ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebik

Τεύχος 33 • Ιανουάριος 2011

COVER STORY

TRIUMPH SPEED TRIPLE 1050

+

THE BATTLE

YAMAHA FZ8
KAWASAKI Z750
TRIUMPH STREET TRIPLE R

THE FRONT
Γυμνό V6 2.5 λίτρων με 240 ίππους από την Τσεχία

RACING
Οι καλύτερες στιγμές του φετινού ράλι Dakar

ECYCLE
Μερικά στατιστικά για το ηλεκτρικό ποδήλατο

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

Φωτογραφικός Φακός

Art Director

Assistant Art Director

Εμπορική Διεύθυνση

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τολμούν και συνεργάζονται

Δεν ξεχνάμε

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Επικοινωνία

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

ebikers

Κωνσταντίνος Δάλλας, cd@ebike.gr
Μάνος Κάττουλας, mk@ebike.gr
Σπύρος Τσαντήλας, spirontas@ebike.gr
Άρης Παπαπαναγής, aris@ebike.gr

Σάββας Κουρίδης, savvas@ebike.gr
Δημήτρης Ταυλίκος, jimitav@ebike.gr

Mike Wood, mike@ebike.gr

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Βασίλης Νομικός, vnomik@ebike.gr

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

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

Τον Χρήστο Μωραϊτη

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

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

Γεμάτη φήμες η νέα χρονιά - και μερικές επίσημες δηλώσεις, σημαντικότερη εκ των οποίων αυτή της Kawasaki για το νέο ZX-10R

Cover Story

Triumph Speed Triple 1050 20

Ο Άρης καταπιάνεται με την ολοκαίνουργια έκδοση της μοτοσυκλέτας που δημιούργησε την κατηγορία των streetfighter

The Batle

Yamaha FZ8 vs Kawasaki Z750 vs Triumph Street Triple R 38

Άλλο ένα γυμνό Triumph στο ίδιο τεύχος, υποδέχεται το Yamaha FZ8, παρέα με το Z750 της Kawasaki. Ο Σπύρος αναλύει τις λεπτομέρειες

Race

Editorial 72

Γιατί δεν πρόκοψαν οι αγώνες ταχύτητας στην Ελλάδα

Gossip 74

Λίγο πριν την έναρξη των επίσημων δοκιμών, οι ομάδες άρχισαν να δείχνουν τις εμφανίσεις του 2011

Dakar 2011 88

Κυριαρχία των KTM για μια ακόμη χρονιά. Άτυχος ο Βασίλης Ορφανός, τυχερός μέσα στην ατυχία του ο Σίμων Ταμπαξής

Racing Lines 120

Μέρες που είναι, το πρωτάθλημα του '11 μονοπωλεί τις μπιχτές

The Back

Press 124

Σας είπαμε ότι μας τη δίνουν τα συνδρομητικά ψηφιακά μέσα;

eCycle Feature 126

Η ιστορία ενός ποδηλάτου, αναδημοσιευμένη από "τα Νέα"

eMarket 132

Μην της πάρεις λουλούδια του Αγ. Βαλεντίνου. Παρ' της ένα ποντίκι...

eClubs 138

Τέσσερις σελίδες έγιναν οι μοτοσύνδεσμοί μας!

exodus 142

Η Αίγυπτος δίνει το καλό παράδειγμα

eIssues 144

Όλη η δουλειά που έχουμε κάνει τα τελευταία δυόμισι χρόνια

Τεύχος 33 - Ιανουάριος '11

Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

Σπύρος Τσαντήλος

Για το 2011 μιλώ, μην πάει το μυαλό σας σε τίποτε πρόστυχο έτσι;

Εσάς σας μπήκε καλά;

Εμάς πάντως δε μας μπήκε και τόσο γλυκά, ήταν που ήταν στραβό το κλήμα της διαφημιστικής αγοράς μήνες τώρα, το 'φαγε κι ο γάιδαρος της εποχικότητας που χαρακτηρίζει κάθε χειμώνα ως τη low season των περιοδικών.

Στον πραγματικό κόσμο, αυτόν που καθορίζει τη λεγόμενη "πραγματική οικονομία" και ζει μ' αυτήν, γίνεται το έλα να δεις. Μεταφέρω από Athens Voice, στήλη Media War του Μάριου Γεωργίου (25/1, http://www.athensvoice.gr/article/city-news-voices/news-voices/media-war): "Όσα Μέσα Ενημέρωσης έκλεισαν τους τελευταίους μήνες, δεν έχουν κλείσει μια δεκαετία. Μετά την Απογευματινή, το καθημερινό Βήμα, ήλθε η σειρά του Veto. Έκλεισε η αγγλόφωνη Athens Plus, το Voyager, το Passport, το Top Gear, το Δίφωνο, το Ποπ & Ροκ από περιοδικά. Τα ενημερωτικά ραδιόφωνα έχουν μετατραπεί σε μουσικά και τα μουσικά έχουν γίνει προγράμματα playlist από κομπιούτερ χωρίς παραγωγούς. Ένα τηλεοπτικό κανάλι διατηρείται στη ζωή με μηχανική υποστήριξη γιατί όλοι φοβούνται ότι η κατάρρευσή του θα οδηγήσει σε κατάρρευση όλο το διαπλεκόμενο σύστημα τραπεζών και διαφημιστικών εταιρειών."

Στη "δική μας" γειτονιά προσθέτουμε και το περιοδικό 0300 στη λίστα των λουκέτων. Με την εξαίρεση του Μάνου Κάττουλα, όλοι οι βασικοί συντελεστές του eBike.gr έχουμε

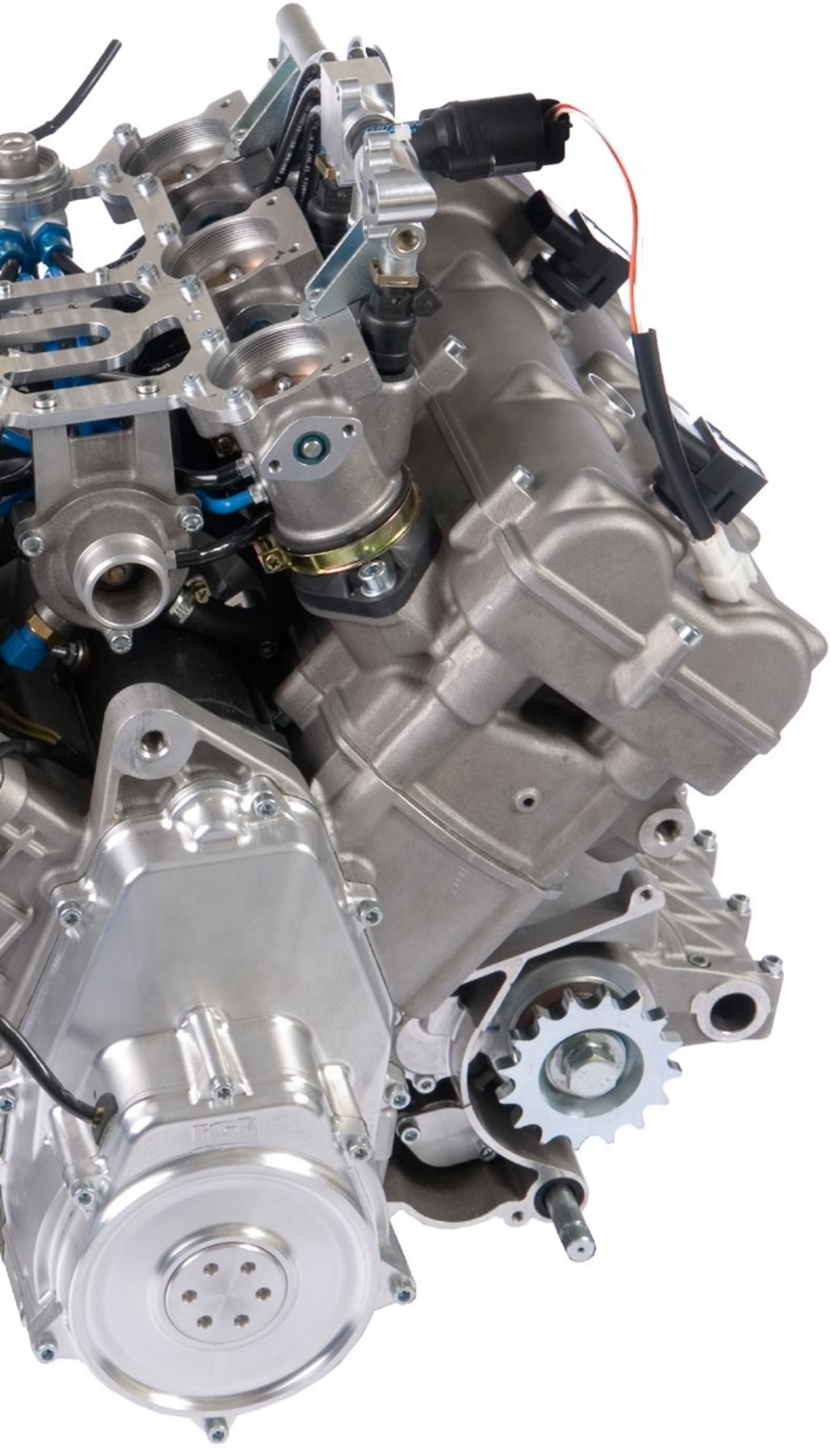
περάσει από εκεί (και τους αείμνηστους 2Τροχούς), άλλοι λίγο κι άλλοι πολύ, όλοι έχουμε εκεί φίλους που τώρα βρίσκονται στον αέρα. Στο μεταξύ λίγες μέρες πριν μάθαμε πως η Motor Press υπήχθη στο περίφημο άρθρο 99.
Όσο κι αν μας θλίβουν κάποια πράγματα, τολμώ να πω πως κατά βάση δείχνουν φυσιολογικά. Πλέον γίνεται φανερό πως η πτώση των κυκλοφοριών των τελευταίων 2-3 ετών δεν ήταν πρόσκαιρη απόκλιση από την κανονικότητα, ήταν ανελέητη βεβαιότητα: Ακολουθεί την αγορά μοτοσυκλέτας που επιστρέφει στη δεκαετία του '90. Το 2010 πουλήθηκαν σχεδόν 62,000 μοτοσυκλέτες, την ώρα που η χρυσή τριετία 2004-2007 είχε κατά μέσο όρο περίπου 86,000 πωλήσεις. Έχει αλλάξει ραγδαία και η σύνθεση των δικύκλων που πωλούνται. Στην κορυφή των ταξινομήσεων συναντά κανείς σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα σκούτερ και παπιά, ενώ από πλευράς εταιρειών μετράται μια εντυπωσιακή εκτίναξη των πωλήσεων συγκεκριμένων μαρκών, όπως για παράδειγμα της SYM που έχει φτάσει μια ανάσα πίσω από την Piaggio και τη δεύτερη θέση της αγοράς. Σε αυτό το κλίμα οι τόσοι πολλοί έντυποι τίτλοι ήταν πλέον μια πολυτέλεια που τώρα διορθώνεται διά της βίας.

Εμείς βέβαια έχουμε άλλα να μας απασχολούν. Ποιος έβαλε τους μετανάστες στη Νομική, πού τραγουδάει το κάθε τηλεφυντάνι και πόσο πάει το "μετά", το αγαπάει το Ζετάκι ο Χατζηγιάννης, ήταν πέναλτι ή δεν ήταν και άλλα κρίσιμα και ευγενή. Μην ξεχνάμε και το σημαντικότερο ζήτημα της σύγχρονης Ελλάδας, το τσιγάρο, την εκπληκτική κωμωδία στην οποία εμείς βρίσκουμε ανώδυνη ευκαιρία να φτύσουμε κατάμουτρα ένα ΟΧΙ στην εξουσία, η κυβέρνηση γελάει με το πόσα εκατομμύρια χείλη κατάφεραν να κρεμαστούν σε ένα τόσο δα αγκίστρι και στη μέση οι καταστηματάρχες τρώνε αλλεπάλληλες σφαλιάρες στο επικοινωνιακό γιο-γιο. Το μέτρο δε φτιάχτηκε για να εφαρμοστεί, αλλά για να γεμίζει χρόνο στα δελτία ειδήσεων των τηλεδοσίλογων.
Πιστεύω πως μας αξίζουν πολλά από αυτά που μας συμβαίνουν. Αυτοί που τα κάνουν εκλέχθηκαν από εμάς που εξακολουθούμε να ασχολούμαστε με βλακείες την ώρα που ολόκληρα Βατοπέδια και Siemens μπαίνουν στο χρονοντούλαπο της παραγραφής. Έχουμε καταφέρει να φτιάξουμε ένα Σύνταγμα της Ελλάδος που ορίζει τους ίδιους τους κατηγορούμενους ως μόνους αρμόδιους να ελέγξουν τους εαυτούς τους. Τη λέξη "ομερτά" φαντάζομαι τη γνωρίζετε, αν όχι ψάξτε τη. Οι Τυνήσιοι και οι Αιγύπτιοι τη γνώρισαν καλά και μόλις αποφάσισαν να την αποδομήσουν διά της αμέσου λαϊκής βούλησης. Θα πρέπει να φτάσουμε στη θέση τους πριν στρέψουμε τη βούλησή μας στη σωστή κατεύθυνση;
Αν έχω μια ευχή για το 2011, αυτή θα είναι να η στροφή στην ουσία. Ο καθένας μας ας ξαναφτιάξει τον οικογενειακό του προϋπολογισμό ρεαλιστικά, όπως θα έπρεπε χρόνια πριν. Δε νοείται να βγάζεις €20,000 τον χρόνο και να παίρνεις μοτοσυκλέτα €15,000+ που θέλει άλλα €5,000 σε ετήσια κόστη χρήσης. Δεν είναι επένδυση τα αυτοκίνητα, οι μοτοσυκλέτες, τα ηλεκτρονικά και τα ρούχα, είναι κόστη διαβίωσης των οποίων η αξία απλά μειώνεται με τον χρόνο. Κάτι τέτοιες νεοφιλελεύθερου τύπου ψυχώσεις έχουν επενδύσει το Ελληνικό Όνειρο με δάνεια για πράγματα που το εισόδημά μας ποτέ δε θα άντεχε. Τώρα που έχουμε ήδη υποθηκεύσει το εθνικό και προσωπικό είναι μας στις τράπεζες, ας κοιτάξουμε να το συμμαζέψουμε, όχι να ζητάμε κι άλλα δάνεια. Ας στρέψουμε το δυναμικό μας στην προσωπική ανάπτυξη, ειδάλλως η συλλογική δεν έχει καμιά ελπίδα.

Στα καθ' ημάς, σας καλωσορίζω στο πρώτο και μακράν πιο καθυστερημένο τεύχος μας. Πιστοί στο πνεύμα του "η φτώχεια θέλει καλοπέραση" ανακαλύπτουμε πως η διασκέδαση δε χρειάζεται απαραιτήτως πολλά λεφτά και ομολογουμένως αφεθήκαμε λίγο παραπάνω στο πνεύμα των εορτών. Κάναμε και κάτι καλό πάντως στο διάστημα αυτό, μετακομίσαμε σε έναν ολοκαίνουργιο server –δηλαδή ο Δάλλας που έκανε όλη τη δουλειά μόνος του, εγώ απλά έπινα και τον χάζευα– αλλάζοντας για τρίτη φορά χώρα: Ξεκινήσαμε στην Αγγλία, περάσαμε κάτι λιγότερο από δύο καλά χρόνια στη Γερμανία και από τον Γενάρη είμαστε στην Ολλανδία και δη Άμστερνταμ. Ελπίζω να το έχετε ήδη παρατηρήσει κατεβάζοντας το παρόν τεύχος, ο νέος Ολλανδός δηλώνει σαφώς πιο γρήγορος από τον Γερμανό προκάτοχό του. Θα έχουμε περισσότερα στο επόμενο τεύχος γι' αυτό και είναι ιδιαίτερα ενδιαφέροντα.
Τουλάχιστον μεταξύ ραστώνης και μετακόμισης ο Παπαπαναγής ευχαριστήθηκε με την καρδιά του το νέο Speed Triple και όλοι μαζί στήσαμε μια Μάχη για να καλωσορίσουμε το FZ8. Απέναντί του ένα best seller της ελληνικής αγοράς, Z750, και η μοτοσυκλέτα που θεωρούσαμε ως την καλύτερη μεσαία streetfighter, Street Triple R. Τα συμπεράσματα μερικές σελίδες παρακάτω. Στην υπόλοιπη ύλη του 33ου τεύχους ξεχωρίζω ακόμη το 33ο Dakar, αγώνα στον οποίο έτρεξαν δύο Έλληνες αναβάτες.
Καλή χρονιά και καλή ανάγνωση!

the front

Ανακοινώσεις πολλές, αλλά πράξεις λίγες σε αυτό το τεύχος. Εν αναμονή παιδιά...



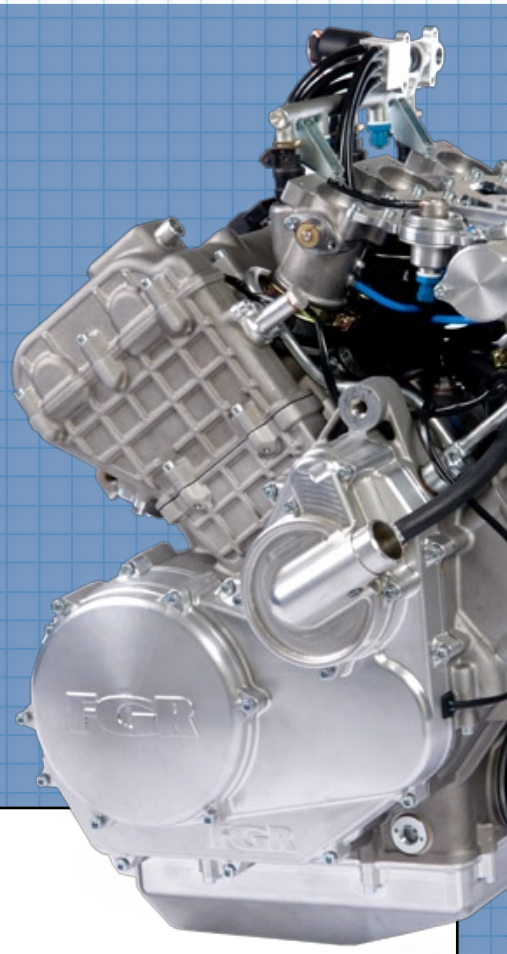
FGR Midalu 2500 V6

Φέρνει πολύ σε Ιταλία μεριά, αλλά το Midalu της FGR έρχεται από την... Τσεχία.

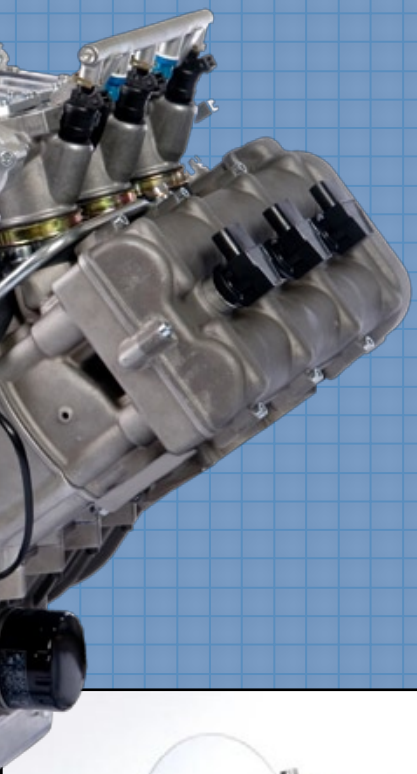
Η ιστορία του ξεκίνησε το 2004 όταν ο Miroslav Felgr ξεκίνησε να κατασκευάσει τον μεγαλύτερο σε κυβισμό κινητήρα σχεδιασμένο αποκλειστικά για μοτοσυκλέτες, καθώς τα Boss Hoss αυτού του κόσμου δε μετρούν.

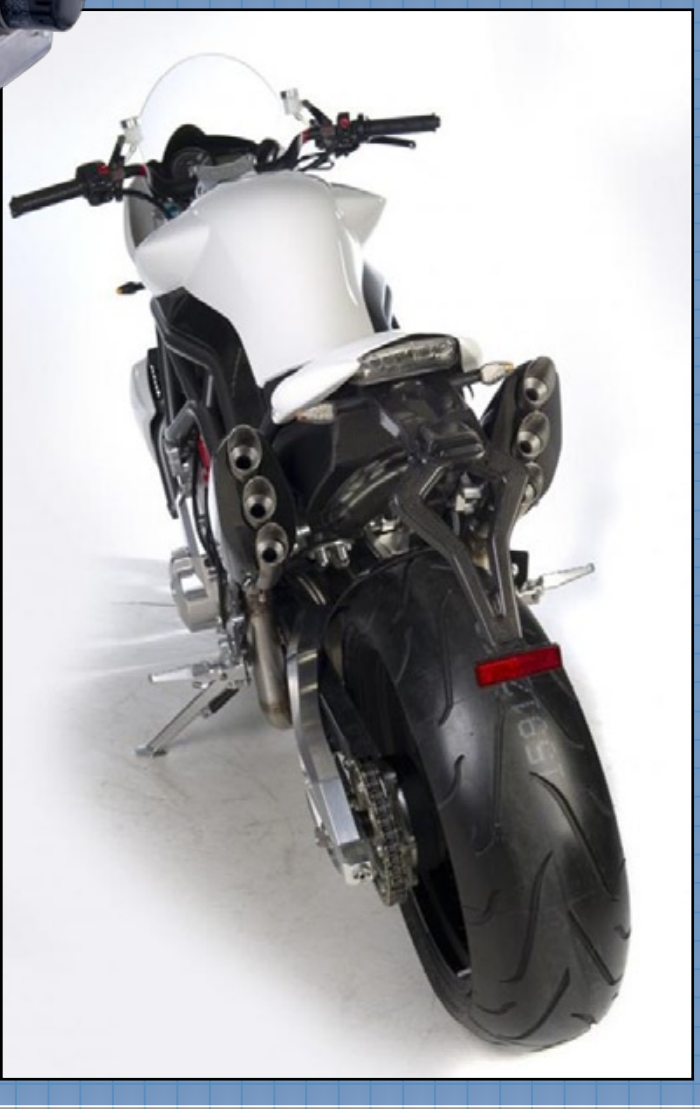
Το 2005 πήρε επιχορήγηση από το κράτος και ξεκίνησαν οι εργασίες του κινητήρα, που ολοκληρώθηκε το 2007 για να δώσει τη σκυτάλη στην εξέλιξη και τη σχεδίαση του πλαισίου και των περιφερειακών. Μια δουλειά καθόλου μικρή, καθώς ο V6 των 2,442 κυβικών παρότι ιδιαίτερα συμπαγής για τα κυβικά του, δεν παύει να ζυγίζει 107 κιλά. Ταυτόχρονα το 2008 ξεκίνησε ένας διαγωνισμός για την εύρεση του σχεδιαστή, με 45 συμμετοχές εκ των οποίων οι 11 πέρασαν στο δεύτερο στάδιο. Τελικός νικητής ήταν ο Stanislav Hanus και κρίνοντας εκ του αποτελέσματος η επιλογή ήταν ιδιαίτερα σοφή, με πανέμορφες λεπτομέρειες όπως τα έξι τελικά των εξατμίσεων και το ντεπόζιτο από Carbon που έχει αναλάβει και χρέη σέλας σε μια προσπάθεια να κρατηθεί το βάρος (σχετικά) χαμηλά. Η ολοκληρωμένη μοτοσυκλέτα ζυγίζει 270 κιλά, αλλά με απόδοση 240 ίππων από τον V6 των 90ο μάλλον δε θα έχει προβλήματα επιτάχυνσης.

Για την ολοκλήρωση της Midalu συνεργάστηκαν συνολικά 44 εταιρείες από Τσεχία, Ιταλία και Γερμανία, ενώ η εξέλιξη συνεχίζεται με δοκιμές στο δρόμο ώστε το 2012 να παραδοθούν οι πρώτες έξι μοτοσυκλέτες.



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





Κινδυνεύει το Nürburgring

Η "πράσινη κόλαση", η πιο ιστορική πίστα του μηχανοκίνητου αθλητισμού που πρωτοάνοιξε τις πύλες της το 1927 βρίσκεται στην πιο δύσκολη φάση της ιστορίας της.

Ο κίνδυνος; Όχι κάποιο θέμα ασφαλείας, όπως θα ήταν λογικό να υποθέσει κανείς, αλλά τεράστια χρέη που φτάνουν τα 400 εκατομμύρια Ευρώ. Το λυπηρό της υπόθεσης είναι ότι τα χρέη αυτά δεν προέρχονται από την ίδια την πίστα, αλλά από ένα πάρκο αναψυχής που ξεκίνησε να κατασκευάζει η γερμανική κυβέρνηση το 2007. Παρότι αρχικά είχε διαφημιστεί ως ιδιωτική επένδυση, μέχρι το 2009 που ολοκληρώθηκε είχε περιέργως μεταμορφωθεί σε δημόσιο χρέος 350 εκ. Ευρώ, με μηδαμινές προσελεύσεις στο πάρκο που δεν είχε καμία απολύτως σχέση με οτιδήποτε μηχανοκίνητο.

Ποια ήταν λοιπόν η λογική αντίδραση της –αδιάβλητης όπως γνωρίζετε– γερμανικής κυβέρνησης; Μα φυσικά να το ενοικιάσει, συμπεριλαμβανομένων και των δύο πιστών, στους ιδιώτες που ήταν πίσω από την αρχική σχεδίαση του πάρκου. Και χωρίς έσοδα από το άκυρο πάρκο και τις άσχετες με την ιστορία του χώρου εκδηλώσεις, έχουν αρχίσει να απομυζούν τους χρήστες του 'Ring, με το εισιτήριο να ανεβαίνει στα ύψη και το κόστος προς τις αυτοκινητοβιομηχανίες για τις δοκιμές τους να έχει πενταπλασιαστεί.

Στη σελίδα http://savethering.org/ μπορείτε να βρείτε την πλήρη ιστορία, καθώς και link για τα petitions που γίνονται στο Facebook και το Gopetition. Ένα κλικ είναι.

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

Νέα γκάμα KTM

Φέτος η KTM ήταν σχετικά ήσυχη, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι καθόταν στα αυγά της.
Αντίθετα, στα σκαριά είναι μια σειρά νέων μοντέλων που θα έρθουν πακέτο με νέους V2 κινητήρες, σύμφωνα με το www.nieuwsmotor.nl που επισκέφτηκε το εργοστάσιο της Αυστριακής εταιρείας.

Πρώτο στη σειρά δεν είναι άλλο από το Adventure, που σύμφωνα με τα αρχικά σχέδια που είχαν διαρρεύσει, προοριζόταν να αντικατασταθεί μέσα στο 2010. Οι τελευταίες πληροφορίες λένε πως, ενώ το μοντέλο ήταν έτοιμο, ο αφεντικός Stefan Pierer δεν ενθουσιάστηκε και το έστειλε σούμπιτο πίσω στο σχεδιαστήριο.

Προορισμένο πλέον για το 2012 ή το 2013, το Adventure θα διαθέτει πλέον 1,200cc ώστε να παίζει στα ίσια με τα GS και Multistrada, ενώ ο καινούργιος V2 θα είναι διαθέσιμος και σε δύο ακόμα εκδόσεις, μια 1,000 και μια 800 κυβικών, με στόχο την ολοένα αναπτυσσόμενη μεσαία κατηγορία των on-off.

