Τεύχος 35 • Απρίλιος 2011

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟ[illegible]ΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

3 ΧΡΟΝΙΑ

bike gr

SUZUKI BANDIT GSF 1250 A
τα κυβικά ουδείς εμίσησε

APRILIA SHIVER 750 ABS
μην παιδεύεσαι με τετρακύλινδρα

HARLEY-DAVIDSON MOTOR CYCLES

special

FAT BOY SPECIAL
FORTY-EIGHT
SUPER GLIDE
ROAD KING
BLACKLINE

αναβάτες supersport πάνω σε harley; και τους άρεσε κιόλας;

THE FRONT
Η MV Agusta αποκαλύπτει τα σχέδιά της για το 2012

FEATURE
Το μυθικό Serow βρήκε τον νέο του ιδιοκτήτη

RACING
Και MotoGP έχουμε, και Superbike διαθέτουμε

ebike.gr

πέρασαν κιόλας τρία χρόνια...;

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

ebikers

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

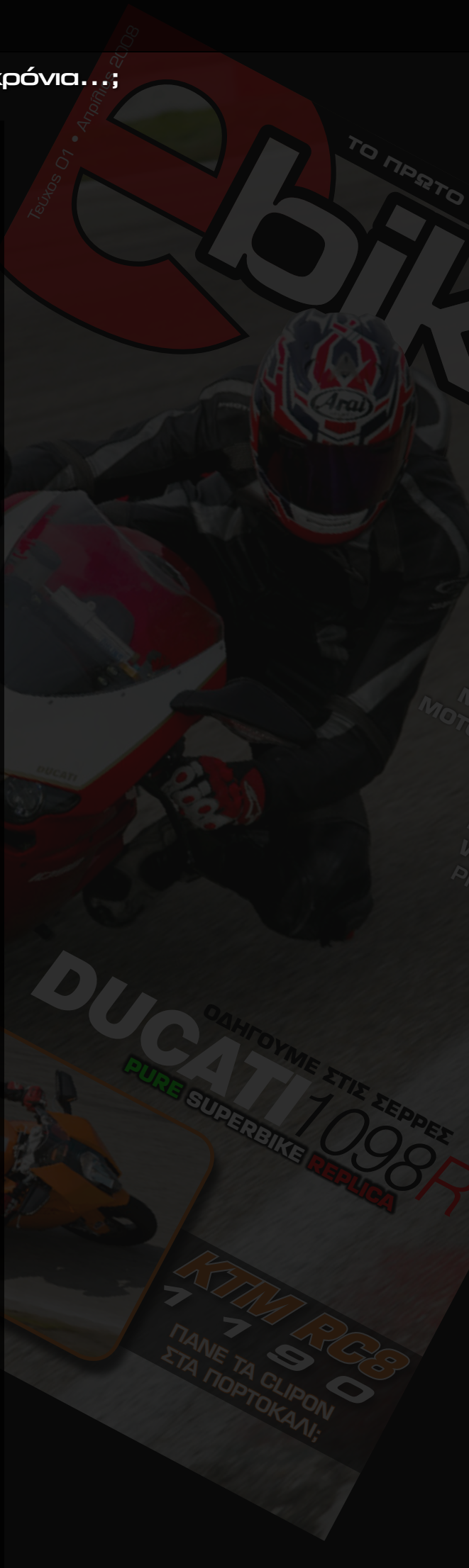
Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

Παρατηρήσεις,
απειλές & ό,τι άλλο info@ebike.gr
Απλή αλληλογραφία letters@ebike.gr
Σχεδιαστικές διαφωνίες design@ebike.gr
Φωτογραφικές ανησυχίες shutter@ebike.gr
Εμπορικές συναλλαγές sales@ebike.gr

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



The Front

eMail 8
Η άποψη του αναγνώστη, όπως την παρέλαβε το mailbox μας

News 12
Τα φιλόδοξα σχέδια της MV Agusta, η επέλαση των αμερικάνων και ό,τι άλλο βρήκαμε ενδιαφέρον το μήνα που πέρασε

First Rides

Aprilia Shiver 750 ABS 22
Η ιταλική, δικύλινδρη εκδοχή της καθημερινής μοτοσυκλέτας

Suzuki Bandit GSF 1250 ABS 34
Γιατί τα κυβικά ποτέ δεν είναι αρκετά

Cover Story

Harley Davidson special 48
Οδηγούμε πέντε αντιπροσωπευτικά μοντέλα της αμερικάνικης εταιρείας και απαντάμε στο γιατί τα Harley αρέσουν σε όλους, ακόμα και σε αυτούς που δεν το παραδέχονται

Feature

Yamaha Serow 225 94
Το θυμάστε το θρυλικό Serow μας; Στο εξής θα μας γράφει τα νέα του από το καινούργιο του σπίτι

Racing

Editorial 106
Το άθλημα της μοτοσυκλέτας είναι πλέον αναγνωρισμένο από το κράτος!

Gossip 108
Πέφτουνε σφαλιάρες και σπάνε ζάντες

MotoGP Qatar και Jerez 122
Επεισοδιακά ξεκίνησε το αγαπημένο μας παγκόσμιο πρωτάθλημα

World SBK Phillip Island 158
Κυριαρχία Checa, δυνατό ντεμπούτο Melandri

Racing Lines 184
Οι πικάντικες γλώσσες του μήνα ανήκουν στους Stoner και Lorenzo

The Back

Press 188
Η ψηφιακή οικογένεια της μοτοσυκλέτας μεγαλώνει κι άλλο

eCycle Feature 190
Εναλλακτικός τουρισμός στον Γρανίτη Δράμας

eCycle Feature 194
Το ηλεκτρονικό εμπόριο και τα προβλήματά του

eClubs 198
Τέσσερις σελίδες έγιναν οι μοτοσύνδεσμοί μας!

exodus 202
Το υπερφιλόδοξο "Transport 2050"

eIssues 204
Όλη η δουλειά που έχουμε κάνει από τον Απρίλιο του 2008 μέχρι σήμερα

Τεύχος 35 • Απρίλιος '11

Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

editorial

Σπύρος Τσαντήλας

Μετά τον ΦεβρουΜάρτιο, ήρθε κι ο Απρίλης, παρέα με την επέτειο τριών ετών eBike.gr

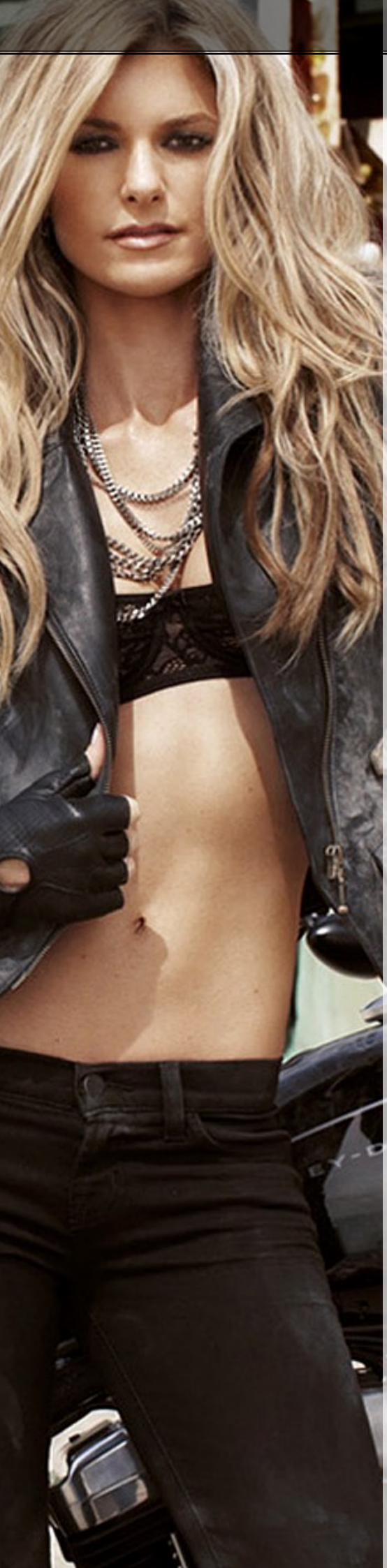
Επετειακά και ασυμπίεστα

Όσοι κατεβάσατε αυτό το τεύχος αναπόφευκτα θα παρατηρήσατε πως πουθενά πλέον δε ζητείται να χρησιμοποιήσετε username και password. Δεν είναι ατύχημα, δεν είναι παράλειψη, είναι η απόφαση που πήραμε για τα τρίτα μας γενέθλια.

Μετά από 35 τεύχη και 9,000 εγγεγραμμένους φίλους, είπαμε πως έφτασε η στιγμή να ξεφορτωθούμε όλους τους περιορισμούς και να κάνουμε το eBike.gr ακόμη πιο προσβάσιμο, ελπίζοντας να ικανοποιήσουμε και εκείνους τους λίγους φίλους που σχεδόν κάθε μήνα μας στέλνουν e-mail γιατί έχουν ξεχάσει τον κωδικό ή το username τους, αλλά και αυτούς που γκρινιάζουν πως βρίσκουν περιττή τη διαδικασία εγγραφής.

Όποιος φίλος έχει ήδη εγγραφεί στο περιοδικό με την ως πρότινος ισχύουσα διαδικασία, το e-mail του παραμένει (απολύτως προστατευμένο) στη βάση δεδομένων μας και θα συνεχίσει να λαμβάνει ενημέρωση κάθε φορά που κυκλοφορεί το καινούργιο τεύχος. Επίσης, οι νέοι φίλοι μας μπορούν εξίσου εύκολα να δώσουν το e-mail τους στο σχετικό box της κεντρικής σελίδας, δίχως άλλα στοιχεία, ώστε να λαμβάνουν επίσης την ενημέρωση για το νέο τεύχος. Αν ανήκεις στους ελάχιστους –έχουμε μετρήσει περίπου μια εικοσαριά στα τρία αυτά χρόνια– που γράφτηκες για να δεις τι είναι μα τελικά δε σε ενδιαφέρει, μπορείς πολύ απλά

MARISA MILLER
SUPERMODEL & HARLEY® RIDER
NIGHTSTER® MOTORCYCLE



να ζητήσεις από το ίδιο box της κεντρικής σελίδας τη διαγραφή σου από τη σχετική λίστα και να μην ξαναλάβεις ενημερωτικό μήνυμα. Τόσο απλά, τόσο γρήγορα.
Πίσω από αυτή την απλοποίηση της διαδικασίας κρύβεται άλλο ένα βήμα προς την ευκολία: Το τεύχος που θα κατεβάσεις πλέον δεν είναι συμπιεσμένο zip, αλλά απευθείας το ασυμπίεστο pdf. Μπορείς μάλιστα πλέον να το κατεβάσεις κλικάροντας απευθείας από το e-mail που έλαβες ως ειδοποίηση για την κυκλοφορία του τεύχους! Κλικ και διαβάζεις δηλαδή. Ο λόγος γι' αυτό εντοπίζεται στις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις και πιο συγκεκριμένα στο μεγάλο μπαμ που έχει κάνει στην αγορά η είσοδος των tablet pc. Το συμπιεσμένο αρχείο δεν ήταν εφικτό να ανοιχτεί από ένα iPad, τώρα όμως μπορεί κανείς να το κατεβάσει κατευθείαν στη συσκευή του, όπως και στο smartphone του, και αμέσως να το χαζέψει από τις σχετικές εφαρμογές αυτών των συσκευών. Πιστεύουμε πολύ στη δυναμική αυτής της νέας αγοράς που από τον περασμένο Γενάρη κάνει πάταγο στην Ελλάδα (τα iPad είναι ξεπουλημένα και ήδη στήνονται λίστες αναμονής για τη δεύτερη φουρνιά iPad 2), οπότε έχουμε κάθε λόγο να θέλουμε να παίξουμε μπάλα με αυτή. Προς το παρόν, το ξεφύλλισμα του περιοδικού σε μια τέτοια εφαρμογή δεν είναι 100% ταιριαστό, καθώς οι εφαρμογές τύπου iBooks βλέπουν μόνο σελίδες και όχι σαλόνια. Είναι στο μυαλό μας ο σχεδιασμός μιας κατάλληλης εφαρμογής του περιοδικού για αυτές τις συσκευές ώστε η οπτική απόλαυση του τεύχους να είναι η πρέπουσα – αλλά αυτό σενάριο θα πρέπει να περιμένει λίγο μέχρι να ωριμάσουν οι συνθήκες της τσέπης μας.

