει να ταξιδεύει, ομοίως και η απουσία πληροφορίας για τη ρεζέρβα από τα όργανα. Δεδομένου ότι η μοτοσυκλέτα όντως ταξιδεύει εκπληκτικά σε κάθε είδους διαδρομή, μπορούμε να μιλάμε για μια αδιανόητη παράλειψη –ακόμη περισσότερο μάλιστα όταν μιλάμε για "αξεσουάρ" μηδαμινού κόστους, ένα λαμπάκι κι έναν ακόμη χιλιομετρητή. Αλλά το βασικότερο όλων δεν είναι τα λαμπάκια, μα η κεντρική επιλογή: 18 λίτρα ρεζερβουάρ σε αυτή τη μοτοσυκλέτα;

Παράλληλα θα πρέπει να εξομαλύνει τη λειτουργία του ψεκασμού χαμηλά προς όφελος της ποιότητας κύλισης. Τέτοιες λεπτομέρειες κάνουν τη διαφορά και, ας μη γελιόμαστε, ειδικά σε μια αγορά για απαιτητικούς πελάτες με βαθιές τσέπες.

Διαφορετικά και ένα Triumph Sprint ST λ.χ. μπορεί να καλύψει τις ίδιες ανάγκες ενός μοτοσυκλετιστή με πολύ λιγότερα χρήματα, οπότε προφανώς όσοι επιλέγουν να ανέβουν πέντε χιλιάρικα ψηλότερα θα το κάνουν για συγκεκριμένους λόγους: Το πρεστίζ, το λογότυπο, τις λεπτομέρειες. <<

## ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

**Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 11.5 / 8,600**
**Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 149.4 / 10,250**




Το VFR1200F, με αριθμό πλαισίου 0619 και 7,240km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 27.2C, υγρασία 28%, ατμοσφαιρική πίεση 999.8mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

**HONDA VFR1200F**
**ΓΕΝΙΚΗ**
**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.**
**€17,720**

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

**ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ**

| | |
|---|---|
| Μήκος: | 2,250 mm |
| Πλάτος: | 755 mm |
| Ύψος: | 1,220 mm |
| Μεταξόνιο: | 1,545 mm |
| Ύψος σέλας: | 815 mm |
| Ρεζερβουάρ: | 18.5 l |
| Βάρος κατασκευαστή: | 267 kg (πλήρες) |

**ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ**

| | |
|---|---|
| Τύπος: | 4Τ, υγρόψυκτος, τετρακύλινδρος V 76°, 1EEK Unicam, 16 βαλβίδες |
| Διάμετρος x Διαδρομή: | 81 x 60 mm |
| Χωρητικότητα: | 1,237 cc |
| Σχέση συμπίεσης: | 12:1 |
| Ισχύς: | 170/10,000 hp/rpm |
| Ροπή: | 13.1/8,750 kg.m/rpm |

**ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ**

| | |
|---|---|
| | Ανεστραμμένο πιρούνι |
| Διαδρομή/Διάμετρος: | 120/43 mm |
| Ρυθμίσεις: | Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς |

**ΠΙΣΩ**

| | |
|---|---|
| | Ένα αμορτισέρ |
| Διαδρομή: | 130 mm |
| Ρυθμίσεις: | Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς |

**ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ**

| | |
|---|---|
| Ζάντα: | 3.50 x 17 |
| Ελαστικό: | 120/70-17 58W |
| Φρένο: | Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Nissin 6 εμβόλων, C-ABS |

**ΠΙΣΩ**

| | |
|---|---|
| Ζάντα: | 6.00 x 17 |
| Ελαστικό: | 190/55-17 |
| Φρένο: | Δίσκος 276 mm, δαγκάνα δύο εμβόλων, C-ABS |

# 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

# Μικρή, ευκίνητη Γαλλίδα

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

***Εντάξει, ο μπαμπάς της είναι ανατολίτης, αλλά αυτό που σε νοιάζει είναι η ανατροφή και, γιατί να το κρύψουμε, η τσαχπινιά...***

Tweet

> «σε κάνει να αναρωτιέσαι γιατί τα υπόλοιπα σκούτερ είναι τόσο ακριβά»

Είναι το χρώμα. Βλέποντάς το δίπλα-δίπλα με τη δεύτερη, τη μαύρη επιλογή είναι ξεκάθαρο ότι αυτό κάνει τη διαφορά στην πρώτη εντύπωση. Δένει άψογα με το νίκελ σιρίτι στο εμπρός μέρος της ποδιάς, τονίζει τις αναλογίες και δίνει στο Tweet έναν ελαφρά ρετρό αέρα, κάνοντάς το να ξεχωρίζει μέσα σε μια θάλασσα από σκούτερ που όσο περνάει ο καιρός τόσο πιο ίδια δείχνουν.

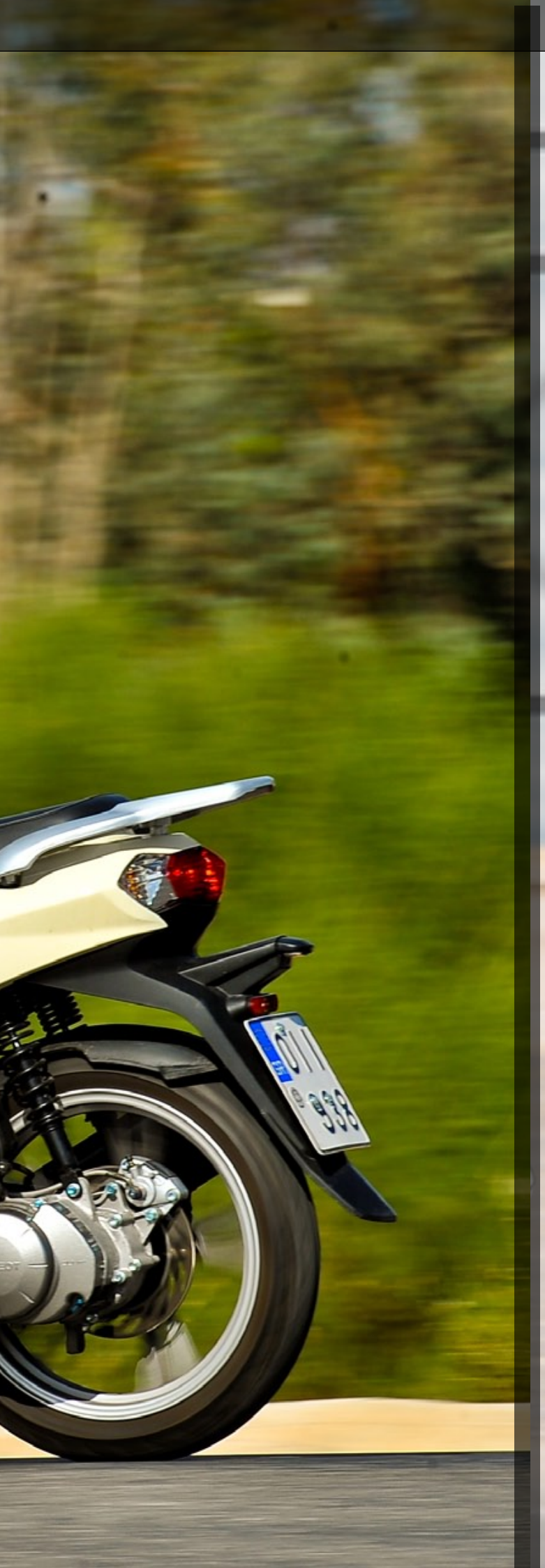
Και το αστείο είναι ότι πρέπει να στο πουν για να προσέξεις τα κοινά χαρακτηριστικά με το ετεροθαλές αδελφάκι του Tweet που έρχεται από τη Sym σε ελαφρώς χαμηλότερα κυβικά. Η Γαλλική μυτούλα που λέγαμε πιο πάνω αποδεικνύει για άλλη μια φορά το ταλέντο των σχεδιαστών της Peugeot που κατάφεραν να δώσουν εντελώς ξεχωριστό χαρακτήρα από το Symphony Classic το οποίο, παρότι μοιράζεται τα περισσότερα πλαστικά, θυμίζει περισσότερο παπί παρά σκούτερ.

### *Επί του παρόντος*

Αφήνοντας τους συγγενείς στις δικές τους περιπέτειες, βλέπεις ότι οι αναλογίες του Tweet είναι άριστες. Τόσο άριστες που παραξενεύεσαι όταν ανεβαίνοντας πάνω του συνειδητοποιήσεις ότι παρά τους δεκαεξάρηδες τροχούς είναι σχετικά μικρό, προσανατολιζόμενο εμφανώς σε αναβάτες έως του μέσου ύψους, ανεξαρτήτως φύλλου. Δεν είναι ότι είναι ιδιαίτερα στριμωγμένο ή ότι οι ψηλότεροι θα νιώσουν λες και έκατσαν στο σκούτερ του Προκρούστη. Απλά τα πόδια είναι λίγο πιο διπλωμένα απ' ότι συνήθως και τα χέρια λίγο πιο κοντά μεταξύ τους. Ταυτόχρονα βέβαια, η σέλα είναι χαμηλή και όχι υπερβολικά φαρδιά μπροστά δίνοντας σωστό πάτημα σε όλους, έστω κι αν αυτό περιορίζει κάπως τις επιλογές στα κράνη που θα χωρέσουν από κάτω της (συμβουλή: αν έχετε φαρδύ κράνος, κάντε μια δοκιμή πρώτα).

Τα όργανα είναι απλά και όμορφα, ιδιαίτερα το βράδυ με τον μπλε φωτισμό της LCD οθόνης που κάνει παρέα στο αναλογικό ταχύμετρο. Με μερικό χιλιομετρητή, ώρα και

X-lite
Tweet



***Ευχάριστα μπάσος ήχος και απόδοση που ξεπερνά την τιμή του***

ένδειξη βενζίνης καλύπτουν τις αναμενόμενες απαιτήσεις της κατηγορίας, ενώ το επίπεδο πάτωμα, η σχάρα, η ύπαρξη κεντρικού και πλαϊνού σταντ και η μανιβέλα για τις δύσκολες στιγμές κλείνουν το πρακτικό πακέτο.

Κάτω από τα πλαστικά βρίσκουμε έναν αερόψυκτο διβάλβιδο μονοκύλινδρο παρά τρίχα 150 κυβικών και στο παρατσάκ 11 ίππων, μια επιλογή που σαφώς δεν εντυπωσιάζει στα χαρτιά, αλλά όπως θα δούμε παρακάτω κάθε άλλο παρά απογοητεύει στο δρόμο. Σε αυτό παίζει και το ρόλο του το βάρος, που χάρη στις μικρές διαστάσεις και την έλλειψη ψυγείων και σωληνώσεων δεν ξεπερνά τα 109 κιλά.

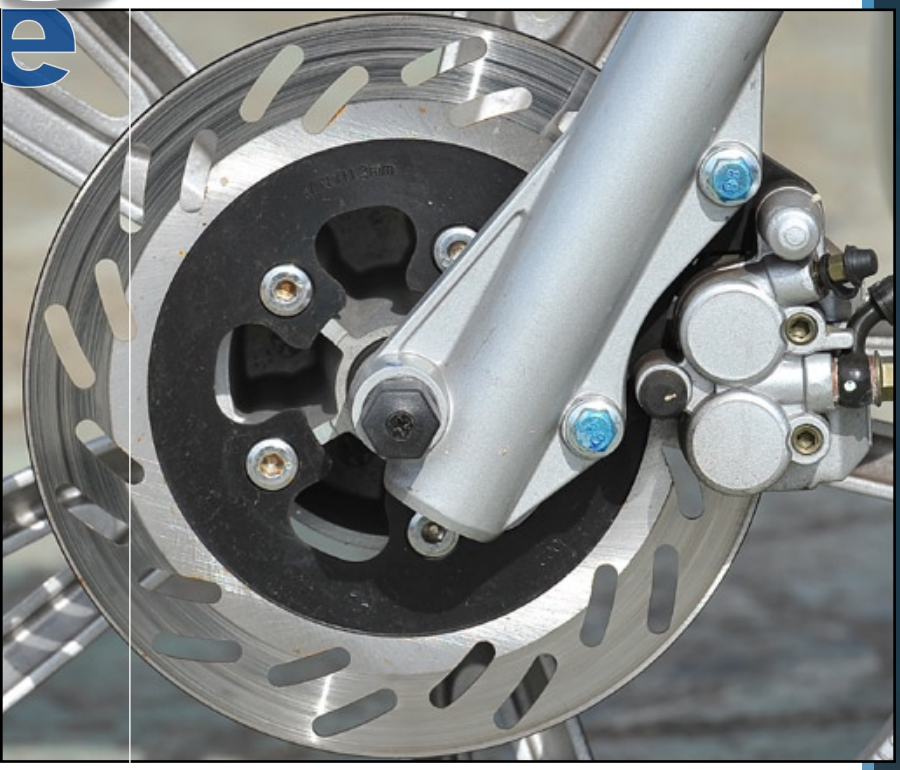
### *Η ζωή α λα Γαλλικά*

Λόγω καρμπυρατέρ ο κινητήρας χρειάζεται λίγο γκαζάκι μαζί με το πάτημα της μίζας για να έρθει στη ζωή, αλλά αυτό είναι και το μόνο σημείο που σου θυμίζει την απουσία ψεκασμού. Η απόκριση στο γκάζι είναι μεστή, ενώ ο ήχος του αερόψυκτου μονοκύλινδρου απρόσμενα και ευχάριστα μπάσος.

Το Tweet χαμογελάει στο μποτιλιάρισμα, με τις μικρές του διαστάσεις και τους δεκαεξάρηδες τροχούς να κάνουν τους ελιγμούς παιχνιδάκι, ενώ κρύβει και δύο άσους στο μανίκι που σίγουρα δεν τους περίμενα: Αναρτήσεις και φρένα. Με δεδομένη την τιμή, οι χαρακτηρισμοί που ήμουν σίγουρος ότι θα αντιστοιχούσαν ήταν "σούπα" και "ικανοποιητικά" αντίστοιχα. Έλα όμως που το Tweet είχε άλλη άποψη.

Οι αναρτήσεις είναι σφιχτές, θυμίζοντας έντονα το Geopolis 300RS που είχαμε δοκιμάσει παλαιότερα, χωρίς να κοπανάνε ή να τραντάζουν την κορυφαία ως τώρα έκδοση του Tweet. Προσφέρουν άριστο έλεγχο, δε μασάνε ούτε με δεύτερο άτομο και σε κάνουν να αναρωτιέσαι γιατί ακόμα και σε σχεδόν διπλάσιου κόστους σκούτερ δε βρίσκεις κάτι αντίστοιχο.

Τα φρένα, με δύο δισκόφρενα και διπίστονη δαγκάνα εμπρός, τη στιγμή που τα περισσότερα μοντέλα στην ίδια κατηγορία τιμής έχουν συνήθως τα προηγούμενα νούμερα μονά,



*Γραμμική απόδοση, αίσθηση και δύναμη που σπάει την πρόσφυση σε άτσαλα πατήματα*

*Απλά, ευανάγνωστα και όμορφα φωτισμένα το βράδυ*

θα μπορούσαν να είναι χαμηλού κόστους και αθλίας απόδοσης. Αντίθετα, τείνουν να πηγαίνουν στην άλλη άκρη του φάσματος: Προσφέρουν άριστη αίσθηση με τις σφιχτές μανέτες και παραπάνω από ικανή δύναμη για να μπλοκάρουν τον τροχό σε άτσαλο τσαρούχωμα. Με άλλα λόγια, φρένα αντάξια μοτοσυκλέτας πολλαπλάσιου κυβισμού.

Το σύνολο αυτών κάνει το Tweet ιδιαίτερα ευχάριστο και διασκεδαστικό, ακόμα και έξω από το μποτιλιάρισμα που αναμενόμενα είναι το στοιχείο του. Σταθερό, ακόμα και κοντά στα 115 km/h που θα δείξει το αναλογικό του κοντέρ και με σωστό έλεγχο, δε θα σε κάνει να βαρεθείς στα ανοιχτά κομμάτια, ούτε να σιχτιρίσεις σε δρόμο με στροφές. Και μέσα στην πόλη, η απόκριση του φυγοκεντρικού και ο ρυθμός με τον οποίο ανεβάζει μέχρι τα 60 θα σε κάνουν να αναρωτιέσαι γιατί τα υπόλοιπα σκούτερ είναι τόσο ακριβά.

"φρένα αντάξια μοτοσυκλέτας πολλαπλάσιου κυβισμού"

Tweet
PEUGEOT
150

Αλουμινέ-νια μαρσπιέ για τον συ-νεπιβάτη

Βολικός χώρος που δεν πολυ-συμπαθεί τα φαρδιά κράνη

***Να το πάρω το κορίτσι;***

Όπως πάντα, η απάντηση εξαρτάται από τις προτεραιότητες του καθενός. Αν το ζητούμενο είναι η άνεση και η δυνατότητα μεταφοράς μισής τουλάχιστον οικοσκευής, τότε καλύτερα να κοιτάξετε αλλού. Αν από την άλλη θέλετε ένα σκούτερ με μεγάλους τροχούς, οικονομικό σε αγορά και χρήση, ευέλικτο και διασκεδαστικό, τότε υπάρχουν πολύ χειρότερες επιλογές στην αγορά –και οι περισσότερες κοστίζουν και πολύ ακριβότερα από τα €1,899 που ζητά η Peugeot. <<

*Άτσα και πίσω δι-σκοφρενάκι...*

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

| | |
|---|---|
| **ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ** | |
| Μήκος: | 1,986 mm |
| Πλάτος: | 690 mm |
| Ύψος: | 1,137 mm |
| Μεταξόνιο: | 1,355 mm |
| Ύψος σέλας: | 800 mm |
| Ρεζερβουάρ: | 5.5 lt |
| Βάρος κατασκευαστή: | 109 kg |
| **ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ** | |
| Τύπος: | Αερόψυκτος μονοκύλινδρος, με 2B/K |
| Διάμετρος x Διαδρομή: | - |
| Χωρητικότητα: | 149.6 cc |
| Ισχύς: | 10.9/7,500 hp/rpm |
| Ροπή: | 1.08/6,500 kg.m/rpm |
| **ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ** | |
| | Τηλεσκοπικό πιρούνι |
| Διάμετρος: | 30 mm |
| Ρυθμίσεις: | Καμία |
| **ΠΙΣΩ** | |
| | Δύο αμορτισέρ |
| Ρυθμίσεις: | Προφόρτιση ελατηρίου σε 4 θέσεις |
| **ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ** | |
| Ζάντα: | 16'' |
| Ελαστικό: | Michelin City Grip 90/80-16 |
| Φρένο: | Δίσκος 226 mm |
| **ΠΙΣΩ** | |
| Ζάντα: | 16'' |
| Ελαστικό: | Michelin City Grip 110/70-16 |
| Φρένο: | Δίσκος 226 mm |

**PEUGEOT TWEET 150**
**ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.**
**€1,899**

# cover story

***Σπουδαία τιμή η πρόσκληση της Triumph για την παγκόσμια παρουσίαση των νέων Tiger 800 / XC στη Βαρκελώνη, σπουδαία και η έκπληξη***

# Βότσαλο στη λίμνη

***Σε μια αγορά μεγάλων on/off που έχει πρεμήσει τα τελευταία χρόνια η Triumph εισβάλλει και ταρακουνά τα λιμνάζοντα νερά***

**κείμενο:** Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Triumph

Τέσσερα χρόνια το περιμέναμε και τελικά οι φήμες που μας άνοιγαν την όρεξη δεν είχαν καθόλου άδικο, η Triumph ξεκίνησε επίσημα την υλοποίηση της μεσαίας γενιάς Tiger το 2007. Τα δύο νέα μοντέλα, 800 και XC, αποτελούν φέτος ένα τεράστιο στοίχημα για τους Άγγλους καθώς έρχονται εν μέσω οικονομικής θύελλας σε μια γενικότερη αγορά ήδη βαριά πληγωμένη από την ύφεση.

Η μόδα των 750/800 cc δεν είναι καινούργια και φυσικά πηγάζει από μια εξαιρετικά απλή λογική: Η χρηστικότητα αυτών των μοτοσυκλετών στον πραγματικό κόσμο δεν απέχει και πολύ από αυτή των μεγάλων on/off άνω των 1000 cc. Όσο το χρήμα λιγοστεύει, τόσο περισσότερο ο πελάτης είναι λογικό να στραφεί σε αποδοτικότερες αναλογίες αξίας/τιμής, αφήνοντας τη γλυκιά γεύση της υπερβολής για τις καλύτερες μέρες –αν και όποτε έρθουν.

Η απλή γενίκευση λέει πως ο τρικύλινδρος κινητήρας των 800 κυβικών προέρχεται από αυτόν του Street Triple, κατά προέκταση από το Daytona 675. Η πραγματικότητα μας αποκαλύπτει πως το νέο Tiger εξελίχθηκε σχεδόν ως μια ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα, καθώς σε πολύ λίγα σημεία θα βρούμε κοινά εξαρτήματα με τα δύο 675.

TRIUMPH
TIGER

Ολοκαίνουργιο ατσάλινο πλαίσιο και ένας κινητήρας που μεγάλωσε σε χωρητικότητα με αύξηση της διαδρομής των εμβόλων, δύο στοιχεία που αποκαλύπτουν τον όγκο δουλειάς που απαιτήθηκε –σε αντίθεση με μοτοσυκλέτες όπως το Crossrunner της Honda που διαφέρει από το VFR800 μόνο σε διαδρομές αναρτήσεων και διάκοσμο. Η επιλογή αλλαγής της διαδρομή των εμβόλων σημαίνει μια εκ βάθρων αλλαγή του κινητήρα, καθώς αλλάζει όλη η εργονομία από τα βαθύτερα σωθικά του ως τα κάρτερ. Διά του λόγου το αληθές οι Άγγλοι τεχνικοί κατέληξαν σε ένα μοτέρ που διαφέρει στο 85% των εξαρτημάτων του από το 675.

Είναι δε σαφές που στοχεύουν οι της Triumph. Τα F650/800 GS της BMW είναι οι πιο άμεσοι δέκτες του αγγλικού ανταγωνισμού και αυτό είναι εμφανέστατο από την εμφάνιση και μόνο. Τα γερμανικά δικύλινδρα δίχως αμφιβολία λειτούργησαν ως πρότυπα στην εξέλιξη των Tiger που σχεδιαστικά τους μοιάζουν πολύ, ενώ μοιράζονται σε κάποιο βαθμό και τη λογική των δύο εναλλακτικών μοντέλων.

...με
μια κουβέντα, είναι
πληρέστατα

# Tiger 800

### Θεμέλιος λίθος

Το 800 είναι η βάση της διμελούς οικογένειας και, αναμενόμενα, η φθηνότερη εκ των δύο επιλογών. Εκτός από πιο οικονομική, είναι και η χαμηλότερη εκ των δύο, προσανατολισμένη περισσότερο σε ασφάλτινη χρήση και αναμένεται να είναι και η πιο προσφιλής σε κόσμο που δεν αρέσκεται σε πολύ ψηλές σέλες.

Ξεχωρίζει από τις χυτές ζάντες με τα tubeless λάστιχα, τον 19άρη μπροστινό τροχό και την απουσία του πλαστικού φτερού-ρύγχους κάτω από τους προβολείς –το οποίο βέβαια μπορεί να προστεθεί εκ των υστέρων. Υπάρχει ακόμη και σημαντική διαφορά, στις αναρτήσεις όπου στο 800 βρίσκουμε ένα ανεστραμμένο 43άρι πιρούνι με "ενδιάμεση" διαδρομή 180 mm, όση και στο αμορτισέρ. Όσον αφορά στον κινητήρα οι δύο εκδόσεις είναι εντελώς πανομοιότυπες τόσο σε ισχύ όσο και σε τρόπο απόδοσης, είναι το ίδιο μοτέρ.

Η βασική ιδέα των νέων Tiger 800 δεν έχει καμιά σχέση με όσα γνωρίζουμε από το 1050. Λεπτή σιλουέτα, αίσθηση βάρους πολύ μικρότερη από την πραγματικότητα των αριθμών και χαρακτηριστικά on-off. Ο τρικύλινδρος κινητήρας συνοδεύεται από τον γνωστό "σφυριχτό" ήχο, χαρακτηρίζεται από άφθονη ελαστικότητα και είναι γραμμικότατος στην απόδοσή του από το ρελαντί. Η ροπή είναι ευχάριστα παρούσα παντού, γεγονός που δικαιώνει τη σκέψη των Άγγλων μηχανικών να αυξήσουν τη διαδρομή εμβόλων στον κινητήρα του 675, καθώς κάνουν την προφανή ανταλλαγή λίγης δύναμης ψηλά με κάμποση ροπή χαμηλά και στις μεσαίες.

### Ανταγωνιστικότατο

Είναι πάντα πολύ ευχάριστο να πηγαίνουμε σε μια παρουσίαση που έχει σχεδιαστεί με κεντρικό γνώμονα την οδήγηση και όχι το μάρκετινγκ. Τι εννοώ; Η Triumph μας ταξίδεψε δυτικά της Βαρκελώνης, σε μια περιοχή με έντονο ανάγλυφο και πολλά φιδίσια επαρχιακά χιλιόμετρα, ένα πρόγραμμα με ελάχιστο χρόνο βαρετών παρουσιάσεων σε κλειστές αίθουσες και άπλετο χρόνο

85%
διαφορετικό
από το
675

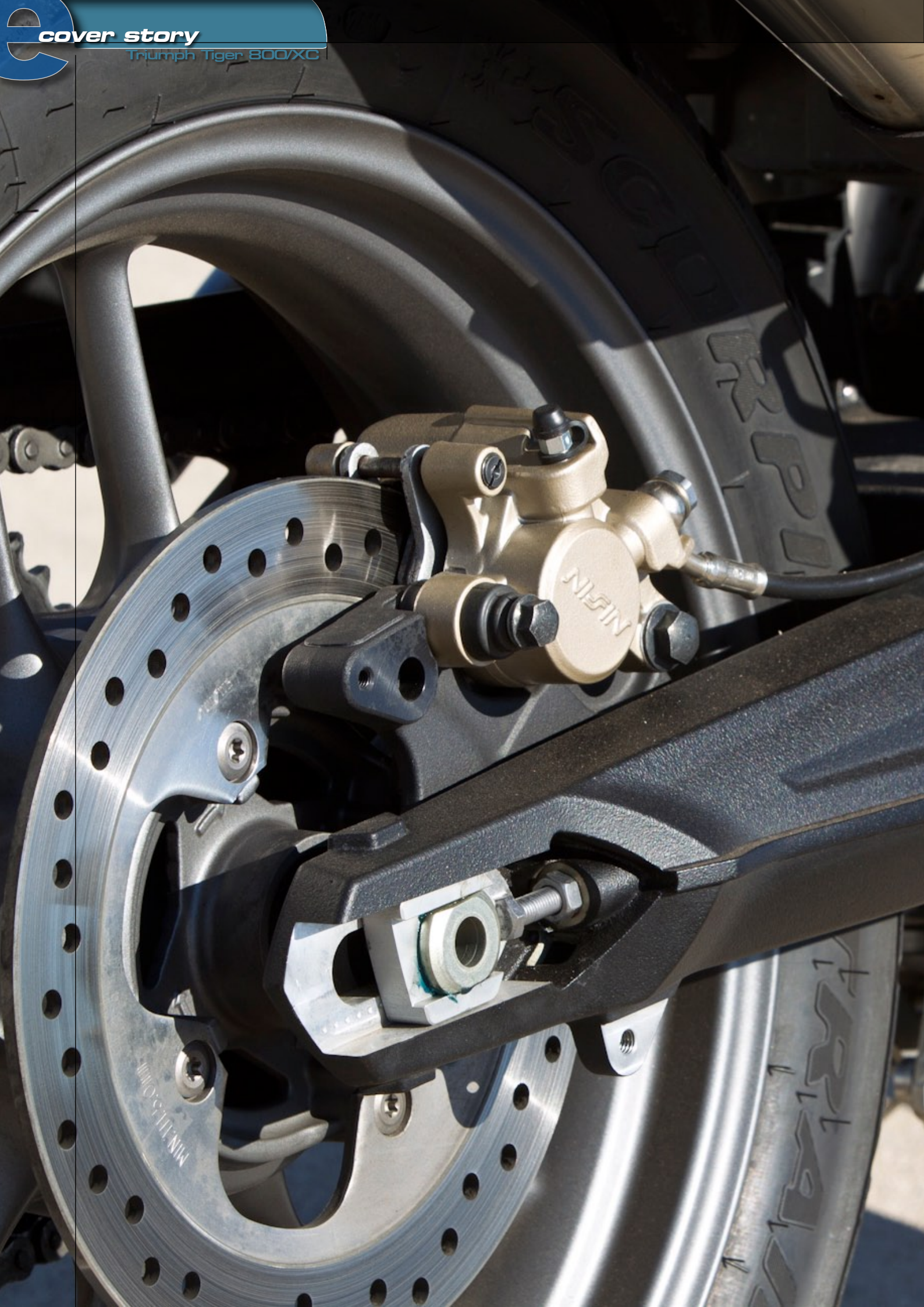
οδήγησης. Το μενού περιελάμβανε κυρίως επαρχιακό δίκτυο και ολίγη από αυτοκινητόδρομο, αν και οι οδηγοί-συνοδοί μας απέφυγαν έντεχνα να μας δώσουν κάπου την ευκαιρία να τελικιάσουμε τις μοτοσυκλέτες –άντε μετά να βγάλεις τα κάστανα από τη φωτιά της ισπανικής αστυνομίας.