Μαζί με τα μεγάλα δικύλινδρα που θα μοιραστούν τις νέες εκδόσεις του V2, αναμένεται να ανανεωθεί και το μονοκύλινδρο Duke, αποκτώντας πιο καμπύλες γραμμές προσδοκώντας να πάρει μεγαλύτερο μερίδιο της συρρικνούμενης πίτας των μονοκύλινδρων.

Tron Legacy Leathers

Και η UD Replicas ξαναχτυπά. Η εταιρεία που μας έχει προσφέρει τις υπέροχες και εξαιρετικού γούστου δερμάτινες φόρμες του Iron Man και του Wolverine έρχεται να εκμεταλλευτεί τον ντόρο που γίνεται γύρω από το Tron: Legacy, δίνοντάς μας όχι ένα, αλλά δύο νέα μοντέλα.

Για τα αγοράκια έχουμε τη Sam Flynn Movie Replica Motorcycle Suit, ενώ τα κοριτσάκια έχουν για πρώτη φορά τη δική τους φόρμα, κομμένη και ραμμένη για να τις κάνει αγνώριστες από την Quorra. Ως συνήθως, οι χειροποίητες δερμάτινες φόρμες διαθέτουν εγκεκριμένες CE ενισχύσεις. Το κόστος; Μόλις $995 για το πλήρες αντρικό σετ με μπότες και γάντια, ή $899 για το γυναικείο, αν και μπορείτε να αγοράσετε ξεχωριστά τα κομμάτια που θέλετε. Προλάβετε όμως γιατί η παραγωγή θα είναι περιορισμένη σε 1,000 κομμάτια.

Εάν θέλετε να δείτε ακριβώς πόσο γελοίος θα είστε, ρίξτε μια ματιά στη σελίδα της εταιρείας στο Facebook και κοιτάξτε όλα τα δημιουργήματά της με φωτογραφίες των τυχερών που τα αγόρασαν. http://on.fb.me/dXOBj8

more stuff...

Συνεχίζει η πτώση της Αμερικανικής αγοράς μοτοσυκλετών, με 440,000 συνολικές πωλήσεις, 82,000 μονάδες λιγότερες από το ήδη πεσμένο 2009. Για να δούμε τα νούμερα υπό τη σωστή γωνία, το 2008 οι Αμερικάνοι είχαν αγοράσει 882,000 μοτοσυκλέτες. Πώς λέμε "άουτς";

Κόντρες μοτοσυκλετών με αυτοκινήτων έχουμε δει πολλές. Σε ντριφτ όμως; Η Icon κάνει πάλι το θαύμα της, δίνοντάς μας τη μάχη που ακολουθεί ανάμεσα σε ένα RX-7 και ένα "ελαφρώς" μετασκευασμένο ZX-10R... http://www.youtube.com/watch?v=VYpOFimB7ZA

Κυκλοφόρησε σε DVD η βιογραφία του Barry Sheen με τον τίτλο Legacy. Το σπικάζ ανέλαβε ο Ewan McGregor, για μια μοναδική ματιά τόσο στον χαρισματικό αναβάτη όσο και την ιστορία των αγώνων της εποχής. Δείτε το τρέιλερ εδώ: http://www.youtube.com/watch?v=zlk-2Mi-izs

---

Βαριέστε στη δουλειά και θέλετε ένα διάλειμμα; Ρίξτε μια ματιά στο νέο "παιχνίδι" της Honda για το promo του CBR250R. Με Manga design και χαλαρές βόλτες από 24 χώρες του πλανήτη. Ελλάδα πάντως δεν έχει. http://bit.ly/fscFZV

Ανήκετε σε αυτούς που απορούν γιατί ένα ψόφιο 125άρι ονομάζεται Duke; Η KTM έβγαλε ένα μίνι video ειδικά για εσάς, ξεχνώντας τις προσπάθειες για πιο "υπεύθυνες και σοβαρές" προωθήσεις. http://www.youtube.com/watch?v=Yc5Sz3X0n4M

Kawasaki ZX-10R

Τα πηγαδάκια και οι φήμες για τον λόγο που η Kawasaki αγόρασε πίσω τα ZX-10R που είχαν διατεθεί στην Αμερική και καθυστέρησε την Ευρωπαϊκή διάθεσή τους έλαβαν τέλος με την επίσημη ανακοίνωση της Ιαπωνικής εταιρείας.

Σύμφωνα με αυτή, παρατηρήθηκε σε "ιδιαίτερα μικρό" αριθμό μοτοσυκλετών ένα πρόβλημα στις βαλβίδες εισαγωγής που σε σκληρή χρήση (βλέπε πίστας) δεν καθόντουσαν σωστά με αποτέλεσμα τη μείωση της απόδοσης του κινητήρα.

Η Kawasaki σχεδίασε νέους εκκεντροφόρους, ελατήρια και βάσεις ελατηρίων για το ZX-10R, τα οποία και τοποθετούνται τόσο στις καινούργιες μοτοσυκλέτες που βγαίνουν από τη γραμμή παραγωγής, αλλά και σε όσες είχαν ήδη κατασκευαστεί αλλά δεν είχαν ακόμα διατεθεί στο κοινό. Σύμφωνα πάντα με την Kawasaki Heavy Industries, οι αλλαγές αυτές δεν έχουν καμία απολύτως επίπτωση στην απόδοση του ZX-10R που παραμένει η ισχυρότερη Ninja που παράχθηκε ποτέ.

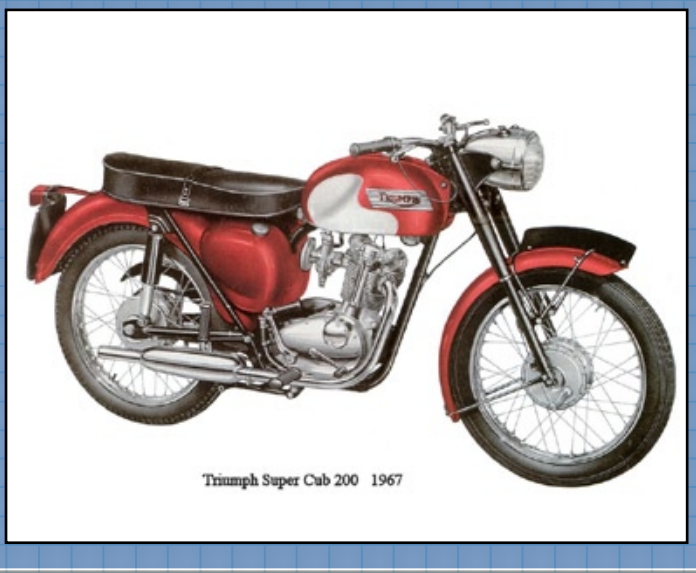
Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr
blog.ebike.gr

Triumph 125cc

Την κάθοδο της KTM στην κατηγορία των 125 κυβικών φαίνεται ότι θα ακολουθήσει και η Triumph.

Ένα πρωτότυπο μικρού κυβισμού εθεάθη σε δοκιμές μαζί με άλλα υπό εξέλιξη μοντέλα της Βρετανικής εταιρείας. Δυστυχώς, μέχρι αυτή τη στιγμή κανείς δεν έχει καταφέρει να το φωτογραφίσει, παρότι ήταν παρόν σε δοκιμές τόσο στη Μεγάλη Βρετανία όσο και στην Ισπανία παρέα με τα μοντέλα '11 και '12. Μια τέτοια μοτοσυκλέτα ταιριάζει απόλυτα με τις δηλώσεις της Triumph που τη θέλουν να έχει μοντέλα σε επτά διαφορετικές κατηγορίες, ενώ ως τώρα έχουμε μόλις έξι: Roadsters, Supersports, Adventure, Touring, Classics και Cruisers. Ταυτόχρονα, είναι ένας από τους καλύτερους τρόπους να εκμεταλλευτούν την επέκταση στην Ταϊλάνδη, που θα κρατήσει το κόστος μιας τέτοιας μοτοσυκλέτας σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικά επίπεδα, ενώ θα αποτελέσει ιδανικό δούρειο ίππο για τις Ασιατικές αγορές.

Η ονομασία του νέου μοντέλου παραμένει άγνωστη, αλλά δε μπορούμε παρά να παρατηρήσουμε με ενδιαφέρον ότι η Βρετανική Εταιρεία συνεχίζει να ανανεώνει τα δικαιώματα του ονόματος 'Cub' το οποίο χρησιμοποιούσαν οι εισαγωγικές μικρού κυβισμού μοτοσυκλέτες της Triumph τα παλιά εκείνα χρόνια.



Moto Morini

Πίσω στο εργοστάσιο κλήθηκαν οι απολυμένοι εργαζόμενοι της Moto Morini, για να πιάσουν τα εργαλεία και να ξεκινήσουν πάλι να κατασκευάζουν μοτοσυκλέτες.

Δυστυχώς όμως, η Morini δεν αναστήθηκε από τις στάχτες της. Ο Piero Aicardi που έχει αναλάβει τη ρευστοποίηση της Moto Morini συνειδητοποίησε ότι υπήρχαν αρκετά ανταλλακτικά στο εργοστάσιο για να κατασκευαστούν άλλες 45 μοτοσυκλέτες και αυτό ακριβώς ξεκίνησε να κάνει. Η τελική φουρνιά των δικύκλων του Ιταλικού εργοστασίου θα αποτελείται από 16 Scrambler και 29 Granpasso, επτά εκ των οποίων θα είναι "Special Edition" χτισμένα γύρω από τα κίτρινα πλαίσια που προορίζονταν για το Granferro, που παρουσιάστηκε το 2009 αλλά δε μπήκε ποτέ σε παραγωγή.

Το πιο ενδιαφέρον κομμάτι για τους φίλους της εταιρείας όμως δεν είναι άλλο από τις τιμές. Καθώς οι μοτοσυκλέτες θα πουληθούν άνευ εγγύησης, τα νούμερα είναι σαφώς μικρότερα απ' ότι όταν η Morini βρισκόταν εν ζωή. Μόλις €6,360 θα κοστίσουν στους νέους ιδιοκτήτες τους τα Scrambler, ενώ τα Granpasso θα διατεθούν έναντι €6,300 -7,110 αναλόγως της έκδοσης. Θα λέγαμε τρέξτε να προλάβετε, αλλά οι πιθανότητες είναι ότι η Ιταλική αγορά θα καταπιεί με συνοπτικές διαδικασίες τις 45 τελευταίες Moto Morini.

Και αν νομίζατε ότι το σήριαλ έλαβε τέλος, κρατήστε και μια πισινή. Η εταιρεία θα βγει σε δημοπρασία το Μάρτιο και ο Stephan Franz με τις πλάτες ενός Καναδο-Ιταλικού γκρουπ έχει ήδη έρθει σε επαφή με τα συνδικάτα που μποϊκόταραν τον Berlusconi. Για να δούμε.

Royal Enfield

Εάν είναι γνωστή για ένα πράγμα η Royal Enfield, δεν είναι άλλο από την εμμονή της στο να κάνει τα πράγματα "όπως παλιά" με μοναδική αλλαγή, πέραν των απαραίτητων για τις προδιαγραφές βελτιώσεων, την παρουσίαση μιας έκδοσης diesel.

Φαίνεται όμως ότι αυτό θα αλλάξει σύντομα, καθώς ολοένα και αυξάνουν οι φήμες που θέλουν μια νέα μοτοσυκλέτα να έρχεται, με, άκουσον-άκουσον, δικύλινδρο κινητήρα σε εκδόσεις από 750 έως 1,000 κυβικά.

Στόχος η αξιοποίηση του πολύ καλού ονόματος της Enfield στην εγχώρια Ινδική αγορά, εν όψη της καθόδου των Harley-Davidson και Triumph που καλοβλέπουν την ανοδική πορεία της χώρας σε μια εποχή που οι παραδοσιακές αγορές είναι στην καλύτερη περίπτωση στάσιμες. Μια τέτοια μοτοσυκλέτα όμως θα έχει το ευτυχές παράπλευρο αποτέλεσμα της προσέλευσης κοινού και από Ευρώπη και Αμερική, που ως τώρα αδιαφορούσαν για τα μοντέλα της Enfield.

Άγνωστο παραμένει αν ο δικύλινδρος θα είναι V όπως οι ιδιοκατασκευές που έχουμε δει κατά καιρούς, ή εν σειρά όπως η πάλαι ποτέ Royal Enfield Meteor. Μην κρατήσετε την αναπνοή σας πάντως, τα νέα μοντέλα δεν αναμένονται πριν το 2013.

Δικύλινδρα Husqvarna

Επέκταση εκτός της πάγιας εκτός δρόμου αγοράς της σκοπεύει να κάνει η Husqvarna, με μια ολόκληρη σειρά μοντέλων δρόμου να ετοιμάζονται για παρουσίαση στο τέλος του έτους.

Κινούμενες από μια υπερκυβισμένη στα 900cc έκδοση του δικύλινδρου εν σειρά κινητήρα Rotax που γνωρίσαμε στις F800 της "μαμάς" BMW, οι νέες μοτοσυκλέτες έχουν στόχο να εκμεταλλευτούν τόσο το όνομα της εταιρείας όσο και την ολοένα και αυξανόμενη αγορά της κατηγορίας.

Περισσότερα στοιχεία προς το παρόν δεν υπάρχουν, αλλά οι φήμες θέλουν την πρώτη Husqvarna των 900cc να είναι Supermotard, χτυπώντας στα ίσα τις αναμενόμενες νέες μοτοσυκλέτες της KTM, αποφεύγοντας παράλληλα τον εσωτερικό ανταγωνισμό με τις διάφορες εκδόσεις των F800. Μια παρόμοια κίνηση είχε προσπαθήσει να κάνει η Husqvarna πριν αγοραστεί από τη BMW, αλλά η συμφωνία με τη Rotax ναυάγησε και το πρωτότυπο STR της φωτογραφίας παρουσιάστηκε με το γνωστό μονοκύλινδρο.

Οι πιθανότητες είναι ότι οι μοτοσυκλέτες δρόμου της Husqvarna δε θα μοιάζουν και πολύ με το STR, καθώς τα δικαιώματα του σχεδίου δεν αποτελούσαν μέρος του πακέτου που αγόρασε η BMW. Από την άλλη, ελπίζουμε να μη μοιάζουν ούτε με το Mille3 που απλά δε βλέπεται...

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

Norton υπό την πένα του Terblanche

Με ένα μοντέλο σε τρεις διαφορετικές εκδόσεις, η υπάρχουσα γκάμα της Norton μπορεί μόνο ευγενικά να χαρακτηριστεί "φτωχή", αλλά αυτό φαίνεται ότι πρόκειται να αλλάξει σύντομα.

Η Βρετανική εταιρεία προσέλαβε τον γνωστό σχεδιαστή Pierre Terblanche για να φιλοτεχνήσει τις καινούργιες της μοτοσυκλέτες. Για όσους δεν τον ξέρουν, ο Terblanche κατάφερε να αποκτήσει φανατικούς οπαδούς αλλά και δαγκωτούς εχθρούς κατά τη διάρκεια της θητείας του στη Ducati, καθώς η πένα του μας έδωσε τόσο τα πανέμορφα Supermono, Hypermotard και Sport Classic όσο και τα αμφιλεγόμενα Multistrada πρώτης γενιάς και 999, πριν ασχοληθεί με άλλα πράγματα όπως τα περσινά πρωτότυπα V12 της Moto Guzzi.

Κατά τον CEO της Norton, Stuart Garner, "Ο συνδυασμός του ταλέντου του Terblanche με τη σπορ παράδοση της Norton θα μας επιτρέψουν να δημιουργήσουμε μια γκάμα πραγματικά μοναδικών μοτοσυκλετών."

Ευχόμαστε πραγματικά τα καλύτερα και ουχί τα αμφιλεγόμενα.

Honda Concepts

Όχι ένα, όχι δύο, αλλά τρία πρωτότυπα παρουσίασε το αμερικάνικο τμήμα R&D της Honda, βασισμένα όλα στο VT1300.

Με ξεκάθαρο στόχο τη βολιδοσκόπηση του ενδιαφέροντος από το αγοραστικό κοινό, η Honda επέδειξε μερικές in-house ιδέες για το πώς θα μπορούσαν να μεταλλαχθούν τα chopper της για όσους θέλουν κάτι ξεχωριστό –και κακά τα ψέματα, η εμπειρία έχει δείξει ότι υπάρχουν αρκετοί εξ αυτών στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού. Κανονικά κάπου εδώ θα σταματούσαμε να ασχολούμαστε, αλλά δεν είναι εύκολο να ξεφορτωθεί κανείς την υποψία ότι κάποιο, αν όχι όλα, εκ των πρωτοτύπων θα βρει τον δρόμο του για κανονική παραγωγή. Άλλωστε, αυτό είναι κάτι που η Honda έχει επανειλημμένα κάνει, όπως με το Rune που πρωτοείδαμε ως σχεδιαστική μελέτη βασισμένη στο Valkyrie. Εσείς ποιό πιστεύετε ότι θα βγει σε παραγωγή; Το λιτό "Furious" Hardtail Chopper με το γαλάζιο ντεπόζιτο, το ματ Stateline "Slammer" που φέρνει λίγο σε Judge Dredd ή το Sabre "Switchblade" με τα carbon τελικά που κοιτούν τον ουρανό;

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

cover story

Η Triumph έκανε το σωστό και μας παρουσιάζει το θρυλικό Speed Triple στην καλύτερη φάση της ιστορίας του

Triumph Speed Triple

κείμενο: Άρης Παπαναγής **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Χωρίς χρώμα...

...και με βαρύτερο, σαφέστερο πάτημα στον μπροστινό τροχό επιτέλους η Triumph αποφάσισε να μας δώσει αυτά που περιμέναμε. Το νέο Speed Triple έρχεται έτσι ως η χρυσή τομή στην κατηγορία των μεγάλων streetfighters

Αν μετά από πέντε χρόνια καλείσαι να επανασχεδιάσεις το πιο καλοπουλημένο μοντέλο σου, τότε έχεις μπροστά σου δύσκολο έργο. Η Triumph μας εκπλήσσει συνεχώς ευχάριστα δείχνοντας να αφουγκράζεται όσα ακούγονται για τα μοντέλα της. Έτσι τα τελευταία χρόνια είτε δημιουργεί επιτυχημένες μοτοσυκλέτες, είτε βελτιώνει σωστά τις ήδη υπάρχουσες στη γκάμα της. Σε αυτή τη δεύτερη κατηγορία ανήκει το Speed Triple του 2011. Δεν επανασχεδιάστηκε από την αρχή αλλά δέχτηκε πάρα πολλές αλλαγές. Οι μηχανικοί της εταιρείας δούλεψαν το πλαίσιο ενώ οι σχεδιαστές ανέλαβαν το δύσκολο έργο του εκμοντερνισμού μιας κλασικής πλέον σιλουέτας.

Το εξόφθαλμο...

...βλέμμα των δίδυμων προβολέων αποτελεί σήμα κατατεθέν της σειράς Triple από το 1997. Αυτό και μόνο αποδεικνύει το θάρρος των σχεδιαστών που τόλμησαν να τους αλλάξουν. Τους έκαναν πιο σχιστομάτικους και εξαφάνισαν επιτέλους το χρώμιο. Το εξαφάνισαν όχι μόνο από τους προβολείς αλλά και από ολόκληρη τη μοτοσυκλέτα δίνοντας τη θέση του στο αλουμίνιο, βαμμένο μαύρο ή όχι. Το αποτέλεσμα είναι η μοτοσυκλέτα να δείχνει πιο "αθλητική" και δεν είναι τυχαίο πως χωρίς το μικρό μασκάκι είναι σαν να λείπει κάτι από το νέο μούτρο. Μαζί με τα μικρά βαμμένα, πλαστικά κομμάτια στο πλάι του ψυγείου χαρίζουν μια πιο φρέσκια αισθητική. Ωθεί περισσότερο τη φαντασία προς βελτιώσεις με τα sport aftermarket της εταιρείας.

Λίγο περισσότερο και πιο σφιχτό αφρώδες δε θα μας χάλαγε για τη σέλα τόσο στη θέση του αναβάτη όσο και του συνεπιβάτη. Επιτέλους οι εξατμίσεις δεν είναι χρωμιωμένες και μπορούν να μείνουν άνετα στη θέση τους. Ο φοβερός ήχος παραμένει και ζητά κάτι πιο ελεύθερο (βλ. Arrow)

Και η ουρά επανασχεδιάστηκε διατηρώντας ωστόσο το μικρό της μήκος. Τελειώνει αρκετά πιο "μέσα" από τον πίσω τροχό δίνοντας και πάλι κοντή και μυώδη σιλουέτα στο Speed Triple. Το ρεζερβουάρ έχει και αυτό αλλάξει μειώνοντας το μήκος του για να φέρει τον αναβάτη πιο μπροστά και κοντά στο τιμόνι. Τα 1.82m μου θα ήθελαν να είχε έρθει ακόμα λίγο πιο κοντά για την ιδανική θέση ακροβατικών. Ωστόσο η μικρή κλίση που διατηρεί τώρα το σώμα ταιριάζει μια χαρά με τις οδηγικές ικανότητες που εξασφαλίζει στο Speed Triple το νέο πακέτο πλαισίου-αναρτήσεων. Γιατί καλή η ποζεριά, αλλά άμα δεν οδηγιέται τι να την κάνεις;

Η ουσία

Επειδή λοιπόν τα streetfighters δεν είναι choppers, ας προχωρήσουμε λίγο μακρύτερα από την εμφάνιση. Η οδηγική συμπεριφορά του νέου Speed Triple άλλαξε έντονα προς το καλύτερο. Το εντελώς νέο πλαίσιο τοποθετεί τον κινητήρα 3mm πιο μπροστά και με 7 μοίρες περισσότερη κλίση. Μαζί με τη θέση οδήγησης και τη μπαταρία που τοποθετήθηκε πίσω από το λαιμό μεταφέρεται σημαντικά περισσότερο βάρος προς τα εμπρός. Σε συνεργασία με το άριστο, πλήρως ρυθμιζόμενο 43άρι Showa η πληροφόρηση που μεταδίδεται από τον μπροστινό τροχό είναι δραματικά σαφέστερη. Ο αναβάτης μπορεί να χτίσει εμπιστοσύνη πάνω του και να αρχίσει να εκμεταλλεύεται τη γρήγορη γεωμετρία. Με κάστερ 22.8° από 23.5 και ίχνος 90.9mm από 84 το μπροστινό έγινε πιο ουδέτερο κρατώντας τη γραμμή της μοτοσυκλέτας χωρίς την παλιά τάση να την ανοίξει.

"Η οδηγική συμπεριφορά του νέου Speed Triple άλλαξε έντονα προς το καλύτερο..."

Ώριμος αλλά κρατιέται μια χαρά ο τρικύλινδρος των 1,050cc. Η απόδοση του είναι υπεράνω κριτικής αλλά ο όγκος, η βαριά αίσθηση και το κιβώτιο μαρτυρούν τα χρονάκια του. Το πίσω μέρος του πλαισίου προδίδει τον νέο σχεδιασμό του

Πιο κοντό είναι το νέο ρεζερβουάρ φέρνοντας τον αναβάτη πιο κοντά στο τιμόνι. Παραχώρησε και μισό λίτρο χωρητικότητας για να μεγαλώσει κι άλλο το φιλτροκούτι

Το πίσω μέρος που έμεινε φέτος με μικρότερο φορτίο, απέκτησε σε αντάλλαγμα 10mm μακρύτερο ψαλίδι και σημαντικά καλύτερης λειτουργίας αμορτισέρ. Το μονόμπρατσο τα καταφέρνει μια χαρά με την περισσότερη δύναμη χωρίς να στερεί το παραμικρό από το ταλέντο του Triple στις σούζες. Αντιθέτως η νέα κατανομή βάρους κάνει τη μοτοσυκλέτα να "στήνεται" καλύτερα ταξιδεύοντας για πολλά μέτρα στον ένα τροχό.

Συνήθως συμβαίνει σε Supersport να μαλακώνουμε τις αναρτήσεις για χρήση στις ελληνικές αστικές συνθήκες. Χρειάστηκε όμως και στο Speed Triple αφού το ανανεωμένο πακέτο της Showa δείχνει έτοιμο να καταπιεί τα track day. Στη στάνταρ ρύθμιση είναι ήδη σφιχτό και πηδάει στα σαμαράκια. Με τις συμπιέσεις σχεδόν τέρμα ανοιχτές γίνεται άνετο χωρίς να χάνει τίποτα σε σαφήνεια. Το πακέτο ολοκληρώνεται με το κορυφαίο φρένο της Brembo εμπρός αλλά και με το εξίσου καλό της Nissin πίσω.

Όλα τα παραπάνω σε μάτια που αποκρυπτογραφούν τα νούμερα κάνουν σαφές ότι η Triumph κινήθηκε προς την sport συμπεριφορά όχι μόνο όσον αφορά την

Ένα θέαμα που δε μας χαλάει ποτέ...

Ακόμα μία εντυπωσιακή λεπτομέρεια είναι η στιβαρή κάτω πλάκα του μπροστινού

Καμία αλλαγή δεν έγινε στο εμπρός φρένο αλλά η καλύτερη συνεργασία με το νέο πλαίσιο και κυρίως το πιρούνι, βελτίωσαν σημαντικά την αίσθηση στο φρενάρισμα

εμφάνιση. Μπορούμε να πούμε ότι το νέο Triple μπορεί να κινηθεί ταχύτερα από τον προκάτοχο του αλλά θα το αδικούσαμε. Το σημαντικό επίτευγμα δεν είναι μόνο ότι θα γυρνά ταχύτερα σε μια πίστα αλλά κυρίως ότι μαζί με αυτό συνδυάζει περισσότερη χάρη όταν κινείται στο δρόμο. Ασκήσεις ισορροπίας, ντριφτ, παντιλίκια και όλα τα συναφή γίνονται το ίδιο εύκολα όσο μια γρήγορη είσοδος στην Κ1. Εδώ κρύβεται το μυστικό για τη χρυσή τομή που λέγαμε στον πρόλογο.

Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να πούμε ότι υπάρχουν τρεις σχολές πλέον στην κατηγορία των streetfighters: Η ντραγκστεράδικη που έχει μεν ροπάτα, δυνατά μοτέρ αλλά φιλικό ή παραμελημένο στήσιμο και αναρτήσεις.

GR
01P
589

Η stuntάδικη με φαρδιά τιμόνια, ποιοτικά περιφερειακά αλλά στήσιμο που γίνεται ασαφές στην πίστα και η παλιά, η πιο αυθεντική με μοντέλα που είτε είναι, είτε μοιάζουν με γυμνά Supersport.
Οι τρεις τους έχουν ασαφή όρια και μπλέκονται η μία με την άλλη. Το Triple με μια μαγική συνταγή κρατά τα περισσότερα καλά από τις τρεις και κληρονομεί ελάχιστα κακά. Το στήσιμο του κάνει για την πίστα, χωρίς να είναι τόσο αφοσιωμένο όσο το Ducati Streetfighter. Για αυτό όμως μπορεί και είναι πολύ πιο διασκεδαστικό στο δρόμο αλλά και πάλι όχι τόσο όσο το Superduke. Προσοχή όμως, δε μιλάμε για συμβιβασμό αλλά για συνδυασμό των δύο ικανοτήτων σε βαθμό που στο 90% των περιπτώσεων δε θα λείψει το "απόλυτο" των άλλων δύο. Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και η αίσθηση του βάρους. Το Speed Triple κρύβει καλά τα 214kg του θυμίζοντας γυμνά κάτω των 200kg. Η ελαφριά αίσθηση σε ωθεί σε γρήγορα αστικά παιχνίδια, ενώ τα παραπανίσια κιλάκια φαίνονται μόνο σε αργές σούζες, endo και λοιπά αχαρακτήριστα. Κάπου εδώ έρχονται να μπουν στο παιχνίδι και τα 125 καραροπάτα, τρικύλινδρα άλογά του κόντρα και στους ντραγκστεράδες Ιάπωνες. Και ξεκινάει μια άλλη ιστορία που μιλά για τον τρικύλινδρο κινητήρα, επίσης σήμα κατατεθέν και νονό του Speed Triple.

