ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

Τεύχος 34 • Φεβρουάριος 2011

COVER STORY
KTM 990 SMT ABS

FIRST RIDES
Honda CBR600RR C-ABS και Suzuki RV125 Van Van

THE TEST
Το Triumph Tiger 800 στα χέρια του Τσαντήλα

RACING
Οι επίσημες δοκιμές των MotoGP στη Μαλαισία

ebike.gr
Τσαντήλας για όλους και όλοι για Τσαντήλα

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood, mike@ebike.gr

Assistant Art Director

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός, vnomik@ebike.gr

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

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

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

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

The Front

News 10
Επιτέλους, ο Eric Buell τώρα δικαιώνεται και παρουσιάζει έκδοση δρόμου του 1190 RS. Για τους κοινούς θνητούς, υπάρχει και το Aprilia RSV4R APRC

First Rides

Honda CBR600RR C-ABS 20
Ο Άρης εξηγεί γιατί το CBR παραμένει στην κορυφή των Supersport. Επτά αναγνώστες μας τον συμπληρώνουν με τον καλύτερο τρόπο

Suzuki RV125 Van Van 40
Ο Μάνος αναπολεί τα εφηβικά του χρόνια αλλά δεν θα έλεγε όχι σε μερικά παραπάνω σύγχρονα άλογα

Cover Story

KTM 990 SMT ABS 54
Ο Θοδωρής ταξίδεψε στην Ισπανία και οδήγησε την πρώτη μοτοσυκλέτα με ABS που μπορεί και κάνει endo με το σύστημα σε λειτουργία

The Test

Triumph Tiger 800 78
Αποστολή εξετελέσθη. Ο Σπύρος επιβεβαιώνει ότι ο μικρός τίγρης είναι ό,τι καλύτερο μπορεί να ψωνίσει κανείς στην κατηγορία σήμερα

Racing

Editorial 92
Θα φύγει πότε το Πανελλήνιο πρωτάθλημα από τα αεροδρόμια;

Gossip 94
Ξεκίνησε η αγωνιστική σεζόν σε παγκόσμιο αλλά και εθνικό επίπεδο

MotoGP Sepang Test 102
Σαρώνουν τα Honda, τσουλάνε τα Yamaha, πατώνουν τα Ducati. Αλήθεια, υπάρχει έστω κι ένας που θα ήθελε να βρίσκεται στη θέση του Rossi;

Racing Lines 140
Πως γίνεται κάθε φορά να έχουμε από μια τουλάχιστον μπηχτή ανάμεσα σε Rossi και Lorenzo, δεν μπορώ να καταλάβω

The Back

Press 144
Η γαλλική τρέλα πάει και παραπάει στα ελληνικά βουνά

eGear 146
Ο Σπύρος μας περιγράφει τη συμβίωσή του με το Arai Quantum

eClubs 152
Τέσσερις σελίδες έγιναν οι μοτοσύνδεσμοί μας!

exodus 156
Βαράτε γιατί χανόμαστε

eIssues 158
Όλη η δουλειά που έχουμε κάνει από τον Απρίλιο του 2008 μέχρι σήμερα

Τεύχος 34 - Φεβρουάριος '11

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

Φωτό εξωφύλλου: Francesco Montero

Σπύρος Ταντήλας

ΦεβρουΜάρτιος 2011

Γράφουμε ιστορία. Αφού το τεύχος Φεβρουαρίου αξιωθήκαμε να το βγάλουμε αρχές Μαρτίου, είπαμε να το τιτλοφορήσουμε τεύχος ΦεβρουΜαρτίου. Αυτό δε σημαίνει πως τεύχος Μαρτίου δε θα έχει, θα το βγάλουμε κι αυτό κανονικότατα. Λέμε μάλιστα να το βγάλουμε... μέσα στον Μάρτιο!

Την ώρα που γράφω αυτές τις γραμμές, ο Δάλλας δίπλα μου γελάει δηλώνοντας πως μοιάζουμε ολοένα και περισσότερο στον Παπανδρέου (του Motosport, όχι τον ΓΑΠ), πάμε όλο και βαθύτερα. Έχουμε κι άλλες ομοιότητες, σκέφτομαι εγώ. Κάποτε εκεί ήταν φωτογράφος ο Κουρίδης και συντάκτης ο Μπούστας. Πλάκα δεν έχει; Δε λες πάλι καλά που συνεχίζουμε και βγαίνουμε;

Λοιπόν, για να σοβαρευτούμε, η χώρα έχει παγώσει περιμένοντας την 25η Μαρτίου. Όχι, δεν αγωνιά για το δεύτερο τριήμερο μέσα στον ίδιο μήνα –τόσα χρόνια που είχαμε λεφτά έπεφταν όλες οι αργίες σαββατοκύριακα– απλά τότε θα συζητηθεί το περίφημο ζήτημα της επιμήκυνσης αποπληρωμής του ελληνικού χρέους. Για να το πω σε απλά Ελληνικά, εκείνη τη μέρα τα κόκκαλα του Κολοκοτρώνη και του Καραϊσκάκη θα τρίζουν από αγωνία για το πραγματικό δίλημμα: Χρεωκοπούμε εδώ και τώρα ή θα μας επιμηκύνουν το λογιστικό βασανιστήριο μέχρι να χρεωκοπήσει και ολόκληρη η Ευρωπαϊκή Ένωση πακέτο; Να σας πω ότι μου καίγεται καρφάκι πλέον, ψέματα θα είναι.

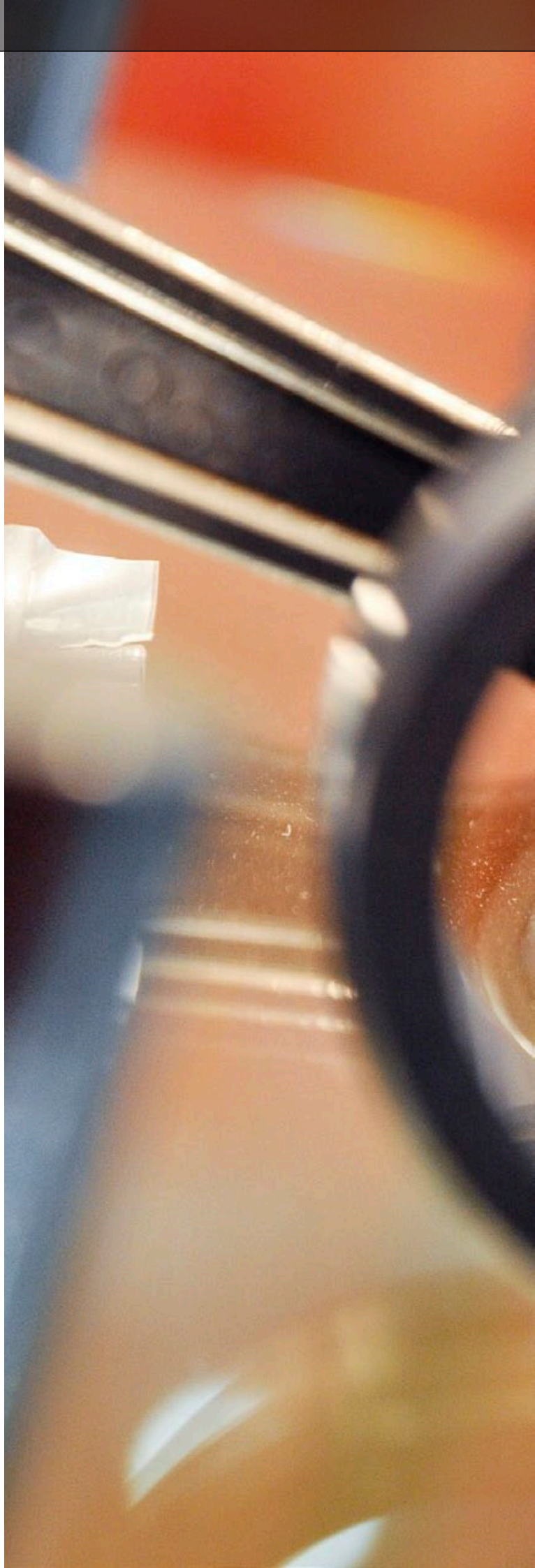
...δεν έχετε βαρεθεί να βλέπετε άδειες βιτρίνες με ταμπελάκια "ενοικιάζεται" και "πωλείται";

Κοιτάξτε τριγύρω σας. Δεν έχετε βαρεθεί να βλέπετε άδειες βιτρίνες με ταμπελάκια "Ενοικιάζεται" και "Πωλείται"; Πόσες φορές τον τελευταίο καιρό σας πήρε ένας γνωστός που προστέθηκε στη λίστα των ανέργων; Η κυβέρνηση μιλάει για 700,000, γιατί όμως έχω την αίσθηση πως είναι πολλοί περισσότεροι όταν ξεφύγουμε από τα ταχυδακτυλουργικά των εθνικών μας λογιστικών και στατιστικών υπηρεσιών –αυτών που με μερικές εβδομάδες κακοπληρωμένης ανθυποαπασχόλησης τον χρόνο σε βαπτίζουν εργαζόμενο και ουχί άνεργο;
Στο διάστημα αυτό, μετά το 0300, πάει καλιά του και το Powerbikes. Και μη χειρότερα λέω εγώ.

Κοιτάξτε και την αγορά. Ξεκίνησε το πρώτο δίμηνο του 2011 με μια αρνητική βουτιά 12.3% συγκριτικά με το αντίστοιχο περσινό διάστημα. Το οποίο 2010 ήταν 13.6% κάτω από το '09, που με τη σειρά του ήταν 28.4% από το '08. Παρατηρώντας διαχρονικά τα ετήσια στατιστικά ταξινομήσεων μοτοσυκλετών, βλέπω τα χρυσά έτη 2007-08 με περίπου 100,000 ετήσιες πωλήσεις, μετά από ένα ράλι ανόδου κατά τη διάρκεια της περασμένης δεκαετίας. Οι 61,898 πωλήσεις του 2010 για την ακρίβεια είναι περίπου στα επίπεδα του 2003 και φαίνεται πως το trend πολύ απλά μας γυρίζει κάπου πίσω στα επίπεδα του 2000. Δηλαδή μας πάει εκεί που επιβάλλει η λογική, εκεί που είναι η πραγματική δυναμική της ελληνικής αγοράς και όχι στα υψοφοβικά επίπεδα που πριν μερικά χρόνια μας έστειλαν τα διακοποδάνεια, οι πιστωτικές και τα τζάμπα χρηματοδοτικά για όλους, έχοντες και μη. Θλιβερή μεν η διαδικασία για εταιρείες που επένδυσαν στη φούσκα του δανεικού χρήματος, πλην όμως διδακτική και υγιέστατη διόρθωση της αγοράς αν θέλουμε να είμαστε ρεαλιστές – και όχι "ρεαληστές".

Μιας και θυμήθηκα τώρα το 0300, ίσως να προσέξατε πως ο πρωταγωνιστής του εξωφύλλου και του Cover Story μας είναι ο Θοδωρής Ερμήλιος, ο οποίος πήγε μεν στην αποστολή της KTM για το SMT ABS, αλλά όταν γύρισε δεν υπήρχε περιοδικό να το δημοσιεύσει. Με τη σύμφωνη γνώμη της KTM λοιπόν προσφέρθηκε να τη γράψει για το eBike.gr και μετά από εντατικές συζητήσεις (βλέπε μερικούς καφέδες και πολλές μπύρες) τον προσκαλέσαμε στον Κύκλο των Απόρων Συντακτών, όπου προτίθεται να συνεισφέρει όπως αυτός ξέρει καλύτερα, δηλαδή εντουράδικα.
Στην ύλη του τεύχους θα βρούμε ακόμη το πρώτο μας πλήρες τεστ του απλού Triumph Tiger 800, δοκιμή του Honda CBR600RR C-ABS με την πολύτιμη βοήθεια επτά αναγνωστών μας κατόχων του συγκεκριμένου μοντέλου καθώς και τη συμβουλή του Μπούστα για τη μάχη του χρονομέτρου, αλλά και τον Κάττουλα σε παιχνίδια στην παραλία με το Suzuki Van Van 125. Ακόμη, ξεχωρίζουμε την επιστροφή των MotoGP στη δράση, με δύο επίσημες δοκιμές στη Μαλαισία, τις πρώτες για το 2011.

Καλή ανάγνωση. <<



ebike.gr

the front

Ιταλία και Ισπανία ρίχνουν τα όρια για ρύπους και κόστη καυσίμου τη στιγμή που οι Βρετανοί βρίσκουν τη λύση, ενώ ο Erik παρουσιάζει επιτέλους τη νέα του μοτοσυκλέτα

Erik Buell Racing 1190 RS Carbon Edition

Είναι κομματάκι μακρινάρι το όνομα, αλλά τι να κάνει ο άνθρωπος όταν τα δικαιώματα χρήσης του σκέτου Buell παραμένουν με τη Harley-Davidson;

Αυτά άλλωστε είναι πολύ ψιλά γράμματα μπροστά στην επίσημη παρουσίαση της νέας μοτοσυκλέτας δρόμου του Erik Buell μετά από τη σειρά των πανέξυπνων teaser που άφηνε να διαρρεύσουν κατά καιρούς. Το όνομα δίνει ένα μικρό hint για το κύριο υλικό που θα χρησιμοποιείται στην 1190RS βοηθώντας να κρατηθεί το βάρος τόσο χαμηλά που το race kit περιέχει... έρμα για να φτάσει το κατώτατο όριο κιλών. Στοιχεία για την απόδοση του κινητήρα δεν έχουν δοθεί στη δημοσιότητα, αλλά υπολογίζοντας ότι η αγωνιστική EBR 1190RR (στην οποία βασίζεται η RS) αποδίδει 185 ίππους, μάλλον θα είναι μέσα στο παιχνίδι του ανταγωνισμού. Η Carbon Edition αναμένεται να παραχθεί σε περιορισμένα κομμάτια καθώς ο κύριος στόχος της είναι το ομολογκάρισμα, αλλά μια πιο προσιτή έκδοση που δε θα απευθύνεται μόνο σε συλλέκτες αλλά και σε μοτοσυκλετιστές αναμένεται να ακολουθήσει. Όπως και να το κάνουμε, η μοτοσυκλετιστική αγορά θα ήταν σαφώς πιο φτωχή χωρίς τις δημιουργίες του Erik, ακόμα και χωρίς τους τροχούς μαγνησίου και τους καθρέπτες που θυμίζουν λαγό με πεσμένα αυτιά.

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

Βενζίνη... 0,22€ το λίτρο;

Ακούγεται υπερβολικά όμορφο για να είναι αληθινό, αλλά η Cella Energy υποστηρίζει ότι έχει τη λύση για τα προβλήματα όχι μόνο της τιμής, αλλά και των ρύπων.

Η εταιρεία που έχει την έδρα της στο Oxfordshire της Μεγάλης Βρετανίας, εξελίσσει ένα νέο καύσιμο που βασίζεται στο υδρογόνο και είναι κατά τους υπευθύνους της Cella "το τέλειο καύσιμο", αποδίδοντας τριπλάσια ενέργεια από αντίστοιχη ποσότητα βενζίνης, ενώ το μόνο αποτέλεσμα της καύσης είναι... νερό. Ο Stephen Voller, CEO της Cella, συνέχισε λέγοντας ότι σύμφωνα με τις πρώτες έρευνες το καύσιμο θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στους υπάρχοντες κινητήρες αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών χωρίς καμία μετατροπή, ενώ χάρη στη χρήση υδρογόνου έχουμε μηδενικούς ρύπους –όπως ακριβώς και στα ηλεκτρικά οχήματα χωρίς τους περιορισμούς αυτονομίας και το υψηλό κόστος κατασκευής. Η Cella συνεχίζει πυρετωδώς τις δοκιμές και υπολογίζει ότι το καύσιμο θα είναι διαθέσιμο σε τρία με πέντε χρόνια. Εάν δεν τους βρούνε με τσιμεντένια παπούτσια σε κανένα παρακείμενο ποτάμι, ετοιμαστείτε για φτηνή οικολογική απόλαυση –μέχρι να αρχίσουν τη φορολογία οι κυβερνήσεις.

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

Aprilia RSV4 R APRC

Το πρωτοείδαμε στο κορυφαίο Factory, αλλά μαζί με τους εορτασμούς για τη νίκη της στο WSBK η Aprilia αποφάσισε να μας δώσει λίγη ακόμα από την τεχνολογία της.

Το Aprilia Performance Ride Control είναι το ευγενές πακετάκι ηλεκτρονικών που προσφέρει traction control 8 θέσεων, wheelie control, launch control και quick shifter στο 'απλό' RSV4 R. Αυτές όμως δεν είναι οι μόνες αλλαγές του R για το 2011, καθώς πλέον διαθέτει βελτιωμένο κύκλωμα λίπανσης, ελαφρύτερους τροχούς, πλήρως ρυθμιζόμενο αμορτισέρ της Sachs, πιο απλωμένες τις 3 πρώτες σχέσεις του κιβωτίου, χαμηλότερη κατανάλωση και μείωση βάρους κατά δύο κιλά, παρά τη χρήση πίσω ελαστικού 200/55-17 διπλής γόμας όπως στο Factory APRC.

Έτσι, με μια κίνηση που μοιάζει ματ η Aprilia αναβαθμίζει σημαντικά το Superbike της απέναντι στον ανταγωνισμό, ειδικά αν λάβουμε υπ' όψη τη σημαντικά επιθετική τιμολογιακή πολιτική της σε σχέση με τα αντίστοιχα μοντέλα του ανταγωνισμού από τη γηραιά ήπειρο. Αρκούν αυτά για να εκθρονίσει τον σημερινό βασιλιά της κατηγορίας BMW S1000RR; Αν όλα πάνε όπως πρέπει θα σας έχουμε την απάντηση το καλοκαίρι για μια μάχη που θα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, ειδικά μετά την έλευση και του νέου Kawasaki ZX-10R.

Beta RR350 – RR Factory

Τα θυμάστε τα 350; Για πολλούς ήταν η τέλεια λύση, συνδυάζοντας το χαμηλό βάρος των 250αριών με μια, πάντα καλοδεχούμενη, αύξηση στη ροπή.

Οι κατασκευαστές σιγά-σιγά τα ξέχασαν, ανεβαίνοντας και ανεβαίνοντας στα κυβικά, μέχρι που η Beta έξυπνα αποφάσισε να καλύψει το κενό.

Το νέο Beta RR350 κάθεται ανάμεσα στα 250 και τα 450 ιδανικά, με τη ροπή να συνδυάζεται με ευστροφία που τα παλαιότερα 350 δεν έβλεπαν ούτε στα πιο τρελά τους όνειρα καθώς η κορυφή του βρίσκεται στις 13,000 rpm. Ταυτόχρονα όμως με τη διάθεση του 350 στην Ευρωπαϊκή αγορά, η Beta φρόντισε να μας δείξει ότι δεν έχει ξεχάσει τις υπόλοιπες κατηγορίες, παρουσιάζοντας τη σειρά RR Factory.

Διαθέσιμη σε εκδόσεις 400, 450 και 520, η RR είναι σχεδιασμένη για αγωνιστική χρήση και την περιορισμένη της παραγωγή χρυσώνει η επιλογή σειράς εξαρτημάτων και περιφερειακών που είναι κοινά με τις αγωνιστικές μοτοσυκλέτες του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Enduro.

Όλες οι εκδόσεις του Factory διαθέτουν εξάτμιση Arrow τιτανίου, πιρούνι Marzocchi Shiver 50mm closed cartridge, διακόπτη επιλογής ανάμεσα σε δύο χάρτες ανάφλεξης ανάλογα με το τερέν και σωρεία προστατευτικών Carbon-Kevlar, ενώ τα 400 και 450 διαθέτουν λεπτότερη φλάντζα για αυξημένη συμπίεση. Οι τιμές για αγωνιστική χρήση ξεκινούν από τα €9,700 και εμείς αναρωτιόμαστε ποιό να πάρουμε πρώτα για δοκιμή.

more stuff...

Το σήριαλ της Moto Morini φαίνεται ότι πλησιάζει μετά από άπειρες παρατάσεις στη λήξη του, με την ανακοίνωση της δημοπρασίας για τις 13 Απριλίου. Αν σας ενδιαφέρει όλο το πακέτο ετοιμάστε περίπου 5.5 εκατομμύρια Ευρώ, ενώ με 2.6 παίρνετε τις εγκαταστάσεις για δύο χρόνια.

Και η Victory γλυκοκοιτά την Ινδική αγορά μετά την κάθοδο της H-D, ξεκινώντας με εισαγωγή έτοιμων μοτοσυκλετών για να τσεκάρει το ενδιαφέρον πριν προχωρήσει σε δημιουργία τοπικού εργοστασίου. Ελπίζουμε να βρουν το κοινό που θέλουν, γιατί με τους υπάρχοντες φόρους θα χάνουν χρήματα σε κάθε πώληση εισαγόμενης μοτοσυκλέτας.

Η πολιτεία του Oregon εξετάζει νόμο σύμφωνα με τον οποίο η χρήση κράνους για αναβάτες άνω των 21 ετών θα είναι προαιρετική. Και αυτό για μια κοινότητα στην οποία απαγορεύεται οι οδηγοί να βάζουν μόνοι τους βενζίνη προς αποφυγή ατυχημάτων. Μάλιστα.

Για τις πρώτες οδηγικές μας εντυπώσεις από το Diavel της Ducati θα πρέπει να περιμένετε το επόμενο τεύχος. Μέχρι τότε όμως, μπορείτε να δείτε το βιντεάκι που ετοίμασε η MCN με time-lapse φωτογραφία, συμπυκνώνοντας τις 2 ώρες που χρειάζεται η κατασκευή κάθε μοτοσυκλέτας σε 2 μόλις λεπτά: http://bcove.me/ff5nj0uc

---

Δεν είναι λίγοι αυτοί που λένε ότι τα Ducati είναι έργα τέχνης, και η φωτογράφιση της Elizabeth Raab σίγουρα βοηθάει να ενδυναμώσει αυτή η άποψη. Αν δε σας ενοχλεί το καλλιτεχνικό γυμνό, ρίξτε μια ματιά στο http://www.ducatiart.com/category/desmo

---

Οι απανταχού παρόντες μοτοσυκλετιστικοί παπαράτσι συνέλαβαν κατά τη διάρκεια δοκιμών έκδοση 200 κυβικών του KTM Duke 125 στην Ινδία. Πριν χαρείτε, να σας πληροφορήσουμε ότι πρόκειται για έκδοση αποκλειστικά για την τοπική αγορά. Για Ευρώπη λίγη υπομονή μέχρι τη νέα φουρνιά των 250+ cc

Agility Saietta

Για όσους δεν πίστευαν ότι οι μοτοσυκλέτες γεννιούνται από αυγά, ιδού η απόδειξη.

Ο φακός του φωτογράφου μας έπιασε το Agility Saietta κατά τη στιγμή της εκκόλαψης και... αναρωτιόμαστε τι να έδωσε την έμπνευση για τη νέα είσοδο στις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες άραγε.

Το Saietta, ή Αστροπελέκι αν αρέσκεστε στις ακριβείς μεταφράσεις, είναι το νέο παιδί της Βρετανικής Agility, παρά το Ιταλικό όνομα και τον Ιταλό σχεδιαστή, Lawrence Marazzi. Δηλωμένο ως "η επόμενη γενιά των Urban Sport μοτοσυκλετών", εκμεταλλεύεται τις εντελώς νέες χωροταξικές ανάγκες που φέρνει η έλλειψη κινητήρα εσωτερικής καύσης και η αντικατάστασή του με συστοιχίες μπαταριών, με τη σημασία της συγκέντρωσης των μαζών να ωχριά μπροστά στη ριζοσπαστική εμφάνισή του.

Η βασική έκδοση που περιέργως ονομάζεται 'S' αποδίδει 135 ίππους με αυτονομία 80 χιλιομέτρων, ενώ η R αυξάνει και τα δύο νούμερα σε 169 ίππους και 160 χιλιόμετρα αυτονομίας. Δυστυχώς αντίστοιχα ανεβαίνει και η τιμή, από τις λογικές 9,975 λίρες (€11,700) στις 13,975 (€16,400). Αν και για να πούμε το κρίμα μας, φοβούμαστε πως η εμφάνιση θα δυσκολέψει πολύ περισσότερο τους υποψήφιους αγοραστές παρά η τιμή.

BMW R1200GS Liquid Cooled

Μακριά από φούρνους! Το πλήρωμα του χρόνου ήρθε και άλλο ένα από τα φαινομενικά ακλόνητα φρούρια του μοτοσυκλετισμού πέφτει.

Μπορεί η φωτογραφία του Solomoto.it να είναι άθλιας ποιότητας, αλλά μια προσεκτικότερη ματιά στην ερχόμενη GS αρκεί για να δούμε ότι οι αλλαγές δεν περιορίζονται απλά σε νέα πλαστικά.

Οι φήμες ήθελαν τη μετάβαση σε υγρόψυξη εδώ και καιρό, η μόνη ουσιαστικά λύση για αυξημένη απόδοση με τις ολοένα αυστηρότερες προδιαγραφές. Παρά τις αναμενόμενες καθυστερήσεις η ώρα ήρθε. Η GS του 2012 δεν έχει όμως απλά υδρόψυκτους κυλίνδρους αλλά εντελώς νέο κινητήρα, με τον άξονα μετάδοσης να έχει μεταφερθεί στην αριστερή μεριά της μοτοσυκλέτας και την εξάτμιση δεξιά.

Στοιχεία περί απόδοσης δεν έχουν δοθεί ακόμα στη δημοσιότητα, αλλά με τα πρωτότυπα να κάνουν ήδη δοκιμές, αναμένουμε την επίσημη παρουσίαση τον Νοέμβριο στο Μιλάνο, μαζί με τα δύο σκούτερ που επιβεβαιώθηκε ότι θα μπουν σε παραγωγή.

Alfa Romeo 4C GTA

Όχι, δεν είναι αναδημοσίευση από το eCar που ετοιμάζουμε χωρίς να το πούμε σε κανένα.

Το θέμα μας είναι όντως το νέο πρωτότυπο της Alfa Romeo το σχήμα του οποίου παραμένει ακόμα άγνωστο –εξ ου και η φωτό του 8C. Και τι δουλειά έχει στο eBike;

Βλέπετε, οι φήμες λένε ότι στο Σαλόνι της Γενεύης, που είναι ένα τσιγάρο απόσταση, η Alfa θα παρουσιάσει το 4C GTA, ένα διθέσιο σπορ αυτοκίνητο με τον κινητήρα στο κέντρο και την κίνηση στους πίσω τροχούς... που είναι βασισμένο στο πλαίσιο του KTM X-Bow. Εμείς καθόμαστε με τα δάχτυλα σταυρωμένα, όχι τόσο για τους απανταχού Αλφίστι που περιμένουν πώς και πώς μια προσιτή Άλφα με οδική συμπεριφορά αντίστοιχη της ιστορίας της, αλλά για τα έσοδα της KTM από τη συνεργασία, καθώς λόγω της ύφεσης η κάθοδός της στην αγορά των αυτοκινήτων τη ζημίωσε πολύ άσχημα. Κάτι ακούγεται για 250 ίππους από τον 1750 TBi κινητήρα με βάρος μόλις 850 κιλά... Και ξαφνικά αρχίζει να γίνεται ενδιαφέρον και για εμάς. Υπομονή μέχρι το 2012!