Ας περάσουμε στο παρόν ανοιξιάτικο και επετειακό τεύχος. Το Χαρλεάδικο εξώφυλλό μας δεν είναι και ό,τι πιο συνηθισμένο στα μοτοπεριοδικά και, όταν το διαβάσετε, θα ανακαλύψετε πως συνολικά το κομμάτι αυτό δεν είναι ένα τυπικό τεστ ή συγκριτικό. Η αφορμή δόθηκε από την πρόσκληση της Harley Davidson να συναντήσουμε από κοντά το Demo Truck Tour, τη νταλίκα με τις μοτοσυκλέτες για test ride που γυρνά την Ευρώπη. Ψάχναμε να βρούμε ένα θέμα γύρω από το οποίο να γράψουμε το κομμάτι, όχι άλλα στεγνά τεστ για μοτοσυκλέτες που έτσι κι αλλιώς δεν έχουν αλλάξει και πολύ τις τελευταίες δεκαετίες και για τις οποίες θα έπρεπε να ξεπεράσουμε την κάθε τεχνική τους ιδιοτροπία –βλέπε αναχρονισμό– για να μπορέσουμε να φτάσουμε σε κάποια ουσία. Η οποία ουσία είναι και το επίκεντρο των 44 σελίδων του Cover Story αυτού του τεύχους. Διαλέξαμε μοτοσυκλέτες από όλες –πλην V-Rod- τις φαμίλιες της H-D, Sportster, Softail, Dyna και Touring και αναρωτηθήκαμε τι είναι αυτό που τις κάνει να ξεχωρίζουν τόσο πολύ από όλες τις υπόλοιπες μάρκες. Πρόκειται για μια ελεγεία ακατάπαυστης λογοδιάρροιας τριών διαφορετικών αναβατών που βόλταραν με πέντε αμερικανικές μοτοσυκλέτες, την οποία ελπίζουμε να απολαύστε όσο απολαύσαμε κι εμείς τη δημιουργία της. Και πραγματικά την απολαύσαμε πολύ, είναι ίσως ό,τι διασκεδαστικότερο έχουμε κάνει τα τελευταία χρόνια, σε μια διαδικασία εξαιρετικά αποκαλυπτική για μας και τα πιστεύω μας.
Στη συνέχεια έχουμε μια κατάθεση ψυχής του κυρίου Δάλλα που ανακαλύπτει την ηλικία του πάνω στο γυμνό Bandit 1250 πριν παίξει με το ανανεωμένο Shiver. Οι αγώνες έχουν την τιμητική τους με τα παγκόσμια πρωταθλήματα ταχύτητας στο ντεμπούτο τους για το 2011.
Ο κύριος Κάττουλας επιτέλους μας προσφέρει μια αναπάντεχη έκπληξη: Μετά από πολλούς μήνες κατάφερε το πολυδιαφημισμένο ακατόρθωτο, να ξεφορτωθεί το στοιχειωμένο του Serow. Δείτε ποιος το φορτώθηκε και ευχηθείτε του καλή τύχη!
Όλα αυτά σε μια εποχή όπου ήδη δουλεύουμε πυρετωδώς για τα επόμενα τεύχη μας. Ενόσω βρέχει νέα μοντέλα στήνουμε ένα σκασμό συγκριτικά, ετοιμαζόμαστε να μετακομίσουμε στις Σέρρες για το επόμενο τρίμηνο και, μέχρι να φύγουμε, σκαρώνουμε μια σπουδαία έκπληξη που περιλαμβάνει on board κάμερες και ημιπαράνομα κυνηγητά πολλών ίππων σε αστικούς δρόμους. Ως τότε απολαύστε το τεύχος και ετοιμαστείτε γιατί η συνέχεια των επόμενων μηνών αναμένεται καυτή και τίγκα στα άλογα.
Καλή σας ανάγνωση! <<

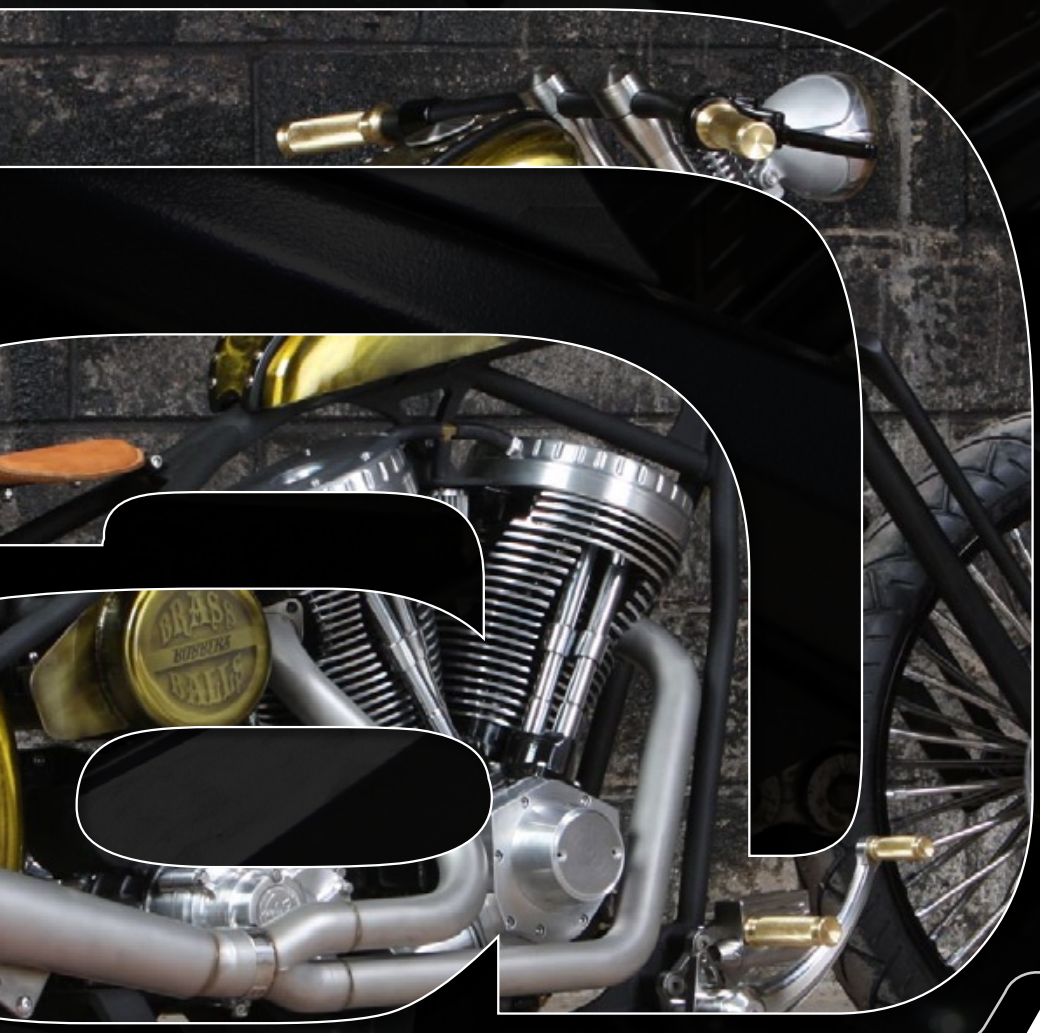
Για τις μηχανόβιες ψυχές χωρις μηχανή...

you say...

Το καλό με τις παρέες σου είναι πως είναι πολύ εύκολο να καβατζώσεις την μοτοσυκλέτα κάποιου από αυτούς. Στην αρχή, όταν ακόμη το κανονίζετε, φαντάζεσαι πώς θα είναι να έχεις για μια μέρα την δική σου μηχανή. Ύστερα, περιμένεις υπομονετικά να έρθει η συμφωνημένη μέρα που θα κρατήσεις για 24 ώρες την μηχανή. Συνεχώς αγωνιείς και στέλνεις μηνύματα, να σιγουρευτείς πως το φιλαράκι δεν έχει αλλάξει γνώμη, πως δεν στράβωσε τίποτα. Φτάνει η πολυπόθητη στιγμή. Στην ανοιχτή σου παλάμη πέφτει το μαύρο κλειδάκι, τα δάχτυλά σου κλείνουν και η χούφτα σου το σφίγγει, σαν να φοβάσαι πως την επόμενη στιγμή θα σου το πάρουν! Από αυτή την στιγμή και μέχρι να την επιστρέψεις, κάθε φορά που θα σε φωνάζει ή σε παίρνει τηλέφωνο αυτός ο φίλος, συνεχώς θα φοβάσαι πως στράβωσε η συμφωνία σας.

Καβάτζωσες την μηχανή κι ένα κράνος, κι αν είσαι τυχερός ίσως και κανένα μπουφανάκι. Αρχίζεις σουλατσάδες στην πόλη, και σκέφτεσαι να πιείς ένα καφεδάκι με την παρέα κάπου κεντρικά. Τι κι αν είσαι ο τύπος που αράζει 3 ώρες για καφέ, σήμερα στο μισάωρο δεν κρατιέσαι! Το όνειρο αυτή τη φορά θα κρατήσει 24 ώρες, τόσο χρόνο έχεις για να προλάβεις να κάνεις ό,τι θέλεις. Μα τα θέλω σου παθαίνουν κοκομπλόκο, και δεν ξέρεις τι να πρωτοκάνεις. Πας να κάνεις το πρώτο, και αμέσως θες να κάνεις το δεύτερο, το τρίτο... Η νύχτα πέφτει βαριά κι εσύ γυρνάς σπίτι. Νιώθεις απίστευτα όμορφα που μπαίνεις μέσα μούσκεμα κι αρχίζεις να βάζεις κράνος-γάντια-μπουφάν πάνω στο καλοριφέρ. Όλοι σε κοιτάνε περίεργα, αλλά εσύ παίζεις τέλεια τον ρόλο σου. Όλη μέρα υποκρίνεσαι πως είναι πλήρως φυσιολογικό το ότι ΕΣΥ τριγυρνάς ΜΕ ΜΗΧΑΝΗ! Χαμογελάς ασυναίσθητα χαμένος στην φαντασία σου, όσο η μάνα σου σε απογειώνει κανονικότατα που "τριγυρνάς με ξένες μηχανές". Θα σιωπήσει μόνο από την απορία της, γιατί σήμερα μοιάζεις να μην θες να μιλήσεις για μηχανές ενώ εσύ πάντα έψαχνες ευκαιρία να κάνεις ψηστήρι... Πήγε τρεις τα ξημερώματα. Ύπνος; Ποιός ύπνος; Άσε την βροχή να κοιμίζει όλη την γειτονιά, εσύ στις σταγόνες του παραθυριού σου βλέπεις τις σταγόνες στον ανεμοθώρακα. Ανεμοθώρακας με σταγόνες, χωρίς αέρα;! Δεν γίνεται! Οπότε ανοίγεις και το παράθυρο, να φυσάει ο άνεμος στο πρόσωπό σου. Αν τελικά κλείσουν τα μάτια σου, σε περιμένουν όνειρα και εφιάλτες. Οι 24 ώρες φθάνουν στο τέλος τους, και εσύ αποχαιρετάς την μηχανή με μια τελευταία βόλτα. Την ευχαριστείς που σου φέρθηκε όμορφα, ευχαριστείς και το φιλαράκι για την χάρη, και επιστρέφεις στο δωμάτιό σου μελαγχολικά. Και, ίσως, μια από τις σκέψεις σου να είναι πως εσύ ποτέ δεν θα καταφέρεις να ζήσεις αυτό τον τρόπο ζωής, παρά μόνο ως περαστικός. Ηρέμησε, ξάπλωσε και κλείσε τα μάτια σου. Σήμερα η δική σου μηχανή είναι πιο κοντά από ποτέ...