Το Α και το Ω...

...τελικά στη συμπεριφορά και τη συνολική απόδοση μιας μοτοσυκλέτας είναι ο κινητήρας. Είναι πολλά τα παραδείγματα κατασκευαστών που προσπάθησαν με το ζόρι να φτιάξουν μια καλή μοτοσυκλέτα γύρω από έναν "ελλιπή" κινητήρα και απέτυχαν. Επίσης είναι εξίσου πολλά τα παραδείγματα με μοτοσυκλέτες, διαφορετικών κατηγοριών που μοιράζονται το ίδιο ολοκληρωμένο μοτέρ και αποτελούν σημεία αναφοράς στις κατηγορίες τους. Λέγοντας "ολοκληρωμένο" εννοούμε πολλά πράγματα όπως βάρος, τρόπο λειτουργίας, καμπύλη απόδοσης, ροπή, ελαστικότητα, τροφοδοσία, κιβώτιο, στροφάρισμα κ.α. Συνήθως τέτοιους κινητήρες συναντάμε σε Supersport μοτοσυκλέτες αφού πρόκειται για κατηγορία αιχμής. Οι κατασκευαστές ξοδεύουν περισσότερο χρόνο και κυρίως χρήμα και μοιραία το προϊόν είναι καλύτερο και ακριβότερο.
Στην περίπτωση του Speed Triple ο κινητήρας προέρχεται όντως από Supersport... αλλά δεκαπενταετίας. Πίσω στο 1996 όταν η Triumph παρουσίασε το Daytona 595 ο ψεκαστός τρικύλινδρος έκανε την πρώτη του εμφάνιση. Από τότε δέχθηκε άφθονες αλλαγές αλλά τα βασικά δομικά στοιχεία του παραμένουν ίδια.
Δε μπορούμε να αρνηθούμε ότι η απόδοση του ειδικά μετά τις φετινές περιποιήσεις σε ψεκασμό, φιλτροκούτι και εξάτμιση ταιριάζει γάντι σε ένα streetfighter. Δύναμη πανταχού παρούσα, από τις 2,000rpm μέχρι το κόκκινο και ροπάτη ελαστικότητα για απολαυστικές επιταχύνσεις. Αυτό είναι και το δυνατό χαρτί που τον κρατά ζωντανό όλα αυτά τα χρόνια. Προσθέστε και την άριστη απόκριση στο γκάζι και το πακέτο βελτιώνεται κι άλλο.
Δε θα μας χάλαγε όμως να είχαμε δει έναν εντελώς

"...προσθέστε και την άριστη απόκριση στο γκάζι και το πακέτο βελτιώνεται κι άλλο..."

Το ξεχωριστό δοχείο αζώτου και η ανοδιωμένη βίδα στη συμπίεση μαρτυρούν την ποιότητα του αμορτισέρ. Ευτυχώς η απόδοσή του επαληθεύει την εντύπωση

Θα θέλαμε κάτι πιο όμορφο και εξεζητημένο για την καινούρια μοτοσυκλέτα. Το νέο όργανο ταιριάζει μια χαρά στο Tiger 800 αλλά σε ένα χιλιάρι γυμνό ταιριάζει μια πιο άγρια πινελιά

Πολλοί θα "τσιμπήσουν" με τέτοια οπίσθια κάνοντας όνειρα για διπλές Arrow...

νέο κινητήρα, στα πρότυπα του 675, με 1,100cc και τα ίδια χαρακτηριστικά λειτουργίας. Θα ήταν πιο ελαφρύς, πιο compact, με ταχύτερο στροφάρισμα και καλύτερο κιβώτιο. Βέβαια τότε θα είχαμε δει πρώτα ένα μεγάλο Daytona και το Triple θα ήταν η γυμνή έκδοση του όπως συνέβη στα 675 (σ.σ. ευσεβείς πόθοι).

Εν μέσω κρίσης...

...όχι μόνο της ελληνικής αλλά της παγκόσμιας, είναι μεγάλη απαίτηση από μέρους μας να θέλουμε έναν εντελώς νέο κινητήρα, αντίστοιχα καλό με τον 675, σε μια τόσο ακριβή κατηγορία σαν τα Superbike. Καλομάθαμε με το μικρό, αγγλικό ποίημα και οτιδήποτε λιγότερο μας ξινίζει. Λαμβάνουμε όμως ως σημείο αναφοράς το Street Triple R και για κάθε άλλο γυμνό αναρωτιόμαστε αν αποτελεί μια πιο ολοκληρωμένη πρόταση. Ο μεγάλος αδελφός πλησιάζει φέτος όσο το δυνατόν πιο κοντά στον απολαυστικό βενιαμίν. Το κύρος των 1,050cc και το γκάζι τους συνδυάζεται με το καλύτερο ως σήμερα σύνολο δικαιολογώντας με ιδιαίτερα πειστικό τρόπο τα €12,290 που κοστίζει. <<

Τι άλλαξε στο Speed Triple για το 2011

- Νέα μονάδα διαχείρισης ψεκασμού
- Ιπποδύναμη 133hp/9,200rpm από 130hp/9,100rpm
- Ροπή 11.6kg.m/6,300rpm από 10.5kg.m/7,500rpm
- Νέο πλαίσιο που τοποθετεί τον κινητήρα 3mm πιο μπροστά και με 7° μεγαλύτερη κλίση εμπρός
- Μακρύτερο κατά 10mm ψαλίδι
- Βάρος 214kg από 217
- Μεταξόνιο 1,435mm από 1,425mm
- Κάστερ 22.8° από 23.5°
- Ίχνος 90.9mm από 84mm
- Ύψος σέλας 835mm από 825mm
- Νέο ρεζερβουάρ 17.5l από 18
- Νέες αναρτήσεις
- Μεγαλύτερος πίσω δίσκος
- Ζάντα 6.00in από 5.50 και λάστιχο 190/55 από 180/55

Το σχήμα και το υλικό κατασκευής των νέων προβολέων φωνάζουν για το aftermarket μασκάκι...

Δέκα χιλιοστά πιο μακρύ είναι το μονόμπρατσο, όσο μεγαλύτερο δηλαδή είναι και το μεταξόνιο του νέου Triple. Σε συνδυασμό με το καλύτερο αμορτισέρ και την καλύτερη κατανομή του βάρους μεταμόρφωσαν το πίσω μέρος

"...η Triumph κινήθηκε προς την sport συμπεριφορά όχι μόνο όσον αφορά την εμφάνιση..."

TRIUMPH SPEED TRIPLE
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
€12,290

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,086 mm
Πλάτος:	728 mm
Μεταξόνιο:	1,435 mm
Ύψος σέλας:	825 mm
Βάρος κατασκευαστή:	214 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τρικύλινδρος, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 71.4 mm
Χωρητικότητα:	1,050 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς κατασκευαστή:	133 hp/9,400 rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.3 kg.m/7,550 rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών, Αλουμινένιο, μονόμπρατσο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	22.8°
Ίχνος:	90.9 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

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

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

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

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6,0 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17, Metzeler Racetec Interact K3
Φρένο:	Ένας δίσκος 255 mm, Δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 124.6 / 9,500
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.4 / 7,800

Το Speed Triple δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 22.1C, υγρασία 31%, ατμοσφαιρική πίεση 999.3mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

- service • ανταλλακτικά
- αξεσουάρ • δυναμομέτρηση
- ρύθμιση - διαχείριση καυσίμου (χαρτογράφηση)
- βελτίωση • καθαρισμός μπεκ
- κόλληση argon
- πλήρες μηχανουργείο (τόρνος - φρέζα)

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & ΚΑΡΠΟΥ 22 Ν.ΚΟΣΜΟΣ · ΤΗΛ.:/ FAX 210 9014394 · info@mototechnology.gr

the battle

Κατέφθασε νέος στην κατηγορία και οι παλαίουρες σπεύδουν να τον υποδεχτούν με όλες τις πρέπουσες τιμές

FZ8

Kawasaki Z750 vs Triumph Street Triple R vs Yamaha FZ8 N

Σχολείο για ζωηρούς αναβάτες

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας
ατάκες και χέρια: Άρης Παπαπαναγής, Κωνσταντίνος Δάλλας φωτό: Σάββας Κουρίδης

Κάποτε ήταν τα εξακοσάρια, σήμερα οι κατασκευαστές προτείνουν εκπαίδευση σε 750 και 800 πριν αποφοιτήσουμε στα τετραψήφια κυβικά και τις ανελέπτες ιπποδυνάμεις. Ποιος είναι ο καλύτερος δάσκαλος;

Το Z750 πούλησε πολύ καλά στην Ελλάδα στη δεκαετία που μας πέρασε. Ήρθε στην εποχή που τα γυμνά μό-λις άρχιζαν να γίνονται μόδα και με 750 κυβικά και τα 100 άλογά του έκατσε πάνω από όλα τα 600άρια που ξεφύτρωσαν στην αγορά, αποτε-λώντας ουσιαστικά μέλος της ίδιας μεσαίας κα-τηγορίας –η αλήθεια είναι πως δεν υπήρχε κατη-γορία γι' αυτό τότε. Αναβαθμίστηκε το 2007 στη σημερινή του μορφή, με μια δίχρωμη πινελιά να συνιστά τη μοναδική ανανέωση έκτοτε. Οι δύο άξονες πάνω στους οποίους κινήθηκε η ανανέω-ση αυτού του μοντέλου είναι η σταθερότητα και οι γεμάτες χαμηλομεσαίες.

Για την Kawasaki το δεύτερο αυτό έργο δεν ήταν και ιδιαίτερα δύσκολο, καθώς ο κινητήρας του Z σχεδιαστικά κατάγεται από το ZX-9R, δηλαδή τη superbike μιας εποχής που οι τότε ψηλές στροφές δεν απείχαν και πολύ από τις σημερινές μεσαίες. Με τις κατάλληλες τροποποιήσεις ο στόχος επιτεύχθηκε σχετικά εύκολα από την πρώτη φορά και ραφιναρίστηκε ακόμη καλύτερα με το τελευταίο λίφτινγκ. Προσωπικά αυτός ο κινητήρας μου άρεσε ανέκαθεν, γιατί δεν ακολουθεί τα υστερικά πρότυπα των σύγχρονων τετρακύλινδρων, είναι συγκριτικά ψωμωμένος χαμηλά και επιπλέον λατρεύω το τραχύ, τσαμπουκαλεμένο δούλεμα που τυπικά χαρακτηρίζει την Kawasaki. Αυτά βέβαια είναι γούστα, ο Χοντάκιας λ.χ. θα το θεωρήσει μειονέκτημα, αν όχι μηχανικό πρόβλημα.
Όσον αφορά στη σταθερότητα, οι Ιάπωνες πετυχαίνουν και τον δεύτερο στόχο τους. Το κακό είναι πως τον παραπέτυχαν. Η αίσθηση του βάρους είναι ξεκάθαρη στο Z750 και δίνει την εντύπωση πως είναι βαρύτερο απ' όσο πραγματικά είναι. Την ίδια γεύση παίρνεις και από το μεταξόνιό του, δεν είναι μεν τεράστιο αλλά οδηγικά το αισθάνεσαι πολύ μακρύ. Αυτές οι εντυπώσεις μεταφέρονται και στην ευελιξία του, στη διάθεσή του να στρίψει, δεν είναι και τόσο πρόθυμο για παιχνίδια. Όσο το πιέζεις τόσο περισσότερο σε κερνά ασάφεια, δε σου λέει καθαρά τι κάνει κι έτσι εσύ δε μπορείς να το στύψεις κι άλλο. Πατάει καλά και είναι σταθερό σαν sport touring στις ευθείες, μόνο που αυτή η μοτοσυκλέτα ξεκάθαρα δε φτιάχτηκε για να καταπίνει χιλιόμετρα ανοικτών δρόμων, ως επιλογή έρχεται σε άμεση αντιπαράθεση με τον ίδιο τον χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας. Ίσως οι Ιάπωνες θα έπρεπε να αναθεωρήσουν το πλαίσιο του Z προς μια άλλη κατεύθυνση, πιο παιχνιδιάρικη, διότι είναι εμφανές πως αυτή η κατανομή βάρους δεν ταιριάζει σε streetfighter λογική.
Πιο καλά και περιεκτικά το λέει ο Άρης: "Το Kawasaki δεν πάσχει από αναρτήσεις, απλά είναι όλο αυτό το βάρος, το μεγάλο πράγμα από πάνω τους. Γι' αυτό δε σου δίνει την αίσθηση παιχνιδιού, ότι μπορείς να το κουμαντάρεις εύκολα. Δηλαδή, για να κάνεις σούζα με αυτό το Z πρέπει να ξέρεις σούζα, να 'σαι αναβάτης καλός."

KAWASAKI Z750

ΠΛΑΙΣΙΟ

Αν και δεν είναι ακριβώς καινούργιο, έπεσε πολλή δουλειά πάνω του αλλάζοντας όλο το προφίλ της ελαστικότητάς του, αλλάζοντας εδράσεις στον κινητήρα και αυξάνοντας ελάχιστα το μεταξόνιο, ενώ νέο είναι και το υποπλαίσιο. Η σταθερότητα είναι ένα στοιχείο που η Kawasaki επαναλαμβάνει διαρκώς στο press kit του Z750, κάτι που επιτυγχάνεται ικανοποιητικότατα αλλά εις βάρος της ευελιξίας. Δίχως υπερβολή, το Z το αισθάνεσαι αρκετά πιο μακρύ και μεγάλο απ' όσο θα έπρεπε βάσει αριθμών.

ΠΙΡΟΥΝΙ

Πολύ σημαντική αναβάθμιση έγινε στο μπροστινό το 2007, αντικαθιστώντας ίσως το πιο αδύναμο σημείο του προηγούμενου 750 με ένα ανεστραμμένο που διαθέτει και βασικές ρυθμίσεις. Σαφώς ανώτερο του προκατόχου του, λειτουργεί ικανοποιητικά στην καθημερινότητα του Z επιδεικνύοντας τη φιλοσοφία της "μέσης επιλογής" με φτωχή αίσθηση όταν πιεστεί.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Σε σχέση με το προηγούμενο Z750 ο κινητήρας ανανεώθηκε με έμφαση στις μεσαίες και χαμηλές στροφές. Προς άγραν του επιθυμητού αποτελέσματος χρησιμοποιούνται νέοι εκκεντροφόροι, νέος ψεκασμός και νέα χαρτογράφηση, σε συνδυασμό με μια πιο κοντή εξάτμιση, ενώ για τον ίδιο λόγο ο στρόφαλος έχει βαρύνει κατά 7%.

Arai

KAWASAKI Z750
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
€8,290 ('09: €7,590)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,085 mm
Πλάτος:	805 mm
Ύψος:	1,100 mm
Μεταξόνιο:	1,440 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Ρεζερβουάρ:	18.5 l
Βάρος κατασκευαστή:	203 kg (στεγνό)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	68.4 x 50.9 mm
Χωρητικότητα:	748 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.3:1
Ισχύς:	106/10,500 hp/rpm
Ροπή:	8/8,300 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Uni-Trak
Διαδρομή:	124 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17 58W
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300 mm, δαγκάνες 2 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.50 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17 73W
Φρένο:	Δίσκος 250 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

εξαίρετο

TRIUMPH STREET TRIPLE 675R

παιχνίδι για κάθε είδους χρήση

Υπάρχει μια θεωρία σχετικά με τα streetfighters που ευδοκιμεί κυρίως στους κύκλους των σκληροπυρηνικών, των καθαρόαιμων πολεμιστών της ασφάλτου. Αυτή λέει πως το σωστό streetfighter μπορεί να είναι μόνο ένα superbike/supersport χωρίς πλαστικά και με τιμόνι. Αν συμφωνείτε, τότε θα χαρείτε να μάθετε πως το Street Triple R είναι ακριβώς αυτό, ένα γδυμένο Daytona 675.

Αρχικά σκοπεύαμε να πάρουμε το απλό μοντέλο για τη σύγκριση, ωστόσο αυτό δεν ήταν πια διαθέσιμο για δοκιμή από την Ηλιοφίλ κι έτσι στραφήκαμε στο R. Αν και θα μπορούσε να κάποιος να πει πως αδικούμε τους έτερους ανταγωνιστές, οφείλουμε να τονίσουμε πως αφενός οι Ιάπωνες δεν έχουν ανάλογες εναλλακτικές R-προτάσεις (ακόμη, μιας και το Z750R μόλις παρουσιάστηκε), αφετέρου η τιμή του Triumph δεν το βάζει κι ακριβώς σε άλλη κατηγορία. Απεναντίας, είναι τόσο κοντά που σε κάνει να σκέφτεσαι αν οι Άγγλοι είναι κορόιδα ή οι Ασιάτες έχουν κάνει κάποιο σοβαρό λάθος στην τιμολογιακή τους πολιτική.

Το Street Triple R διαφέρει από το απλό μόνο σε αναρτήσεις, φρένα και χρώματα. Σε σχέση με τα Z750 και FZ8 μοιάζει να έχει έρθει από κάποια άλλη κατηγορία μοτοσυκλετών. Η θέση οδήγησής του είναι πολύ πιο supersport, η υψομετρική διαφορά της σέλας από το τιμόνι είναι εμφανώς μικρότερη, ρίχνοντας περισσότερο βάρος στα χέρια, ενώ και τα μαρσπιέ φαίνονται να είναι ψηλότερα. Από άλλο πλανήτη είναι και ο τρικύλινδρος κινητήρας, με έναν άριστο ψεκασμό και άφθονη ροπή απλωμένη παντού. Στο Triple δεν υπάρχουν κούφιες ζώνες και κρεμάσματα, ανοίγεις έκτη από τις 1,500 rpm και ρολάρει κανονικότατα δίχως βήχα και δεύτερη σκέψη. Αυτό στα δύο τετρακύλινδρα απλά ξέχνα το.

Αυτά σημαίνουν πως το αγγλικό γυμνό είναι ένα εξαίρετο παιχνίδι για κάθε είδους χρήση. Στην πόλη είναι πανεύκολο και πρακτικό, ο γραμμικός κινητήρας με τον ακριβή ψεκασμό κάνουν την επιτάχυνση μια διασκέδαση ακριβείας, οι αναρτήσεις είναι σωστά σεταρισμένες για άνεση και τα φρένα ιδανικοί συνεργάτες. Μόνο το μικρό κόψιμο του τιμονιού θα προβληματίσει στην πυκνή κίνηση.

Εκτός πόλης λίγες μοτοσυκλέτες θα του σταθούν εμπόδιο σε ένα καλό στροφιλίκι. Από τον ιαπωνικό ανταγωνισμό καμιά. Πρόπερσι στις Σέρρες το Triple R απέδειξε πως η αστική εξημέρωση δε μόλυνε καθόλου το οικογενειακό του γονιδίωμα, άλλωστε γι' αυτό υπάρχουν οι πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις, για να μπορείς να το έχεις καναπέ στην πόλη και εργαλείο στην πίστα.

ΠΛΑΙΣΙΟ

Πανομοιότυπο με αυτό του απλού Street Triple και αμφότερα προερχόμενα από το Daytona 675, είναι η ζωντανή απόδειξη πως η Triumph έχει κάνει τεράστια άλματα τα τελευταία χρόνια στις μοτοσυκλέτες της. Δεν υπάρχει ψεγάδι σε αυτό το πακέτο, συνδυάζοντας τη σφικτή σπορ αίσθηση με εξαίρετο ζύγισμα και ουδέτερη συμπεριφορά.

ΚΑΡΙΝΑ-ΜΑΣΚΑ-ΜΑΝΙΤΑΡΙΑ

Στην Ελλάδα αυτά τα τρία αξεσουάρ προσφέρονται ως δώρο στη βασική τιμή του Triple R από την Ηλιοφίλ Α.Ε. Καρίνα και μάσκα βοηθούν πολύ στον εμφανισιακό τομέα, αν και η μάσκα δε θα βοηθήσει να ταξιδέψεις με υψηλές ταχύτητες, απλά θα κάνει ανετότερη τη διατήρηση μικρότερων ταχυτήτων, as πούμε ως τα 140, κρατώντας το στέρνο μακριά από τον αέρα. Όσον αφορά στα μανιτάρια, ευτυχώς δεν είχαμε την ευκαιρία να διαπιστώσουμε την αξία τους.

ΠΙΡΟΥΝΙ

Ένα από τα βασικά σημεία διαφοροποίησης από το R στο απλό μοντέλο, αυτό το πιρούνι δεν είναι ακριβώς ίδιο με του Daytona καθώς οι μπότες του είναι λίγα χιλιοστά μακρύτερες. Από λειτουργικής πλευράς βέβαια είναι ό,τι κοντινότερο σε supersport μπορεί κανείς να βρει στην κατηγορία, με πλήρεις ρυθμίσεις και άριστη συνεργασία με τον αναβάτη.

ΦΡΕΝΟ

Οι ακτινικές Nissin έρχονται κατευθείαν από το Daytona 675, μαζί με την τρόμπα τους, δένοντας ένα εντυπωσιακό μπροστινό που κάνει τους Ιάπωνες να κοκκινίζουν από ντροπή απορώντας πώς γίνεται ένα τέτοιο υψηλών προδιαγραφών κομμάτι να βρίσκεται σε μια μοτοσυκλέτα αυτής της μεσαίας κατηγορίας.

Arai

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TRIUMPH STREET TRIPLE 675R
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
€9,490

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,030 mm
Πλάτος:	755 mm
Ύψος:	1,110 mm
Μεταξόνιο:	1,410 mm
Ύψος σέλας:	805 mm
Ρεζερβουάρ:	17.4 l
Βάρος κατασκευαστή:	189 kg (πλήρες)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, τρικύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	74 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	675 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.6:1
Ισχύς:	105/11,700 hp/rpm
Ροπή:	6.9/9,200 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο πιρούνι Kayaba
Διαδρομή/Διάμετρος:	130/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Kayaba
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17 58W
Φρένο:	Δύο δίσκοι 308 mm, ακτινικές δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.50 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17 73W
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου

για να διασκεδάσεις
υποχρεωτικά θα φορτώσεις
χιλιόμετρα

YAMAHA FZ8 N

Εμφανίστηκε το 2010 για να γεμίσει το κενό μεταξύ των 600 και 1000 κυβικών. Είναι, όπως το λέει η Yamaha, "για όσους θεωρούν πως τα 600 είναι σκληρή δουλειά στον ανοικτό δρόμο και τα 1,000 εξοντωτικά." Στις δύσκολες στιγμές που περνάει η εταιρεία στην Ιαπωνία είναι απολύτως λογικό να βλέπουμε μια μοτοσυκλέτα ουσιαστικά πανομοιότυπη με τη χιλιάρα αδελφή της, σκοπός είναι να χρησιμοποιηθούν όσα περισσότερα κοινά εξαρτήματα γίνεται για να μειωθεί το κόστος. Αυτό οδήγησε σε κάποιες μικρές ενδείξεις διχασμένης προσωπικότητας. Από τη μια έχουμε αυτήν την εξάτμιση από σκούτερ που ειλικρινά δε βλέπεται και από την άλλη τις τετραπίστονες που κάποτε σταματούσαν R1 –για να τις βλέπεις και να θυμάσαι από τι μεγαλεία προήλθε αυτή η μοτοσυκλέτα. Μη με παρεξηγήσετε, πολύ χαίρομαι που άφησε η Yamaha αυτά τα φρένα γιατί πραγματικά δουλεύουν άριστα και υπερκαλύπτουν τις ικανότητες του FZ8, απλά τονίζουν την αντίφαση.

Η πρώτη επαφή με το γυμνό 800 της Yamaha δείχνει μια μοτοσυκλέτα καλοζυγισμένη και ουδέτερη, με σέλα φιλική για όλους, η θέση οδήγησης εργονομική, σου δίνει μια μαζεμένη εντύπωση από την πρώτη στιγμή. Ο ψεκασμός λειτουργεί σωστά αλλά δύναμη χαμηλά δεν υπάρχει και πολλή. Ανοίγοντας το γκάζι η αίσθηση που αποκομίζει κανείς είναι πολύ πιο κοντά στο FZ1 παρά στο Fazer 600. Πιο ροπάτο από το 600 χαμηλά, αλλά με την ίδια αίσθηση που μας έμαθε το 1000, πως ψιλοσέρνεται μέχρι τις 6,000 (τουλάχιστον) και ξαφνικά έρχεται η δύναμη με ένα παρατεταμένο ξέσπασμα. Αυτό σημαίνει πως το κιβώτιο θα δουλέψει υπερωρίες, αλλά επίσης και πως για να διασκεδάσει κανείς θα πρέπει υποχρεωτικά να φορτώσει χιλιόμετρα στο κοντέρ.

Στην πόλη το FZ8 είναι εντυπωσιακά πανεύκολο, χώνεται παντού, κόβει το τιμόνι του και βοηθά ακόμη και εκεί που οι οδηγοί αυτοκινήτων παίρνουν υπνάκους μεταξύ δύο συνεχόμενων κινήσεων. Το πρόβλημα είναι η έλλειψη ελαστικότητας χαμηλά, η οποία κάνει τα κατεβάσματα νόμο απαράβατο αν θες να έχεις στοιχειώδεις επιταχύνσεις με λίγα χιλιόμετρα.

Αν μαζέψεις φόρα, δε, τότε έρχεσαι αντιμέτωπος με τα στενά όρια των αναρτήσεων. Το αμορτισέρ δείχνει παράταιρο σε αυτή τη μοτοσυκλέτα, όπως το είπε ο Άρης: "Είναι σα να έχουν ξεχάσει να βάλουν μέσα λάδια, να δουλεύει μόνο με το ελατήριο. Δηλαδή στην εθνική που ήμασταν δικάβαλο πατούσαμε κάτι και ξεκινούσε ταλάντωση."

Προφανώς έτσι δε θα πας γρήγορα και αυτό είναι ένα σοβαρό μειονέκτημα για ένα streetfighter. Στο κυνήγι πρώτα το αμορτισέρ και μετά το πιρούνι θα σου θέσουν πρόωρα όρια, αφήνοντας ένα μεγάλο μέρος του δυναμικού του κινητήρα ανεκμετάλλευτο σε οτιδήποτε εκτός ευθείας.

Στο τέλος είναι και αυτή η τιμή. Παρά τα τόσα κοινά εξαρτήματα με τα FZ1, παρ' όλη την οικονομία σε περιφερειακά, παραμένει σημαντικά ακριβότερο από το Kawasaki, πλησιάζοντας επικίνδυνα το Triumph.