Παρόλα αυτά δε χάσαμε την ευκαιρία να διαπιστώσουμε πόσο άνετα και ευχάριστα μπορεί το Tiger να ταξιδεύει με 160, έχοντας απόθεμα δύναμης και καλή επιτάχυνση από το σημείο αυτό και μετά. Όπερ σημαίνει πως αναμενόμενα ο νέος αυτός κινητήρας παίζει κανονικότατα στα στάνταρ της κατηγορίας, επιτυγχάνοντας πάνω-κάτω ότι και τα 1000+ cc.

Αυτό βέβαια που αρέσει περισσότερο είναι η γεμάτη επιτάχυνση του τρικύλινδρου σε όλο το φάσμα του, χάρη στη σωστά απλωμένη ροπή του και τη θετικότατη λειτουργία του ψεκασμού. Αισθητές τρύπες ή ανωμαλίες στην απόδοση δεν υπάρχουν πουθενά, το άνοιγμα του γκαζιού από οποιοδήποτε σημείο του στροφόμετρου σημαίνει άμεση επιτάχυνση χωρίς δισταγμό ή σκορτσαρίσματα.

Μπαίνοντας στο κυρίως πιάτο, ανεβοκατεβαίνουμε ημιορεινά στροφιλίκια με τους Άγγλους οδηγούς μας να δείχνουν εξαιρετικά πρόθυμοι να καρυδώσουν το γκάζι. Το 800 σε κερδίζει γρήγορα χάρη στην ουδετερότητα και την ελαφριά αίσθησή του, η μοτοσυκλέτα μπαίνει εύκολα στην γραμμή της, κάθεται αποφασιστικά και

KY60
YGK


NISSIN

μένει να ανοίξεις το γκάζι στην έξοδο για να εκτοξευτείς απολαυστικά στην επόμενη στροφή. Αποπνέει σιγουριά και ασφάλεια αρκετή για να σε ψήσει να ανεβάσεις ρυθμό, διαδικασία που συνεχίζεται όσο έχεις μια αίσθηση από το πιρούνι για την διαθέσιμη πρόσφυση. Στο απλό 800 το 43άρι Showa λειτουργεί άψογα ως προς τις αποσβέσεις του, αλλά είναι κάπως φτωχό στην πληροφορία που περνά στον αναβάτη, κάτι που το ένιωσα χαρακτηριστικά σε κατηφορικές στροφές με κάμποσα χιλιόμετρα φορτωμένα στο κοντέρ. Ακόμη και σε ένα οδηγικό κομμάτι που κάναμε υπό βροχή την πρώτη ημέρα της παρουσίασης το Tiger τροφοδοτεί την αίσθηση ασφάλειας απλά φέρνει το εγκεφαλικό όριο λίγο νωρίτερα, διότι άπαξ και δε νιώθεις επακριβώς πόσο καλά πατάει το μπροστινό κόβεις ρυθμό για παν ενδεχόμενο. Με βάση τα δεδομένα στην οικονομική κατηγορία που εντάσσεται πάντως θα έλεγα πως, όχι απλά πρόκειται για κάτι αναμενόμενο, αλλά και πως η συγκεκριμένη ανάρτηση είναι ανταγωνιστικότατη.

Πολύ καλά είναι και τα φρένα της Nissin. Αρχικά επί χάρτου σκεφτόμουν πως με 94 άλογα θα ήταν μάλλον προτιμότερο να είχε τετραπίστονες δαγκάνες μπροστά, μα τελικά η χρήση σε πραγματικές συνθήκες με διέψευσε. Το φρένο λειτουργεί καθησυχαστικά, θέλει περισσότερη δύναμη απ' όση αν φορούσε τετραπίστονες, μα στην ουσία χάνει μόνο λίγο σε αίσθηση, έχοντας παρόλα αυτά όλη την απαραίτητη δύναμη να σταματήσει ασφαλώς το Tiger.

# Tiger 800 XC

### Ο Περιπέτειας

Δεύτερη μέρα της παρουσίασης και ήρθε η ώρα να περάσουμε το πόδι πάνω από τη σέλα του XC, του ψηλού αδελφού. Πέραν των αισθητικών διαφορών από το άλλο μοντέλο, το ψηλό XC χαίρει αναρτήσεων με καθαρά "ονοφάδικες" διαδρομές και ένα εμφανώς φαρδύτερο τιμόνι. Προσπαθώ να καταλάβω για ποιο λόγο οι Άγγλοι δε χρησιμοποιούν το ίδιο και στο απλό 800, καθώς μου αρέσει εξαρχής καλύτερα ο μεγαλύτερος μοχλός του τιμονιού αυτού και δίνει και πιο αρχοντική αίσθηση. Η απάντηση βέβαια είναι μάλλον απλή: Φιλικότητα. Ένας αναβάτης μικρού αναστήματος μπορεί να δυσκολευτεί στο τέρμα κόψιμο του μεγάλου τιμονιού, οπότε επιλέγει φυσιολογικά το χαμηλό Tiger για ένα σύνολο περισσότερο στα μέτρα του.

Λίγα χιλιόμετρα πιο κάτω η βασικότερη διαφορά του XC είναι εκτυφλωτικά εμφανής. Μιλώ για την ανάρτηση, μα δεν αναφέρομαι στο ύψος της. Η διαφορά διαδρομής είναι αρκετά ξεκάθαρη, αλλά αυτό που θέλω να πω είναι πως πρόκειται για ένα εντελώς διαφορετικό πιρούνι. Εδώ συναντάμε ένα παχύτερο, 45άρι Showa, ξανά άνευ ρυθμίσεων, που δείχνει από την αρχή πολύ ανώτερο από αυτό του απλού 800. Αρχικά η μεγάλη διαδρομή δίνει μια εντύπωση πλαδαρότητας, αλλά από τα πρώτα στροφιλίκια είναι σαφές πως από πλευράς δυναμικών χαρακτηριστικών δεν πάσχει πουθενά, οι αποσβέσεις του είναι σωστές στην ισορροπία μεταξύ άνεσης και άρτιας συμπεριφοράς στο στρίψιμο. Τα ίδια ισχύουν και για το αμορτισέρ, που επίσης είναι εντελώς διαφορετικό από το απλό 800, με εξωτερικό δοχείο αζώτου στην αριστερή πλευρά του πλαισίου.

Αυτό που κάνει μπαμ στην οδήγηση είναι το μοναδικό ποιοτικό χαρακτηριστικό που δε χορτάσαμε την προηγούμενη μέρα με το 800: Οι αναρτήσεις του XC διαβάζουν πολύ λεπτομερέστερα το έδαφος και μεταφέρουν ακριβέστερη εικόνα στο σώμα του αναβάτη. Αυτή η πληροφόρηση είναι κάτι που σπάνια συναντάμε σε αναρτήσεις μοτοσυκλετών τέτοιου κόστους, οι περισσότερες γιαπωνέζες για παράδειγμα

να ’χε
και καμιά
ρυθμισούλα...

δε γνωρίζουν καν τι είναι αυτό. Συνήθως πρέπει κανείς να σκαρφαλώσει σε αγορές των €15,000 για να συναντήσει πιρούνια με τόσο ποιοτική αίσθηση. Να είχε και καμιά ρυθμισούλα δε θα ήταν άσχημα…
Το 800 XC είναι αναμενόμενα πιο νωθρό στο στροφιλίκι από το απλό μοντέλο, κυρίως λόγω του μπροστινού 21 ιντσών που κάνει την είσοδο στη στροφή πιο αργή. Τα Bridgestone Trailwing σε κάποια σημεία έδειχναν να γλιστρούν περισσότερο απ' όσο τα Pirelli Scorpion του άλλου 800, γεγονός που δεν είναι εύκολο να εξηγηθεί με μια βόλτα. Είναι το πάντρεμά τους με τη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα, είναι η ακριβέστερη αίσθηση του καλύτερου πιρουνιού, ήταν το συγκεκριμένο λάστιχο της συγκεκριμένης μοτοσυκλέτας; Ποιος ξέρει.

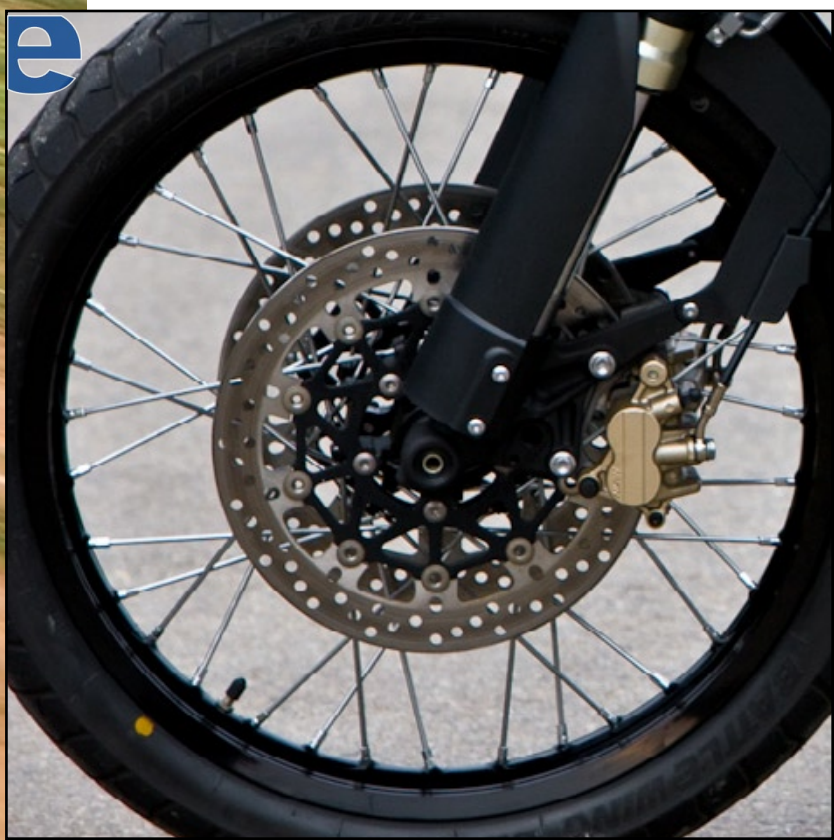
### Η έκπληξη

Κατά τη διάρκεια της μεσημεριανής διακοπής οι Άγγλοι μας φυλούσαν μιαν έκπληξη: Βγαίνοντας από το φαγητό βρίσκουμε τις μοτοσυκλέτες ντυμένες με τακουνάτα Karoo και μέσα από το χωριό που ήδη βρισκόμασταν ξεκινά χωμάτινη διαδρομή. Πάραυτα βρεθήκαμε σε φαρδύ χωματόδρομο με πολλή κροκάλα, αμέτρητες τρύπες και νεροφαγώματα, αλλά ευτυχώς εντελώς στεγνό. Λέω ευτυχώς γιατί είμαι ο τελευταίος άνθρωπος στον κόσμο που θα εκτιμήσει μια λασπωμένη βόλτα με μια μοτοσυκλέτα 94 ίππων και 200+ κιλών.
Κι όμως, το XC αποδεικνύεται αρκετά εύκολο, το ζύγισμά του βοηθά να μην τρομάζεις κάθε λίγο και λιγάκι, επιτρέπει δε εύκολα να το πιέζεις με το γκάζι και το σώμα για να ακολουθήσει διαφορετική γραμμή από αυτή που θα ήθελε. Το πιρούνι εξακολουθεί να διαβάζει ικανοποιητικά, η υδραυλική λειτουργία των αναρτήσεων είναι σωστή περιορίζοντας στο ελάχιστο τις ανεπιθύμητες αναπηδήσεις των τροχών και πολύ εύκολα κρατώ μια ταχύτητα της τάξης των 60-70 km/h σε άγνωστη διαδρομή με δεδομένη την απειρία μου στο χώμα. Η αξία του σωστού πιρουνιού φαίνεται και από το φρενάρισμα, καθώς μου επιτρέπει να έχω καλό έλεγχο στη δεξιά μανέτα και να σταματώ με ακρίβεια, ακόμη και να διορθώνω σοβαρά λάθη όπως το να μπω με περισσότερα σε καμπή που αποφασίζει αργά και βασανιστικά να με φτύσει.

### Κάποιοι ιδρώνουν ήδη

Μετά από περίπου 150 χιλιόμετρα με κάθε ένα από τα δύο νέα Tiger δεν ισχυρίζομαι πως ξέρω τα πάντα γι' αυτά. Άλλωστε αυτή θα είναι η δουλειά των εκτενών δοκιμών που θα κάνουμε τους αμέσως επόμενους μήνες με τις δύο μοτοσυκλέτες επί ελληνικού εδάφους και για το σωστό χρονικό διάστημα. Μπορώ όμως με πάσα βεβαιότητα να έχω κάποια αρχικά συμπεράσματα που κολακεύουν την Triumph.
Οι Άγγλοι έπεσαν διάνα στην επιλογή του κινητήρα, τροποποιώντας τον 675 με τον καλύτερο τρόπο. Ο χαρακτήρας του, όπως τον γνωρίσαμε στα Daytona και Street Triple, είναι πάντα παρών, έχοντας πιο πλούσια ροπή σχεδόν παντού δίχως σοβαρές απώλειες. Ναι, ψηλά δεν έχει τη διάρκεια των ασφάλτινων 675, αλλά τουλάχιστον μέχρι τις 8,000 ο 800άρης κινητήρας δείχνει

KY60
YHE



πιο ζωντανός από ποτέ, γεμίζοντας το εύχρηστο κομμάτι του στροφόμετρου με απολαυστική και αγχολυτική ελαστικότητα και σύμμαχο έναν άριστο ψεκασμό.

Εργονομικά τα δύο Tiger χαρακτηρίζονται από φυσικότατη θέση οδήγησης, ξεκούραστη και βολική για ο,τιδήποτε από καθημερινή ανάγκη μέχρι και τουριστικά γούστα. Διαθέτουν στάνταρ σχεδόν όλο τον εξοπλισμό που χρειάζονται και ως έχουν στη βασική έκδοση είναι, με μια κουβέντα, πληρέστατα. Αν αρχίσουμε να μιλάμε για σοβαρές προσθήκες, αυτές θα αφορούσαν μια ψηλότερη ζελατίνα για τους τουρίστες, καθώς η συγκεκριμένη θέλει λίγο σκύψιμο στον αυτοκινητόδρομο και την αλουμινένια ποδιά κινητήρα για τους εντουράδες. Η μικρή στάνταρ ποδιά που φορούν στάνταρ τα δύο Tiger επαρκεί σε φυσιολογική χρήση, αλλά όταν οι κροκάλες άρχισαν να βομβαρδίζουν τις σόλες μου ενδόμυχα προσευχόμουν να μην εκτοξευτεί το λάθος κοτρώνι από το μπροστινό λάστιχο και βρει το κάρτερ στην αφύλακτη μετωπική πλευρά.

Ένα ακόμη σπουδαίο χαρακτηριστικό που δεν έχω αναφέρει ως τώρα για τα δύο Tiger είναι η αυτονομία τους. Οι Άγγλοι δεν είχαν κανένα πρόβλημα να μας δηλώσουν πως ο κινητήρας τους δεν είναι εξίσου οικονομικός με τον δικύλινδρο της BMW, γι' αυτό και επέλεξαν ένα ρεζερβουάρ 19 λίτρων που βγάζει ανάλογα μεγάλη αυτονομία με το F800GS (16 λίτρα). Η μόνη μέτρηση κατανάλωσης που έχω προέρχεται από την ανάλογη ένδειξη των οργάνων, αποκαλύπτοντας μια μέση τιμή γύρω στα 7.5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Αυτό με το γκάζι εν γένει χορταστικά ανοικτό και μεγάλα κομμάτια με μια σχέση κάτω και τον κινητήρα μονίμως από τις 6 ως τις 8,000 rpm. Με τέτοιο ρυθμό η θεωρητική αυτονομία βγάζει περίπου 250 χιλιόμετρα, ποσόν που –επίσης θεωρητικά– θα είναι μεγαλύτερο σε ταξίδι με μια φυσιολογική μέση ταχύτητα. Καθόλου άσχημα.

Προσθέστε τώρα και την καλή τιμολόγηση της Triumph στην Ελλάδα και αρχίζετε να αντιλαμβάνεστε γιατί κάποιοι πρέπει να έχουν ήδη αρχίσει να ιδρώνουν.

Τα Tiger 800 είναι δύο μοτοσυκλέτες που ταιριάζουν άριστα με τις συνθήκες στην Ελλάδα, είναι ολοκληρωμένες και πολύ ικανές, είναι δε πολύ "ύποπτες" για να κόψουν πωλήσεις και από μοντέλα της μεγάλης κατηγορίας. Διότι πολύ απλά με το πολύ μικρότερο αντίτιμο που ζητούν μπορούν να κάνουν τα ίδια πράγματα. Έχουν όλη την ικανότητα να ταξιδέψουν, να παίξουν σε κάθε επαρχιακό στροφιλίκι, αλλά και να κινηθούν καθημερινά στην πόλη θυμίζοντας περισσότερο ελαφρύ on-off παρά θηριώδες μαστόδοντο – χώρια που το XC αποδεικνύεται δεκτικότατο και σε εκτός δρόμου χρήση, όχι απλά Περιπέτεια στα χαρτιά και την εμφάνιση. <<

## Δεύτερη γνώμη

Την Παρασκευή 17 Δεκεμβρίου, σε μια άψογα οργανωμένη εκδήλωση εντός Αττικής, η Triumph έκανε την επί ελληνικού εδάφους παρουσίαση του μικρού Tiger. Έτσι, μου δόθηκε η ευκαιρία να οδηγήσω το απλό Tiger για μερικές ώρες και να μπορέσω να σφηνώσω και τη δική μου άποψη μέσα στις σελίδες του Τσαντήλα

Όσοι από εσάς περιμένατε ένα Tiger 1050 με λιγότερο γκάζι θα μείνετε στην αναμονή. Το 800 δεν θυμίζει σε τίποτα τον μεγάλο του αδερφό, καθώς δεν κουβαλά ούτε τα κιλά του ούτε τον παλαιάς κοπής κινητήρα του. Είναι σαφέστατα πιο κοντά στο Street Triple σαν όγκος και αίσθηση βάρους, ενώ το μοτέρ του διαθέτει τον καλύτερο πιθανότατα ψεκασμό στην κατηγορία και σίγουρα την πιο γραμμική καμπύλη απόδοσης. Δουλεύει τόσο καλά που, δίπλα του, το Tiger 1050 μοιάζει να ανήκει στην προηγούμενη δεκαετία.

Στενό ανάμεσα στα πόδια, σου δίνει την εντύπωση ότι καβαλάς κάτι πιο μικρό από το νούμερο που δηλώνει ο κυβισμός του. Πολύ καλή θέση οδήγησης, κάπως ψηλή για χαμηλού αναστήματος αναβάτες, με μέτρια κάλυψη από τον αέρα λόγω χαμηλής ζελατίνας. Άψογο κιβώτιο στις αλλαγές, με μακριές σχέσεις λόγω προδιαγραφών, πιθανολογώ. Η θέση συνεπιβάτη και οι δυνατότητες φόρτωσης δείχνουν κάτι παραπάνω από ικανοποιητικές. Τα φρένα μια χαρά, το γκάζι φτάνει και περισσεύει, το πλαίσιο είναι ευχάριστο στις στροφές και οι αναρτήσεις πολύ καλές, αν και το πιρούνι είναι πολύ μαλακό για τα γούστα μου.

Τον σχεδιαστή του λειτουργικότατου κατά τα άλλα πολυόργανου, ευχαρίστως θα τον σκότωνα. Πρέπει να φταίει το γούστο του, δεν μπορεί. Η μόνη άλλη απάντηση που μπορώ να σκεφτώ είναι να μη γνωρίζει την ύπαρξη επιπλέον γραμματοσειρών πέρα από αυτές που έχει προεγκατεστημένες ένας υπολογιστής. Και πάλι όμως, αν χρησιμοποιούσε μια Arial για παράδειγμα, το αισθητικό αποτέλεσμα θα ήταν κλάσεις ανώτερο.

Στην υπόλοιπη γκρίνια μου, δε μου άρεσε που το πλαίσιο είναι ένα κομμάτι με το υποπλαίσιο και τις βάσεις στήριξης των μαρσπιέ συνεπιβάτη. Δεν μου άρεσαν ούτε οι περίπλοκοι διακλαδωτήρες του υδραυλικού κυκλώματος του εμπρός φρένου, οι οποίοι κάνουν πολύ δύσκολη την αφαίρεση του χαμηλού φτερού στην περίπτωση που θελήσεις να πας να παίξεις με τις λάσπες φορώντας Karoo. Και ένα τελευταίο: Δε συμφωνώ με την απουσία του ψηλού φτερού από τον στάνταρ εξοπλισμό της απλής έκδοσης. Κοιτώντας το XC στις φωτογραφίες, μένεις με την εντύπωση πως ξέχασαν να το βάλουν στο απλό. Έξω, θα προσφέρεται ως έξτρα. Θα πληρώνεται όμως και σαν τέτοιο.

Κατά τα άλλα, αν έψαχνα να πάρω μοτοσυκλέτα "όλα σε ένα", σίγουρα στο Tiger θα κατέληγα. Όχι όμως το απλό. Το άλλο θα έπαιρνα, το XC, με τον 21" μπροστά –κι ας μην έχω κάνει ούτε ένα μέτρο μαζί του.

Κων/νος Δάλλας

Arai

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

**TRIUMPH TIGER 800 (XC)**
**ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.**
**€8,990 (XC €9,590)**

(σε παρένθεση οι τιμές της έκδοσης XC όπου αυτές διαφέρουν)

| | |
|---|---|
| **ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ** | |
| Μήκος: | 2,215 mm |
| Πλάτος: | 795 (865) mm |
| Ύψος: | 1,350 (1,390) mm |
| Μεταξόνιο: | 1,555 (1,568) mm |
| Ύψος σέλας: | 810 (845) mm |
| Ρεζερβουάρ: | 19 l |
| Βάρος κατασκευαστή: | 210 (215) kg πλήρες |
| **ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ** | |
| Τύπος: | 4Τ, υγρόψυκτος, τρικύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 12 βαλβίδες |
| Διάμετρος x Διαδρομή: | 74 x 61.9 mm |
| Χωρητικότητα: | 799 cc |
| Σχέση συμπίεσης: | - |
| Ισχύς: | 94/9,300 hp/rpm |
| Ροπή: | 8/7,850 kg.m/rpm |
| **ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ** | |
| | Ανεστραμμένο πιρούνι Showa |
| Διαδρομή/Διάμετρος: | 180/43 (220/45) mm |
| Ρυθμίσεις: | Καμία |
| **ΠΙΣΩ** | |
| | Ένα αμορτισέρ Showa monoshock |
| Διαδρομή: | 170 (215) mm |
| Ρυθμίσεις: | Προφόρτιση ελατηρίου |
| **ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ** | |
| Ζάντα: | 2.50 x 19 (2.50 x 21) in |
| Ελαστικό: | Pirelli Scorpion, 110/80-19 (Bridgestone Battlewing, 90/90-21) |
| | Φρένο: Δύο δίσκοι 308 mm, δαγκάνες Nissin 2 εμβόλων |
| **ΠΙΣΩ** | |
| Ζάντα: | 4.25 x 17 |
| Ελαστικό: | Pirelli Scorpion (Bridgestone Battlewing), 150/70-17 |
| Φρένο: | Δίσκος 255 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου |

gas
motosport culture

Alpinestars
Arai
Clover
Dainese
Fox
IXS
Nolan

Για τον αναβάτη και τη μοτοσυκλέτα

RS Taichi
Shoei
Sidi
Sinisalo
Smith
Uvex
X-Lite

Κισσάμου 98, Χανιά 731 31 • Τηλ./Fax: 2821 0 74730 • e-mail: info@gasmoto.gr

ebike.gr

# the test

***Γκάζι εφάμιλο ενός superbike, στήσιμο μεγάλου motard, εργονομία on off, εξοπλισμός sport touring. Είναι τελικά το Multistrada ο τέλειος συμβιβασμός;***

DUCATI

# Ducati Multistrada 1200 Touring

***Όταν καταφθάνει στο περιοδικό μια από τις σημαντικότερες μοτοσυκλέτες της χρονιάς, έστω και με καθυστέρηση... εξαμήνου, σύσσωμη η συντακτική ομάδα σπεύδει να την κάνει έστω και λίγα μέτρα για να "πάρει την αίσθηση", να δει που στέκεται και αν ανταποκρίνεται στα όσα υπόσχεται. Αρχικά, ήμουν ένας από αυτούς. Στην πορεία επέμεινα να κάνω το test, θέλοντας να βγάλω τα κάστανα από τη φωτιά, τρομάρα μου...***

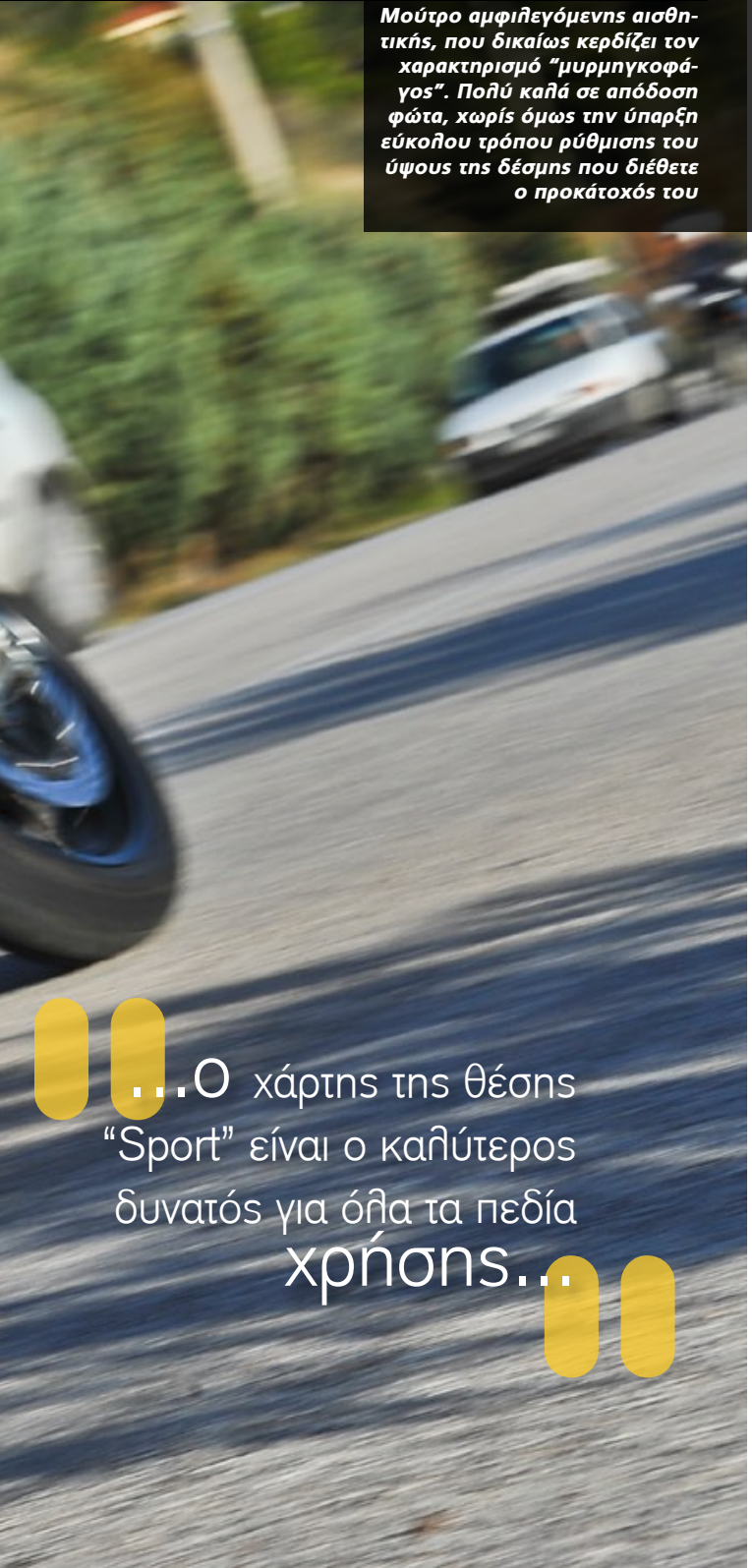
**κείμενο:** Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Κων/νος Δάλλας

# Multi το πολυσχιδές

GR
BNZ
161

***Μούτρο αμφιλεγόμενης αισθητικής, που δικαίως κερδίζει τον χαρακτηρισμό "μυρμηγκοφάγος". Πολύ καλά σε απόδοση φώτα, χωρίς όμως την ύπαρξη εύκολου τρόπου ρύθμισης του ύψους της δέσμης που διέθετε ο προκάτοχός του***

***Για πρώτη φορά σε Ducati, οι καθρέφτες είναι τόσο λειτουργικοί που θυμίζουν Γιαπωνέζο. Οι χούφτες σε περιορίζουν ανάμεσα στα αυτοκίνητα, αλλά τα βγάζουν τα λεφτά τους το χειμώνα***



"...ο χάρτης της θέσης "Sport" είναι ο καλύτερος δυνατός για όλα τα πεδία χρήσης..."