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

Moto Guzzi Prototipo x2

Οι πρώτες φωτογραφίες ήταν... ντεμί κατασκοπευτικές, καθώς ένας εκ των συμμετεχόντων στο Διεθνές Συνέδριο Αντιπροσώπων του Ομίλου Piaggio, φρόντισε να ανεβάσει τις εικόνες που έβγαλε με το κινητό του στο internet.

Πάντως η επίσημη ανακοίνωση του ομίλου σαφώς και δεν άργησε, επιτρέποντάς μας να δούμε τα δύο πρωτότυπα που χαρακτηρίζουν τη μελλοντική κατεύθυνση της Moto Guzzi σε όλο τους το μεγαλείο.

Το πρωτότυπο της νέας California, φέρει ένα νέο εγκάρσιο δικύλινδρο κινητήρα V 90 μοιρών, χωρητικότητας 1400 cc, συνεχίζοντας την παράδοση και προσθέτοντας μια καλοδεχούμενη αύξηση σε ροπή και ιπποδύναμη. Το νέο στυλ τονίζει την αρχιτεκτονική του κινητήρα, τη μεγάλη σέλα και το ρεζερβουάρ. Το τελευταίο αγκαλιάζει τους κυλίνδρους, δίνοντας έμφαση στην παρουσία των νέων καπακιών στις βαλβίδες, ενώ νέα περιφερειακά, όπως οι τροχοί, τα φρένα και οι αναρτήσεις, ανοίγουν το δρόμο για τη νέα γενιά μοτοσυκλετών Moto Guzzi.

Οπωσδήποτε πιο κλασική αλλά εξίσου γοητευτική, η Moto Guzzi V7 Scrambler έχει αναπτυχθεί με βάση το διάσημο πλαίσιο της V7 Classic, εξοπλισμένο με κινητήρα της σειράς "small block" 750 cc. Χρωμιωμένες ακτινωτές ζάντες και σπορ ελαστικά δημιουργούν μία μοτοσυκλέτα που στην δεκαετία '60 θα αποκαλούσαν "Regolarità", όπως τη διάσημη 175 Lodola τη θύμηση της οποίας ανακαλεί αυτή η Scrambler, με τον χαμηλό προβολέα και τα ενσωματωμένα όργανα. Το πακέτο ολοκληρώνει η εξάτμιση με τα δύο ανυψωμένα τελικά να κάνουν το νέο Moto Guzzi Scrambler όνομα και πράγμα.

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

Hugo Boss Helmets

Και η λίστα των σχεδιαστών μόδας που κάνουν την κάθοδό τους στο χώρο του μοτοσυκλετισμού επεκτείνεται, ανοίγοντας τις αγκάλες της για να υποδεχτεί τον Hugo Boss, κάνοντας ακόμα πιο δύσκολη την επιλογή του σωστού κράνους για τη βραδινή μας έξοδο. Ή κάτι τέτοιο.

Ο γνωστός οίκος συνεργάστηκε με την Πορτογαλέζικη Nexx για να δημιουργήσει τη σειρά κρανών BOSS Black Menswear, που θα διατίθεται στο δίκτυο της Hugo Boss και σε επιλεγμένα καταστήματα μοτοσυκλετιστικού εξοπλισμού έναντι €299 –στην Ιταλία τουλάχιστον. Μπορείτε να επιλέξετε ανάμεσα σε πέντε χρωματισμούς, Vintage White, Blue Eclipse, Dark Grey, Bitter Chocolate και Black Satin, ενώ αν κανείς εξ αυτών δεν ταιριάζει με το σκούτερ σας, ήρθε η ώρα να το αλλάξετε για κάτι πιο χρωματικά αρμοστό.

ZP Moto

Μια νέα εταιρεία μοτοσυκλετών φαίνεται πως γεννήθηκε ως άλλος φοίνικας από τις στάχτες της ιστορικής MZ, δίνοντας ελπίδες πως η ανάκαμψη που σιγά – σιγά παρατηρείται σε όλο τον κόσμο θα φτάσει κάποτε και στην ψωροκόσταινα. Έστω και υπό τη μορφή νέων μοτοσυκλετών.

Πυρήνας της ZP Moto είναι μια ομάδα πρώην εργαζομένων της MZ, ενώ το εργοστάσιο βρίσκεται και αυτό στο Zschopau, συνεχίζοντας την παράδοση μιας εταιρείας που πέθανε άδοξα παρά το ιστορικό παρελθόν της. Προς τα εκεί κλείνουν το μάτι άλλωστε οι άνθρωποι της ZP, καθώς ετοιμάζουν μια ρετρό off-road μοτοσυκλέτα με μοντέρνα τεχνολογία, αναβιώνοντας την καλύτερη και από τους περισσότερους ξεχασμένη χρυσή εποχή της MZ, όταν οι τεχνικοί της έβαζαν τα γυαλιά στους ανταγωνιστές – με τις απαραίτητες φημολογούμενες κινήσεις κάτω του τραπεζιού. Για περισσότερες λεπτομέρειες θα πρέπει όλοι να περιμένουμε, παρότι η παραγωγή σύμφωνα με το www.bikeundbusiness.de αναμένεται να ξεκινήσει το ερχόμενο έτος.

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

first rides

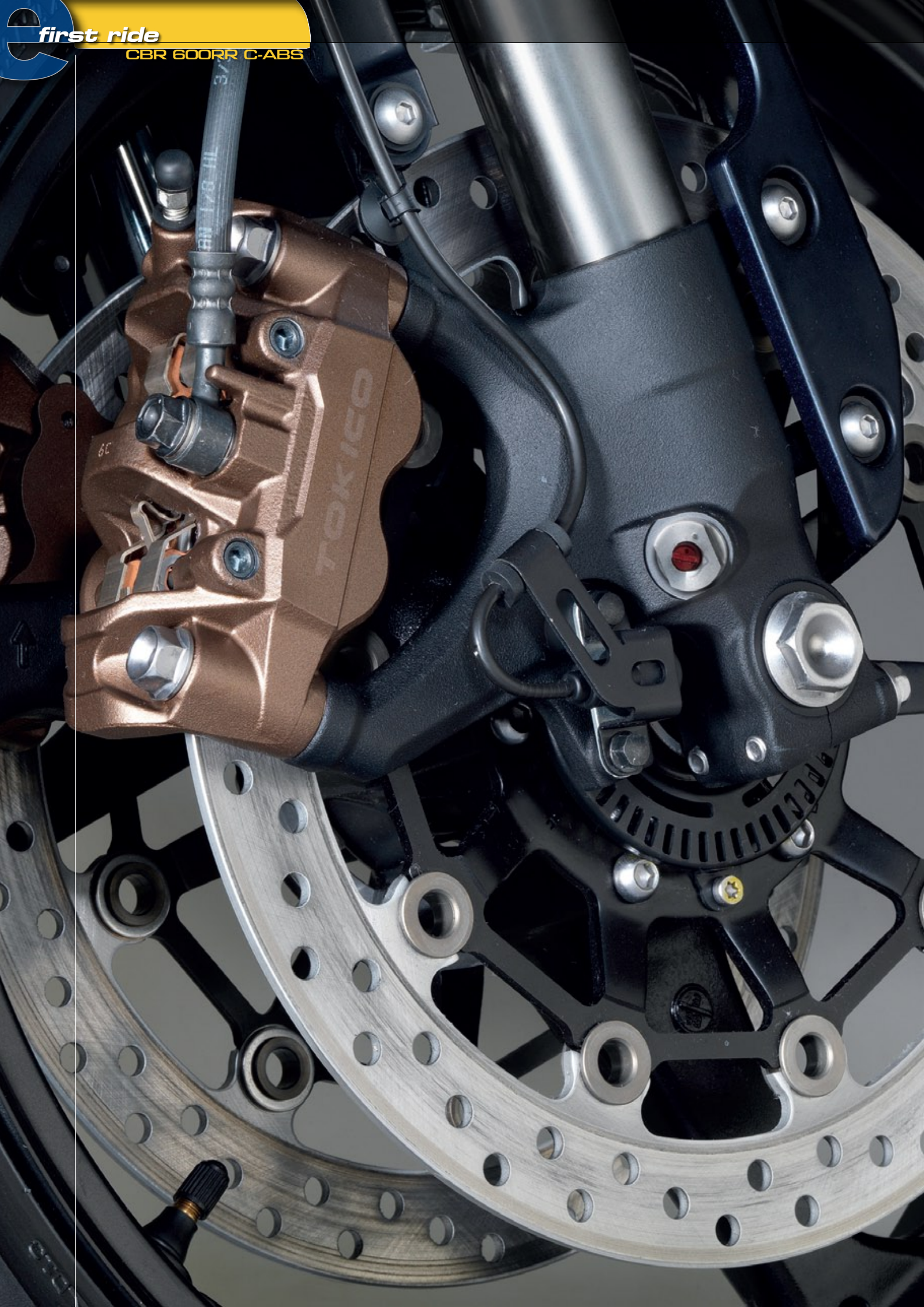
Όχι, το Van Van που δοκιμάζει ο Μάνος δεν ήταν ακριβώς έτσι. Κρίμα δηλαδή, γιατί αυτός στην παραλία το πήγε κι ας μην είχε σερφ και σαγιονάρες μαζί του

Suzuki
VanVan

Ο Λύκος κι αν γέρασε...

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

Τι κι αν το εξακοσάρι της Honda διανύει το τέταρτο έτος ζωής του χωρίς ουσιαστικές αλλαγές, μια χαρά κρατιέται. Κρατιέται σε φόρμα, παίρνει πρωταθλήματα Supersport και από το 2009 φοράει το C-ABS και γίνεται το ασφαλέστερο 600άρι για το δρόμο


TOKICO

Δαγκάνες, δίσκοι και τρόμπες είναι ίδια και στις δύο εκδόσεις. Σε αυτή με το C-ABS διακρίνονται οι αισθητήρες στα κέντρα των τροχών ενώ κάτω από τα πλαστικά κρύβεται το υπόλοιπο, πολύπλοκο σύστημα

Με τη γνωστή αίσθηση ασφάλειας που προσφέρει το C-ABS επιταχύνω και αδιαφορώντας για το κερί στα κρύα λάστιχα τσαρουχώνω το μπροστινό. Αμολάει ελάχιστα χωρίς το γνωστό "χτύπημα" στη μανέτα και μετά επιβραδύνει δυνατά με το πίσω μέρος καθηλωμένο. Η απουσία μονόδρομου καλύπτεται αρκετά από το πίσω φρένο που μπαίνει σε λειτουργία μόνο του χάρη στο συνδυασμένο σύστημα. Και ακριβώς εδώ αρχίζει να αναρωτιέται κανείς:

Με ABS ή χωρίς;

Μέσα σε δύο χρόνια ο ιός του ABS έχει εξαπλωθεί και στις Supersport μοτοσυκλέτες. Με τρεις εκπροσώπους στα χιλιάρια και το CBR στα 600 ήδη έχει χαραχθεί ο δρόμος που θα ακολουθήσουν ακόμα και τα Supersport. Προς το παρόν βέβαια δίνεται στους ιδιοκτήτες η δυνατότητα επιλογής μεταξύ δύο εκδόσεων, με ή χωρίς ABS. Μοιραία

Ηλεκτρονικό είναι και το σταμπιλιζατέρ όπως βέβαια και στο απλό μοντέλο. Η λειτουργία είναι άψογη και δεν έχει εισπράξει ποτέ αρνητικά σχόλια

Το πάνελ των οργάνων είναι πιο "σοβαρό" και κυριλέ από όσο θα έπρεπε για μια αθλητική μοτοσυκλέτα σαν το 600RR

"...τραβώντας τα φρένα υπό κλίση η μοτοσυκλέτα δεν έχει καθόλου την τάση να σηκωθεί"

ο υποψήφιος αγοραστής βρίσκεται μπροστά σε δίλημμα το οποίο θα προσπαθήσουμε να ξεκαθαρίσουμε. Για την περίπτωση του CBR τουλάχιστον.

Η επιλογή γίνεται ευκολότερη, αν είναι βέβαιο ότι κατά το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του το CBR σας θα κινείται σε δημόσιους δρόμους. Τότε μπορούμε ανεπιφύλακτα να προτείνουμε την έκδοση με το C-ABS. Χαλάλι τα παραπανίσια χρήματα αφού τόση ποσότητα ασφάλειας δεν κοστολογείται. Αν δεν έχετε δοκιμάσει μοτοσυκλέτα με αυτό το μαγικό σύστημα προτείνουμε άμεσα ένα test ride. Φρενάρεις επίτηδες δυνατά σε χωματόδρομο ή στο βρεγμένο και η μοτοσυκλέτα σταματά! Χωρίς μπλοκάρισμα, χωρίς άγχος και χωρίς το χαρακτηριστικό "αμόλα" προηγούμενων συστημάτων. Αυτό που θα ζητούσαμε από τη μαμά Honda είναι ένα κουμπάκι από το οποίο να επιλέγεις φουλ C-ABS ή μόνο το σύστημα συνδυασμένου φρεναρίσματος ή σκέτο παραδοσιακό σύστημα. Η λύση αφαίρεσης της ασφάλειας εκτός από μπελάς, θέτει τα ηλεκτρονικά εκτός οπότε παρακάμπτουμε εντελώς την επιλογή "μόνο συνδυασμένο" η οποία είναι ιδανική για την πόλη στο στεγνό. Ίσως να δούμε κάτι τέτοιο σε επόμενες εκδόσεις του συστήματος.

Για την πίστα η επιλογή γίνεται πιο πολύπλοκη. Τα τελευταία χρόνια με τα άφθονα track days έχουν αρχίσει να αγοράζονται μοτοσυκλέτες με σκοπό αποκλειστικά τη χρήση σε πίστα. Συνεχίζουν όμως να υπάρχουν και αναβάτες που, ναι μεν κάνουν κάποια track days, αλλά κυκλοφορούν με την ίδια μοτοσυκλέτα και καθημερινά. Η δεύτερη αυτή κατηγορία μπορεί να επιλέξει άφοβα την έκδοση με το ABS. Ο τρόπος που το σύστημα ενεργεί θα ενοχλήσει μόνο σε ελάχιστα σημεία. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής στην πίστα των Σερρών

CBR
HONDA

έμπαινε σε λειτουργία μόνο στα φρένα της K1 απαιτώντας προσαρμογή για να μη χαλάσεις τη γραμμή σου. Δε συμβαίνει κάτι δραματικό απλά στο πρώτο πάτημα της μανέτας, αν είναι πολύ απότομο, "αμολάει" 2-3 μέτρα και μετά συνεχίζει να φρενάρει δυνατά. Τελικά θα φρενάρει, αλλά λίγο πιο μετά από εκεί που ήθελες. Σημαντικός παράγοντας στο φαινόμενο αυτό είναι και η επιλογή ελαστικών. Οι "γόμες" που συνήθως φοράμε στην πίστα έχουν ελάχιστα διαφορετική διάμετρο από τα στάνταρ. Η μικρή αυτή διαφορά αρκεί όμως για να επηρεάσει τα δεδομένα που λαμβάνει το σύστημα από τους τροχούς. Όπως και να έχει πάντως μετά από κάμποσους γύρους το φαινόμενο συνηθίζεται και προσαρμόζεσαι στα νέα δεδομένα. Λίγο πιο γλυκό αρχικό δάγκωμα και η αναπήδηση μειώνεται. Επίσης ανακαλύπτεις πως τραβώντας τα φρένα υπό κλίση η μοτοσυκλέτα δεν έχει καθόλου την τάση να σηκωθεί. Κρατά τη γραμμή της και μπαίνει προς το εσωτερικό της στροφής άνετα. Αυτό συμβαίνει λόγω του συνδυασμένου συστήματος που πατώντας μόνο τη μανέτα στέλνει ένα ποσοστό δύναμης και στο πίσω φρένο. Αν παρόλα αυτά για κάποιο λόγο δεν επιθυμείς καθόλου ABS, το "πρόβλημα" λύνεται εντελώς αν αφαιρεθεί η ασφάλεια που λέγαμε και νωρίτερα. Έτσι λοιπόν έχεις στη διάθεση σου ένα απλό CBR;

Όχι ακριβώς και εδώ έρχεται η προσωπική οπτική γωνία αυτού που κάνει μόνο πίστα. Το πολύπλοκο C-ABS εκτός από ασφάλεια προσθέτει στο ανάλαφρο CBRάκι δέκα ολόκληρα κιλά. Όσο κι αν το νούμερο αυτό μπορεί να μεταφραστεί άνετα σε μερικές καταχρήσεις στο σουβλατζίδικο της γειτονιάς, στην πίστα όπως και να έχει γίνεται αισθητό. Η πανάλαφρη, αεράτη αίσθηση είναι ένα από τα μεγάλα ατού του CBR από

Οδηγώντας τις αγωνιστικές μοτοσυκλέτες του σε Ταχύτητα και Supermoto έχουμε διαπιστώσει πόσο καλά ξέρει να "στήνει" ο Γιάννης Μπούστας. Ο ίδιος δηλώνει καλύτερος μηχανικός παρά οδηγός (...;). Τον ρωτήσαμε λοιπόν ποιες είναι οι πέντε σημαντικότερες βελτιώσεις που προτείνει για να κατέβει το χρονόμετρο. Τα πολυεστερικά ανήκουν στα αυτονόητα και ακολουθούν κατά σειρά αναγκαιότητας τα:

- Μονόδρομος συμπλέκτης
- Μεταλλικά σωληνάκια
- Κατάλληλα γρανάζια
- Aftermarket αμορτισέρ
- Ολόσωμη Εξάτμιση

το 2007 που παρουσιάστηκε. Αυτή η αίσθηση του δίνει ένα παραπανίσιο όπλο απέναντι στον ανταγωνισμό αλλά στην περίπτωση του C-ABS χάνεται. Το Hondάκι γίνεται Honda και από μικρό, ανάλαφρο εξακοσάρι γίνεται σαν όλα τα άλλα της κατηγορίας. Για τον φανατικό δεκατάκια, που θα βάλει φώτα, καθρέφτες και πινακίδες στο ράφι, η απλή έκδοση είναι προτιμότερη. Επίσης με τα χρήματα που θα περισσέψουν θα βάλει και κάποια από τα εξτραδάκια που προτείνονται παρακάτω.

Σαν τελευταία παράμετρο στην επιλογή ή όχι του ABS μπορούμε να λάβουμε το συντηρητισμό που χαρακτηρίζει την μοτοσυκλετιστική κοινότητα. Σε αυτή την παγίδα πέφτουμε οι περισσότεροι κάθε φορά που ξεκινά μια νέα εποχή. Ατάκες του τύπου "ε με τα ηλεκτρονικά πάω κι εγώ έτσι" και "εκείνες ήταν μοτοσυκλέτες, οι παλιές, που άνοιγες το γκάζι και άσπριζαν τα μαλλιά σου" σίγουρα θα ακουστούν. Στην πίστα όμως κρυφός πόθος όλων είναι αυτό που θα δείξει το χρονόμετρο. Ε δε νομίζω ότι θα στεναχωρηθεί κανείς βλέποντας τους χρόνους του να κατεβαίνουν χωρίς καρδιοχτύπια. Τι κι αν τον βοήθησαν-έσωσαν τα ηλεκτρονικά;

Πέρα από το ABS;

Κατά τα άλλα, το CBR διατηρεί ατόφιο το χαρακτήρα του Big-H. Είναι ιδιαίτερα φιλικό ακόμα και για καθημερινή χρήση, ενώ διατηρεί το κλασικό για Honda "είναι σαν να το οδηγώ χρόνια" από την πρώτη επαφή. Γλυκιά λειτουργία, χωρίς κραδασμούς από τον κινητήρα, ο οποίος διαθέτει τις καλύτερες μεσαίες στην κατηγορία. Δεν υστερεί σε νούμερα ιπποδύναμης αλλά ψηλά πνίγεται ανεβάζοντας αργά το

Ο compact τετρακύλινδρος αποτελεί άριστη βάση για εξέλιξη όπως αποδεικνύει η πορεία του σε ανταγωνιστικά πρωταθλήματα. Στη στάνταρ μορφή του "πνίγεται" από τους κανονισμούς ρύπων και ήχου

Σε όσους πιστεύουν ότι το CBR έχει άσχημη ουρά έχουμε να προτείνουμε πολυστερικά και γρήγορα στην πίστα...

HONDA
HONDA

στροφόμετρο και καθυστερώντας το CBR στις γρήγορες εξόδους. Έτσι, ενώ στις στροφές δίνει την αίσθηση ότι πάει για υπερχρόνο, πολύτιμα δέκατα χάνονται σε κάθε ευθεία. Η καλή βάση όμως υπάρχει και μια εξάτμιση βελτιώνει σημαντικά την αναπνοή του κινητήρα. Επίσης σημαντική είναι η απουσία μονόδρομου συμπλέκτη. Το ABS σώνει την κατάσταση, αλλά αν μιλάμε για το απλό μοντέλο επιβάλλεται η τοποθέτηση ενός aftermarket.

Το μικρό μεταξόνιο και η γρήγορη γεωμετρία του πλαισίου κάνουν αστραπιαία και εύκολη την είσοδο στη στροφή. Τόσο που στους πρώτους γύρους καβαλάς και κάνα εσωτερικό βιράζ. Ταυτόχρονα μένει σταθερό σε κάθε περίπτωση και κρατά τη γραμμή του εύκολα, κουβαλώντας παραπανίσια φόρα στο κέντρο της στροφής. Αυτό ακριβώς το ταλέντο θα υποστηρίξει ο μονόδρομος συμπλέκτης, κόβοντας τις αναπηδήσεις του πίσω μέρους που χαλάνε την εικόνα στην είσοδο το CBRάκι θα αρχίζει να μοιάζει με δίχρονο 250 (… λέμε και καμιά υπερβολή)!

Τελικά;

Το CBR βρίσκεται κοντά μας από το 2007 και αποτελεί πλέον μια πολύ-δοκιμασμένη μοτοσυκλέτα. Συγκριτικά έχουν γίνει πολλά και γνωρίζουμε τι κάνει απέναντι στον ανταγωνισμό. Δεν έγραφε ποτέ τον απόλυτο χρόνο αλλά όλοι γυρνούσαν γρήγορα μαζί του. Αυτό είναι και το μεγάλο του ταλέντο: Ταιριάζει σε όλους. Αν το προτείνεις σαν αγορά δεν πρόκειται να πέσεις έξω. Τα ίδια όμως ισχύουν για όλη την κατηγορία των SS 600. Πρόκειται για εκπληκτικές μοτοσυκλέτες, ευχάριστες να τις οδηγείς και δασκάλες στην πίστα. Αφού λοιπόν η κατηγορία δεν έχει κακούς εκπροσώπους η τελική επιλογή μπορεί να γίνει καθαρά και μόνο από το προσωπικό γούστο. Αυτό βέβαια συμβαίνει έτσι κι αλλιώς όπως αποδεικνύουν τα λόγια των αναγνωστών που ακολουθούν. <<

"…Αυτό είναι και το μεγάλο του ταλέντο: Ταιριάζει σε όλους…"

ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΜΑΣ ΛΕΝΕ

Μιας και το εξακοσάρι της Honda βρίσκεται κοντά μας χωρίς μεγάλες αλλαγές από το 2007, σκεφτήκαμε ότι υπάρχει κόσμος που μπορεί να πει τη δική του, προσωπική γνώμη. Άλλο να κάνεις 800- 1000 χιλιόμετρα σε μια εβδομάδα και άλλο να ζεις με μια μοτοσυκλέτα για χρόνια. Απαντώντας λοιπόν στο παρακάτω ερωτηματολόγιο που στάλθηκε μέσω mail, εφτά αναγνώστες-κάτοχοι CBR 600RR προσέφεραν τη βοήθεια τους. Οι απαντήσεις τους ακολουθούν τις εξής ερωτήσεις:

1. Πότε το αγόρασες και πόσα χιλιόμετρα έχεις κάνει ως σήμερα μαζί του;

2. Ποια μοτοσυκλέτα είχες πριν;

3. Γιατί επέλεξες αυτό; Είχες άλλες στο μυαλό;

4. Τι χρήση του κάνεις; Καθημερινή στην πόλη, μόνο βόλτες, ταξίδια, track bike ή οτιδήποτε άλλο που δε σκέφτομαι (ντελίβερι!?!);

5. Είσαι ικανοποιημένος από τη μοτοσυκλέτα για τη δουλειά που την πήρες να κάνει;

6. Σου έχει βγάλει κάποιο πρόβλημα; (εννοείται εκτός "προγράμματος")

7. Είσαι ικανοποιημένος από την υποστήριξη της αντιπροσωπείας, σέρβις, ανταλλακτικά κλπ;

8. Μπορείς να κάνεις μια (χονδρική) εκτίμηση του λειτουργικού κόστους για ένα χρόνο;

9. Τι θα ήθελες να αλλάξεις στη μοτοσυκλέτα σου; Αν κάποια τα έχεις ήδη αλλάξει, μας λες.

10. Έχεις πάει βόλτα με αμόρε/σύζυγό σου; Πώς το πήρε; Δικάβαλο ταξίδι; Για πες…

11. Τι είναι αυτό σε φτιάχνει περισσότερο στη μοτοσυκλέτα σου; Μπορεί να είναι ο,τιδήποτε: τα φανάρια του, η ροπή του, η ακράπα του, ο τρόπος που το κοιτούν οι άλλοι στο δρόμο, ο,τιδήποτε σου κάνει εσένα κλικ.

Ηρόδοτος Νικολαΐδης

1. Το αγόρασα 15/4/2009 καινούργιο και έχω κάνει 7,200 km.

2. Είχα και εξακολουθώ να έχω VFR 800 VTEC (του 2002). Πριν από το VFR είχα Fireblade 929.

3. Το ήθελα και το είχα στο μυαλό μου πολύ καιρό. Τη στιγμή που το αγόραζα δελεάστηκα από ένα Fireblade '08 που ήταν σε προσφορά αλλά πήρα το 600. Δεν το έχω μετανιώσει ούτε στο ελάχιστο!

4. Track bike μόνο. Κάποιες βολτίτσες στο Σούνιο έκανα όταν ήταν πιο πολιτικό (με φώτα, χωρίς σλικ κλπ!).

5. Ναι απόλυτα 100%. Ήθελα ένα trackbike να μου δώσει τα φώτα του και πολλή-πολλή χαρά μέσα στην πίστα.

6. Ένα μόνο, λόγω της χρήσης της (λιώσιμο στην πίστα), τα μαμά παραφλού μας τελείωσαν και ακολούθησαν υπερχειλίσεις. Θα έπρεπε να είχαν αλλαχτεί πριν το φετινό καλοκαιρινό trackbike. Τώρα εκτός από καλύτερα παραφλού θα φορεθούν και samco σωλήνες ψυκτικού.