ΠΛΑΙΣΙΟ

Το αλουμινένιο πλαίσιο τύπου διαμάντι που γνωρίσαμε στο FZ1 ουσιαστικά το ξαναβρίσκουμε εδώ απαράλλαχτο. Πρόκειται μάλλον για το ισχυρότερο ατού της μοτοσυκλέτας, καθώς το εξαιρετικό του ζύγισμα φαίνεται σε κάθε δυνατή ευκαιρία, ειδικά στην ευκινησία του στην πόλη.

ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ

Θα μπορούσα να πω πως είναι το αδύνατο σημείο του FZ8. Ο Κώστας το λέει, χιουμοριστικά μεν, εξαιρετικά εύστοχα δε: " Όταν ο Ιάπωνας λέει θα ρίξουμε την τιμή, βάζει μια ανάρτηση την οποία μπορείς να τερματίσεις στατικά με το χέρι. Την πιέζει, τονκ-τονκ, ωραία βαράει στα στοπ, αυτό είναι!"

ΠΙΡΟΥΝΙ

Ένα τυπικότατο δείγμα οικονομικής λύσης είναι αυτό το πιρούνι, δε διαθέτει καμιά ρύθμιση και λειτουργεί σχετικά ικανοποιητικά σε νορμάλ ρυθμό οδήγησης. Δε βοηθά καθόλου όμως να το πιέσεις γιατί, παρόλο που δεν πάσχει από αποσβέσεις, δεν προσφέρει καθόλου πληροφορία στον αναβάτη για να χτίσει μια σχέση εμπιστοσύνης μαζί του.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Πρακτικά μιλάμε για τον κινητήρα του FZ1 με μικρότερη διάμετρο εμβόλων και τις κατάλληλες προσαρμογές για τα νέα δεδομένα. Αυτό με τη σειρά του σημαίνει πως μιλάμε για έναν κινητήρα που προέρχεται από τα R1 2004-2006. Όση δουλειά κι αν υποτίθεται πως έχει πέσει για να τονωθούν οι χαμηλομεσαίες, το FZ8 δείχνει το πιο αδύναμο εκ των τριών χαμηλά και κρύβει τη δύναμή του πολύ ψηλά, μετά τις 6-7,000 rpm βλέπεις το φως. Όπως συνέβαινε και με το FZ1 δηλαδή...

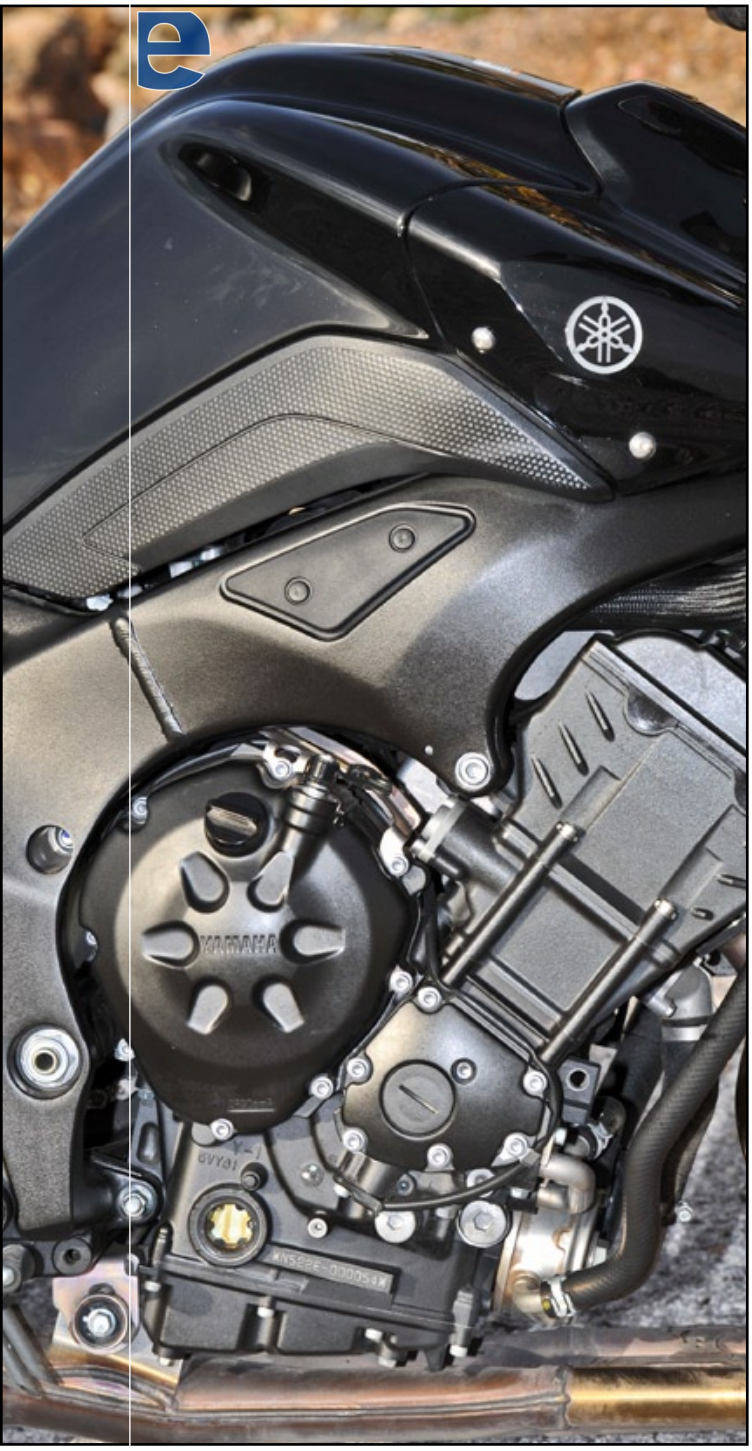
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

YAMAHA FZ8 N
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
€9,080

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,140 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	1,065 mm
Μεταξόνιο:	1,460 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Ρεζερβουάρ:	17 l
Βάρος κατασκευαστή:	211 kg (πλήρες)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	68 x 53.6 mm
Χωρητικότητα:	779 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς:	106.2/10,000 hp/rpm
Ροπή:	8.4/8,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	130/43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17 58W
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.50 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17 73W
Φρένο:	Δίσκος 267 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

Kawasaki Z750 vs Triumph Street Triple R vs Yamaha FZ8 N

MAXH


YAMAHA

Kawasaki
Fuel Injection

Streetfighters

Έχω απορία, τι ονομάζουμε streetfighter; Μου απαντά ο Κώστας. "Ένα μηχανάκι το οποίο είναι παιχνίδι μέσα στην πόλη, ευέλικτο, ροπάτο, ευκίνητο. Για μένα το Triumph είναι πιο κοντά σε αυτό. Ακόμα καλύτερα είναι ένα δικύλινδρο. Εκεί που έχω καταλήξει μετά από χρόνια στο Θιβέτ, περισυλλογή και ηρεμία, είναι πως το τετρακύλινδρο δεν κάνει για streetfighter, πώς να το πω, απλά δεν κάνει."

Όταν δεν έχεις τα κυβικά αδειάζουν οι χαμηλές στροφές. Αυτά τα δύο τετρακύλινδρα δεν έχουν δύναμη κάτω από τις 6,000.

Και ο Δάλλας εξηγεί κι άλλο: "Κι άμα έχει όλον αυτόν τον στρόφαλο από κάτω…"

Και ο Άρης περιπλέκει το πράγμα. "Το πρόβλημα δεν είναι πως είναι τετρακύλινδρα, αλλά το ότι είναι βαριά. Άμα πάρεις ένα GSX-R K5 ή R1 '03, το γδύσεις και του βάλεις ένα τιμόνι θα σου πω εγώ τι σημαίνει πόλεμος. Τότε δε θα σε ενοχλεί που είναι τετρακύλινδρο."

Δεν περίμενα διαφορετικές απόψεις από ανθρώπους σαν τον Δάλλα ή τον Παπαπαναγή, οι οποίοι έχουν ένα έντονα supersport υπόβαθρο και προφανώς και τις ανάλογες απαιτήσεις από αυτές τις μοτοσυκλέτες. Μόνο που εδώ είμαστε σε άλλα χωράφια. Εδώ παίζουμε περισσότερο με το look streetfighter παρά με την ουσία, ή μήπως όχι; Έχοντας στο μυαλό μας όλες τις ανάλογες γυμνές μοτοσυκλέτες των 600 κυβικών και την πλειοψηφία αυτής της ενδιάμεσης κατηγορίας είναι σαφές πως στις περισσότερες περιπτώσεις η μόνη σύνδεση με τις supersport που τις γέννησαν περιορίζεται στους κινητήρες. Ο κοινός τόπος, ειδικά στην ιαπωνική σχολή, θέλει εντελώς άλλα πλαίσια, φτηνά περιφερειακά και μια εξημέρωση του κινητήρα που μπορεί να ξεκινά από την ορθολογική εξαφάνιση της ισχύος του, μέχρι και ένα κακό κούρδισμά του. Μέχρι να συναντήσεις το Street Triple.

Αστοί σε δράση

Και οι τρεις μοτοσυκλέτες αυτής της δοκιμής προορίζονται κυρίως για πολιτική χρήση. Θα κάνουν καθημερινές δουλειές, θα πάνε βόλτες, θα παίξουν σε στροφιλίκια με τους φίλους τους και, άμα τύχουν σε ιδιοκτήτες με ανθεκτικούς σβέρκους, θα πάνε και τα ταξιδάκια τους. Είναι σαφές πως και οι τρεις μπορούν να κάνουν τις περισσότερες από αυτές τις δουλειές άνετα – αφήνοντας το ταξίδι στα ιδιαίτερα βίτσια του κατόχου τους.

Ας είμαστε ειλικρινείς, το FZ8 δε βρήκε θαυμαστές στο ebike.gr. Ο Κώστας νομίζω πως από την αρχή δεν τα πήγε καλά μαζί του, ακούστε τον:

"Αυτό είναι ένα FZ1 με μικρότερη διάμετρο στα έμβολα, του βάλαμε ότι πιο φτηνό έχει σε ανάρτηση μπρος-πίσω, το φρένο το αφήσαμε το ίδιο, τα τετραπίστονα τα παλιά του R1. Εντάξει, καλό φρένο είναι."

Για να συμπληρώσω πως "είναι μετά κι αυτή η εξάτμιση, πολύ άσχημη, δεν της αξίζει είναι όμορφη μοτοσυκλέτα."

Τη σκυτάλη παίρνει ο Άρης: "Γενικά είναι μια μοτοσυκλέτα που έχει φτιαχτεί για να είναι μέτρια, είναι ένα προϊόν του μάρκετινγκ προορισμένο να καλύψει ένα κενό στη γκάμα, στην αγορά, να έχει τόσα χιλιάρικα, κυβικά και μάτσο look."

Ο Δάλλας ολοκληρώνει το κατηγορητήριό του. "Έχει 'μπαουλέ' αίσθηση το Yamaha. Κουβαλάει κάποια κιλά στον στρόφαλο που τα καταλαβαίνεις, ούτε έχει την ποδηλατίσια αίσθηση που έχει ένα στενό δικύλινδρο ή αυτό το Triumph."

Το ίδιο θα μπορούσα να πω και για το Z750, ίσως μάλιστα λίγο περισσότερο καθώς έχει τη μακριά αίσθηση. Από γκάζι το FZ8 έχει πάντως. Ίσως και περισσότερο απ' όσο σηκώνουν οι αναρτήσεις του.

"Χαμηλά δεν έχει όμως," συμπληρώνει ο Άρης.

Γι' αυτό και για να βρεις την καλή του περιοχή πρέπει να πας στις 8,000 και τότε έχεις μαζέψει αναγκαστικά πολλά χιλιόμετρα, πολλή φόρα. Εκεί όμως με αυτές τις αναρτήσεις δεν το διαχειρίζεσαι εύκολα, είσαι και παράνομος.

Ο Άρης έχει σκαλώσει περισσότερο με το Z750, δε μπορεί να χωνέψει πως πήραν το παλιό μοντέλο και το έκαναν βαρύτερο με πιο αργή γεωμετρία.

"Αν τα οδηγήσεις μαζί πιο καλό θα σου φανεί το προηγούμενο 750, πιο παιχνίδι, πιο μηχανάκι. Το καινούργιο είναι… κρούζερ, τέτοια λογική."

Αφήνω τον Δάλλα να επαναλάβει πως τα τετρακύλινδρα δεν του κάνουν για streetfighter κατασκευές και θυμίζω στον εαυτό μου πως, παρότι συμφωνώ με τον Άρη για τον "λάθος δρόμο" που έχει πάρει το Z, μεταξύ των δύο τετρακύλινδρων δεν έχω ξεκάθαρη ιεράρχηση στο μυαλό μου. Μου αρέσει πολύ ο κινητήρας του Z, το βρίσκω όμορφο και εμφανισιακά, έχει και την καλύτερη θέση συνεπιβάτη – ίσον οικονομία σε παντόφλες. Βέβαια, αυτό το τελευταίο δεν είναι και σοβαρό κριτήριο, έτσι δεν είναι;

x1000
r/min

0
1285

MPH
x 1000
0

Οι καμμένοι

Ειλικρινά, το πρόβλημα των δύο Γιαπωνέζων είναι πως υπάρχει το Street Triple. Και είναι ένα πρόβλημα που το εξηγεί πολύ εύγλωττα ο Άρης.

"Αυτή η κατηγορία θα έπρεπε να είναι η 'κατηγορία εισαγωγής σε μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες για ζωηρούς αναβάτες'. Ένας δηλαδή που είχε κάτι πιο μικρό ή ένα μεσαίο on-off και πριν πάει στα πολύ μεγάλα κυβικά ψάχνει κάτι ενδιάμεσο, 600, 750, 800. Ποιο από τα τρία θα σε πάει ένα βήμα παραπέρα; Τα FZ8 και Z750 δε θα το κάνουν, μπορεί και να σε πάνε ένα βήμα πίσω αν προηγουμένως είχες μια πιο καλοστημένη μοτοσυκλέτα, ένα Versys για παράδειγμα.

"Για να πάρεις το 750 και να πεις θα το ευχαριστηθώ πρέπει να έχεις εμπειρία, να καβαλάς εξίσου άνετα ένα χιλιάρι των 150 ίππων. Δεν είναι η μοτοσυκλέτα που θα πάρει ένας άπειρος και θα μάθει να στρίβει και να σουζάρει, είναι ασαφές, δε θα μάθεις με τον σταυρό στο χέρι. Ενώ το Triumph θα σε στηρίξει και θα σε μάθει, θα σε προετοιμάσει να πάρεις μετά ένα χιλιάρι. Η μετάβαση δε θα είναι λες και ήταν νύχτα και ξαφνικά ξημέρωσε."

Συμπληρώνει ο Κώστας: "Κατά τη γνώμη μου το Triple αν το δώσεις σε έναν άπειρο αναβάτη θα είναι το πιο εύκολο να το πάει. Είναι ελαφρύ, ξεκινά εύκολα ακόμα και με λάθος στροφές, είναι μανιτζέβελο, είναι άλλο πράγμα. Δύναμη έχει και όπως είναι ροπάτο μπορεί εύκολα να γίνει και μπρούταλ, θα σε εξιτάρει πιο γρήγορα.

"Όπως τα κοιτάω τώρα και τα τρία σκέφτομαι πως έτσι καταλαβαίνεις σε ποιες εταιρείες κάνει κουμάντο το μάρκετινγκ, ποιοι βγάζουν ένα μηχανάκι με οικονομοτεχνική λογική. Φαίνεται γιατί τα καλύτερα streetfighter που μπορείς να αγοράσεις είναι της Triumph και της KTM, δύο εταιρείες καμμένες δηλαδή… Τις λέω 'καμμένες' διότι δε δουλεύουν βάσει του οικονομικού αλλά βάσει του συναισθήματος."

"Σε αυτή τη λογική εγώ βάζω και τη BMW," προσθέτει ο Άρης.

"Ναι, απλά το F800 έχει το πλεονέκτημα του δικύλινδρου κινητήρα. Κοίτα, έχει το ίδιο προσόν με το Triple: Το δίνεις στον άσχετο αναβάτη και εξοικειώνεται γρήγορα μαζί του. Στα δύο τετρακύλινδρα για να βρεις δύναμη πρέπει να πας ψηλά, άρα και γρήγορα, την πρώτη να ανοίξεις έχεις 80. Σημασία έχει να βρίσκεις εύκολα την καλή περιοχή του κινητήρα, όπως γίνεται στο δικύλινδρο και στο τρικύλινδρο μοτέρ, να δουλεύουν καλά και στα λίγα χιλιόμετρα," λέει κλείνοντας την αγόρευσή του ο Κώστας.

Δίχως αντίπαλο

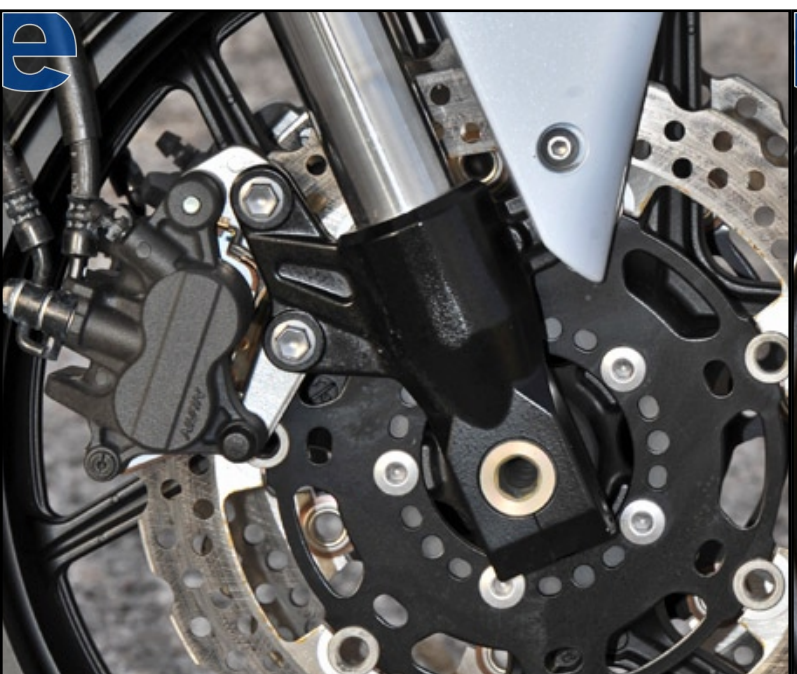
Γνωρίζοντας το Z750, χρειάστηκα μόλις μια μέρα με το FZ8 για να αντιληφθώ πως σε αυτή τη συγκριτική δοκιμή το Triple R δεν έχει αντίπαλο. Κρατούσα μια πισινή για το κατά πόσο θα είναι εξίσου πρακτικό στις πεζές λειτουργίες μιας τέτοιας μοτοσυκλέτας, βλέπε καθημερινή κίνηση στην πόλη, μα τελικά δεν υστερεί ούτε εκεί.

Συμφωνώ 100% πως από αυτές τις τρεις μοτοσυκλέτες μόνο το Triumph θα σε κάνει καλύτερο αναβάτη και προσθέτω πως το ίδιο θέμα λειτουργεί και αντίστροφα. Κάποιος

Z750

STREET TRIPLE R

Kawasaki
OBE
659



NISSIN

δηλαδή που θέλει να κατέβει από ένα σπορ χιλιάρι σε κάτι πιο ήπιο ή οικονομικό θα νιώσει αμέσως πιο άνετα στο αγγλικό τρικύλινδρο. Είναι η ποιότητα στα περιφερειακά και το αρμονικό σύνολο που δε θα του φανεί σα να έκανε ένα άλμα προς τα κάτω, αλλά απλά μια μετάβαση σε κάτι εξίσου ποιοτικό, αλλά πιο ήρεμο.

Ομοφώνως μάλιστα συμφωνήσαμε πως και το απλό Triple θα κυριαρχούσε σε αυτή τη σύγκριση. Στα μόνα σημεία που διαφέρει από το R αδελφάκι του, δηλαδή αναρτήσεις και φρένα, εξακολουθεί να είναι πολύ καλύτερα στημένο συνολικά από τα δύο ιαπωνικά τετρακύλινδρα. Αν σκεφτούμε δε πως το απλό κάνει €8,290 τότε η απόστασή του από τον συγκεκριμένο ανταγωνισμό μεγαλώνει δυσθεώρητα. Πάντως τα παραπάνω χρήματα που ζητά το Triple R τα αξίζει 100%.

Συζητώντας αργότερα ο Άρης προσέθεσε μια πολύ ενδιαφέρουσα πτυχή όταν τον ρώτησα ποιο από τα δύο τετρακύλινδρα θα προτιμούσε να αγοράσει.

"Εγώ θα έπαιρνα το FZ8, γιατί σε αντίθεση με το Z750, θέλει μόνο αναρτήσεις. Όλη η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα είναι εντάξει, χρειάζεται επειγόντως ένα αμορτισέρ, λίγη δουλειά στο πιρούνι και οπωσδήποτε μια εξάτμιση. Αλλά τότε θα έρθει στα ίσια του, ενώ το Kawasaki δε γίνεται streetfighter, είναι λάθος από πλαίσιο."

Βέβαια, αν ρίξεις αυτά τα λεφτά στο FZ8 έχεις μπει σε χωράφια χιλιαριών και δεν ξέρω πλέον κατά πόσο θα το αξίζει.

Και οι τρεις μοτοσυκλέτες στο επίπεδο των αριθμών καταφέρνουν πάνω-κάτω τα ίδια. Είναι όλες κοντά από πλευρά ισχύος, οι τελικές τους γυροφέρνουν τα 200 με σχετική άνεση και σε όλες σου φεύγει ο σβέρκος μετά τα 160, οι καταναλώσεις τους είναι παρόμοιες, εμφανισιακά είναι όμορφες και πειστικές.

Η ουσία όμως είναι πως οι δύο τετρακύλινδρες γυμνές Γιαπωνέζες επιλέγουν συνειδητά τη μέση οδό. Θα καλύψουν ικανοποιητικότατα τον μέσο αναβάτη, θα του δώσουν την εντύπωση του υπερ-γκαζιού χάρη στον τρόπο λειτουργίας του κινητήρα τους που όταν αρχίζει να ξυπνά πραγματικά θα ουρλιάζει τόσο που νομίζεις πως ετοιμάζεσαι για απογείωση, θα τιμήσουν το εθνικό όνομα της πατρίδας τους στην απολύτως αξιόπιστη και απροβλημάτιστη καθημερινή μετακίνηση-υποχρέωση.

Η Εγγλέζα, από την άλλη, κάνει όλα τα παραπάνω με τη δική της ποιότητα, βοηθώντας τον αναβάτη της να γίνει καλύτερος οδηγός, είναι ικανή ως έχει για σοβαρότατα γυρολόγια σε πίστα και, γιατί όχι, μπορεί να σε εισάγει στον κόσμο των κανιβαλιστικών επιδείξεων που τόσο πολύ απόλαυσαν στη σέλα του οι κ.κ. Δάλλας και Παπαπαναγής. Αλλά ακόμα κι εγώ που θεωρώ εαυτόν ήρεμο άνθρωπο, δε θα σκεφτόμουν δεύτερη φορά ποια από τις τρεις να αγοράσω.

Προσέξτε δε το καλύτερο: Ακόμη κι αν βάζαμε στο παιχνίδι τα γυμνά 600άρια, εξαιρουμένων των GSR και Fazer S2, τα υπόλοιπα παίζουν σε συγκρίσιμες τιμές – μα ούτε στον ύπνο τους σε συγκρίσιμες επιδόσεις και ικανότητες στον δρόμο. Γι' αυτό πάω στοίχημα πως σε κάμποσα γραφεία εκεί στην Ιαπωνία κάποιοι διευθυντάδες θα κάνουν συσκέψεις επί συσκέψεων για να απαντήσουν στο ερώτημα: "Πώς μπορούν να το πουλάνε τόσο με τέτοιο εξοπλισμό αυτοί οι Άγγλοι;" Ίσως γιατί είναι 'καμμένοι', με την καλή έννοια, αυτή που εννοούσε ο Δάλλας πριν μερικές παραγράφους… <<

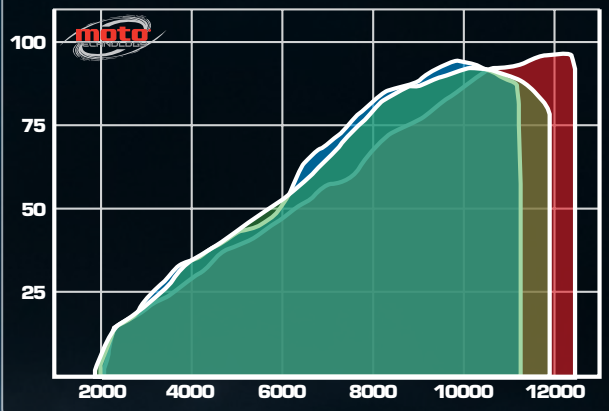
TRIUMPH

Arai
HELMETS
TRIUMPH

Kawasaki

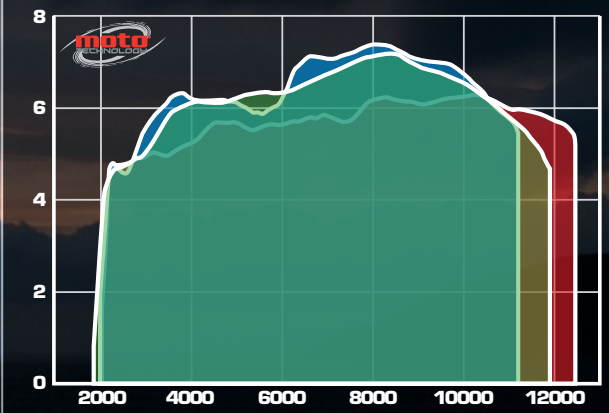
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Kawasaki Z750 (hp/rpm): 92.1 / 10,200
Triumph Street Triple R (hp/rpm): 96.2 / 12,000
Yamaha FZ8 (hp/rpm): 94.1 / 10,000



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Kawasaki Z750 (kg.m/rpm): 7.2 / 8,300
Triumph Street Triple R (kg.m/rpm): 6.2 / 8,200
Yamaha FZ8 (kg.m/rpm): 7.4 / 8,100



Το Z750, με αριθμό πλαισίου 0279 και 1,260km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 23.2C, υγρασία 31%, ατμοσφαιρική πίεση 997.1mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Το Street Triple R, με αριθμό πλαισίου 41669 και 2,050km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 22.5C, υγρασία 16%, ατμοσφαιρική πίεση 1002.8 mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

Το FZ8, με αριθμό πλαισίου 0301 και 6,900km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 25.7C, υγρασία 28%, ατμοσφαιρική πίεση 997.9mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

race

Μια καμμένη γεννήτρια σταμάτησε τον Βασίλη Ορφανό τη δέκατη μέρα του Dakar, αλλά δε σταματά τον θαυμασμό μας για την προσπάθειά του

bp

JAILJAKIAS
IVECO

Το ψάρι βρωμάει από το κεφάλι

Το άθλημα χρειάζεται μιαν Αρχή ακλόνητη, να θέτει πλήρεις, απαράβατους κανόνες

Θυμάμαι τους ελληνικούς αγώνες ταχύτητας που επισκεπτόμουν ως θεατής και διάβαζα στα περιοδικά πριν είκοσι χρόνια, τους θυμάμαι όταν πρωτοπέρασα την πόρτα της σύνταξης ενός περιοδικού μοτοσυκλέτας με περιέργεια να τους γνωρίσω από μέσα. Μια δεκαετία πριν η αγορά ήταν σε άνθιση και η λέξη "κρίση" παρέπεμπε μόνο σε σελίδες βιβλίων της Ιστορίας, όμως στους ελληνικούς αγώνες η κατάσταση δεν απέπνεε καμιά υγεία, ούτε μυρωδιά επιτυχίας. Το σήμερα είναι πολύ απλά η λογική συνέχεια.