Ξεκίνησα να γράφω αυτές τις γραμμές μετά από τέσσερα απανωτά επεισόδια "House". Έχοντας μόλις πετάξει τρεις παραγωγικές ώρες στα σκουπίδια και όντας προφανέστατα επηρεασμένος από τη δαιδαλώδη και στρεσογόνα διαδικασία με την οποία διαγνώνουν τους ασθενείς στην εν λόγω τηλεοπτική σειρά, κάθομαι και χαζεύω τις φωτογραφίες του Multistrada και για πολλοστή φορά προσπαθώ να καταλήξω στο τι απ' όλα είναι: πόλης, τουρισμού, σπορ ή enduro; Ή μήπως είναι και τα τέσσερα στη συσκευασία μιας και μόνης μοτοσυκλέτας, όπως ευθαρσώς ισχυρίζεται η Ducati;

Η επιρροή του δόκτωρ Χάουζ δεν σταμάτησε εκεί, παρά επεκτάθηκε και στην ευθύτητα, την αμεσότητα και τη μηδενιστική τάση των σκέψεών μου και, κατ' επέκταση, του γραπτού μου λόγου. Όμως δεν φταίει μόνο αυτός, φταίει και το μάρκετινγκ έτσι όπως έχει καταντήσει τη σήμερον ημέρα. Πάω στοίχημα ότι κανένας σχεδιαστής ή μηχανικός της Ducati δε θα έβαζε τον πήχυ του Multistrada εκεί ψηλά που τον ανέβασε το τμήμα μάρκετινγκ όταν ξεστόμισε το βαρύγδουπο "μοτοσυκλέτα τέσσερα σε ένα". Για καθίστε βρε παιδιά, σοβαρά τώρα, τέσσερα σε ένα; Πόλη, ταξίδι, σπορ χρήση και χώμα; Και πείτε μου τώρα, γίνεται να μην είσαι πρωτίστως αυστηρός και δευτερευόντως απαιτητικός απέναντι σε μια μοτοσυκλέτα με τόσο μεγάλες φιλοδοξίες;

Την απάντησή μου στο αν το Multistrada καταφέρνει να σταθεί αντάξιο του τίτλου που του απονεμήθηκε θα την πάρετε μερικές σελίδες παρακάτω καθώς, προτού βγάλω τα συμπεράσματά μου, θα πρέπει πρώτα να καταθέσω όλα τα στοιχεία που έχω στη διάθεσή μου. Έτσι δεν κάνει άλλωστε ο Χάουζ και η ομάδα του προτού χορηγήσουν τα σωστά φάρμακα στον ασθενή; Ας δούμε λοιπόν τι έχουμε να αντιμετωπίσουμε.

Από αισθητικής πλευράς, βλέπετε μια δίτροχη μετάλλαξη της επιτυχημένης αυτοκινητάδικης SUV συνταγής - ακριβώς ό,τι και το μοντέλο που αντικαθιστά δηλαδή, μόνο που στο καινούργιο Multistrada τονίζεται αισθητά περισσότερο η σπορ υπόσταση. Οι αναλογίες και το σχήμα των πλαστικών φέρνουν σε Superbike, ενώ ο υδρόψυκτος κινητήρας με την πληθώρα σωληνώσεων και καλωδίων προσθέτει το λιθαράκι του. Πολύμπρατσες ζάντες Marchesini, χρυσά Ohlins εμπρός και πίσω, ακτινικές δαγκάνες της Brembo και μια στενή σιλουέτα που όμοιά της δύσκολα θα βρείτε στην κατηγορία. Πραγματικά, το Multistrada είναι πολύ πιο μικρό απ' ό,τι δείχνει στις φωτογραφίες. Μόνο στο ύψος του ρεζερβουάρ φαρδαίνει αρκετά - και αυτό για να προστατεύσει τον αναβάτη από τον αέρα και τη βροχή.

### Ο πρώτος λόγος στην εργονομία

Το περιορισμένο πλάτος στο ύψος των ποδιών κάνει τη ζωή πιο εύκολη στους μετρίου αναστήματος αναβάτες, καθώς δεν τους ανοίγει πολύ τα πόδια. Έτσι, πατάνε κάτω εύκολα και σίγουρα, μανουβράροντας τα καλοζυγισμένα κιλά του Multi χωρίς πρόβλημα. Εκεί που θα τα βρουν σκούρα είναι στη θέση οδήγησης. Το πολύ φαρδύ τιμόνι είναι τοποθετημένο μακριά από τον κορμό του αναβάτη, ενώ το σχήμα της σέλας σε "κλειδώνει" σε μια θέση, μην αφήνοντας περιθώριο να πας ούτε πιο πίσω, ούτε πιο μπροστά. Για τα δικά μου μέτρα, βέβαια, αυτή η θέση οδήγησης είναι πιο κοντά στο ιδανικό απ' ό,τι σε οποιαδήποτε άλλη μοτοσυκλέτα της κατηγορίας. Εγώ όμως είμαι δύο μέτρα - και προφανώς δεν αποτελώ χαρακτηριστικό δείγμα μέσου αναβάτη, πράγμα που με κάνει να πιστεύω ότι ο γνωστός ιταλοπίθηκος (κοντά πόδια, μακριά χέρια) χρησιμοποιήθηκε για μια ακόμη φορά ως σημείο αναφοράς στη διαμόρφωση της θέσης οδήγησης. Οι σέλες είναι πολύ άνετες, αλλά η πίσω έχει περιορισμένο πλάτος, με αποτέλεσμα τα οπίσθια των αρσενικών συνεπιβατών να σφηνώνουν ανάμεσα στις χειρολαβές. Μια σχετικά ασήμαντη λεπτομέρεια είναι ότι, πολλές φορές, ο συνεπιβάτης πατά το μοχλό του κεντρικού σταντ. Αν είναι και ευέξαπτος όπως η κοπέλα μου για παράδειγμα, θα ακούσετε τον επτάψαλμο για τη σχέση της Ducati με τον εργονομικό σχεδιασμό.

Συνεχίζοντας το εργονομικό ψαχούλεμα, θα πρέπει να πω ότι το κόψιμο του τιμονιού είναι εντυπωσιακό για Ducati και πολύ καλό για τα μέτρα της κατηγορίας. Όπως παραλάβαμε τη μοτοσυκλέτα, η θέση του τιμονιού στα καβαλέτα ήταν αρκετά λάθος, καθώς οι χούφτες έβρισκαν στη ζελατίνα όταν το έστριβες στο τέρμα. Αυτό διορθώθηκε με ένα αλενάκι, αλλάζοντας την κλίση του τιμονιού. Τα χειριστήρια βρίσκονται εκεί που τα περιμένεις, με μόνη παραφωνία τον ιδιόμορφο διακόπτη εναλλαγής της σκάλας του προβολέα, που νομίζεις ότι θα σπάσει αν τον πιέσεις δυνατά. Η αίσθηση του διακόπτη των φλας δεν είναι καλή αλλά συνηθίζεται. Αυτό που δεν βρίσκεις με την καμία αν δεν ανοίξεις το owner's manual είναι το από που ενεργοποιούνται τα θερμαινόμενα γκριπ. Η απάντηση είναι από τον διακόπτη της μίζας - και μάλιστα έχουν μνήμη, μένοντας στην επιλεγμένη θέση ακόμα και μετά από μεγάλη περίοδο ακινησίας. Πάντως αντί να γράφουν "Ducati" τα γκριπ, θα προτιμούσαμε η καλωδίωσή τους να ήταν εσωτερική όπως στα BMW για παράδειγμα.

Το πλάτος της ζελατίνας δεν είναι ικανοποιητικό, με αποτέλεσμα να μην καλύπτει ικανοποιητικά σε υψηλές



***Από εδώ χειρίζεστε το πολυόργανο. Η αίσθηση του διακόπτη των φλας και της ενεργοποίησης της μεγάλης σκάλας είναι περίεργη - πάντα με γάντια. Χωρίς αυτά δεν οδηγάω, οπότε δεν γνωρίζω αν βελτιώνεται με γυμνό χέρι***

*Για να κλειδώσει το τιμόνι, θα πρέπει να είναι στριμμένο σε ένα από τα δύο άκρα, ενεργοποιώντας έναν από τους δύο μαύρους διακόπτες με το ελατήριο που βρίσκονται σε κάθε πλευρά*

*Ο πιο έξυπνος διακόπτης μίζας, θυμίζει το περίφημο "κόκκινο κουμπί" από διάφορες πολεμικές ταινίες. Ντουμπλάρει και ως διακόπτης ενεργοποίησης των θερμαινόμενων γκριπ, με τα οποία απορούμε γιατί δεν έχουν εσωτερική καλωδίωση*

ταχύτητες ακόμα και όταν την έχεις τοποθετήσει στην πιο ψηλή θέση. Φαντάζομαι ότι ο κατάλογος της Ducati Performance κοσμείται ήδη από μια πιο φαρδιά και πιο ψηλή... Μετά, είναι και η αντανάκλαση του φωτισμού του πολυοργάνου, που γίνεται ενοχλητική τα βράδια. Διορθώνεται κάπως αν βάλεις τον φωτισμό στο πιο χαμηλό επίπεδο, καθαρά όμως δεν πρόκειται να δεις μέσα από τη ζελατίνα τη νύχτα. Ελπίζω το φαινόμενο να εξαλείφεται με μια after market ζελατίνα - αν και δεν το νομίζω, καθώς έχει να κάνει με το μέγεθος της LCD και τη θέση της σε σχέση με τη ζελατίνα.

### Κινητήρας για φίλημα

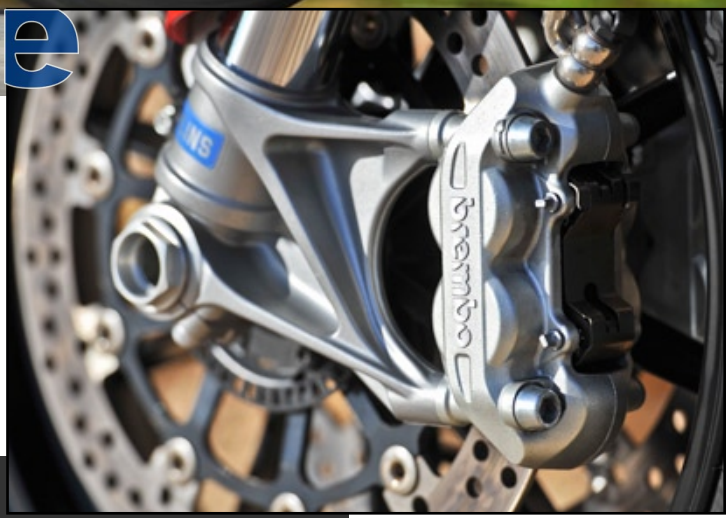
Χρόνια τώρα αποτελεί κοινό μυστικό πως οι δικύλινδροι κινητήρες είναι οι πιο κατάλληλοι για τα μεγάλα on-off - γι' αυτό και όλα ανεξαιρέτως φορούν μεγάλους δικύλινδρους σε όλες τις πιθανές διατάξεις: V, εν σειρά και boxer. Στην περίπτωση του Multistrada, το ευτύχημα είναι ότι ο δωρητής κινητήρα είναι το Superbike της Ducati, το 1198. Στο ταξίδι του από το ένα σωληνωτό πλαίσιο στο άλλο, άλλαξε ολόκληρη την κεφαλή του, μαζί με τις βαλβίδες και τους εκκεντροφόρους, και απέκτησε ηλεκτρονικό γκάζι. Το τελικό αποτέλεσμα είναι τουλάχιστον εντυπωσιακό και, κατά τη γνώμη μας, θα έπρεπε να διδάσκεται σε όλες τις σχολές μηχανολογίας. Με ελάχιστες αλλαγές, οι άνθρωποι της Ducati κατάφεραν να αλλάξουν τον χαρακτήρα του κινητήρα, κάνοντάς τον να λειτουργεί με ευχαρίστηση από τις μόλις 2,000 rpm, χωρίς παράλληλα να χάσει τα οροπέδια ροπής στις μεσαίες και την εκρηκτικότητα με την οποία αυξάνει το ρυθμό περιστροφής του. Πραγματικά, όσο κι αν το ψάξεις, δύσκολα θα βρεις ψεγάδι σε αυτό το μοτέρ. Τραβάει από χαμηλά χωρίς να σκορτσάρει και διαθέτει περισσότερη ροπή απ' όση θα ζητήσεις να σου προσφέρει. Ψηλά, σου μακραίνει τα χέρια και αποδίδει την περισσότερη ισχύ που έχουμε δει ποτέ σε μοτοσυκλέτα της κατηγορίας: 139 ολοζώντανους ίππους στον τροχό. Και όλα αυτά χωρίς να καίει υπερβολικές ποσότητες βενζίνης. Στις επτά μέρες που το είχαμε στη διάθεσή μας, το Multistrada σημείωσε μέση κατανάλωση 8.6 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα με όχι και τόσο ήρεμη οδήγηση. Για την ακρίβεια, πέρναγε τα 200 km/h σε καθημερινή βάση και για περισσότερες από μια φορές, σουζάριζε σε κάθε ευκαιρία και, δεν πήγαινε καθόλου πολιτισμένα.

### Μυστικός πράκτωρ Superbike

Βάζοντας ένα τέτοιο μοτέρ στο Multistrada, δεν είναι να απορεί κανείς με τον χαρακτήρα που αποκτά η μοτοσυκλέτα. Το να παρομοιάζαμε το Multi με καμουφλαρισμένο Superbike δεν θα είχε καμία δόση υπερβολής. Επιταχύνει σαν το διάολο μέχρι και μετά τα 240 km/h (!), σουζάρει με πρώτη, δευτέρα, ενίοτε και τρίτη, κουνάει τιμόνια στις εξόδους των στροφών, αφήνει μαυρίλες στην άσφαλτο και μπαντιλικιάζει σε κάθε γερό άνοιγμα του γκαζιού. Το απίθανο με όλα αυτά είναι ότι σου δίνει την αίσθηση πως κατασκευάστηκε για να τα κάνει σε καθημερινή βάση. Το ακόμα καλύτερο είναι το κλάμα που θα ρίξει οποιοσδήποτε κάτοχος on-off τολμήσει να σε προκαλέσει σε φανάρι. Και καλά τα on off, πόσο γκάζι να έχουν πια; Το Multi έχει τόσο πολύ που δεν έχει πρόβλημα να τα βάλει με Superbike για τα πρώτα 200 με 300 μέτρα. Όχι ότι θα σου φύγει πολύ μετά, αλλά αν ο αναβάτης του είναι καλός στις εκκινήσεις θα αρχίσει να ξεμακραίνει κυρίως

*Τα δισκάκια του ABS χρησιμοποιούνται και από το DTC (Ducati Traction Control), μέσω των οποίων ελέγχει τη διαφορά ταχύτητας των τροχών καμιά 50αριά φορές ανά περιστροφή*

*Για τους φιλόδοξους μεγαλοεντουράδες, τα λάστιχα αφαιρούνται εύκολα, φέρνοντας σε άμεση επαφή τη μπότα με το οδοντωτό μέρος του μαρσπιέ*




*Δεν έχω πολλά να πω εδώ. Δυνατά, προοδευτικά, με εξαιρετικό ABS. Φτάνουν και περισσεύουν ανεξάρτητα από το φορτίο*

λόγω της καλύτερης αεροδυναμικής και δευτερευόντως λόγω πλεονεκτήματος σε ισχύ και βάρος, καθώς οι όποιες διαφορές με το Multi δεν είναι δα και χαοτικές.

Μια λέξη χαρακτηρίζει επακριβώς τις επιδόσεις του Multistrada: υπερβολή. Κανείς δεν χρειάζεται 140 ίππους στον τροχό για να πάει στη δουλειά του - πόσο μάλλον για να οδηγήσει φορτωμένος σε χωματόδρομο. Από την άλλη βέβαια, αυτός είναι ένας σημαντικός λόγος για να στραφεί κανείς στο Multistrada και όχι στο 990 Adventure της KTM για παράδειγμα: έχει τόσο γκάζι που δεν θα το βαρεθείς ποτέ. Και αυτό δεν το λέμε υποτιμητικά ως προς το γκάζι του KTM - κάθε άλλο θα έλεγα...

Προσθέστε τώρα στην εξίσωση την ύπαρξη ρυθμιζόμενου traction control και ABS και δείτε πως βγαίνουμε από το πρίσμα της υπερβολής και οι 140 ίπποι στον τροχό γίνονται εύκολα διαχειρίσιμοι από τον οποιονδήποτε. Με το traction να διαθέτει οκτώ θέσεις -όπως στο 1198S- και τη Ducati να έχει προεπιλέξει από μια για καθένα από τα τέσσερα mode, είναι πραγματικά απίθανο να φέρεις τον εαυτό σου σε δύσκολη θέση. Στο "Urban", το traction επεμβαίνει σε κάθε ευκαιρία, σε σημείο που καταντά εκνευριστικό. Στο "Touring" είναι και πάλι υπερβολικό αλλά όχι τόσο όσο στο "Urban", ενώ στις θέσεις "Sport" και "Enduro" δείχνει ότι μπορεί να δουλέψει προς όφελος και των πιο έμπειρων αναβατών. Δεν θα σας πάρει πάνω από δύο μέρες για να συλλάβετε τον εαυτό σας να καρυδώνει το γκάζι με τη μοτοσυκλέτα να βρίσκεται ακόμα σε μεγάλη κλίση. Το traction control είναι η αρχή του τέλους των προικισμένων αναβατών. Στο εξής, ακόμα και ο πιο "κουλός" θα μπορεί να βγαίνει τέρμα γκάζι από κάθε στροφή...

### *Οι τέσσερις εποχές της Ducati*

Τα τέσσερα mode λειτουργίας του Multistrada αντιπροσωπεύουν ισάριθμες πλευρές του πολυσχιδούς χαρακτήρα του. Παρακολουθείστε με προσεκτικά να σας εξηγήσω πως πάει. Επιλέγοντας κάποια από τις θέσεις Sport, Touring, Urban και Enduro, το Multi αλλάζει τρία πράγματα: τη χαρτογράφηση του κινητήρα, τη ρύθμιση των αναρτήσεων και την ευαισθησία του traction control. Σε ό,τι αφορά τη χαρτογράφηση, επιλέγει τον χάρτη των 100 ίππων στα Urban και Enduro, τον 150 low στο Touring και τον 150 full στο Sport. Οι δύο τελευταίοι διαφέρουν στον τρόπο απόδοσης, με τον low να είναι πιο "άδειος" χαμηλά και το ίδιο γεμάτος ψηλά.

***Αλουμινένια ποδιά που κρύβει αρκετά καλά τα κάρτερ. Για τη χρήση που προορίζεται το Multistrada, φτάνει και περισσεύει***

*Καλοδεχούμενη η ρυθμιζόμενη καθ' ύψος ζελατίνα, που δεν είναι όσο φαρδιά χρειάζεται για να τα καταφέρει μετά τα 140 km/h. Επιπλέον, η αντανάκλαση του πολυοργάνου τη νύχτα αναδεικνύει ένα σχεδιαστικό πρόβλημα που δεν βρήκε λύση*

*Το σήμα κατατεθέν των Ducati δεν βρίσκεται πίσω από αυτό το καπάκι. Στο Multistrada, ο συμπλέκτης κάνει μπάνιο σε λάδι...*

Σε ό,τι αφορά το traction control, αυτό ρυθμίζεται στη θέση 6 (από 8) στο Urban, 5 στο Touring, 4 στο Sport και 2 στο Enduro. Όσο πιο μικρός ο αριθμός, τόσο πιο διακριτική η εμπλοκή του traction.

Στην ανάρτηση τώρα, τα πράγματα είναι πολύ πιο περίπλοκα, αφού για κάθε ένα από τα τέσσερα mode υπάρχουν τέσσερις προεπιλογές για τη ρύθμισή τους: αναβάτης, αναβάτης με αποσκευές, αναβάτης με συνεπιβάτη, αναβάτης με συνεπιβάτη και αποσκευές. Και πάνω που αρχίζεις να συνηθίζεις όλο αυτό το πλήθος ηλεκτρονικών ρυθμίσεων, ανακαλύπτεις το απίστευτο και χάνεις όσο μυαλό σου είχε μείνει: σε κάθε mode αλλά και σε κάθε επιλεγμένη ρύθμιση της ανάρτησης, μπορείς να τα κάνεις σαν τα μούτρα σου και να τα αποθηκεύσεις στη μνήμη! Μπορείς ας πούμε να βάλεις τον χάρτη 150 full στο Urban, να κάνεις τις αναρτήσεις τσιμέντο και να βάλεις το traction στο 8, έτσι ώστε να μην μπορείς να ανοίξεις γκάζι ούτε με τη μοτοσυκλέτα σε εντελώς όρθια θέση. Μπορείς επίσης να βάλεις τον χάρτη των 100 ίππων στη θέση Sport, να μαλακώσεις τέρμα την ανάρτηση και να το δίνεις βόλτα στους αντιducatista φίλους σου, λέγοντάς τους ότι αυτό είναι, δεν έχει άλλο γκάζι. Μετά βέβαια που θα ξαναπαίρνουν το μηχανάκι τους, θα το γυρνάς στο 150 full και θα τους περνάς σαν σταματημένος.

Σε αυτό το κομμάτι, η Ducati έδωσε τα ρέστα της. Για ευνόητους λόγους, μπορείς πάντα να γυρίσεις στις προεπιλεγμένες ρυθμίσεις του εργοστασίου, δίνοντας τη σχετική εντολή μέσω του πίνακα οργάνων. Σε ό,τι αφορά τη χρηστικότητα όλων αυτών, να πω ότι οι επιλογές στη ρύθμιση των αναρτήσεων θα καλύψουν ακόμα και τον πιο απαιτητικό αναβάτη. Στη Sport για παράδειγμα, προτιμώ λίγο πιο σκληρό μπροστινό - όπως και το έκανα, σφίγγοντας τέσσερα κλικ την επαναφορά. Στην Urban από την άλλη, το σύνολο παραείναι μαλακό, οπότε και επέλεξα να το οδηγώ στη ρύθμιση ¨αναβάτης με αποσκευές", που σφίγγει λίγο περισσότερο την προφόρτιση

"Θα ήταν πολύ χαζό εκ μέρους σας να ξοδέψετε 20 χιλιάρικα πιστεύοντας ότι αγοράσατε μοτοσυκλέτα παντός εδάφους..."

*Σούπερ άνετη θέση συνεπιβάτη, σχεδιασμένη για λεπτεπίλεπτα κοριτσάκια. Οι εύσωμοι ενήλικες θα σφηνώσουν ανάμεσα από τις χειρολαβές - και άντε κατέβα να τους βγάλεις μετά...*

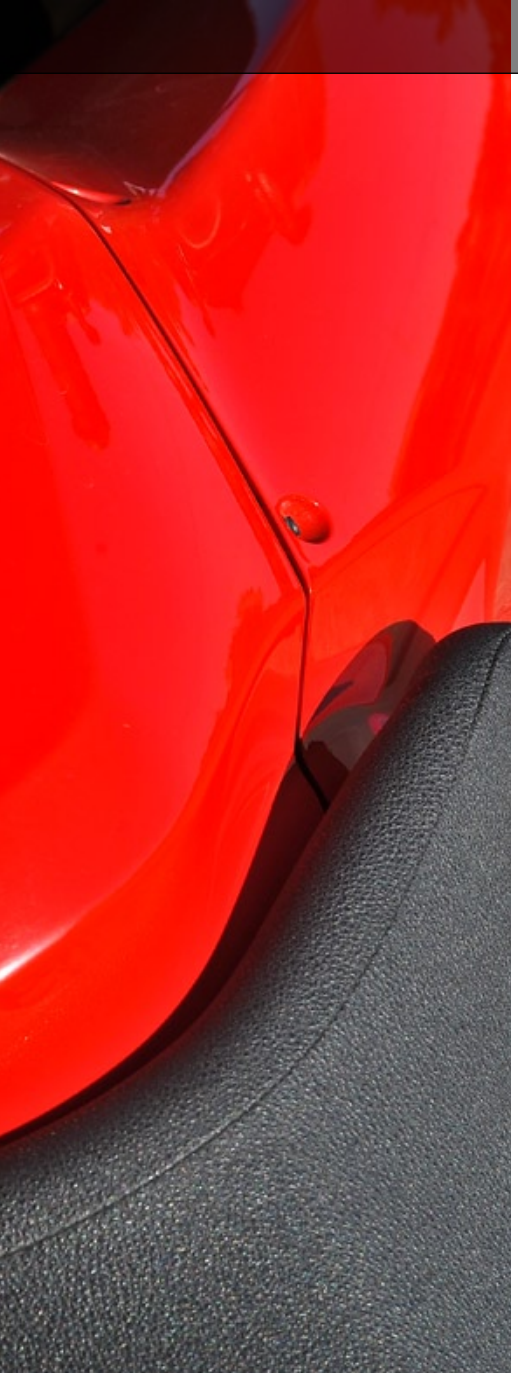
*Προσοχή στις βίδες του λασπωτήρα που χαλαρώνουν σε σκληρή χρήση από τους κραδασμούς. Ο χώρος κάτω από τη σέλα συνεπιβάτη είναι εντυπωσιακά μεγάλος*

*Το μόνο ποιοτικό ψεγάδι που εντόπισαν τα σαΐνια του ebike ήταν το μεγάλο κενό ανάμεσα σε σέλα και ρεζερβουάρ*

πίσω. Η εμπλοκή του traction είναι κάπως υπερβολική σε αυτή τη θέση, όμως λάβετε υπόψη ότι η μοτοσυκλέτα απευθύνεται σε ένα ευρύ κοινό που δεν είναι και τόσο προετοιμασμένο να χειριστεί κάτι τέτοιο σε απόλυτο βαθμό. Από το TDM των 70 ίππων με το πιρουνάκι της πλάκας και το σομιέ αμορτισέρ, στα Ohlins του Multi και τα 140 ρόδα. Μπρρρρ...

Όσο περνούν οι μέρες πάντως, όλο και πιο πολύ κλείνεις στο να χρησιμοποιείς μόνο τη θέση Sport. Κάτι η απόκριση του γκαζιού λόγω χάρτη στο Touring, κάτι η έλλειψη αλόγων και το υπερβολικό traction στο Urban, βρίσκεσαι μόνιμα στο Sport να απολαμβάνεις τις σούζες σου και τα κοσκινίσματα στο τιμόνι σε κάθε ευκαιρία. Από τις υπόλοιπες "εποχές", μόνο η Enduro δείχνει να έχει λογική, για την περίπτωση που αποφασίσεις να διασχίσεις ένα βατό χωματόδρομο όρθιος στα μαρσπιέ, φουσκωμένος σαν παγόνι από περηφάνια. Γιατί μη νομίζεις ότι θα πας πολύ πιο μακριά από ένα Supersport που ο ιδιοκτήτης του δεν καίγεται για τα σημάδια από τα πετραδάκια στην καρίνα. Με χυτές 17άρες και τέτοια απόσταση από το έδαφος, πας όπου πάνε όλα τα Sport SUV τύπου Tiger και SMT. Μη σου μπαίνουν ιδέες να διασχίσεις κάνα ποτάμι ή κάνα λασπόλακκο με αυτό το πράγμα, έτσι;

*Απίστευτα έξυπνη η θέση των εξατμίσεων, με πολύ καλό κάλυμμα που κρατά τη ζέστη μακριά από τα πόδια του συνεπιβάτη*



*Η εξημέρωση πέτυχε και ο Superbike κινητήρας προσαρμόστηκε πολύ καλά στα νέα δεδομένα. Η αντλία νερού εξέχει αισθητά και φωνάζει για προστατευτικά κάγκελα*

*Στο Touring, τα καπάκια των ιμάντων είναι πλαστικά. Στο Sport, carbon*

*Η μονόμπρατση παράδοση της Ducati συνεχίζεται και στη δεύτερη γενιά Multistrada*

*Πανέμορφη, δεν λέω, αλλά με τέτοιο παξιμάδι, να εύχεστε να μην χρειαστεί να βγάλετε τροχό κάπου παραέξω από τα μεγάλα αστικά κέντρα...*

Άσε που με τόσα ηλεκτρονικά, δεν είμαι σίγουρος ότι θα συνεχίσει να δουλεύει όταν -και αν- περάσεις στην απέναντι όχθη...

### *Ας επιστρέψουμε στην ανάρτηση*

Επιθυμητό, καθώς είναι η πρώτη του είδους της με την οποία ερχόμαστε αντιμέτωποι. Όποιος βιαστεί να πει ότι η BMW έχει περάσει στην ηλεκτρονική εποχή εδώ και χρόνια, να του υπενθυμίσω ότι τα συμπαθέστατα βαυαρικά δίκυκλα δεν έχουν τη δυνατότητα ρύθμισης κάθε απόσβεσης ξεχωριστά, αλλά περιορίζονται τις προεπιλεγμένες επιλογές από το εργοστάσιο.

Στο Multistrada είπαμε ότι έχεις τέσσερις μνήμες για κάθε ένα από τα τέσσερα mode της μοτοσυκλέτας. Για κάθε προεπιλεγμένη μνήμη σε κάθε mode, μπορείς να κάνεις επιμέρους αλλαγές είτε στις αποσβέσεις ή στην προφόρτιση του πίσω ελατηρίου.

Ας μην μένουμε όμως στις δυνατότητες ρύθμισης και στην αναμφισβήτητη ευκολία που προσφέρουν. Δεν χωρά αμφιβολία ότι τα περιφερειακά της Ohlins είναι εξαιρετικής ποιότητας, πράγμα που δεν χάνουν την ευκαιρία να μας δείξουν σε κάθε ευκαιρία: γεμάτη πληροφόρηση από το

> Από αισθητικής πλευράς, βλέπετε μια δίτροχη μετάλλαξη της επιτυχημένης αυτοκινητάδικης SUV συνταγής...

## Δεύτερη γνώμη

Φαινόταν να έχει παγιωθεί μια ταυτότητα στην κατηγορία αυτή, το GS να δίνει τον ρυθμό και οι περισσότεροι ν' ακολουθούν σε αισθητική, λογική, χαρακτήρα. Μέχρι που η Ducati αποφάσισε να φτιάξει αυτό το Multistrada.