7. Ναι, στα ανταλλακτικά που χρειάστηκα (ότι ήθελε για μια ψιλοπτώση στην πόλη, για μια στραβή στη μεταφορά, καθώς και για φλάντζες κλπ που χρειάστηκαν κατά τη ροϊκή εξέλιξη της κεφαλής). Σέρβις δεν κάνω σε Honda εξουσιοδοτημένο, με καλύπτει απόλυτα το δικό μου συνεργείο.

8. Με την έννοια που το λες... όχι! Τα έξοδα της μοτοσυκλέτας είναι τα trackday που πάει καθώς και όλες οι βελτιώσεις που της έχουν γίνει. Σε δύο χρόνια (και 6 trackday) το κόστος των άνω... είναι εντελώς ανάλογο του καθένα!

9. Και δε ρωτάς τι δεν έχω αλλάξει; :-)
Λοιπόν: Εξάτμιση ολόκληρη Ti-force racing, φίλτρο KN, Power Commander, πίσω ανάρτηση Ohlins, μαρσπιέ Rizoma, τρόμπα Brembo 18-20 και μεταλλικά σωληνάκια, μανέτα συμπλέκτη Lightech, Translogic quickshifter, GPT gear indicator, αλυσίδα γρανάζια Renthal, κοντή γκαζέρα Robby, γκριπ Renthal. Επίσης έχει γίνει ροϊκή εξέλιξη στην κεφαλή και έχουν μπει μανιτάρια στο κέντρο και στους 2 τροχούς. Επόμενη αλλαγή οι σωλήνες ψυκτικού Samco και υπάρχει και μια σκέψη για ανάποδο σασμάν (δύσκολο λόγω shifter).

10. Αμόρε/σύζυγος... μας τελείωσε! Πάντως γενικά η μηχανή δεν είναι για δικάβαλο (για μένα ε, έχω και το VFR!) και άρα δεν ανεβαίνει κανείς πίσω!

11. Τώρα ζητάς αυτό που δε λέγεται με λόγια. Με φτιάχνει όλη, όπως ήταν μαμά και όπως είναι τώρα. Η στιγμή που μετά από πολύ καιρό ξανακυλάνε οι ρόδες στη πίστα είναι ανεκτίμητη. Όπως όλα τα supersport (και ειδικά το 600ράκι με όλες τις παραπάνω μετατροπές) η πίστα είναι ο φυσικός του χώρος και το δείχνει.

Stephan Schrek

1. Τέλος του 2007 και έχω κάνει 27,000 km.

2. Δικιά μου μεγάλου κυβισμού μηχανή δεν είχα πιο πριν, αλλά είχα σχεδόν δικιά μου μια CBR 600 F2 (μοντέλο 1993) με την οποία έγραψα αρκετά χιλιόμετρα.

3. - Ήθελα γιαπωνέζικο-Αγάπη για τη σειρά CBR
   - Μεγάλες αλλαγές το 2007
   -Ύπαρξη σταμπιλιζατέρ, ενώ το R6 (δεύτερη επιλογή) δεν είχε
   - Ήθελα 600άρι Supersport.

4. Κατά σειρά προτεραιότητας:
   - Βόλτες-ταξίδια
   - Trackdays (10 το χρόνο περίπου)
   - Αστική χρήση και τα πάντα, μέχρι και ψώνια.

5. Απαντώντας απλά, ναι, είμαι περισσότερο από ικανοποιημένος με τη συγκεκριμένη μηχανή αν και καμιά φορά μετά από εκατοντάδες χιλιόμετρα ζηλεύω τη θέση οδήγησης που προσφέρει ένα Sport Touring.

6. Ούτε ένα.

7. Η υποστήριξη της αντιπροσωπίας δε χρειάστηκε (ευτυχώς). Μόνο το 1ο σέρβις έκανα σε εξουσιοδοτημένο, ενώ τα υπόλοιπα μόνος μου. Στο θέμα των ανταλλακτικών πάλι δε χρειάστηκε να μάθω τιμές Σαρακάκη αφού παραγγέλνω τα πάντα μέσω internet.

8. Γύρω στα €200-300 συν ασφάλεια και τέλη.

9. Σκοπεύω να:
   - Αλλάξω το σύνολο λασπωτήρας, φανάρι, βάση πινακίδας
   - Βάλω εξάτμιση Leovince.
   Έχω αλλάξει μόνο το φίλτρο αέρα με ένα KN. Δε βρίσκω λόγο για κάτι άλλο.

10. Βόλτες με δυο άτομα έχουν γίνει πολλές. Άλλοτε 50 km, άλλες φορές 100 άλλες 300. Όπως κάθε SS έτσι και το CBR θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πλήρως ακατάλληλο για οδήγηση με συνεπιβάτη. Όταν η οδήγηση μόνο με τον οδηγό αρχίζει να γίνεται επίπονη μετά από κάποια χιλιόμετρα, ο συνεπιβάτης αυτόματα πολλαπλασιάζει και τον πόνο του οδηγού.

11. Περνάω καλά μαζί της και αυτό που με τρελαίνει είναι πως η συγκεκριμένη δεσποινίδα με τα κοφτερό της βλέμμα είναι δικιά μου. Αυτό είναι που με φτιάχνει.

ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΜΑΣ ΛΕΝΕ

1. Πότε το αγόρασες και πόσα χιλιόμετρα έχεις κάνει ως σήμερα μαζί του;

2. Ποια μοτοσυκλέτα είχες πριν;

3. Γιατί επέλεξες αυτό; Είχες άλλες στο μυαλό;

4. Τι χρήση του κάνεις; Καθημερινή στην πόλη, μόνο βόλτες, ταξίδια, track bike ή οτιδήποτε άλλο που δε σκέφτομαι (ντελίβερι!?!);

5. Είσαι ικανοποιημένος από τη μοτοσυκλέτα για τη δουλειά που την πήρες να κάνει;

6. Σου έχει βγάλει κάποιο πρόβλημα; (εννοείται εκτός "προγράμματος")

7. Είσαι ικανοποιημένος από την υποστήριξη της αντιπροσωπείας, σέρβις, ανταλλακτικά κλπ;

8. Μπορείς να κάνεις μια (χονδρική) εκτίμηση του λειτουργικού κόστους για ένα χρόνο;

9. Τι θα ήθελες να αλλάξεις στη μοτοσυκλέτα σου; Αν κάποια τα έχεις ήδη αλλάξει, μας λες.

10. Έχεις πάει βόλτα με αμόρε/σύζυγό σου; Πώς το πήρε; Δικάβαλο ταξίδι; Για πες…

11. Τι είναι αυτό σε φτιάχνει περισσότερο στη μοτοσυκλέτα σου; Μπορεί να είναι ο,τιδήποτε: τα φανάρια του, η ροπή του, η ακράπα του, ο τρόπος που το κοιτούν οι άλλοι στο δρόμο, ο,τιδήποτε σου κάνει εσένα κλικ.

Αντώνης Δρούλιος

1. Το αγόρασα τον 7/2007 και έχω κάνει μαζί του 30,600 km.

2. Είχα ένα CB600F Hornet του 2004.

3. Ήθελα κάτι που να μπορεί να κινηθεί γρηγορότερα, άρα και ασφαλέστερο από το προηγούμενο. Αλλιώς είναι να ξύνεις τα παταράκια με το που θα πλαγιάσεις (Hornet) και αλλιώς είναι να πηγαίνεις το ίδιο γρήγορα χωρίς να φτάνεις τόσο εύκολα στα όρια της μοτοσυκλέτας σου (CBR 600). Σκεφτόμουν και το GSX-R600 '06-'07 (πολύ ωραίο μηχανάκι) το οποίο είχε και "σλίπερ κλούτς" :p που γράφανε και τα φυλλάδια, αλλά λόγω της έντονης φημολογίας περί κομμένων πλαισίων το προσπέρασα (από την εξωτερική μη σου πω!).

4. Η μηχανή είναι το κύριο μέσο μεταφοράς μου από το 2004 (δεν έχω αυτοκίνητο) και προσπαθώ να κάνω τα πάντα με αυτή, καθημερινή χρήση (λίγο άβολη), πολλές βόλτες (μια χαρά για μένα, άβολη για την συνεπιβάτη), ταξίδια (συνήθως μέχρι Μέγαρα και μια φορά μέχρι Βόλο) και φυσικά συμμετοχή σε track days (λεφτά να ΄χω να βάζω λάστιχα)!!!

5. Για την πίστα ο μόνος προβληματισμός μου είναι η πίσω ανάρτηση. Όσον αφορά τη χρήση που της κάνω εγώ, με προβληματίζει η χρηστικότητά της. Στις μικρές αποστάσεις μέσα στην πόλη, στην κίνηση, η έλλειψη χώρων (ίσα ίσα το δίπλωμα χωράει κάτω από τη σέλα, έλεος!), ο προβληματισμός για το πού θα την παρκάρω (το καμάρι μου το προσέχω).

6. Πρόβλημα; Στην Ιαπωνική δεν πιστεύω να υπάρχει η μετάφραση αυτής της λέξης! Θα το ψάξω στο google translate!

7. Είμαι πολύ ικανοποιημένος, αλλά έχω τη γενική εντύπωση πως τα ανταλλακτικά όλων των μοτο είναι αρκετά ''τσιμπημένα'' στην τιμή.

8. €514 στο έτος, χωρίς βέβαια τα ελαστικά, που απλά δε θα 'θελα να ξέρω

9. Μέχρι στιγμής έχω βάλει ένα μεγαλύτερο γρανάζι πίσω, το οποίο είναι σκέτη απόλαυση! Power wheelies στις εξόδους των στροφών και δε συμμαζεύεται! Η επόμενη αλλαγή θα είναι παταράκια ρυθμιζόμενα γιατί τα εργοστασιακά, εκτός από το ότι βρίσκουν κάτω, δε με βολεύουν και τόσο στη θέση οδήγησης (κατά τη διάρκεια track day πάντα).

10. Έχουμε πάει κάποιες βόλτες, αλλά ως επί το πλείστον το αποφεύγει διακριτικά –όπως ο διάολος το λιβάνι ένα πράμα!

11. Με φτιάχνει πάρα πολύ ο περιορισμένος όγκος της και η ευχαρίστηση που μου δίνει κατά τη διάρκεια της οδήγησης (γρήγορη γεωμετρία, φρένα, φιλικότητα). Η εξωτερική της εμφάνιση, ιδιαίτερα όταν της βάζω τα πολυεστερικά, είναι σκέτη τρέλα!

Βασίλης Κασιωτάκης

1. Την αγόρασα Ιούνιο του 2007 και τώρα έχει 12,000 km περίπου.

2. Ένα παπί και ένα Beverly 200.

3. Ήθελα να αγοράσω οπωσδήποτε 600 SS, οπότε ήμουν ανάμεσα σε αυτό και στο R6. Έτυχε όμως να πάω στην έκθεση Intermot, πριν κυκλοφορήσει ακόμη Ελλάδα, το είδα και μου άρεσε πολύ οπότε το αποφάσισα.

4. Τη χρησιμοποιώ μόνο για βόλτες και στην πίστα. Για κάθε μέρα έχω το σκούτερ, και σίγουρα ξέρεις πόσο ΔΕ βολεύει ένα SS μέσα στην πόλη.

5. Απόλυτα. Για γρήγορες βόλτες και πίστα είναι ιδανική. Ειδικά για τα δικά μου οδηγικά δεδομένα, δε με έχει απογοητεύσει.

6. Σοβαρό πρόβλημα όχι. Με το που την πήρα, έτριζε το φωτάκι θέσης. Συντονιζόταν μεταξύ 5-7Κ στροφών, το αγνόησα, μετά μπήκαν τα πολυεστερικά οπότε καταργήθηκε. Και κάτι άλλο που δεν είναι βλάβη, αλλά είναι μεγάλο πρόβλημα. Έχει πολύ κακή απόκριση ψεκασμού όταν από τέρμα κλειστό γκάζι πας να το ανοίξεις. Ρίχνει απότομη κλοτσιά.

7. Μόνο το πρώτο σέρβις έκανα στην αντιπροσωπεία. Οπού λόγω μιας πρωτοτυπίας του "φανταστικού" Σαρακάκη χρέωναν τα εργατικά του πρώτου σέρβις. Α! και μου χρέωσαν €18 / λίτρο τα λάδια. Τα οποία τα αγόρασα για το επόμενο σέρβις και τα αγοράζω ακόμη με €10. Από τότε και μετά κάνω τις εργασίες μόνος μου. Α και να σημειώσω, ότι ουδέποτε παρέλαβα την εργαλειοθήκη που έρχεται μαζί με τη μηχανή, παρά τα άπειρα τηλεφωνήματα μου, για 1-2 μήνες, συνέχεια "ερχόταν". Ευτυχώς δεν έχω χρειαστεί τίποτα μέχρι στιγμής.

8. Όλα μαζί είναι €730.

9. Έχω αλλάξει σωληνάκια φρένων με υψηλής και τακάκια με RDP950 τα οποία ήταν τα μόνα που έλυσαν το πρόβλημα των βρασμένων υγρών. Ακόμη έχω βάλει μανιτάρια και προστατευτικά κινητήρα. Θα ήθελα κάποια στιγμή να βάλω Power Commander για να διορθώσω το βήξιμο του ψεκασμού. Και μια ολόσωμη εξάτμιση. Α και να κοντύνω λίγο το γρανάζωμα.

10. Έχω πάει δικάβαλη βόλτα (200-300 km). Εξαρτάται από την κοπέλα, μία γούσταρε και δεν είχε πρόβλημα να πηγαίνω με ρυθμό και να πλαγιάζω, ενώ η άλλη δεν ήθελε να επιταχύνω γρήγορα και φώναζε να μην πηγαίνω πάνω από 140. Πάντως καμία δεν παραπονέθηκε για τη θέση. Α, τα χέρια τους όμως πιαστήκαν λίγο, από τη δύναμη στο ντεπόζιτο.

11. Λοιπόν λατρεύω τον τρόπο που γεμίζει τις 3 πρώτες ταχύτητες μέχρι τον κόφτη. Γουστάρω τα φρένα του πριν την K1 στις Σέρρες (ακόμη κι εγώ που τα πατάω στα 200 m χαχα). Μ' αρέσει και εμφανισιακά. Για όλα τα παραπάνω δεν το έχω πουλήσει ακόμη, παρ' όλο που το χρησιμοποιώ λίγο.

ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΜΑΣ ΛΕΝΕ

1. Πότε το αγόρασες και πόσα χιλιόμετρα έχεις κάνει ως σήμερα μαζί του;

2. Ποια μοτοσυκλέτα είχες πριν;

3. Γιατί επέλεξες αυτό; Είχες άλλες στο μυαλό;

4. Τι χρήση του κάνεις; Καθημερινή στην πόλη, μόνο βόλτες, ταξίδια, track bike ή οτιδήποτε άλλο που δε σκέφτομαι (ντελίβερι!?!);

5. Είσαι ικανοποιημένος από τη μοτοσυκλέτα για τη δουλειά που την πήρες να κάνει;

6. Σου έχει βγάλει κάποιο πρόβλημα; (εννοείται εκτός "προγράμματος")

7. Είσαι ικανοποιημένος από την υποστήριξη της αντιπροσωπείας, σέρβις, ανταλλακτικά κλπ;

8. Μπορείς να κάνεις μια (χονδρική) εκτίμηση του λειτουργικού κόστους για ένα χρόνο;

9. Τι θα ήθελες να αλλάξεις στη μοτοσυκλέτα σου; Αν κάποια τα έχεις ήδη αλλάξει, μας λες.

10. Έχεις πάει βόλτα με αμόρε/σύζυγό σου; Πώς το πήρε; Δικάβαλο ταξίδι; Για πες…

11. Τι είναι αυτό σε φτιάχνει περισσότερο στη μοτοσυκλέτα σου; Μπορεί να είναι ο,τιδήποτε: τα φανάρια του, η ροπή του, η ακράπα του, ο τρόπος που το κοιτούν οι άλλοι στο δρόμο, ο,τιδήποτε σου κάνει εσένα κλικ.

Δημήτρης Ανδρεόπουλος

1. 08/10/09 η απόκτηση, με 8,000 km ως σήμερα.

2. GSR600 '08 ABS.

3. HONDA TRANSALP 650 '04 ήταν η πρώτη μου μηχανή. Όταν ήρθε η στιγμή μετά το GSR για τη μεγάλη αλλαγή σε Supersport, θυμόμουν πόσο ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα έχει η Honda. Δεν είχα την ευκαιρία να οδηγήσω όλα τα 600αρια, παρά μόνο το GSXR ενός φίλου. Η δεύτερη ήταν το CBR ενός άλλου. Η επιλογή ήταν εύκολη και ξεκάθαρη χάρη στην αίσθηση που μου άφησε ότι την είχα πάντα.

4. Η χρήση είναι βόλτες μέχρι 300 km και λίγο πίστα.

5. Μεχρι στιγμής είμαι ικανοποιημένος αρκετά. Το CBR για μένα αντιπροσωπεύει την τελειότητα της απλότητας. Δεν κρύβω βέβαια ότι πολύ θα ήθελα να δω πόσο διαφέρει και σε τι από ένα DUCATI 848.

6. Δεν είχα κάποιο πρόβλημα μέχρι τώρα.

7. Σχετικά ικανοποιημένος από τα service.

8. Απλά μπορώ να πω ότι σε λογικές ταχύτητες ως 150 km/h καίει πολύ λίγο.

9. Φόρεσα DUNLOP D211 αλλά δεν έχω βρει ακόμα τις κατάλληλες πιέσεις. Η ανάρτηση μπροστά με προβληματίζει.

10. Κουραστικό.

11. Τα φρένα, η γρήγορη γεωμετρία, η ποιότητα κατασκευής και το μικρό βάρος του.

Αλέξης Νάσος

1. 9/3/2007 – 22,000 km.

2. Καμία.

3. Love at first sight.

4. 5-6 track days (μόνο, κλαψ-λυγμ…), βόλτες εκτός πόλης, ταξίδια και λίγες μετακινήσεις εντός πόλεως, που συνήθως αποφεύγω αν δεν υπάρχει ιδιαίτερος λόγος.

5. Απόλυτα.

6. Φτου-φτου, χτύπα ξύλο, τίποτα.

7. Αχρείαστοι να 'ναι για το μέλλον, αποδείχθηκαν άψογοι ως τώρα.

8. Μέχρι και πριν περίπου από 1.5 χρόνο που τη χρησιμοποιούσα περισσότερο, για ασφάλεια, τέλη κυκλοφορίας, λάστιχα και άλλα αναλώσιμα, κάτι λιγότερο από €500 τον χρόνο.

9. Τον αναβάτη της, με κάποιον πιο ικανό. Στα σοβαρά, δε νομίζω πως είμαι κατάλληλος για να κρίνω τη μοτοσυκλέτα αυτή, γενικά είμαι ικανοποιημένος και δε μπορώ να πω ότι την έχω εξαντλήσει, ώστε να μπω στη διαδικασία να σκέφτομαι αλλαγές πάνω της.

10. Ε, πώς να το πήρε; Υπομονετικά… Τι να κάνει η γυναίκα…

11. Ελπίζω να μη μας διαβάζουν ανήλικοι: Το γουργούρισμα του μοτέρ ανάμεσα στα πόδια και το στρίψιμο… Με το τελευταίο να μου λείπει πάρα πολύ, έχω πάνω από χρόνο να το νοιώσω… Γαμώ την απόσταση, γαμώ…

Μάκης Μιθρής

1. Την αγόρασα πριν 2.5 χρόνια και έχω 16,000 km.

2. Πριν είχα ένα ZXR400 του 1994.

3. Ναι είχα κι άλλες στο μυαλό μου. Οι λόγοι: Αξιοπιστία, ευελιξία, ευχάριστη και γρήγορη οδήγηση εκτός πίστας, φρένα, σταμπιλιζατέρ (ηλεκτρονικό HESD), ομορφιά (γούστο είναι αυτό) ,άνεση (μη με βρίσετε μιλώ μόνο για SS), ροπή από χαμηλά (για SS600 τετρακύλινδρο).

4. Συνήθως βόλτες και ταξίδια, μακριά από πόλη και κάπου-κάπου σπάνια άντε και καμιά πίστα.

5. Σχεδόν απόλυτα. Κάνει τα πάντα τέλεια για μένα εκτός από την δικαβαλιά... εκεί έχει κάνα-δυο προβληματάκια ο πίσω αλλά έτσι είναι αυτή η κατηγορία ούτως ή άλλως.

6. Δόξα το θεό ποτέ, το παραμικρό, αλλά εντάξει είναι και καινούργιο (CBR600RR 2008).

7. Απόλυτα, αλλά κάνω σέρβις μόνο σε συγκεκριμένο μαγαζί που ξέρω ότι πάντα μου κάνουν άψογη δουλειά (κάθομαι βεβαία πάντα μέσα στο συνεργείο και κοιτάω),τα ανταλλακτικά 2 φορές που παρήγγειλα ήρθαν σε μια εβδομάδα.

8. Λάστιχα €300, τακάκια €100 (150 κάθε 1.5 χρόνο), σέρβις €100, αλυσιδογράναζα δεν άλλαξα ακόμα.

9. Έχω αλλάξει και πίσω φανάρι (led διπλή σκάλα), έβαλα ζελατίνα Ermax λίγο πιο ψηλή, πιο μικρά φλας και αυτά led και θα ήθελα να αλλάξω το πίσω αμορτισέρ και ένα τελικό εξάτμισης γιατί αυτό είναι μεγάλο και άσχημο.

10. Όχι ταξίδι, βόλτα 50 km καλούτσικα το πήρε αλλά μέχρι τα 120,ταξίδι δεν πάμε γιατί δεν έχει στολή και η μάνα της δεν την αφήνει (λόγω θανατηφόρου ατυχήματος πολύ κοντινού προσώπου στο παρελθόν, όπως καταλαβαίνετε η βόλτα κρυφά έγινε).

11. Το πόσο εύκολα και ελεγχόμενα μπορεί να στρίψει, αλλά και οι μικροσκοπικές διαστάσεις του για την κατηγορία.

HONDA CBR 600RR C-ABS
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.
€12,760

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,010 mm
Πλάτος:	685 mm
Ύψος:	1,105 mm
Μεταξόνιο:	1,375 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Βάρος κατασκευαστή:	184 kg (πλήρες υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.2 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	118 / 13,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.7 / 11,250 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	23.55'°
Ίχνος:	98 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

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

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Bridgestone BT- 016
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, ακτινικές δαγκάνες Nissin monobloc 4 εμβόλων και C- ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17, Bridgestone BT- 016
Φρένο:	Ένας δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου και C-ABS

moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

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

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

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

Πάμε όπως

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

παλιά

Δείχνει αναχρονιστικό, αλλά το μικρό Van Van φέρνει μαζί λίγη από την ανεμελιά των προγόνων του

"...Μην παρεξηγούμαστε, το RV125 σαφώς και δεν είναι γρήγορο"

Ποιό είναι το πρώτο πράγμα που σου έρχεται στο μυαλό όταν σκέπτεσαι τα τετράχρονα 125άρια; Η ταχύτητα ή μάλλον η έλλειψή της; Ίσως η οικονομία και η ευελιξία, μαζί με τον πιο εύπεπτο κυβισμό (ιδιαίτερα βολικό για την περίπτωση που οι γονείς σου έχουν τον λόγο τους στην επιλογή ή εξαίρεση μιας μοτοσυκλέτας); Το κύριο χαρακτηριστικό της κατηγορίας όμως είναι ο μιμητισμός. Η πλειονότητα των διαθέσιμων μοτοσυκλετών προσπαθούν, συνήθως με ιδιαίτερα περιορισμένη επιτυχία, να πείσουν πως είναι κάτι άλλο, κάτι μεγαλύτερο απ' την πραγματικότητα. Είτε μοιάζουν με τα μεγάλα τους αδέλφια, είτε φέρουν το όνομά τους. Σε κάθε περίπτωση όμως σε ετοιμάζουν για απογοήτευση όταν ανοίγεις το γκάζι και οι προδιαγραφές σε επιταχύνουν με ρυθμό σαλιγκαριού. Το κακό όταν χτίζεις προσδοκίες, είναι ότι η απογοήτευση καραδοκεί στη γωνία.

GR
OBM
714

Μια σταγόνα νοσταλγίας

Το Van Van από την άλλη γελά, αδιαφορεί για τα παιχνίδια των ψευδών εντυπώσεων και συνεχίζει στο δρόμο που χάραξαν τα RV μερικές δεκαετίες πίσω. Μοιάζει μόνο με το TW της Yamaha, καθώς είναι και τα δύο σχεδιασμένα με τον ίδιο στόχο: Το παιχνίδι στην παραλία. Τεράστια μπαλονάτα λάστιχα, με το πίσω να πλησιάζει καρτουνίστικες διαστάσεις, χαμηλό με τεράστια σέλα τόσο για να κάθεσαι όπως σου γουστάρει, όσο και για να φορτώνεις όλη την παρέα για να πας για μπάνιο στις διακοπές.

Εκεί που βγάζουμε το καπέλο στους σχεδιαστές του Van Van είναι στην επιλογή τους να κρατήσουν παραδοσιακές γραμμές. Στρογγυλό φανάρι, υπέροχο μινιμαλιστικό ρεζερβουάρ σταγόνα και ένα μεγάλο και ευδιάκριτο αναλογικό ταχύμετρο με τις ενδεικτικές λυχνίες στην πάνω πλάκα. Και αυτή είναι μια επιλογή που κοστίζει, καθώς πλέον οι απλές LCD οθόνες πρέπει να είναι εξοργιστικά πιο φτηνές από τα "ρολόγια".

Εκεί που θα διαφωνήσουμε κάθετα όμως, είναι στην ύπαρξη της μπαγκαζιέρας στο στάνταρ εξοπλισμό. Ναι, οι αποθηκευτικοί χώροι της μοτοσυκλέτας λάμπουν δια της απουσίας τους άνευ αυτής, αλλά είναι κρίμα και άδικο καθώς απλά χαλάει όλη τη γραμμή της μοτοσυκλέτας. Τουλάχιστον αφαιρείται εύκολα όταν θες να παίξεις και μαζί με τους παράταιρα τετράγωνους καθρέπτες είναι το μόνο παράπονο στη σιλουέτα του RV.

Τεχνικά ο ...αμμοπερπατητής της Suzuki είναι κλασικά απλός. Τον τετράχρονο μονοκύλινδρο των 125 κυβικών τον έχουμε

γνωρίσει σε διάφορες εκδόσεις των μικρών DR, ενώ διαθέτει πλέον ψεκασμό για να ικανοποιούνται οι χαρτογιακάδες. Τα φρένα είναι εξίσου απλά, με το εμπρός δισκόφρενο και τη διπίστονη δαγκάνα της Tokico να συνδυάζονται με ένα ταμπουράκι που δείχνει χαμένο τόσο κοντά στο 180άρι ελαστικό του πίσω τροχού.