Προφανώς η έλλειψη ασφάλτινων πιστών είναι ένα αρχικό πρόβλημα, ένα ράγισμα που διατρέχει διαχρονικά το οικοδόμημα των αγώνων ταχύτητας. Κρατά τον χομπίστα μακριά από το αγωνιστικό περιβάλλον, στερώντας εκείνους τους ανθρώπους που θα θελήσουν να προχωρήσουν το χόμπι τους ένα βήμα παραπέρα.

Αν και οι ασφάλτινοι αγώνες μοιάζουν να είναι οι πιο "φτωχοί" στην πατρίδα μας, είμαστε σίγουροι πως τα υπόλοιπα πρωταθλήματα απόλαυσαν μια δεκαετία άνθισης; Ίσως το λαμπρότερο παράδειγμα για μένα ήταν το Supermoto, το οποίο τράβηξε τα φώτα πάνω του εκμεταλλευόμενο στο έπακρο δύο βασικές προϋποθέσεις: Φτηνές μοτοσυκλέτες ανθεκτικές στις τούμπες και πληθώρα πιστών καρτ. Το κοινό ανταποκρίθηκε με αποτέλεσμα άμεση εμπορική κεφαλαιοποίηση για τις εταιρείες σε μια νέα αγορά SM. Μετά το όλο πράγμα τράβηξε τον κατήφορο.

Στην Ταχύτητα, από την άλλη, θα έλεγα πως συνέβη ακριβώς το αντίθετο. Track days, σχολεία, παγκόσμια και πανελλήνιο στην τηλεόραση, θα έπρεπε να έχει το αντίθετο αποτέλεσμα –και το είχε, σε χομπίστικο επίπεδο, όμως δεν πέρασε στους αγώνες. Στη διάρκεια μιας ολόκληρης δεκαετίας ουσιαστικά βλέπουμε τους ίδιους πρωταγωνιστές.

Κάτω από τη φούστα των αγώνων συναντά κανείς υπό κλίμακα όλη τη στραβοξυλιά της ελληνικής κοινωνίας. Γκρίνιες, καρφώματα, υπόνοιες, τσακωμοί, ασάφειες, φτωχή οργάνωση. Κενά των κανονισμών δικαιολογούνται γιατί οι ιθύνοντες βασίζονταν στην καλή πίστη των αγωνιζομένων, την ώρα που κάποιος μπορεί να είναι ταυτόχρονα διοργανωτής, έφορος, αγωνιζόμενος και χορηγός άλλων. Πώς να το κάνουμε, όσο κι αν θέλω να πιστεύω στην καλή του πίστη ουσιαστικά εξασθενεί τη σημαντικότερη από τις ιδιότητές του, την πατρική, αυτήν της Αρχής του Αθλήματος.

Συχνά κατηγορούνται οι εταιρείες πως δεν υποστηρίζουν τους αγώνες, μα δεν είναι και υποχρεωμένες να το κάνουν. Η πολιτική και διοικητική Αρχή ασκεί λειτούργημα, οι εταιρείες είναι εμπορικές επιχειρήσεις. Όταν η προβολή τους περιορίζεται στο ίδιο περιοδικό που έτσι κι αλλιώς διαφημίζονται και οι κερκίδες είναι άδειες… Υπήρξαν ενέργειες, Trofeo Piaggio, Aprilia RS125 και Fazer Cup, XT Cup και γυναικείο CR-F στο Supermoto, κάποιες μπορεί να είχαν αποτέλεσμα για τις εταιρείες, κάποιες άλλες όχι. Σήμερα κάποιος θα πρέπει να τις πείσει πως υπάρχει κάτι ελκυστικό και συμφέρον για να επενδύσουν –αν υπάρχει κι αν μπορούν.

Υπενθυμίζω τη γνωστή λαϊκή σοφία, το ψάρι βρωμάει από το κεφάλι. Το άθλημα χρειάζεται μιαν Αρχή ακλόνητη, να θέτει πλήρεις, απαράβατους κανόνες. Δεν την έχουμε. Δυστυχώς όσοι αρμόδιοι υπουργοί έχουν περάσει στην μνήμη μου ουδέποτε "τόλμησαν" μια οριστική λύση, να ορίσουν μια Ομοσπονδία που θα υποστηρίζουν και ελέγχουν όπως και στα άλλα αθλήματα. Κάπου εκεί τελειώνουν όλα.

Ο Μπαμπάς των αγώνων Μοτοσυκλέτας πρέπει να σκέφτεται μπροστά, να σχεδιάζει πρωταθλήματα ρεαλιστικά για την εποχή τους, να δελεάσει νέους αναβάτες, να ελκύσει το κοινό και να γοητεύσει τους χορηγούς, να ενορχηστρώσει τον κόσμο των αγώνων. Οι Αγώνες χρειάζονται θεμέλια, στις λέσχες, στον χομπίστα, σε σένα και σε μένα.

Και βέβαια ο ρόλος της Ομοσπονδίας δεν εξαντλείται μόνο στις πίστες…

Η ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
Ο LORENZO ΣΤΟΥΣ ΚΑΡΧΑΡΙΕΣ

Άφθονες εκδηλώσεις δημοσίων σχέσεων απόλαυσε ο Jorge Lorenzo στους δύο τελευταίους μήνες. Μετά την ασιατική τουρνέ του σε διάφορες χώρες, κατά την επιστροφή του στη Βαρκελώνη ήταν φυσικά το

τιμώμενο πρόσωπο. Σε μια από τις εμφανίσεις του στο υδάτινο πάρκο της πόλης ο Jorge βούτηξε στη δεξαμενή με τους καρχαρίες, κάρφωσε τη σημαία Lorenzo's Sea και αμέσως μετά και τον πρώην ομόσταυλό του: "Από τότε που ήρθα στα MotoGP κολυμπώ ανάμεσα σε καρχαρίες…"

Ο ΚΟΚΚΙΝΟΣ ROSSI ΑΠΟΚΑΛΥΦΘΗΚΕ

Παραδοσιακά στα χιόνια, το φετινό Wrooom 2011 είχε πολλή περισσότερη δημοσιότητα από άλλες χρονιές, ο δε Rossi επισκίασε τους πάντες, ακόμη και τους συν-οικοδεσπότες πιλότους της Ferrari F1…

Σημαντικές ειδήσεις βγήκαν από το χιονοδρομικό κέντρο Madonna di Campiglio στους ιταλικούς Δολομίτες όπου η Ducati ως είθισται παρουσίασε την ομάδα των MotoGP της. Οι περισσότεροι βρήκαν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον χρωματισμό της ομάδας ως πολύ φλύαρο, αλλά η ουσία όπως πάντα βρίσκεται στις αθέατες λεπτομέρειες.

Σε αυτές ξεχωρίζουμε δύο. Τις δηλώσεις του Nicky Hayden πως "ελπίζει να μην παραγκωνιστεί," παρόλο που άλλες 50 φορές εκθείασε την τόσο καλή του σχέση με τον Valentino την προηγούμενη φορά που βρέθηκαν στο ίδιο γκαράζ (Repsol Honda). Ακόμη περισσότερο σημειώνουμε αναφορά του σχολιαστή του Eurosport Toby Moody σχετικά με τον ώμο του Rossi. Ο Άγγλος παρατήρησε πως ο αναβάτης δε σήκωνε τον χέρι του ποτέ πάνω από το ύψος του ώμου και συχνά υπεδείκνυε πως η ανάρρωσή του απέχει ακόμη από την ολοκλήρωση, αλλά λίγο αργότερα απορούσε που τον έβλεπε να κάνει snowboard σε απότομες πλαγιές ανάμεσα σε κόσμο που κινιόταν με μεγάλες ταχύτητες. Ο Moody ακόμη αναρωτιέται αν όντως ο Ιταλός έχει άλλους πέντε μήνες αποθεραπείας, όπως ο ίδιος δήλωσε, ή αν το παίζει πιο τραυματίας απ' όσο πραγματικά είναι.

VYRUS 986 M2

Η ξεχωριστή πρόταση για τη Moto2 που τόσο πολύ θα θέλαμε κάποιος να τρέξει στο Παγκόσμιο…

Βασισμένη στο σχέδιο της Bimota Tesi, η ιταλική Vyrus έφτιαξε την εικονιζόμενη μοτοσυκλέτα αυστηρά για αγωνιστική χρήση και την πουλάει σε δύο εκδόσεις. Η Factory φορά ένα κινητήρα CBR600RR σκαλισμένο να αποδίδει 136hp για να κινήσει 135kg και η τιμή της ξεκινά από τα €55,000 για τις ενδιαφερόμενες ομάδες.

Επιπλέον, υπάρχει η επιλογή Kit Replica, με λιγότερα εξωτικά υλικά για μείωση βάρους και η οποία προσφέρεται είτε δίχως κινητήρα ή με επιλογή ενός στοκ μοτέρ CBR600RR. Στο άμεσο μέλλον θα υπάρξει και εναλλακτική για κινητήρα R6. Το Kit Replica δίχως μοτέρ κοστίζει €16,950 συν ΦΠΑ.

Εμείς το μόνο που θέλουμε είναι να βρεθεί κάποιος ενδιαφερόμενος από τη Moto2 που να επιλέξει το πακέτο της Vyrus ώστε να δούμε στην πράξη πως τα πάει το hub center μπροστινό της Bimota απέναντι στα παραδοσιακά συνολάκια.

Η CASTROL HONDA ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ

Για όσους θαύμαζαν κάποτε τις μονομαχίες του Colin Edwards με τον Troy Bayliss για τον θρόνο του WSBK, τα χρώματα της Castrol έχουν μια ξεχωριστή αίγλη

Η επιστροφή της Castrol στο Παγκόσμιο SBK είναι γεγονός, μόλις στις 18 Ιανουαρίου έγιναν τα αποκαλυπτήρια της νέας ομάδας στο Κέντρο ερευνών της Castrol στο Pangbourne της Αγγλίας. Ουσιαστικά μιλάμε για την ομάδα του Ten Kate, η οποία απλά άλλαξε κεντρικό χορηγό, από την HannSpree περνά στην πιο παραδοσιακή Castrol. Παράλληλα, παρουσιάστηκε και ο νέος αναβάτης της ομάδας, ο Ισπανός Ruben Xaus, προερχόμενος από μια μάλλον κακόγευστη περιπέτεια με τη BMW και πολλές, πάρα πολλές τούμπες. Βέβαια το βαρύ χαρτί της ομάδας παραμένει ο Άγγλος Jonathan Rea, ο οποίος για το μεγαλύτερο μέρος της σεζόν είχε, αριθμητικές τουλάχιστον, ελπίδες για τον τίτλο και φέτος δηλώνει πως έρχεται η σειρά του.

Ο HOPKINS ΣΤΟ BSB

Ως επέμεναν οι φήμες, ο 27χρονος Αμερικανός από Άγγλους γονείς συνεχίζει την περιπλάνησή του, από MotoGP σε WSBK, μετά AMA SBK και φέτος BSB

Ένας εναλλακτικός τίτλος θα ήταν ο Hopper ξανασυναντά τον Paul Denning, καθώς οι δύο τους ήταν μαζί στη Suzuki των MotoGP. Μόνο που τώρα ο Denning δεν είναι απλά αγωνιστικός διευθυντής, μα ιδιοκτήτης της Crescent Suzuki BSB Team. Ο Hopper επίσης συναντά ξανά το γνώριμό του GSX-R1000 και υπόσχεται πως είναι σε πλήρη φυσική κατάσταση μετά από επέμβαση για το σοβαρό πρόβλημα με τον καρπό του. Θυμίζουμε πως από το πρωτάθλημα της AMA ο Hopkins έφυγε κατηγορούμενος από τον πρώην μέντορά του πως τους κορόιδεψε κρύβοντας το σοβαρό πρόβλημα υγείας του, με αποτέλεσμα να εγχειριστεί και να χάσει το μεγαλύτερο μέρος της σεζόν. Σίγουρα όλοι ελπίζουν να είναι πλέον καλά, ειδικά ο Denning.

Όσο για τον Hopper, αφού δηλώνει περιχαρής γιατί στο Λονδίνο έχει πολλούς συγγενείς και φίλους, εξακολουθεί να δηλώνει πως στόχος του είναι να κατακτήσει τα MotoGP και ελπίζει στο BSB να βρει το νέο του εφαλτήριο.

ΕΝΑ ΠΕΡΙΕΡΓΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Το εξέδωσε η FIM και δε μας είπε τίποτα καινούργιο, απλά επιβεβαίωσε τους όρκους αγάπης με τους διοργανωτές του WSBK

Είναι προφανές πως το πρόβλημα της διοργανώτριας του WSBK, Infront Motorsports (IMS), είναι η είσοδος κινητήρων παραγωγής στα GP, καθώς θεωρεί πως θίγεται ο χαρακτήρας του δικού της προϊόντος. Η υπόγεια και ευγενώς ενδεδυμένη κόντρα έχει ξεκινήσει εδώ και δύο χρόνια με επίκεντρο τη Moto2, αλλά τώρα εντείνεται με την επερχόμενη Moto3 και πρωτίστως με τα χιλιάρια των MotoGP.

Λίγο μετά τις γιορτές όλη η αφρόκρεμα της IMS συναντήθηκε με την αφρόκρεμα της FIM, σε μια συνάντηση που δεν έγινε γνωστό τι ακριβώς συζητήθηκε. Το μόνο που μάθαμε από αυτή είναι ό,τι περιγράφεται στο δελτίο Τύπου της FIM, δηλαδή τα θερμά συγχαρητήρια της Ομοσπονδίας προς την IMS για την εξαιρετική δουλειά που έχει κάνει με την αναβάθμιση του WSBK και την υπόσχεση πως η Ομοσπονδία θα στηρίξει τον θεσμό με όλες της τις δυνάμεις. Ίσως η μόνη γραμμή με κάποιο νόημα σε όλη την ανακοίνωση είναι αυτή που επαναλαμβάνει πως το WSBK είναι το μόνο πρωτάθλημα με μοτοσυκλέτες παραγωγής και όχι με εξαρτήματα παραγωγής.

Δηλαδή αναμασιέται η κλασικά ατάκα-απάντηση Ezpeleta (Dorna) στις κατηγορίες της IMS πως η χρήση εξαρτημάτων παραγωγής στα GP παραβαίνει το συμβόλαιο του WSBK με τη FIM που αναφέρει ξεκάθαρα πως έχει αποκλειστικότητα στις μοτοσυκλέτες παραγωγής.

Όπερ αντιλαμβανόμαστε πως εξακολουθεί να υπάρχει πρόβλημα στις σχέσεις των τριών πλευρών και το οποίο σίγουρα δε λύθηκε σε αυτή τη συνάντηση.

"ΟΙ ΒΕΝΖΙΝΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΣ ΠΡΟΣΕΧΟΥΝ ΠΛΕΟΝ!"

Τάδε έφη Chip Yates, έχοντας μόλις ανέβει σε δύο βάθρα απέναντι σε δικύλινδρα χιλιάρια με την ηλεκτρική του μοτοσυκλέτα

Δεν πάει καιρός που το συζητούσαμε από αυτήν εδώ τη στήλη. Η αμερικανική Swigz (www.swigz.com) ετοίμαζε την ηλεκτρική της superbike για το TTXGP χτισμένη γύρω από ένα παλιό GSX-R750, όταν μια αλλαγή κανονισμών την έβγαλε εκτός παιχνιδιού καθώς μετρούσε 20 κιλά παραπάνω από το όριο των 250 που θεσπίστηκε. Ωστόσο οι Αμερικανοί βρήκαν άλλη ευκαιρία για δημοσιότητα, κατεβάζοντας τη μοτοσυκλέτα τους στους ερασιτεχνικούς αγώνες WERA Heavyweight Twins, στις κατηγορίες Superbike και Superstock.

Ο αναβάτης της Chip Yates ανέβηκε στο τρίτο σκαλί του βάθρου στη Superbike και στο δεύτερο στη Superstock. Οι 194 (!) ίπποι της μοτοσυκλέτας του με την επίπεδη καμπύλη ροπής και τη μία μόλις σχέση μετάδοσης εντυπωσίασε απέναντι στα δικύλινδρα χιλιάρια και κάπως έτσι γράφτηκε μια σελίδα ιστορίας, καθώς είναι η πρώτη φορά σε επίσημο αγώνα που συναντήθηκαν τα δύο είδη.

Βέβαια, υπάρχει πάντα και το ψεγάδι της επαγγελματική άδειας AMA του Yates απέναντι σε χομπίστες αναβάτες, αλλά θα το ξεχάσετε πολύ γρήγορα αφότου δείτε το βίντεο με το πώς ανοίγει στην ευθεία η ηλεκτρική μοτοσυκλέτα πίσω από τα δικύλινδρα, στη διεύθυνση http://www.youtube.com/watch?v=RIMQ0c7JKIU.

ΤΟ WSBK ΓΛΥΚΟΚΟΙΤΑΖΕΙ ΠΡΟΣ ΡΩΣΙΑ

Στην εποχή του μάρκετινγκ οι αγώνες κατευθύνονται πλέον σχεδόν αποκλειστικά με κριτήρια αγοράς. Πόσο μάλλον όταν μιλάμε για τεράστιες μελλοντικές αγορές όπως η Ρωσία

Ο ίδιος ο διευθύνων σύμβουλος της διοργανώτριας του WSBK, Paolo Flammini, φέρεται να έχει δηλώσει πως επιθυμεί έναν αγώνα στη Ρωσία και βρίσκεται σε σχετικές επαφές για να βρεθεί η φόρμουλα. Προς το παρόν δεν πρέπει να περιμένουμε κάτι συγκεκριμένο, αφού αφενός το πρόγραμμα του 2011 είναι οριστικοποιημένο και το νωρίτερο που θα μπορούσαμε να έχουμε κάτι θα ήταν το 2012. Άλλωστε ήδη από το 2008 είναι σε κατασκευή η πίστα Moscow Raceway στα πέριξ της πρωτεύουσας, προδιαγραφών MotoGP και F1. Πάντως η Ρωσική λύση φαντάζει λογική, αφού με επιλογή μιας πίστας όχι μακριά από την ηπειρωτική Ευρώπη σε κατάλληλη ημερομηνία θα επέτρεπε στις ομάδες σχετικά εύκολη οδική πρόσβαση για τις νταλίκες, αποφεύγοντας τα μεγάλα και πανάκριβα αεροπορικά ταξίδια, όπως αυτό της Νότιας Αφρικής που είναι ο τελευταίος αγώνα που κόπηκε από το καλεντάρι του WSBK.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ YAMAHA ΣΤΟ TT

Η Ιαπωνική εταιρεία μπαίνει δυνατά στο TT υπογράφοντας τον αναβάτη και την ομάδα που σάρωσαν εκεί το 2010

Ο Ian Hutchinson πέρυσι στο Isle of Man κέρδισε και τους πέντε αγώνες που έτρεξε στην εβδομάδα του TT (2 x Superbike, Superstock, Supersport, Senior TT) γράφοντας ένα ιστορικό ρεκόρ. Η συνέχεια γι' αυτόν δεν ήταν καλή, καθώς ένας σοβαρός τραυματισμός στο Αγγλικό SBK τον έβγαλε εκτός για αρκετό καιρό. Πάνω που έχει αρχίσει να βρίσκει τη φυσική του κατάσταση ξανά, ο Hutchinson και η ομάδα Swan του Shaun Morin μόλις υπέγραψαν συμβόλαιο δύο ετών με τη Yamaha, σύμφωνα με το οποίο θα τρέξει στα Isle of Man TT, Northwest 200, Ulster GP και Macau GP με ένα R1 2011 με εργοστασιακή υποστήριξη, ενώ προβλέπεται και ενδεχόμενο συμμετοχής της Swan Yamaha και στο British Supersport με τον Hutchinson.

Είναι πάντως προφανές πως για τη Yamaha αυτό που μετράει περισσότερο είναι η δημοτικότητα του Tourist Trophy στο περίφημο Νησί, γι' αυτό και επέλεξε τον αναβάτη που μπορεί να τη φέρει στην κορυφή του συγκεκριμένου αγώνα.

ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΗΡΙΑ CARDION AB DUCATI

Η μοναδική νέα ομάδα των MotoGP παρουσιάστηκε στην Πράγα στις 14 Ιανουαρίου, με πολλές ελπίδες και όμορφες παρουσίες

Είναι η ομάδα του μπαμπά με αναβάτη τον γιο και αυτό δεν είναι απαραίτητα κακό. Ο μπαμπάς είναι ο Karel Abraham, μεγάλος επιχειρηματίας της Τσεχίας και ιδιοκτήτης της πίστας του Brno και ο συνονόματος Jr ένας ταλαντούχος αναβάτης που είναι περισσότερο γνωστός για τη νίκη του στον τελευταίο αγώνα Moto2 της περασμένης χρονιάς, παρά για την υπόλοιπη αγωνιστική του καριέρα.

Η GP11 που βρέθηκε για τον Τσέχο προέρχεται εν πολλοίς από την ανάγκη της Dorna να βρει νέες συμμετοχές, ειδικά από τη στιγμή που η Suzuki ανακοίνωσε πως θα τρέξει μια μόνο μοτοσυκλέτα, αλλά παράλληλα συνιστά μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για τη Ducati να εδραιώσει περαιτέρω τη θέση της στα MotoGP ως κορυφαία κατασκευάστρια, έχοντας έξι μοτοσυκλέτες στο γκριντ των 17, ίδιο αριθμό με τη Honda. Παράλληλα, μια ακόμη συλλογή δεδομένων τηλεμετρίας δεν είναι και άσχημη στην ηλεκτρονική εποχή που ζούμε –κι αν ο Τζούνιορ πάρει και μερικά καλά αποτελέσματα, ακόμα καλύτερα για όλους!

ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ Ο ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΗΣ YAMAHA;

Την ώρα που στη Ducati βρέχει ανακοινώσεις για νέους χορηγούς, στο στρατόπεδο της Yamaha τα εργοστασιακά φέρινγκ παραμένουν απειλητικά άδεια

Από τη στιγμή που ο Rossi φόρεσε τα κόκκινα έχουμε κατακλυστεί από τα δελτία Τύπου που ανακοινώνουν νέες χορηγίες: ανανέωση με Shell, Acer, Diesel, AMG, πού να βρουν χώρο να τους βάλουν όλους αυτούς. Απεναντίας, στη Yamaha η Fiat απεχώρησε ως αναμενόταν, παρόλο που προς έκπληξη των Ιταλών δεν ακολούθησε τον Rossi στη Ducati.

Σε πρόσφατη συνέντευξή του ο William Favero, διευθυντής Μάρκετινγκ και Επικοινωνίας της Yamaha MotoGP απεκάλυψε πως δυσκολεύονται να βρουν κεντρικό χορηγό και πως στο πρώτο τεστ της Μαλαισίας πιθανότατα οι δύο M1 θα εμφανιστούν είτε κατάμαυρες ή με εταιρικά λογότυπα. Πίσω από αυτά διαβάζουμε πως μια πιθανή χορηγός είναι η Air Asia, ενδεχομένως και μετά από σχετική πίεση της Dorna –πάντως στο επικοινωνιακό τμήμα της Yamaha μάλλον θα κλαίνε με μαύρο δάκρυ για την αποχώρηση του Rossi.

Τουλάχιστον τα πάει καλά ο νέος πρωταθλητής, καθώς ο Lorenzo έχει ήδη κλείσει προσωπική νέα χορηγία από το ενεργειακό ποτό Rockstar και εξασφάλισε μια ολοκαίνουργια γκαρνταρόμπα από την Alpinestars, αλλάζοντας μετά από χρόνια τα Dainese του.

Η ΙΝΔΙΑ ΣΤΑ GP 125

Το όνομα αυτής Mahindra Racing και η έλευσή της στα GP είναι σπουδαίας σημασίας γεγονός

Η ολοκαίνουργια αυτή ομάδα με έδρα το Mumbai της Ινδίας χτίζεται γύρω από ένα σύνολο ανθρώπων που προέρχονται από την ιταλική εταιρεία Engines Engineering, την οποία πρόσφατα εξαγόρασαν οι Ινδοί. Μέσω της εμπειρότατης αυτής εταιρείας με χρόνια εμπλοκής στα παγκόσμια πρωταθλήματα ταχύτητας φτιάχνεται μια νέα μοτοσυκλέτα και η επιλογή των αναβατών υπονοεί πως το έχουν πάρει πολύ σοβαρά εκεί στη Mahindra. Ο Βρετανός Danny Webb και ο Γερμανός Marcel Schrötter συνιστούν ένα δίδυμο αναβατών που δε μοιάζει ως φαβορί για τίτλους, αλλά έχει εμπειρία από το παγκόσμιο και τα ονόματά τους δεν είναι άγνωστα σε όσους παρακολουθούν τις μικρότερες κατηγορίες.

Αν σας φαίνεται περίεργη η επένδυση σε μια κατηγορία που ουσιαστικά έχει μόνο άλλον ένα χρόνο ζωής με το υπάρχον φορμά, ας σκεφτούμε πως οι Ινδοί θα έχουν να εκπαιδεύσουν μια ολόκληρη ομάδα στις απόλυτες σκληρές συνθήκες του κορυφαίου επιπέδου, προετοιμάζοντάς την για την επόμενη, τετράχρονη μέρα. Έπειτα, υπάρχει καλύτερος μοχλός πίεσης για μια Ινδία που πλέον ανοικτά επιθυμεί αγώνα στο πρωτάθλημα;

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Προκηρύχθηκε το πρωτάθλημα του 2011 από τον ΣΟΑΜ, με νέες κατηγορίες, πέντε αγώνες και πάλι την απουσία των Μεγάρων από το καλεντάρι

Ίσως η σημαντικότερη είδηση του νέου πρωταθλήματος αφορά την έλευση της κατηγορίας Open που στοχεύει στην προσέλκυση νέων αναβατών. Σύμφωνα με τους κανονισμούς: Δικαίωμα συμμετοχής έχουν όσοι δεν έχουν τερματίσει στις δέκα πρώτες θέσεις της τελικής βαθμολογίας όλων των πρωταθληματικών κατηγοριών τα πέντε τελευταία χρόνια, με εξαίρεση την κατηγορία Νέων Αγωνιζομένων, όπου ο περιορισμός ισχύει για τους τρεις πρώτους της τελικής βαθμολογίας. Μπορούν να συμμετέχουν μοτοσυκλέτες που διαθέτουν ή διέθεταν ομολογκασιόν Supersport, Superstock και Superbike με οποιεσδήποτε μετατροπές, αρκεί να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας. Η κατηγορία δε θα έχει βαθμολογικό ενδιαφέρον και σε όλους τους συμμετέχοντες θα απονέμεται έπαινος που θα αναγράφει τον ταχύτερό τους γύρο. Ο ΣΟΑΜ (www.soamracing.gr) διατηρεί το δικαίωμα μη αποδοχής συμμετοχής αναβάτη σε περίπτωση που οι επιδόσεις του τελευταίου είναι ασύμβατες με το επίπεδο της κατηγορίας. Η κατηγορία θα χαρακτηρίζεται από ενιαίο τύπο ελαστικών (μονομάρκα).