Αν το δεις με το αυστηρό φίλτρο των τεχνικών χαρακτηριστικών δεν πρόκειται για κάτι καινοτόμο, μάλλον αναμενόμενο θα το 'λεγες. Μόνο που οι αριθμοί δεν επαρκούν πάντα για την αλήθεια. Δεν υπάρχει άλλη μοτοσυκλέτα σε αυτό το ύψος αναρτήσεων με τέτοιες μεσαίες, να σου μακραίνουν τα χέρια από τη δύναμη που έχει αυτό το πράγμα στις 7 και 8,000 rpm. Ούτε υπάρχει άλλο μεγάλο on/off (ή adventure ή όπως θέλετε πείτε το) που να εξαπολύεται με 250 km/h κάθε φορά που ξεχνάς να το κλείσεις επειδή βρήκες ένα χιλιόμετρο ανοικτού δρόμου.

Όλα αυτά στημένα σωστά με τα κατάλληλα περιφερειακά και ένα σκασμό ηλεκτρονικές δικλείδες ασφαλείας, το απόλυτο fool proof πακέτο: Ό,τι έχουν όλοι οι υπόλοιποι και άλλα τόσα παραπάνω. Στην αρχή χάθηκα με τις χιλιάδες επιλογές που δίνει, αλλά στην τελική οι απλές preset επιλογές φτάνουν και περισσεύουν, ειδικά σε απλή καθημερινή χρήση. Αν θες μετά να παίξεις με αμέτρητα κλικ σε όλες τις ρυθμίσεις των αναρτήσεών σου, ελεύθερα, fine tuning μ' ένα δάκτυλο. Η δε ποικιλία είναι χορταστική: Από πειθήνιο ηλεκτρονικό μαξιλάρι 100 ίππων, ως 150 αχόρταγα κτήνη με όλα τα βοηθήματα απενεργοποιημένα.

Το μοναδικό που θα ζητούσα θα ήταν ένα κανονικό γκάζι. Αυτό το ride by wire έχει εμφανή καθυστέρηση και αποδεικνύεται νευρικό στην αργή κίνηση, ειδικά στη φτωχή χαρτογράφηση του κινητήρα όπου έχει λιγότερη ροπή και χειρότερη απόκριση.

Αν δεν ήταν η τιμή στη μέση, θα μπορούσα να μιλήσω για μια κίνηση ματ με το Multistrada. Φέρνει κάτι που δεν έχει κανένας άλλος γιατί απλά είναι ό,τι κοντινότερο σε superbike έχει αυτή τη στιγμή η κατηγορία. Η μαγκιά του δε είναι πως ντύνει το καθαρόαιμο με τούμπανο τουριστικό εξοπλισμό, εξημερώνει τον κινητήρα του με έμφαση στους τρόπους του –συντήρηση, μηχανικοί θόρυβοι, θερμοκρασίες– και καταλήγει σε μια μοτοσυκλέτα που δε δυστρόπησε ούτε όταν την έπνιξα μεσημέρι στο Σύνταγμα. Μέχρι και το τιμόνι του κόβει απίστευτα! Είμαι πιο περίεργος τώρα να δω το απλό μοντέλο, σημαντική η διαφορά στα χρήματα, να είναι τόση και σε ποιότητα;

**Σπύρος Τσαντήλας**

***Πιο πλήρη από αυτά δεν έχει. Ευδιάκριτο ψηφιακό στροφόμετρο και πολλές ταυτόχρονες ενδείξεις που σου επιτρέπουν για παράδειγμα να βλέπεις την ώρα, ένα μερικό χιλιομετρητή και την επιλεγμένη χαρτογράφηση χωρίς να χρειάζεται να πατήσεις κάποιο διακόπτη***

"Το να παρομοιάζαμε το Multi με καμουφλαρισμένο Superbike δεν θα είχε καμία δόση υπερβολής..."

## Ηλεκτρονικό κλειδί: ευχή και κατάρα μαζί

Σαν γνήσιο τέκνο της τεχνολογίας που είμαι, υποδέχτηκα με χαρά το ηλεκτρονικό κλειδί και όλα τα καλά που κουβαλά μαζί του. Μακάρι όμως να μπορούσαν να πουν το ίδιο όλοι οι κάτοχοι και υποψήφιοι αγοραστές του καινούργιου Multi...

Ας το πιάσουμε από την καλή. Για αρχή, δεν θα χρειαστεί να ψάξετε ποτέ ξανά τις τσέπες σας για να το βρείτε. Από τη στιγμή που το έχετε πάνω σας, βάζετε μπροστά και φεύγετε - τόσο απλά! Πιέζετε το kill switch προς τα κάτω για να ζωντανέψετε τον πίνακα οργάνων και να ξεκλειδώσετε το τιμόνι - εφόσον βέβαια θυμηθήκατε να το κλειδώσετε όταν παρκάρατε. Τα μόνα πράγματα που δεν μπορείτε να κάνετε χωρίς το φυσικό κλειδί είναι να βάλετε βενζίνη και να ανοίξετε τον αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα συνεπιβάτη. Σε αυτό το σημείο πρέπει να εκφράσω την απορία μου ως προς το γιατί η Ducati επέλεξε να αφήσει αυτά τα δύο πράγματα να λειτουργούν με παραδοσιακές κλειδαριές, ειδικά τη στιγμή που στο χώρο των scooter υπάρχουν αμέτρητες υλοποιήσεις με ηλεκτρομαγνητικές κλειδαριές, από τις οποίες μπορούσε να εμπνευστεί.

Πάμε τώρα στα πιο πικάντικα. Ποτέ, ποτέ, μα ποτέ λέμε μη βάζετε το κλειδί στο μικρό ντουλαπάκι στη δεξιά πλευρά του φαίρινγκ. Είναι το ίδιο με το να κλειδώνατε το τιμόνι σε μια φυσιολογική μοτοσυκλέτα, αφήνοντας το κλειδί στο διακόπτη. Η αναφορά μας σε αυτό δεν είναι τυχαία, κάποιες πληροφορίες έφτασαν στα αυτιά μας...

Κλείνοντας την ευχάριστη παρένθεση για το ηλεκτρονικό κλειδί, πρέπει να απαντήσουμε στο πολύ σημαντικό ερώτημα της εμβέλειας. Ναι κύριοι, είναι γεγονός, κάναμε τις ριψοκίνδυνες δοκιμές μας και έχουμε όλα τα δεδομένα. Συμπέρασμα πρώτο: αν σταματήσετε στο περίπτερο για τσιγάρα και αφήσετε τον κινητήρα αναμμένο, δεν πρόκειται να σβήσει μέχρι ο κλέφτης να φτάσει στο κρησφύγετό του. Καθ' όλη τη διαδρομή το πολυόργανο θα τον ενημερώνει ότι το κλειδί είναι εκτός εμβέλειας αλλά δεν πρόκειται να του σβήσει τον κινητήρα για τους προφανείς λόγους ασφαλείας.

Συμπέρασμα δεύτερο: αν σβήσετε τον κινητήρα και απομακρυνθείτε χωρίς να απενεργοποιήσετε το πολυόργανο, αυτό θα σβήσει μετά από μερικά δευτερόλεπτα. Συμπέρασμα τρίτο: αν κρατήσετε το κλειδί περισσότερο από δύο μέτρα μακριά του, δεν θα πάρει μπροστά με τίποτα.

Συμπέρασμα τέταρτο: το τιμόνι δεν κλειδώνει από μόνο του. Το να το στρίψετε τέρμα δεξιά ή αριστερά δεν αρκεί για να το κλειδώσετε, καθώς θα πρέπει να πιέσετε το kill switch άλλη μια φορά προς τα κάτω.

πιρούνι, άριστη διαχείριση του περάσματος της ιπποδύναμης στο δρόμο από το αμορτισέρ, εξαιρετική σταθερότητα σε όλες τις συνθήκες, μέγιστη πρόσφυση στο φρενάρισμα. Οι προεπιλεγμένες ρυθμίσεις του εργοστασίου θα καλύψουν το 90% των αγοραστών, ενώ οι περισσότεροι από αυτούς θα αισθανθούν για πρώτη φορά τη διαφορά που κάνει στην οδήγηση μια καλορυθμισμένη ανάρτηση, καθώς προ ηλεκτρονικής εποχής δεν θα έμπαιναν καν στον κόπο να πειράξουν τα βιδάκια στο πιρούνι και το αμορτισέρ.

### Η Αχίλλειος πτέρνα

Δυστυχώς για το Multi, υπάρχει - και η ύπαρξή της μας ενοχλεί πιο πολύ απ' όσο φαντάζεστε. Ο λόγος για το ηλεκτρονικό γκάζι, γνωστό και ως ride by wire. Αδυνατώ να καταλάβω τον λόγο να επιλέξει η Ducati ένα τέτοιο σύστημα, ειδικά από τη στιγμή που ο ίδιος σχεδόν κινητήρας στο 1198 κινεί τις πεταλούδες του με ντίζα, πληροί τις ισχύουσες προδιαγραφές και αποδίδει διόλου ευκαταφρόνητες ποσότητες ισχύος και ροπής. Η δυνατότητα αλλαγής χάρτη είναι εφικτή και χωρίς αυτό το σύστημα που τόσο επηρεάζει την απόκριση του γκαζιού. Για κακή του τύχη, τις μέρες του test είχα στη διάθεσή μου το 1198S ενός καλού φίλου. Ε λοιπόν, η διαφορά στην απόκριση του γκαζιού είναι τόσο μεγάλη που θα ορκιζόσουν ότι το Multi είναι χαλασμένο.

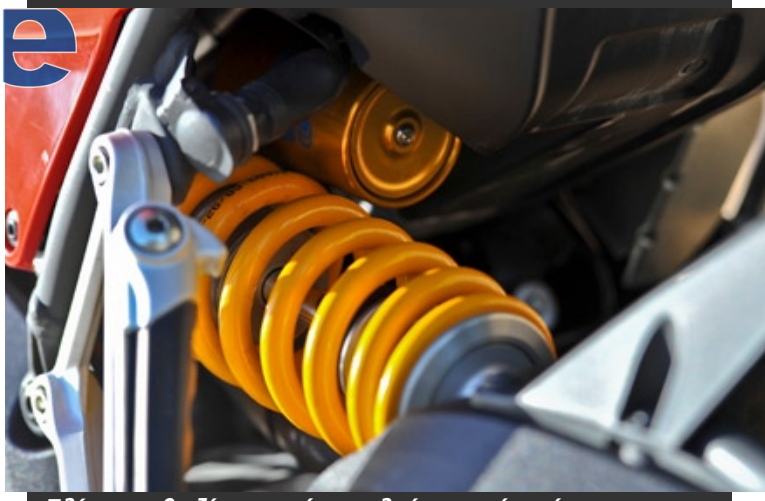
Η αλλαγή χαρτογράφησης δεν βοηθά ιδιαίτερα. Στις επιλογές "Enduro" και "Urban", όπου η απόδοση περιορίζεται στους 100 ίππους, οι χαμηλομεσαίες βελτιώνονται αρκετά, αλλά μετά τις 6,000 rpm η απόκριση παραμένει νευρική. Στην "Touring" τα πράγματα είναι καλύτερα ψηλά αλλά αισθητά πιο απότομα χαμηλά, με αποτέλεσμα ο χάρτης της θέσης "Sport" να είναι ο καλύτερος δυνατός για όλα τα πεδία χρήσης.

### Τελική διάγνωση

Δίχως φόβο και πάθος, δηλώνω ότι το Multistrada είναι σε θέση να εκπληρώσει όλα όσα υπόσχεται ο χαρακτηρισμός "τέσσερις μοτοσυκλέτες σε μια" με τον ίδιο σχεδόν τρόπο που θα το κάνει ο καλύτερος μέχρι σήμερα εκπρόσωπος της κατηγορίας για εμάς στο ebike.gr, το KTM 990 Adventure. Μπορεί να μην έχει τη δυνατότητα να φορέσει racing ελαστικά, έτσι ώστε να βελτιστοποιήσει τα δυναμικά του χαρακτηριστικά σε μια πίστα, αλλά μην νομίζετε ότι τα διπλού ρόλου MT 90 A/T που φορά το 990 θα το αναγκάσουν να γυρίσει πολύ πιο αργά από το Multi. Στο κάτω κάτω, το KTM θα πάρει το αίμα του πίσω στην πόλη και το χώμα, ενώ το Multi σίγουρα θα του βάλει τα γυαλιά στο ταξίδι.

Μη τρέφετε αυταπάτες. Θα ήταν πολύ χαζό εκ μέρους σας να ξοδέψετε 20 χιλιάρικα πιστεύοντας ότι αγοράσατε μοτοσυκλέτα παντός εδάφους. Το Multistrada είναι όσο on off είναι και ένα Tiger, ένα Varadero, ένα 990 SMT. Όχι, η Ducati δεν ανακάλυψε τον τροχό από την αρχή, απλώς τόλμησε να υλοποιήσει κάτι που οι ανταγωνιστές της δεν είναι σε θέση να κάνουν: μεταμόσχευσε την καρδιά του Superbike της σε μια πιο καθημερινή, πιο προσιτή και σαφέστατα πιο χρηστική μοτοσυκλέτα. Πλαισιώνοντάς τη με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας σε αναρτήσεις, διαχείριση καυσίμου και έλεγχο της πρόσφυσης, έφερε τους 140 πραγματικούς ίππους ένα βήμα πιο κοντά στο μέσο αναβάτη. Αν το ηλεκτρονικό γκάζι στεκόταν στο ίδιο επίπεδο με την υπόλοιπη μοτοσυκλέτα, τότε σίγουρα θα μιλούσαμε για την απόλυτη κυριαρχία της Ducati στην κατηγορία. Μετά από αυτό το test, μπορώ να πω με σιγουριά πως αυτή η ώρα δεν έχει φτάσει - ακόμα... <<

*Χρήσιμος μοχλός για να βάλει κανείς εύκολα το Multi στο κεντρικό σταντ - εκτός κι αν είναι ψηλός με πρόβλημα στη μέση, οπότε θα βρει πιο βολική τη σχάρα για την ίδια δουλειά*



*Πλήρως ρυθμιζόμενο από το πολυόργανο, όχι μόνο σε προεπιλεγμένες από την Ducati θέσεις, αλλά και ανά κλικ σε προφόρτιση (μόνο πίσω), απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς (εμπρός και πίσω)*

*Ηλεκτρονική ρύθμιση της προφόρτισης του πιρουνιού δεν παίζει, οπότε υποθέτουμε ότι μπορείς να την αλλάξεις μέσω του ανοδιωμένου παξιμαδιού. Το manual πάντως δεν αναφέρει πουθενά ότι μπορείς να την αλλάξεις*

*Αυτές είναι οι βαλίτσες που συνοδεύουν την έκδοση Touring. Αεροδυναμικό σχήμα, ικανοποιητική χωρητικότητα και θερμική προστασία για την δεξιά που είναι εκτεθειμένη στα καυσαέρια των εξατμίσεων*

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

**ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ**

| | |
|---|---|
| Μήκος: | 2,150 mm |
| Πλάτος: | Δ/Α |
| Ύψος: | 1,400 mm |
| Μεταξόνιο: | 1,530 mm |
| Ύψος σέλας: | 850 mm |
| Βάρος κατασκευαστή: | 220 kg (γεμάτη) |

**ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ**

| | |
|---|---|
| Τύπος: | Τετράχρονος, δικύλινδρος V90, υγρόψυκτος |
| Διάμετρος x Διαδρομή: | 106 x 67.9 mm |
| Χωρητικότητα: | 1198.4 cc |
| Σχέση συμπίεσης: | 11.5:1 |
| Ισχύς κατασκευαστή: | 150 / 9,250 hp/rpm |
| Ροπή κατασκευαστή: | 12.1 / 7,500 kg.m/rpm |

**ΜΕΤΑΔΟΣΗ**

| | |
|---|---|
| Συμπλέκτης: | Υγρός πολύδισκος |
| Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση: | γρανάζια / 1.84 |
| Τελική μετάδοση / σχέση: | Αλυσίδα / 2.667 (15:40) |
| Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm: | |
| 1η | 2.466 / 10 |
| 2α | 1.764 / 14 |
| 3η | 1.350 / 18 |
| 4η | 1.090 / 23 |
| 5η | 0.958 / 26 |
| 6η | 0.880 / 28 |
| Ταχύτητα με 6η στη μέγιστη ισχύ: | 263 km/h |

**ΠΛΑΙΣΙΟ**

| | |
|---|---|
| Τύπος: | Ατσάλινο σωληνωτό χωροδικτύωμα, αλουμινένιο μονόμπρατσο ψαλίδι |
| Γωνία κάστερ: | 25° |
| Ίχνος: | Δ/Α |

**ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ**

| | |
|---|---|
| | Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Ohlins |
| Διαδρομή / Διάμετρος: | 170 / 48 mm |
| Ρυθμίσεις: | Προφόρτιση ελατηρίων (μηχανικά), απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς (ηλεκτρονικά) |

**ΠΙΣΩ**

| | |
|---|---|
| | Ένα αμορτισέρ Ohlins με μοχλικό |
| Διαδρομή: | 170 mm |
| Ρυθμίσεις: | Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς (ηλεκτρονικά) |

**ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ**

| | |
|---|---|
| Ζάντα: | 3.5x17in |
| Ελαστικό: | 120/70-17, Pirelli Scorpion Trail |
| Φρένο: | Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων, ABS |

**ΠΙΣΩ**

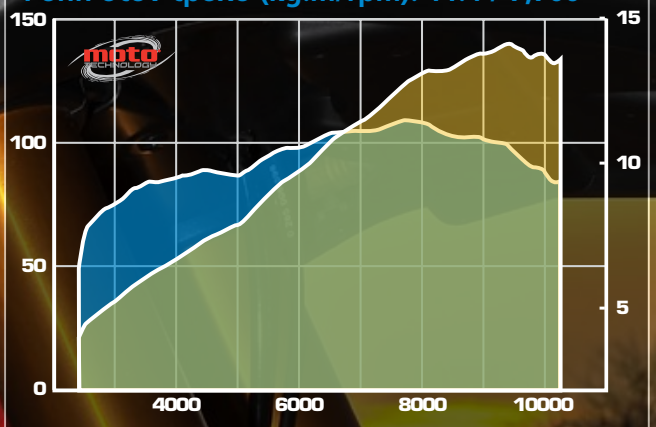
| | |
|---|---|
| Ζάντα: | 6x17in |
| Ελαστικό: | 190/55-17, Pirelli Scorpion Trail |
| Φρένο: | Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων |

**ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ**

| | |
|---|---|
| Ρεζερβουάρ: | 20 λίτρα |
| Μέση κατανάλωση: | 8,6 lt/100km |
| Μέση αυτονομία: | 232 km |

## ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

**Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 138.9 / 9,400**
**Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 11.4 / 7,700**




Το Multistrada 1200, με αριθμό πλαισίου 0453 και 13,100km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 26.8C, υγρασία 30%, ατμοσφαιρική πίεση 996.7mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

**DUCATI MULTISTRADA 1200 TOURING**
**ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.**
**€20,300**

# racing

***Το Dakar 2011 παίρνει εκκίνηση την πρώτη μέρα του χρόνου και υπόσχεται πως η KTM δε θα κάνει περίπατο για 16 μέρες: Οι εργοστασιακές BMW επιστρέφουν για να κάνουν δύσκολη τη ζωή των Αυστριακών γειτόνων τους***

BMW Motorr
OiLibya
MAROC
4
AMV
BMW Motorrad
Speedbrain
AMV
ASSURANCE
MONSTER
ENERGY
elf
MICHELIN
AMV
ASSURANCE

MICHELIN
WCM
brembo

# Στο πόδι και στον αέρα

***Από πού είπαμε πως είναι η Dorna; Είμαστε σίγουροι πως δεν κρύβονται Έλληνες στα κεντρικά της;***

Η σεζόν-επανάσταση των MotoGP βρίσκεται μόλις ενάμιση χρόνο μακριά, με την επιστροφή των χιλιαριών. Τα χρονικά περιθώρια είναι σχετικά στενά και, παραδόξως, ουδείς φαίνεται να προβληματίζεται. Η Dorna έχει αποκτήσει την τάση να τα κάνει όλα τελευταία στιγμή. Για παράδειγμα, έχει ανακοινώσει την αντικατάσταση των δίχρονων 125 με τη Moto3, αλλά ακόμη δεν έχει καταρτίσει πλήρη τεχνικό κανονισμό. Στις 9 Δεκεμβρίου η Επιτροπή των Grand Prix ανακοίνωσε πως οι Moto3 θα έχουν ενιαίο λάστιχο, ECU και καύσιμο και κάλεσε κάθε ενδιαφερόμενο να καταθέσει υποψηφιότητα ως τις 27 Φεβρουαρίου 2011! Δηλαδή αν θέλει κάποιος να "χτυπήσει" την προμήθεια της μοναδικής επίσημης κεντρικής μονάδας διαχείρισης μιας σειράς αγωνιστικών μοτοσυκλετών που ουσιαστικά ακόμη δεν υπάρχουν, έχει στη διάθεσή του σκάρτους τρεις μήνες.

Ανάλογα στριμόκωλη φαίνεται η κατάσταση και με τα χιλιάρια του 2012. Αρχικά οι Κατασκευαστές δεν ήθελαν να ακούν για πέταμα των 800αριών τους και δήλωναν πως θα συνεχίσουν με αυτά. Μετά αρχίσαμε να ακούμε δεξιά κι αριστερά πως όλα τα εργοστάσια ετοιμάζουν χιλιάρια. Κάποιοι ίσως και να μπορούν να τροποποιήσουν τα 990 που έτρεχαν ως το 2006, αλλά όχι όλοι, η Honda λ.χ. είναι εκτός του τετρακύλινδρου περιορισμού. Τώρα η Ducati, διά μέσω του Filippo Preziosi έχει επιβεβαιώσει πως σχεδιάζει μια νέα μοτοσυκλέτα και κοιτάει πολύ σοβαρά έναν κυβισμό από 900 ως 930 cc –εικάζεται πως τα 1000 cc θα είχαν ένα θέμα με τα 21 lt ντεπόζιτα… Οι δε Ιάπωνες ακόμη σιωπούν από αινιγματικά ως ανησυχητικά, αλλά όλες οι φήμες τους θέλουν στα σχεδιαστήρια.

Στο μεταξύ, ουδείς γνωρίζει τι μέλλει γενέσθαι με τις Claiming Rule Teams (CRT), αυτές για τις οποίες είχε γίνει τρελός ντόρος καθώς αναμένονται να φέρουν κινητήρες παραγωγής. Σε ένα εξαιρετικό άρθρο του ο David Emmett (http://motomatters.com/analysis/2010/11/29/the_2012_motogp_revolution_part_1_the_ru.html) ξεψαχνίζει τον υπάρχοντα κανονισμό για τις CRT και ανακαλύπτει πως ο διαχωρισμός μιας τέτοιας ομάδας από μια εργοστασιακή ουσιαστικά επαφίεται στην Επιτροπή των GP, με ομοφωνία των τεσσάρων μελών της (FIM, Dorna, IRTA, MSMA) μια ομάδα ανακηρύσσεται στο ένα ή το άλλο. Το σημείο διαφοροποίησης είναι εν τέλει η "εργοστασιακή υποστήριξη". Δηλαδή, μια υπάρχουσα δορυφορική ομάδα με πρωτότυπο κινητήρα MotoGP και δικό της πλαίσιο θα μπορούσε να περάσει ως CRT και να επωφεληθεί των έξτρα κινήτρων, ήτοι τρία παραπάνω λίτρα καυσίμου και 12 μοτέρ ανά σεζόν, αρκεί να πείσει πως δεν έχει υποστήριξη από το εργοστάσιο που της έδωσε μοτέρ.

Η Dorna ελπίζει πως τα εργοστάσια θα συνεχίσουν να μην πουλούν κινητήρες σε ιδιώτες (τώρα τους νοικιάζουν) και ειδικά σε τιμές που θα καθοριστούν αυστηρά από τη Dorna –εικάζεται πως ο κινητήρας των CRT θα κοστολογηθεί $50-75,000– οπότε η επιλογή από την μαζική παραγωγή είναι μάλλον μονόδρομος. Αλλά το παράθυρο για μια συγκεκαλυμμένη εργοστασιακή τέτοια ομάδα-βιτρίνα εξακολουθεί να υπάρχει και μόνο η γνωμοδότηση της Επιτροπής μπορεί να την ανακόψει. Αυτοί οι υποκειμενικοί κανονισμοί μοιάζουν τόσο παράταιροι σε ένα άθλημα που υποτίθεται πως όλα τα τεχνικά ζητήματα είναι μελετημένα και καθορισμένα στην εντέλεια.

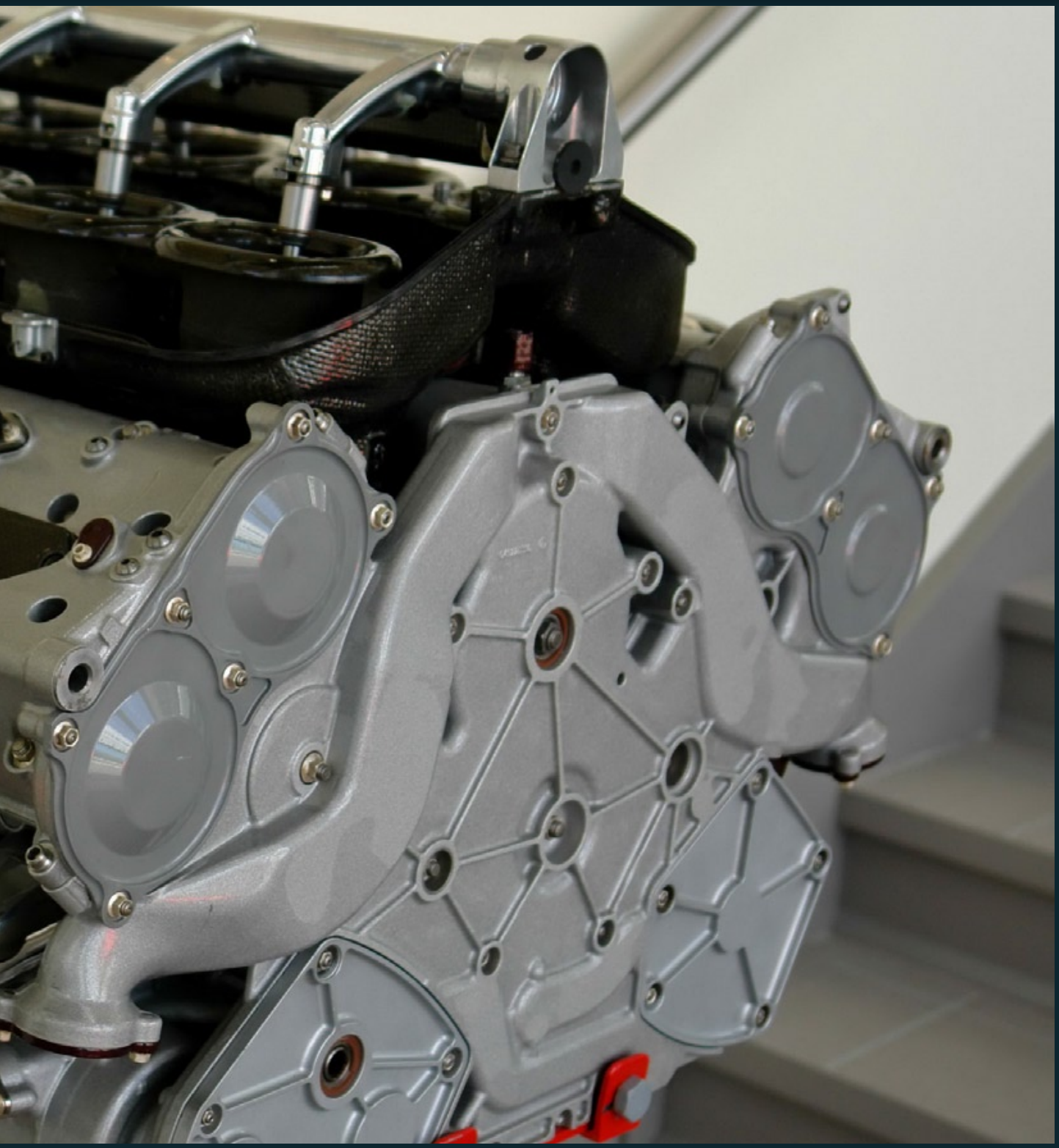
Από πού είπαμε πως είναι η Dorna; Είμαστε σίγουροι πως δεν κρύβονται Έλληνες στα κεντρικά της;

## Η ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
## ΠΡΑΣΙΝΙΖΕΙ Η FORMULA 1

**Η πρόσφατη ανακοίνωση της FIA φέρνει κοσμογονικές αλλαγές στη Formula 1 ενόψει οικονομίας και οικολογίας**

Οι αλλαγές που ανακοινώθηκαν στις 10 Δεκεμβρίου ήταν το λιγότερο σοκαριστικές. Οι V8 2.4 λίτρων κινητήρες από το 2013 θα δώσουν τη θέση τους σε… τετρακύλινδρους 1.6 λίτρων! Στους κινητήρες αυτούς προβλέπεται εισαγωγή καυσίμου σε πίεση 500 bar, ενώ παράλληλα οι μέγιστες στροφές θα περιοριστούν στις 12,000 rpm από περίπου 18,000 που είναι σήμερα. Ο αριθμός διαθέσιμων κινητήρων ανά αναβάτη

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



από οκτώ σήμερα θα περιοριστεί σε πέντε το 2013, με πρόβλεψη να μειωθεί περαιτέρω στους τέσσερεις στο άμεσο μέλλον.