Νίκος [μέσω email]



we say...

Απάντηση...

Φίλε Νίκο, το μόνο που καταλαβαίνω χωρίς αμφιβολία είναι πως πρέπει επειγόντως να αποκτήσεις μια δική σου μοτοσυκλέτα. Μόλις είσαι έτοιμος, είσαι αυτομάτως και καλεσμένος για παρέα σε μια οποιαδήποτε βόλτα/φωτογράφηση του περιοδικού γουστάρεις. Πρόσεξε όμως, με το δικό σου μηχανάκι: Θα μου δείξεις άδεια!

Σπύρος Τσαντήλας

the front

Με το Brutale F3 προ των πυλών, το πρωτότοκο γυμνό 675 δείχνει να αγριεύει

MV Agusta 2011-12

Σε κλειστή παρουσίαση για τους dealer της ανακοίνωσε η MV Agusta τα σχέδιά της για τα μοντέλα 2011-12. Μπορεί να μη διέρρευσαν φωτογραφίες, αλλά τουλάχιστον είχαμε αρκετές πληροφορίες.

Η σημαντικότερη είδηση βέβαια δεν είναι άλλη από τη Brutale 675 B3, που αναμένεται να κυκλοφορήσει το Φεβρουάριο του 2012, έναντι 8.990€. Παρότι οι πιθανότητες είναι ότι η Ελληνική τιμή θα έχει κάποια μικρή απόκλιση, δε νομίζουμε ότι θα είναι αρκετή για να ανοίξει την απόσταση από το Speed Triple, ειδικά από τη στιγμή που το παρά το απαραίτητο detuning, το μικρό Brutale θα είναι στα χαρτιά τουλάχιστον αισθητά πιο δυνατό από το Βρετανό αντίπαλό του, με 120 ίππους.

Μπορεί το Brutale 675 να ανοίγει την Agusta σε νέες αγορές, αλλά δε θα μπορούσαμε να πούμε το ίδιο για τις πρώτες F3 που θα πατήσουν τις ρόδες τους έξω από τις γραμμές παραγωγής. Συνεχίζοντας την παράδοση του εργοστασίου, η F3 θα ξεκινήσει με την περιορισμένη παραγωγή των «Serie Oro», με αναρτήσεις Ohlins και πιθανώς άλλα καλούδια, που δεν ξέρουμε κατά πόσο θα δικαιολογούν τις 24.000€ των πρώτων αυτών μοτοσυκλετών, σχεδόν διπλάσια από τις «κανονικές» F3. Οι οποίες επ' ευκαιρίας αναμένονται πλέον το Δεκέμβριο του '10.

Όλη η γκάμα της Agusta για το 2012 θα είναι διαθέσιμη με προαιρετικό ABS, το οποίο θα δούμε στην κορυφαία έκδοση «Corsacorta» της F4, που φημολογείται ότι θα αποδίδει 201 ίππους, τιθασευμένους από αναρτήσεις της Ohlins.

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

Motus

Οι περισσότεροι από εμάς πιστεύαμε ότι η «νέα αμερικανική sportbike» θα έμενε στα 3D σχέδια που είχε παρουσιάσει η Motus, αλλά να που το MST όχι μόνο κυλάει τους τροχούς του, αλλά έχει και το γυμνό αδελφάκι του MST-R για παρέα.

Χτισμένο γύρω από τον KMV4, ένα V4 κινητήρα σχεδιασμένο από την ίδια τη Motus ειδικά για τη μοτοσυκλέτα, με πλήρες κάρμπον κουστούμι, αναρτήσεις Ohlins και μονομπλοκ της Brembo, δεν είναι ακριβώς ότι περιμέναμε από τους Αμερικάνους. Φέρνοντας την ισορροπία των περίεργων επιλογών, ο V4 των 1650 κυβικών διαθέτει την πρώτη εφαρμογή άμεσου ψεκασμού σε μοτοσυκλέτα, ενώ ταυτόχρονα έχει 2 μόνο βαλβίδες ανά κύλινδρο που κινούνται με... ωστήρια. Υπάρχει όμως λογική πίσω αυτές τις επιλογές. Στόχος δεν ήταν η απόλυτη ιπποδύναμη, αλλά ροπή σε ευρύ φάσμα στροφών χωρίς πολλούς κραδασμούς, χαμηλή κατανάλωση και απόλυτη αξιοπιστία. Στόχος όσοι έχουν βαρεθεί τα Supersport και θέλουν μια πιο εύχρηστη μοτοσυκλέτα που να μην απέχει πολύ από αυτά σε συμπεριφορά, καθώς και όσοι έρχονται από τα cruiser και θέλουν κάτι πιο σπορ. Και όλοι όσοι θα προτιμούσαν να πεθάνουν παρά να αγοράσουν «Jap» μοτοσυκλέτα. Για να δείτε και κυρίως να ακούσετε τις MST, πατήστε εδώ: http://www.youtube.com/watch?v=0UxLXjjGH4U

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

Aprilia Caponord

Η Ιταλική εταιρεία επιστρέφει στο χώρο των μεγάλων ON-off αναβιώνοντας το Caponord, αλλά η αλήθεια είναι ότι αυτή η αναγέννηση δεν είναι ακριβώς ότι περιμέναμε.

Με την πρώτη ματιά στην κατασκοπευτική φωτογραφία του motociclismo, το νέο Caponord δείχνει ότι η Aprilia έχει στο στόχαστρο μοτοσυκλέτες όπως το Ducati Multistrada, με 17άρηδες τροχούς, μισό φαίρινγκ και φυσικά τις πρακτικές βαλίτσες. Το θέμα είναι ότι εξαιρουμένου του χαμηλά τοποθετημένα τελικού, αυτές δείχνουν να είναι οι μόνες αλλαγές ανάμεσα στο Caponord και το Dorsoduro 1200. Ίδιο πλαίσιο, ίδιες αναρτήσεις, ίδιο ψαλίδι, ίδια φρένα... έως και η σέλα δείχνει ίδια και πιστεύουμε ότι ίσως να ήταν καλή ιδέα να αλλάξει σε κάτι ποιό άνετο με δεδομένο τον ανταγωνισμό.

Voltitude

Μπορεί να μη χωράει στην τσέπη όπως οι ελβετικοί σουγιάδες τους οποίους θυμίζει, αλλά το Voltitude είναι ένα από τα πιο ενδιαφέροντα ηλεκτρικά που έχουμε δει τελευταία.

Βλέπετε, δεν είναι μόνο η αισθητική που θυμίζει τον διάσημο σουγιά, καθώς το Voltitude δανείστηκε και τη φιλοσοφία του. Σύμφωνα με την εταιρεία, το λιλιπούτειο όχημα μαζεύει με ένα μόνο χέρι σε 1 (ένα!) δευτερόλεπτο, ενώ μπορεί να κινείται και διπλωμένο για να μη χρειάζεται να το σέρνετε με ταχύτητα έως 6 χλμ/ώρα.

Όντας ηλεκτρικό ποδήλατο παρά την αισθητική του, δε χρειάζεται δίπλωμα οδήγησης και με την υποβοήθηση από τα πετάλια θα φτάσει τα 25 χιλιόμετρα τελικής, με αυτονομία 20 έως 40 χιλιομέτρων ανάλογα με τη χρήση. Με εργονομικές διαστάσεις κανονικού ποδηλάτου, υδραυλικά δισκόφρενα, ιδιαίτερα φαρδιές ρόδες για τη διάμετρό τους, χαμηλό κέντρο βάρους και μοδάτη αισθητική, το Voltitude αναμένεται να ανανεώσει το ενδιαφέρον στην κατηγορία. Τιμή δεν έχει ακόμα ανακοινωθεί, αλλά η εταιρεία δέχεται ήδη παραγγελίες. Η διάθεση εκτός Ελβετίας αναμένεται γύρω στα τέλη του '11, με τις πρώτες μονάδες να διατίθενται ήδη εγχώρια.

more stuff...

Οι πελάτες ενός SuperMarket στην Αυστραλία ζορίστηκαν λιγάκι όταν ξαφνικά είδαν ένα καθαρόαιμο να περνάει δίπλα τους. Εξίσου ζορίστηκε και ο αναβάτης όταν οι αυτόματες πόρτες έκλεισαν και τον εγκλώβισαν μέσα μαζί με τους εξοργισμένους σεκιουριτάδες. Α, η απόλαυση του Youtube... http://www.youtube.com/watch?v=1hJbb-zRGeI

Ζορίζουν τα πράγματα για τους ιδιοκτήτες moto taxi στη Γαλλία, καθώς πλέον απαγορεύεται να γυρίζουν στους δρόμους ψάχνοντας για πελάτες, ή να περιμένουν έξω από τα αεροδρόμια όπως τα τετράροδα ταξί. Τα δε πρόστιμα φτάνουν ως τις 15.000€ ή ένα χρόνο φυλακή.

Συνήθως είναι οι Αυστριακοί και όχι οι Ιάπωνες που μας προσφέρουν ελαφρώς... χουλιγκανίστικες διαφημίσεις μοτοσυκλετών. Έλα όμως που το GSR 750 φαίνεται να αρέσει ιδιαίτερα στους Γάλλους... http://dai.ly/hseQL9

Με το καλοκαίρι προ των πυλών, τα βίντεο με χιόνια και παγωμένες λίμνες δείχνουν λίγο εκτός εποχής. Αν όμως στη συνταγή προσθέσουμε ένα σετάκι ελαστικά με καρφιά και ένα stunt CBR F4, τα πράγματα αποκτούν λίγο περισσότερο ενδιαφέρον. http://www.youtube.com/watch?v=XK_YOIJHLEo

Triumph Sprint Triple

Πως ανανεώνεις μια μοτοσυκλέτα που κατά κοινή αποδοχή είναι ο βασιλιάς της κατηγορίας; Αυτό πρέπει να αναρωτιόντουσαν οι τεχνικοί και μαρκετίστες της Triumph, που έξυπνα επέλεξαν να ακολουθήσουν τη «less is more» φιλοσοφία.

Τα διπλά στρογγυλά φανάρια έδωσαν τη θέση τους στα νέα κυρτά που γνωρίσαμε στο Sprint Triple φέτος, δημιουργώντας ένα σαφώς πιο αρμονικό και πιο επιθετικό σύνολο. Σε αυτό βοήθησε η ελαφριά δίαιτα από το νίκελ, ενώ πλέον και το απλό Sprint Triple θα διαθέτει το αλουμινένιο τιμόνι του R.

Καμία αλλαγή δεν έχει γίνει στα τεχνικά του Sprint Triple, με τα νέα γραφικά και τα νέα χρώματα να ολοκληρώνουν μια από τις πιο λιτές και ταυτόχρονα πιο έξυπνες ανανεώσεις που έχουμε δει τελευταία.

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

Και ξανά προς τη δόξα τραβά

Μπορεί ο ετήσιος θεσμός της μοτοσυκλέτας να υπέφερε ελαφρά τις τελευταίες χρονιές, αλλά αυτό δε σημαίνει υποχρεωτικά το τέλος του.