Παράλληλα έχει ανακοινωθεί και μια κατηγορία 125 4Τ, ωστόσο ως την ώρα της δημοσίευσης αυτή δεν αναφερόταν στον προκήρυξη του πρωταθλήματος, ούτε περιγράφονται οι προδιαγραφές της.

Όσον αφορά στην πίστα των Μεγάρων, ως και τώρα κυκλοφορούν φήμες για επιστροφή στο πρόγραμμα, ωστόσο επισήμως δεν έχουν κάποιον από τους πέντε ανακοινωμένους αγώνες. Ίδωμεν.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ 2011

09-10/4	**ΤΡΙΠΟΛΗ** (ΣΟΑΜ – IRON TEAM)
07-08/5	**ΣΕΡΡΕΣ** (ΛΑΜΣ)
04-05/6	**ΤΥΜΠΑΚΙ** (Φίλοι Μηχανοκίνητου Αθλητισμού – PRO ACTION)
10-11/9	**ΤΥΜΠΑΚΙ** (Φίλοι Μηχανοκίνητου Αθλητισμού – PRO ACTION)
01-02/10	**ΣΕΡΡΕΣ** (ΛΑΜΣ)

Racing Gossip

ΤΑ R6 ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΥΝ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ

Όπου έγκλημα βλέπε Παγκόσμιο Supersport, εκεί όπου η Yamaha σάρωσε το 2009 και εγκληματικά αποχώρησε αμέσως μετά. Τώρα επιστρέφει

Ο Cal Crutchlow δηλώνει πως το R6 με το οποίο κατέκτησε το WSS στη rookie χρονιά του (ταυτόχρονα με την αντίστοιχη μαγκιά του Spies στο WSBK) είναι η καλύτερη αγωνιστική μοτοσυκλέτα που έχει ποτέ καβαλήσει. Αν και η εργοστασιακή ομάδα στο WSS αποχώρησε μετά τον τίτλο, ένα χρόνο μετά επιστρέφει ενσωματωμένη με την ομάδα BE1 World Supersports ParkinGO, η οποία έτρεχε με Triumph. Ο ένας αναβάτης της ομάδας, Chaz Davies, διατηρείται στη θέση του, ενώ δίπλα του έρχεται ο ταλαντούχος Ιταλός Luca Scassa.

Οι μοτοσυκλέτες θα αναβαθμιστούν στα επίπεδα του 2011 από τη Yamaha στη Γερμανία και μετά θα παραδοθούν στη νέα ομάδα που εδρεύει στην Ιταλία, χώρα καταγωγής του ιδιοκτήτη της Giuliano Rovelli. Πρόκειται για τον διευθύνοντα σύμβουλο της Oasi S.r.l. Servizi Aeroportuali, έναν όμιλο εταιρειών στον οποίο ανήκει και η ParkinGO, εταιρεία που διαχειρίζεται τα πάρκινγκ έξι μεγάλων ιταλικών αεροδρομίων.

Το μέλλον της Triumph ως αυτή τη στιγμή είναι άγνωστο. Η κοινή ανακοίνωση της αγγλικής εταιρείας με τη BE1 όπου επισημοποιήθηκε το μεταξύ τους διαζύγιο περιορίζεται σε εκατέρωθεν ευχαριστίες και δικαιολογεί τη λήξη συνεργασίας με "διαφορές στα επιχειρηματικά μας πλάνα".

ΚΟΝΤΡΑ DORNA-PHILLIP ISLAND

Αν και υπάρχει συμβόλαιο υπογεγραμμένο για κάμποσα χρόνια, η διαφωνία των δύο πλευρών κάνει την πρώτη να διαρρέει πως το Phillip Island κινδυνεύει να χάσει τον αγώνα MotoGP

Το πρόβλημα εστιάζει στην εποχή που γίνεται ο αγώνας στην Αυστραλία. Οι αναβάτες, με μπροστάρη τον Valentino Rossi, ζητούν να μεταφερθεί στην αρχή της σεζόν που ο καιρός είναι πιο γλυκός, διότι οι μεγάλες μεταβολές θερμοκρασίες τον Οκτώβριο κάνουν την πίστα συχνά επικίνδυνα γλιστερή.

Πατώντας πόδι, ο Carmelo Ezpeleta της Dorna δηλώνει πως "φέτος ο αγώνας θα γίνει κανονικά τον Οκτώβριο, αλλά στο πρόγραμμα του 2012 και μετά θα μεταφερθεί στις αρχές της σεζόν."

Απαντώντας, η εταιρεία Australian Grand Prix Corporation που διαχειρίζεται την πίστα ξεκαθαρίζει πως έχει ένα συμβόλαιο ως και το 2016 που λέει ότι ο αγώνας θα γίνεται Σεπτέμβριο ή Οκτώβριο και πως έχει πρόβλημα με τις προτεινόμενες νέες ημερομηνίες καθώς θα έρχονται πολύ κοντά με τους αντίστοιχους αγώνες F1 και WSBK στην ίδια πίστα. Κοινώς βρισκόμαστε στα πολύ πρώτα επεισόδια ενός σίριαλ, στη φάση που και οι δύο πλευρές πατούν ανένδοτα πόδι.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ MOTOGP

Όχι, εκπλήξεις δεν έχει, απλά αποκαλείται "προσωρινή" για να δώσει ίχνη υπόστασης στις γνωστές και μη εξαιρετέες φήμες περί εκπλήξεων –θετικών, έτσι;

Οι επικεφαλίδες έχουν ως εξής: Ο Lorenzo θα τρέξει με τον άσο, οι νέοι Elias, Crutchlow και Abraham είναι εδώ. Όλοι στα νέα τους πόστα, έτοιμοι να εμφανιστούν στο πρώτο ραντεβού της χρονιάς, αρχές Φλεβάρη στη Sepang της Μαλαισίας.

Και ποιες είναι οι εκπλήξεις; Ε, τα γνωστά, η Inmotec που πέρυσι όλο ερχόταν και μπορεί να φτάσει φέτος λέει, συν τον εκάστοτε μιντιακό κομήτη τύπου Norton. Δυστυχώς η FB Corse του Garry McCoy σχεδόν επίσημα μας έχει χαιρετήσει ελέω οικονομικής δυσπραγίας. Άντε όμως να τη βάλουμε κι αυτή στη λίστα των δυνητικών εκπλήξεων, έτσι επειδή γουστάρουμε τον Βασιλιά της πλαγιολίσθησης –αλλά, για καλό και για κακό, μην κάνετε όρεξη.

Κάπως έτσι και φέτος η ομάδα δε συμπληρώνει 18άδα, ισοφαρίζοντας το περσινό 17 με την προσθήκη του Abraham με ένα έξτρα Ducati στη θέση του απολεσθέντος Suzuki. Μην έχουμε τίποτα δυσάρεστες εκπλήξεις, λέμε εμείς, κάνα χουνέρι τύπου ομάδα-Gibernau έξι αγώνων και μείνουμε μετά με 16 νοματαίους.

#	ΑΝΑΒΑΤΗΣ	ΟΜΑΔΑ
1	JORGE LORENZO	YAMAHA FACTORY RACING
4	ANDREA DOVIZIOSO	REPSOL HONDA TEAM
5	COLIN EDWARDS	MONSTER YAMAHA TECH 3
7	HIROSHI AOYAMA	SAN CARLO HONDA GRESINI
8	HECTOR BARBERA	ASPAR TEAM
11	BEN SPIES	YAMAHA FACTORY RACING
14	RANDY DE PUNIET	PRAMAC RACING TEAM
17	KAREL ABRAHAM	CARDION AB MOTORACING
19	ALVARO BAUTISTA	RIZLA SUZUKI MotoGP
24	TONI ELIAS	LCR HONDA MotoGP
26	DANI PEDROSA	REPSOL HONDA TEAM
27	CASEY STONER	REPSOL HONDA TEAM
35	CAL CRUTCHLOW	MONSTER YAMAHA TECH 3
46	VALENTINO ROSSI	DUCATI TEAM
58	MARCO SIMONCELLI	SAN CARLO HONDA GRESINI
65	LORIS CAPIROSSI	PRAMAC RACING TEAM
69	NICKY HAYDEN	DUCATI TEAM

Κλασική μονομαχία

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** αρχείο eBike.gr

Η KTM φέτος ξέχασε τις απειλές αποχώρησης, παρόπλισε τα 690 και επέστρεψε στο 33ο Dakar με ολοκαίνουργια 450 Factory Rally. Ο αγώνας και πάλι εξελίχθηκε σε προσωπική υπόθεση των δύο εργοστασιακών αναβατών της

MARC COMA

Θριαμβευτής

Ο Ισπανός αναβάτης έφτασε για τρίτη φορά στον Όλυμπο του Dakar, κυρίαρχος από το τέταρτο σκέλος του αγώνα στη γενική κατάταξη δίχως να ξανακοιτάξει ποτέ πίσω. Ο νικητής του 2006 και 2009 ήταν εξαιρετικά σταθερός, έκανε πολύ λίγα λάθη και αποδείχθηκε σαφώς πιο αποτελεσματικός (και τυχερός σε κάποιες περιπτώσεις) στην πλοήγηση από τον εργοστασιακό του αντίπαλο Cyril Despres. Αν και ουδέποτε ο Καταλανός είχε τόσο μεγάλη διαφορά που να αισθάνεται εντελώς άνετος, διαχειρίστηκε με μεγάλη σοφία το χρονικό του πλεονέκτημα έναντι του διώκτη του, ξεχνώντας τη νίκη του σκέλους όταν χρειαζόταν, αλλά έχοντας πάντα τον Γάλλο από κοντά ώστε να διατηρείται μπροστά στην κατάταξη. Το αποτέλεσμα τον δικαιώνει, αφού ουσιαστικά η διαφορά του από τον δεύτερο στις περισσότερες περιπτώσεις διευρυνόταν και ακόμη και στα σκέλη που έχασε από τον Despres φρόντισε οι απώλειές του να είναι ελάχιστες.

Στο εντυπωσιακό του παλμαρέ προσέθεσε άλλες πέντε νίκες σε ισάριθμα σκέλη, περισσότερες από οποιονδήποτε άλλο αγωνιζόμενο στο φετινό Dakar. Τερμάτισε κάτι παραπάνω από 15 λεπτά μπροστά από τον δεύτερο, κάνοντας έναν πεντακάθαρο αγώνα με μηδέν χρόνο ποινής.

Red Bull
MRW
AMV

CYRIL DESPRES

Ο Γάλλος, μετά την περσινή του νίκη και το εντυπωσιακό ιστορικό με 11 Dakar, εκ των οποίων 3 νικηφόρα και όλα στο βάθρο (!), ήταν αναπόφευκτα φαβορί. Μόνο που αυτή τη φορά ο Despres βρισκόταν ένα σκαλί κάτω από τον περσινό του εαυτό.

Ξεκίνησε παίρνοντας τα δύο πρώτα σκέλη (το πρώτο μετά από ποινή ενός λεπτού στον τερματίσαντα πρώτο, Ruben Farias), αλλά ο Coma απάντησε με πειστικές νίκες στο τρίτο και τέταρτο. Με τον Ισπανό να έχει πάρει κεφάλι στην κατάταξη, ο Despres έκανε ένα πολύ χαζό λάθος στην εκκίνηση της πέμπτης μέρας με αποτέλεσμα να δεχτεί ποινή δέκα λεπτών. Δεν ξανακέρδισε σκέλος μέχρι το 11ο, ενώ στο μεταξύ ο αντίπαλός του οδηγούσε εμφανώς σταθερότερα, είχε κερδίσει άλλες δύο ημέρες και είχε παγιώσει μια καλή διαφορά στην κορυφή.

Στο ένατο σκέλος ο Despres έκανε άλλο ένα σημαντικό λάθος, παίρνοντας λάθος διαδρομή. Οι περισσότεροι πρωτοπόροι αναβάτες χάθηκαν επίσης, αλλά από τη στιγμή που ο Coma τερμάτισε πολύ κοντά του, ήξερε πως είχε χάσει μια καλή ευκαιρία να μαζέψει πολύ χρόνο από τον Ισπανό.

Προσπάθησε ως και το τελευταίο σκέλος να τα δώσει όλα, αλλά ξεκινώντας την τελευταία μέρα με σχεδόν 16 λεπτά διαφορά θα έπρεπε ο Coma να πέσει ή να μείνει για να τον φτάσει, γεγονός που φυσικά δεν επέτρεψε να συμβεί ο έμπειρος Ισπανός.

TEAM RED BULL KTM

Δυο λάθη, ένας αγώνας

KENNY
2
RedBull
MICHELIN

HELDER RODRIGUES

Τέταρτος πέρυσι ο Πορτογάλος στο Dakar, ήθελε φέτος να σπάσει το ρόδι. Πέρυσι ήταν ο Χιλιανός Francisco "Chaleco" Lopez που τον έβγαλε από το βάθρο, φέτος ο ίδιος αναβάτης βρισκόταν μπροστά του με μια καθαρή χρονική διαφορά μέχρι και το 12ο σκέλος, δείχνοντας πως η τράμπα ανάμεσα στους δύο πρώτους δε θα επαναλαμβανόταν και μεταξύ του τρίτου και τέταρτου.

Χάρη σε μια αναπάντεχη ατυχία του Lopez, ο Rodrigues κατάφερε να σκαρφαλώσει στο βάθρο μόλις στην τελευταία μέρα του αγώνα και να πανηγυρίσει μια απρόσμενη επιτυχία που τον έκανε εξαιρετικά δημοφιλή στην πατρίδα του, όπου ακόμη μιλούν για ιστορικό γεγονός.

Παραδόξως ο Πορτογάλος δεν κατάφερε να κερδίσει κανένα σκέλος του φετινού αγώνα, αν και δύο φορές έφτασε πολύ κοντά. Στο καταραμένο 9ο σκέλος που χάθηκαν όλοι οι πρωτοπόροι, αυτός ήταν ο μόνος από το πρώτο κύμα αναβατών που διάβασε σωστά το road book, μα λίγο πριν τον τερματισμό έμεινε από βενζίνη και έτσι έχασε την ευκαιρία να πανηγυρίσει μια νίκη.

Παραλίγο να το καταφέρει και στον τερματισμό του 13ου σκέλους, αλλά ο αποφασισμένος Frans Verhoeven κατάφερε να του κλέψει τη δόξα για πέντε μόλις δευτερόλεπτα. Δε νομίζουμε πάντως να χαλάστηκε και πολύ ο Rodrigues, μάλλον θα το έχει ήδη ξεχάσει τυλιγμένος στις δάφνες του πίσω στη Λισαβόνα.

YAMAHA RACING FRANCE
IPONE TMN RED BULL
Θαύμα!

ARGENTINA
CHILE
tmn

FRANSISCO LOPEZ CONTARDO

Ο "τοπικός" Lopez κρατούσε την τρίτη θέση της κατάταξης από το 4ο ως και το 12ο σκέλος, αποτελώντας ουσιαστικά τη μοναδική υπαρκτή απειλή για τους δύο προπορευόμενους της KTM. Ο επονομαζόμενος και Chaleco έφτασε στο ελάχιστο της απόστασης από την κορυφή στο έβδομο σκέλος, το οποίο και κέρδισε. Παραλίγο να είχε διπλασιάσει τις νίκες του παίρνοντας και το πέμπτο σκέλος, αλλά τελικά υπέκυψε για λίγο στον Goncalves –που με τη σειρά του πήρε μια εξαιρετικά ιστορική νίκη, για την οποία θα μιλήσουμε λίγο αργότερα.

Ο Chaleco έμπαινε στο τελευταίο σκέλος του αγώνα με μια μεγάλη διαφορά από τον επόμενο Rodrigues και θα έπρεπε να αυτοκτονήσει για να χάσει το βάθρο. Ακριβώς αυτό συνέβη, καθώς μόλις 22 χιλιόμετρα από τον τερματισμό η ατυχία τον χτύπησε αδυσώπητα όταν έσπασε το αμορτισέρ της μοτοσυκλέτας του και ο άτυχος Χιλιανός έχασε τόσο πολύ χρόνο που έφτασε στο νήμα του Dakar 29 ολόκληρα λεπτά μετά τον Rodrigues… Έτσι ο δημοφιλέστατος από το κοινό τόσο της Χιλής όσο και της Αργεντινής Lopez έχασε την ευκαιρία να επαναλάβει το καταπληκτικό του περσινό αποτέλεσμα.

TEAM GIOFIL APRILIA

Γκαντεμιά

CEPSA
3

KTM MRW RALLY FACTORY TEAM

Ο νεροκουβαλητής

RUBEN FARIA

Ο ρόλος του Πορτογάλου Faria στην εργοστασιακή KTM περιγράφεται με τον χαρακτηριστικό τίτλο "νεροκουβαλητής του Despres". Εν ολίγοις αυτός ο αναβάτης τρέχει με την ομάδα λαμβάνοντας ρόλους που έχουν ως στόχο την εξυπηρέτηση του Γάλλου. Παρόλα αυτά ο Faria τερμάτισε πιο γρήγορα απ' όλους στο εναρκτήριο σκέλος του αγώνα, ωστόσο λίγο αργότερα δέχτηκε ποινή ενός λεπτού και υποχώρησε στη δεύτερη θέση, παραχωρώντας τη νίκη στον Cyril Despres. Η νίκη για τον Πορτογάλο ήρθε στο έκτο σκέλος, καθώς πήρε εκκίνηση από την έβδομη θέση με τη σαφή οδηγία να φτάσει όσο πιο γρήγορα μπορούσε πίσω από τον Despres και να τον ακολουθήσει μέχρι τον τερματισμό προσπαθώντας να μπει ανάμεσα σε αυτόν και όλους τους υπόλοιπους αναβάτες. Όπερ και εγένετο, ο Faria γρήγορα πέρασε τους πάντες και έφτασε πίσω από τον Despres, οι δύο τους στη συνέχεια ανέβασαν ρυθμό και απομακρύνθηκαν από τους άλλους, όμως το 450 Rally του Γάλλου εμφάνισε έναν απειλητικό κραδασμό στον κινητήρα που τον έκανε να κόψει ρυθμό ώστε να αποφύγει ένα μοιραίο σπάσιμο. Έτσι ο Πορτογάλος βρήκε την ευκαιρία να περάσει στο τέλος τον ομόσταυλό του και να πάρει το σκέλος. Τέσσερις φορές έχει τρέξει σε Dakar ο Faria και έχει κερδίσει από ένα σκέλος σε κάθε μία. Η καλή και συνεπής δουλειά που κάνει όλα αυτά τα χρόνια στην KTM ελπίζει πως μια μέρα θα ανταμειφθεί παίρνοντας αυτός τη θέση του νούμερο ένα αναβάτη, με τον δικό του νεροκουβαλητή και την εμπειρία του ως σύμμαχο για την πολυπόθητη νίκη στο Dakar.

PAULO GONCALVES

BMW MOTORRAD BY SPEEDBRAIN

Ιστορικός και ατυχής

Η επιστροφή της BMW στο Dakar με το G450RR έγινε χωρίς πολλές τυμπανοκρουσίες, αλλά οι Γερμανοί είναι βέβαιο πως δεν ήρθαν απλά για τη συμμετοχή. Μόνο που ήταν άτυχοι, πολύ άτυχοι. Αρχικά ο πιο δυνατός αναβάτης τους, David Fretigne, τραυματίστηκε τον Οκτώβριο σε αγώνα προετοιμασίας και την τελευταία στιγμή αποφασίστηκε πως δε θα έτρεχε, δίνοντας τη θέση στον Βραζιλιάνο Ze Helio που αποχώρησε από το Dakar τραυματίας στο έκτο σκέλος.

Παρόλα αυτά η γερμανική ομάδα είχε αρκετά να δώσει, ακόμη κι αν δεν της έμελλε να πρωταγωνιστήσει με το καλημέρα. Πρώτο θετικό δείγμα από τον Paulo Goncalves, ο οποίος κέρδισε ξανά σκέλος για λογαριασμό της BMW μια δεκαετία μετά τον μακαρίτη Richard Sainct. Ο Πορτογάλος κέρδισε το πέμπτο σκέλος, στρογγυλοκαθισμένος στην τέταρτη θέση της κατάταξης ήδη επί τρεις μέρες και ονειρευόμενος μεγαλεία που θα τον έχριζαν εθνικό ήρωα στη Γερμανία αλλά και στη χώρα του. Δυστυχώς η ατυχία τον περίμενε στη γωνία.

Την επόμενη ακριβώς μέρα αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα με τα ηλεκτρικά της μοτοσυκλέτας του, συγκεκριμένα με μια προβληματική γεννήτρια και έμεινε περίπου 40 χιλιόμετρα από τον τερματισμό. Στο επόμενο, έβδομο σκέλος το G450RR δούλευε καλά και ο ίδιος πήρε την πρωτοπορία μέχρι το 50ό χιλιόμετρο της ειδικής όπου μια πτώση του κόστισε πέντε λεπτά. Η έβδομη θέση του σήμαινε πως τουλάχιστον περιόρισε κατά πολύ τη χασούρα της προηγούμενης μέρα.

Τα χειρότερα όμως ήρθαν μια μέρα αργότερα, στο όγδοο σκέλος, όταν μια ακόμη πτώση τον άφησε νοκ άουτ με σπασμένη κλείδα και τα όνειρα έλαβαν τέλος.

ISUZU
17

FRANS VERHOEVEN

Ο Ολλανδός ξεκίνησε νωθρά το Dakar και ξεκίνησε την αντεπίθεσή του στο πέμπτο σκέλος, συνεχίζοντας για άλλα δύο, φτάνοντας ως την έκτη θέση της κατάταξης. Κάπου εκεί οι της BMW θα πρέπει να ήταν περιχαρείς, με τους Goncalves και Verhoeven να φιγουράρουν σχετικά ψηλά στη γενική κατάταξη και να αφήνουν ελπίδες για ακόμα καλύτερα. Ατυχώς, την ώρα που ο Πορτογάλος έσπαγε την κλείδα του, ο Ολλανδός είχε μια πτώση που άφησε μεν εαυτόν άθικτο, αλλά του χάρισε και μια τρύπα στο κάρτερ του 450 του. Ώσπου να επισκευάσει όπως μπορούσε τη ζημιά ο Verhoeven έχασε 4.5 ώρες και αυτό σήμαινε πως τα όνειρα βάθρου έλαβαν τέλος. Από το σημείο αυτό και μετά ο έμπειρος αναβάτης έκανε μια πολύ δυνατή ρελάνς σκαρφαλώνοντας ξανά την κατάταξη με γοργό ρυθμό, κορυφώνοντας την προσπάθειά του στο 13ο και τελευταίο σκέλος όπου πήρε τη νίκη. Μη βιαστείτε να σκεφτείτε πως οι πρωταγωνιστές ήταν τάχα μου αδιάφοροι ή συντηρητικοί, ο Despres τα έδινε όλα να μαζέψει ό,τι μπορούσε από τον Coma έστω και την τελευταία στιγμή, ομοίως και ο Faria που ήθελε να πιάσει επιτέλους αυτό το σκαλί του βάθρου που όλο του ξέφευγε. Παρόλα αυτά ο Verhoeven κατάφερε να γράψει τον ταχύτερο χρόνο όλων, αποδεικνύοντας πως η BMW επέστρεψε με σοβαρές βλέψεις στο Dakar και σύντομα θα τη δούμε εκεί ψηλά με τις KTM, Yamaha και Aprilia.

BMW MOTORRAD BY SPEEDBRAIN
Άλλος ένας νικητής

BELLON
Emilio Solanet
DAKAR
LICITACIONE
TOTAL
16
MICHELIN
BMW
Persona

VOM RACING TEAM

Κόντρα σε όλα

ΒΑΣΙΛΗΣ ΟΡΦΑΝΟΣ www.vorfanos.gr

Ο μοναδικός Έλληνας που έχει τρέξει σε πέντε Dakar και έχει κερδίσει την κατηγορία του (Super Production 251-400), ο Ορφανός επέστρεψε φέτος έχοντας καταφέρει να βρει τη μοτοσυκλέτα που ζητούσε, ένα ανταγωνιστικό Aprilia 450 Rally με εργοστασιακή υποστήριξη, έστω κι αν χρειάστηκε να το αγοράσει μόνος του. Ξεκίνησε τον αγώνα με τη γνωστή του μεθοδικότητα, οδηγώντας με σιγουριά και κερδίζοντας θέσεις μέρα με τη μέρα. Το πρώτο σύννεφο στη φετινή του συμμετοχή εμφανίστηκε στο ένατο σκέλος του αγώνα, όταν του επιβλήθηκε ποινή 15 ωρών και πέντε λεπτών γιατί σύμφωνα με τους διοργανωτές δεν πέρασε εντός της εγκεκριμένης απόστασης από πέντε διαφορετικά σημεία ελέγχου. Είχε φτάσει ως την 73η θέση της κατάταξης, μα με την ποινή αυτή έπεσε στην 93η. Γνωστός για την επιμονή και τη μαχητικότητά του ο Βασίλης συνέχισε να μάχεται και την 10η μέρα του αγώνα, ώσπου αναγκάστηκε να εγκαταλείψει καθώς μια καμένη γεννήτρια τον άφησε στη μέση του πουθενά δίχως καμιά ελπίδα να μπορέσει να οδηγήσει ως τον τερματισμό του σκέλους.

bp
ultimate
M61

ΣΙΜΟΣ ΤΑΜΠΑΞΗΣ www.simon-tampaxis.com

…ο Σίμος Ταμπαξής βρέθηκε στην εκκίνηση του Dakar δηλωμένος ως Βέλγος, μα με την ελληνική σημαία δίπλα στη βελγική στο φέρινγκ του Sherco 450 Rally του. Προερχόμενος από μια κυρίως ασφάλτινη αγωνιστική καριέρα στο Βέλγιο, αποφάσισε φέτος να δοκιμάσει την τύχη του στο Dakar και πολύ καλά έκανε. Οδηγώντας σταθερά ο Ταμπαξής κατάφερε να τερματίσει στην 86η θέση της γενικής κατάταξης, έχοντας ως καλύτερο τερματισμό του την 54η θέση στο 10ο σκέλος του αγώνα.

CROCOAVENTURES

Αθόρυβα…

Hub'Air
Aviation Academy
TAMPAXIS
TISSOT
UFO
PLAST

TESA-SERVIMOTO
Ο Ήρωας

IGNACIO CHIVITE

bultaco-dakar2011.blogspot.com

Αν θυμάστε στη στήλη Press πριν μερικά τεύχη παρουσίαζε αυτόν τον απίστευτο Ισπανό που αποφάσισε να τρέξει στο Dakar με ένα δίχρονο Bultaco 370 Pursang δεκαετίας '70. Ο Ignacio Chivite έδωσε το παρόν ως είχε υποσχεθεί και κατάφερε να φτάσει ως την έκτη μέρα του αγώνα. Προδόθηκε από τις εξαιρετικές απαιτήσεις του Dakar, καθώς τα στενά οικονομικά του δεν του επέτρεψαν να έχει κάποιον άνθρωπο μαζί του για βοήθεια και αναγκαζόταν να κάνει όλες τις εργασίες μόνος του μετά τον τερματισμό κάθε σκέλους.