Σύμφωνα με την αρμόδια επιτροπή της FIA, οι ομάδες θα ψάξουν να ισοφαρίσουν τη χαμένη ιπποδύναμη αναζητώντας ισχύ σε εναλλακτικά συστήματα όπως το KERS και σε εξελιγμένη διαχείριση του κινητήρα, εκτιμώντας πως θα σημειωθεί μια εξοικονόμηση στην κατανάλωση καυσίμου της τάξης του 35%.

Οι αλλαγές αυτές δείχνουν τις τάσεις προς τις οποίες κινούνται οι μηχανοκίνητοι αγώνες στο κοντινό μέλλον, με τη Formula 1 να χαράσσει τον δρόμο, ενώ εμείς θυμόμαστε πως η Dorna επιδεικνύει μια έμφυτη τάση να ξεπατικώνει τακτικές από το δημοφιλέστερο μηχανοκίνητο άθλημα στον κόσμο.

## ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ GP

**Δεν πρόκειται για κάτι το κοσμογονικό, πάντως κάποια αιτήματα των αναβατών ικανοποιούνται, κυρίως ο περισσότερος χρόνος ελεύθερος δοκιμών.**

Όταν τα "οικονομικά μέτρα" της Dorna έφτασαν στα GP μεταξύ άλλων εξαφανίστηκε μια ολόκληρη ώρα ελεύθερων δοκιμών από την Παρασκευή κάθε αγώνα. Μετά από πιεστικά αιτήματα της επιτροπής των αναβατών, μεσούσης της σεζόν η Dorna έκανε τις τρεις ώρες τέσσερα 45λεπτα, αλλά τώρα πλέον τα MotoGP και με τη βούλα επιστρέφουν στο γνωστό τους πρόγραμμα με τέσσερεις γεμάτες ώρες δοκιμών. Αντίστοιχα η Moto2 θα έχει τέσσερα 45λεπτα και η Moto3 δύο 45λεπτα τα πρωινά και δύο μισάωρα τα απογεύματα της Παρασκευής και του Σαββάτου.

Εκτός αυτών, η επιτροπή των MotoGP ανακοίνωσε πως πλέον δεν επιτρέπεται στις ομάδες να χρησιμοποιούν δικά τους GPS για τον έλεγχο των ηλεκτρονικών των μοτοσυκλετών. Αυτό βέβαια δε σημαίνει κατάργηση των ηλεκτρονικών, απλά όλοι θα φορούν ένα ενιαίο GPS επιλογής Dorna.

Τέλος, ένα ακόμη σημαντικό σημείο που ανακοινώθηκε αφορά στην κατάρτιση της εκκίνησης, όπου πλέον σε όλες τις κατηγορίες θα βρίσκονται τρεις μοτοσυκλέτες ανά σειρά εκκίνησης. Στα MotoGP ο κόσμος είναι τόσο λίγος που εκ των πραγμάτων ίσχυε αυτό από πριν, αλλά θυμίζουμε πως αρκετοί πρωτοκλασάτοι αναβάτες της Moto2 το ζητούσαν αυτό. Με τέσσερεις μοτοσυκλέτες σε κάθε σειρά το μπουλούκι στις πρώτες στροφές με 40 αναβάτες ήταν συνταγή για φυσική καταστροφή –που ουκ ολίγες φορές όντως συνέβη.

## Ο JONATHAN REA ΜΕ RC212V

**Όχι δεν είναι μεταγραφή, πήγε η Honda για δοκιμές Sepang και, μιας και οι αναβάτες της δεν επιτρέπεται να καβαλήσουν τώρα, είπε να κάνει μια χάρη.**

Εντάξει, εταιρείες στο μέγεθος της Honda έχουν πολλάκις αποδείξει πως χάρες δεν κάνουν, πάντως ο Άγγλος αναβάτης της Ten Kate στο WSBK όντως κλήθηκε από το HRC στη Μαλαισία να τους βοηθήσει να μαζέψουν μερικά δεδομένα για τη μοτοσυκλέτα της επόμενης χρονιάς. Παράλληλα θα είχαν μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να δουν πως τα πάει ο αναβάτης τους με το πρωτότυπο των MotoGP, κάτι που ο Rea δεν είχε ξανακαβαλήσει ποτέ. Αν μη τι άλλο είναι γνωστό πως οι καλοί και πιστοί αναβάτες της Honda έχουν πάντα μια προτεραιότητα όταν ανοίγει μια θέση και ο συγκεκριμένος είναι από τα αγαπημένα παιδιά της εταιρείας.

Εκτός του Rea στη Sepang ήταν και ο επίσημος αναβάτης εξέλιξης της ομάδας, Kusuke Akiyoshi, ωστόσο δεν έγιναν γνωστοί οι χρόνοι τους. Από τη διήμερη δοκιμή η πρώτη μέρα δεν τους έδωσε αρκετό χρόνο λόγω βροχής, αλλά τη δεύτερη έκαναν κάμποσες δεκάδες γύρους έκαστος, δοκιμάζοντας στησίματα και εξαρτήματα.

## Ο HOPPER ΣΤΟΝ ΚΑΤΗΦΟΡΟ

**Από μεγάλο ταλέντο των MotoGP ο John Hopkins πλέον κινδυνεύει να δικαστεί για απάτη στις Η.Π.Α.!**

Έφτασε στα MotoGP ως πολύ μεγάλο ταλέντο και το απόγειο της καριέρας του ήταν το 2007. Έκτοτε άρχισε ο κατήφορος, με συνεχείς τραυματισμούς, πολλή ταλαιπωρία με τη μη ανταγωνιστική Suzuki και το κρέμασμα από την αποχώρηση της Kawasaki. Ο Hopper με τα πολλά επέστρεψε στις Η.Π.Α. και το AMA/DMG πρωτάθλημα SBK, όπου προσελήφθη από την Team Hammer με την υποστήριξη της Monster. Δυστυχώς η χρονιά φέτος ήταν άλλη μια απογοήτευση. Κακές εμφανίσεις και οκτώ χαμένοι αγώνες χάρη σε δύο απανωτές εγχειρίσεις στον ταλαίπωρο δεξιό του καρπό.

Τώρα ο αρχηγός της Team Hammer, John Ulrich, κατηγορεί τον Hopkins πως απέκρυψε το πρόβλημα με το χέρι του όταν υπέγραφε συμβόλαιο, με αποτέλεσμα ο ίδιος να βρεθεί σε πολύ δύσκολη θέση απέναντι στην κεντρική χορηγό Monster που έδωσε κάμποσα χρήματα στην ομάδα νομίζοντας πως θα έχει έναν εγνωσμένης αξίας αναβάτη που θα φέρει νίκες με το καλημέρα. Μάλιστα υπάρχει ο κίνδυνος ο Hopper να κατηγορηθεί για απάτη από την ομάδα του και συρθεί στα δικαστήρια. Ο Ulrich δηλώνει πως δε θέλει να συνεργαστεί ποτέ ξανά με τον Hopkins –γεγονός που δεν είναι μια τυπική ξύλινη δήλωση αν σκεφτούμε πως ο Ulrich είναι αυτός που τον ανακάλυψε όταν ήταν μόλις οκτώ ετών και τον έσπρωξε ως το επίπεδο του πρώτου αναβάτη σε εργοστασιακή ομάδα MotoGP.

Ο Hopkins από την πλευρά του δηλώνει πως είναι καλά και λέγεται πως έχει προτάσεις από ομάδες του Βρετανικού Πρωταθλήματος BSB.

## ΓΛΙΤΩΣΕ ΤΟ ΝΥΣΤΕΡΙ Ο PEDROSA

**Όταν πέφτει ο Dani, πέφτει καλά. Ακόμη τραβιέται από τη σπασμένη κλείδα του στο Motegi, αλλά ευτυχώς αποφεύγει τα χειρότερα.**

Αν και επέστρεψε μόλις δύο εβδομάδες μετά το ατύχημά του, παρέα με μια πλάκα τιτανίου που κρατούσε τη διαλυμένη κλείδα του σε ένα κομμάτι, ήταν προφανές ως το τέλος της σεζόν πως ο Dani Pedrosa δεν είχε επανακτήσει πλήρως τη φυσική του κατάσταση. Μετά τη λήξη του πρωταθλήματος μάθαμε πως είναι σοβαρό θέμα με αδυναμία και πόνο στον χτυπημένο του ώμο και υπήρχαν φόβοι για ζημιά στα νεύρα, ωστόσο ο Ισπανός μάλλον στάθηκε τυχερός.

Όπως δήλωσε ο διάσημος θεράπων ιατρός του, Δρ Xavier Mir, ο Dani είχε όντως μικρή ζημιά σε νεύρο με συνεπακόλουθη φλεγμονή αλλά δε θα χρειαστεί χειρουργείο. Αφού πέρασε τέσσερεις εβδομάδες απόλυτης ξεκούρασης και θεραπείας με αντιφλεγμονώδη, αυτόν τον καιρό ετοιμάζεται να ξεκινήσει ξανά πρόγραμμα γυμναστικής με σκοπό να είναι 100% έτοιμος τον Φεβρουάριο για τις πρώτες επίσημες δοκιμές του 2011.

## Η KTM ΕΤΟΙΜΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ MOTO3

**…παρέα με πολύ άλλο κόσμο που βρίσκει πρόσφορο έδαφος και φτηνή πρώτη ύλη από τους χωμάτινους αγώνες.**

Από τη στιγμή που οριστικοποιήθηκε η αντικατάσταση των GP 125 από τη Moto3 το ενδιαφέρον πολλών εταιρειών δεν είναι μυστικό. Η KTM εδώ και καιρό φημολογείται πως το σκέφτεται και τώρα διαβάζουμε πως επίσημα το αυστριακό σχέδιο Moto3 έχει ξεκινήσει να κινείται. Η ίδια η φύση της νέας κατηγορίας με τετράχρονους μονοκύλινδρους κινητήρες 250 cc σημαίνει πως μια εύκολη οδός προκύπτει για όποια εταιρεία έχει στη διάθεσή της τέτοιους κινητήρες MX ή εντούρο. Είναι προφανές πως η KTM είναι μια ιδανική εταιρεία για αυτήν την κατηγορία, έχοντας ήδη στημένη ομάδα στα 125 και άπειρη τεχνογνωσία στους νέους κινητήρες της Moto3.

Παράλληλα διαβάζουμε πλέον συχνά αναφορές σχετικά με το ενδιαφέρον που δείχνουν τόσο η Suzuki όσο και η Yamaha, η Honda έχει σαφώς κλείσει θέσεις με τα teasers που αποκαλύπτει γύρω από το NRS 250, ενώ το ρόστερ της Moto3 έχει κι άλλους μνηστήρες. Ο Ολλανδός Nikko Bakker έχει ανακοινώσει πως προτίθεται να στήσει μια αγωνιστική γύρω από τον κινητήρα της Suzuki (RMZ 250), την ώρα που το πρώην αφεντικό της Aprilia Racing, Giampiero Sacchi, έχει ήδη παρουσιάσει την αγωνιστική του ομάδα IODA Racing Moto3.

Racing Gossip

## Η PARIS HILTON ΣΤΑ GP!

**Όχι παιδιά, δε σας κάνω πλάκα, είναι σοβαρή η είδηση.**

Στις 18 Δεκεμβρίου στη Μαδρίτη έγινε η επίσημη παρουσίαση μιας νέας ομάδας που δηλώνει πως θέλει να πάρει τον τελευταίο τίτλο των FP125 πριν αυτά αντικατασταθούν από τις τετράχρονες Moto3. Αναβάτες θα είναι ο έμπειρος Ισπανός Sergio Gadea (που επιστρέφει από τη Moto2) και ο άγνωστος συμπατριώτης του Maverick Vinales, το όνομα της ομάδας είναι SupermartXé VIP by Paris Hilton και εδώ είναι που το πράγμα αρχίζει να γίνεται ροζ.

Η SupermartXé (www.supermartxe.com) είναι μια ισπανική εταιρεία που διοργανώνει ξέφρενα πάρτι σε διάφορες πόλεις όλου του κόσμου για εκλεκτό VIP κοινό. Φέτος έχει συμπράξει με το ιδανικό party animal, τη φημισμένη και πολυάσχολη δεσποινίδα Paris Hilton, η οποία φροντίζει να κάνει τα πάρτι της SupermartXé λίγο πιο ψηλομύτικα. Παρέα ψήθηκαν να προσφέρουν την κεντρική χορηγία στην ομάδα Blusens που χρόνια τώρα τρέχει στα 125 με Aprilia και φυσικά η κοινή λογική του μάρκετινγκ επιβάλλει να προτάξει το στήθος της η Paris Hilton ώστε η δημοσιότητα να μεγιστοποιηθεί. Όπερ και εγένετο.

Άραγε θα είναι ροζ και η φόρμα και το κράνος του Gadea;

## ΣΟΒΑΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΟΣ Ο RATTHAPARK WILAIROT

**Πήγε ο δύσμοιρος στην Ταϊλάνδη για την κηδεία του πατέρα του και χτύπησε πολύ σοβαρά σε τροχαίο.**

Ο Ταϊλανδός αναβάτης της Moto2 ήταν συνεπιβάτης σε μοτοσυκλέτα που οδηγούσε φίλος του όταν αυτή συγκρούστηκε υπό άγνωστες συνθήκες με αυτοκίνητο. Το αποτέλεσμα ήταν ο θάνατος του αναβάτη και ο πολύ σοβαρός τραυματισμός στο κεφάλι του Wilairot. Τα τελευταία νέα που μας έρχονται από την Άπω Ανατολή λένε πως ο αναβάτης μάλλον ξέφυγε τον κίνδυνο και, παρότι ακόμη δε μπορεί να μιλήσει, η στοιχειώδης επικοινωνία του μέσω νοηματικής με τα χέρια κάνει τους γιατρούς αισιόδοξους πως δε θα αποκομίσει μόνιμη εγκεφαλική βλάβη.

Του ευχόμαστε καλή ανάρρωση.

## RUBEN "FIREBLADE" XAUS

**Όταν ο βασιλιάς της τούμπας '10 έμεινε ελεύθερος από τη BMW δε θα μπορούσε να φανταστεί ούτε στα πιο τρελά του όνειρα πως θα κατέληγε με... προαγωγή!**

Κι όμως, αυτό ακριβώς έγινε. Η νέα στέγη του Ισπανού αναβάτη θα είναι η Ten Kate Honda, δίπλα στον Jonathan Rea και καβάλα στο πιο εργοστασιακό CBR1000RR που υπάρχει στο Παγκόσμιο SBK. Η μετακίνηση του Xaus στη Honda τον φέρνει πλέον σε μια ομάδα που με βάση τους αριθμούς του 2010 ήταν σαφώς πιο ανταγωνιστική από τη BMW, καθώς ο Rea είχε αριθμητικές ελπίδες για τίτλο μέχρι αρκετά αργά στο πρωτάθλημα.

Τη θέση του Ruben Xaus στη BMW έχει πάρει, ως γνωστόν, ο Leon Haslam.

## ΙΝΔΙΑ ΚΑΙ ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΓΙΑ MOTOGP

**Δύο νέοι μνηστήρες χτυπούν την πόρτα της Dorna για να χωθούν στο περίφημο καλεντάρι της.**

Οι Ινδοί έχουν ανακοινώσει και επισήμως πως άρχισαν διαπραγματεύσεις με τη Dorna για να φέρουν έναν αγώνα MotoGP στην πίστα Great Noida, η οποία είναι υπό κατασκευή και ήδη έχει προγραμματιστεί για τον 18ο αγώνα F1 στις 30 Οκτωβρίου 2011. Ως τώρα δηλώνουν πως το πλάνο τους δεν είναι πιεστικό και πως οι διαπραγματεύσεις είναι σε πολύ πρώιμο στάδιο, άρα μάλλον τους ξεχνάμε για το 2011 και κοιτάμε περισσότερο για τη χρονιά-κλειδί 2010.

Αυτοί που φαίνονται να βιάζονται είναι οι Άραβες του Άμπου Ντάμπι, οι οποίοι επισήμως μιλούν για το 2012 αλλά σύμφωνα με κάποιες πηγές δεν αποκλείεται να βρεθούν με αγώνα και μέσα στο 2011! Η φιλοξενία του ανατίθεται στην απίθανη πίστα-μαρίνα Yas Marina Circuit (στη φωτό).

Δεν είναι πολύ πιθανό να αυξηθούν οι 18 αγώνες που μετρά τώρα στο πρόγραμμα και ειδικά με ασιατικές προσθήκες, καθώς τα μακρινά ταξίδια επιβαρύνουν πολύ τα υπό κρίση μπάτζετ των ομάδων. Ίσως όμως έτσι η Dorna αποκτά την ευκαιρία να ικανοποιήσει όσους την κατηγορούν για τους τέσσερεις ισπανικούς αγώνες στο τρέχον πρόγραμμα. Θυμίζουμε πως το Aragon GP μπήκε ως αναπληρωματικό του ουγγρικού GP που ουδέποτε έγινε καθώς η πίστα Balatonring πνίγηκε στην ύφεση.

## WORLD SUPERBIKES 2011

**Μας προσφέρεται ως προσωρινό πρόγραμμα του 2011, αλλά πολύ δύσκολα θα αλλάξει κάτι ώσπου να ξεκινήσει η σεζόν.**

Στα αξιοσημείωτα παρατηρούμε πως φέτος υπάρχουν δύο αγώνες στη Γηραιά Αλβιόνα, καθώς επιστρέφει το Donington Park. Η γνωστή αγγλική πίστα βγήκε εκτός προγράμματος MotoGP πρόπερσι και είχε δρομολογήσει μια σειρά επεμβάσεων ώστε να τραμπάρει τον αγώνα της F1 με το Silverstone, ωστόσο βρέθηκε σε οικονομικό αδιέξοδο και παραλίγο να χρεοκοπήσει. Εν τέλει βρέθηκαν επενδυτές, εξασφαλίστηκε η συμφωνία με το WSBK και το μέλλον ξαναδείχνει ηλιόλουστο για το ιστορικό Πάρκο του Donington.

## WSBK 2011

| | | |
|---|---|---|
| 27/2 | Phillip Island | (Αυστραλία) |
| 27/3 | Donington Park | (Αγγλία) |
| 17/4 | Assen | (Ολλανδία) |
| 8/5 | Monza | (Ιταλία) |
| 30/5 | Miller Motorsport Park | (Η.Π.Α.) |
| 12/6 | Misano | (San Marino) |
| 19/6 | Motorland Aragon | (Ισπανία) |
| 10/7 | Brno | (Τσεχία) |
| 31/7 | Silverstone | (Αγγλία) |
| 4/9 | Nurburgring | (Γερμανία) |
| 25/9 | Imola | (Ιταλία) |
| 2/10 | Mangy-Cours | (Γαλλία) |
| 16/10 | Portimao | (Πορτογαλία) |

## DUCATI ΑΓΚΑΛΙΑ ΜΕ AMG

**"Αν αυτό είναι το εταιρικό μου μηχανάκι και αυτό το εταιρικό μου αυτοκίνητο, θα έλεγα πως τα πάω μια χαρά!"**

Τάδε έφη Nicky Hayden στέκοντας ανάμεσα στο Ducati Diavel και μια Mercedes-Benz CLS 63 AMG, κατά την τελετή παρουσίασης της συμφωνίας συνεργασίας για το 2011 μεταξύ της εργοστασιακής ομάδας Ducati MotoGP και του φημισμένου οίκου που ειδικεύεται σε βελτιώσεις αυτοκινήτων της Mercedes-Benz.

Όλοι θεωρούσαν δεδομένο πως αυτή τη χορηγία θα αναλάμβανε η FIAT, η οποία έχει προ πολλού υπονοήσει πως δε θα ανανεώσει τη συνεργασία της με τη Yamaha μετά την 31η Δεκεμβρίου 2010 από τη στιγμή που ο Valentino Rossi επαναπατρίστηκε. Έτσι, με τον όμιλο που περιλαμβάνει ακόμη τις Alfa Romeo και Ferrari στην αγκαλιά του, θα ολοκληρωνόταν το απόλυτο ιταλικό όνειρο, μόνο που η ανακοίνωση συνεργασίας με τους Γερμανούς άλλαξε το σενάριο.

# Racing Gossip

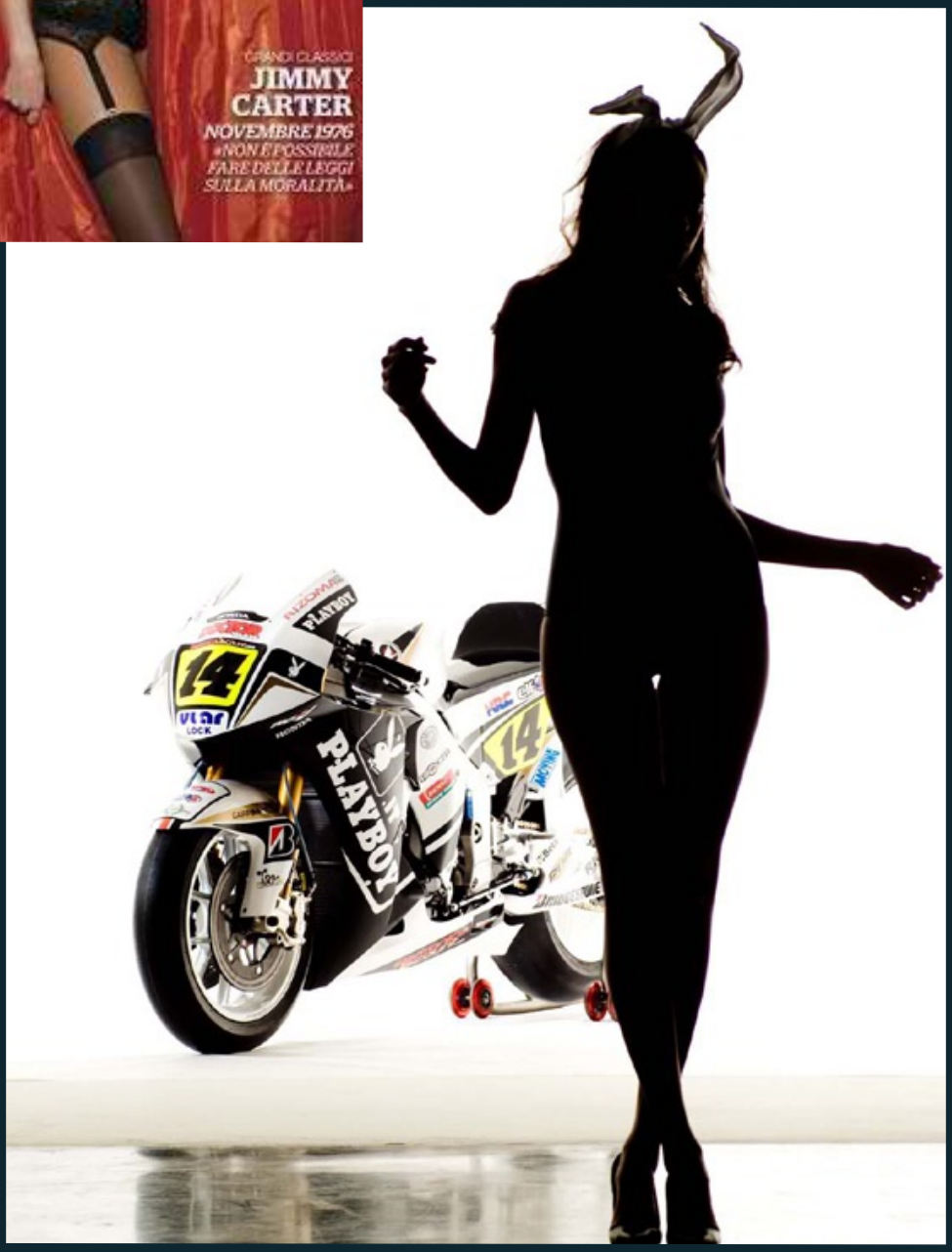
## Η PLAYMATE ΤΟΥ PLAYBOY

**Δηλαδή η Lauren του Randy. Ακόμα δεν καταλάβατε;**

Η ομορφούλα Lauren Vikers (www.laurenvickers.com) είναι η ποθητή κουνελίτσα που συνοδεύει με την ομπρέλα της τον Randy de Puniet στις εκκινήσεις κάθε Grand Prix και, πολύ σύντομα μετά την πρώτη τους γνωριμία, είναι και το αμόρε του.

Η Lauren, που λέτε, ψηφίστηκε Playmate της Χρονιάς 2010 από το κοινό του ιταλικού Playboy και φιγουράρει περήφανα στο εξώφυλλο του Δεκεμβρίου και είμαστε σίγουροι πως ο Randy θα λάμπει από τη χαρά του.

Αν μη τι άλλο οι Ιταλοί με την τεράστια μηχανοκίνητη παράδοση ξέρουν να διαλέγουν όμορφα κορίτσια ανάμεσα σε άλλα όμορφα κορίτσια: Στην πίστα δείχνουν ομορφότερα.

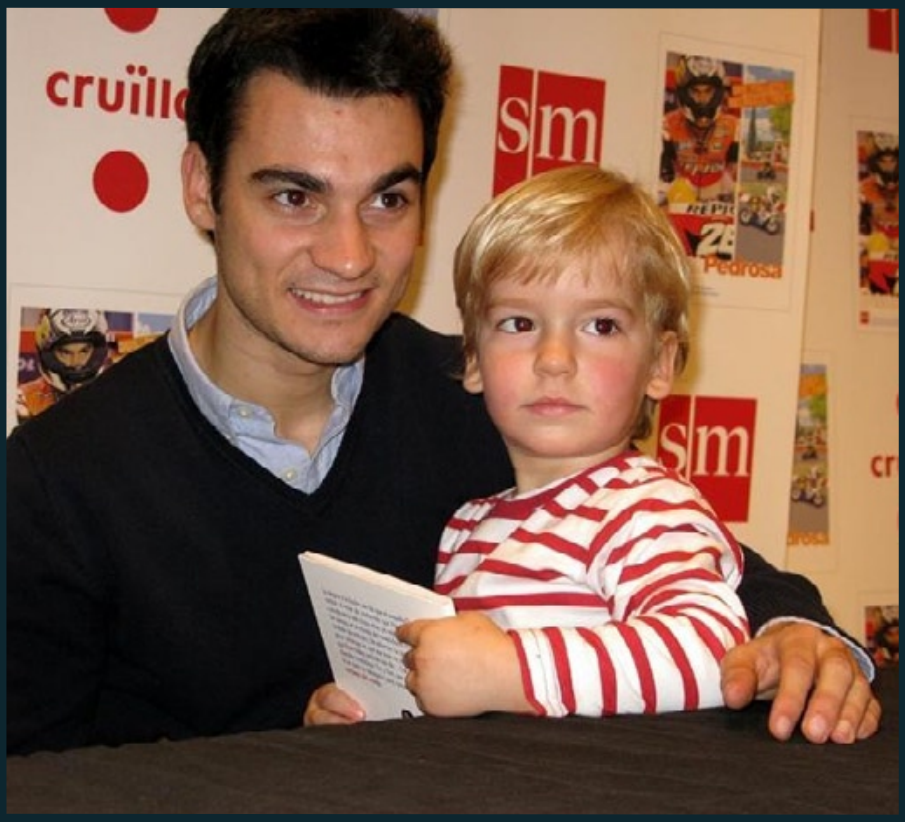


## ΔΥΟ ΞΩΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΝ DANI PEDROSA

**Αυτός είναι ο τίτλος παιδικού βιβλίου που παρουσίασε ο Ισπανός αναβάτης στις 21 Δεκεμβρίου στη Βαρκελώνη.**

Το βιβλίο απευθύνεται σε παιδιά 6 ως 12 ετών, κυκλοφορεί μόνο στα Ισπανικά και τα Καταλονικά και εξιστορείται σε μορφή παραμυθιού την πορεία του Dani Pedrosa από μικρό παιδί μέχρι να γίνει παγκόσμιος πρωταθλητής. Η ιστορία ξετυλίγεται από το πέμπτο έτος του Dani, όταν κάτω από χριστουγεννιάτικο δέντρο τον περίμενε μια στολή motocross και δύο ξωτικά, ο Tim και Tom, που θα τον καθοδηγήσουν στην κορυφή των αγώνων μοτοσυκλέτας. Η συνέχεια στο βιβλίο που γράφτηκε από τον Pau Joan Hernández, εικονογραφήθηκε από τον Jordi Vila Delclos και εκδίδεται από την SM στη σειρά "Οι αξίες των σπορ".

Το 6% των εσόδων από τις πωλήσεις των βιβλίων θα πάει στην οργάνωση NGO SOS Aldeas Infantiles, σύμφωνα με προσωπική επιθυμία του Dani Pedrosa.



## ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΒΕΝΖΙΝΗΣ

**Και όλα αυτά στον ίδιο αγώνα! Η πρώτη απευθείας αντιπαράθεση έφτασε.**

Η ηλεκτρική superbike της Swigz προετοιμαζόταν να τρέξει στο TTXGP, αλλά βρέθηκε εκτός κανονισμών όταν η διοργάνωση μιμήθηκε το αντίπαλο ηλεκτρικό πρωτάθλημα FIM e-Power και κατέβασε το όριο βάρους στα 250 κιλά, την ώρα που η Swigz ζυγίζει 266. Ωστόσο η ομάδα υπονοεί πως η μοτοσυκλέτα της αποκλείστηκε επειδή έχει πολλή περισσότερη δύναμη από τις υπόλοιπες ηλεκτρικές superbikes, δηλώνοντας αυτή τη στιγμή 194 ίππους στον τροχό!