Η Έκθεση Μοτοσυκλέτας, Scooter & Αξεσουάρ 2011 θα λάβει χώρα από τις 3 έως τις 8 Μαΐου στο πρώην Ανατολικό Αεροδρόμιο, σε νέο αναβαθμισμένο χώρο με πάνω από 80 εκθέτες μέχρι στιγμής. Διοργανωμένη από τη Lamarco που έχει δείξει στο παρελθόν ότι όταν η αγορά και οι συνθήκες το επιτρέπουν μπορεί να εντυπωσιάσει, θα σημάνει την επαναφορά των test rides και των live show, ενώ δε θα λείψουν διαγωνισμοί, κληρώσεις και πρόγραμμα εκπαίδευσης νέων οδηγών. Και με τη συμμετοχή όλων των εταιρειών του κλάδου, οι υποσχέσεις για διοργάνωση διεθνών προδιαγραφών δε φαίνονται τραβηγμένες.

Η έκθεση θα λειτουργεί καθημερινά από τις 14:00 έως τις 21:30 και το Σαββατοκύριακο από τις 10:00 έως τις 21:30.

Ducati Multistrada Pikes Peak

Γιορτάζοντας την περσινή της νίκη στην κατηγορία της στην ιστορική ανάβαση Pikes Peak, η Ducati παρουσίασε τη Multistrada 1200S Pikes Peak Special Edition.

Βασισμένη στο Multistrada 1200S και με τα χρώματα Ducati Corse, η σπέσιαλ έκδοση διαθέτει Carbon τελικό της Termignoni και σωρεία κοσμητικών αλλαγών, όπως «ζελατίνα» και μπροστινό φτερό από Carbon, κόκκινο πλαίσιο, διαφορετική σέλα με (μαντέψτε!) κόκκινη ραφή και κόκκινη ρίγα στους τροχούς.

Η παραγωγή θα είναι φυσικά περιορισμένη, ενώ η διάθεση στην Ελληνική αγορά (κατόπιν παραγγελίας) θα αρχίσει από το Μάιο, έναντι 23.900€.

Η Ducati θα περάσει και φέτος φυσικά μια βόλτα από την υψηλότερη κορυφή των Rocky Mountains για να υπερασπιστεί τον τίτλο της. Και αν είχατε ακούσει τις φήμες και περιμένατε την έκδοση «Corse» του Multistrada, μπορείτε να σταματήσετε. Έτσι θα ονομαζόταν η Pikes Peak S.E. εάν η Ducati δεν έπαιρνε τα δικαιώματα χρήσης του ονόματος.

Uno 3

Το θυμάστε το Uno; Εκείνο το περίεργο ηλεκτρικό παράλληλο δίκυκλο που έμοιαζε με μίξη μοτοσυκλέτας-στρουθοκάμηλου και Segway, σχεδιασμένο από τον 17άχρονο Benjamin Gulak για ένα το σχολείο του; Το είχε εμπνευστεί όταν είδε τις κυκλοφοριακές συνθήκες της Κίνας και σε αντίθεση με τους περισσότερους σπιτικούς «εφευρέτες», αποφάσισε να το πάει ένα βήμα παραπέρα.

Βγήκε στην εκπομπή «Dragon's Den» και βρήκε επενδυτές που έδωσαν 1.250.000$ για το 20% της εταιρείας του. Έβγαλε το U2, όπου οι τροχοί από παράλληλοι έμπαιναν σε σειρά σε υψηλότερες ταχύτητες, αλλά με το Uno 3 έκανε το πραγματικό επόμενο βήμα. Πλέον τρίκυκλο, ισσοροπεί στους δύο πίσω τροχούς στις χαμηλές ταχύτητες, ώστε να είναι τόσο ευέλικτο που να χωράει σε ασανσέρ. Στις υψηλές ταχύτητες «ξεδιπλώνει» ο εμπρός τροχός, ενώ οι δύο πίσω εκτείνονται και κλείνουν μια ιδέα πριν αγγίξουν, δημιουργώντας ένα μοτοσυκλετιστικό μεταξόνιο. Περιμένουμε με ενδιαφέρον τις εξελίξεις της BGP Motors και πραγματικά προτείνουμε το ερχόμενο Video: http://www.youtube.com/watch?v=x2DgwY5QQBk

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

1ο Gatoulis Camp

Ο Σύνδεσμος Μοτοσικλετιστικής και Φωτογραφικής Εξερεύνησης (ΣΥ.ΜΟ.Φ.Ε.) www.symofe.gr διοργανώνει το 1ο Gatoulis Camp, www.gatouliscamp.gr ,μια διήμερη συνάντηση μοτοσικλετιστών σε κατασκηνωτικό χώρο, στις κατασκηνώσεις Κορέλκο στον Κάλαμο Αττικής στις 14 και 15 Μαΐου 2011, με στόχο τη γνωριμία και την ανταλλαγή εμπειριών, την ψυχαγωγία και την ευαισθητοποίηση σε θέματα οδικής ασφάλειας. Κατά τη διάρκεια του διημέρου θα πραγματοποιηθούν σεμινάρια ασφαλούς οδήγησης, έκθεση φωτογραφίας, προβολές ταινιών μικρού μήκους, συναυλία, μοτοβόλτα, και άλλες εκδηλώσεις.

GaugeFace

Είναι δύσκολη η ζωή των μερακλήδων Harley Davidson. Ειδικά αυτών που έχουν iPhone και δεν έχουν που να το φορτίσουν, ή αναρωτιούνται πως θα καταφέρουν να κόψουν καναδύό ακόμα γραμμάρια για να βελτιώσουν την αναλογία κιλών ανά ίππο.

Το Gauge Face λύνει δύο προβλήματα σε ένα, καθώς όχι μόνο φορτίζει το iPhone ή το iPod σας εν κινήσει, αλλά συνδέεται κατευθείαν στον εγκέφαλο της μοτοσυκλέτας και μπορεί να αντικαταστήσει τα βαριά σας όργανα, προβάλλοντας ταχύμετρο, στροφόμετρο, ένδειξη θερμοκρασίας, φλας και επιλεγμένης ταχύτητας, ενώ η επόμενη έκδοση αναμένεται να εμπλουτίσει τις πληροφορίες.

Το Gauge Face λειτουργεί σε όλες τις H-D με κεντρική μονάδα Delphi, δηλαδή όλες τις ψεκαστές δικύλινδρες από το 2001, με την εξαίρεση των Softail του ’11 που έχουν διαφορετικό βύσμα. Το κόστος της εφαρμογής και των απαραίτητων καλωδίων είναι γύρω στα 180€ και εμείς αναρωτιόμαστε αν υπάρχει βάση για iPad - άσε μετά τους ιδιοκτήτες Diavel να το παίζουν μάγκες επειδή έχουν εκείνη τη μικροσκοπική TFT οθόνη να τους παίζει βίντεο όταν βάζουν μπροστά.

Derbi στην Ιταλία

Τα άσχημα νέα για την Ισπανική εργασιακή αγορά συνεχίζουν, με την Piaggio να ανακοινώνει την απόφασή της να κλείσει το εργοστάσιο της Derbi στην Καταλονία και να μεταφέρει την παραγωγή στην Ιταλία.

Σύμφωνα με την Piaggio, η κίνηση γίνεται για μείωση εξόδων και αύξηση παραγωγικότητας, που θα ωφελήσει την ανταγωνιστικότητα των μοτοσυκλετών της Derbi. Οι 230 υπάλληλοι του εργοστασίου της Derbi που ήταν αυτόνομη από το 1922 έως το 2001 όπου εξαγοράστηκε από την Piaggio, πιστεύουν ότι ο κύριος λόγος είναι ότι η μητρική εταιρεία προσπαθεί να κατευνάσει την Ιταλική κυβέρνηση, τα σωματεία και το εργατικό προσωπικό, που δεν είχαν χαρεί ιδιαίτερα με τη μεταφορά μέρους της παραγωγής της Piaggio στο Βιετναμ.

Πέρα από το προσωπικό της Derbi που θα ανεβάσει κατά λίγο το 21% της ανεργίας στη χώρα, το κλείσιμο του εργοστασίου θα έχει εμφανέστατα δυσμενείς συνέπειες και στους τοπικούς προμηθευτές της Derbi.

Έρευνα ΣΟΚ του ΕΜΠ

Σοκαριστικά αποτελέσματα είχε μια έρευνα του ΕΜΠ, καθώς μετά από σειρά δοκιμών κατέληξαν στο ότι – άκουσον άκουσον – τα κράνη προστατεύουν!

Ο Υφυπουργός Υποδομών Σπύρος Βούγιας, παρουσιάζοντας την διεθνώς πρωτόγνωρη μελέτη εξήγησε ότι το 80% των θανάτων δυκικλιστών προέρχεται από κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, ενώ όσοι δεν φορούν κράνος κινδυνεύουν δύο φορές περισσότερο από αυτούς που φορούν. Ο Υφυπουργός συνέχισε εξηγώντας ότι παρά την αύξηση του αριθμού των αναβατών που φορούν κράνη, μεγάλη μερίδα εξ αυτών τα χρησιμοποιεί μόνο τις ώρες που υπάρχει αστυνόμευση, δηλώνοντας ως ενθαρρυντικό το γεγονός ότι για τα έτη 2009-10 υπήρξε μείωση των καταγεγραμμένων παραβάσεων κατά 34.3%. Εμείς δεν βλέπουμε κάποιο κοινό παράγοντα.

Ο υφυπουργός επίσης τόνισε ότι η Οδική Ασφάλεια αποτελεί μείζον παγκόσμιο κοινωνικό θέμα, ειδικά για την Ευρώπη μάστιγα με τεράστιες κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Όλως περιέργως, δεν ακούσαμε τίποτα για μείωση της φορολογίας σε κράνη ή άλλο προστατευτικό εξοπλισμό. Ίσως να μην το προσέξαμε.

ebike.gr

first rides

Μετά το ανανεωμένο Aprilia Shiver 750, ο Κώστας καβαλά τα 1,250 κυβικά του γυμνού Suzuki Bandit

GR
HBZ
631
2011
Armakolas
aprilia
Arai

Avti Hornet

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

Μέχρι πρόσφατα στην κατηγορία των καθημερινών μοτοσυκλετών η Ευρώπη αντιμετώπιζε την Ιαπωνία με δύο τρόπους: είτε με πολύ πιο σπορ και ακριβές κατασκευές ή δεν την αντιμετώπιζε καθόλου. Αυτά μας τελείωσαν με την έλευση της δεύτερης γενιάς Shiver, που εκτός του ότι δουλεύει όπως πρέπει, δείχνει και καθωσπρέπει

Arai
aprilia

"...αυτό το Shiver είναι αισθητά καλύτερο από το πρώτο σε απόκριση γκαζιού..."

Χάρη στον καινούργιο προβολέα, το Shiver ομόρφυνε πολύ

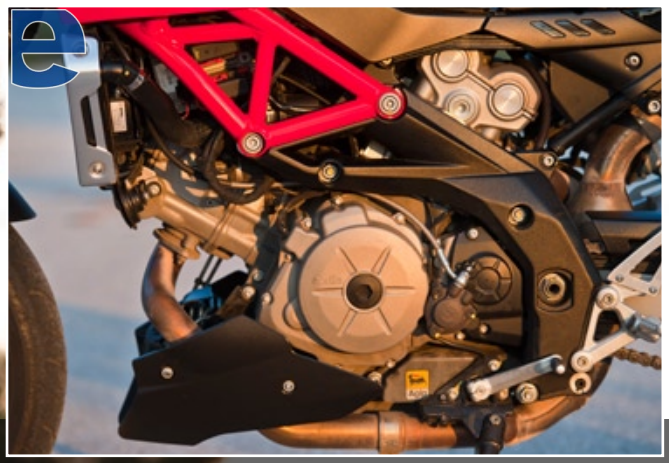
Φαντάζομαι ότι θυμάστε το πρώτο Shiver, έτσι; Το ίδιο και εμείς. Δεν είναι εύκολο να ξεχάσεις την πρώτη ευρεία εφαρμογή ηλεκτρονικού γκαζιού από την Aprilia καθώς, όπως όλες σχεδόν οι ριζοσπαστικές τεχνολογίες, είχε και αυτή τα προβληματάκια της στην πρώτη περίοδο.