Κάπως έτσι έφτασε στην έκτη μέρα έχοντας ήδη δύο σερί βράδια εντελώς άυπνος, γεγονός που σήμαινε πως ενδεχομένως να του είχαν ξεφύγει κάποια πράγματα στη συντήρηση της μοτοσυκλέτας. Όπως, για παράδειγμα, ένα ξεσφιγμένο παξιμάδι στην τροφοδοσία καυσίμου, με αποτέλεσμα να αδειάσει στην άμμο η βενζίνη του και να μείνει για τέσσερις ώρες ακινητοποιημένος. Όταν κατάφερε να ξεκινήσει αντιμετώπισε πρόβλημα με τα φώτα του και καθώς το βράδυ έπεφτε ο Ισπανός είχε να παλέψει με άλλα 120 χιλιόμετρα άμμου και φυτεμένης πέτρας μέχρι τον τερματισμό. Χαμένος και μετά από δύο τούμπες στο μαύρο σκοτάδι συνειδητοποίησε πως, ακόμη κι αν γινόταν το θαύμα των θαυμάτων και έφτανε στον προορισμό του, δε θα είχε χρόνο να επισκευάσει τη μοτοσυκλέτα του και σίγουρα δε θα είχε και πολλές ελπίδες με μισοσυντηρημένο το Bultaco του κι άλλο ένα βράδυ ξαγρύπνιας. Έτσι πήρε το σωστή απόφαση και εγκατέλειψε τον αγώνα στο σημείο αυτό –έχοντας κάνει εκατομμύρια φορές περισσότερα απ' όσα θα τολμούσαμε οι πιο πολλοί εξ ημών, ειδικά με μια τέτοια μοτοσυκλέτα. Άξιος, το λιγότερο που μπορούμε να πούμε γι' αυτόν!

tesa

QUADS

ALEJANDRO PATRONELLI
YAMAHA RACING
Χωρίς οικογένεια

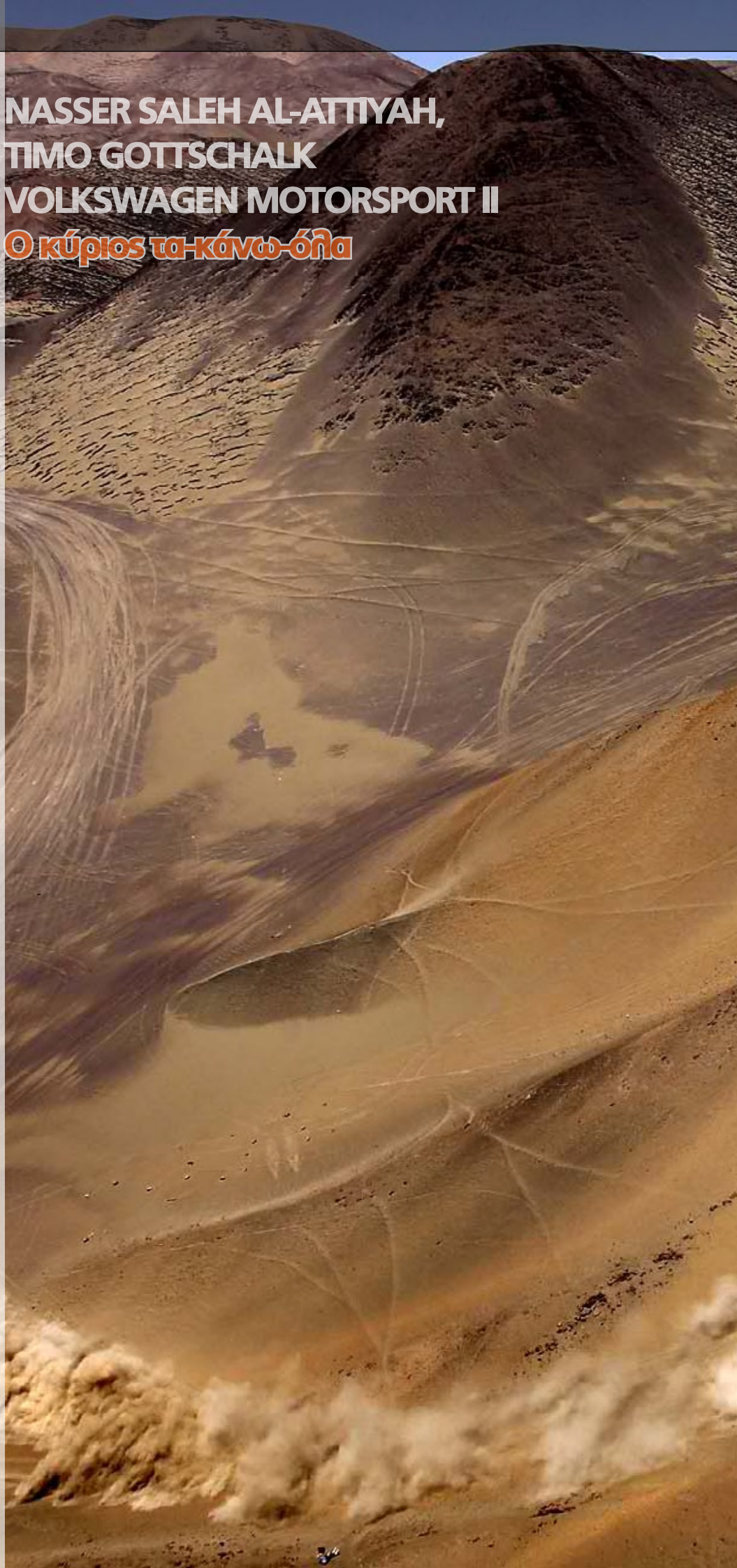
Ο Αργεντίνος αναβάτης ντεμπουτάρησε στο Dakar το 2009 παρέα με τον αδελφό του, Marcos, αμφότεροι στα quads. Πέρυσι οι δύο τους συγκλόνισαν την Αργεντινή τρέχοντας όλον τον αγώνα δίπλα-δίπλα και τερματίζοντας στο Buenos Aires στις δύο πρώτες θέσεις –ο Alejandro δεύτερος. Φέτος όμως, ενώ ετοιμάζονταν να επαναλάβουν την tandem εμφάνιση, ο Marcos τραυματίστηκε στην προετοιμασία κι έτσι ο έτερος αδελφός Patronelli έπρεπε να αλλάξει στρατηγική, τρέχοντας πλέον μόνος του με το Yamaha Raptor 700.

Παρόλα αυτά η εμπειρία του επέτρεψε να ξεχωρίσει από την αρχή και σύντομα απέκτησε μια καλή διαφορά στην κορυφή της κατάταξης. Διώκτης του ήταν ο συμπατριώτης του Sebastian Halpern, επίσης με Yamaha, και τον ανησύχησε όταν στο έβδομο σκέλος εκμεταλλεύτηκε την κακή επίδοση του Patronelli αφήνοντάς τον δεύτερο, όπως αυτός απάντησε με δύο νίκες στα επόμενα δύο σκέλη και μετά έκανε ουσιαστικά αγώνα στρατηγικής συντήρησης ως τον τερματισμό, παίρνοντας αυτός τη μεγάλη νίκη μπροστά στους συμπατριώτες του, διαδεχόμενος τον απόντα αδελφό του.

YAMAHA
PATRONELLI
YAMAHA

NASSER SALEH AL-ATTIYAH, TIMO GOTTSCHALK VOLKSWAGEN MOTORSPORT II

Ο κύριος τα-κάνω-όλα



Ο 41 ετών οδηγός από το Κατάρ δεν είναι ο τυχαίος καθημερινός άνθρωπος. Οδηγός με νίκες στο IRC, τακτικός πρωταγωνιστής αγώνων Rally Raid, αλλά και χάλκινος Ολυμπιονίκης στη σκοποβολή (skeet shooting) στους Ολυμπιακούς της Αθήνας, ο Al-Attiyah ήρθε στο Dakar με στόχο να νικήσει επιτέλους τον ομόσταυλό του Carlos Sainz. Και το κατάφερε. Πέρασε επικεφαλής της κατάταξης στο όγδοο σκέλος και οδηγώντας με ακρίβεια και σύνεση παρέμεινε στην κορυφή ως το τέλος. Τώρα δηλώνει πως ο επόμενος στόχος του είναι ένα Ολυμπιακό μετάλλιο σκοποβολής στο Λονδίνο –μα, αν δεν κάνω λάθος, ως τότε μεσολαβεί και άλλο ένα Dakar το 2012, σωστά;

ΦΟΡΤΗΓΑ

Τα ρεκόρ του Ρώσου κυρίου Chagin στο Dakar είναι αμέτρητα: Περισσότερες νίκες σε σκέλη αθροιστικά από διάφορες κατηγορίες που έχει τρέξει (56), περισσότερες νίκες σε σκέλη των φορτηγών (9), 6 νίκες Dakar στα φορτηγά. Και μία ακόμη φέτος, φτάνει στις 7 και ξεπέρασε έναν άλλο θρύλο της ερήμου, τον Τσέχο Karel Loprais με τον οποίο μετρούσαν ως φέτος ισάριθμες νίκες.

Φυσικά ο Chagin με το Kamaz του αποδείχθηκαν και φέτος ανίκητοι, παίρνοντας άλλη μια άνετη πρωτιά με μισή ώρα διαφορά από τον δεύτερο, Firdaus Kabirov. Φυσικά και αυτός με Kamaz, όπως ολόκληρη η πρώτη τετράδα της κατηγορίας.

VLADIMIR CHAGIN, SERGEY SAVOSTIN, ILDAR SHAYSULTANOV
KAMAZ-MASTER
Ο Αυτοκράτωρ

ΤΟ DAKAR ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

9,500 km διαδρομής σε 16 μέρες

5,000 km ειδικές σε 13 σκέλη

**Συνολικά 430 οχήματα πήραν εκκίνηση για το 33ο Dakar,
αύξηση 20% από πέρυσι**

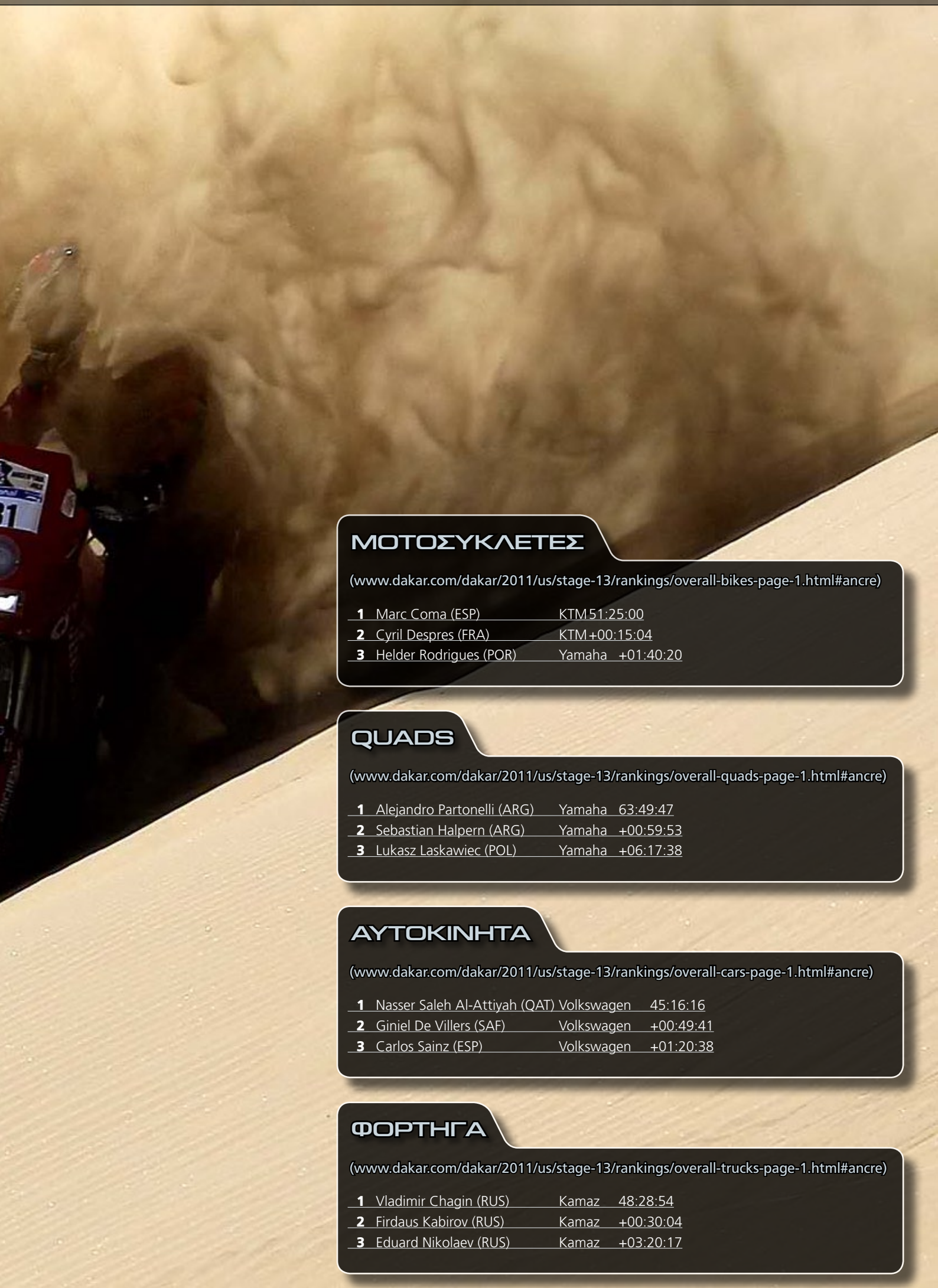
Εκκίνησαν 183 μοτοσυκλέτες, τερμάτισαν 94
33 quads, τερμάτισαν 14
146 αυτοκίνητα, τερμάτισαν 77
68 φορτηγά, τερμάτισαν 41

Οι συμμετέχοντες αντιστοιχούσαν σε 51 διαφορετικές εθνικότητες.

Πρώτη συμμετοχή σε Dakar:
64 μοτοσυκλέτες, 21 quads, 50 αυτοκίνητα και 1 φορτηγό

**1,000,000 άνθρωποι παρακολούθησαν την
πρώτη ημέρα κατά μήκος της διαδρομής του αγώνα**

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ



ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ

(www.dakar.com/dakar/2011/us/stage-13/rankings/overall-bikes-page-1.html#ancre)

1	Marc Coma (ESP)	KTM	51:25:00
2	Cyril Despres (FRA)	KTM	+00:15:04
3	Helder Rodrigues (POR)	Yamaha	+01:40:20

QUADS

(www.dakar.com/dakar/2011/us/stage-13/rankings/overall-quads-page-1.html#ancre)

1	Alejandro Partonelli (ARG)	Yamaha	63:49:47
2	Sebastian Halpern (ARG)	Yamaha	+00:59:53
3	Lukasz Laskawiec (POL)	Yamaha	+06:17:38

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

(www.dakar.com/dakar/2011/us/stage-13/rankings/overall-cars-page-1.html#ancre)

1	Nasser Saleh Al-Attiyah (QAT)	Volkswagen	45:16:16
2	Giniel De Villers (SAF)	Volkswagen	+00:49:41
3	Carlos Sainz (ESP)	Volkswagen	+01:20:38

ΦΟΡΤΗΓΑ

(www.dakar.com/dakar/2011/us/stage-13/rankings/overall-trucks-page-1.html#ancre)

1	Vladimir Chagin (RUS)	Kamaz	48:28:54
2	Firdaus Kabirov (RUS)	Kamaz	+00:30:04
3	Eduard Nikolaev (RUS)	Kamaz	+03:20:17

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Ο Stoner είναι ο
αντίπαλ

Jorge

αναβάτης FIAT Yamaha M

«
ήταν λο

τηλε

«Αυτός έχει

α

«Θα επιστρέψω, ποτέ δεν ξέρεις...

Marco Melandri,

αναβάτης Sterilgarda Yamaha WSBK

«Χρειάζομαι άλλους πέντε μήνες...

Valentino Rossi,

αναβάτης Marlboro Ducati MotoGP

βασικός μου
λος...
Lorenzo,
MotoGP

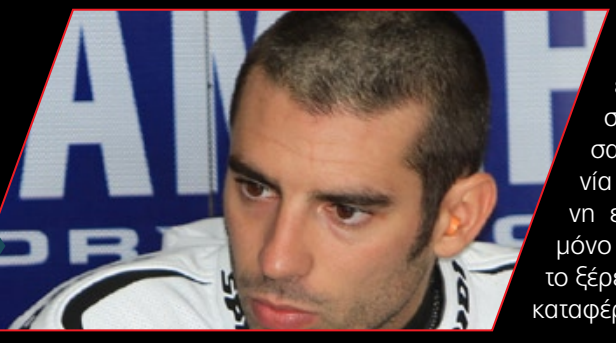
Τώρα ποιος μας δουλεύει περισσότερο; Ο Rossi που όλο δε λέει να γιάνει ο ώμος του ή ο Lorenzo που τον θεωρεί ξεγραμμένο και φοβάται τον "πιο ταλαντούχο απ' όλους" Stoner –ο οποίος προκάλεσε πανικό στο ντεμπούτο του με Honda στη Valencia; Τελικά είναι πολύ χάλια υπόθεση να είσαι αμέτοχος στο μέσον επικοινωνιακού μετώπου, τι να πρωτοπιστέψεις, όλοι για βλάκα σ' έχουν…

Λες και το πίσω λάστιχο
υσμένο στα λάδια...
Randy Mamola,
οπτικός σχολιαστής GP

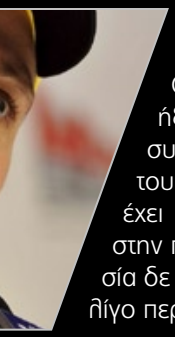
Ο Αμερικανός πρώην αναβάτης και νυν δημοσιογράφος εξηγεί γλαφυρά ποιο ήταν το θανάσιμο σφάλμα των πλαισίων Harris για την ομάδα Moto2 Jack&Jones by Antonio Banderas. Σύμφωνα με τον Randy μέσα στη στροφή δε μπορούσε να κρατήσει καμιά γραμμή η μοτοσυκλέτα, εξ ου και τα τραγικά αποτελέσματα των αναβατών της που έδιωξαν τελικά τον βασικό χορηγό.

τον στόχο στην πλάτη...
Ben Spies,
αναβάτης Yamaha MotoGP

Ο Τεξανός αναφέρεται στον πρωταθλητή και ομόσταυλό του Jorge Lorenzo. Όταν τον ρώτησαν αν αισθάνεται πίεση φέτος στην εργοστασιακή ομάδα, αφού αναγνώρισε πως θα έχει πολύ λιγότερες δικαιολογίες από πέρυσι, εξήγησε πως άλλος είναι αυτός που κουβαλάει όλον τον κόσμο στην πλάτη του, ο ίδιος που όλοι θα θέλουν να κερδίσουν.



Η αποχώρηση από τα MotoGP συνοδεύτηκε από κάμποση γκρίνια και μπηχτές εκ μέρους του, ωστόσο είναι μάλλον σαφές πως πρόκειται για ήττα. Εξίσου σαφές αρχίζει να γίνεται το ότι η συμφωνία με τη Yamaha προβλέπει ενδεχόμενη επιστροφή στη μεγάλη κατηγορία, μόνο μετά από επιτυχίες φυσικά. Ο ίδιος το ξέρει καλά και προφανώς θέλει να το καταφέρει με κάθε δυνατό τρόπο.



Επικοινωνιακά τρυκ ή πραγματικότητα; Με την άφιξη του στη Madonna di Campiglio για το Wrooom 2011 ο Ιταλός ήξερε ποια θα ήταν η πρώτη ερώτηση στη συνέντευξη Τύπου. Ο περίφημος ώμος του πάει καλά μετεγχειρητικά, αλλά ήδη έχει αντιληφθεί πως σε μερικές μέρες στην πρώτη επίσημη δοκιμή στη Μαλαισία δε θα είναι (πάλι) 100%. Ίσως και για λίγο περισσότερο, όπως μας λέει…

ebike.gr

the back

Τα ποδήλατα δεν είχαν πάντα ηλεκτρική υποβοήθηση. Αλήθεια! Απίστευτο;

2 WHEELS 4 FUN (ΕΛΛΑΔΑ)

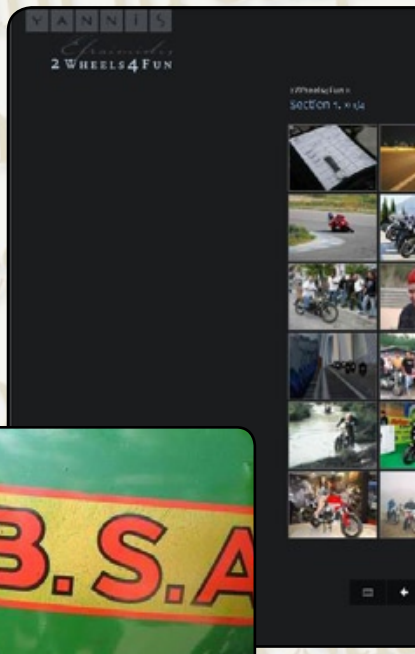
www.2wheels4fun.gr

Για να γουστάρουμε

Ο Γιάννης Εφραιμίδης εκφράζει την αγάπη του για τη μοτοσυκλέτα μέσα από μια ιστοσελίδα που έστησε ο ίδιος απλά και μόνο για να εκθέσει τις αμέτρητες φωτογραφίες που έχει τραβήξει.

Όντας μέλος της Λέσχης φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας είναι προφανές πως οι κλασικές Ελληνίδες και οι εκδηλώσεις τους αποτελούν ένα μεγάλο μέρος του υλικού, μα δεν είναι μόνο αυτό. Μέσα στις εκατοντάδες εικόνες συναντάμε αγώνες, εκθέσεις, ταξίδια, όλες τις εκφάνσεις του μοτοσυκλετισμού δοσμένες μέσα από το μάτι ενός ανθρώπου που βλέπει το θέμα καθαρά χομπίστικα, δίχως καμιά εμπορική προέκταση.

Εκτός αυτού, στο τμήμα World Travelling βρίσκουμε άλλη μια τεράστια συλλογή εικόνων από ταξίδια που δεν έχουν να κάνουν απαραιτήτως με τη μοτοσυκλέτα.



HELL FOR LEATHER (Η.Π.Α.)

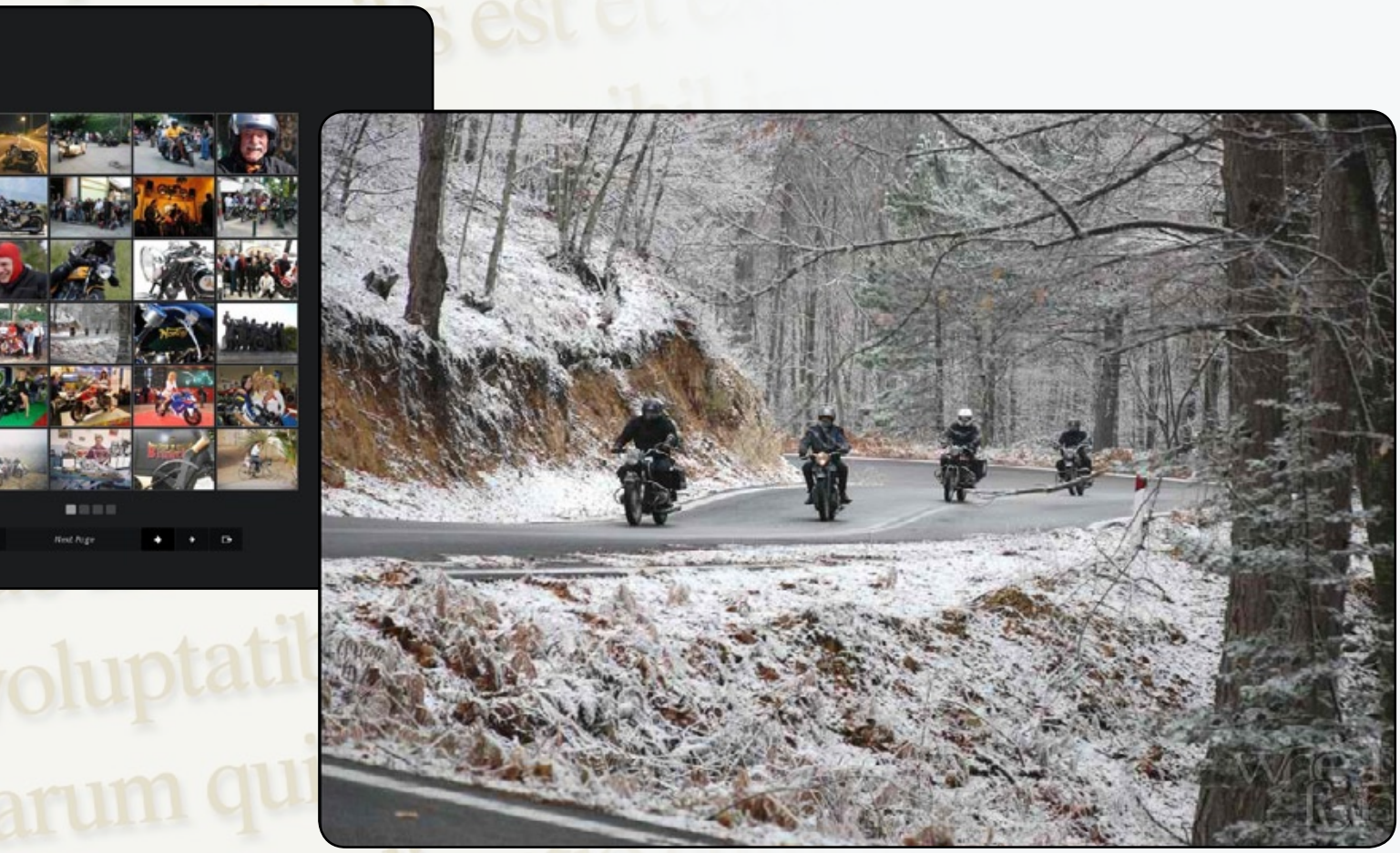
hellforleathermagazine.com

Τζάμπα τέλος

Άλλο ένα ψηφιακό μέσο αποφασίζει να διακόψει τη δωρεάν παροχή ύλης στους αναγνώστες του.