Έτσι αποφασίστηκε να τρέξει στον αγώνα της κατηγορίας WERA Pirelli Sportsman Heavyweight Twins Superbike στην πίστα California Speedway στις 9 του ερχόμενου Γενάρη. Με τον τρόπο αυτόν δημιουργείται ένα ιστορικό κομβικό σημείο, η πρώτη φορά που ηλεκτρικές και συμβατικές μοτοσυκλέτες θα κονταροχτυπηθούν στον ίδιο αγώνα!

Η Swigz δε θα συμμετάσχει (προς το παρόν) σε όλο το πρωτάθλημα, καθώς πήρε μεν άδεια για μια φορά αλλά υπάρχει μια ασυμβατότητα: Ο αναβάτης της, Chip Yates, κατέχει επαγγελματική αγωνιστική άδεια AMA Pro Racing, ενώ η κατηγορία της WEPA είναι ερασιτεχνική. Πάντως θα έχει πολύ ενδιαφέρον να δούμε πώς θα σταθεί η ηλεκτρική μοτοσυκλέτα απέναντι σε 1198 και RC8, ενώ η Swigz δηλώνει πως μέχρι τον Γενάρη εκτιμά πως θα έχει αυξήσει την ιπποδύναμή της κατά άλλο 20% (!) ώστε να εξισορροπήσει το έλλειμμα στην αναλογία κιλών ανά ίππο με τις παραδοσιακές βενζινοβόρες δυνάμεις.

## ΑΝΘΡΑΚΟΝΗΜΑΤΙΝΗ INMOTEC

**Θυμάστε την ισπανική ομάδα που ήθελε φέτος να τρέξει στα MotoGP και όλη τη χρονιά (δε) δοκίμαζε ένα πρωτότυπο δικής της κατασκευής;**

Ε λοιπόν η ίδια ομάδα (www.inmotec.eu) τώρα μας λέει πως στρέφει το ενδιαφέρον της προς τη Moto2, δίχως όμως να ξεχνά τη θέλησή της για τη μεγάλη κατηγορία –δείτε και τη σχετική είδηση περί Norton). Για το 2011 λοιπόν θα τρέξουν μια ομάδα στο Ισπανικό Πρωτάθλημα Ταχύτητας (CEV) στην ανάλογη με τη Moto2 κατηγορία, όπου θα καινοτομήσουν με το πρώτο και μοναδικό ανθρακονημάτινο πλαίσιο γύρω από τον spec κινητήρα από CBR600RR. Η μοτοσυκλέτα έχει ξεκινήσει δοκιμές με τον Ισπανό αναβάτη της ομάδας, Ivan Silva.

Σύμφωνα με τους Ισπανούς, η φετινή χρονιά είναι προπαρασκευαστική για την επακόλουθη εμπλοκή στη μεσαία κατηγορία του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος.

## EUROPEAN JUNIOR CUP

**Red Bull Rookies εσείς; Ε να κι εμείς!**

Καθώς οι μοτοσυκλέτες παραγωγής πλέον έρχονται να γεμίσουν όλες τις κατηγορίες των GP, οι διοργανωτές των SBK δε βρίσκουν αυτιά πρόθυμα να ακούσουν τις αντιθέσεις τους –βλέπε FIM. Για πολλά διεθνή ΜΜΕ λοιπόν η κίνηση της In Front Motorsports να συμπεριλάβει από το 2011 μια κατηγορία ταλέντων ανάλογη με το Rookies Cup στα GP θεωρείται ως "αντίποινα". Ασχέτως αν αυτό ισχύει η όχι, η επιτυχία της μικρής κατηγορίας ενιαίου με KTM δίχρονα 125 αποτελεί ένα σαφές παράδειγμα προς μίμηση και ωσαύτως η έλευση του European Junior Cup (www.europeanjuniorcup.com) είναι εξαιρετικά λογική.

Η κατηγορία αυτή αφορά νέους αναβάτες 14 ως 17 ετών με τουλάχιστον έναν χρόνο με αγωνιστική άδεια και θα τρέχουν όλοι με Kawasaki Ninja 250R σε έξι ευρωπαϊκούς αγώνες των GP. Το κόστος ανέρχεται στα €18,950 (συν ΦΠΑ) και αφορά όλα τα αγωνιστικά έξοδα κάθε συμμετέχοντα για όλη τη σεζόν, συν εκπαίδευση από γνωστούς αναβάτες πριν και κατά τη διάρκεια της σεζόν. Το μόνο έξτρα που θα πρέπει να πληρώσει ο αναβάτης είναι τα μεταφορικά του προς και από κάθε αγώνα. Το κόστος συμμετοχής συνολικά για μια σεζόν δεν είναι και αμελητέο, αλλά αν ενδιαφέρεστε για το βλαστάρι σας στη σχετική ιστοσελίδα υπάρχει φόρμα αίτησης συμμετοχής. Αν μη τι άλλο ακούγεται ως μια εκπληκτική ευκαιρία ανάδειξης νέων ταλέντων.

## ΤΕΛΟΣ Ο BANDERAS ΑΠΟ ΤΗ MOTO2

**Ναι, για τον σταρ-καρδιοκατακτητή Antonio Banderas μιλάμε, καθώς ο χορηγός του τον άφησε σύξυλο και η πολυδιαφημισμένη του ομάδα αποσύρθηκε από το πρωτάθλημα.**

Στην πρώτη αυτή χρονιά της Moto2 η Jack&Jones by Antonio Banderas Racing Team με αναβάτες τους Kenny Noyes και Juan Olive ερχόταν με φόρα να πρωταγωνιστήσει. Ο δυνατός Noyes με αντιγωνιστική εμπειρία από τα πρωταθλήματα SBK της πατρίδας του (Η.Π.Α.) και της Ισπανίας, αλλά και ο 7ος στην κατάταξη των GP125 την προηγούμενη χρονιά Olive προεξοφλούνταν ως τακτικοί θαμώνες των βαθμολογούμενων θέσεων με βλέψεις για ψηλότερα.

Το στοίχημα του Banderas τσάκισε στην επιλογή πλαισίου, καθώς το πακέτο της Harris που χρησιμοποιήθηκε δε στάθηκε στο ύψος του και καταδίκασε την ομάδα σε πολύ φτωχά αποτελέσματα. Ως αποτέλεσμα η εταιρεία ρούχων Jack&Jones απέσυρε την κεντρική χορηγία της με το τέλος της σεζόν, παρότι στο μεταξύ η ομάδα είχε αντικαταστήσει τον Olive με τον Gabor Talmacsi, Παγκόσμιο Πρωταθλητή GP125 του 2007 με Aprilia. Ελλείψει χρηματοδότησης, η απόφαση πάρθηκε εύκολα και άμεσα.

## ΘΑ ΕΙΝΑΙ Ο FRÉTIGNÉ ΣΤΟ DAKAR;

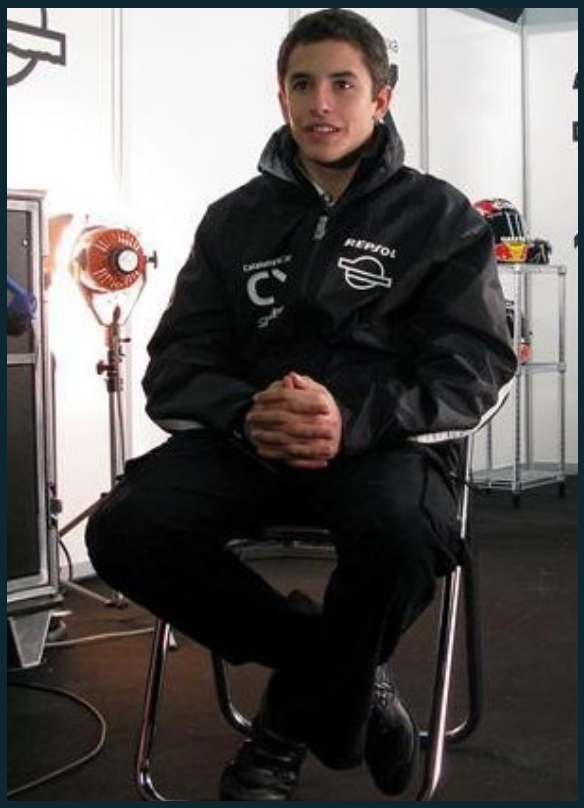
**Ένας πολύ σημαντικός αναβάτης που φέτος εντάχθηκε στη BMW για να τρέξει στο Dakar 2011 τραυματίστηκε και η συμμετοχή του τίθεται σε αμφιβολία.**

Οι Γερμανοί κατεβάζουν μια ομάδα επ' ονόματι Team BMW Motorrad by Speedbrain με τέσσερεις αναβάτες, τους David Frétigné (Γαλλία), Frans Verhoefen (Ολλανδία), Paulo Concalves (Πορτογαλία) και Pedro Bianchi Prata (Πορτογαλία). Ειδικά οι τρεις πρώτοι είναι αναβάτες με μεγάλη εμπειρία από αγώνες Ράλι και δη και από το Dakar, αποδεικνύοντας πως στο Μόναχο αρπάζουν από τα μαλλιά την ευκαιρία που τους δόθηκε με τον περιορισμό στα 450 cc που έθεσαν οι διοργανωτές, θέλοντας να κοντράρουν σοβαρά την KTM.

Η ατυχία όμως χτύπησε τον σπουδαιότερο αναβάτη εκ των τεσσάρων G 450 X, όταν ο David Frétigné τραυματίστηκε στον αγώνα Rally Oil Libya Maroc. Η αποθεραπεία του πηγαίνει καλά, όμως τα χρονικά περιθώρια είναι εξαιρετικά στενά και οι γιατροί του θα περιμένουν ως την τελευταία μέρα πριν αποφασίσουν αν θα αφήσουν τον Γάλλο να αγωνιστεί στον πιο απαιτητικό αγώνα του κόσμου. Σε περίπτωση που δε μπορέσει, περιμένει σε ετοιμότητα ο Βραζιλιάνος Jose Helio Gonçalves Rodrigues Filho, γνωστός και ως "Ze Helio", αναβάτης που έχει τρέξει με την ομάδα στο Rally dos Sertoes και στην καριέρα του έχει αποκομίσει άφθονη εμπειρία από τα εδάφη της Νότια Αμερικής.

## Ο MARQUEZ ΣΤΗ MOTO2

**Ο πρωταθλητής των 125 πήρε την προαγωγή του για τη μεσαία κατηγορία των GP και μπαίνει στα βαθιά.**



Είναι μόλις 17 χρονών, δεν έχει καν δίπλωμα που να του επιτρέπει να οδηγήσει στον δρόμο ένα CBR600RR βιτρίνας, η εμπειρία του προέρχεται από το μονοκύλινδρο δίχρονο 125 με το οποίο στέφθηκε Παγκόσμιος Πρωταθλητής το 2010 και πολύ λογικά στην πρώτη του επαφή με το αγωνιστικό της Moto2 που θα τρέξει του χρόνου τα είδε όλα: Πολλαπλάσια κυβικά, υπερδιπλάσια δύναμη, διπλάσια κιλά.

Ο Marc Marquez θα είναι ο μοναδικός αναβάτης της ομάδας Monlau Competicion, με κεντρικούς χορηγούς τη Repsol και την τράπεζα Caixa Catalunya. Η μοτοσυκλέτα του θα χτιστεί σε ένα πλαίσιο Suter, του πιο πετυχημένου πακέτου στην πρώτη χρονιά της κατηγορίας. Αρχικά η ομάδα του είχε συμφωνήσει να συνεργαστεί με την FTR, ωστόσο μετά από βέτο του αναβάτη και του μάνατζέρ του, παλιού πρωταθλητή 125 Emilio Alzamora, η επιλογή άλλαξε.

Μετά από μια μικρή επαφή με τη νέα του μοτοσυκλέτα στα τέλη του Νοέμβρη, ο Marquez δε βλέπει την ώρα να έρθει ο Φεβρουάριος και οι πρώτες επίσημες δοκιμές του 2011 για να αρχίσει την εξέλιξη και την καινούργια του περιπέτεια.

## Η NORTON ΨΑΧΝΕΤΑΙ ΓΙΑ MOTOGP!

**Ακούγεται ως γιγάντια αρβύλα, αλλά κάποιες επιβεβαιωμένες πληροφορίες μας κάνουν να σκάσουμε λίγο το χειλάκι μας.**

Η ανεπιβεβαίωτη πλευρά της φημολογίας λέει πως ο Stuart Garner, ο άνθρωπος που προσπαθεί να αναστήσει τη Norton (www.nortonmotorcycles.com), έχει εξασφαλίσει δύο θέσεις MotoGP ως ομάδα CRT (Claiming Rule Team), με την υποστήριξη της Dorna που πολύ θα ήθελε ένα τέτοιο όνομα να επιστρέψει στους αγώνες. Το πρόβλημα είναι πως δεν έχει μοτοσυκλέτες, αλλά το καλό είναι πως μάλλον έχει χρηματοδότηση.

Αρχικά έγινε μια προσπάθεια να φτιάξει δικό της τετρακύλινδρο κινητήρα 1,000 cc σε συνεργασία με την αγγλική Menard Competition Technologies που δραστηριοποιείται στην F1, αλλά λέγεται πως η συμφωνία χάλασε όταν ο Garner δεν έλαβε τις απαραίτητες εγγυήσεις πως θα έχει την υποστήριξη που θα ήθελε.

Τώρα λοιπόν η Norton στράφηκε στην ισπανική InMotec , η οποία έχει ήδη φτιάξει έναν V4 με τις προδιαγραφές των CRT MotoGP, αλλά αντιμετωπίζει προβλήματα αξιοπιστίας και δεν έχει το μετρητό να τα αντιμετωπίσει. Κάπου εδώ "κύλησε το τέντζερης και βρήκε το καπάκι", καθώς η χρηματοδότηση του Garner μπορεί να είναι ακριβώς αυτό που έχει ανάγκη η ισπανική εταιρεία. Πλέον έχουμε προχωρήσει από τις φήμες σε αληθινές ιστορίες, καθώς το ισπανικό Motociclismo δημοσιεύει συνέντευξη του Εκτελεστικού Διευθυντή της InMotec, Oscar Gorria, που αποκαλύπτει πως όχι απλά συζητείται αυτή η συνεργασία, αλλά πως η Norton ενδιαφέρεται να αγοράσει την InMotec! Μάλλον ο Άγγλος έχει όντως σοβαρή χρηματοδότηση.

# Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Όποτε χάνει θα μπορεί να
μοτοσυ

**Jorge**

**αναβάτης FIAT Yamaha**

«Ει

και

**αναβάτης M**

«Η Du

στον Va

**τεχνικός διευθυντής**

«Ήταν ένα πολιτισμικό σοκ

**Jeremy Burgess,**

**αρχιμηχανικός του Valentino Rossi**

«Ανοίγεις τέρμα το γκάζι
και δε συμβαίνει τίποτα!

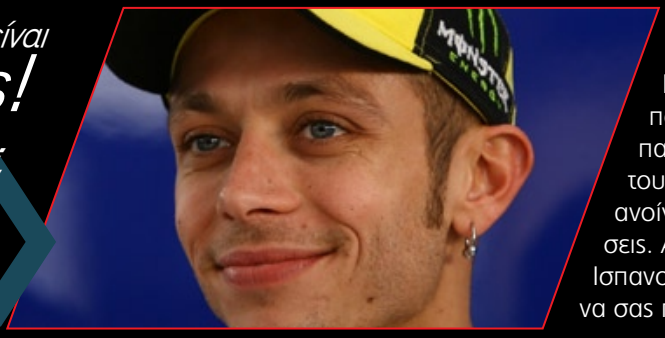
**Colin Edwards,**

**αναβάτης Monster Yamaha Tech 3 MotoGP**

*κατηγορεί τη*
*κλέτα*
***Lorenzo,***
***MotoGP***

Φυσικά ο λόγος για τον Valentino Rossi, στα πλαίσια του ψυχολογικού παιχνιδιού που έχει μάθει καλά ο Ισπανός να παίζει. Αφού γκρίνιαξε που δεν είχε αρτιμελή όλη τη χρονιά τον Ιταλό για να τον κερδίσει με την ίδια μοτοσυκλέτα, διαβλέπει τώρα πως με τη Ducati ο αντίπαλός του θα έχει νέες δικαιολογίες.

*ίναι f@cking επιθετικός, είναι*
*f@cking τεράστιος!*
***Valentino Rossi,***
***Marlboro Ducati MotoGP***

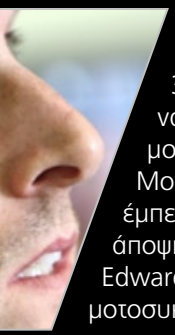


Τον ρώτησαν πως βλέπει την πρόοδο του Marco Simoncelli και ο Rossi προέβλεψε έναν μάλλον πολύ δύσκολο αντίπαλο που κοπανά τα φέρινγκ των αντιπάλων του με το τεράστιο κορμί του ανοίγοντας δρόμο για προσπεράσεις. Αν δε θυμάστε, ρωτήστε τους Ισπανούς αντιπάλους του στα 250 να σας περιγράψουν ιστορίες.

*ucati πρέπει να προσαρμοστεί*
*alentino, όχι το αντίθετο*
***Filippo Preziosi,***
***Marlboro Ducati MotoGP***

Κοίτα να δεις πως έρχονται τα πράγματα: Όλοι όσοι δυσκολεύτηκαν στο παρελθόν με τη Desmosedici είχαν αυτοί το πρόβλημα, ποτέ η παγκόσμια πρωταθλήτρια του 2007. Τώρα μας σερβίρουν την εντελώς αντίθετη εταιρική γραμμή, απόδειξη πως οι Ιταλοί έκαναν αμέτρητες υποχωρήσεις για χάρη του Rossi.

"Μετά από πολλά χρόνια με γιαπωνέζικες μοτοσυκλέτες η πρώτη επαφή του Valentino με τη Ducati ήταν τρόπον τινά ένα πολιτισμικό σοκ." Σε ανύποπτο χρόνο ο Αυστραλός μας εξηγεί πως για να μπει το θηρίο στην ακριβή της γραμμή θέλει πολλή πάλη, κάτι που αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα για την ομάδα του –ως πρόβλημα προς επίλυση φυσικά…



Μιας και οι υποχρεώσεις του για φέτος τέλειωσαν, η Tech 3 παρακάλεσε τον Τεξανό να δοκιμάσει την αγωνιστική μοτοσυκλέτα της ομάδας στη Moto2 για να τους πει την έμπειρη άποψή του. Η οποία άποψη βέβαια ήταν τυπική Edwards: "Διασκεδαστική η μοτοσυκλέτα, δε λέω…"

# the back

*Οι φίλοι μας από τη Λευκάδα μας έστειλαν αυτήν την όμορφη ευχετήρια e-κάρτα και είπαμε να τη μοιραστούμε μαζί με τις δικές μας ευχές*

To My Lefkada
σας εύχεται

# Καλές γιορτές

CYBER SCOOTER (ΙΤΑΛΙΑ)

www.cyberscooter.it

# Για να μη νομίζουμε...

**...πως χρειαζόμαστε χιλιάδες κυβικά για να ταξιδέψουμε, πάμε μια βόλτα στο τμήμα Turismo της ιταλικής ιστοσελίδας Cyber Scooter –με την έκδηλα εξειδικευμένη θεματολογία– για να δούμε πόσα και πόσα ταξίδια αποκλειστικά και μόνο με σκούτερ έχουν κάνει ανά τας Ευρώπας οι συντάκτες και οι αναγνώστες της.**

Εννοείται πως γύρω-γύρω την Ιταλία την έχουν ψωμοτύρι, αλλά και Γαλλία είδαμε και Ελβετία, Γερμανία και δη στο χιονισμένο Elefantentreffen, μέχρι και στο Nordcap έφτασε η χάρη τους. Όποιος λοιπόν έχει απορία για το αν και πώς γίνεται ένα ταξίδι 1,500 km με Burgman 200, τώρα ξέρει πού να διαβάσει από πρώτο χέρι την ιστορία.

Παράλληλα, η ιστοσελίδα παρέχει άφθονη πληροφορία για την προετοιμασία του σκούτερ ενόψει μεγάλου ταξιδιού, προτάσεις βελτίωσης και, φυσικά, άφθονες δοκιμές νέων μοντέλων.

BRAINROTTING (ΑΓΓΛΙΑ)

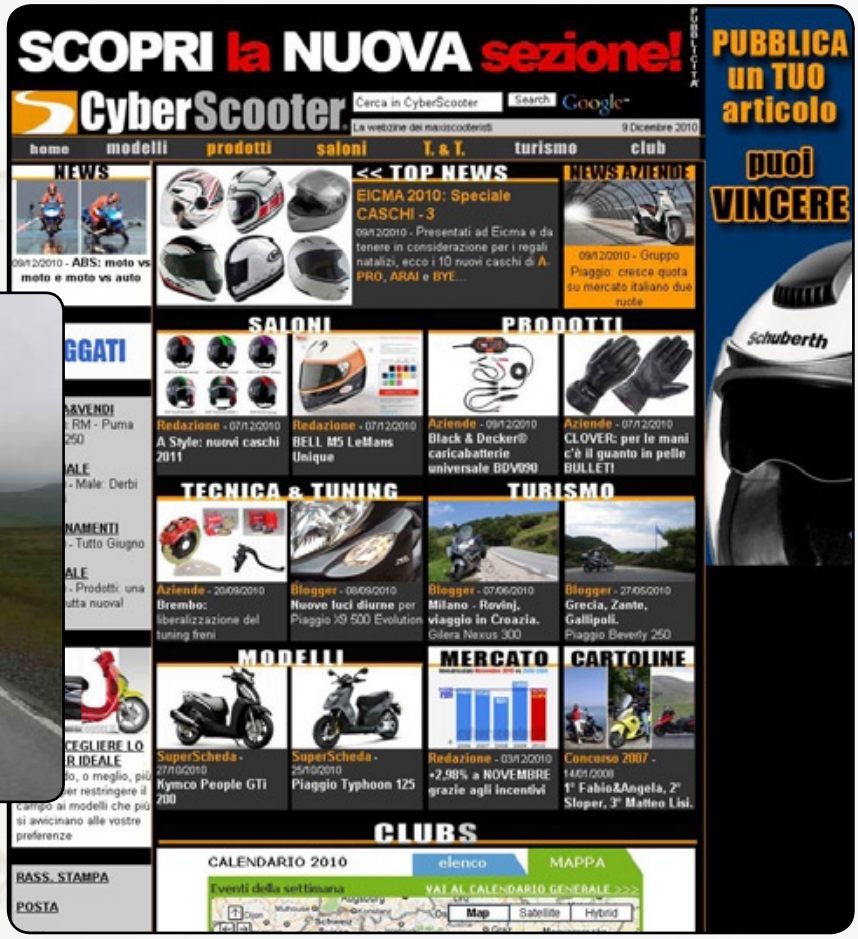
www.brainrotting.com

# Lust for Life

**Γνωρίστε τον Graham Styles από το νότιο Λονδίνο, διευθυντή IT σε μεγάλη διαφημιστική εταιρεία.**

Τουλάχιστον αυτό ήταν ως τον Μάιο του 2008, καθώς τότε παράτησε τα πάντα, καβάλησε το πιστό του μονοκύλινδρο BMW F650GS και έφυγε για να κάνει τον γύρο της Αμερικής, Βόρειας, Κεντρικής και Νότιας. Έκτοτε έχει συμπληρώσει 812 μέρες στον δρόμο, έχει καλύψει 98,000 χιλιόμετρα και αυτή τη στιγμή βρίσκεται κάπου στην ενδοχώρα του Ελ Σαλβαδόρ. Η πορεία του είναι καταγεγραμμένη λεπτομερέστατα στο blog που περιλαμβάνεται στην ιστοσελίδα του, με χιλιάδες φωτογραφίες στο Flickr, απίθανα βιντεάκια στο YouTube και φυσικά με συνεχή ενημέρωση σε γνωστά μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Ο ίδιος ο Graham για όλα έχει μια απλούστατη εξήγηση: Lust for Life, Λαγνεία για τη Ζωή. Το μόνο που δε μας εξηγεί είναι γιατί αποφάσισε να ονομάσει στη σελίδα του Brain Rotting, δηλαδή Εγκέφαλο που Σαπίζει. Ίσως γιατί αυτό ακριβώς πάθαινε όταν φορούσε το κουστούμι του για να πάει στην καθημερινή του λονδρέζικη ρουτίνα; Δεν αποκλείεται…


SCOPRI la NUOVA sezione!
CyberScooter
Cerca in CyberScooter
Search
Google
La webzine dei maxiscooteristi
9 Dicembre 2010
home
modelli
prodotti
saloni
T. & T.
turismo
club
NEWS
09/12/2010 - ABS: moto vs moto e moto vs auto
<< TOP NEWS
EICMA 2010: Speciale CASCHI - 3
09/12/2010 - Presentati ad Eicma e da tenere in considerazione per i regali natalizi, ecco i 10 nuovi caschi di A-PRO, ARAI e BYE...
NEWS AZIENDE
09/12/2010 - Gruppo Piaggio: cresce quota su mercato italiano due ruote
SALONI
PRODOTTI
Redazione - 07/12/2010
A Style: nuovi caschi 2011
Redazione - 07/12/2010
BELL M5 LeMans Unique
Aziende - 09/12/2010
Black & Decker® caricabatterie universale BDV090
Aziende - 07/12/2010
CLOVER: per le mani c'è il guanto in pelle BULLET
TECNICA & TUNING
TURISMO
Aziende - 20/09/2010
Brembo: liberalizzazione del tuning freni
Blogger - 08/09/2010
Nuove luci diurne per Piaggio X9 500 Evolution
Blogger - 07/06/2010
Milano - Rovinj, viaggio in Croazia.
Gilera Nexus 300
Blogger - 27/05/2010
Grecia, Zante, Gallipoli.
Piaggio Beverly 250
MODELLI
MERCATO
CARTOLINE
SuperScheda - 27/10/2010
Kymco People GTi 200
SuperScheda - 25/10/2010
Piaggio Typhoon 125
Redazione - 03/12/2010
+2,98% a NOVEMBRE grazie agli incentivi
Concorso 2007 - 14/01/2008
1° Fabio&Angela, 2° Sloper, 3° Matteo Lisi.
CLUBS
CALENDARIO 2010
elenco
MAPPA
Eventi della settimana
VAI AL CALENDARIO GENERALE >>>
Map
Satellite
Hybrid
RASS. STAMPA
POSTA
PUBBLICA un TUO articolo puoi VINCERE
Schuberth

Welcome
About Me
Heroes
Brainrotting on Youtube
Brainrotting Extras
Brainrotting Blog
Pimp My Ride
Xingu
Contact Me
Links (The People I like)
Lust For Life
Brainrotting.com
Follow my journey through North and South America
I've jacked in the job, packed my life into a pair of panniers and a roll bag, and tied them down to a BMW F650 GS Dakar - that's a motorcycle don't you know! Now it's time for some fun.
Adventure motorcycling is not without risk however there is a temptation to turn this exciting activity into a macho endurance competition. By videoing my trip and posting it on YouTube I want to share what travelling across the two American continents on a motorcycle is like, dispel the myth that exploits like this are only meant for the modern day Indiana Jones and hopefully in the process inspire others to fulfil their own dreams.
For me travel should be fun and a great way to learn and understand about different cultures. I want to show you a small part of each country I visit and demonstrate how motorcycle travel can enable interaction with people in a way that conventional travel might not.
There are lots of ways you can share my journey from the comfort of home so go on, click on an icon:
You Tube
flickr
Who's been looking?

iCycling.gr

**Κείμενο:** Ηλίας "Goldfish" Ντεμιάν **Φωτό:** Βασίλης "γαμώτ" Νομικός

# Οι Ποδηλατοδρόμοι...

## ...μοιράζουν λουκέτα στα καταστήματα

iCycling.gr

Κατ' αρχάς πρέπει να σας πω ότι από καιρό ήθελα να γράψω κι εγώ κάτι για τους ποδηλατοδρόμους. Ο λόγος που το καθυστερώ –ακόμα και τώρα δεν ξέρω αν κάνω καλά που το γράφω– είναι ότι προσπαθώ να αφήσω το έργο να τρέξει και να δείξει περισσότερες λεπτομέρειες για τα πλεονεκτήματα και κυρίως τα προβλήματα που προσφέρει στη λειτουργία της τοπικής κοινωνίας.

Η αγορά της Ερυθραίας και της Κηφισιάς αποτελεί σταθμό για τους βόρειους. Εμπορικές δραστηριότητες γύρω από σχεδόν τα πάντα για πληθώρα πορτοφολιών και βαλαντίων. Άσε την ωραία βόλτα μετά το βασιλικό ξύπνημα της Κυριακής για χάζι και καφέ.

Οι ποδηλατοδρόμοι ήρθαν πριν μερικούς μήνες και μπήκαν στην καθημερινότητα των κατοίκων. Κάποιοι τους δέχθηκαν με ενθουσιασμό, ενώ άλλοι άρχισαν να παραπονιούνται για τη δυσφορία που προκάλεσαν στον κόσμο. Μα καλά, οι ποδηλατοδρόμοι τι δυσφορία μπορούν να προκαλέσουν, αναρωτήθηκα; Ίσα-ίσα, σκέφτηκα, θα δώσουν νέα πνοή στην πόλη, θα κατεβαίνουν οι κάτοικοι να ψωνίζουν με τα ποδήλατά τους, ο φίλος μου ο ποδηλατάς θα πουλήσει περισσότερα ποδήλατα και όλοι θα ζούμε χαρούμενοι και ευτυχισμένοι σε αυτήν την πόλη.