Από την επίσημη παρουσίαση κιόλας, οι δημοσιογράφοι γκρίνιαζαν για μέτρια έως κακή απόκριση στο γκάζι - και τα όποια software updates ακολούθησαν δεν κατάφεραν ποτέ να το κάνουν να δουλέψει όπως η παραδοσιακή ντίζα.

Σήμερα, οδηγώντας το ανανεομένο Shiver, καταλαβαίνω το γιατί. Τελικά, χρειαζόταν κάτι παραπάνω από ένα καινούργιο λογισμικό για να στρώσει η κατάσταση. Αυτό το Shiver είναι αισθητά καλύτερο από το πρώτο σε απόκριση - τόσο που όσο περνούν οι μέρες ξεχνάς ότι το γκάζι του είναι ηλεκτρονικό.

Ένα από τα καλά του να έχεις στη διάθεσή σου ηλεκτρονικό γκάζι είναι η ύπαρξη τριών διαφορετικών χαρτών που μπορείς

Άνετη για τον αναβάτη, φιλική για τον συνεπιβάτη χάρη και στις πρακτικές χειρολαβές



Γραμμικό και δυνατό μοτέρ, με δυνατότητα επιλογής τριών χαρτών: sport, touring και rain

να επιλέξεις ακόμα και εν κινήσει. Με τον χάρτη touring, ο κινητήρας του Shiver λειτουργεί όπως πρέπει: γραμμική απόδοση που θυμίζει τετρακύλινδρο, καλή απόκριση το γκάζι, ελάχιστα σκορτσαρίσματα χαμηλά και αρκετή δύναμη για να φτασείς γρήγορα και εύκολα τα 200 km/h. Με τον sport χάρτη, η απόκριση γίνεται πιο απότομη, ενώ η διαφορά στην απόδοση είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Η τρίτη επιλογή, ο χάρτης rain, βολεύει πραγματικά σε γλιστερές συνθήκες καθώς ομαλοποιεί την καμπύλη απόδοσης και ρίχνει σημαντικά την ιπποδύναμη. Φαντάζομαι ότι οι πιο αρχάριοι αναβάτες θα το βρουν πολύ χρήσιμο τις βροχερές μέρες.

Η μόνη περίπτωση που το ηλεκτρονικό γκάζι κάνει αισθητή την παρουσία του είναι στις σούζες, πράγμα που συμβαίνει και στο RSV4. Εκεί, η παραμικρή κίνηση του δεξιού καρπού έχει άμεση επίπτωση στην εκτέλεση της σούζας - και το Shiver δεν είναι σε θέση να τα βγάλει πέρα με την απαιτητική φύση της κακής αυτής συνήθειας, καθώς ο εγκέφαλος που διαχειρίζεται τη γκαζιέρα είναι πάντα μερικά millisecond πίσω από αυτό που του ζητάς να κάνει. Μικρό το κακό, καθώς αν ξέρεις σούζα με φρένο το λύνεις απλά και όμορφα. Εγώ που δεν το έχω, απλώς δε μπαίνω στον κόπο να σουζάρω και ησυχάζουμε.

Αρκετά με το γκάζι, μας έπηξες

Στο Shiver δεύτερης γενιάς η πιο σημαντική βελτίωση κατά τη γνώμη μου είναι η αισθητική. Με δυο-τρεις πετυχημένες αλλαγές στο βασικό σχέδιο, έναν διαφορετικό προβολέα αλλά και μια δίχρωμία στο πλαίσιο και ολόκληρη τη μοτοσυκλέτα, το Shiver έγινε όμορφο από αδιάφορο. Η χρήση μαύρου χρώματος στις εξατμίσεις μείωσε και τον οπτικό όγκο της μοτοσυκλέτας, με αποτέλεσμα να δείχνει πολύ πιο μικρή απ' όσο είναι στην πραγματικότητα. Εργονομικά, η θέση οδήγησης είναι σωστή και προσιτή ακόμα και για αναβάτες μετρίου αναστήματος, ενώ οι γωνίες των χεριών και των ποδιών δε σε κουράζουν μέσα στην πόλη, δίνοντας παράλληλα καλό έλεγχο και ελαφριά αίσθηση μόλις η μοτοσυκλέτα αρχίσει να τσουλάει. Το τιμόνι είναι πιο φαρδύ από αυτά που φορούν οι Ιάπωνες, αλλά δε φτάνει στην υπερβολή του Tuono, που δε χωρά να περάσει ανάμεσα από τα αυτοκίνητα. Το κόψιμο του τιμονιού είναι αρκετά μεγάλο και ο συνδυασμός όλων των παραπάνω κάνουν το Shiver ιδανικό για καθημερινό μέσο μεταφοράς ακόμα και για έναν αναβάτη που ξεκινάει τώρα τη μοτοσυκλετιστική του σταδιοδρομία.

Αυτός ήταν προφανώς ο στόχος της Aprilia όταν σχεδίαζε το Shiver, καθώς όλα τα περιφερειακά πάνω του έχουν να επιδείξουν μια στοργική αντιμετώπιση προς τον αναβάτη, σε βαθμό τέτοιο που θυμίζει έντονα Honda (εξ' ου και η επιλογή του τίτλου). Ας πάρουμε για παράδειγμα τις αναρτήσεις. Ενδοτικές, ρυθμισμένες προς το μαλακό, δε μπορείς να τις χαρακτηρίσεις μέτριες άλλα ούτε και σπορ. Ρυθμίσεις μπροστά δεν έχεις - αλλά για την πλειοψηφία του πεδίου χρήσης σου δε θα τις χρειαστείς. Πίσω, υπάρχει προφόρτιση ελατηρίου και απόσβεση επαναφοράς, την οποία ακόμα και στο τέρμα να τη βάλεις δε φτάνει ούτε τη στάνταρ ρύθμιση

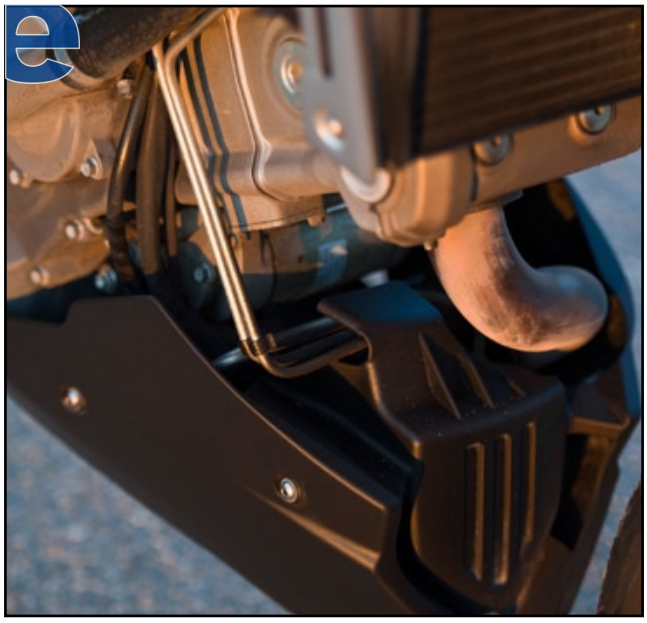
"...ελάχιστα σκορτσαρίσματα χαμηλά και αρκετή δύναμη για να φτασείς εύκολα τα 200 km/h..."

του Tuono. Παρόλα αυτά, η απουσία εύρους ρυθμίσεων δε σε χαλάει ιδιαίτερα, καθώς η συμπεριφορά των αναρτήσεων του Shiver δεν είναι σε καμία περίπτωση λάθος, όπως για παράδειγμα το αμορτισέρ του FZ8, που θέλει πέταμα στα σκουπίδια με το που αγοράσεις τη μοτοσυκλέτα.

Κάτι παρόμοιο συμβαίνει και με τα φρένα. Είναι πολύ δυνατά, ίσως πιο δυνατά απ' όσο πραγματικά χρειάζεται μια τέτοια μοτοσυκλέτα. Από την άλλη πλευρά όμως, η προοδευτικότητα με την οποία λειτουργεί η μανέτα του φρένου είναι τέτοια που δεν υπάρχει περίπτωση να σε φέρει σε δύσκολη θέση, ακόμα και σε φρενάρισμα πανικού. Το σύστημα ABS που διέθετε η μοτοσυκλέτα της δοκιμής λειτουργεί ικανοποιητικά. Honda δεν το λες, καθώς δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που επεμβαίνει ενώ δε χρειάζεται, αλλά από την άλλη είναι πολύ αποτελεσματικό, τόσο στο στεγνό όσο και στο βρεγμένο.

Μαύρες απολήξεις στα τελικά για μικρότερο οπτικό όγκο

Πολύ καλά και δυνατά φρένα, αποτελεσματικό ABS που δε "χαζεύει" στις λακκούβες



Προσοχή, η κεντρική μονάδα του ABS βρίσκεται στο μπροστινό μέρος της καρίνας. Το νου σας μη την ανοίξετε στα δύο κατεβαίνοντας κάνα ψηλό πεζοδρόμιο...

Στενό ρεζερβουάρ στα πόδια, συμβάλλει τα μέγιστα στον σχηματισμό μιας εξαιρετικής θέσης οδήγησης για όλα τα αναστήματα

Το γνωστό πολυόργανο της Aprilia σε μια ακόμη παραλλαγή, διατηρεί το πλεονέκτημα του χειρισμού του από τους διακόπτες στην αριστερή πλευρά του τιμονιού

"...δεν έχει τις ιδιαιτερότητες του μεγάλου αδερφού αλλά ούτε και του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού..."

Συμπερασματικά

Το Shiver έχει εντελώς διαφορετικό προσανατολισμό από το μεγάλο αδερφάκι του, το Tuono. Από τη μια πλευρά, ακολουθεί τα βήματα του ιαπωνικού ανταγωνισμού. Έτσι, βρίσκεται σε θέση να καλύψει τις ανάγκες του αναβάτη που ψάχνει κάτι απλό, φιλικό και χρηστικό σαν το Hornet ή το FZ8. Από την άλλη, δεν έχει τις ιδιαιτερότητες του μεγάλου αδερφού αλλά ούτε και του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού. Ξεχωρίζει αισθητικά από το πλήθος, έχει σωστή εργονομία, φιλική συμπεριφορά και έναν κινητήρα που είναι απείρως καλύτερος λειτουργικά από τα 600άρια τετρακύλινδρα λόγω του ότι παράγει περισσότερο έργο σε χαμηλότερες στροφές λειτουργίας. Πλαισιωμένο από ένα σετ δυνατών φρένων και ενός καλού συστήματος ABS, δε βλέπω το λόγο να μην το προτιμήσει κάποιος έναντι των παραδοσιακών αξιών της κατηγορίας - ιδιαίτερα αν είναι καινούργιος στο άθλημα καθώς, λειτουργικά, ο V-2 είναι πιο εύκολος στην καθημερινή μετακίνηση για έναν αρχάριο. Επιπλέον, η τιμή διάθεσης στην έκδοση με το ABS είναι πολύ λογική και μέσα στα πλαίσια της κατηγορίας. <<

Όμορφο αλουμινένιο ψαλίδι, δίσκος μαργαρίτα και μαύρες βάσεις στα μαρσπιέ συνεπιβάτη για να "κρύβονται" οπτικά

Απλή έδραση για το αμορτισέρ, το οποίο ρυθμίζεται σε προφόρτιση και επαναφορά. Όμορφος ο συνδυασμός χυτού αλουμινίου και ατσάλινων σωλήνων στο πλαίσιο

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

APRILIA SHIVER 750 ABS
PIAGGIO HELLAS A.E.
€8,770

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,065 mm
Πλάτος:	810 mm
Ύψος:	1,135 mm
Μεταξόνιο:	1,440 mm
Γωνία κάστερ:	25.7°
Ίχνος:	109 mm
Ύψος σέλας:	810 mm
Ρεζερβουάρ:	15 l
Βάρος κατασκευαστή:	209 kg (γεμάτη)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, V-90°, υγρόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	92 x 56.4 mm
Χωρητικότητα:	749.9 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.0 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	95 / 9,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	8.3 / 7,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5x17in
Ελαστικό:	120/70-17, Dunlop Sportmax Qualifier
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5x17in
Ελαστικό:	180/55-17, Dunlop Sportmax Qualifier
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου με γλίστρα, ABS

NINJA 250R
ΠΟΛΥ ΔΥΝΑΤΗ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΝΑΙ «ΜΙΚΡΗ»!