Το κόλπο είναι στο ζύγι

Τα πρώτα σου μέτρα με το Van Van είναι χαμογελαστά, καθώς επιταχύνει με σαφώς περισσότερο ζήλο απ' ότι περιμένεις από τον κυβισμό του. Το χαμόγελο κρατάει ακριβώς έως την αλλαγή σε 2α, καθώς ξαφνικά... ψοφάει. Είναι εξαιρετικά ελαστικό βέβαια, όπως μας έχουν μάθει οι κινητήρες με σωστό ψεκασμό στους οποίους η Suzuki πάντα κάνει τους άλλους να ζηλεύουν, αλλά νιώθεις ότι κάτι δεν πάει καλά. Τουλάχιστον μέχρι να συνειδητοποιήσεις το πόσο κοντή είναι η 1η και να αρχίσεις να χρησιμοποιείς όλο το φάσμα των στροφών του λιλιπούτειου μονοκύλινδρου, όπου αρχίζει και πάλι το χείλος να παίρνει την ανιούσα.

Μην παρεξηγούμαστε. Το RV125 σαφώς και δεν είναι γρήγορο. Είναι όμως τόσο σωστά κλιμακωμένο με το 6άρι κιβώτιο που σου γίνεται συνήθεια να κρατάς τις στροφές ψηλά ώστε να πέφτεις συνέχεια στη σωστή περιοχή του κινητήρα, αλλαγή μετά την αλλαγή. Αυτό που το κάνει όμως τόσο απολαυστικό δεν είναι άλλο από τις σωστά σφιχτές αναρτήσεις. Ναι, θα γκρινιάξει στα μάτια της γάτας καθώς λόγω χαμηλών προδιαγραφών δε θα προλάβει να αποσβέσει σωστά, αλλά αυτή η σταθερότητα όπως και να το κάνουμε σε τσιγκλάει λιγουλάκι. Προσθέστε το εντυπωσιακό κόψιμο του τιμονιού και έχετε όντως ένα φανταστικό μηχανάκι πόλης, που δε θα μασήσει ούτε σε λακκούβες ούτε στο σχεδόν απαραίτητο πλέον πεζοδρομιάκι.

Δε θα κρύψω καθόλου πως ένας από τους κύριους λόγους που ήθελα να πάρουμε το Van Van για δοκιμή ήταν μια βόλτα σε παραλία. Δυστυχώς, αυτό προϋποθέτει κάποια σεβαστά χιλιόμετρα ανοιχτών δρόμων, ειδικά αν αφήσεις τον Κουρίδη να σε πείσει να φωτογραφίσεις στο βροχερό Λαύριο την ώρα που όλη η Αθήνα ήταν ηλιόλουστη. Και σε τέτοιες συνθήκες το μικρό Suzuki δεν είναι στα καλύτερά του. Η κοντή κλιμάκωση που σε κάνει να χαίρεσαι στην πόλη δε βοηθάει στην Αττική Οδό, όπως άλλωστε και οι 12 μόλις ίπποι του κινητήρα που φυσικά δεν είχε ολοκληρώσει ακόμα το στρώσιμό του. Έτσι περιορίζεσαι σε ένα νωχελικό ρυθμό με τη βελόνα να παίζει ανάμεσα στα 90 και τα 110, με τη πορεία εξαιρετικά σταθερή χάρη στη γεωμετρία και τον 18άρη εμπρός τροχό, ονειρευόμενος μερικούς ίππους παραπάνω.

Σε πιο κλειστά κομμάτια το αριστερό πόδι πιάνει υπερωρίες και ο ρυθμός είναι αν μη τι άλλο απολαυστικός, με μια ελαφριά τάση υποστροφής να σε προειδοποιεί πολύ πριν βρεθείς στα δύσκολα.

Και μετά φτάνεις στην παραλία. Είναι χειμώνας, έχει κρύο που θερίζει και το χαμόγελο δε λέει να φύγει ενώ αναρωτιέσαι γιατί ιδρώνεις. Με απλά λόγια, το Van Van έχει απίστευτη πλάκα: Δεν έχει αρκετή δύναμη να σε τρομάξει ή να το χάσεις, έχει όση πρόσφυση χρειάζεται με τα ελαστικά μπαλόνια και την αντίστοιχη χάραξη (tip: σε στεγνή αμμουδιά χαμηλώστε τις πιέσεις) για να διασκεδάσεις κάνοντας απλά, χαζά για πολλούς, αλλά ιδιαίτερα απολαυστικά κολπάκια όπως παλιά. Χαζοσβούρες στην παραλία, αλματάκια, αναβάσεις και καταβάσεις σε κακοτράχαλες πλαγιές... Το μικρό Suzuki όχι μόνο δε θα αρνηθεί, αλλά θα ξυπνήσει κυριολεκτικά βρισκόμενο στο στοιχείο του. Αν ανήκετε σε αυτούς που πιστεύουν ότι διασκέδαση χωρίς τρελές ιπποδυνάμεις δε νοείται, κάντε μια χάρη στον εαυτό σας και πάρτε το μια βόλτα στις σωστές συνθήκες.

Αγάπα με γι' αυτό που είμαι

Είστε στην αγορά για ένα 125άρι; Αγοράζετε μοτοσυκλέτες για αυτά που κάνετε εσείς με αυτή και όχι με το τι νομίζουν οι γύρω σας ότι είναι; Τότε το Van Van αξίζει και με το παραπάνω την προσοχή σας, έστω και αν τα €3,450 ακούγονται ομολογουμένως ελαφρώς φουσκωμένα για μια μοτοσυκλέτα αυτής της κατηγορίας. Από την άλλη, η ελεεινά χαμηλή κατανάλωση θα ισοφαρίσει τη μπάνκα μακροπρόθεσμα, ενώ τα χαμόγελα ως γνωστόν είναι ανεκτίμητα. Κρίμα πάντως που δε βγαίνει σε 200άρι. Η παραπάνω δύναμη θα το ολοκλήρωνε ως υπηρέτη και θα το έκανε το απόλυτο εργαλείο διακοπών σε νησί. Ο κινητήρας υπάρχει άλλωστε... <<

"...Με απλά λόγια, το Van Van έχει απίστευτη πλάκα"

SUZUKI RV125
VAN VAN
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€3,495

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,140 mm
Πλάτος:	860 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,385 mm
Ύψος σέλας:	770 mm
Ρεζερβουάρ:	6.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	118 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Αερόψυκτος μονοκύλινδρος διβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	57 x 48.8 mm
Χωρητικότητα:	124 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.2:1
Ισχύς:	12 hp/9,000 rpm
Ροπή:	1 kg.m/7,800 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ελαστικό:	Dunlop K180 130/80-18
Φρένο:	Δισκόφρενο, διπίστονη δαγκάνα Tokico με γλίστρα
ΠΙΣΩ	
Ελαστικό:	Metzeler Feelfree 180/80-14
Φρένο:	Ταμπούρο

GR
OBM
714
SUZUKI

ebike.gr

cover story

Εντυπωσιασμένος γύρισε ο Θοδωρής από την Ισπανία - και δεν φταίνε τόσο οι Αυστριακοί της KTM όσο οι Γερμανοί της Bosch

brembo

Υπερ

κείμενο: Θοδωρής Ερμήλιος **φωτό:** Francesco Montero, Ula Serra

προσαρμογή...

Μετά από δύο χρόνια ζωής το 990 SMT φοράει ABS και διευρύνει τους ορίζοντές του. Οι ταγμένοι αντιABSάκηδες που τραβάτε ήδη μία τρίχα από τα μαλλιά σας για κάθε χαμένο endo και ντριφτ, μην τα ξεριζώσετε τελείως πριν διαβάσετε για τη νέα γενιά 9M+!

KTM
SM

Καιγιανασαςπρολάβω,παρακάμπτω την εισαγωγή για το πώς βρεθήκαμε στη Marbella της Ισπανίας, στην πρώτη πανευρωπαϊκή παρουσίαση της KTM για το 2011 και λέω εξαρχής πως το ABS του SMT δεν έχει καμία σχέση με αυτό του Adventure. Ναι, είμαι και εγώ ανάμεσα σε εκείνους που ξενέρωσαν το '06, όταν το 950 έγινε 990, έχασε το τραχύ δούλεμά του, αποδυναμώθηκε στις μεσαίες και χαμήλωσε σε σχέση με τον προκάτοχό του ενώ ταυτόχρονα απέκτησε σύστημα αντιντριφταρίσματος… Και επειδή καταλαβαίνω όσους δε θα άντεχαν να συμβεί κάτι αντίστοιχο και με το SMT (περιμένοντας στη συνέχεια την έκδοση R!) προχωράω αμέσως στην τεχνική ανάλυση.

Ξεκινώντας από τον κινητήρα, οι μόνες αλλαγές για το μοντέλο του 2011 βρίσκονται στις κεφαλές του V2. Δεν έχουν επιπτώσεις στην απόδοση, παρά μόνο στην αύξηση του διαστήματος service (πλέον κάθε 15,000km, χωρίς ρύθμιση στα πρώτα 1,000). Έτσι οι 110+ πραγματικοί ίπποι και τα σχεδόν 10kg.m ροπής παραμένουν ως έχουν και συνεχίζουν να εγγυώνται ατέλειωτη οδηγική απόλαυση. Στα περιφερειακά δεν έχει αλλάξει σχεδόν τίποτα παρά μόνο στις ρυθμίσεις του πιρουνιού για να συνεργαστεί καλύτερα με τα νέα, λόγω ABS, δεδομένα φρεναρίσματος. Έτσι οι αναρτήσεις της WP και τα φρένα της Brembo εξακολουθούν να δημιουργούν ένα σύνολο που δείχνει περισσότερο sport παρά τουριστικό.

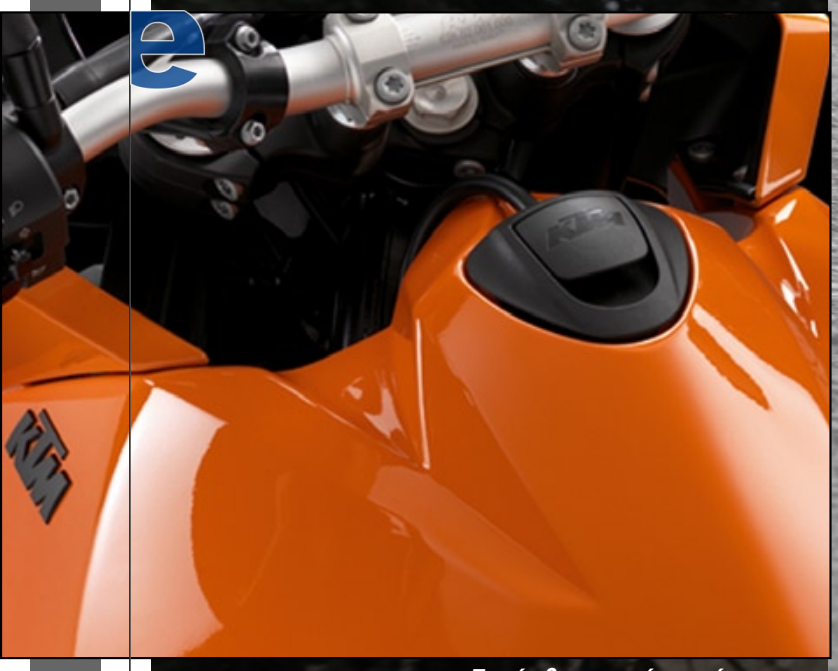
KTM

Μόνο ABS;

Διαβάζοντας μέχρι εδώ θα έχετε σίγουρα αναρωτηθεί γιατί τόσος ντόρος για ένα μοντέλο που τελικά το μόνο νέο που έχει πάνω του είναι το ABS. Το ίδιο αναρωτηθήκαμε και εμείς μόλις συνήλθαμε από το βάρβαρο εγερτήριο και βρεθήκαμε στο αεροδρόμιο της Ζυρίχης αναζητώντας τη νέα πύλη αναχώρησης για τη Μάλαγα. Ισπανία μέσω Ελβετίας είναι σα να λέμε εμείς οι Αθηναίοι Παγκράτι μέσω Λαμίας και θέλει γερά νεύρα και υπομονή για να αντέξεις τον σχεδόν δωδεκάωρο γολγοθά που μας εξασφάλισαν οι άνθρωποι του ταξιδιωτικού πρακτορείου.

Λίγες ώρες αργότερα παραλίγο να χάσουμε εντελώς το μέτρο του χρόνου ακούγοντας τον υπεύθυνο εξέλιξης του SMT να λέει πως οι δοκιμές και η ρύθμιση του ABS πήρε στην KTM κοντά στα δύο χρόνια! Το διάστημα αυτό ακούγεται μάλλον υπερβολικό ιδιαίτερα αν αναλογιστεί κανείς πως το ίδιο το σύστημα προέρχεται από εξωτερικό προμηθευτή (Bosch). Στη συνέχεια όμως διευκρινίστηκε πως το κόστος εξέλιξης σε χρόνο και χρήμα για ένα μικρό εργοστάσιο σαν την KTM είναι μεγάλο, όπως μεγάλη είναι και η λίστα αναμονής που έχει η γερμανική εταιρεία. Βρισκόμασταν ήδη στη συνεδριακή αίθουσα του πεντάστερου ξενοδοχείου που είχε κλείσει η KTM Αυστρίας. Σε εκείνο ακριβώς το σημείο η προβολή του "δυναμικού σημείου" (ή αλλιώς… powerpoint) διακόπηκε και στο τραπέζι ρίχτηκε ένα πραγματικό πλήρες σύστημα φρένων, ίδιο με αυτό που χρησιμοποιείται στο νέο SMT. Τρόμπες

Το αμορτισέρ απέκτησε σκληρότερο ελατήριο και νέες ρυθμίσεις αποσβέσεων



Τα νέα βερνικωμένα χρώματα στο ρεζερβουάρ γυάλιζαν ακόμα και κάτω από τα μαύρα σύννεφα

"...ομολογώ πως καθόλου δε μου κακόπεσε η ύπαρξη του ABS..."

συνδεδεμένες με σωληνάκια υψηλής και δαγκάνες, απλωμένα όλα μαζί σε δύο μέτρα από άκρη σε άκρη. Αυτό όμως που έκλεψε την παράσταση ήταν σίγουρα το μέγεθος των δύο ηλεκτροϋδραυλικών μονάδων του ABS. Με βάρος 530gr η κάθε μία είναι ό,τι μικρότερο και ελαφρύτερο έχει παρουσιάσει η Bosch η οποία ηγείται στην εξέλιξη του συγκεκριμένου συστήματος. Πρόκειται για τη νέα γενιά ABS με την ονομασία 9M+ η οποία αποτελεί εξέλιξη του συστήματος που πρωτοείδαμε πέρυσι στο BMW S1000RR. Το SMT είναι η πρώτη μοτοσυκλέτα στην οποία χρησιμοποιείται και κάπου εδώ το πράγμα αποκτάει ενδιαφέρον! Ακολούθησαν μερικά πολύπλοκα γραφήματα με ανάλυση των πλεονεκτημάτων του νέου συστήματος και στη συνέχεια η απεικόνιση στο χάρτη της διαδρομή των 170 χιλιομέτρων της επόμενης ημέρας.

Η βρεγμένη μέρα της κρίσης

Δέκα παρατεταγμένα 990 SMT σε χρώμα πορτοκαλί ή άσπρο περίμεναν τους αναβάτες τους για μια βόλτα 170 χιλιομέτρων στο μαγευτικό στροφιλίκι γύρω από την πόλη Ronda, στα ημιορεινά της Ανδαλουσίας. Πρόκειται για ιδιαίτερα αγαπητή στους Ισπανούς μοτοσυκλετιστές διαδρομή, κάτι σαν τον Μπράλο της Φθιώτιδας. Παρόμοια σε χάραξη αλλά με σαφώς μεγαλύτερη διάρκεια και καλύτερη άσφαλτο, χρησιμοποιείται συχνά σε ευρωπαϊκές παρουσιάσεις. Μόνο που αυτή τη φορά το ραντεβού είχε δοθεί στην καρδιά του χειμώνα και τα μαύρα σύννεφα είχαν ήδη κάνει το έργο τους… Η αρχή της βόλτας κηρύχτηκε βρόχινη και το ξεκίνημα χαρακτηρίστηκε σχεδόν αγγαρεία. Δεν αφήνεις εύκολα

ένα δωμάτιο του πέμπτου ορόφου από το μπαλκόνι του οποίου χαζεύεις πλοία άρτι αφιχθέντα στη Μεσόγειο από το στενό του Γιβραλτάρ, για να οδηγήσεις στη βροχή. Σε τέτοιες συνθήκες η δουλειά ενός συντάκτη μοιάζει να χαλάει καθώς εκτός των άλλων δυσκολεύει η εξαγωγή συμπερασμάτων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως ήταν βάλσαμο για την εξέταση του νέου συστήματος. Όταν το 2009 παρουσιάστηκε το SMT, το μπροστινό του φρένο με την ακτινική τρόμπα και τις τετραπίστονες δαγκάνες της Brembo ήταν ό,τι πιο απόλυτο είχαμε δει σε μοτοσυκλέτα για τουρισμό. Τόσο απόλυτο όμως που σε συνθήκες μειωμένης πρόσφυσης και ελλείψει ABS όχι μόνο παρέμενε ανεκμετάλλευτο αλλά τρόμαζε και μόνο στην ιδέα ενός απότομου φρεναρίσματος.
Από τα πρώτα μέτρα στο βρεγμένο με το νέο SMT είναι σαφές πως αυτός ο τρόμος αποτελεί παρελθόν. Για την υπεροχή εξάλλου ενός συστήματος ABS στη βροχή δε χρειάζεται ιδιαίτερη προσπάθεια. Αρκούν καμιά 50km/h, ένα δυνατό φρενάρισμα με το μπροστινό και το χαρακτηριστικό γλυκό "μάγκωμα-ξεμάγκωμα" του τροχού αποδεικνύει την ανωτερότητα της ψηφιακής τεχνολογίας. Σε αυτήν την περίπτωση το καινούργιο 9M+ δείχνει βελτίωση σε σχέση με τα τελευταίας γενιάς ABS που έχουμε ήδη δοκιμάσει παρουσιάζοντας σαφώς μειωμένο "αμόλημα". Αλλού όμως βρίσκεται το δυνατό του σημείο…

Ανάβουν τα αίματα και τα… βεντιλατέρ

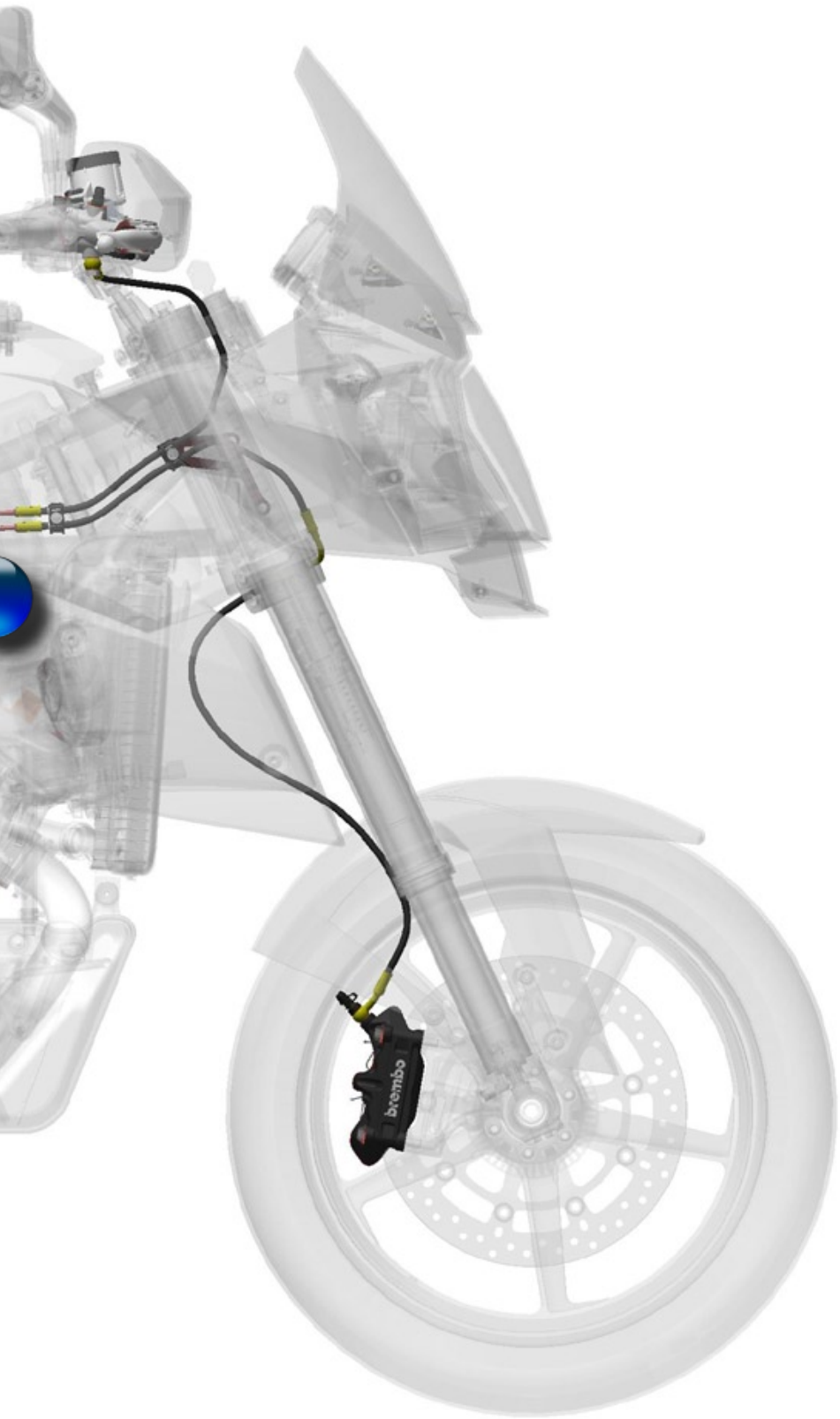
Μετά από καμιά ώρα αγγαρείας και πριν νικηθεί η αδιαβροχοποίηση της cordura ο καιρός αποφάσισε να μας κάνει το χατίρι. Ο ήλιος ξεπρόβαλε δειλά-δειλά και ανεβαίνοντας σε υψόμετρο άνω των 700m, η άσφαλτος στέγνωνε όλο και περισσότερο επιτρέποντας στον πλοηγό μας να ανεβάσει ρυθμό και στο SMT να μας θυμίσει τους λόγους για τους οποίους το αγαπήσαμε. Οι γεμάτες μεσαίες σε συνδυασμό με τη μπάσα ηχητική συνοδεία μετατρέπουν κάθε ανάβαση σε οδηγικό παραλήρημα χωρίς να απαιτούνται υπερβολές. Με δευτέρα ή τρίτη στο κιβώτιο το πλήρες άνοιγμα του γκαζιού οδηγεί σε αβίαστο ελάφρωμα του μπροστινού που χάρη στο σωστό ζύγισμα του συνόλου και την "αλά supermoto" θέση οδήγησης ελέγχεται εύκολα και χωρίς καθόλου ιδρώτα. Προσεγγίζοντας με αντίστοιχη παιχνιδιάρικη διάθεση τη στροφή, η ύπαρξη ABS θα απογοητεύσει όσους αρέσκονται στα ντριφτ και θα τους αναγκάσει σε σύντομη στάση ώστε να απενεργοποιήσουν το ABS. Παραστρατώντας λίγο από το πρόγραμμα το κάναμε και εμείς για να μείνουμε εν τω μεταξύ έκπληκτοι με τις "υπερθερμαντικές" τάσεις του κινητήρα. Με τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στους 12oC, μία στάση 15 δευτερολέπτων ήταν αρκετή για να θέσει σε λειτουργία το βεντιλατέρ! Οι τάσεις αυτές υπήρχαν πάντα στον V2 της KTM αλλά αυτή τη φορά μοιάζουν πιο έντονες. Στο τέλος της ημέρας ο υπεύθυνος της εξέλιξης ύστερα από ερώτησή μας αναγνώρισε αυτό το "φαινόμενο" το οποίο χαρακτήρισε εκούσιο. Η πρόωρη ενεργοποίηση του βεντιλατέρ σύμφωνα με τους Αυστριακούς βοηθάει στη σταθεροποίηση της θερμοκρασίας του ψυκτικού υγρού και κατά συνέπεια

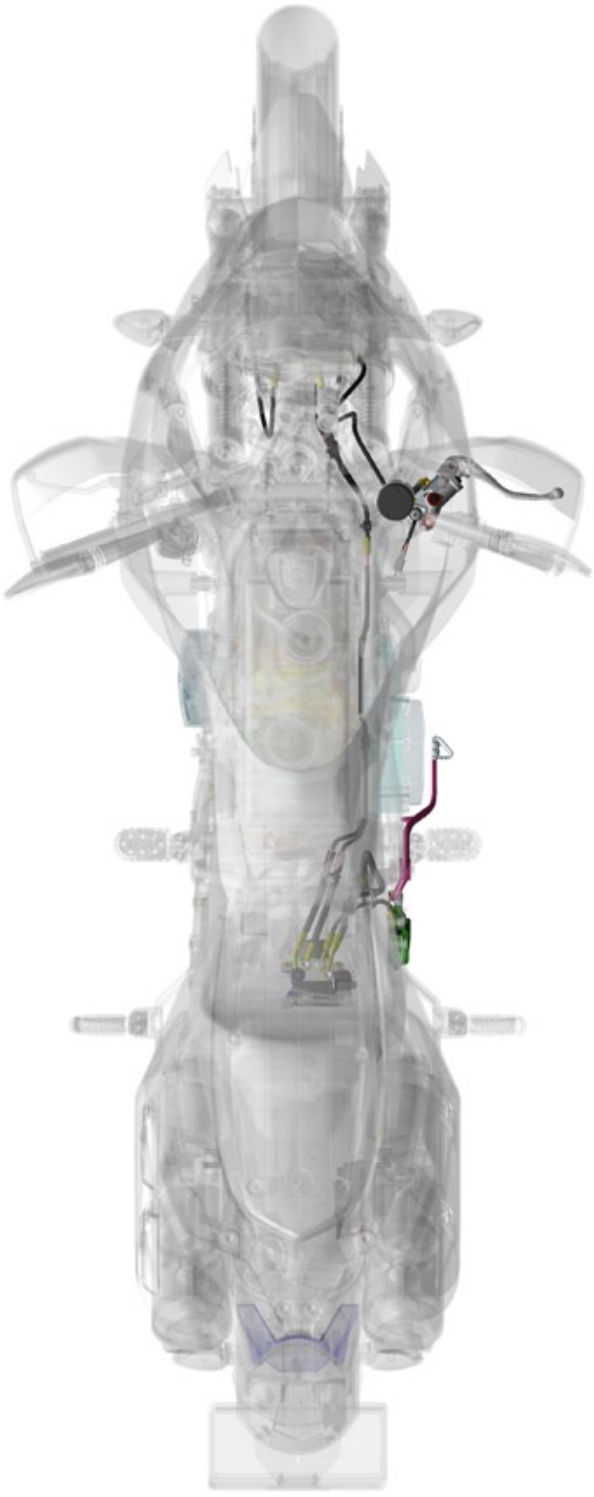
Στο ισομετρικό σχέδιο της KTM φαίνεται ο τρόπος τοποθέτησης του ABS στο νέο SMT. Ελπίζουμε κάποια στιγμή στο μέλλον να υπάρξει σύνδεση της κεντρικής μονάδας και με την ECU του κινητήρα ώστε να ανιχνεύονται οι διαθέσεις του αναβάτη και να επιτρέπονται τα γλυκά ντριφταρίσματα...