Στη θεωρία όλα είναι πολύ καλά. Αρκούσε μια μόνο ματιά όποτε περνούσα για να καταλάβω ότι κάποιο κομμάτι από το πολλά υποσχόμενο πάζλ, έλειπε. Οι συγκεκριμένοι ποδηλατοδρόμοι είναι στενά κομμάτια πεζοδρομίου με μεταλλικά κολωνάκια στις άκρες, με σχάρες απομάκρυνσης υδάτων τοποθετημένες παράλληλα με τις ρόδες των ποδηλάτων. Η εικόνα συνεχίζεται με τα οχήματα των περίοικων να βρίσκονται συχνά πυκνά παρκαρισμένα σε εισόδους-εξόδους ποδηλατοδρόμων και διασταυρώσεις, προκαλώντας εκνευρισμό σε ποδηλάτες ("θέλω να περάσω") και σε καταστηματάρχες ("πελάτης μου είναι, δυο λεπτά να ψωνίσει").

Αναρωτήθηκα ποιος τελικά έχει δίκιο. Ο ποδηλάτης που διεκδικεί το πρωτόγνωρο δικαίωμά του να κινηθεί επιτέλους με ασφάλεια (;) στον δικό του αποκλειστικά δρόμο, ή ο καταστηματάρχης ο οποίος βλέπει σε χαλεπούς καιρούς να μειώνεται η αγοραστική κίνηση της περιοχής;

Τι έγινε λοιπόν στις παραπάνω περιοχές; Στον βωμό της ποδηλατικής ανάπτυξης θυσιάστηκαν θέσεις στάθμευσης. Οι κάτοικοι και οι επισκέπτες μετακινήθηκαν προς άλλες αγορές όπου μπορούν πλέον πιο άνετα να σταθμεύσουν και να ψωνίσουν. Τα καταστήματα, έχοντας ήδη στην καμπούρα τους τα σημάδια της ύφεσης, μείωσαν και άλλο τον τζίρο τους. Κι επειδή οι αριθμοί και τα μαθηματικά δε βγαίνουν, είδαμε πολλά καταστήματα να μειώνουν υπαλλήλους και κάποια να κλείνουν.

Δηλαδή υποστηρίζεις ότι κλείσανε επειδή υπήρχαν οι ποδηλατοδρόμοι;

Δεν ξέρω πραγματικά. Οι ίδιοι οι καταστηματάρχες υποστηρίζουν ότι οι ποδηλατοδρόμοι αποτέλεσαν τη χαριστική βολή. Γνωστή βιβλιοπώλης στην Ερυθραία μου έλεγε: "Σιγά μην παρατήσει η κυρία το SUV της, να πάρει το ποδήλατο και να έρθει να ψωνίσει. Εδώ δεν δίνει €5 για να πάρει ένα βιβλίο στο παιδί της. Οι ποδηλατοδρόμοι το μόνο που έκαναν είναι να αναγκάσουν την αγορά της Ερυθραίας να πάψει να υπάρχει. Τα λουκέτα έρχονται."

Αφοπλιστικά τα λόγια της και φαντάζομαι παρόμοιες ιδέες έχουν όλοι οι επιχειρηματίες της περιοχής. Ακουστήκαν από άλλους μέχρι και ακραία σενάρια που θέλουν την Ερυθραία να παύει πολλές επιχειρηματικές δραστηριότητες προς χάριν των παρακείμενων εμπορικών κέντρων.

iCycling.gr

Θέλω να πιστεύω ότι κάτι τέτοιο, ακόμα και στη χώρα της διαπλοκής και της διαφθοράς, δεν ισχύει.
Τελικά οι καταστηματάρχες έχουν άδικο; Φανταστείτε να έρθει κάποιος στη δουλειά σας και σας πει ότι προς χάριν της πράσινης ανάπτυξης, θα πρέπει να σας κόψει 1 από τους 3 πελάτες κάθε μέρα. Θα σας άρεσε;
Ας περάσουμε τώρα και στην απέναντι μεριά: Χαίρομαι πολύ που υπάρχουν ποδηλατοδρόμοι στην περιοχή που μένω. Κι ένιωσα πολύ περήφανος που ήλθαν φίλοι Ιταλοί και Πορτογάλοι και είχα ποδηλατοδρόμους να τους δείξω. Αλλά ξέρετε τι; Δεν τους χρησιμοποιώ. Βγαίνω με την κούρσα και επειδή αφενός φοβάμαι μην πέσει ο τροχός μου στις σχάρες και αφετέρου επειδή συνέχεια οι ποδηλατοδρόμοι είναι μπλοκαρισμένοι από αυτοκίνητα (τα οποία έχουν σταματήσει για "2 λεπτά") εκνευρίζομαι και πάω από άσφαλτο τελικά. Επίσης, στο δεδομένο πλάτος του ποδηλατοδρόμου αναγκαστικά πρέπει να κόψεις και να χαιρετίσεις τον απέναντι ποδηλάτη αφού πρέπει να συνεννοηθείς ποιος θα περάσει πρώτος. Αλλιώς υπάρχει ο κίνδυνος να ακουμπήσουν τα ποδήλατα τιμόνι με τιμόνι και στην καλύτερη περίπτωση, οι αναβάτες να καταλήξουν σαν σύγχρονοι Αθανάσιοι Διάκοι στα κολωνάκια. Συνεπώς καταλαβαίνετε γιατί προτιμώ την πατροπαράδοτη λύση της οδήγησης στην άσφαλτο με κάθε άλλο κίνδυνο. Άσε που το δίκτυο δεν οδηγεί πουθενά: Για να πας στην Κηφισιά πρέπει ούτως ή άλλως να πεταλάρεις σε κανονικό δρόμο.
Πρέπει να τελειώσω την ιστορία μου γιατί έχω να πάω με το ποδήλατο σπίτι. Θα συνοψίσω τις ιδέες μου μέσα από μερικά ερωτήματα (μάλλον ρητορικά):
- Γιατί δεν έγινε μια μελέτη που να λαμβάνει υπόψη τις επιδράσεις του έργου στο σύνολο του περιβάλλοντος (αστικό, εμπορικό, φυσικό κτλ); Πώς έλαβε έγκριση περιβαλλοντικών όρων, ένα έργο το οποίο μαθηματικά θα κατέληγε σε αποδυνάμωση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων της περιοχής;
- Ποιες προδιαγραφές ακολουθήθηκαν κατά την κατασκευή του έργου και από πού αντλήθηκαν αυτές; Προφανώς οι φίλοι μου εντόπισαν εύκολα τις σχεδιαστικές και κατασκευαστικές τους ατέλειες όταν τους δάνεισα το σπαστό μου για να μετακινηθούν.
- Πόσο βελτίωσε το τοπικό φυσικό περιβάλλον η λειτουργία ποδηλατοδρόμων; Έχουν γίνει μετρήσεις (πχ. δείκτες ατμοσφαιρικής ρύπανσης) πριν και μετά την περάτωση του έργου για να δούμε τελικά αν έκανε κάποια διαφορά; Δεν αμφισβητώ ότι η χρήση ποδηλατοδρόμων κάνει διαφορά. Δε χρησιμοποιούνται, αυτό εννοώ. Ας μετρήσουμε τους σχετικούς δείκτες για να επιβεβαιώσουμε το εγχείρημα, αυτά που χάσαμε (ευκαιριακό κόστος) σε λεφτά και χρόνο απέδωσαν; Εσείς τι λέτε; Έχει λιγότερη κίνηση η Νέα Ερυθραία;
-Τι έγινε με τα ποδήλατα που γνωστό ποδηλατικό κατάστημα διέθεσε προς ενοικίαση έναντι συμβολικού κόστους;
Καθόλου τυχαίο δεν είναι που δεν κάνω καμία αναφορά στην ποδηλατική αστική μας κουλτούρα. Επίσης, επειδή φοβάμαι ότι η χρονική συγκυρία (εκλογές γαρ) που αναρτώ αυτή τη δημοσίευση ίσως ξενίσει κάποιους, σας ενημερώνω όμως ότι το κείμενο δεν έχει καμία πολιτική προέκταση, ούτε "δήθεν", ούτε "αλλά", μα και κανένα "θα".

**Κείμενο:** Βασίλης Νομικός **Φωτό:** www.fotos-grafi.gr

# Αν είναι το ηλεκτρικό μου αμαρτία...

***Προμηθευτήκαμε από τις εταιρείες Τζωρτζόπουλος (www.tzortzopoulos.gr) Motomarket (www.motomarket.gr) δύο ηλεκτρικά city bikes με γυναικείο πλαίσιο, με (κακό) σκοπό να τα βάλουμε να χτυπήσουν τα καλάθια του τιμονιού τους μεταξύ τους***

Tourney

Τα δύο ebikes το μόνο που μας ζήτησαν ήταν να ζωντανέψουμε τις μπαταρίες τους και να τα βγάλουμε από την πόλη που τους έμελε να ζήσουν τη ζωή τους, για μια βόλτα στην όμορφη επαρχία, να πάρουν τα γραναζάκια τους αέρα. Δεν τους αρνήθηκα…

Το έχω ξαναγράψει πως οδηγώντας ηλεκτρικό ποδήλατο απολαμβάνεις ακόμα δύο αντιδράσεις: Κάποιοι θα σε κοιτάξουν σαν εξωγήινο αλλά θα σε ρωτήσουν με αληθινή έκπληξη κι ενδιαφέρον γιατί υποψιάζονται την πρακτικότητα και φιλικότητα του μέσου, ενώ άλλοι θα σε κοιτάξουν σαν… εξωγήινο(!) αλλά θα σε ρωτήσουν με απέχθεια προς αυτό το μίασμα της ποδηλασίας που καβαλάς, τι το θλιβερό σου συνέβη κι έχεις μείνει ανήμπορος να ποδηλατίσεις σαν άνθρωπος. Μερικοί "pur-ίστες" (από το pure = αγνοί-φανατικοί ποδηλάτες) δεν κατανοούν ότι τα δύο αυτά –και όχι μόνο– μοντέλα απευθύνονται σε ανθρώπους, ποδηλάτες ή μη, που επιθυμούν να μεταφερθούν απροβλημάτιστα σε κοντινές αποστάσεις χωρίς να κοπιάσουν, να ιδρώσουν, να εγκλωβιστούν στην κίνηση ή να έχουν μεγάλο κόστος ανά χιλιόμετρο (καύσιμο, ασφάλεια, τέλη, parking κτλ). Δεν έχει σημασία αν πρόκειται για ηλικιωμένους με μεγάλη αρτηριακή πίεση ή κουστουμάτους που δε θέλουν να κουβαλάνε δεύτερο πουκάμισο, το θέμα είναι ότι σου παρέχουν εξυπηρέτηση ακόμα κι αν είσαι πτώμα από την προπόνηση αλλά δε θέλεις να αποχωριστείς το αγαπημένο σου μέσο για να πας μία βόλτα. Αν προσέξεις τις διεθνείς τάσεις αντιλαμβάνεσαι ότι τα ηλεκτρικά ήρθαν για να μείνουν και το eBike.gr αντιμετωπίζει με ενδιαφέρον αυτό το αμέσως οικολογικότερο όχημα από το παραδοσιακό ποδήλατο θαυμάζοντας την απλότητα μετακίνησης που ενσωματώνει.

### *Futura Roma '10*

Η Futura Eco-Bike (www.eco-bike.gr) δεν είναι μια εταιρεία με ποδηλατική παράδοση γνωστή στον χώρο εδώ και χρόνια. Είναι πρόσφατη "κόρη" της γαλλικής Veloscoot (www.veloscoot.com) και με ταϊβανέζικη ποιότητα κατασκευής υπόσχεται τιμιότητα για τα χρήματα που ζητά. Και τα δύο ποδήλατα του συγκριτικού έχουν U-frame ("γυναικείο σκελετό" στα ελληνικά) με εύκολη πρόσβαση ανάβασης που θα εκτιμήσεις εσύ αν φοράς στενό παντελόνι, η γυναίκα σου αν φορά φούστα αλλά και το παιδάκι σου που δεμένο στο (έξτρα) παιδικό καθισματάκι της (στάνταρ) σχάρας, δε θα κινδυνεύει από την κατά λάθος κλωτσιά σας.

Το Roma (www.eco-bike.gr/Roma.html) με τροχούς 26 in είναι ένα hardtail citybike φτιαγμένο από αλουμίνιο 6061 (http://en.wikipedia.org/wiki/6061_aluminium_alloy), παρέχει επτά εξωτερικές ταχύτητες Shimano Tourney, μπροστινό πιρούνι αλλά και ντίζα σέλας με ανάρτηση, Tektro μηχανικό δισκόφρενο εμπρός και Tektro V-brake πίσω, μπαταρία Λιθίου Li-Polymer 36V/10Ah.

Δηλώνει αποκλειστικά ηλεκτρική αυτονομία 50 km ή μικτή, με πεταλάρισμα, αυτονομία 60 km μετά από έξι ώρες φόρτισης, φοράει το γνωστό μοτέρ 250W Brushless DC (με επαγωγική μετάδοση, χωρίς τριβές) και υπόσχεται τελική ταχύτητα 25 km/h σύμφωνα με τον EU κανονισμό. Φυσικά μπορείς να κινηθείς γρηγορότερα όσο βαστάνε τα ποδαράκια σου, ενώ τα περιφερειακά του απαρτίζονται από unisex gel Cruiser (=μαλακή) σέλα, δίπατες ζάντες με αυξημένη αντοχή από τις απλές), πίσω σχάρα με πλαϊνή υποδομή για touring τσάντες, κλειστή μεσαία τριβή, προφυλακτήρα αλυσίδας, διπλό stand, αλλά κυρίως σπαστό (ρυθμιζόμενο) λαιμό τιμονιού και δυνατά φώτα. Το τιμόνι του είναι τύπου city cruiser και μαζί με τα αλουμινένια λαμπερά φτερά δίνει ένα ρετρό στυλ στον αναβάτη του. Τα φαρδιά ελαστικά μπορεί να είναι πρακτικώς αχρείαστα σε χρήση πόλης, αλλά ΟΚ στην Αθήνα της λακούβας και του συχνά βρεγμένου οδοστρώματος κάνουν την οδήγηση ασφαλέστερη κι ανετότερη.

Οι ποιοτικές κολλήσεις, όμορφη βαφή (σε δύο χρώματα) και η εσωτε-

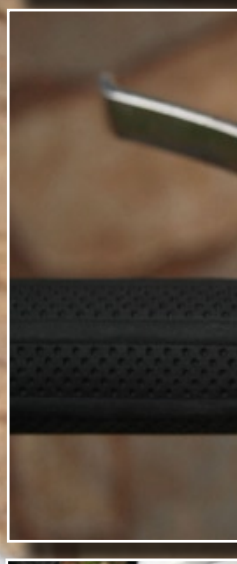
FUTURA
STRONG

ρική καλωδίωση του σκελετού συμπληρώνουν μία προσεγμένη κατασκευή που σε σχέση με τον ανταγωνισμό παρουσιάζεται σαν μία οικονομική-δελεαστική πρόταση στα €1090 με ΦΠΑ. Ποσό που, ειδικά αν χρησιμοποιείς αυτοκίνητο καθημερινά, καταλαβαίνεις ότι είναι μόνο η πτώση μεταπώλησης που θα έχει σε ετήσια βάση ή το κόστος του άχρηστα καμένου καυσίμου περιμένοντας στις ουρές της πόλης.

Κατά το χρονικό διάστημα που είχα το ποδήλατο προς δοκιμή πέρασε διάφορες δοκιμασίες που δε θα το υπέβαλλε πιθανώς κάποιος χρήστης πόλης, για να φανούν τα ευπαθή ή προβληματικά μέρη του. Οδηγήθηκε σε βροχή, σε χώμα και κατέβηκε μέχρι και σκαλιά με το μπροστινό του να ταλαιπωρείται έως και να παραδίδει τελικά το πνεύμα. Φορτώθηκε 50 παραπάνω από τα 78 kg βάρους μου (max load: 125 kg), ανέβηκε μόνο ηλεκτρικά κλίσεις σαν την ανηφόρα του Λυκαβηττού και γενικώς αντιλήφθηκε γιατί δε θα πρέπει να γκρινιάζει αν τύχει και οδηγηθεί από νέο αναβάτη που δεν ξέρει καν πως να αλλάζει σωστά τις ταχύτητες!

Κατά την οδήγηση με (πολύ) βροχή δε συνέβη κάτι ηλεκτρικά τραγικό όπως περίμενα, ενώ με χαρά πέταξα άχρηστη την έξτρα ασφάλεια που κουβαλούσα για την περίπτωση βραχυκυκλώματος. Η κεντρική πλακέτα βρίσκεται σε στεγανό σημείο που όμως είναι προσβάσιμο εάν αποδημήσει εις Κύριον ώστε να μην πετάξεις το ποδήλατο. Σε καμία περίπτωση φυσικά δεν ενδείκνυται η χρήση MTB και μην ελπίζεις ότι θα πατήσεις τους φίλους σου σε εκείνη την ωραία λιμνούλα που όλοι σε περνάνε από πάνω, αφού δεν παρέχει εγγύηση στεγανότητας σε ολικό μπλούμ. Τα αλουμινένια φτερά μπορεί να μην είναι ότι ελαφρύτερο υπάρχει αλλά είναι όμορφα και η κάλυψή τους σε νερά είναι υποδειγματική. Αν και σαφώς υπάρχουν καλύτερα (και ακριβότερα), τα ελαστικά του δε με τρόμαξαν αλλά σίγουρα το δυνατό εμπρός μηχανικό (όχι υδραυλικό) δισκόφρενο θα τα κάνει να γλιστρήσουν εφόσον ξεχάσεις ότι οδηγείς ποδήλατο, ειδικά αν μετά την αχρήστευση του πίσω V-brake από τα νερά, θελήσεις να το... τσαρουχώσεις. Καλό θα ήταν ο μη εξοικειωμένος αναβάτης να το ρυθμίσει σε χαλαρότερη δράση αφού το πιρούνι δε μπορεί να το υποστηρίξει επάξια με την φτηνή κατασκευή του.

Κάπου εδώ αρχίζουν οι γκρίνιες: Αντιλαμβάνομαι ότι ένα ποδήλατο με συγκεκριμένη (ομολογουμένως πολύ καλή για τα προσφερόμενα) ηλιανική τιμή δε μπορεί να παρέχει άριστο μπροστινό σύστημα, αλλά πιστεύω ότι θα έπρεπε να υπάρχει μία ακόμα επιλογή γκάμας για τον αγοραστή που γνωρίζει και δέχεται να επιβαρυνθεί πχ με +150 επιπλέον ευρώ, ώστε να προμηθεύεται ένα καλύτερο πιρούνι που μπορεί να μη στρεβλώνει τόσο από το βάρος των 24kg του ποδηλάτου, όσο και από το πολύ δυνατό εμπρός δισκόφρενο. Το υπάρχον μπορεί να υποστηρίξει μόνο απλή και προσεκτική χρήση πόλης, χωρίς πολλά πεζοδρόμια και δυνατά μπροστινά φρεναρίσματα. Πιθανότατα δε θα αχρηστευόταν εντελώς αν δεν το ανεβοκατέβαζα σκάλες αλλά είχε ήδη ξεκινήσει να αποκτά σοβαρούς τζόγους μετά τις πρώτες (χμμ) καγκουριές. Η ελάχιστη διαδρομή του και η απουσία ρυθμίσεων θα λειτουργήσει εισαγωγικά στον νέοπα της ποδηλατικής μετακίνησης ενώ είναι σίγουρο πως είτε όταν φθαρεί, είτε όταν ο κάτοχος ψαχτεί, θα αντικατασταθεί με κάποιο καλύτερο. Αρνητική είναι φυσικά η διαπίστωση ότι δεν υπάρχει πληθώρα πιρουνιών που να εφαρμόζουν στον σκοπό χρήσης ενός 26" citybike αλλά αφού μπαίνει η RockShox Dart σειρά, μου αρκεί (www.sram.com/rockshox/products/dart-3-29). Σε κάθε περίπτωση, ο σκελετός δέχεται και διάφορες άλλες τροποποιήσεις σε aftermarket φρένα, σχάρες ή φτερά αφού παρέχει όλες τις δυνατές αναμονές, προς τιμήν του.



### Gitane Real E-bike3 '10

Η Gitane (www.gitane.com) είναι παλαιά γαλλική ποιοτική εταιρεία γνωστή για τις αγωνιστικές της επιτυχίες και τις προσεγμένες της κατασκευές που στις μέρες μας παράγει ποιοτικά σύνολα γενικότερα. Όπως και ο αντίπαλός του, φοράει U-frame με εσωτερικές πτυχώσεις ώστε να αντισταθμίζει την έλλειψη στιβαρότητας του φυσικού τριγώνου ενός "ανδρικού" σκελετού προς χάριν της άνεσης, επάξια όπως φαίνεται στις περισσότερες καθημερινές συνθήκες.

Το Real E-bike3(www.gitane.com/gitane-cycles/collection-2011/e-bike.10.html) είναι επίσης ένα 26 in, hardtail citybike φτιαγμένο από αλουμίνιο, έχει τρεις αυτόματες εσωτερικές ταχύτητες Shimano Nexus 3 AutoD, πιρούνι και ντίζα σέλας δυστυχώς χωρίς ανάρτηση, φρένα V-brake καθώς και υπερπλήρη συμπληρωματικό εξοπλισμό με σχάρα, φτερά, φώτα, προφυλακτήρα αλυσίδας, σταντ και καλάθι εμπρός. Το συγκεκριμένο μοντέλο '10 που παραλάβαμε δείχνει σχετικά φτωχό με την 3Ah μπαταρία του που διήρκησε μόλις από Νέα Σμύρνη ως Πετράλωνα-Θησείο και πίσω, αλλά το επόμενο Real E-bike '11 θα διαθέτει μπαταρία 8Ah με αυτονομία 75 km, βάρος 23.2 κιλά και επίσης αυτόματες εσωτερικές αλλαγές ταχυτήτων Shimano Nexus 3 AutoD στην τιμή των €1,799. Οι απαιτητικοί χρήστες θα απευθύνονται στην κορυφή της γκάμας με το Real E-bike PLUS με βάρος 23.8 κιλά, μπαταρία επίσης 8Ah με ίδια αυτονομία αλλά επιπλέον ανάρτηση εμπρός (τηλεσκοπικό πιρούνι) στην τιμή των €1,999.

Αυτό που με χαροποίησε στην αρχή ήταν η ιδιότητά του να θέτει σε κίνηση την ηλεκτρική υποβοήθηση που βρίσκεται στη μεσαία τριβή με την παραμικρή κίνηση της πεταλιέρας. Αυτό βοηθάει ιδιαίτερα σε ανηφόρες όπου αν είσαι και φορτωμένος δυσκολεύεσαι να περιμένεις τις 1.5-2 περιστροφές της πεταλιέρας του Roma, για να ξεκινήσεις, ζορίζοντας τα γόνατά σου. Το κακό ήταν πως η παραμικρή κίνηση ήταν όντως η... παραμικρή οπότε στα φανάρια πρόσεχα μην ακουμπήσω το πετάλι και αρχίσει να εκδηλώνει τάσεις φυγής! Σε κάποια μάλιστα τέτοια περίσταση ανακάλυψα πως, ενώ κρατούσα τα φρένα ώστε να παραμείνω ακινητοποιημένος, το ποδήλατο πίεζε έντονα για τα επόμενα δευτερόλεπτα να ξεκινήσει προφανώς ζορίζοντας ελαφρώς το μοτέρ του. Ο λόγος που δεν "καταλάβαινε" ότι κρατάω τα φρένα ήταν γιατί δεν παρέχει τις σχετικές βαλβίδες ανακούφισης του μοτέρ που το Roma ενσωματώνει στις λεβιεδομανέτες του και ειδοποιούν την ηλεκτρονική ότι επιθυμείς ακινητοποίηση κόβοντας την παροχή ρεύματος στο μοτέρ.

Το Real E-bike3 διαθέτει όργανο ελέγχου στο τιμόνι με τη ρύθμιση τριών επιπέδων υποβοήθησης, κλειδαριά πίσω τροχού και κλειδαριά απασφάλισης της μπαταρίας. Καλό είναι ότι συνοδεύεται από τρόμπα χειρός της γνωστής Zefal (την οποία θα φυλάτε στην τσάντα σας γιατί στις πρώτες λακκούβες θα τη χάσετε) και πολύ δυνατό πίσω φως. Αυτό που δεν κατάλαβα όμως είναι γιατί σε ένα ηλεκτρικό ποδήλατο –που ενσωματώνει μπαταρία έτσι κι αλλιώς– χρειάζεται να τοποθετηθεί πίσω φως με έξτρα μπαταρίες και μπροστινό φως που η τροφοδοσία δίνεται (όχι από μπαταρίες έστω, αλλά) από δυναμό στο εμπρός κέντρο τροχού, με αποτέλεσμα το αυξημένο βάρος και την απώλεια λάμψης στα φανάρια λόγω ακινησίας. Δυσκολεύομαι να πιστέψω ότι η Gitane τσιγκουνεύτηκε τη δαπάνη καλωδίωσης (αφού το κόστος ισοφαρίζεται με το δυναμό) και αρκούμαι στην πεποίθηση ότι προσπάθησε να μειώσει τα τρωτά σημεία της ηλεκτρικής εγκατάστασης από νερό και χτυπήματα.

Κατά τ' άλλα το ποδήλατο είναι ζυγισμένο, με θέση οδήγησης καλή –που μάλλον δε με βόλεψε γιατί δεν απευθύνεται στον σωματότυπό μου– με ποιοτικές κολλήσεις και όνομα. Αν μπορούσε να ενσωματώσει κάποια έξτρα περιφερειακά παραμένοντας αν είναι δυνατόν και σε χαμηλότερη τιμή, θα ήταν σίγουρα μία καλύτερη πρόταση. Το αυτόματο τριάρι πίσω γρανάζωμα ακούγεται εντυπωσιακό και ρυθμίζεται προς τη

kinetik
Zefal
INLINE DRIVE SYSTEM

διάρκεια παραμονής κάθε ταχύτητας, προς έκπληξή μου. Όμως τη στιγμή που δε θα σου βαραίνει το πάτημα για να κινηθείς γρηγορότερα και να ξεκολλήσεις από την κίνηση ή τη στιγμή που δε θα σου ελαφραίνει το πάτημα για να ανέβεις το μικρό ύψωμα χωρίς να τινάξεις τα γόνατα και θα παραμένει εγωιστικά αμετακίνητο στην μαλακή ή σκληρή επιλογή του, θα το καταραστείς. Εγώ κατέληξα να γελάω ωρυόμενος (πως το έκανα αυτό;!) όταν ύστερα από υπομονετική αναμονή για να ανέβω ανηφόρα, σηκώθηκα αναγκαστικά ορθοπέταλο και τη στιγμή που φόρτωνα πεταλιές αυτό αποφάσισε να ελαφρύνει το πάτημα μάλλον για να μου συμπαρασταθεί! Έχασα τα πετάλια, η πεταλιέρα με βρήκε στη γάμπα, η μέση μου τραντάχτηκε, ο πίσω μου κόρναρε γιατί ξαφνικά έκοψα στη μισή ταχύτητα και εγώ ορκίστηκα να μην ξαναοδηγήσω ο,τιδήποτε αυτόματο εκτός από το scooter μου.

### *Τα στήνουμε;*

Και τα δύο ποδήλατα είναι ποιοτικές κατασκευές και όχι επικίνδυνες "κινεζιές" που θα αχρηστευθούν στο β' εξάμηνο χρήσης τους. Οι κατασκευάστριες εταιρείες εγγυώνται κάλυψη αναγκών, ενώ οι εισαγωγικές τους στην Ελλάδα δεν είναι άγνωστες με αποτέλεσμα ο υποψήφιος αγοραστής να αισθάνεται ασφάλεια σε τυχόν ανάγκη υποστήριξης εγγύησης ή ανταλλακτικών. Το service στα ηλεκτρικά μέρη είναι ανύπαρκτο αφού μετά το πέρας της ζωής τους απλά αντικαθίστανται, ενώ τα μηχανικά μέρη και των δύο ανήκουν στην καθιερωμένη ποδηλατική γκάμα με αποτέλεσμα να μπορεί να βρεθεί οτιδήποτε χρειαστεί χωρίς την ανάγκη ανταπόκρισης αποκλειστικά από την μαμά-εταιρεία. Και τα δύο πληρούν τον EU κανονισμό που ορίζει το ποδήλατο να παρέχει "υποβοήθηση" και όχι αυτόνομη κίνηση με γκάζι ή κουμπί κατά την οποία δε χρειάζεται να λειτουργεί σωματικά ο αναβάτης. Δυστυχώς πολλοί δε γνωρίζουν ότι μόλις η τροχαία μυριστεί έσοδα θα αρχίσει να γράφει τα παραπάνω οχήματα που ανήκουν στη δικαιοδοσία της, κάτι που δε συμβαίνει με τα ποδήλατα υποβοήθησης.

Το βάρος τους είναι σαφώς αυξημένο συγκρινόμενο με συμβατικά ποδήλατα, αλλά όπως εύκολα καταλαβαίνεις όταν τα χρησιμοποιήσεις ακόμα και χωρίς ηλεκτρισμό, αυτό εξαφανίζεται στις φλαταδούρες, εμφανίζεται στις μικρές ανηφόρες και γελά χαιρέκακα στις γενναίες κλίσεις. Με ηλεκτρισμό το βάρος απλά δεν υπάρχει πουθενά εκτός αν το σηκώσεις για 2 ορόφους οπότε και θα σου θυμίσει την οσφυαλγία σου. Η ιδανική χρήση τους είναι να φυλάσσονται σε γκαράζ και όχι πάνω σε όροφο, αλλά θα αποζημιώσουν όταν κάθε μήνα θα έχεις κάνει ένα δώρο στον εαυτό σου με τα ρέστα της βενζίνης, ενώ δε θα τσακωθείς ποτέ με το ελληνικό καλοκαίρι (βλέπε θερμοκρασίες) και ειδικά με τις κλίσεις του οδοστρώματος (βλέπε συνεχείς ανηφοροκατηφόρες).