Η πρώτη σου μοτοσυκλέτα. Ετοιμάσου να ανέβεις κατηγορία, μόνο με €4.790.
Supersport εμφάνιση και super χαρακτηριστικά:
• 249cc • 2 κύλινδροι • υγρόψυκτη • 33hp/11,000rpm • 6 ταχύτητες • 150kg.

Δυνατότητα επέκτασης της εργοστασιακής εγγύησης έως και 4 χρόνια με το πρόγραμμα **WARRANTY**^{PLUS}.
Από 0% προκαταβολή έως και 72 δόσεις.

Η TEOMOTO συνιστά λιπαντικά Shell ADVANCE

www.kawasaki.gr

Τηλ. επικοινωνίας: 210 34 10 684

Kawasaki

Αναντικατάστατα

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

Αυτή η λέξη με τα πολλά άλφα αναφέρεται στα πολλά κυβικά. Χωρίς αυτά άλλωστε, να είστε σίγουροι ότι δε θα είχαμε πολλά να πούμε για το γυμνό Bandit της δοκιμής

"...φορά έναν κινητήρα που τα άλλα μπορούν μόνο να τον ονειρεύονται..."

Ο προβολέας που θυμίζει Yamaha FZ6 είναι η σημαντικότερη αισθητική αλλαγή που έγινε στην τελευταία ανανέωση του Bandit το 2009

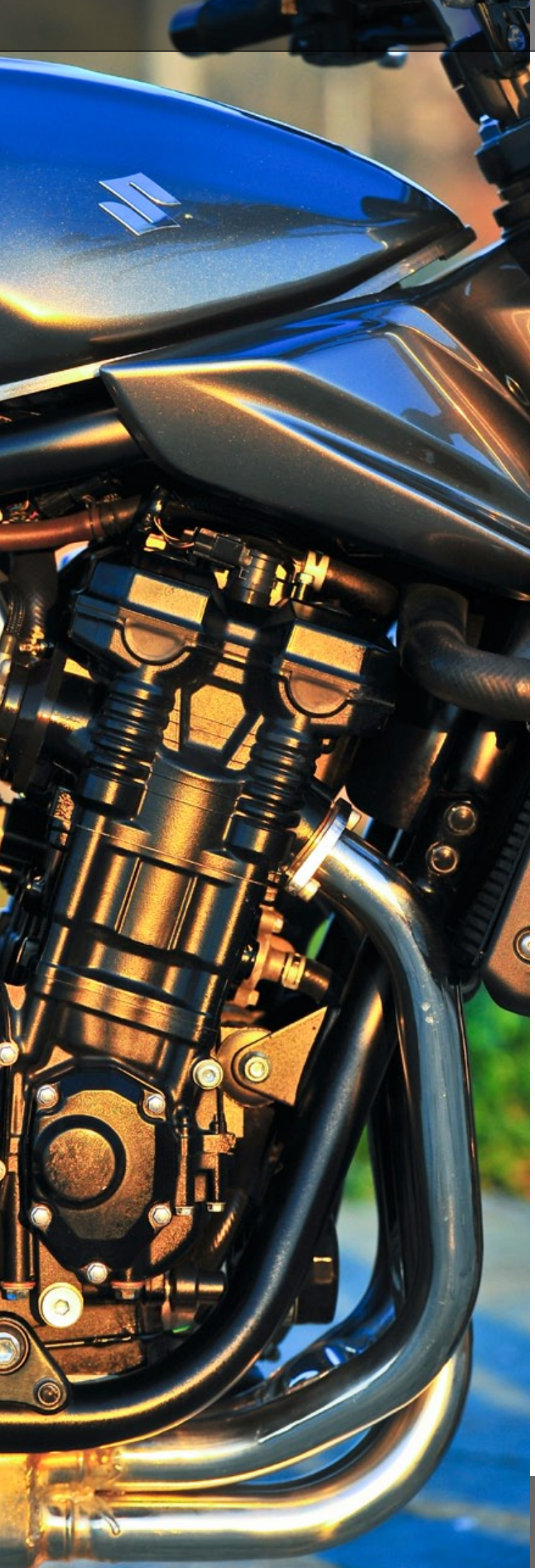
Δεν είναι η πρώτη φορά που βρίσκομαι σε αυτή τη θέση. Το ίδιο μου συμβαίνει κάθε φορά που ανεβαίνω σε οποιαδήποτε απλή, δίτροχη κατασκευή με κυβισμό πάνω από 1,100 κ.εκ. και -αν είναι δυνατόν- περισσότερους από τρεις κυλίνδρους. Μοτοσυκλέτες σαν το Bandit 1250, κτισμένες γύρω από τον κινητήρα τους, γαρνιρισμένες με τα βασικά περιφερειακά που κάθε ιάπωνας κατασκευαστής έχει καταχωνιασμένα στις αποθήκες του εργοστασίου του. Να, μου έρχονται μερικές στο μυαλό: Honda CB1300, Kawasaki ZRX1200, Suzuki GSX1400, Yamaha XJR1300. Μοτοσυκλέτες που η σημερινή νεολαία μάλλον αποκαλεί "oldschool", παλιάς κοπής, περασμένων μεγαλείων, γεροντίστικες, ξεπερασμένες. Ναι, ε; Αν οι σύγχρονοι εκπρόσωποι της κατηγορίας των γυμνών καθημερινών δίκυκλων είναι μοτοσυκλέτες σαν το FZ8, το Hornet, το GSR και το Z750, τότε χαίρομαι ιδιαίτερα που τα γούστα μου είναι παλιομοδίτικα, καθώς προτιμώ να καβαλάω κάτι που δε χρειάζεται την κατάλληλη σχέση στο κιβώτιο και ένα εκατομμύριο στροφές στον κινητήρα για να επιταχύνει αξιοπρεπώς.

Το μόνο που με χαλάει στα προαναφερθέντα υπερκυβισμένα δίτροχα είναι η ευλαβική τήρηση της λίστας με τα περιφερειακά δεκαετίας '80. Δεν καταλαβαίνω γιατί να χρησιμοποιούνται ακόμα διπλά αμορτισέρ πίσω, όταν κάλλιστα μπορείς να βάλεις ένα σύγχρονο με μοχλικό και δύο ψεύτικα εξωτερικά για να διατηρήσεις το retro look -λέμε τώρα. Ο λόγος που γουστάρω τα μεγάλα Bandit είναι ότι, αν εξαιρέσεις το σωληνωτό πλαίσιο και το συμβατικό πιρούνι, χρησιμοποιούν

Ευχάριστη έκπληξη το πολυόργανο με την ένδειξη επιλεγμένης σχέσης στο κιβώτιο, αν και αυτή είναι μάλλον η πιο άχρηστη πληροφορία σε αυτή τη μοτοσυκλέτα

Παρότι δεν του φαίνεται, το ψαλίδι είναι αλουμινένιο

Το τελικό της Yoshimura δεν ανήκει στον βασικό εξοπλισμό -αν και θα έπρεπε, με αυτόν τον ερεθιστικό ήχο που παράγει



σύγχρονες λύσεις σε όλους σχεδόν τους υπόλοιπους τομείς, διατηρώντας ταυτόχρονα τον αρκουδοκινητήρα με τα έντεκα κιλά ροπής και την ελαστικότητα φρεσκοφτιαγμένης ζύμης. Για παράδειγμα, το Bandit της δοκιμής έχει ψηφιακό πολυόργανο με δείκτη βενζίνης και ένδειξη επιλεγμένης σχέσης στο κιβώτιο -ασχέτως του αν είναι παντελώς άχρηστη για τον συγκεκριμένο κινητήρα-, χειρολαβές συνεπιβάτη στα πλάγια της σέλας, σύστημα αντιμπλοκαρίσματος ABS, έξι ταχύτητες και πολυεδρικό προβολέα αντί για ένα στρογγυλό ή τετράγωνο φανάρι. Επίσης, δεν έχει τον όγκο δύο μοτοσυκλετών, όπως τα CB, XJR και λοιπά συναφή κατασκευάσματα, παρά φέρνει περισσότερο σε Fazer, με το οποίο μπορείς εύκολα να το μπερδέψεις χάρη και στον πανομοιότυπο προβολέα.

Με κόστος ένα χιλιάρικο πάνω από το FZ8 και ένα κάτω από το CBF1000, το Bandit προσφέρει παρόμοια πράγματα από χρηστικής πλευράς, αλλά φορά έναν κινητήρα που τα άλλα μπορούν μόνο να τον ονειρεύονται.

Ο κινητήρας. Ξαναγράφω, Ο Κινητήρας

Σε ικετεύω να βρεις ένα Bandit και να κάνεις μερικά χιλιόμετρα στη σέλα του. Θα εκπλαγείς με το πόσο απλά γίνονται όλα όταν ο Ιάπωνας ρίχνει στο καζάνι του υπερβολική ποσότητα κυβικών εκατοστών. Αντιμετωπίζεις δυσκολίες με τον συμπλέκτη στην εκκίνηση; Σου έχει σπάσει τα νεύρα ο ψεκασμός στις χαμηλές στροφές; Κατεβάζεις τρεις για να προσπεράσεις το ΚΤΕΛ στα ευθειάκια των Τεμπών; Κλείνεις στιγμιαία το γκάζι και μέχρι να ανοιγοκλείσεις τα μάτια σου η ταχύτητα που ταξιδεύεις έχει μειωθεί κατά σαράντα χιλιόμετρα; Σε καταλαβαίνω φίλε μου, πρέπει να καβαλάς ένα από τα χιλιάδες αναιμικά 600άρια με συνταξιοδοτημένους supersport κινητήρες που έχουν γεμίσει τους δρόμους μας. Εμείς από την πλευρά μας οι δοκιμαστές μοτοσυκλετών έχουμε ξοδέψει αμέτρητα χρόνια συντάσσοντας άπειρες δικαιολογίες προς όφελος του κάθε Ιάπωνα κατασκευαστή που δεν κατάφερνε να φτιάξει ένα ψεκασμό της προκοπής. Τη μια μας φταίνε οι αυστηρές προδιαγραφές ρύπων και θορύβου, την άλλη οι μακριές σχέσεις και την επόμενη ο αργός επεξεργαστής της κεντρικής μονάδας και το νεαρό της ηλικίας των ηλεκτρονικών συστημάτων -τρομάρα μας.