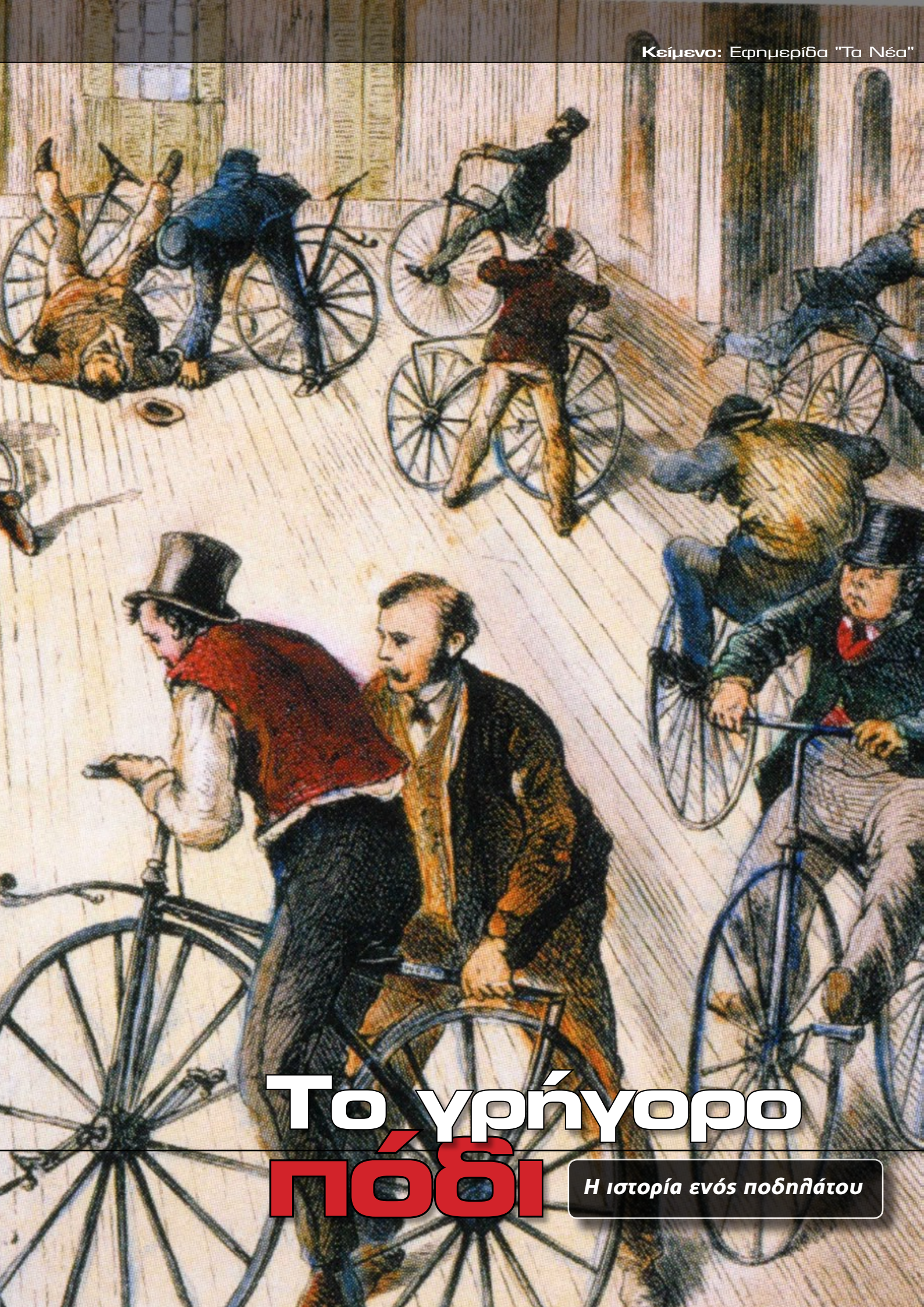
Οι Νεοϋορκέζοι του Hell for Leather δημοσιεύουν πλέον μόνο επικεφαλίδες και προλόγους των κομματιών τους, τα οποία μπορεί να δει σε πλήρη ανάπτυξη όποιος πληρώσει δύο δολάρια ($1.99 για την ακρίβεια) ανά μήνα και μάλιστα δίχως διαφημιστικά banners, flash ή pop ups.

Μας θλίβει που ένα ηλεκτρονικό περιοδικό αποφασίζει να κεφαλαιοποιήσει τη δημοτικότητά του σε μετρητό, αλλά έχουμε και πρακτικές αντιρρήσεις στο προκείμενο θέμα: Η συγκεκριμένη ιστοσελίδα έχει πολλές και ενδιαφέρουσες ειδήσεις, μα όλες αυτές μπορεί κανείς να τις βρει και αλλού, σε πολλά αντίστοιχα sites που εξακολουθούν να είναι δωρεάν. Αν θέλουν οι συνάδελφοι να προσελκύσουν τώρα πελάτες που πληρώνουν ανά μήνα θα πρέπει βρουν αποκλειστικό υλικό, όπως τα λιγοστά βιντεο-τεστ που ήδη κάνουν με μοτοσυκλέτες που δε βλέπει κανείς κάθε μέρα στις Η.Π.Α.



HELL FOR LEATHER
Lagniappe
Self Edge
WELCOME, SPIROS | LOG OUT | PROFILE
HOME | DAILIES | FRONTLINES | POSITIONS | GALLERIES | MOST POPULAR | FILMS
"I don't want to get brushed aside."
- Nicky Hayden
Hayden on Rossi
Nicky Hayden, the other guy in this photograph of Valentino Rossi, knows he needs some serious results in 2011 or he risks being completely overshadowed.
Wes Siler, January 11th, 2011 · Permalink · Comments (0)
DAILIES
Jonah Street wins Dakar stage 9
American Jonah Street has won stage 9 of the 2011 Dakar. "It's awesome, totally awesome," Jonah said shortly afterwards. The victory is the second Dakar stage win of his career and his first this year, he's now 15th overall. "It's what we come here to do, to do the best we can and first is the best you can do, so to win a stage pretty
HELL FOR LEATHER PRESENTS
Lagniappe
An Iron Heart special from

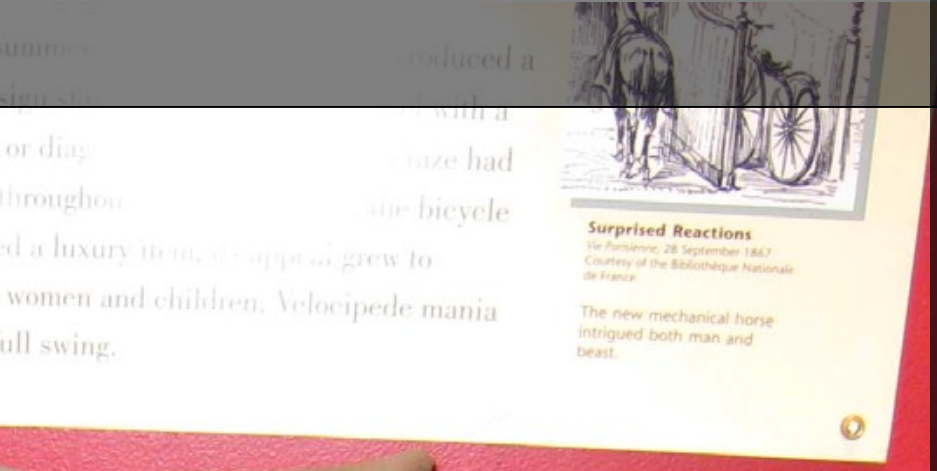
Κείμενο: Εφημερίδα "Τα Νέα"



Το γρήγορο πόδι

Η ιστορία ενός ποδηλάτου

Yellow Boneshaker
Please do not
touch the bicycle
particularly novel application for
the velocipede.



Δύο ρόδες, σέλα και πεντάλ: Ο πρόγονος του σημερινού ποδηλάτου, το Velocipede ("Γρήγορο Πόδι"), φτιάχτηκε στη Γαλλία περίπου το 1860. Το ποδήλατο όπως το ξέρουμε σήμερα σχεδιάστηκε το 1874 από τον Χ.Τ. Λόουζον και βασιζόταν στην μετάδοση της κίνησης στον πίσω τροχό με αλυσίδα. Το 1888 ο Άγγλος κτηνίατρος Τζον Ντάνλοπ έκανε τη διαφορά, αντικαθιστώντας τα βαριά λάστιχα στις ρόδες με σαμπρέλες. Την ίδια δεκαετία δόθηκαν στις ΗΠΑ οι πρώτες ευρεσιτεχνίες για ηλεκτρικά ποδήλατα. Μέχρι και το 1992 εντούτοις ελάχιστα ηλεκτρικά ποδήλατα κυκλοφορούσαν στην αγορά. Το 1998 αντίθετα κυκλοφορούσαν ήδη 49 διαφορετικά μοντέλα. Αναμφισβήτητα, η μεγαλύτερη παραγωγός ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι σήμερα η Κίνα. Τρία εκατομμύρια ηλεκτρονικά ποδήλατα εξήχθησαν από την Κίνα το 2006, 18 εκατομμύρια πουλήθηκαν την ίδια χρονιά στο εσωτερικό της, 120 εκατομμύρια κυκλοφορούν σήμερα στους δρόμους της.

20t

Με μια ματιά

- ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ονομάζονται τα ποδήλατα με μπαταρία, η οποία τροφοδοτεί τον ηλεκτροκινητήρα που βρίσκεται συνήθως στον μπροστινό τροχό.

- Ο ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ενεργοποιείται είτε άμεσα με το γκάζι στο χερούλι είτε κάνοντας πεντάλ, ενώ παράλληλα ανοίγετε το γκάζι στο χερούλι.

- ΒΑΣΕΙ της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ποδήλατα θεωρούνται μόνο τα Ηλεκτρικά Υποβοηθούμενα Ποδήλατα, όπου είναι απαραίτητο το πεντάλ προκειμένου να ενεργοποιηθεί ο ηλεκτροκινητήρας, ο οποίος έχει μέγιστη ιπποδύναμη 250W.

- ΓΙΑ ΤΑ συγκεκριμένα ποδήλατα ο αναβάτης δε χρειάζεται ούτε άδεια ούτε δίπλωμα παρά μόνο κράνος.

- ΑΝΤΙΘΕΤΩΣ, τα Αυτόνομα Ηλεκτρικά Ποδήλατα, στα οποία ο ηλεκτροκινητήρας ενεργοποιείται καθώς ανοίγετε το γκάζι χωρίς να χρειάζεται να κάνετε πεντάλ, θεωρούνται μηχανοκίνητα οχήματα.

- ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ποδήλατα είναι φτιαγμένα έτσι ώστε να αυξάνουν την ανθρώπινη δύναμη και αποδεικνύονται πολύτιμη βοήθεια στις ανηφόρες.

- ΟΙ ΤΙΜΕΣ των ηλεκτρικών (υποβοηθούμενων) ποδηλάτων στην ελληνική αγορά κυμαίνονται από €1,000 έως €2,000+.

- Η ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ της επαναφορτιζόμενης μπαταρίας στα ηλεκτρικά ποδήλατα συνήθως φτάνει τα 40 km.

- ΒΑΣΕΙ της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, η μέγιστη ταχύτητα ενός ποδηλάτου, ηλεκτρικού και μη, είναι 25 km/h.

- ΜΕ ΤΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ειδικών kit που κυκλοφορούν στην αγορά, μπορείτε να μετατρέψετε οποιοδήποτε ποδήλατο σε ηλεκτρικό. Η τιμή τους κυμαίνεται από €500 έως €1,000.

LOGITECH VALENTINE

Όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος την ημέρα του Αγίου Βαλεντίνου διαλέξτε τα πιο ευφάνταστα, μοντέρνα, πρωτοποριακά και χρηστικά δώρα για τους αγαπημένους σας, από τη νέα συλλογή Fantasy Collection της Logitech.

Χαρίζοντας μία webcam στα αγαπημένα σας πρόσωπα μπορείτε να βρίσκεστε σε άμεση σύνδεση μαζί τους κάθε στιγμή, όπου κι αν βρίσκονται! Η βιντεοεπικοινωνία σας ενώνει, γρήγορα και απλά. Με την πρωτοποριακή Logitech HD Webcam C270 έχετε εικόνα σε υψηλή ανάλυση και επιπλέον μπορείτε να τραβήξετε κρυστάλλινης καθαρότητας φωτογραφίες στα 3 megapixel. Επίσης μπορείτε να καταγράψετε και να ανεβάσετε με ένα κλικ, βίντεο υψηλής ανάλυσης με πλούσιο ρεαλιστικό χρώμα, στο Facebook ή το YouTube και να μοιραστείτε τις προσωπικές σας στιγμές με τους αγαπημένους σας. Η Logitech C270

σε συνδυασμό με το αντίστοιχο λογισμικό Vid HD προσφέρει ένα ολοκληρωμένο πακέτο που επιτρέπει την επικοινωνία, την οπτική επαφή και το μοίρασμα εμπειριών με τέτοια λεπτομέρεια, που καμιά άλλη ενσωματωμένη webcam δε μπορεί να δώσει, αποτελώντας το ιδανικό δώρο για τη γιορτή του Αγίου Βαλεντίνου!

Παράλληλα με την HD Webcam C270 χαρίστε του/της ένα ποντίκι της σειράς Fantasy Collection της Logitech, για δώσετε περισσότερο χρώμα, ζωντάνια και μια δόση μυστηρίου στο γραφείο ή στο σπίτι των αγαπημένων σας. Επιλέξτε ανάμεσα σε διάφορα χρώματα και σχέδια –όπως το Blue Swirl και το Pink Balance– για να πυροδοτήσετε τη φαντασία σας και να προσθέσετε μια παιχνιδιάρικη νότα την ημέρα του Αγίου Βαλεντίνου. www.logitech.com

LOGITECH HELLAS

LOGITECH WIRELESS M515

Σήμερα, η Logitech παρουσίασε το νέο ποντίκι της, το Logitech® Wireless M515, ειδικά σχεδιασμένο για άνετη πλοήγηση ακόμη και όταν χρησιμοποιείται σε μαλακές επιφάνειες, όπως ένας καναπές, τα σκεπάσματα ενός κρεβατιού ή ακόμη και ένα μαξιλάρι!

Το M515 έχει σφραγισμένη την κάτω επιφάνειά του οπότε η κύλιση πάνω σε υφάσματα είναι εύκολη, ενώ ο ενσωματωμένος αισθητήρας αντιλαμβάνεται αν το κρατά ανθρώπινο χέρι οπότε ενεργοποιείται μόνο όταν εμείς το θελήσουμε.

Με τον ειδικό αισθητήρα του, το Logitech Wireless M515 ενεργοποιείται μόνο όταν το κρατάμε στο χέρι μας, ενώ σε αντίθετη περίπτωση πέφτει σε νάρκη. Το κάτω μέρος είναι σφραγισμένο, οπότε το χνούδι από υφάσματα δε μπορεί να μαζευτεί και να μπλοκάρει τον οπτικό αισθητήρα.

Η διάρκεια της μπαταρίας του νέου ποντικιού της Logitech φθάνει τα δύο χρόνια, ενώ η ασύρματη σύνδεση είναι plug-and-forget καθώς γίνεται μέσω του γνωστού μικροσκοπικού δέκτη Unifying της Logitech, που μπορεί να μείνει μόνιμα συνδεδεμένος πάνω στον φορητό υπολογιστή μας. Φυσικά πάνω στον ίδιο δέκτη μπορεί να συνδεθούν ασύρματα και άλλες συμβατές συσκευές, όπως ποντίκια και πληκτρολόγια.

Το ποντίκι Logitech Wireless M515 αναμένεται να είναι διαθέσιμο στην Ευρώπη από τον Απρίλιο με προτεινόμενη λιανική τιμή τα €49.99. www.logitech.com

LOGITECH HELLAS

AKRAPOVIC ΕΞΑΤΜΙΣΗ MULTISTRADA 1200 / 1200S 2010-2011

Για όλους τους κατόχους της νέας μοτοσυκλέτας Ducati Multistrada 1200/1200S '10-'11 η εταιρία AKRAPOVIC ολοκλήρωσε την παραγωγή των εξατμίσεων και είναι πλέον στη διάθεσή 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, επίσημο διανομέα της εταιρίας AKRAPOVIC στην Ελλάδα, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο, στην τιμή των €611.63. www.technomoto.gr

TECNO-MOTO
2109242410

AKRAPOVIC VESPA GTV 250 / GTS 125 – 250 - 300

Πολύ καλά τα νέα για όλους τους φίλους της Vespa!

Η εταιρία AKRAPOVIC έχει στη διάθεσή σας εξάτμιση για τα μοντέλα VESPA GTV 250 06-11 / GTS 125 ie Super '09-'11 / GTS 250 '05-'11 / GTS 300 '08-'11.

Τελικό σε Τιτάνιο Hexagonal με σιγαστήρα προαφαιρούμενο, για τους εργοστασιακούς λαιμούς και με πολύ καλές επιδόσεις.

Θα τη βρείτε στην Tecno-Moto, επίσημο διανομέα της εταιρείας AKRAPOVIC στην Ελλάδα, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο, στην τιμή των €410. www.technomoto.gr

TECNO-MOTO
2109242410

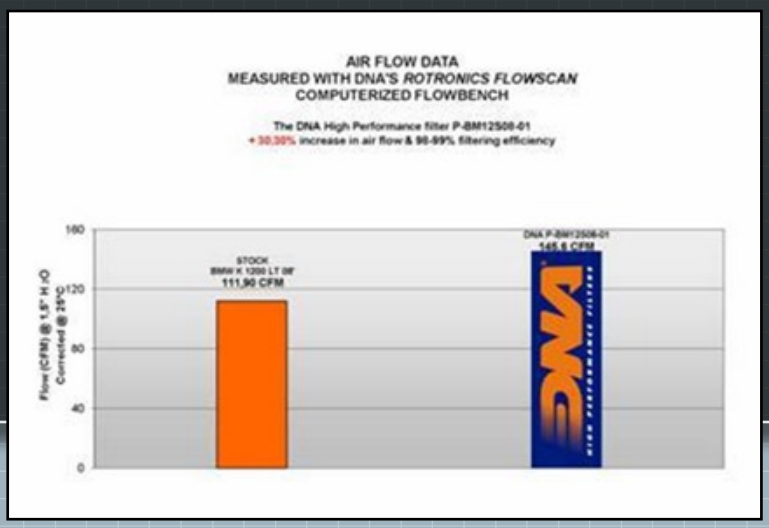
official moto wash & care
SMPRINIS
WASH&GO
ΜΕ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟ ΕΚΠΤΩΣΗ 10%
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
PERISTERAS
www.washandgo.gr
Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.:info@washandgo.gr

MADE IN CANADA!

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

DNA FILTERS BMW K 1200 LT / RS / GT '97-'08

Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή.
Η τοποθέτηση του φίλτρου είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της BMW. Η αποδοτικότητα του φίλτρου είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει τη δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι αρκετά υψηλή όπου φτάνει το 30.30% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο.
Θα το βρείτε ετοιμοπαράδοτο στην Tecno-Moto, επίσημο διανομέα φίλτρων αέρος υψηλής απόδοσης DNA στην Ελλάδα, στην τιμή των €67.65. www.technomoto.gr
TECNO-MOTO
2109242410



AKRAPOVIC ΕΞΑΤΜΙΣΗ ZX-10R 2011

Για όλους τους κατόχους της νέας μοτοσυκλέτας Kawasaki ZX-10R 2011 η εταιρία AKRAPOVIC ολοκλήρωσε την παραγωγή των εξατμίσεων και είναι πλέον στη διάθεσή σας.

Για το συγκεκριμένο μοντέλο η εταιρία Akrapovic έχει βγάλει τελικό τιτανίου Conical Open, για εργοστασιακούς λαιμούς και ολόκληρο σύστημα εξάτμισης με λαιμούς τιτανίου και τελικό σε τιτάνιο ή carbon Hexagonal Open.

Θα τη βρείτε στην Tecno-Moto, επίσημο διανομέα της εταιρείας AKRAPOVIC στην Ελλάδα, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο, σε τιμή από €613. www.technomoto.gr

TECNO-MOTO
2109242410

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

Αν δε βρούμε τον δρόμο, θα τον ανοίξουμε

Σπύρος Τσαντήλας

- Αν σκοτωθεί τώρα ένας άνθρωπος που πάει να βγει στην εθνική, εσείς θα έχετε τη ευθύνη;
- Λοιπόν, ας σκοτωθεί. Πάμε παρακάτω…

Απίστευτη δήλωση δημάρχου σε ζωντανή τηλεοπτική συνέντευξη. Αποφεύγοντας την πάγια τακτική των ΜΜΕ να απομονώνουν μια φράση που εξάγει εντελώς άλλο νόημα από το εννοούμενο εκ του ομιλητού, ορίστε η ακριβής απομαγνητοφώνηση (ευλογημένο YouTube!). Ερωτώντες οι κ.κ. Λυριτζής και Οικονόμου από την Πρώτη Γραμμή (ΣΚΑΪ) και απαντών ο Δήμαρχος Στυλίδας, Απόστολος Γκλέτσος. Ναι, ο γνωστός.

Οικονόμου: "Κύριε Δήμαρχε, αν σκοτωθεί τώρα ένας άνθρωπος που πάει να βγει στην Εθνική, πράγμα απίστευτο κι απαράδεκτο, εσείς θα έχετε τη ευθύνη;"

Γκλέτσος: "Ξέρετε πόσες χιλιάδες έχουν σκοτωθεί από την αδιαφορία άλλων στο πέταλο του Μαλλιακού;"

Λυριτζής: "Άρα εμείς πρέπει να το κάνουμε χειρότερο λέτε."

Γκλ: "Εδώ μιλάμε για πολλούς ανθρώπους που πεθαίνουνε κάθε μέρα. Αν σκοτωθεί κάποιος λοιπόν θα μπω εγώ φυλακή και οι υπουργοί μετά από μένα. Λοιπόν, ας σκοτωθεί. Πάμε παρακάτω… Στείλτε την κάμερα 500 μέτρα παρακάτω να δείτε πως μπαίνουν και πως βγαίνουν εκεί οι οδηγοί κι αν είναι καρμανιόλα ή όχι."

Οικ: "Αυτό που λέτε το βλέπουμε, το επιβεβαιώνουμε, εκεί είναι τώρα η κάμερά μας."

Γκλ: "Τι μου λέτε τώρα;"

Λυρ: "Σας λέμε ότι αυτή τη στιγμή εκεί που είσαστε βλέπουμε παρατημένο στη μέση της Ε.Ο. ένα γκρέιντερ."

Γκλ: "Μη μου λέτε τίποτα. Δεν είστε εκεί και δεν ξέρετε τίποτα, πάμε παρακάτω."

Οικ: "Μα εκεί είναι το ρεπορτάζ μας κύριε…"

Γκλ: "Το ρεπορτάζ σας είναι λάθος, είστε άσχετοι, πάμε, άλλο."

Τι μαθαίνουμε από το ρεπορτάζ;

Πρώτον, ότι ο Δήμαρχος αποφάσισε να ξηλώσει τη μπαριέρα για να βγαίνουν οι δημότες του από τους τοπικούς παραδρόμους κατευθείαν στην Εθνική Οδό μέσω ενός μικρού χωματόδρομου από κει που ο ίδιος έκρινε πως είναι ασφαλέστερο συγκριτικά με άλλα σημεία-καρμανιόλα, παρακάμπτοντας έτσι τα διόδια. Πολυτάλαντος. Ποιο από τα απύθμενα χάλια των ελληνικών δρόμων δεν είχε μέχρι σήμερα η Ε.Ο.; Τυφλές κάθετες εξόδους. Τώρα απέκτησε.

Μετά μαθαίνουμε πως τόσοι σκοτώνονται σε τροχαία, σιγά μη μας χαλάσουν 1-2 ακόμη. Ας σκοτωθούν, πάμε παρακάτω. Σωστός Δήμαρχε, 1,280 "έφυγαν" μέσα στο 2010, στους 1,281 και 1,282 θα κολλήσουμε; Η Στατιστική συμφωνεί μαζί σου, ποιος ασχολείται με το 0.001%…

Ανακαλύπτουμε επίσης πως ο άνθρωπος που ανάγκασε τον Σούπερμαν να φορά το βρακί του πάνω από το παντελόνι, αυτός που όταν κάνει πουσάπς δε σπρώχνει το σώμα του πάνω μα τη Γη προς τα κάτω και ο ίδιος που έχει μετρήσει μέχρι το άπειρο –δύο φορές!– ΔΕΝ είναι ο Τσακ Νόρις, είναι ο Απόστολος "El Mayor" Γκλέτσος.

Τέλος, ανακαλύπτω ένα σκασμό κόσμου σε σχόλια ειδησεογραφικών ιστοσελίδων και στα fora και στις παρέες μου που ηρωοποιεί και εκθειάζει τον Τσε Γκλέτσο και τον ελληνικότατο τσαμπουκά του. Πολύ θα ήθελα να ήξερα όλοι αυτοί, αν πήγαιναν όμορφα κι ωραία τη βόλτα τους στην Ε.Ο. και τους έβγαινε ο παππούς με το τρακτέρ στα 10 μέτρα, στα κλάσματα δευτερολέπτου πριν γίνουν χαλκομανία στην πόρτα του ποια θα ήταν η τελευταία τους σκέψη; "Τουλάχιστον θα θυσιαστώ για καλό σκοπό. Έχε γεια ένδοξε Δήμαρχε!" Δεν το νομίζω…

Το θέμα δεν έχει καθόλου πλάκα. Ειδικά όταν μαθαίνουμε από το "άσχετο ρεπορτάζ" πως οι παράδρομοι έχουν προβλεφθεί, απλά καθυστερούν όπως τα πάντα όλα σε αυτήν την καταραμένη χώρα. Όπως καθυστερούσε και η ήδη αποφασισμένη λύση να δοθούν κάρτες ελεύθερης διέλευσης διοδίων στους ντόπιους. Αλλά ο Αττίλας δε μπορούσε ως μοχλό πίεσης να κάνει απλά μια κατάληψη στα διόδια αφήνοντας τους πάντες να περνούν ελεύθερα μέχρι να διευθετηθεί το θέμα, έπρεπε να ανοίξει τον δικό του δρόμο. Κι αν σκοτωθεί κάποιος… ε, σκοτώθηκε.

Τόσο εκτιμάμε την κοινή λογική σε αυτή τη χώρα που ο πάσα ένας κάνει του κεφαλιού του και βρίσκει και χειροκροτητές της ανευθυνότητάς του. Αλίμονο δε, μετά τους οπαδούς ακολουθούν οι μιμητές…

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(Τ),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
RSV4 R	22(C),29(F)
RSV4 Factory	7(Π),14(C),22(C)
Shiver 750 GT	20(F)
Beta	
RR 400	27(F)
BMW	
F650 GS	4(Τ)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(Τ)
G450 X	22(F)
G650 GS	17(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
K1300 S	15(F)
R1200 GS	20(Σ)
R1200 GS Adventure '10	25(F)
R1200 RT	28(F)
S1000 RR	23(C),25(Σ)
Buell	
1125R	11(Τ)
Ducati	
Monster 696	12(Τ)
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ),25(Σ)
Hypermotard 796	30(F)
Hypermotard	3(Σ)
Multistrada 1200	19(Π),32(Τ)
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)
XR 1200	13(F)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Honda	
CB 1000R	7(Τ)
CBF 125	12(F)
CBF 600	10(F)
CBF 1000	5(F)
CBF 1000 ('10)	24(F)
CBR 600 RR	7(Π)
CBR 1000 RR	7(Π),15(Σ),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(Τ)
Varadero	24(Σ)
VFR 1200F	18(Π),32(F)
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 (Τ)
ZX6R	7(Π),20(Τ)
ZX10R	5(Τ),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(Τ)
Offroad '10	20(F)
Offroad '11	31(F)
RC8	1(C),25(Σ)

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
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)
Tweet 150	32(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 800	32(F)
Tiger 800 XC	32(F)
Tiger SE	24(Σ)
Vespa	
GTS 300 SuperSport	28(F)
GTV 250i Navy	7(F)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
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
Bike Parks	24
Brevet	24

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
BMW Mountain Bike	16
Γιατί ποδήλατο;	25
Γυναίκα και ποδήλατο	18
Dirfis Downhill	26
Ενυδάτωση	7
Επισκευή σαμπρέλας	29
Freeday	28
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
Ποδηλατόδρομοι	32
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
eCycle Tests	
Bianchi Methanol SL 9500	22(F)
Dura Ace Di2	15(F)
Futura Napoli	26(F)
Futura Roma	32(Σ)
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21
2 Χρόνια eBike.gr	24

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Civil Enduro	9
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

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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