Το νέο ABS

Η KTM είναι η πρώτη εταιρεία που χρησιμοποιεί τη νέα μονάδα 9M+ της Bosch. Πρόκειται για ό,τι πιο εξελιγμένο έχουμε δει τόσο από πλευράς βάρους και διαστάσεων όσο και αποδοτικότητας. Προσθέτει μόλις ένα κιλό βάρους και διαθέτει "έξυπνη" λειτουργία που υπό συνθήκες (προοδευτικό φρενάρισμα) επιτρέπει ακόμη και ανύψωση του πίσω τροχού ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη τιμή επιβράδυνσης. Φυσικά όπως αρμόζει σε μία σπορ μοτοσυκλέτα τα δύο κυκλώματα (μπροστινού και πίσω) είναι ανεξάρτητα και το τελικό αποτέλεσμα δικαιώνει τόσο σε στεγνή όσο και βρεγμένη άσφαλτο.

Αυτή είναι η νέα ηλεκτρο-ϋδραυλική μονάδα του ABS με βάρος μόλις 530 γραμμάρια





Διακρίνεται ο νέος αισθητήρας του ABS που κάνει την εκμετάλλευση των πανίσχυρων τετραπίστονων ακτινικών ευκολότερη, ασφαλέστερη και κυρίως λιγότερο αγχωτική. Στο πιρούνι μειώθηκε κατά 10mm το μήκος του θαλάμου αέρα

του κινητήρα. Και μη χειρότερα σκέφτηκα φέρνοντας στο μυαλό μου εικόνες από γνήσιο καλοκαιρινό μποτιλιάρισμα στο κέντρο της Αθήνας! Ακολούθησαν απολαυστικά ντριφταρίσματα όπως λίγες πολιτικές μοτοσυκλέτες ξέρουν να κάνουν και το ABS μπήκε και πάλι σε λειτουργία.

Endo με ABS;

Ανεβάζοντας ρυθμό κοντά στα όρια (περισσότερο στα δικά μου και λιγότερο σε αυτά του SMT), ομολογώ πως καθόλου δε μου κακόπεσε η ύπαρξη του ABS όσο και αν αυτή έρχεται σε αντίθεση με τη μινιμαλιστική ιδιοσυγκρασία μου. Ήταν η πρώτη σκέψη που έκανα όταν ξαναθυμήθηκα πως βρίσκομαι σε "διαδικασία δοκιμής" για να συνειδητοποιήσω πως η επέμβαση του συστήματος τουλάχιστον όσον αφορά το μπροστινό τροχό είναι σωστά μελετημένη και το "hardware" ανταποκρίνεται στις συνθήκες. Για τον πίσω δε θα με πείραζε καθόλου αν το σύστημα δεν επενέβαινε καθόλου στο στεγνό ή τουλάχιστον όχι αν δε διέκρινε φρενάρισμα πανικού. Σκεφτόμουν πώς θα μπορούσε να το έκανε αυτό και η λύση μου φάνηκε ανησυχητικά απλή: Σε συνεργασία με την ECU του κινητήρα και τον

Από τα τρία κουμπάκια αριστερά από το στροφόμετρο το κάτω απενεργοποιεί το ABS. Το τριγωνικό ενεργοποιεί τα αλάρμ ενώ διακρίνεται και η νέα παροχή ρεύματος 12V

Σε δυνατό-προοδευτικό φρενάρισμα το νέο ABS δεν ενεργοποιείται πρόωρα επιτρέποντας ακόμη και ανύψωση του πίσω τροχού για χάρη του βέλτιστου φρεναρίσματος. Τρελή φάση!

990
SM

αισθητήρα στο κιβώτιο. Σε ένα φρενάρισμα πανικού τα κατεβάσματα έρχονται σε δεύτερη μοίρα και αρκετά καθυστερημένα σε σχέση με το μπλοκάρισμα του πίσω τροχού. Αντίθετα στο ντριφτάρισμα το κατέβασμα γίνεται ταυτόχρονα ή και πριν τη χρήση του πίσω φρένου, ενώ η γωνιακή ταχύτητα του πίσω τροχού ποτέ δε μηδενίζεται.

Βγαίνοντας από το εξελικτικό μου παραλήρημα και θέλοντας να δοκιμάσω όσο το δυνατόν καλύτερα την επίδραση του ABS στο μπροστινό φρένο άρχισα να πιέζω όλο και περισσότερο στα φρένα φτάνοντας σε σημείο να πετυχαίνω ακαριαία τιμές επιβράδυνσης που τείνουν να ξεκολλήσουν τα χέρια από τους ώμους και που χωρίς ABS είναι αδύνατον να πετύχεις τόσο άμεσα σε άγνωστο δημόσιο δρόμο. Λίγο αργότερα διαπίστωσα έκπληκτος πως το σύστημα "καταλαβαίνει" πότε το φρενάρισμα είναι προοδευτικό (άρα υπάρχει έλεγχος) και τότε επιτρέπει τόσο δυνατή επιβράδυνση που μπορεί να οδηγεί ακόμη και σε ανύψωση του πίσω τροχού προκειμένου να σημειωθεί το βέλτιστο φρενάρισμα.

Η χαριστική βολή στο μινιμαλισμό μου δόθηκε ύστερα από μια αλληλουχία στροφών περίπου των 100km/h η κάθε μία. Σε μια πιο αργή κατηφορική αριστερή και ερχόμενος με τη φόρα από τις προηγούμενες είχα βγάλει ήδη το σώμα στην εσωτερική όταν διαπίστωσα πως έπρεπε να είχα ξεφορτωθεί αρκετά χιλιομετράκια. Χωρίς δεύτερη σκέψη στράβωσα από την υπερβολική δύναμη τη δεξιά μανέτα για χρόνο λιγότερο τους ενός δευτερολέπτου, ένιωσα το μεταξόνιο να μικραίνει από το άγαρμπο φρενάρισμα και φτάνοντας στην είσοδο της στροφής είχα πέσει ήδη κοντά στα 70km/h. Με υπερπροσπάθεια και αυθυποβολή τράβηξα το βλέμμα

"...είναι ιδανική "όλα σε ένα" μοτοσυκλέτα ακόμη και για καθημερινή χρήση..."

SCORPION EXO
OGIO
KTM

Αλλαγές για το 2011

- Νέες ρυθμίσεις αναρτήσεων
- Επανασχεδιασμένο υποπλαίσιο για αύξηση του αποθηκευτικού χώρου
- Παροχή 12V
- Νέο κέντρο πίσω τροχού
- Γυαλιστερά χρώματα με τρισδιάστατο λογότυπο
- Αλάρμ

από τις μπαριέριες προς το εσωτερικό και το SMT διατήρησε με ασφάλεια την πορεία του εντός δρόμου. Για αυτή τη δυνατότητα επιβράδυνσης που φτάνει σχεδόν το (-)1g σε κλάσματα δευτερολέπτου υπό σχεδόν οποιεσδήποτε συνθήκες, βγάζω το καπέλο στη νέα γενιά των ABS και το νέο 990 SMT.

Για τα ελληνικά (σχεδόν...) δεδομένα

Η υποδοχή μας στο SMT πριν δύο χρόνια ήταν πολύ ενθουσιώδης καθώς η προσέγγισή του στον τουρισμό ταιριάζει γάντι στις γενικότερες συνθήκες της Ελλάδας. Χωρίς περιττό βάρος και όγκο είναι ιδανική "όλα σε ένα" μοτοσυκλέτα ακόμη και για καθημερινή χρήση - αν βέβαια μπορεί κάποιος να αντεπεξέλθει στην υψηλή κατανάλωση που πλησιάζει διψήφιο αριθμό λίτρων ανά 100km. Παράλληλα διατηρεί στα ύψη την οδηγική απόλαυση επιτρέποντας στους ενθουσιώδης μέχρι και επίσκεψη σε track day. Και όταν έρθει η ώρα για ταξίδι το SMT πετάει τη σκούφια του. Σίγουρα λόγω μέτριας προστασίας από τον αέρα και λόγω του V2 που δεν αρέσκεται σε πολύωρο υψηλό στροφάρισμα κοντά στην τελική, δεν είναι η απόλυτη μοτοσυκλέτα για "πέρα-δώθε" στην Εγνατία. Αν όμως είσαι εγκρατής τύπος θα καταπιείς χιλιόμετρα πιο εύκολα από ό,τι νομίζεις αναλογιζόμενες τις supermoto καταβολές του. Φυσικά, εκεί που θα εκτιμήσεις τις δυνατότητές αυτής της μοτοσυκλέτας είναι το δευτερεύον οδικό δίκτυο που έτσι κι αλλιώς υπάρχει σε αφθονία στη χώρα μας. Φέτος με την προσθήκη του πολύ καλού ABS, το SMT προσαρμόζεται ακόμη περισσότερο στα ελληνικά δεδομένα και η έννοια της "υπερπροσαρμογής" βγαίνει από τα όρια της κοινωνιολογίας και της στατιστικής και αποκτάει έναν ακόμη ορισμό. Δυστυχώς όμως το μόνο χαρακτηριστικό όλων των μοτοσυκλετών που δεν προσαρμόζεται με τα πιο πρόσφατα ελληνικά δεδομένα είναι η τιμή τους. Έτσι αυτή του SMT μπορεί να μην ανέβηκε παρά την προσθήκη του ABS, τα €14,000 ωστόσο μοιάζουν φέτος για τους περισσότερους από εμάς πολύ περισσότερα σε σχέση με πέρυσι... <<

KTM 990SMT ABS
KTM SOUTH EAST EUROPE S.A
ΤΙΜΗ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	Δ.Α.
Πλάτος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,505mm
Ύψος σέλας:	855mm
Βάρος κατασκευαστή:	198kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, δικύλινδρος, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	101 x 62.4mm
Χωρητικότητα:	999cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5: 1
Ισχύς κατασκευαστή:	116hp/9,000rpm
Ροπή κατασκευαστή:	9.7kg.m/7,000rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα, Αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	24.4°
Ίχνος:	109

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

Ανεστραμμένο πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος: 160 / 48 mm

Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς, απόσβεση συμπίεσης

ΠΙΣΩ

Ένα αμορτισέρ WP PDS (χωρίς μοχλικό)

Διαδρομή:	180 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς, διπλή απόσβεση συμπίεσης

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17in
Ελαστικό:	120/70-17, ContiSport Attack
Φρένο:	Δύο δίσκοι 305mm, Ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17in
Ελαστικό:	180/55-17, ContiSport Attack
Φρένο: Δαγκάνα	Ένας δίσκος 240mm, Brembo 2 εμβόλων

ebike.gr

the test

Το γνωρίσαμε στην Ισπανία, το απολαύσαμε σε κανονικό τεστ στην Ελλάδα. Η γεύση παραμένει πεντανόστιμη

TRIUMPH
TIGER

Πήραμε τη μυρωδιά στην Ισπανία και, τώρα που το Tiger 800 έφτασε και στην Ελλάδα, απλά επιβεβαιώθηκε η υποψία μας πως η Triumph έπεσε διάνα στο ζουμί των ταξιδιάρικων on-off

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης **μοντέλο:** Κωνσταντίνος Δάλλας

Διάνα

"...το έχεις εύκολα και νιώθεις γεμάτος αυτοπεποίθηση..."

Η λογική της κατηγορίας των πολυκύλινδρων on-ff είναι εξαιρετικά απλή και καθόλου απαιτητική. Ο τυπικός πελάτης της θέλει μια μοτοσυκλέτα αξιόπιστη, λογικά οικονομική, ικανή στο ταξίδι, βολική στην καθημερινή χρήση και φιλική στο ασθενές φύλλο. Μετά τη διαχρονική εμπορική επιτυχία όλου του εύρους της κατηγορίας, από τα μεσαία δικύλινδρα τύπου Transalp και V-Strom ως και τα υπερωκεάνια άνω του λίτρου, σήμερα απολαμβάνουμε μια μεγάλη άνθιση στις παραφυάδες του είδους. Ασφάλτινα μοντέλα με 17άρες ζάντες, ειδικές Adventure εκδόσεις με αναρτήσεις επιπέδου Dakar, ηλεκτρονικούς εξοπλισμούς που θα έκαναν το Star Trek να κοκκινίσει από ντροπή και βέβαια τα 1,200 cc για ψωμοτύρι.

Μόνο που υπάρχει ένα πρόβλημα. Ακόμη και ικανότητες διακτίνισης να τους προσθέσουν, οι τελικές τους ταχύτητες θα είναι πάντα καπακωμένες από τις ικανότητες των ελαστικών τους. Αφήνοντας κατά μέρος εξαιρετικές περιπτώσεις όπως το Mustistrada με τα street λάστιχα, όλες οι on-off μοτοσυκλέτες ουδέποτε είχαν τις διακοσάρες στο καθημερινό μενού, μάλλον ως άνω όριο τις έχουν. Ξαφνικά λοιπόν χάνεται το νόημα για περισσότερη δύναμη και τα πάρα πολλά κυβικά, εκτός της μυώδους μούρης που προσφέρουν, αρχίζουν να θαμπώνουν σημαντικά. Ειδικά σε εποχές ως αυτή, όταν το χρήμα αρχίζει να γίνεται πολυτέλεια το μυαλό του αγοραστή στρέφεται σε πιο πρακτικές παραμέτρους.

Κάπου εδώ αρχίζει να αποκτά νόημα η ενδιάμεση κατηγορία των 750/800 cc.

Μικρό μεγάλο

Αρκετά έχουμε ήδη εκθειάσει τα νέα Tiger της Triumph μετά τις αντίστοιχες παρουσιάσεις της εταιρείας στην

Ισπανία αλλά και στην Αθήνα. Υπάρχει λόγος γι' αυτό: Οι Άγγλοι δείχνουν να έχουν πιάσει τον παλμό της κατηγορίας και να χτυπούν διάνα με το δημιούργημά τους. Η εκ του σύνεγγυς επαφή στις πραγματικές συνθήκες απλά έρχεται να επιβεβαιώσει και στις λεπτομέρειες αυτό που ήταν προφανές από την πρώτη επαφή μας με τη νέα Αγγλίδα.

Για να έρθω σε συνέχεια με τις προηγούμενες παραγράφους, η ιπποδύναμη του νέου Tiger του επιτρέπει πραγματικές επιδόσεις που δε χάνουν σε πολλά από τα μεγάλα μοντέλα, καταφέρνουν δε το ακόμη πιο σημαντικό: Το σπρώχνουν πολύ μπροστά σε ικανότητες από τα μικρότερα μοντέλα των 650/700 cc. Το κάνουν δηλαδή να φαίνεται ως ένα μικρό μεγάλο, παρά ένα μεγάλο μικρό.

Ο τρικύλινδρος κινητήρας του πατά στην ίδια συνταγή επιτυχίας με το Daytona 675, έχει την ελαστικότητα του δικύλινδρου και τη διάρκεια του τετρακύλινδρου. Η έξυπνη επιλογή των Άγγλων να αυξήσουν τη διαδρομή των εμβόλων για να φτάσουν στα 800 cc γέμισε ακόμη περισσότερο τη χαμηλομεσαία ροπή του κινητήρα, με αποτέλεσμα να πλησιάζει λίγο περισσότερο στη δικύλινδρη λογική. Όπως θα έπρεπε δηλαδή σε μια on-off μοτοσυκλέτα. Δε νομίζω να υπάρχει άνθρωπος που θα ήθελε να καβαλήσει ένα ψηλό μηχανάκι με μοτέρ από γιαπωνέζικο τετρακύλινδρο 600…

Το αποτέλεσμα είναι ειλικρινά άψογο, έχει δύναμη παντού και δε ζητά απεγνωσμένα κατεβάσματα για μια αξιοπρεπή επιτάχυνση στην κίνηση. Η ρύθμιση του ψεκασμού του είναι τόσο άριστη που κουμπώνεις έκτη με 1,500 rpm και το ανοίγεις άφοβα. Δεν έχει πουθενά ξεσπάσματα και το ακόμη καλύτερο όλων είναι η απόκριση του ψεκασμού: Θα τη ζήλευαν πολλές superbikes! Δίχως την παραμικρή δόση υπερβολής, ψεκασμό με τόσο ακριβή αίσθηση στο χέρι έχω απολαύσει σε πολύ λίγες μοτοσυκλέτες, τα μεγάλα SM της KTM μου έρχονται αμέσως στο μυαλό. Οι ειδικοί "σουζέρ" του περιοδικού, κ.κ. Παπαπαναγής και Δάλλας, πίνουν νερό στο όνομά του από τη στιγμή που το ακούμπησαν και δηλώνουν πως, σε συνδυασμό με το ουδέτερο ζύγισμά του, το Tiger 800 είναι η χαρά της σούζας.

Όπως αντιλαμβάνεστε, το δύσκολο σε αυτόν τον κινητήρα δεν είναι να τον κρατάς στην καλή του περιοχή, μα το να βγεις

> «...δε βλέπω την ώρα να το βάλω απέναντι στον ανταγωνισμό...»

από αυτήν… Όπερ σημαίνει πως προσφέρεται εξίσου καλά για απλή καθημερινή χρήση στην πόλη, για δυνατό παιχνίδι σε στροφιλίκι ή για χαλαρό ταξίδι με μουαγιέν που δεν έχουν τίποτε να ζηλέψουν από τα μεγάλα ξαδέρφια.

Μεγάλο μικρό

Την ακριβώς αντίθετη κατεύθυνση ακολουθεί η λογική της υπόλοιπης μοτοσυκλέτας. Η Triumph έφτιαξε ένα on-off που έχει το μπόι και το μπούγιο ενός χιλιαριού με το πλάτος και το βάρος ενός 650. Απίστευτο; Κι όμως, όσο κι αν δε δείχνει μικρό στην όψη, καβαλώντας το Tiger 800 δεν έχεις την αίσθηση του όγκου των 1,200, ούτε καν του μεγάλου Tiger.
Η εμπειρία της Triumph τις τελευταίες δύο δεκαετίες έχει αρχίσει πλέον να αποδίδει καρπούς στον σχεδιασμό των πλαισίων της. Από τις περίεργες κατανομές βάρους που χαρακτήριζαν μοτοσυκλέτες όπως τα μεγάλα Tiger ή τα Bonneville, τα τελευταία χρόνια οι Άγγλοι ζωγραφίζουν απίστευτα καλοζυγισμένα έργα τέχνης, από τα 675 ως το νέο Speed Triple και αυτό εδώ το Tiger. Έχει αυτό το μαγικό αίσθημα που μια ζωή χαρακτήριζε και τις Honda, την αίσθηση πως μόλις κάτσεις στη σέλα του είσαι σε ένα γνώριμο μέρος, λες και την είχες αυτή τη μοτοσυκλέτα από παλιά. Κουμπώνεις πρώτη, ξεκινάς και όλα λειτουργούν πειθήνια και καθησυχαστικά, το έχεις εύκολα και νιώθεις γεμάτος αυτοπεποίθηση πως τίποτε το απρόβλεπτο δε μπορεί να συμβεί. Η φιλικότητα που έδωσε τόσες και τόσες πωλήσεις σε μοτοσυκλέτες όπως το Transalp ή το V-Strom, είναι παρούσα στον υπερθετικό βαθμό και σύντομα βρίσκεσαι να κάνεις σλάλομ στο μποτιλιάρισμα χωρίς να πατάς πόδια κάτω. Αυτό είναι το σωστό, το ουδέτερο ζύγισμα παρέα με τον εξαιρετικό ψεκασμό. Δε χρειάζεται τίποτε άλλο.

Arai

TRIUMPH

Οι αναρτήσεις του δουλεύουν ικανοποιητικά, είναι κάπως φτωχές σε αίσθηση αλλά ας μην περιμένουμε και θαύματα σε αυτήν την τιμή –τουλάχιστον όχι με τα δεδομένα της κατηγορίας. Μαζί με τα εξίσου σωστά και ικανά φρένα, το σύνολο ούτε βγάζει μάτια, ούτε και υστερεί πουθενά, κάνει τη δουλειά του καλά ως όφειλε.
Και ξαφνικά έχεις ένα "μικρό" on-off που είναι όμως λίγο πιο μεγάλο και, όταν ανοίξεις το γκάζι, έχει πολύ περισσότερο ψωμί να σε κεράσει και τα παντιλίκια του θα τα κάνει και θα αφήσει πολύ πίσω του κάθε μικρότερου κυβισμού αντίπαλο. Άψογα.

Τι άλλο θες;

Δεν έχω την παραμικρή αμφιβολία πως η Triumph έχει στα χέρια της μια επιτυχία. Αν υπάρχει κάτι που θα μπορούσε να την απειλήσει, αυτό θα ήταν το γενικότερο οικονομικό κλίμα και μόνο. Ο ανταγωνισμός θα πρέπει να περιμένει το σχετικό συγκριτικό του κοντινού μέλλοντος για να εξαχθούν ασφαλέστερα συμπεράσματα, αλλά με πάσα επισημότητα μπορεί να αρχίσει να ιδρώνει, φαίνεται πως θα έχει πολύ δύσκολο έργο απέναντι στο Tiger 800.
Οι Άγγλοι μελέτησαν καλά την κατηγορία και έδωσαν στο πελατολόγιό της αυτό ακριβώς που ζητούσε: Αρκετά περισσότερα απ' όσα βρίσκουν σε ένα 650, χωρίς όμως τα πολλά περισσότερα λεφτά που θέλει ένα μεγάλο on-off. Ακόμη και στην αντίθετη κατεύθυνση, δε δυσκολεύομαι σε αυτούς τους καιρούς να φανταστώ μοτοσυκλετιστές που θα βρουν στην πρόταση της Triumph την ευκαιρία να κατέβουν από τα σαφώς ακριβότερα στη συμβίωση 1200άρια θηρία τους.
Θα κινηθεί καθημερινά στην πόλη με χαρακτηριστική άνεση,

TRIUMPH

θα ταξιδέψει βασιλικά με δύο άτομα και φορτωμένο, θα παίξει καλά σε στροφιλίκι απέναντι στις όμοιές του μοτοσυκλέτες, θα διασκεδάσει και θα σε πάει με μεγάλη άνεση στη βατή χωμάτινη διαδρομή. Όλα αυτά με μια μέση κατανάλωση της τάξης των 7-7.5 l/100 km, τιμή που δεν πλησιάζει την εξωφρενική οικονομία του BMW F800, αλλά τουλάχιστον είναι σημαντικά πιο κάτω από τις αντίστοιχες επιδόσεις των μεγάλων δικύλινδρων και χάρη στο 19λιτρο ρεζερβουάρ θα προσφέρει και ικανοποιητική αυτονομία. Δηλαδή τι άλλο μπορεί κανείς να χρειάζεται από μια πλήρη μοτοσυκλέτα για όλες τις δουλειές; Χώρια που στη σκληρή πραγματικότητα της Ελλάδας αυτές οι μοτοσυκλέτες είναι οι ιδανικότερες επιλογές από τη σκοπιά της ευχρηστίας.

Δεν έχει τη μουράκλα των μεγάλων, ούτε την τρελή τεχνολογία. Είναι μια εξαιρετικά απλή μοτοσυκλέτα, με όλα τα απαραίτητα και καμία έλλειψη. Η ποιότητα κατασκευής της είναι στο επίπεδο που πρέπει και προσωπικά μου αρέσει ο λιτότητα της όλης ιδέας, όπως λ.χ. η απουσία πίσω καπακιών που αφήνουν το υποπλαίσιο σε κοινή θέα. Δυσκολεύομαι να βρω κάτι να παραπονεθώ, να μιλήσω ας πούμε για τα φτωχής αισθητικής χειριστήρια στα πόδια; Σιγά τα ωα.

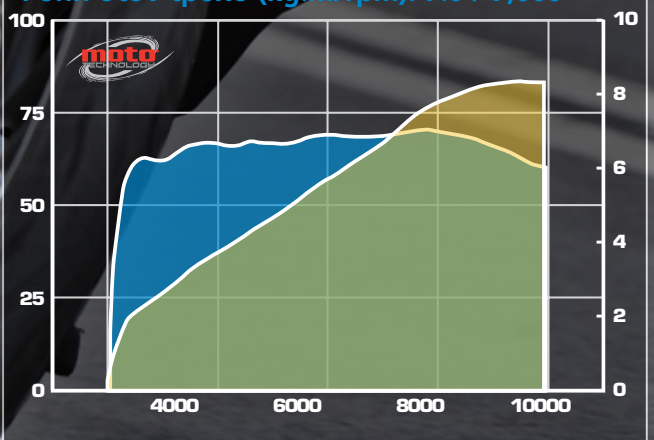
Δε σας κρύβω πως δε βλέπω την ώρα να το βάλω απέναντι στον ανταγωνισμό του. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

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

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 83.4 / 9,900
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 7.0 / 7,600



Το Tiger 800, με αριθμό πλαισίου 6510 και 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 23.6C, υγρασία 23%, ατμοσφαιρική πίεση 993.7mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

TRIUMPH TIGER 800
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
€8,990

racing

Μπορεί αυτή να είναι η μοτοσυκλέτα που όλοι θα ζηλεύουν φέτος; Κατά τα ως τώρα φαινόμενα, ναι, δίχως αμφιβολία

REPSOL
HONDA
HRC
RK
NGK
SPARK PLUGS
BRIDGESTONE
Snap-on
GAS
HONDA
Satu HATI.

"Αεροπορία" το πρωτάθλημα

Απομένει κάτι παραπάνω από μήνα μέχρι να αρχίσει το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας του 2011. Ο ΣΟΑΜ (www.soamracing.gr) έχει εξαγγείλει ένα πρόγραμμα πέντε αγώνων, εκ των οποίων δύο στις Σέρρες, δύο στο Τυμπάκι της Κρήτης και έναν στην Τρίπολη. Σωστά, Μέγαρα και πάλι δεν έχει...

Είναι να απορεί κανείς, πώς γίνεται να τρέχουμε σε στρατιωτικά αεροδρόμια την ώρα που η μοναδική πίστα της Αττικής βρίσκεται εκτός προγράμματος. Δεν είμαι σε θέση να γνωρίζω πολλά για το συγκεκριμένο θέμα, αλλά δε χρειάζεται ούτε γνώση ούτε ευφυΐα για να αντιληφθεί κανείς πως κάτι βρωμάει. Η πίστα είναι κανονικά σε λειτουργία, ξέρω ένα σκασμό κόσμου που τρέχει στο ένα track day πίσω από το άλλο, οπότε αδυνατώ να βρω μια σοβαρή δικαιολογία. Τρώγονται για τα λεφτά; Ποιος ξέρει.