Τίποτα από τα παραπάνω δεν ταλαιπωρεί τον αναβάτη του ταπεινού Bandit με το "απαρχαιωμένο μοτέρ", όπως θα βιαστεί να μας πει ο σημερινός νεανίας που χαζεύει το tri-axis μοτέρ του Fazer και νομίζει ότι θα αγοράσει R6 χωρίς πλαστικά. Στη μοτοσυκλέτα, η μια και μοναδική αλήθεια βρίσκεται στα κυβικά. Με τα ίδια ηλεκτρονικά, παρόμοια

Το 90% του χαρακτήρα του Bandit διαμορφώνεται από αυτόν τον κινητήρα. Βελούδινη λειτουργία από τις 1,000 στροφές και δυνατό, ροπάτο τράβηγμα με όλες τις σχέσεις

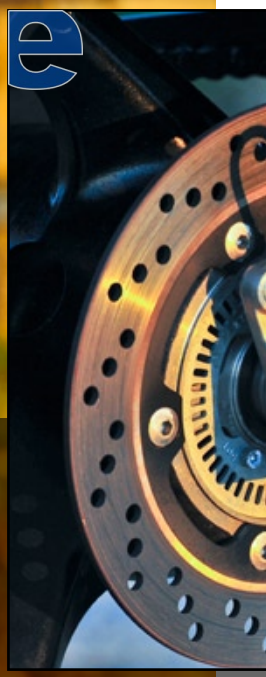
εξαρτήματα στην τροφοδοσία και έχοντας τις ίδιες, αυστηρές προδιαγραφές να τηρήσει, ο κινητήρας του Bandit δεν παρουσιάζει καμία δυσλειτουργία και καμία διστακτικότητα, ανεξάρτητα από το που και πως τον χειρίζεσαι. Η αργόστροφη, ήσυχη μίζα τον θέτει άμεσα σε λειτουργία, ενώ ο ήχος που παράγει θυμίζει ποιοτικά κατασκευασμένο μοτέρ παλαιάς κοπής. Δεν ακούγονται ούτε βαλβίδες, ούτε καδένες, ούτε δίσκοι από καμπάνες, παρά μόνο ένα μπάσο γουργούρισμα, προερχόμενο κατά κύριο λόγο από το after market τελικό της Yoshimura, που κινείται σε πολύ λογικά πλαίσια από πλευράς παραγόμενου θορύβου. Ο κινητήρας είναι τόσο ήσυχος, σχεδόν νανουριστικός, που θα έλεγες πως όλα τα μηχανικά μέρη κολυμπούν μόνιμα μέσα σε παχύ λάδι με ηχομονωτικές ιδιότητες -αλλά δεν είναι αυτός ο λόγος που ακούγεται έτσι. Χάρη στην ύπαρξη 1,255 κ.εκ. δε χρειάζεται ούτε υψηλή συμπίεση, ούτε ακραίους εκκεντροφόρους με μεγάλα βυθίσματα βαλβίδων, περίεργα φιλτροκούτια, εισαγωγές αέρα και όλα αυτά που χρησιμοποιούνται κατά κόρον για να αυξήσουν την ισχύ σε κινητήρες που δεν έχουν το βασικό, δηλαδή τα κυβικά.

Μια βόλτα μόνο και θα πάθεις

Ένας κινητήρας που "ακούει" στο γκάζι με τέτοια ακρίβεια, ξεκινάει από στάση μόνο με το άφημα του συμπλέκτη -και όχι απαραίτητα με πρώτη στο κιβώτιο-, κουμπώνει τις ταχύτητες με τη δύναμη του μικρότερου δάχτυλου του ποδιού και επιταχύνει με την ίδια δύναμη σε κάθε άνοιγμα του γκαζιού, ασχέτως του ποια σχέση έχει στο κιβώτιο και με πόσες στροφές γυρίζει εκείνη τη στιγμή, δε μπορεί παρά να χαρακτηριστεί ένας από τους πλέον φιλικούς και εύκολους κινητήρες που μπορεί να πιάσει κανείς στα χέρια του. Αυτό σημαίνει πως, όσο και αν σας κάνει εντύπωση, το μεγάλο Bandit είναι πιο εύκολο για έναν αρχάριο αναβάτη από ένα FZ6 ή FZ8 για παράδειγμα. Σε αντίθεση με τα συμπαθή μοντέλα της Yamaha, το Bandit θέλει τη μισή προσπάθεια για να ξεκινήσει από στάση. Συγχωρεί κλασικά λάθη αρχαρίων, όπως το ανεπαρκές άνοιγμα του γκαζιού την ώρα της αποσύμπλεξης και δεν απαιτεί μηχανολογικό πτυχίο και καλή γνώση της κλιμάκωσης του κιβωτίου για να πραγματοποιήσεις μια προσπέραση. Ταυτόχρονα, δεν είναι η μοτοσυκλέτα που θα "κρεμάσει" αν σκαρφαλώνεις με μια ταχύτητα πάνω την ανηφόρα, ούτε θα σε ταλαιπωρήσει με απροθυμία αν θελήσεις να τη δουλεύεις σε χαμηλές στροφές.

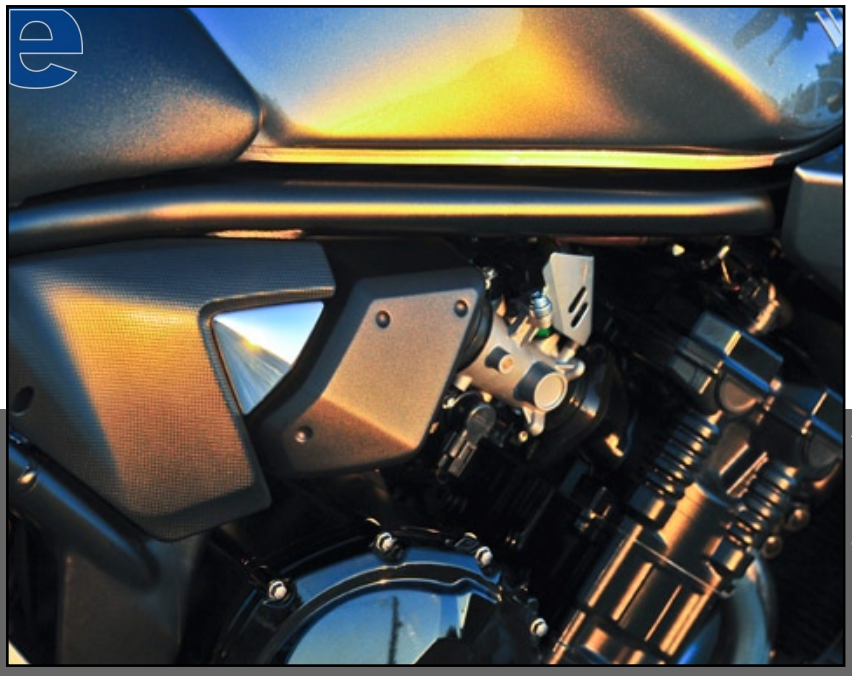
"Και γιατί δεν τις φτιάχνουν όλες έτσι να ησυχάσουμε μια και καλή," θα αναρωτηθείς και θα έχεις και τα δίκια σου. Πρώτον, γιατί θα ήταν όλες τους βαριές, ένα θέμα που

...ο ήχος του θυμίζει
ποιοτικά κατασκευασμένο
μοτέρ παλαιάς κοπής...

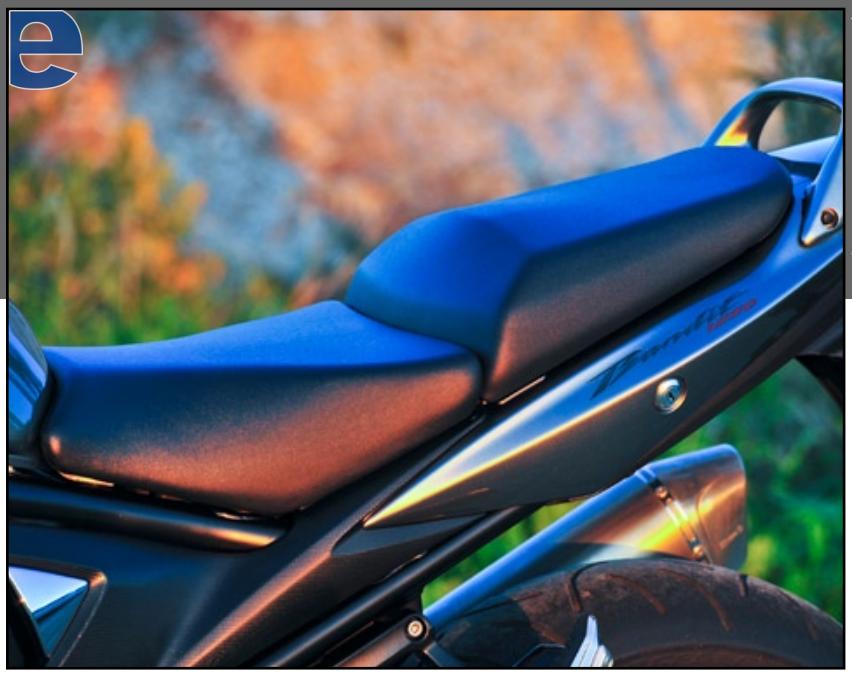


Το ABS είναι μέρος του βασικού εξοπλισμού του Bandit και τα καταφέρει μια χαρά σε όλες τις συνθήκες

Συμβατικό πιρούνι, μέτριο σε αίσθηση, με μοναδική ρύθμιση την προφόρτιση. Λειτουργεί αξιοπρεπώς και μας κάνει. Δυνατά φρένα με καλό ABS



Απλό, σωλληνωτό πλαίσιο και ψεκασμός με απίθανη απόκριση στο γκάζι



Αν και με την πρώτη ματιά δείχνουν ξεχωριστές, οι σέλες αναβάτη και συνεπιβάτη είναι ενωμένες και άνετες

ηθελημένα δεν έπιασα τόση ώρα, καθώς το φύλαγα για το τέλος. Αυτό βέβαια αφορά τους επιτόπιους ελιγμούς και γενικότερα τη μετακίνηση της μοτοσυκλέτας με ελάχιστα χιλιόμετρα, καθώς μόλις το ταχύμετρο δείξει "10", τα κιλά εξαφανίζονται. Δεύτερον -και πολύ πιο σημαντικό κατά τη γνώμη μου-, γιατί η οδική συμπεριφορά είναι πιο ιδιόμορφη και απαιτητική από αυτή ενός τετρακύλινδρου με τα μισά κυβικά. Την ευθύνη εδώ την έχει ο σημαντικά ογκωδέστερος και βαρύτερος στρόφαλος, που προσφέρει τόσα πολλά στην κίνηση στην ευθεία (με τη διατήρηση ταχύτητας ταξιδιού και το μειωμένο φρένο κινητήρα στο κλείσιμο του γκαζιού να είναι τα πιο σημαντικά), μα όταν το Bandit κινείται υπό κλίση, ο στρόφαλος αρχίζει να δημιουργεί προβλήματα. Το να έχεις μια τόσο μεγάλη περιστρεφόμενη μάζα κάτω από τα πόδια σου την ώρα που ετοιμάζεσαι να στρίψεις κάνει τη μοτοσυκλέτα πολύ απρόθυμη. Για το φαινόμενο αυτό ευθύνεται η στροφορμή της μάζας του στροφάλου, που θέλει