### *Συγκεκριμένα*

Η Gitane με το Real E-bike3 '10 υπόσχεται νεωτερισμό λειτουργικότητας και καλύτερη ποιότητα αλλά με αυξημένο κόστος και μειωμένη ηλεκτρική απόδοση όπως με λύπη μου διαπίστωσα. Η μπροστινή ανάρτηση δε θα λείψει στον γνώστη αλλά αν απευθυνόταν σε αυτόν δε θα είχε αυτόματο σύστημα αλλαγής των τριών μόνο ταχυτήτων του, οι οποίες είναι εσωτερικές και δε χρειάζονται τη γνωστή συχνή φροντίδα συντήρησης. Παραμένει προσεγμένο αλλά με σημαντικά ακριβότερο κοστολόγιο. Πάρα ταύτα η εταιρεία του έχει μεγάλη παράδοση στον χώρο και υπόσχεται ότι θα χαρίσει άνετη και απροβλημάτιστη μετακίνηση. Ο αγοραστής του εκτός από την επωνυμία του προϊόντος, παίρνει συγκριτικά ελαφρύτερο σύνολο (23.2 kg αντί 24.5 kg στα χαρτιά), καινοτόμο σύστημα αυτοματισμού αλλαγής, λιγότερων όμως, ταχυτήτων και εμπρός καλάθι. Η δηλωμένη σημαντικά μεγαλύτερη αυτονομία, ίσως θα μπορούσε να επιτευχθεί χάρη στη μικρότερη δύναμη υποβοήθησης που παρέχει αλλά το μοντέλο της δοκιμής με την 3Ah μπαταρία του φυσι-

FUTURA
FUTURA

κά δε μπορούσε να επαληθεύσει τις επιδόσεις της 8Ah αναγραφόμενης απόδοσης.

Το Futura Roma από την άλλη μου φαίνεται τιμιότερο. Το πλαίσιό του είναι στιβαρό, η κατασκευή του επίσης προσεγμένη και στα σημεία δείχνει ανθεκτικότερο, ενώ προσωπικά θα το προτιμούσα γιατί με τα ρέστα (€1,100 αντί €1,800) θα το βελτίωνα όπως ακριβώς θα ήθελα. Μπορεί όπως είναι να εκπροσωπεί επάξια τον city user, αλλά επιτρέψτε μου να ονειρεύομαι μπροστινό sram.com/RockShox, λεπτότερα schwalbe.com, υδραυλικό εμπρός δισκόφρενο Deore LX, σειρά Shimano/Deore και κασέτα επίσης, μεσαία τριβή sram.com/truvativ, σελίτσα Velo με απλή ντίζα (όχι ανάρτησης που είναι βαρύτερη), τιμονάκι oversize με λαιμό ahead να το χαζεύω, πεταλάκια φυσικά πλατφόρμες ενδεχομένως πλαστικά διάφανα και πέταμα στο πυρ το εξώτερο: Σχάρες, φτερά, προφυλακτήρα, φώτα μα κυρίως την πίσω κλειδαριά που στο λαιμό μου 'χει κάτσει. Τροχούς θα τους άφηνα ίδιους μέχρι να τους στραβώσω να το φχαριστηθώ και μετά δύο απλοί Mavic θα αρκούσαν. Από τις αλλαγές θα κέρδιζα εύκολα 4 κιλά ξοδεύοντας (€500-700) τη διαφορά μέχρι το Gitane, ενώ θα κατέληγα με ένα ποδήλατο τρεις φορές καλύτερο από τα περισσότερα της αγοράς! Στα επιπλέον η αυξημένη απόδοση μοτέρ και αυτονομία λόγω μειωμένου βάρους. Όταν δε η μπαταρία θα χάλαγε (μετά 2-3 έτη) πιστεύω ότι θα έβρισκα ευκολότερα τα εσωτερικά της στοιχεία (λόγω OEM κατασκευής), ενώ όταν θα πέθαινε το μοτέρ θα το αντικαθιστούσα ίσως με το τότε επώνυμο αυξημένης απόδοσης της αρεσκείας μου. Για τα ηλεκτρονικά πειράγματα δε θα μιλήσω γιατί μας διαβάζουν λέει και μικρά παιδιά…

Αν και οι αλλαγές που προτείνω δεν ονομάζονται hardcore, σίγουρα το παραπάνω σχήμα δε χρειάζεται για χρήση πόλης αν δεν είσαι χομπίστας αλλά απλώς χρήστης. Για τον τελευταίο θα αρκούσε ένα βελτιωμένο μπροστινό, δηλαδή μία επένδυση 150 επιπλέον ευρώ όταν το παρόν παραδώσει πνεύμα. Μέχρι τότε, εσείς που τα κοιτάτε δύσπιστα έχετε καταλάβει πόσες φορές έχετε αποσβέσει την αξία του ηλεκτρικού ποδηλάτου απλά από τα λειτουργικά έξοδα ενός μηχανοκίνητου χωρίς να χρειαστεί να αναφερθεί τυχόν "ζουλιγματάκι" πόλης του αυτοκινήτου σας ή περίπτωση "δεν την είδα" παρκαρισμένης μοτοσυκλέτας με πλαστικά (μακρυά από μας!).

## AKRAPOVIC X-MAX 250 '08-'10

Πολύ καλά νέα για όλους τους φίλους των scooter! Η εταιρία AKRAPOVIC έχει στη διάθεσή μας εξάτμιση για το μοντέλο της YAMAHA X-MAX 250 '08-'10.
Ολόκληρη εξάτμιση με ανοξείδωτους λαιμούς και τελικό σε Τιτάνιο Hexagonal με σιγαστήρα προσθαφαιρούμενο, για τους εργοστασιακούς λαιμούς με καταλύτη ή χωρίς.
Θα τη βρείτε στην Tecno-Moto, επίσημη διανομέα της εταιρίας AKRAPOVIC, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στον Νέο Κόσμο σε τιμή από €485.

**WWW.TECNOMOTO.GR**
**TECNO-MOTO**
**2109242410**

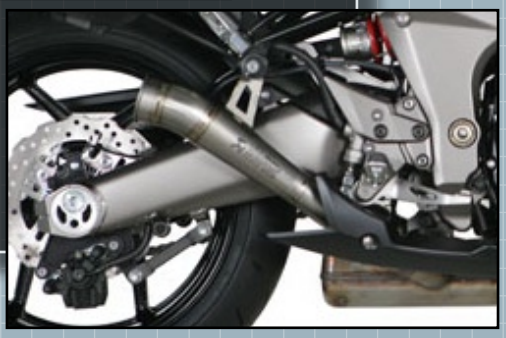
## UNIVERSAL 12V ADAPTER

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

**MOTORAID**
**2610437100**

## AKRAPOVIC KAWASAKI Z 1000 SX 2011

Για όλους τους κατόχους της νέας μοτοσυκλέτας της εταιρίας KAWASAKI Z 1000 SX 2011 η εταιρία AKRAPOVIC ολοκλήρωσε την παραγωγή των εξατμίσεων και είναι πλέον στη διάθεση σας.
Για το συγκεκριμένο μοντέλο η εταιρία Akrapovic έχει βγάλει δυο τελικά σε τιτάνιο ή carbon για εργοστασιακούς λαιμούς, street legal με προδιαγραφές θορύβου και street legal Hi Mounted, σε σχήμα Hexagonal.
Επίσης έχει βγάλει τελικά τιτανίου megaphone open με σιγαστήρα, για λαιμούς εργοστασιακούς και φυσικά ολόκληρα συστήματα εξατμίσεων με λαιμούς ανοξείδωτους με ένα τελικό τιτάνιο ή carbon hexagonal open.



Θα τη βρείτε στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα της εταιρίας AKRAPOVIC στην Ελλάδα, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στον Νέο Κόσμο.
**WWW.TECNOMOTO.GR**
**TECNO-MOTO**
**2109242410**

## ΜΗΝ ΕΙΣΑΙ ΑΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΤΟΣ

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

## ΕΠΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ LOGITECH @ CES 2011

Όχι μία αλλά επτά τιμητικές διακρίσεις για κορυφαίο σχεδιασμό και κατασκευή κέρδισε η Logitech για αντίστοιχα προϊόντα της, στα πλαίσια της ετήσιας έκθεσης International Consumer Electronics Show, (CES) η οποία θα γίνει στις 6-9 Ιανουαρίου του 2011 στο Las Vegas.
Τα προϊόντα της Logitech που διακρίθηκαν είναι το χειριστήριο Logitech® Keyboard Controller for Google TV™, η Logitech® TV Cam, το πληκτρολόγιο Logitech® Wireless Solar K750, η Logitech® HD Webcam C910, το ποντίκι Logitech® Wireless Gaming G700, το Logitech® Wireless Headset F540 και το Logitech® Wireless Headset G930.
"Είμαστε ενθουσιασμένοι που έχουμε 7 προϊόντα με τιμητική διάκριση στην CES 2011," δήλωσε ο Gerald P. Quindlen, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Logitech. "Αυτά τα προϊόντα αντιπροσωπεύουν τη δέσμευσή μας να προωθούμε συνεχώς την καινοτομία και να προσφέρουμε σε όλο τον κόσμο νέες δυνατότητες να απολαύσουν την ψηφιακή τους εμπειρία."

## 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**

## DNA FILTERS KAWASAKI KLX 250 '09-'10

Η εταιρία DNA FILTERS έχει στη διάθεση μας φίλτρο αέρος για το νέο μοντέλο της KAWASAKI KLX 250 '09-'10.
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 KAWASAKI.
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 +34.60% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο.
Το φίλτρο είναι 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 €60.70.

**WWW.TECNOMOTO.GR**
**TECNO-MOTO**
**2109242410**

## HAIG ORIGINALS @ HALF NOTE JAZZ CLUB

Το HAIG, το παλαιότερο όνομα στο σκοτσέζικο ουίσκι, στηρίζει ό,τι είναι αυθεντικό και αληθινό, όπως το όραμα του Robert Haig -ιδρυτή του- να δημιουργήσει ένα ουίσκι μοναδικό που να ξεπεράσει τα σκωτσέζικα σύνορα και να αντέξει στον χρόνο.
Τρεισήμισι αιώνες μετά το HAIG είναι το ουίσκι με την ασύγκριτη ποιότητα. Το βαθύ καθαρό χρώμα του, το υπέροχο άρωμά του, τη πλούσια, μεταξένια του υφή στη γεύση που το συνδέουν με τις πιο αυθεντικές και αληθινές απολαύσεις που μπορεί κανείς να χαρεί στη ζωή του.
Στο πλαίσιο αυτό, το HAIG, μοιράζεται με το κοινό τα HAIG Originals, μοναδικές ιστορίες καλλιτεχνικής έκφρασης που αντέχουν στο χρόνο. Μια τέτοια ιστορία μας παρουσίασε η Diva των Fados Poeticos, Cristina Branco, που εμφανίστηκε για περιορισμένες παραστάσεις στο Half Note Jazz Club για μια ιδιαίτερη τραγουδιστική προσέγγιση στην παραδοσιακή φόρμα των Fados.
Λίγες είναι οι ιστορίες που αξίζει να πει κανείς και ακόμα λιγότερες αυτές που αξίζει να εκμυστηρευτεί. Είναι ιστορίες μοναδικές και αυθεντικές, που έχουν αληθινή αξία. Όπως η ιστορία του HAIG, που είναι βασισμένη στη γνώση, την ποιότητα και τη μοναδικότητά του.
Έτσι, το HAIG, αναλλοίωτο μέσα στο χρόνο, επιλέγει μοναδικές ιστορίες και παρουσιάζει στο κοινό τα HAIG Originals.

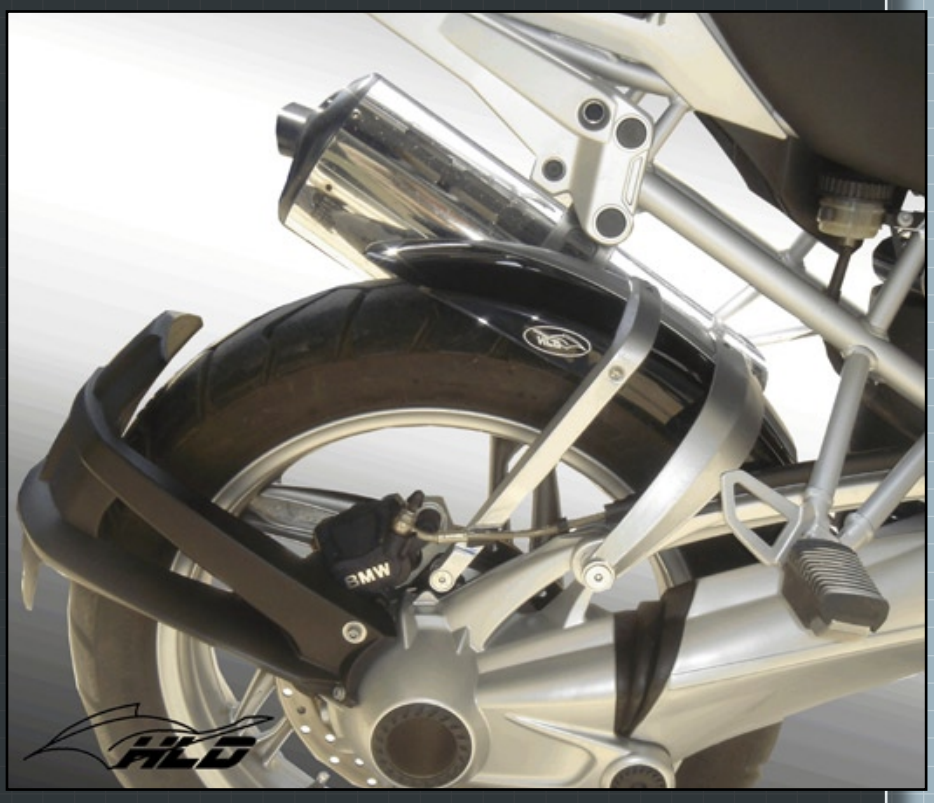
official moto wash & care
SMPRINIS
WASH&GO
www.washandgo.gr
ΜΕ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟ ΕΚΠΤΩΣΗ 10%
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
PERISTERAS
Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.:info@washandgo.gr

## 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**

## 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**



## AKRAPOVIC KAWASAKI Z 750R 2011

Για όλους τους κατόχους της νέας μοτοσυκλέτας της εταιρίας Kawasaki Z 750R 2011 η εταιρεία AKRAPOVIC ολοκλήρωσε την παραγωγή των εξατμίσεων και είναι πλέον στη διάθεση σας.
Για το συγκεκριμένο μοντέλο η εταιρία Akrapovic έχει βγάλει τελικό τιτανίου Hexagonal street legal με προδιαγραφές θορύβου, για εργοστασιακούς λαιμούς.
Θα τη βρείτε στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα της εταιρίας AKRAPOVIC στην Ελλάδα, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στον Νέο Κόσμο.
**WWW.TECNOMOTO.GR**
**TECNO-MOTO**
**2109242410**

## DNA FILTERS YAMAHA YZ 450F 2010-2011

Η εταιρία DNA FILTERS έχει στη διάθεση μας φίλτρο αέρος για το νέο μοντέλο της YAMAHA YZ 450F 2010-2011.
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 τη δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι πολύ υψηλή όπου φτάνει το +53.20 % παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο.
Το φίλτρο είναι 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 €76.26.
**WWW.TECNOMOTO.GR**
**TECNO-MOTO**
**2109242410**

## BELVEDERE SILVER

Η Belvedere με ενθουσιασμό σας παρουσιάζει την Belvedere SILVER για τις φετινές γιορτές. Η Belvedere SILVER είναι η Ultra premium βότκα Belvedere σε μια ολοκαίνουργια, περιορισμένης κυκλοφορίας ασημένια φιάλη. Δημοφιλής όχι μόνο για τα πολύτιμα συστατικά της αλλά και για την κομψή και ιδιαίτερη φιάλη της, η Belvedere SILVER θα γίνει το επίκεντρο για τις πιο ιδιαίτερες εκδηλώσεις, ενώ αποτελεί το απόλυτο δώρο για την περίοδο των εορτών.
Η νέα φιάλη διατηρεί την υπογραφή της Belvedere στον σχεδιασμό, ενώ παράλληλα ενισχύει την πλούσια ιστορία της μάρκας και την πολυτελή εικόνα της.
Η Belvedere είναι η εξαιρετικότερη luxury βότκα στον κόσμο, έκφραση ενός πολυτελούς τρόπου ζωής που απολαμβάνουν οι γνώστες. Προερχόμενη από την Πολωνία, η βότκα Belvedere φτάνει την τέλεια ισορροπία καθαρότητας και χαρακτήρα χρησιμοποιώντας σίκαλη από την ποικιλία Dankowskie Gold Rye και καθαρό νερό από Αρτεσιανά πηγάδια.
Η Belvedere διατίθεται σε κορυφαία clubs και bars σε όλο τον κόσμο.

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

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

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟ ΛΑ ΛΑΓΚΑΔΑ

MOO

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΛΑΣΙΚΗΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ 1990

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

yourclubs

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

Μ. Ο. Κ.
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ
ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ FAZER ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
FAZER
2010
www.myfazer.gr
moto
Club of Feres
ΟΜΙΛΟΣ ΦΙΛΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΦΕΡΩΝ
www.hayabusa.gr
pitlane.gr
η μηχανοκίνητη ιστοσελίδα
ΦΙΛΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
E75
SCOOTER
CLUBHELLAS.GR
los
Touristas
MOTO TOURING CLUB

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

Μάνος Κάτσουλας

Ουδέν κακόν αμιγές καλού έλεγαν οι αρχαίοι ημών πρόγονοι και, κακά τα ψέματα, η ιστορία έχει δείξει ότι σε αντίθεση με τους απογόνους τους, μάλλον κάτι παραπάνω από αυτούς ήξεραν

# Έρωτας

Δε θα σας κουράσω με την πλήρη λίστα που θαρρώ ότι λίγους θα ενδιαφέρει, αντιθέτως να προχωρήσω άμεσα στο τελευταίο των κακών, που δεν ήταν άλλο από τη "μετοίκηση" του R6 μου προς άλλους ιδιοκτήτες χωρίς την πρότερη ή μετέπειτα σύμφωνή μου γνώμη. Αυτό με άφησε σε μια κάπως περίεργη θέση. Ναι μεν λόγω θέσης έχω την ευχέρεια να παίρνω μοτοσυκλέτες δοκιμής, αλλά όπως ίσως να έχετε παρατηρήσει αυτό είναι κάτι –που για διάφορους λόγους που δεν είναι της στιγμής και της στήλης– δεν κάνω ιδιαίτερα τελευταία.

Αυτοκίνητο δεν έχω επειδή δε βρίσκω τίποτα το συμπαθητικό στο να τρώω τις ώρες μου μποτιλιαρισμένος, ενώ με τα μέσα μαζικής μεταφοράς είμαι γενικότερα τσακωμένος –αν και το Μετρό έχει αλλάξει αισθητά την στάση μου προς αυτά. Με λίγα λόγια, χρειαζόμουν δίκυκλο με μεγαλύτερη αυτονομία από το ποδήλατό μου. Τι παίρνεις λοιπόν όταν έχεις γνώση όλης της αγοράς και ένα ιδιαίτερα σεβαστό εύρος επιλογών; Μα ένα μεταχειρισμένο Ιταλικό σκούτερ 9ετίας, που μοιάζει λες και βγήκε από τη δεκαετία του '60. Τι πιο φυσιολογικό; Πριν συμφωνήσετε και εσείς ότι μάλλον είμαι βλαμμένος, αφήστε με να σας εξηγήσω τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που με έφεραν σε αυτό το μονόδρομο: Ικανότητες ταξιδιού; Μηδαμινές, καθώς είναι μόλις 125 κυβικά. Ευελιξία και πρακτικότητα στην πόλη; Δε θα το έλεγα καθώς το φαρδύ τιμόνι περιορίζει αισθητά τους ελιγμούς, ενώ ο χώρος κάτω από τη σέλα είναι ο ελάχιστος δυνατός. Άνεση στις μετακινήσεις; Καλύτερη απ' ότι περίμενα, αλλά από την άλλη με τροχούς 12 ιντσών εμπρός και 10 πίσω ομολογουμένως ο πήχης δεν ήταν ιδιαίτερα ψηλά. Η καταγωγή και η ηλικία μιλάνε από μόνες τους, οπότε... γιατί;

Μα πολύ απλά, γιατί ήταν και παραμένει το μοναδικό σκούτερ που έχει καταφέρει να μου τραβήξει το ενδιαφέρον. Το μοναδικό που παρά τον ξεδιάντροπο δανεισμό από την αμερικάνικη φιλοσοφία των δεκαετιών γύρω στο '50 καταφέρνει να έχει το δικό του χαρακτήρα. Ναι, τα νίκελ είναι απλά επιχρωμιωμένα πλαστικά, αλλά έτσι το Habana ζυγίζει μόλις 110 κιλά και όχι 1.5 τόνο. Το μεγάλο τιμόνι περιορίζει την ευελιξία σε σχέση με τα υπόλοιπα σκούτερ αλλά ταυτόχρονα βολεύει ακόμα και τους πιο ψηλούς αναβάτες χωρίς το σύνηθες "γκριπ στο γόνατο", ενώ το βασικότερο όλων είναι ότι δεν παίρνει τον εαυτό του σοβαρά.

Σε μια εποχή που τα σκούτερ ολοένα και πληθαίνουν –δε μπορεί, θα το έχετε πάρει χαμπάρι– οι κεντρικές αρτηρίες που ακολουθούνται στις μικρές κατηγορίες είναι δύο: Η Λεωφόρος SH και κλώνων, με τους μεγάλους τροχούς και την όσο το δυνατό πιο απρόσωπη συμπεριφορά ώστε να μην ενοχληθεί κανείς και η ελαφρά ρετρό, που συνεχίζει να παίζει σε μοτίβα που χάραξε η πρώτη Vespa. Το Habana Custom χαράζει το δικό του δρόμο, αναμιγνύοντας τη χαλαρή προσέγγιση των chopper με την πρακτικότητα των σκούτερ. Σαφώς και έχει μειονεκτήματα και στους δύο ρόλους, αλλά αυτά είναι που το κάνουν να ξεχωρίζει. Σε αντίθεση με τα υπόλοιπα μικρά δίκυκλα που μοιράζονται τη μετάδοση CVT δε σε νοιάζει που δεν είναι γρήγορο, απλά χαλαρώνεις χαζεύοντας που και που την αντανάκλασή σου στο χρωμιωμένο φανάρι, όπως παλιά. Και, αν σου έρθει το κέφι, σπας τρελή πλάκα με τις φάτσες των υπόλοιπων μοτοσυκλετιστών που αναρωτιούνται πως ακριβώς τους πέρασε μια λατέρνα σε ρόδες.

Έντεκα (11) χρόνια μετά την πρώτη του παρουσίαση συνεχίζει να παράγεται ουσιαστικά απαράλλακτο, πέρα από μια αναγκαστική αλλαγή ονόματος σε Mojito και μια εκσυγχρόνιση του μικρού μονοκύλινδρου. Και για κάτι που σου φτιάχνει το κέφι στις καθημερινές μετακινήσεις κρατώντας σε ταυτόχρονα μακριά από το βαθύ χέρι του νόμου, δε βλέπω τον λόγο για κάποια αλλαγή. Ανάθεμα, μέχρι και τον Τσαντήλα έκανε να χαμογελάσει όταν το καβάλησε...

| 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 796 | 30(F) |
| Hypermotard | 3(Σ) |
| Multistrada 1200 | 19(Π) |
| Streetfighter | 8(Π) |
| **Gas-Gas** | |
| EC250F | 21(F) |
| **Gilera** | |
| GP 800 | 11(F) |
| Runner ST200 | 4(F) |
| **Harley-Davidson** | |
| FLHTCU Electra Glide Ultra Classic | 23(F) |
| FLSTSB Softail Cross Bones | 25(F) |

| Εταιρεία / Μοντέλο | Τεύχος |
|---|---|
| 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) |
| PCX 125 | 31(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) |
| 990 Adventure T | 24(Σ) |
| 990 Adventure R | 27(F) |
| 990 SM | 3(Σ) |
| 990 SMT | 22(F) |
| Duke 690 | 2(T) |
| Offroad '10 | 20(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 |
|---|---|
| Offroad '11 | 31(F) |
| 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 300RS | 30(F) |
| Geopolis 400 | 1(F) |
| LXR 200i | 20(F) |
| Satelis 500 RS | 11(F) |
| Sum Up 125 | 10(F) |
| **Piaggio** | |
| Beverly 125 | 26(F) |
| Beverly 300 | 17(F),26(F) |
| MP3 400 LT | 14(F) |
| X7 250ie | 5(F) |
| **Suzuki** | |
| Bandit 650 SA | 7(F) |
| Bandit 1250 SA | 3(F) |
| Burgman 400 ZA | 24(F) |
| Gladius 650 | 17(T) |
| GSX-F 650 | 20(F) |
| GSX-R 600 K8 | 9(F) |
| GSX-R 1000 K9 | 7(Π),15(Σ),25(Σ) |
| RMX 450Z | 23(F) |
| V-Strom 650 Desert | 2(F) |
| Sixteen 150 | 13(F) |
| **Triumph** | |
| Bonneville SE | 14(F) |
| Daytona 675 | 17(C) |
| Speed Triple | 22(F) |
| Sprint GT | 30(F) |
| Street Triple | 2(Σ) |
| Street Triple R | 9(T) |
| Thunderbird | 19(F) |
| Tiger SE | 24(Σ) |
| **Vespa** | |
| GTS 300 SuperSport | 28(F) |

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

| Εταιρεία Μοντέλο | Τεύχος |
|---|---|
| GTV 250i Navy | 7(F) |
| **Yamaha** | |
| FZ1 Fazer ABS | 3(F) |
| T-Max 500 | 6(F) |
| V-Max | 27(T) |
| WR 250 R | 10(F) |
| WR 250 X | 4(F) |
| X-City 250 | 2(F) |
| X-Max 250 | 27(F) |
| XJ600 | 14(T) |
| XJ600 Diversion | 18(F) |
| XT660Z Tenere | 8(F) |
| XT1200Z Super Tenere | 23(Π),29(T) |
| YZF-R 125 | 6(F) |
| YZF-R6 | 10(T) |
| YZF-R1 | 7(Π),15(Σ),25(Σ) |
| **Σαλόνια** | |
| Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08 | 2 |
| Intermot '08 | 8 |
| Intermot '10 | 30 |
| EICMA '08 | 9 |
| EICMA '10 | 31 |
| Tokyo Motor Show '09 | 19 |
| **Ταξιδιωτικά** | |
| Κοπέλια στην Πελοπόννησο (1/3) | 28 |
| Κοπέλια στην Πελοπόννησο (2/3) | 29 |
| Κοπέλια στην Πελοπόννησο (3/3) | 30 |
| Κοπέλια στην Πελοπόννησο (4/3) | 31 |
| **Long Term** | |
| KTM 690 SuperMoto | 4,5,6,8,9,11 |
| KTM 950 SuperMoto Voyager | 4,5,6,7,9,11 |
| Suzuki GSXR 600 K9 | 16,20 |
| **eCycle** | |
| Αγοράζοντας MTB | 5 |
| Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α΄) | 9 |
| Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β') | 10 |
| Αγοράζοντας ελαστικά (ά) | 10 |
| Βασικά αξεσουάρ | 15 |
| Βασικές γνώσεις | 8 |

| Εταιρεία Μοντέλο | Τεύχος |
|---|---|
| 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 |
| Η νύχτα πριν τον αγώνα | 30 |
| Ηλεκτρικά ποδήλατα | 28 |
| Ημέρα περιβάλλοντος 2010 | 28 |
| Λεξικό ορεινής ποδηλασίας | 22 |
| Μεσαία Τριβή | 11 |
| Maribor Downhill | 18 |
| Όλυμπος Free ride | 25 |
| Πετάλια με κλείδωμα | 30 |
| Ποδήλατο και Ηλεκτρικός | 23 |
| Ποδηλατοπορεία Αθήνας | 27 |
| Πόνοι στο γόνατο | 25 |
| Ρύθμιση σέλας | 16 |
| Τζουμέρκα ή θάνατος | 16 |
| Giro d' Italia 2009 | 15 |
| Rohloff speedhub 500/14 | 14 |
| Tech News | 12 |
| Η επιστροφή του Lance Armstrong | 13 |
| Φεγγάρι στη Ρόδα 2010 | 27 |
| X-Poros | 23 |
| **eBooks** | |
| ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου) | 12 |
| Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης) | 11 |
| **Feature** | |
| 2010 | 21 |
| 2 Χρόνια eBike.gr | 24 |
| Civil Enduro | 9 |

| Εταιρεία Μοντέλο | Τεύχος |
|---|---|
| Civil Enduro II | 11 |
| Dynojet Annual Seminar '09 | 16 |
| Επίσκεψη στο Bushmills | 30 |
| eParty '09 | 21 |
| eParty '10 – Rockin' Bones | 26 |
| Farewell Buell | 19 |
| Μελωδικές εξατμίσεις 2009 | 18 |
| Μελωδικές εξατμίσεις 2010 | 30 |
| Μοτοσυγκέντρωση Χανίων '10 | 30 |
| 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 |


we have **issues...**

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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