Η παράνοια γίνεται ακόμη βαθύτερη όταν συνειδητοποιήσουμε πως η πλειοψηφία του κόσμου των αγώνων εδρεύει στην Αθήνα. Σε αυτήν την εποχή της λιτότητας και της ανέχειας, υπάρχει άραγε η οικονομική δυνατότητα να μεταφέρονται, ολιγομελείς έστω, ομάδες στις άκρες της Ελλάδας;

Μη με παρεξηγείτε, δε λέω να μη γίνονται αγώνες στην Κρήτη και στη Μακεδονία και στην Πελοπόννησο, αλλά η λογική θα έλεγε πως από ένας αγώνας εις έκαστην θα αρκούσε αν μπορούσε το πρόγραμμα να αποκτήσει και άλλους δύο αγώνες στην Αττική. Μόνο που, απ' ότι φαίνεται, το μόνο πράγμα που δεν πρυτανεύει στην υπόθεση αυτή είναι η κοινή λογική.

Λόγω της στενής σχέσης του πρωταθλητή Γιάννη Μπούστα με το eBike.gr τυγχάνει να γνωρίζω πως πλήρωνε από τη δική του τσέπη και κάποιων φίλων για να μπορεί να τρέχει. Στην καλοκαιρινή διακοπή του πρωταθλήματος δε γνώριζε αν θα μπορούσε να συνεχίσει και το φθινόπωρο. Μιλάμε για τον Πρωταθλητή Ελλάδας, τον σημαντικότερο σύγχρονο αναβάτη της χώρας, δηλαδή τι να πουν οι υπόλοιποι; Αν δε μπορεί ο πρωταγωνιστής να βρει το απαραίτητο μετρητό να πάει στην άλλη άκρη της χώρας για έναν αγώνα, ποιος θα το βρει;

Τώρα διαβάζω δεξιά κι αριστερά πως κυκλοφορούν φήμες για επιστροφή Μεγάρων στο πρωτάθλημα. Και πέρυσι άκουγα τα ίδια και δεν έγινε, μακάρι φέτος να συμβεί. Μάλλον έχω αρχίσει να γίνομαι γραφικός, αλλά ειλικρινά έχω σιχαθεί να μιλάω για την απουσία μιας διοικούσας αρχής με το κύρος και την ικανότητα να οργανώσει σωστά το πρωτάθλημα. Ο κόσμος αποδεικνύει διαρκώς πως θέλει να βλέπει ένα ωραίο πρωτάθλημα, στην Τρίπολη συνέρευσε άφθονος κόσμος αυθημερόν από την Αθήνα, ομοίως και στην Κρήτη το κοινό ανταποκρίνεται θερμά.

Αφού τελικά μας αρέσουν τα αεροδρόμια, δεν κοιτάμε μήπως παίζει ξανά το Τατόι; Ναι, ο παππούς μου θα συγκινιόταν πολύ, αλλά τουλάχιστον θα ανασάνουν οικονομικά αρκετοί αναβάτες, μπορεί και να δελεαστεί και κάποιος νέος. Διαφορετικά νομίζω πως διακρίνω έναν τοίχο στο βάθος…

ΕΠΙ ΤΟΥ eΠΙΕΣΤΗΡΙΟΥ

Την Τετάρτη 2 Μαρτίου, στη γενική συνέλευση του Σύνδεσμου Οδηγών Αγώνων Μοτοσυκλέτας, ανακοινώθηκε η επιστροφή της πίστας των Μεγάρων στο πρόγραμμα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας.

Έτσι, το φετινό αγωνιστικό ημερολόγιο διαμορφώνεται ως εξής:

1ος αγώνας: 10 Απριλίου, Τρίπολη
2ος αγώνας: 8 Μαΐου, Σέρρες
3ος αγώνας: 5 Ιουνίου, Τυμπάκι
4ος αγώνας: 11 Σεπτεμβρίου, Μέγαρα
5ος αγώνας: 2 Οκτωβρίου, Σέρρες
6ος αγώνας: 23 Οκτωβρίου, Μέγαρα

SHOEI
38
SHOEI

Η ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
ΧΟΡΗΓΟΙ ΣΕ ΚΡΙΣΗ

Μέσα στον Φεβρουάριο η Yamaha έκανε δύο επίσημες παρουσιάσεις ομάδων της σε MotoGP (φωτό) και WSBK και σε αμφότερες το κύριο θέμα συζήτησης ήταν η απουσία κεντρικών χορηγών.

Οι ανεπίσημες πληροφορίες που βγαίνουν από τα paddocks των παγκοσμίων πρωταθλημάτων λένε πως οι χορηγικές συμφωνίες έχουν καταποντιστεί σε νούμερα που πριν μερικά χρόνια θα εξασφάλιζαν το πολύ μια

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

θέση στην καρίνα μιας μοτοσυκλέτας και πως αυτός είναι και ο λόγος που η Yamaha ακόμη δεν έχει υπογράψει με κανέναν –για να μην ευτελίσει το πρωταθληματικό status της. Για τα MotoGP φερόμενες ως φαβορί για την κεντρική χορηγία της Yamaha είναι οι Air Asia και Petronas, με την πρώτη να εξακολουθεί μόνο ως φήμη και τη δεύτερη να παραμένει ακόμη σε ρόλο μικρής χορηγού. Η αναπόφευκτη πραγματικότητα είναι πως η μοτοσυκλέτα με το #1 των GP εξακολουθεί να μην έχει χορηγό και το γεγονός αυτό σίγουρα προκαλεί άφθονο στρες στο στρατηγείο της Yamaha Racing.

Racing Gossip

WORLD SUPERBIKES – PHILLIP ISLAND

Ο Carlos Checa και ο πρωταθλητής Max Biaggi πρωταγωνίστησαν στην εναρκτήριο αγώνα της Αυστραλίας, με τον Ισπανό της Ducati και παίρνει την πρωτιά σε όλα

Έδειξε από την Superpole πως η Ducati της ομάδας Althea είναι ικανή για όλα. Ο Carlos Checa πήρε την πρώτη θέση εκκίνησης με ελάχιστη διαφορά από τον πρωταθλητή Max Biaggi και την Aprilia του. Η μονομαχία των δύο θα κατέληγε με την ίδια ακριβώς σειρά και στο πρώτο σκέλος, με τον Leon Haslam να συμπληρώνει με τη BMW του το βάθρο.

Το δεύτερο σκέλος είχε πάλι τους ίδιους δύο πρωταγωνιστές και για μια ακόμη φορά ο Ισπανός επικράτησε του Ιταλού, αυτή τη φορά σχετικά ευκολότερα καθώς ο Biaggi έκανε μια μάλλον κακή εκκίνηση. Η μόνη αλλαγή στη σύνθεση του βάθρου έφερε ένα πολύ γνωστό όνομα: Ο Marco Melandri, μετά την πέμπτη θέση στο πρώτο σκέλος, τερμάτισε τώρα τρίτος, ανεβάζοντας τη Yamaha ξανά στο βάθρο και δείχνοντας πως ο χρόνος προσαρμογής του στο νέο γι' αυτόν πρωτάθλημα δε θα είναι και τόσο μεγάλος.

(Αναλυτικά αποτελέσματα: www.worldsbk.com)

WORLD SUPERPORT – PHILLIP ISLAND

Ένας αγώνας που κρίνεται για εννιά χιλιοστά του δευτερολέπτου είναι ό,τι καλύτερο για ορεκτικό μιας χρονιάς

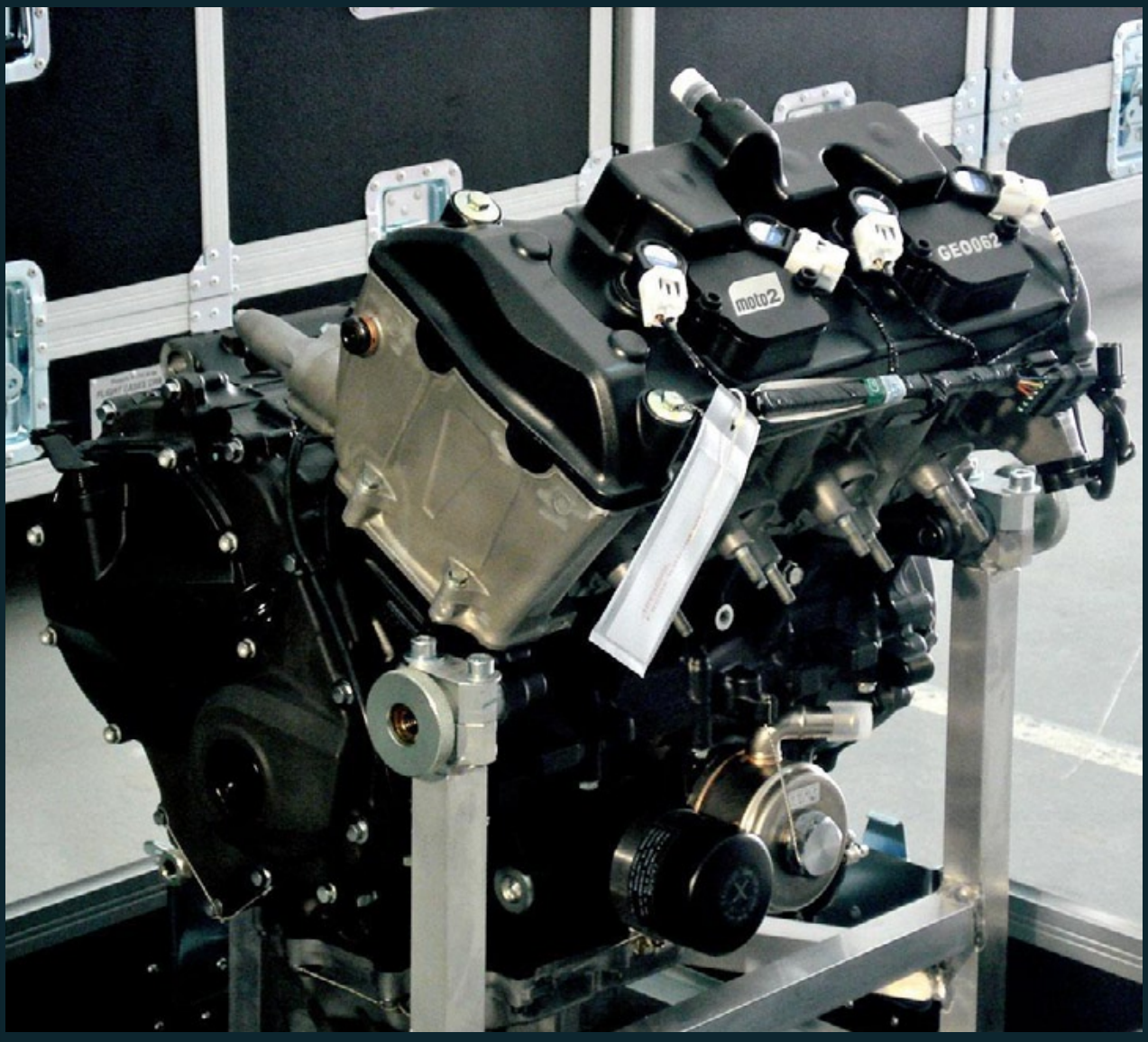
Η επιστροφή της Yamaha στο Supersport δικαιώθηκε με το καλημέρα. Ο Ιταλός αναβάτης της ομάδας ParkinGO, Luca Scassa, πήρε την πρώτη καρό σημαία της χρονιάς περνώντας με slipstream στην ευθεία του τερματισμού τον Broc Parkes (Kawasaki Motocard.com) για μόλις 0.009 δευτερόλεπτα. Τρίτος τερμάτισε ο Sam Lowes (Parkalgar Honda) και μη νομίζετε πως ήταν μακριά: Τα 24 εκατοστά του δευτερολέπτου πίσω από τον Parkes σημαίνουν πως μύριζε μια χαρά τα καυσαέρια των δύο προπορευόμενών του, ενώ αποδεικνύουν επίσης πως ο αγώνας αυτός κράτησε τους θεατές στην άκρη του καθίσματός τους. Υπέροχα πράγματα με το καλημέρα.

(Αναλυτικά αποτελέσματα: www.worldsbk.com)

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ ΣΤΗ MOTO2;

Τις τελευταίες μέρες ακούγεται όλο και πιο έντονα πως από το 2013 θα απελευθερωθεί η μεσαία κατηγορία των GP από τον περιορισμό του spec κινητήρα

Μπαίνοντας στον δεύτερο χρόνο της Moto2 η Dorna μπορεί να αισθάνεται απολύτως δικαιωμένη. Η κατηγορία που επέβαλε εν μέσω αρκετών διαμαρτυριών τα έχει όλα, θέαμα, πληθώρα νικητών, μέχρι και λίστα αναμονής για μια θέση στο πρωτάθλημα. Λογικά αυτό τράβηξε το ενδιαφέρον και άλλων κατασκευαστών και αυξήθηκαν οι φωνές που ζήτησαν από τη Dorna να επιτρέψει και άλλους κινητήρες στη Moto2, κάτι που προφανώς θα άρεσε σε όλους –αρκεί να βρεθεί η κατάλληλη φόρμουλα γι' αυτό. Ας περιμένουμε λίγο για να δούμε πόση αλήθεια υπάρχει σε αυτή τη φήμη, καθώς επισήμως το θέμα δεν υπάρχει ακόμη.



ΒΡΑΒΕΥΣΗ ΒΑΣΙΛΗ ΟΡΦΑΝΟΥ

Την Τρίτη 15 Φεβρουαρίου στο Αθηνών Αρένα πραγματοποιήθηκε με μεγάλη λαμπρότητα η απονομή των βραβείων για τους "ΑΝΔΡΕΣ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ" από το περιοδικό STATUS

Μεταξύ των 23 ανδρών που βραβεύτηκαν για την επιμονή και την προσήλωση στους στόχους τους , ήταν και ο Βασίλης Ορφανός ο Έλληνας αναβάτης-θρύλος του Dakar. Τον Βασίλη προσφώνησε και βράβευσε ο ειδικός σύμβουλος του STATUS Παύλος Εμμανουήλ μαζί με τον νεαρό αναβάτη Νότη Παπαπαύλου και έδωσε το στίγμα ενός ανθρώπου που αγωνίζεται 20 χρόνια και προπονείται 330 ημέρες για να τρέξει τις 20 στις πιο ακραίες συνθήκες του πλανήτη μας, μέσα στις ερήμους του κόσμου.

Ακολούθησαν εντυπωσιακά πλάνα από τις πέντε συμμετοχές του Βασίλη στο Rally Dakar, καθώς και δηλώσεις του παγκόσμιου πρωταθλητή Rally και νυν Ευρωβουλευτή Ari Vatanen.

Μετά τον λόγο πήρε ο Βασίλης και αφού ευχαρίστησε τον όμιλο Λυμπέρη, τους αναγνώστες του περιοδικού και όλους τους παρευρισκόμενους για τη μεγάλη τιμή που του έκαναν, δήλωσε ότι το δυσκολότερο σε όλη αυτή την εικοσαετή του πορεία στις καλές και κακές στιγμές που αντιμετώπιζε, ήταν οι "τοίχοι από τις δυσκολίες" που έπρεπε να ξεπεράσει για να συνεχίσει το μοναχικό του δρόμο προς την κορυφή.

Κλείνοντας ευχαρίστησε τους χορηγούς του που τον βοήθησαν να αγωνίζεται στο Dakar και παράλληλα έδωσε μια συμβουλή: Να ονειρεύεστε και να ακολουθείτε τα όνειρα σας άσχετα από τα εμπόδια που θα συναντάτε με σκοπό να πραγματοποιείτε τους στόχους σας.

Τέλος δήλωσε ότι ήδη έχει αρχίσει την προετοιμασία για την 6η του συμμετοχή στο Dakar του 2012.

ΕΥΒΟΙΑ RALLY RAID

900 km διαδρομών σε απάτητα κομμάτια, σε 3 ημέρες, με νυχτερινό σκέλος και πολλές εκπλήξεις στο τέλος του περιμένουν τους αγωνιζόμενους.

Ο αγώνας προσμετρά στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα 4x4 της ΕΛΠΑ και στο Balkan Rally Raid Cup και το ενδιαφέρον είναι ήδη μεγάλο από συμμετοχές του εξωτερικού, αφού όλοι οι φίλοι του Balkan Off Road Marathon θα είναι εκεί. Η KRD, η αγωνιστική ομάδα της Makan, η ομάδα του Off Road Club Bulgaria, η ομάδα της MAN Marine και άλλοι γνωστοί και άγνωστοι θα είναι εκεί να διασχίσουν τα βουνά της Εύβοιας από την Αιδηψό μέχρι και τον Παγώντα.

Για όσους επιθυμούν θα υπάρξει μια light έκδοση του αγώνα και ένας ειδικός θεσμός κατάταξης Trail Cup με 200 km την ημέρα για όλο το Σαββατοκύριακο και ειδική κατάταξη με ξεχωριστά κύπελλα, καθώς και ξεχωριστές κατηγορίες GPS για moto, Quad & 4x4.

1 Μαρτίου: Άνοιγμα Συμμετοχών
5 Ιουλίου: Κλείσιμο συμμετοχών
7 Ιουλίου: Τεχνικός και γραμματειακός έλεγχος
8 Ιουλίου: Πρόλογος 13:00-17:00, Νυχτερινή ειδική Z1 – Z2 – ATV – UTV 21:30-00:30
9 Ιουλίου: 2ο Σκέλος Αιδηψός – Ψαχνά – Αιδηψός
10 Ιουλίου: 3ο Σκέλος Αιδηψός – Μαντούδι – Αιδηψός
10 Ιουλίου: Τελετή λήξης – Πάρτι στην Παραλία

Στο www.eviarally.com υπάρχουν αναλυτικά όλες οι πληροφορίες του αγώνα, συνεχής ενημέρωση και νέα, σημεία της διαδρομής, πλούσιο φωτογραφικό υλικό, ενημέρωση από τη δημιουργία του roadbook και πολλές πληροφορίες από την Αιδηψό και τις δυνατότητες διακοπών και άλλων ασχολιών.

ΜΙΑ 50ΑΡΑ ΣΤΑ GP

Η Yamaha φέτος συμπληρώνει μισό αιώνα στους αγώνες ταχύτητας και το γιορτάζει με ένα ειδικό επετειακό site

Το γαλλικό GP του 1961 ήταν η πύλη εισόδου της Yamaha στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας και έκτοτε η ιαπωνική εταιρεία έχει συνεργαστεί με πολύ σπουδαίους αναβάτες, μαζεύοντας στην πορεία έναν σημαντικό αριθμό τίτλων.

Φέτος η εταιρεία θα το γιορτάσει στήνοντας μια εξειδικευμένη ιστοσελίδα, κοσμώντας τις μοτοσυκλέτες της εργοστασιακής ομάδας με ένα επετειακό σήμα, ενώ παράλληλα στον αγώνα του Assen οι Jorge Lorenzo και Ben Spies θα καβαλήσουν τις M1 τους με μια σπέσιαλ βαφή.

Ως τότε, η ιστοσελίδα-μουσείο της Yamaha μας περιμένει στη διεύθυνση www.yamaha-motor.co.jp/global/race/wgp-50th.

ΠΑΡΑΘΥΡΟ ΣΤΑ MOTOGP ΓΙΑ HOPKINS

Θυμάστε τον John Hopkins; Μετά από δύο χρόνια απουσίας θα τον ξαναδούμε στις 13 Μαρτίου στο Κατάρ να καβαλά ένα γαλάζιο Suzuki GSV-R με αυτοκόλλητα Rizla

Όχι, ο Hopper δεν επιστρέφει κανονικά στα MotoGP. Ο Αμερικανός ωστόσο φέτος είναι αναβάτης της Crescent Suzuki στο Αγγλικό BSB, ομάδα ιδιοκτησίας του Paul Denning ο οποίος είναι και αγωνιστικός διευθυντής της Suzuki στην ομάδα των MotoGP. Έχοντας φέτος ως μοναδικό αναβάτη στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα τον Alvaro Bautista, σίγουρα θα έχουν στο μυαλό τους το ενδεχόμενο ενός τραυματισμού –κάτι που συνέβη και πέρυσι. Φυσικά δεν είναι αποδεκτό από τους χορηγούς να απέχει εντελώς η ομάδα από αγώνες του πρωταθλήματος αν ο βασικός τους αναβάτης για οποιονδήποτε λόγο δεν είναι σε θέση να αγωνιστεί, έτσι έσπευσαν από νωρίς να εντοπίσουν τον αναπληρωματικό του, αναζήτηση που δεν πρέπει να πήρε ούτε πολύ χρόνο ούτε πολλή φαιά ουσία. Ο John Hopkins ήταν ο βασικός αναβάτης της Suzuki στα MotoGP από τη δίχρονη εποχή και η συγγενική σχέση με την αγγλική ομάδα του Denning απλά δένει το γλυκό.

Έτσι ο Hopper θα είναι παρών στη τελευταία επίσημη δοκιμή των MotoGP πριν την έναρξη της σεζόν, στο Κατάρ στις 13 και 14 Μαρτίου, όπου θα αξιολογηθεί η απόδοσή του στο 800άρι πρωτότυπο και θα φρεσκάρει κι αυτός τη μνήμη του για παν ενδεχόμενο.

Προφανώς αυτή η είδηση προκάλεσε φήμες περί επιστροφής του Αμερικανού στο πρωτάθλημα, ωστόσο ο Denning έσπευσε να ξεκαθαρίσει πως δεν υπάρχει καμιά πρόθεση από πλευράς Suzuki να κατεβάσει μια δεύτερη μοτοσυκλέτα και πως η συνεργασία με τον αναβάτη είναι καθαρά σε προληπτικό επίπεδο, ως ανακοινώθηκε.

KTM RACING TEAM

Στις 12/2 η KTM Southeast Europe παρουσίασε στις εγκαταστάσεις της στην Ελευσίνα τις αγωνιστικές ομάδες Enduro και Motocross για τα αντίστοιχα Πανελλήνια Πρωταθλήματα

Enduro: Στην E1 επίσημος αναβάτης θα είναι ο Αλέξης Ζώρας και θα αγωνίζεται με ένα KTM EXC F 250 2011, ενώ στην E2 ο Παντελής Σκόδρας με KTM EXC E 250 2011. Στην E3 ο θρύλος του ελληνικού Enduro, Αδάμος Πράσσος, φέτος δυστυχώς δε θα μπορέσει να αγωνιστεί σε υψηλό επίπεδο λόγω του περυσινού τραυματισμού που του στέρησε και την κατάκτηση του πρωταθλήματος. Ο Αδάμος θα είναι για πάντα μέλος του Team προσφέροντας την τεράστια εμπειρία και συμβουλές του απλόχερα στους νεότερους αναβάτες. Νέο αίμα και αντικαταστάτης του στην E3 είναι ο Χάρης Γιώτας, αναβάτης από τα Μέγαρα που θα συμμετάσχει με ένα KTM EXC 530.

Motocross: Η KTM το 2011 επεκτείνοντας την υποστήριξη της στον Στέλιο Γαλατιανό στην MX1 και επιλέγοντας τον τρέχοντα Πρωταθλητή Σπύρο Κοσμά στην MX2 ελπίζει ότι φέτος θα είναι πιο ανταγωνιστική από ποτέ για την κατάκτηση της 1ης θέση στις δύο βασικές κατηγορίες.

Η KTM δε θα μπορούσε να μην ευχαριστήσει και το σύνολο των υποστηρικτών της στην ομάδα: Michelin (Επίσημος Συνεργάτης Ελαστικών), MOTOREX (Λιπαντικά – Αναλώσιμα), VGR Team, Six Days Service, Plaketas Service, ΜΙΜΙΚΟS MOTOSHOP, Sport Camp (Εκπαιδευτικό Κέντρο KTM – Λουτράκι).

Η BETA ΣΤΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ENDURO

Τρεις αναβάτες ανακοίνωσε η ελληνική αντιπροσωπεία της Beta, The Fuoristrada Co (www.betamotor.gr) για το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Enduro

Η 'The FUORISTRADA Co.' βρίσκεται στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσει ότι το 2011 ο Γιώργος Δαργινάκης (εικονίζεται), 2ος το 2010 στην κατηγορία νέων, θα συμμετέχει με Beta στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Enduro αλλά και σε επιλεγμένους αγώνες scramble και motocross. Ο Γιώργος αγωνίζεται με ένα Beta RR400 Final Edition και καθ' όλη τη διάρκεια της χρονιάς θα χρησιμοποιεί τα προϊόντα που αντιπροσωπεύει η 'The FUORISTRADA Co.' (χειροποίητες εξατμίσεις Scalvini, κράνη KALI protectives και αγωνιστικά αξεσουάρ από τον κατάλογο Beta Special parts και Boano Racing).

Ο δεύτερος αναβάτης της εταιρείας είναι ο πολύπειρος Παναγιώτης Θερριός, ο οποίος θα συμμετάσχει με ένα Beta RR400. Τη συμμετοχή του Πάνου υποστηρίζουν από κοινού η 'The FUORISTRADA Co.', η CARRER Accessories (ένδυση SHOT, προστατευτικά MECAFRANCE, πλαστικά UFO) και το RIDER'S SHOP (ελαστικά MICHELIN).

Ο Ηλίας Κυριλής θα είναι ο τρίτος αναβάτης της Beta στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Enduro, θα συμμετάσχει στην κατηγορία νέων (EN) με ένα Beta RR450 και την συμμετοχή του εκτός από τη 'The FUORISTRADA Co.' θα στηρίξουν ακόμα η G.R.C. POWER FACTORY (ένδυση KENNY) και το RIDER'S SHOP (ελαστικά).

REPSOL
NGK
SPARK PLUGS
HRC
RK
RC211V
REPSOL
BRIDGESTONE
HONDA
One HEART.
GAS

Honda

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Αρχείο eBike.gr

Mania!

Από το πρώτο τεστ της Valencia τον περασμένο Νοέμβρη ως τις δύο επίσημες δοκιμές του 2011 στη Sepang η Honda κυριάρχησε απόλυτα με τους τέσσερις εργοστασιακούς της αναβάτες στους τέσσερις ταχύτερους χρόνους, ενώ ανέδειξε έναν σαρωτικό σε βαθμό πανικού (για τους υπόλοιπους) Casey Stoner

>> CASEY STONER

Ασταμάτητος

Μας έδωσε ένα δείγμα τον περασμένο Νοέμβριο στην Ισπανία όταν καβάλησε για πρώτη φορά το εργοστασιακό RC212V και έκανε μια αναπάντεχη συλλογή εσωρούχων αναβατών MotoGP. Συνέχισε όμως να είναι εξίσου δυναμικός και στις αρχές του Φλεβάρη στη Μαλαισία, ενώ με το κλείσιμο της δεύτερης επίσημης δοκιμής του 2011, ο Αυστραλός μάλλον χάρισε στο HRC περισσότερα χαμόγελα απ' όσα έχουν απολαύσει αθροιστικά από το 2006 ως σήμερα.

Δηλώνει πως έχει ήδη επιλέξει το πιο άκαμπτο από τα διαθέσιμα πλαίσια που προσφέρει το HRC στους αναβάτες του και πλέον περιμένει την τελευταία δοκιμή πριν τον πρώτο αγώνα στο Κατάρ απλά για να βρει το ιδανικό σετάρισμα. Η δε προσομοίωση αγώνα που έτρεξε την τρίτη μέρα της επίσημης δοκιμής θα πρέπει να κατατρόμαξε πολύ κόσμο, γυρνώντας για σχεδόν την πλήρη διάρκεια ενός αγώνα στον ρυθμό της περσινής pole position. Μετά ο Αυστραλός δήλωνε έκπληκτος πως περίμενε τους υπόλοιπους να είναι πιο γρήγοροι… Κοινώς είναι έτοιμος, ακονισμένος και ορεξάτος!

REPSOL
GAS
X-802

>> DANI PEDROSA

Σταθερά ψηλά

Από την παρούσα ομάδα της Honda είναι ο μακροβιότερος αναβάτης και ως εκ τούτου ο πιο έμπειρος με το RCV. Το γεγονός πως ήταν ο μοναδικός άλλος αναβάτης πλην του Stoner που κατέβηκε κάτω από το φράγμα των 2 λεπτών το αποδεικνύει.

Μέχρι πέρυσι διαβάζαμε διαρκώς για την πίεση που υφίσταται για να αποδείξει κάτι στη Honda, ακούγαμε πως η θέση του δεν είναι εξασφαλισμένη και πως έχει αρκετούς εχθρούς εντός του εργοστασίου, αφενός λόγω της μη ανταγωνιστικότητάς του για τον τίτλο, αφετέρου χάρη στον αντιπαθέστατο μάνατζέρ του. Όπως και να έχει, παρά τους περσινούς του τραυματισμούς ο Pedrosa κατάφερε να διπλασιάσει το ετήσιο ρεκόρ νικών του και με την αμέριστη συμπαράσταση της αλυσοδεμένης με το πόδι του μεγάλης χορηγού Repsol παραμένει για μια ακόμη χρονιά στην εργοστασιακή ομάδα. Σίγουρα η σαρωτική εμφάνιση του Αυστραλού τον προβληματίζει, μα ο Dani δείχνει πλέον ωριμότερος από ποτέ.

Στη Μαλαισία μάλιστα μας έδωσε ένα δείγμα του νέου αέρα που φαίνεται να πνέει στο στρατηγείο του HRC, όταν δήλωσε πως η δική του επιλογή πλαισίου δε θα εξαρτηθεί από τις επιλογές των υπολοίπων αναβατών. Η Honda θέλει όσο τίποτε άλλο έναν τίτλο στα 800 –που μάλλον τρέχουν φέτος την τελευταία τους χρονιά– και αργά ή γρήγορα η πίεση θα φανεί, εκτός αν η υπεροχή της εταιρείας συνεχίσει να επιβάλλεται και στους αγώνες.

PEDROSA
Satu HATI
BRIDGESTONE

>> MARCO SIMONCELLI

Ανεβαίνοντας

Ο SuperSic φέτος θα είναι πολύ δύσκολος αντίπαλος. Αν και η μοτοσυκλέτα του δεν είναι βαμμένη στο πορτοκαλί της Repsol, ο αφάνας Ιταλός έχει ένα πλήρως εργοστασιακό RCV κάτω από τα πόδια του και δεν αφήνει την ευκαιρία να πάει χαμένη. Στην τελευταία μέρα της προηγούμενης δοκιμής στη Sepang εκτοξεύτηκε αναπάντεχα στην κορυφή του πίνακα χρόνων και επέστρεψε στις 24 Φεβρουαρίου ξανά στην πρώτη τριάδα ξεπερνώντας τον Dovizioso και απειλώντας τα φαινομενικά φαβορί.

Ο Rossi δήλωνε πριν τα Χριστούγεννα γι' αυτόν πως ο επιθετικός του τρόπος οδήγησης και ο πνευματικός του τσαμπουκάς θα τον κάνουν τρομακτικό αντίπαλο και η αλήθεια είναι πως με την ανάλογα ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα στη διάθεσή του ο νεαρός πρωταθλητής των 250 έχει όλα τα φόντα να πάρει την πρώτη του νίκη σε GP και να φέρει σε δύσκολη θέση πολλά φαβορί. Μακάρι, λέμε εμείς.

SAN CARLO
BigMat
HONDA
RC211V
HONDA
BRIDGESTONE
Castrol
DUCATO

>> ANDREA DOVIZIOSO

Εκεί, περίπου

Το γεγονός πως βρέθηκε στην τέταρτη θέση των επίσημων δοκιμών είναι σπουδαίο για τη Honda, καθώς με τον Dovi καπάρωσε όλη την πρώτη τετράδα. Για τον ίδιο το να βλέπει από κάτω του τον περσινό πρωταθλητή, τον εννιά φορές παγκόσμιο πρωταθλητή και κάμποσους ακόμη εργοστασιακούς αναβάτες θα είναι σίγουρα σπουδαίο, αλλά στο μυαλό του σίγουρα θα έχει κάπου σφηνωμένη την ιδέα πως εξακολουθεί να είναι ο τελευταίος των εργοστασιακών Honda.

Στην Ιταλία πολλοί λένε πως φέτος είναι η τελευταία του ευκαιρία με τη Honda, πάντως ο ίδιος έχει μια χρυσή δυνατότητα να κάνει το κάτι παραπάνω, καθώς είναι τόση η λαχτάρα του ιαπωνικού γίγαντα να πάρει τον τίτλο που θα αφήσει αρκετές ελευθερίες στους αναβάτες της και σίγουρα θα τους προσφέρει ό,τι ζητήσουν. Τουλάχιστον στο πρώτο κομμάτι της χρονιάς, καθώς από ένα σημείο και μετά είναι λογικό η προσπάθεια της Honda να επικεντρωθεί σε αυτούς που θα διεκδικούν τον τίτλο, οπότε ο Dovi έχει ένα εξαιρετικά δύσκολο έργο: Να μείνει στον αφρό ανάμεσα σε μερικούς εκπληκτικούς αναβάτες, όπως οι κ.κ. Lorenzo, Stoner, Pedrosa. Θα τα καταφέρει;

REPSOL
BRIDGESTONE
GAS
HONDA
Satu HATI.

>> BEN SPIES

Πρώτο Yamaha!

Οι χρόνοι των δοκιμών λένε πολλά και τίποτα. Είναι μια σαφής ένδειξη του πού βρίσκεται μια ομάδα και ένας αναβάτης, αλλά πίσω από έναν χρόνο μπορεί να κρύβονται και αστάθμητοι παράγοντες, όπως η καλή ή κακή μέρα, τα παιχνίδια με ρυθμίσεις που απλά δε βγήκαν ή αντίθετα παραβγήκαν.

Η ουσία πάντως για τον Ben Spies είναι πως αυτό που είδαμε στη Sepang δεν ήταν τίποτε περισσότερο ή λιγότερο από τον γνωστό Τεξανό αναβάτη. Ελάχιστες δηλώσεις, πολλή δουλειά και πάντα καλά γυρολόγια. Στη συγκεκριμένη περίπτωση τόσο καλά που τον έφεραν πρώτο εκ των Yamaha και πρώτο μη Honda στην κατάταξη –ό,τι κι αν σημαίνει αυτό.

Ο ίδιος προτίμησε στις ελάχιστες δηλώσεις του να ξεκαθαρίσει πως φέτος έχει απαλλαχθεί εντελώς από το άγχος. Πέρυσι είχε να αποδείξει πως δικαίως βρέθηκε στα MotoGP και από πάνω του κρεμόταν η βεβαιότητα πως θα πήγαινε στην εργοστασιακή ομάδα αν δεν έκανε κάποια βλακεία. Τώρα είναι εκεί και ξέρει πως θα είναι σίγουρα και του χρόνου, έχει δίπλα του τον παγκόσμιο πρωταθλητή που όλοι έχουν στο στόχαστρο και για τον ίδιο το μόνο που μένει είναι να το απολαύσει. Ελπίζουμε τουλάχιστον, εκτός από το αδιαμφισβήτητο ταλέντο του, να πάρει και μερικά ρίσκα παραπάνω γιατί αν υπάρχει κάτι που το έχει απόλυτη ανάγκη είναι να ξαναβρεθεί στο ψηλότερο σκαλί του βάθρου.

11
IVECO
YAMAHA
SEMAKIN DEPAN
YAMAHA
11
BRIDGESTONE

>> COLIN EDWARDS

Στην αγαπημένη του θέση

Πάλι έκτος; Ούτε καν θυμόμαστε πόσες φορές έχει ξεκινήσει την "τελευταία του σεζόν στα MotoGP" ο συμπαθέστατος Τεξανός, πάντως σίγουρα η φετινή είναι άλλη μια τέτοια. Ας όψεται βέβαια η αποχώρηση της Ducati από το WSBK, διαφορετικά θα ήταν ήδη εκεί…

Χωρίς τις συνήθεις τρελές δηλώσεις του και μάλλον μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας, ο Edwards συνεχίζει να αποδεικνύει γιατί κάθε χρόνο φεύγει και πάντα εδώ είναι. Αν έχετε απορίες για το τι εννοούμε, κοιτάξτε στις επόμενες σελίδες να δείτε ποιοι αναβάτες είναι πίσω του στην κατάταξη των γυρολογίων. Ο έμπειρος Edwards αναμφίβολα εκμεταλλεύτηκε το γεγονός πως η M1 φέτος δεν έχει αλλάξει ριζικά, καταφέρνοντας να βρεθεί ψηλότερα από κάμποσα εργοστασιακά ονόματα και στην άκρως τιμητική θέση της δεύτερης τη τάξει Yamaha των επίσημων δοκιμών. Δεν είναι κι άσχημα για κάποιον που θεωρητικά είναι εκεί περισσότερο για να βοηθήσει τον νέο του ομόσταυλο, παρά γιατί έχει βλέψεις για κάτι παραπάνω. Ας μην ξεχνάμε πάντως πως ο Colin συνεχίζει να κυνηγά αυτή τη μία νίκη σε MotoGP που ακόμη δεν έχει πάρει και η οποία, στα 37 του αισίως, αρχίζει να γίνεται κάτι σαν επιτακτική ανάγκη.

Arai
YAMAHA
antoniolupi
MONSTER
ENERGY
LeoVince
MOTUL

>> JORGE LORENZO

Πολυπράγμων

Πρόκειται για έναν σπουδαίο πρωταθλητή, δεν υπάρχει αμφιβολία. Η αποχώρηση του Rossi από την ομάδα όμως τον φόρτωσε με πολλά νέα καθήκοντα και αυτά άφησαν το σαφές στίγμα τους στη Μαλαισία. Ο Lorenzo κατάφερε να κατέβει μισό δευτερόλεπτο κάτω από την περσινή του pole position στην ίδια πίστα, αλλά με αυτόν τον χρόνο κατατάχθηκε μόλις έβδομος! Τι έγινε;

Στα χέρια του έχει πέσει όλη η δουλειά της εξέλιξης της M1, γεγονός που τον φορτώνει με διάφορα καθήκοντα. Έτσι, για παράδειγμα, τη μισή δεύτερη μέρα στη Sepang την πέρασε με τη μια εκ των δύο μοτοσυκλετών των αναβατών εξέλιξης της εταιρείας (T2) όπου δοκίμαζε εξαρτήματα. Όλα αυτά σημαίνουν πως ο χρόνος με την προσωπική του μοτοσυκλέτα ήταν λιγότερος και με περισσότερη κούραση –και ρίσκο. Ο ίδιος δήλωσε μετά το τέλος της δοκιμής πως έχει βρει αυτά που ήθελε με το πλαίσιο, κάτι στο οποίο συμφωνεί και η ομάδα του, αλλά συνεχίζει να γκρινιάζει για την έλλειψη δύναμης. Στο τέλος μάλιστα πέταξε και μια απρόκλητη ατάκα που φανερώνει πολλά: "Η φετινή M1 θα γίνει καλύτερη από τον περσινή." Δεν ξέρω αν πρέπει να το πω ή όχι, αλλά ας το πάρει το ποτάμι, μου φαίνεται πως έχει αρχίσει να βλέπει τα αγγούρια του να μην έχει την έτοιμη μοτοσυκλέτα που τόσα χρόνια έφτιαχνε ο Rossi. Ειδικά όταν τα Honda έχουν κάνει άλματα μπροστά και του ρίχνουν πάνω από 1.3 δευτερόλεπτα.

PETRONAS
YAMAHA
SEMAKIN
DI DEPAN
BRIDGESTONE
NGK
D1A
EXEDY

>> ALVARO BAUTISTA

Σόλο κι αισιόδοξος

Για τον νεαρό Ισπανό φέτος η κατάσταση θα είναι κάπως περίεργη. Όντας μόνος του στην εργοστασιακή ομάδα της Suzuki θα έχει περισσότερη πίεση και λιγότερη καθοδήγηση, καθώς σίγουρα η εμπειρία του Loris Capirossi πέρυσι θα τον βοήθησε αρκετές φορές. Στον αντίποδα, θα έχει όλη την προσοχή της ομάδας πάνω του και ενδεχομένως και περισσότερους πόρους από πέρυσι.

Στη Sepang ο Bautista ήρθε με πολλή όρεξη, όμως το κλίμα τον επηρέασε πολύ έντονα και τη δεύτερη μέρα οδηγήθηκε στην Clinica Mobile για θεραπεία από πονοκέφαλο –τόσο πολύ! Τελικά πήρε το αίμα του πίσω την τελευταία μέρα, κατεβάζοντας τον απόλυτο προσωπικό του χρόνο στη μαλαισιανή πίστα κατά μισό δευτερόλεπτο, αλλά αυτό βέβαια δεν αρκούσε για κάτι περισσότερο από την όγδοη θέση. Ο ίδιος πάντως δηλώνει αισιόδοξος όπως πάντα και το αφεντικό της ομάδας του, ο Paul Denning, ποντάρει σε μερικές εμφανίσεις-έκπληξη από αυτόν φέτος.

Για να είμαστε ειλικρινείς, κι εμείς θέλουμε να δούμε μια υπέρβαση από τον Alvaro γιατί είναι κοινό μυστικό πως μάλλον βλέπουμε την τελευταία σεζόν της Suzuki στα MotoGP –εκτός αν συμβεί κάποιο θαύμα…

SHOEI
SUZUKI

>> HIROSHI AOYAMA

Σταθερός

Πλήρως θεραπευμένος από τον άσχημο περσινό του τραυματισμό, ο τελευταίος πρωταθλητής των 250 συνεχίζει στις δοκιμές εκεί που έμεινε πέρυσι, στα όρια της δεκάδας. Δεν είναι καθόλου σαφές τι είδους μοτοσυκλέτα τρέχει φέτος, καθώς οι πληροφορίες λένε πως δεν είναι στο εργοστασιακό επίπεδο αυτής του ομόσταυλού του, Marco Simoncelli, πάντως ο ίδιος ούτε γκρινιάζει ούτε αποκαλύπτει κάτι. Περιορίζεται στο να ευχαριστεί την ομάδα του για τη βοήθειά της, να εκφράζει τη δυσκολία του να σετάρει σωστά τη μοτοσυκλέτα του επειδή έχει πολλές τεχνικές αλλαγές και να παρουσιάζεται πολύ ικανοποιημένος από τον χρόνο που κατάφερε γράφοντας κοντά 200 γύρους στην τριήμερη δοκιμή της Μαλαισίας.

ARLENNESS
HONDA
BRIDGESTONE
Castrol
DUCATO

>> HECTOR BARBERA

Πρώτο Ducati!

Ακούγεται απίστευτο, μα είναι 100% αληθινό. Ο Hector Barbera δεν έκανε κάτι περισσότερο απ' ότι συνήθως, απλά μια καλή τακτική εμφάνιση στη δέκατη θέση των χρονομετρημένων γύρων στις τρεις μέρες της Sepang, αλλά αυτό ήταν αρκετό για να τον χρίσει πρώτο Ducati, μπροστά από αμφότερα τα εργοστασιακά.

Εντάξει, τα συμπεράσματα που μπορεί κανείς να βγάλει από αυτό είναι πολλά, όπως για παράδειγμα το βασικότερο που λέει πως τα δύο Desmosedici της Marlboro Ducati είναι σε μια διαδικασία ταχείας εξέλιξης, ενώ ο Barbera συνεχίζει να εξελίσσει την περσινή του αγωνιστική μοτοσυκλέτα, οπότε από μια πλευρά είναι λογικό αυτή τη στιγμή να πηγαίνει λιγάκι καλύτερα.

Πιθανότατα γι' αυτόν να έχει περισσότερη αξία το να βλέπει τα δύο Pramac και το ένα της Cardion AB πίσω του, καθώς δείχνει υπεροχή στον πόλεμο των δορυφορικών Ducati, αλλά δε ρίχνει κανείς κάθε μέρα στον Valentino Rossi, κι ας είναι και 1.3 δέκατα…

MAPFRE
PULL&BEAR
Powered by DUCATI
Valencia Terra i Mar
Diputació de València
bancaja
8

>> VALENTINO ROSSI

Όλα του γάμου δύσκολα

Δεν υπάρχει πιο κατάλληλη περίσταση να αρχίσουμε τις παροιμίες. Πέραν του τίτλου που έδωσα πριν λίγο, ταιριάζει απόλυτα και το "ήταν στραβό το κλήμα, το έφαγε κι ο γάιδαρος…" Ο Rossi ήρθε στη Μαλαισία ορεξάτος και ιδιαίτερα περίεργος να δει πόσο απέδωσαν όλες εκείνες οι αλλαγές που προγραμμάτισε η ομάδα του βάσει των δικών του εντολών μετά το πρώτο τεστ στις αρχές Φεβρουαρίου στην ίδια πίστα. Οπτικά παρατηρούμε αμέσως-αμέσως πως τα περίφημα πτερύγια που είχαν επινοήσει πέρυσι για να προσφέρουν πρόσφυση στο μπροστινό της D16 πήγαν περίπατο (τα είχαν στο προηγούμενο τεστ της Sepang).

Την πρώτη μέρα λοιπόν ο Ιταλός κατάφερε να πλησιάσει περίπου στο ένα δευτερόλεπτο από τον χρόνο του απίστευτου Stoner, γεγονός που τον γέμισε αισιοδοξία, όταν χτύπησε η καταστροφή. Τη δεύτερη μέρα ο Rossi δε συμμετείχε καθόλου στη δοκιμή, καθώς υπέφερε από ίωση και χρειάστηκε μια βαρβάτη θεραπεία για να μπορέσει να τρέξει την τρίτη. Τελικά, παρά το τροπικό κλίμα και την εξάντληση λόγω της ίωσης, ο Rossi έκανε 59 γύρους την τρίτη και τελευταία μέρα, αλλά βελτίωση είδε μόνο στον προσωπικό του χρόνο, ενώ η απόσταση από τους πρωτοπόρους ξαναμεγάλωσε, καθώς αυτοί διακτινίστηκαν.

Φεύγοντας από τη Μαλαισία σύσσωμη η ομάδα της Ducati ήταν συννεφιασμένη και ο Ιταλός δήλωνε πως "τώρα ανησυχούμε", εννοώντας πως βλέπει την αλματώδη άνοδο των αντιπάλων του, την ώρα που αυτός χάνει πολύτιμο έδαφος, μία από τον ώμο του, μια από την ίωση και πάντα από τη δυσκολία προσαρμογής του στη Desmosedici.

TIM
DUCATI
DUCATI
TIM
AMG
ups

>> NICKY HAYDEN

Μια από τα ίδια

Ακούγεται απίστευτο, αλλά μετά από τρεις μέρες δοκιμών και εκατοντάδες γύρους, ο Hayden και ο Rossi έγραψαν ακριβώς τον ίδιο ταχύτερο χρόνο, 2:01.469, μιλάμε για ταύτιση στο χιλιοστό του δευτερολέπτου! Ο Αμερικανός εξακολουθεί να είναι μακράν ο πιο δουλευταράς αναβάτης του παγκοσμίου: Την ώρα που άλλοι έκαναν μια 100αριά γύρους στο τριήμερο, αυτός έκανε 71 γύρους μόνο την τελευταία μέρα.

Βέβαια το αποτέλεσμα δεν τον έχει δικαιώσει ακόμη και πιθανότατα ο λόγος να είναι ο ομόσταυλός του. Βλέπετε, ο Hayden έχει κρεμάσει όλες του τις ελπίδες στην εξέλιξη της μοτοσυκλέτας από τον Rossi και την ομάδα του, έτσι η δουλειά που έκανε ως πέρυσι τώρα έχει διακοπεί και ξαναρχίσει από την αρχή, εξελίσσοντας ένα εντελώς διαφορετικό πλαίσιο και πακέτο ηλεκτρονικών.

Το γεγονός πως γράφει τους ίδιους χρόνους με τον Ιταλό έχει διττή ερμηνεία: Αφενός δείχνει πως μάλλον αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα, αφετέρου όμως τον εκθέτει λιγάκι, καθώς ο Rossi υποτίθεται πως πονάει στον ώμο και είχε και πρόβλημα εξάντλησης λόγω ίωσης. Αν γυρνά στον ίδιο χρόνο με τον "ανάπηρο" φίλο του, όταν αυτός γίνει καλά πόσο πίσω θα μείνει;

Όπως και να έχει, η δουλειά του Hayden είναι κρίσιμης σημασίας αυτή τη στιγμή, καθώς ο περιορισμένος χρόνος δοκιμών είναι εχθρός αυτών που έχουν πολλές αλλαγές στη μοτοσυκλέτα τους, όπως δηλαδή η Ducati. Ίσως θα πρέπει να δώσουν ένα εργοστασιακό και σε κάποιον άλλον αναβάτη, λ.χ. στον Capirossi, ώστε να ενταθεί η διαδικασία της εξέλιξης που προς το παρόν τους έχει σχεδόν δύο δευτερόλεπτα μακριά από όλους τους διαφαινόμενους πρωταγωνιστές του 2011.

GENERALI
riello ups
TIM
DUCATI
riello ups

>> LORIS CAPIROSSI

Reset

Είναι ο γηραιότερος αναβάτης της κατηγορίας στα 38 του και μολαταύτα τρέχει με μια ομάδα που πρόπερσι βαπτίστηκε "φυτώριο νέων ταλαντούχων" αναβατών για τη Ducati. As έχει, ο ίδιος βρίσκεται σαφώς στα τελευταία του στη κατηγορία και στη Sepang αρκέστηκε να δηλώσει πως συνεχίζει να προσπαθεί να ξαναπροσαρμοστεί στη μοτοσυκλέτα που κατάγεται κατευθείαν από εκεί που ο ίδιος εξέλιξε εκ του μηδενός πριν καμιά δεκαριά χρόνια.

Το γεγονός πως οι χρόνοι του ως τώρα τον κατατάσσουν ανάμεσα στα πουλέν της μεγάλης κατηγορίας, πολύ απλά σημαίνει πως έχει ακόμη δρόμο μέχρι να ξαναβρεί την οικειότητα με το δύστροπο άλογο της Ducati.

PRAMAC

>> CAL CRUTCHLOW

Στα βαθιά

Ο σπουδαίος Άγγλος έχει κάνει τα τελευταία τρία χρόνια μια ονειρεμένη πορεία: Από το πουθενά βρέθηκε στο WSS, το πήρε με την πρώτη, αμέσως μετά γέμισε τη σέλα του Ben Spies στο WSBK και από κει μεταπήδησε κατευθείαν στη σέλα με το ίδιο ονοματεπώνυμο, αυτή τη φορά στην Tech3 και τα MotoGP. Ίσως η τρελή ταχύτητα της εξέλιξής του να μην τον έχει αφήσει να συνειδητοποιήσει πόση πίεση έχει πέσει στους ώμους του, πάντως ο ίδιος δείχνει τα ίδια σημάδια σοβαρότητας με τον Spies. Μετρημένες δηλώσεις, πολλή δουλειά και την τύχη να έχει δίπλα του έναν εξαιρετικά έμπειρο και καλόβολο άνθρωπο, τον Colin Edwards.

Προς το παρόν έχει να μάθει πολλά και θα ήταν άδικο εκ μέρους μας να απαιτούμε από αυτόν άμεσα αποτελέσματα, αν και οι συγκρίσεις με τον Ben Spies θα είναι αναπόφευκτες. Στη Μαλαισία δήλωσε ικανοποιημένος από τη δουλειά που έγινε, μαθαίνοντας άγνωστες μοτοσυκλέτες με άγνωστη τεχνολογία –όπως τα ανθρακονημάτινα φρένα και τα εξωγήινα λάστιχα– και εξίσου άγνωστες πίστες. Πάντως φέτος πολλά μάτια θα είναι πάνω του.

SPIDI
STANLEY
LeoVince
YAMAHA

>> RANDY DE PUNIET

Χωρίς κουνελάκια

Ξεκίνησε την καριέρα του στα MotoGP ως "τουμπάκιας", αλλά πέρυσι κατάφερε στο πρώτο μισό της σεζόν να είναι ο άτυπος πρωταγωνιστής του πρωταθλήματος, τουλάχιστον μέχρι τη στιγμή που ο Mika Kallio πέρασε πάνω από το πόδι του με τη Ducati του και του το έσπασε. Από εκείνο το σημείο και μετά ο Γάλλος δεν ξαναβρήκε ποτέ τον εαυτό του και, λες και ήθελε να ξορκίσει τους δαίμονές του, μετα-πήδησε φέτος στη μοτοσυκλέτα που του κόστισε έναν τόσο σοβαρό τραυματισμό πέρυσι.

Μετά από τις ως τώρα δοκιμές δηλώνει ικανοποιημένος από τη δουλειά που έχει γίνει, αλλά έχει σίγουρα αρκετό δρόμο μέχρι να εξοικειωθεί με την περσινή Ducati, γεγονός που αντικατοπτρίζεται και στους χρόνους του στη Μαλαισία.

PRAMAC

>> TONI ELIAS

Η επιστροφή

Έφυγε άδοξα από τα MotoGP, πήγε στη Moto2, τσακίστηκε αλλά πήρε τελικά τον τίτλο και επιβραβεύτηκε από τη Honda επιστρέφοντας, όχι στη Gresini αυτή τη φορά αλλά στην LCR. Ο μικρόσωμος Ισπανός μέχρι τώρα δεν έχει βρει τον δρόμο του, αν και ο ίδιος δηλώνει πως εστίασε περισσότερο στο να εξελίξει επί μέρους τμήματα της μοτοσυκλέτας παρά στο να κάνει καλούς χρόνους. Η προτελευταία θέση τον επιβεβαιώνει, πάντως ο ίδιος ισχυρίζεται πως έχει βρει ένα καλό set up και ελπίζει σε περίπου μισό μήνα στο Κατάρ να έρθουν και οι ανταγωνιστικοί χρόνοι.

PLAYBOY
RIZOMA
LUMBERJACK
HONDA
DOCTORGLASS
24
SHOEI
viar
elf
CARPIMOTO
RAPID
DENSO
FREN TUBO

>> KAREL ABRAHAM

Ο νέος

Μαζί με τον Crutchlow είναι οι rookies της σεζόν. Ο νεαρός Abraham δε βρέθηκε στα MotoGP χάρη στο ταλέντο του, αλλά χάρη στον μπαμπά του. Ο κύριος Abraham Sr είναι ιδιοκτήτης της πίστας του Brno, χορηγός των MotoGP και φιλαράκι του κυρίου Ezpeleta της Dorna, έτσι με όλη αυτή την πολύτιμη βοήθεια βρέθηκε ένα έκτο Ducati για τον νεαρό Τσέχο και ήρθε η αναπάντεχη προαγωγή από τη Moto2.

Ο ίδιος μέχρι τώρα δηλώνει κάθε άλλο παρά ικανοποιημένος από τον εαυτό του, καθώς πιστεύει πως τα 2.5 δευτερόλεπτα απόστασης από τους πρωτοπόρους δεν είναι αντιπροσωπευτικά της ικανότητάς του, αλλά ποιος κατάφερε με την πρώτη να δαμάσει τη Ducati; Με τη λιγοστή εμπειρία του λέει πως στην τελευταία δοκιμή της Μαλαισίας βρήκε κάποια θετικά στοιχεία στο σετάρισμα της μοτοσυκλέτας του και είναι έτοιμος να κάνει το επόμενο βήμα στην τελευταία δοκιμή στο Κατάρ, μια εβδομάδα πριν τον πρώτο αγώνα. Εδώ θα είμαστε να τον δούμε.

Arai
cardion
KAPE
DUCATI
BRNO CIRCUIT
AB MOTORACING

Moto GP

Σειρά	Αναβάτης	Ομάδα	Καλύτερος Χρόνος
1	Casey Stoner	Repsol Honda Team	1:59.665
2	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	1:59.803
3	Marco Simoncelli	San Carlo Honda Gresini	2:00.163
4	Andrea Dovizioso	Repsol Honda Team	2:00.541
5	Ben Spies	Yamaha Factory Racing	2:00.678
6	Colin Edwards	Monster Yamaha Tech 3	2:00.966
7	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	2:01.003
8	Alvaro Bautista	Rizla Suzuki MotoGP	2:01.194
9	Hiroshi Aoyama	San Carlo Honda Gresini	2:01.328
10	Hector Barbera	Mapfre Aspar Team	2:01.346
11	Valentino Rossi	Ducati Marlboro Team	2:01.469
12	Nicky Hayden	Ducati Marlboro Team	2:01.469
13	Loris Capirossi	Pramac Racing Team	2:01.493
14	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	2:02.034
15	Randy De Puniet	Pramac Racing Team	2:02.155
16	Toni Elias	LCR Honda MotoGP	2:02.410
17	T1	Yamaha Test Team	2:02.457
18	Karel Abraham	Cardion AB Motoracing	2:02.506
19	T2	Yamaha Test Team	2:03.016

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Είμαι συνηθισμένος ν
με τους καρχαρ
Jorge
αναβάτης Yamaha M

τεχνικός διευθυντής M

«
σχολιαστ

«Οι κανονικές μοτοσυκλέτες να έχουν
τον νου τους...
Chip Yates,
αναβάτης της ηλεκτρικής Swigz.com

«Είναι ο δυσκολότερος αναβάτης
που έχω προσπεράσει ποτέ...
Kenny Roberts Sr,
πρώην πρωταθλητής GP500

να κολυμπάω
ίες...
Lorenzo,
MotoGP

Είπε να κάνει άλλη μια PR εμφάνιση, αυτή τη φορά στο ενυδρείο της Βαρκελώνης όπου βούτηξε στη δεξαμενή με τους καρχαρίες και κάρφωσε και το γνωστό σημαιάκι του με την παραλλαγή "Lorenzo's Sea" αντί για "Land". Μετά βέβαια είχε στην τσέπη το καρφί του: "Από την πρώτη μέρα που ήρθα στα MotoGP κολυμπάω ανάμεσα σε καρχαρίες..." Ποιον να εννοεί άραγε;

Τώρα είναι η σειρά του Rossi...
Filippo Preziosi,
arlboro Ducati MotoGP

Είπαμε, τα δίνουμε όλα για να πάρουμε τον Rossi, αλλά όλα έχουν τα όριά τους. Ο καλός του φίλος, Filippo Preziosi, άκουσε προσεκτικά τις εντολές της ομάδας του αναβάτη και στη Sepang του έφεραν μια εντελώς διαφορετική μοτοσυκλέτα από αυτή που είχε πρωτοκαβαλήσει στη Valencia. Τώρα βέβαια η πίεση είναι όλη στον Rossi και ο Ιταλός τεχνικός διευθυντής δε θα μασήσει τα λόγια του.

Ποτέ δε χτυπάς έναν αναβάτη στον ώμο...
Toby Moody,
ής MotoGP στο Eurosport

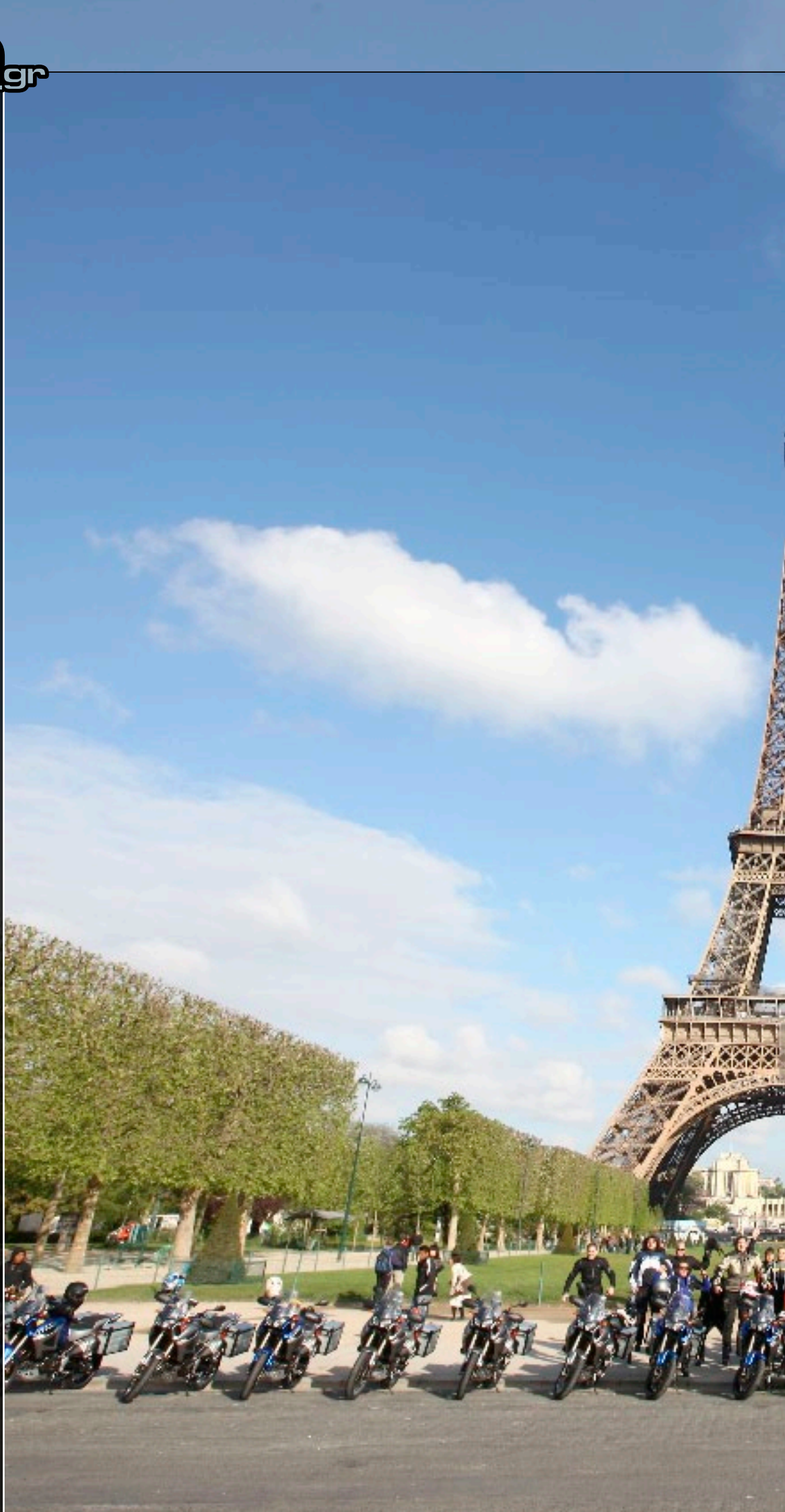
Πήγε ο άνθρωπος καλεσμένος στην παρουσίαση της Ducati στη Madonna di Campiglio και, καθώς γνωρίζεται με τον Rossi εδώ και 15 χρόνια, τον υποδέχτηκε όπως ο καθένας μας έναν φίλο του. Μόλις όμως έκανε να απλώσει το χέρι του προς τον ώμο του Rossi, αυτός πετάχτηκε λες και τον χτύπησε ρεύμα. Τότε θυμήθηκε ο Moody τον πρώτο κανόνα συμπεριφορά απέναντι σε αγωνιζόμενο αναβάτη...

y

Άφησε την AMA και τα συνηθισμένα superbikes για να καβαλήσει μια ηλεκτρική μοτοσυκλέτα και μάλλον έκανε καλά. Η δημοσιότητα που πήρε δεν είχε προηγούμενο στην καριέρα του όταν έγινε ο πρώτος που έτρεξε μπαταρία εναντίον βενζινοκινητήρων, γι' αυτό και πανηγύρισε τρελά τα δύο βάθρα που πήρε. Μετά εξαπέλυσε και την απειλή του. Μάλλον το ξέρουν ήδη οι κατασκευαστές Chip...

Κάποτε έστειλαν τον πιτσιρικά τότε Lorenzo στο ράντζο-σχολή οδήγησης του Roberts. Πρόσφατα σε συνέντευξή του ο σπουδαίος αυτός πρωταθλητής θυμήθηκε τις δύο εβδομάδες που είχε περάσει στη σχολή του με τον Lorenzo, δηλώνοντας πως είναι μακράν ο πιο δύσκολος αντίπαλος που έχει αντιμετωπίσει ποτέ από όσους έχει εκπαιδεύσει. Και δεν είναι ούτε λίγοι, ούτε ασήμαντοι...

the back



Οργώσαν την Ελλάδα οι Γάλλοι του Moto Journal με τα Super Tenere και έφτιαξαν κι ένα video της προκοπής

VESPANDA (ΙΤΑΛΙΑ)

www.vespanda.com

Παναμερικανική Βέσπα

Ονομάζεται Ilario, είναι Ιταλός και με την πιστή του δίχρονη Vespa 200 Sprint Veloce του 1970 (!) σάλπαρε για την άλλη πλευρά του Ατλαντικού όπου και ξεκίνησε τον περασμένο Μάιο μια περιπέτεια 100,000 χιλιομέτρων.

Με αφετηρία τη Νέα Υόρκη έφτασε ως την Αλάσκα και από κει ακολούθησε τον Παναμερικανικό Αυτοκινητόδρομο κατά μήκος του Ειρηνικού Ωκεανού ως τη Νότια Αμερική. Από εκεί πέρασε ξανά στις ακτές του Αλτανντικού και αυτή τη στιγμή βρίσκεται κάπου στα νότια της Αργεντινής οδεύοντας προς το νοτιότερο σημείο που μπορεί να φτάσει στη Γη του Πυρός. Στη συνέχεια θα ανηφορίσει τη Χιλή και αφού ξαναφτάσει από την ακτή του Ειρηνικού στον Παναμά θα κατευθυνθεί ξανά προς Νέα Υόρκη συμπληρώνοντας τον πλήρη κύκλο της Αμερικής.

Εσύ πόσα κυβικά θες για να ταξιδέψεις μέχρι τη Θεσσαλονίκη;

MOTO JOURNAL WEB TV (ΓΑΛΛΙΑ)

www.moto-journal.tv

Απ' την Ελλάδα με αγάπη

Άμα έχεις χρήμα να κάνεις τη δουλειά σου σωστά, παίρνεις δύο Super Tenere κι ένα Tenere 660 και στέλνεις τρεις συντάκτες ταξιδάκι οδικώς από το Παρίσι στην Ελλάδα, όπου γυρνούν απ' όπου μπορεί να ζηλέψει ακόμη κι ένας Έλληνας.

Πολύ χώμα, πολύ θέαμα, πολλή απόλαυση, ενσωματωμένα όλα σε ένα από τα κλασικά απίθανα βίντεο που μας έχει συνηθίσει το εβδομαδιαίο γαλλικό περιοδικό Moto Journal. Έχει διάρκεια περίπου 12 λεπτά και, παρότι είναι μόνο στα γαλλικά και άνευ υποτίτλων, η ευχαρίστηση είναι δεδομένη ακόμη κι όταν δεν καταλαβαίνεις λέξη. Απολαύστε το στη διεύθυνση http://www.youtube.com/watch?v=gpsH1HcaDY0, με επιλογές ανάλυσης μέχρι και 1080p, δηλαδή full HD!

Vespanda
home BLOG FOTO VIDEO il progetto Io&Vespa miscellanea viaggi passati sponsor
travel images video the project me &Vespa miscellanea past trips sponsor
imágenes video el proyecto yo y mi Vespa miscelánea viajes anteriores sponsor
Europe
Asia
Africa
Atlantic Ocean
Pacific Ocean
Indian Ocean
Australia
RIDERPEDIA Your riding encyclopedia
Km travelled 053172
Seguimi anche su Facebook
Follow me on Facebook
facebook

En ce moment
10 000 € à gagner avec le grand jeu AXA Banque
Découvrez AXA Banque
MOTO Journal .TV
La Télé Givrée de Votre Hebdo Préféré
ESSAIS SPORT TESTS A LA CON DINGO KULTURE
Essai Yamaha XTZ 1200 Super Ténéré
PARTAGER
soldes
Les Similaires
Rejoignez AXA Banque
Compte rémunéré à 1,75%
Frais bancaires remboursés à 100%

Brain inside

Το πήρα στα χέρια μου στις αρχές του περασμένου καλοκαιριού και τώρα, μετά από εννιά μήνες συμβίωσης, ήρθε η ώρα της κριτικής

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό: εμού** του ιδίου

Arai Quantum DNA Black

Μετά από μια γεμάτη δεκαετία στα περιοδικά μοτοσυκλέτας έχω φορέσει κάθε είδους κράνος σε κάθε λογής χρήση και συνθήκες. Δεν είναι συνεπώς καθόλου τυχαίο το ότι την τελευταία εξαετία την έχω περάσει σχεδόν εξ ολοκλήρου με Arai. Δεν είναι η μόνη εταιρεία που θεωρώ καλή, αλλά είναι αυτή με την οποία έχω βρει την ισορροπία μου και –ευτυχώς δίχως να το έχω δοκιμάσει στην πράξη– αισθάνομαι ασφαλής.

Το συγκεκριμένο Quantum (www.araihelmet-europe.com/2010/collection/full-face/quantum) αγοράστηκε από την επίσημη αντιπροσωπεία, MC Motor Import (www.mcmotor.gr), στις 31 Μαΐου 2010 και ήρθε να αντικαταστήσει το Arai Condor που προστάτευε το κούφιο μου κεφάλι ως τότε. Η αρχική μου επιλογή ήταν ανάμεσα στο συγκεκριμένο και ένα ανάλογου επιπέδου, τιμής και τεχνολογίας κράνος ανταγωνιστικής μάρκας, όταν όμως αποδείχθηκε πως το δεύτερο δεν υπήρχε διαθέσιμο για τουλάχιστον 3 μήνες από τη στιγμή που πήγα για τα ψώνια μου, η επιλογή έγινε αυτομάτως πολύ εύκολη.

Χρειάστηκαν μόλις μια-δυο μέρες περίεργης αίσθησης μου για να πάρει το εσωτερικό του κράνους το σωστό σχήμα. Από την τρίτη μέρα ήταν σα να φορούσα το παλιό μου κράνος, είχε γίνει 100% δικό μου. Ένα στοιχείο που υπερεκτιμώ στα Arai είναι η άνεση με την οποία μπορώ να φορώ τα γυαλιά μυωπίας μου. Σε πολλά κράνη τα ματομπούκαλα ήταν ένα μόνιμο πρόβλημα, αλλά σε κανένα της συγκεκριμένης εταιρείας δεν αντιμετώπισα ποτέ πρόβλημα και αυτό είναι ιδιαίτερα εκτιμητέο.

Το πρώτο πράγμα που έγινε σαφές ήταν η αε-

Arai
HELMET

ροδυναμική του ανωτερότητα σε σχέση με το Condor που είχα πριν. Ειδικά σε ταξίδια με την προσωπική μου μοτοσυκλέτα, ένα Aprilia Tuono, οι αεροδυναμικές απαιτήσεις της γυμνής μοτοσυκλέτας απέδειξαν πόσο πιο σταθερό είναι το νέο μου κράνος στις υψηλές ταχύτητες. Το Quantum σχεδιάστηκε από την Arai για χρήση sport touring. Αν και βασίζεται σε πολλά τεχνολογικά στοιχεία του RX7, είναι καλύτερα προσαρμοσμένο για μια θέση οδήγησης λιγότερο σκυφτή.

Ένα δεύτερο σημείο που εκτιμήθηκε άμεσα, δεδομένου ότι ξεκίνησα να το φοράω το καλοκαίρι, είναι ο εξαιρετικός του αερισμός. Έχοντας επτά σημεία εισόδου φρέσκου αέρα και τρία εξόδου του ζεστού και υγρού αέρα από το κεφάλι, χρειάζεται σχετικά μικρή ταχύτητα για να με κάνει να νιώσω τη δροσιά, κάτι εξαιρετικά σημαντικό σε μια χώρα με πολλούς ζεστούς μήνες. Στον αντίποδα, το μη αφαιρούμενο υποσιάγωνο αρκετές φορές στην πόλη με ενόχλησε λιγάκι κρατώντας ζέστη στις πολύ μικρές ταχύτητες. Το πολυδιαφημισμένο Free Flow System πάντως στο Quantum είναι πράγματι αποδοτικότατο, τόσο που σε χειμωνιάτικο ταξίδι συχνά έκλεισα τους μπροστινούς πάνω αεραγωγούς για να γλιτώσω από τον παγωμένο αέρα στην κορυφή του κεφαλιού μου. Νομίζω πως δε χρειάζεται άλλη απόδειξη για τη λειτουργικότητα του συστήματος, η οποία δεν έχει καμία σχέση με το Condor που φορούσα πριν.

Δυστυχώς ο καλός αερισμός συνεπάγεται και αρκετό θόρυβο, κάτι που χαρακτηρίζει όλα τα Arai που έχω φορέσει. Προσωπικά δεν το βρίσκω ενοχλητικό παρά μόνο σε πολύωρο ταξίδι,

Τα δύο πορτοκαλιά "χερούλια" χρησιμοποιούνται σε περίπτωση ατυχήματος. Τραβώντας τα βγαίνουν εύκολα τα πλαϊνά μαξιλάρια, έτσι το κράνος αφαιρείται άνετα χωρίς ζόρι από το κεφάλι

Το ενισχυμένο στεφάνι στην περιμετρική βάση του κελύφους ενισχύει την αντοχή σε κρούσεις, αλλά παράλληλα συνεισφέρει και στην αεροδυναμική σταθερότητα. Τέλος δίνει και μια ξεχωριστή αισθητική σφραγίδα

Το συρταρωτό υποσιάγωνο κάνει εκπληκτική δουλειά στο κρύο. Κρατά τον κρύο αέρα μακριά από το σαγόνι καλύτερα από οτιδήποτε έχω δοκιμάσει ποτέ

πρόβλημα που λύνεται άμεσα με ωτοασπίδες. Για να είμαι ειλικρινής, το μόνο κράνος απ' όσα έχω δοκιμάσει που αποδείχθηκε πράγματι πολύ ήσυχο ήταν το Schuberth QM-1, αλλά αναπόφευκτα ήταν και υπερβολικά ζεστό το καλοκαίρι.

Για τις βροχερές μέρες η μεμβράνη pin lock αποδείχθηκε σωτήρια καταργώντας ουσιαστικά το θάμπωμα εσωτερικά της ζελατίνας. Τα €25 ευρώ που έκανε φαίνονται αλμυρότατα, αλλά τα βγάζει και με το παραπάνω.

Έχω ήδη αφαιρέσει και πλύνει όλα τα εσωτερικά μαξιλάρια του Quantum μια φορά, η διαδικασία αφαίρεσης μου φάνηκε κάπως μπελαλίδικη για πρώτη φορά, αλλά άξιζε απολύτως τον κόπο και όταν όλα ξαναμπήκαν στη θέση τους ένιωθα σα να είχα αγοράσει ένα ολοκαίνουργιο κράνος.

Συνολικά είμαι απόλυτα χαρούμενος από την αγορά μου, παρά την πολύ υψηλή του τιμή το Quantum είναι ένα εξαιρετικό κράνος, σαφώς ανώτερο από αυτό που αντικατέστησε. Ελπίζω να μη χρειαστεί ποτέ να επανέλθω στο eBike.gr για να μιλήσουμε περί ασφάλειας, εύχομαι να περάσει όλη του τη ζωή χωρίς ποτέ να έρθει σε στενή επαφή με την άσφαλτο και την επόμενη φορά που να ξαναγράψω σε αυτή τη στήλη να είναι για την τιμημένη απόσυρσή του και την κριτική για το επόμενο.

Εκτός από δύο πλευρικές εξαγωγές αέρα και υγρασίας, άλλη μια κεντρική "εξάτμιση" στο πίσω μέρος του κράνους συμβάλλει στην καλή κυκλοφορία αέρα στο εσωτερικό του κράνους

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

843RD BOMB WING STRATE
Pea
IS OU
PROFES

Σπύρος Τσαντήλας

Δεν πιστεύω να υπάρχει κανείς που να πιστεύει σοβαρά πως είναι στραβός ο γιαλός, έτσι;

Θεόστραβα αρμενίζουμε

Αν το λέει η τηλεόραση, πρέπει να είναι αλήθεια. Αυτό είναι ένα θεμελιώδες δόγμα της σύγχρονης, της παγκοσμιοποιημένης εποχής μας. Αδίστακτοι τηλερουφιάνοι προπαγανδίζουν παραπληροφόρηση συντεταγμένη από αιμοσταγείς επικοινωνιολόγους για να μαγνητίσουν την προσοχή μας σε ο,τιδήποτε εκτός πραγματικότητας.

Το έτερο θεμελιώδες δόγμα είναι γνωστό από την προϊστορική εποχή, ο Φόβος. Είναι η συνεκτική ουσία της κοινωνίας, η δύναμη που μας επιβάλλει να ψηφίζουμε εναλλάξ γόνους μερικών φαύλων οικογενειών ελπίζοντας να πετύχουμε εκείνον που γεννήθηκε με την πολυπόθητη γενετική ανωμαλία που ονομάζεται Συνείδηση. Λυπάμαι που θα σοδομίσω το όνειρό σας, μα αυτός δε θα υπάρξει ποτέ. Και να υπήρχε, δε θα τον σήκωνε το κλίμα.

Σύνοψη της τελευταίας διετίας: Όλοι ζούμε έναν βιασμό από το παθητικό άκρο, γκρινιάζουμε, εκνευριζόμαστε, απελπιζόμαστε. Μετά τσιμπάμε τα δολώματα. Σχεδόν καθημερινά περνώ από το Σύνταγμα και κάθε φορά μια μικρή ομάδα κάποιου κλάδου διαμαρτύρεται για τα δικά της χαμένα κεκτημένα, πηδώντας χωρίς σάλιο το υπόλοιπο 99% του κόσμου που προσπαθεί να πάει στη δουλειά του όσο την έχει ακόμη. Ηλιθιότητες, γνωστές και ως στάχτη στα μάτια. Κι όμως, θα αρκούσε μια πολύ απλή συλλογική απόφαση για να πετύχουμε κάτι: Λευκή απεργία όλη η χώρα. Κατεβάζουμε τα ρολά και από αύριο δεν ξαναδουλεύει τίποτα. Άσε τις πρώην, τις νυν και τις επόμενες υπουργάντζες να τρέχουν για πίπες στα εξωτερικά και να σκίζουν τα καλσόν τους πως δουλεύουν νυχθημερόν για το καλό του τόπου. Στο διάολο κύριοι. Αλλά όχι, είμαστε εξαιρετικά ηλίθιοι για να αντιληφθούμε τι σημαίνει η ισχύς εν τη ενώσει. Οι φάπες πρέπει να ξεκινήσουν εκ των έσω, πρώτοι οι σάπιοι συνδικαλιστές που κατακερματίζουν την οργή του κοσμάκη σε μικρές ανούσιες διαμαρτυρίες μερικών εκατοντάδων κάθε φορά.

Υπάρχει πάντως τρόπος να δούμε το ελληνικό χάλι… αφ' υψηλού.

Τις ώρες που γράφω αυτή τη στήλη στη Λιβύη ο Γκαντάφι βομβαρδίζει τους συμπολίτες του. Η αραβική εξέγερση είναι θέμα απείρως σημαντικότερο από το ΔΝΤ. Μετά την κομβική για την ισορροπία της Μέσης Ανατολής Αίγυπτο, η επανάσταση χτυπά την πόρτα του ΟΠΕΚ: Η Λιβύη τροφοδοτεί τη μισή Ευρώπη, γιατί νομίζετε πως τους συγχώρεσαν το Λόκερμπι; Η BP πίεσε για να απελευθερωθεί ο κρατούμενος Λίβυος βομβιστής. Τώρα η επικαιρότητα με τρομάζει ακόμη περισσότερο. Με στόχο την "προστασία των ανθρώπινων ζωών" (των ίδιων που κάποτε βομβάρδισε για ένα πούρο κι ένα λεκέ ο Μπιλ Κλίντον) ο αμερικανικός στόλος σπεύδει στα παράλια της Λιβύης. Θορυβημένο το Ιράν στέλνει κι αυτό στόλο στην περιοχή, προκαλώντας συναγερμό πανικού στο Ισραήλ. Ξαφνικά πολλά δάχτυλα κρέμονται νευρικά πάνω από κόκκινα κουμπιά.

Είδατε που ξαφνικά ο ΓΑΠ και οι υπόλοιποι 299 δοσίλογοι έγιναν σε μια στιγμή ασήμαντες καρικατούρες για βιντεάκια του Ράδιο Αρβύλα; Άμα δεις τον Τρίτο Παγκόσμιο Πόλεμο να σου χτυπά την πόρτα, μέχρι και τον Ζαν Κλωντ Τρισέ παίρνεις αγκαλιά από την τρομάρα σου… Σας κάνει αυτό για Φόβο; Είναι σίγουρα πιο τρομακτικό από τους τροϊκανούς κουραμπιέδες.

Τουλάχιστον πριν εξαϋλωθούμε ας ρίξουμε καμιά καλή φάπα εντός των τοιχών ρε παιδιά, το ζητάει ο κώλος τους και μας αξίζει να πάμε χαρούμενοι αν μη τι άλλο. Όπως λέει και το γνωστό ρητό: Τι το κοιτάς και απορείς, έλα και πιάστο αν μπορείς. Η Ελλάδα δίδαξε Δημοκρατία και νομίζω πως ήρθε η ώρα να τους την ξαναδιδάξουμε, μια και καλή.

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),33(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),33(C)
Sprint GT	30(F)
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(T),33(Σ)
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)
FZ8	33(Σ)
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
Ιστορία ενός ποδηλάτου	33
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
Dakar '11	33
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