να συνεχίσει ευθεία την ώρα που εσύ, ασκώντας πίεση στο τιμόνι για να πάρεις κλίση, την αναγκάζεις να σε ακολουθήσει στο εσωτερικό της στροφής. Δεν είναι και ό,τι καλύτερο για την οδική συμπεριφορά μιας μοτοσυκλέτας, δε συμφωνείτε; Μετά, είναι η αυξημένη κατανάλωση. Όσο γλυκά και ήρεμα κι αν το οδηγείς, 1,255 κυβικά είναι αυτά, πρέπει να φάνε την ανάλογη ποσότητα για να επιβιώσουν. Από την άλλη πλευρά βέβαια, ότι πάει, καίει -και ό,τι ταξιδεύει υπέροχα σε ευθεία γραμμή δεν αισθάνεται το ίδιο καλά υπό κλίση. Προσωπικά μιλώντας, έχοντας την οδηγική εμπειρία είκοσι ετών στις πλάτες μου, θα το προτιμούσα από τα πιο σπορ FZ6, GSR, Hornet και Z750 χωρίς δεύτερη σκέψη. Από την άλλη βέβαια, αυτό μου λύνει και την αιώνια απορία του γιατί οι αναβάτες των Bandit είναι είτε συνομήλικοί μου ή μεγαλύτεροι από εμένα -και ποτέ, μα ποτέ κάτω από τριάντα. Πού θα πάει, κάποια μέρα θα μεγαλώσουν και αυτοί και θα ανακαλύψουν τη μια και μοναδική αλήθεια, την αλήθεια των κυβικών... <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,130 mm
Πλάτος:	790 mm
Ύψος:	1,095 mm
Μεταξόνιο:	1,485 mm
Γωνία κάστερ:	25.3°
Ίχνος:	104 mm
Ύψος σέλας:	785/805 mm (ρυθμιζόμενο)
Ρεζερβουάρ:	19 l
Βάρος κατασκευαστή:	222 kg (άδεια)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 64 mm
Χωρητικότητα:	1,255 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.5 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	98 / 7,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11 / 3,700 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	130 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	136 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5x17in
Ελαστικό:	120/70-17, Dunlop Sportmax D218F
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5x17in
Ελαστικό:	180/55-17, Dunlop Sportmax D218
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου με γλίστρα, ABS

SUZUKI BANDIT GSF 1250 A
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€10,995

cover story

Δεν ντρεπόμαστε να καβαλήσουμε Harley, ούτε να πούμε όλη την αλήθεια γι' αυτά χωρίς φόβο και πάθος

STOP
QE10
XPN

King for a day

Μέσα σε ένα συννεφιασμένο πρωινό, τρεις από εμάς οδηγήσαμε πέντε αντιπροσωπευτικά μοντέλα της Harley και προσπαθήσαμε να απαντήσουμε σε ένα από τα άλυτα μυστήρια του χώρου της μοτοσυκλέτας: Τι είναι αυτό που γουστάρει ο κόσμος στα Harley Davidson;

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, Άρης Παπαπαναγής, Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

fool for a lifetime*

***Βασιλιάς για μια μέρα, ανόητος για μια ζωή.**
Το έκλεψα από δίσκο των Faith No More

HARLEY-DAVIDSON
103

ΞΕΡΑΤΕ ΟΤΙ...

Το 1903, οι William Harley και Arthur Davidson φτιάχνουν την πρώτη τους μονοκύλινδρη μοτοσυκλέτα σε μια ξύλινη καλύβα 3x5 μέτρα με το όνομα “Harley-Davidson Motor Company” σκαλισμένο στην πόρτα. Η μοτοσυκλέτα αυτή ξεπερνά τα 100,000 km ζωής στα χέρια πέντε διαφορετικών ιδιοκτητών

Μετά την όμορφη βόλτα μας, μαζευτήκαμε στο σπίτι του Τσαντήλα, αραδιαστήκαμε στους καναπέδες του και αρχίσαμε να κουβεντιάζουμε γύρω από τα Harley και τη σημερινή μέρα, με στόχο να παράγουμε την πρώτη ύλη μέσω της οποίας θα συνέθετα αυτό το κείμενο. Όσο όμως προχωρούσα με την απομαγνητοφώνηση της περίφημης κουβέντας μας, τόσο περισσότερο ανακάλυπτα ότι το όποιο δικό μου κείμενο δεν θα είχε καμία τύχη μπροστά στον πρωτότυπο διάλογο. Ενώ λοιπόν αρχικά σκόπευα να κρατήσω μόνο τις καλύτερες ατάκες, ενσωματηνοντας τις απόψεις του Άρη και του Σπύρου στο κείμενό μου, είδα ότι η απώλεια σε ποιότητα και πληροφορία θα ήταν πραγματικά μεγάλη. Έτσι, αποφάσισα να παραθέσω ολόκληρη την κουβέντα, χωρίζοντάς τη σε τομείς - όσο βέβαια αυτό ήταν δυνατό. Άλλωστε η βόλτα με τα πέντε Harley δεν έμεινε μόνο σε ζητήματα που αφορούν την αμερικάνικη εταιρεία και τα custom, αλλά πέρασε από κάθε διάσταση και πλευρά της μοτοσυκλέτας, του αντικείμενου που τόσο αγαπάμε...

Ρεαλιστές ή κρυφοχαρλεάδες;

Κώστας: Πρώτα απ' όλα, αισθάνεσαι διαφορετικά πάνω σε μια Harley. Και αυτό δεν το λέω γενικά, μιλάω για την προσωπική μου εμπειρία. Ανεβαίνοντας σε μια Harley αισθάνομαι αρκετά διαφορετικά. Τα παχιά γκριπ, οι κραδασμοί που κάνουν το σύμπαν να σείεται… Φαντάσου ότι ξενερώνω απίστευτα που τα στοκ Harley δεν κάνουν φασαρία, δεν τους ταιριάζει να μην κάνουν φασαρία. Ενώ σε όλα τα μηχανάκια γενικώς δεν μου αρέσει να αλλάζω εξάτμιση, στα Harley δεν μου αρέσει που δεν φοράνε εξάτμιση. Δεν ξέρω, με φτιάχνει αυτό το ποτ-ποτ-ποτ, αυτός ο ήχος της ελεύθερης εξάτμισης.

Σπύρος: Άρα σε χαλάει που δεν έχει και καρμπιρατέρ πια.

Κώστας: Όχι, δεν με χαλάει καθόλου αυτό. Έχω την εντύπωση ότι ο λόγος που τα Harley αρέσουν στον κόσμο είναι ότι αυτά τα μηχανάκια είναι πρώτα χαρακτήρας και μετά μοτοσυκλέτες. Αυτό είναι πιθανώς η αιτία που σε φτιάχνει στα Harley, ότι ανεβαίνεις σε ένα πράγμα το οποίο αισθάνεσαι ότι έχει ψυχή, ότι είναι πολύ διαφορετικό.

Άρης: Είναι έτσι ή είναι κατευθυνόμενη αυτή η αίσθηση;

Κ: Προφανώς είναι κατευθυνόμενη.

Σ: Γιατί δεν συμβαίνει το ίδιο και με τα Enfield ας πούμε; Και τα Enfield έχουν την ίδια λογική.

Κ: Επειδή δεν πέτυχε η Enfield σαν εταιρεία, γι' αυτό δεν συμβαίνει το ίδιο με αυτά.

Σ: Πώς δεν πέτυχε. Υπάρχει ακόμα ή δεν υπάρχει;

Κ: Αν η Enfield είχε το μέγεθος της Harley, θα ήταν κάτι παρόμοιο φαντάζομαι, αλλά το θέμα μας δεν είναι αυτό. Τι παθαίνω με το Harley; Παθαίνω ό,τι παθαίνω ανεβαίνοντας σε ένα παλιό μηχανάκι. Αισθάνομαι ένα δέος, αισθάνομαι πολύ διαφορετικά. Εντάξει, σίγουρα είναι μάρκετινγκ, σίγουρα είναι αποτέλεσμα κινήσεων μάρκετινγκ γιατί το κράτησαν έτσι, αλλά κατά τη γνώμη μου διατήρησαν το πιο δυνατό τους όπλο. Δηλαδή όπως η Ducati κρατάει αυτή την απόλυτη αίσθηση, την τσιμεντένια, το desmo, τους V2 και όλα τα χαρακτηριστικά για τα οποία έγινε γνωστή και χάρη στα οποία απέκτησε φανατικό κοινό, έτσι και η Harley κράτησε το γεμάτο της χαρακτήρα, αυτό που είναι βρε παιδί μου. Ένα μοτέρ αργόστροφο, με έντονο ήχο, έντονο χαρακτήρα, μπόλικη ροπή, πολλά κυβικά. Αερόψυκτο και κιβώτιο με διαδρομή λες και ανεβαίνεις σκάλα πολυκατοικίας, τέτοια πράγματα. Αυτά είναι τα δεδομένα της Harley. Εγώ λοιπόν πιστεύω ότι βάλανε πρώτα τον χαρακτήρα και μετά όλα τα άλλα - γι' αυτό και ποτέ δεν είχαν ανθρώπινα φρένα. Δεν μιλάω για τα τελευταία χρόνια που απέκτησαν Brembo και ABS. Δεν είχαν ανθρώπινη θέση οδήγησης… Δεν τους ενδιέφερε.

Α: Εγώ αν πω τη γνώμη μου για το πρώτο που οδήγησα, το Super Glide, να πω ότι δεν ήταν άσχημο, ούτε η θέση οδήγησης ήταν κουραστική. Το μηχανάκι δεν είχε κάποιο

1200
Enzzo
cafe

ΕΕΡΑΤΕ
HARLEY-DAVIDSON
ΟΤΙ...

Ο πρώτος δικύλινδρος V κινητήρας της H-D μπαίνει στην παραγωγή το 1909. Μετρά 811 cc και αποδίδει 7 ίππους

κουσούρι οδηγικό, ήταν όλο μια μέση φάση. Αν το κρίνεις οδηγικά και τεχνικά είναι μέτριο, όχι κακό.

Σ: Το συγκρίνεις με σύγχρονες μοτοσυκλέτες.

Α: Όχι, δεν σε ωθεί το ίδιο το σύνολο να το οδηγήσεις σε κατάσταση διαφορετική από αυτή που του αρμόζει. Δεν μπορεί να πάει γρήγορα αλλά δεν σε νοιάζει κιόλας να πας γρήγορα, οπότε είναι όλα ΟΚ.

Σ: Για τα δεδομένα του, γρήγορα μπορεί να πάει. Τα 140 γι' αυτό το μηχανάκι είναι πολλά, έτσι; Και τα πιάνει εύκολα.

Α: Εγώ σου λέω βρε παιδί μου ότι γενικά δεν είναι γρήγορα. Αν πεις ότι οι σημερινές μοτοσυκλέτες πάνε 300, αυτό πάει 140, άρα είναι προς τη μεριά των αργών.

Σ: Πάει και 160 αλλά εντάξει… Τα 160 γι' αυτό είναι βιασμός.

Α: Να σου πω κάτι; Περισσότερο βασανίζομαι με το προσωπικό μου ΚΤΜ παρά με ένα τέτοιο. Αν πεις ότι το ΚΤΜ είναι σωστό μηχανάκι, μονοκύλινδρο motard, με αναρτήσεις και φρένα, σκέψου ότι πάει 160, άντε 180 με 190 στο κοντέρ, σπασμένο. Όμως βασανίζεσαι να το πας με 120 βρε παιδί μου, ενώ με το Harley τα απολαμβάνεις τα 120, σε φάση "πάμε και όποτε φτάσουμε".

Κ: Μα αυτό είναι το κλειδί. Σε βάζει στην ψυχολογία του αυτό το μηχανάκι. Σε βάζει σε μια ψυχολογία που δεν σε νοιάζει να πας πολύ γρήγορα. Είναι δηλαδή η πεμπτουσία της βόλτας βρε παιδί μου.

Σ: Και του συγχωρείς και πολλά πράγματα.

Κ: Θα πάω βόλτα. Δεν θα πάω ούτε να στρίψω, ούτε να πιάσω 500. Θα πάω βόλτα και θα χαζεύω τριγύρω, γαμώ.

Σ: Έτσι, του συγχωρείς το πιρούνι που δεν καταλαβαίνεις τι κάνει, του συγχωρείς το ότι χρειάζεσαι οπωσδήποτε πολύ πίσω φρένο για να σταματήσεις, του συγχωρείς ότι η πίσω ανάρτηση σε κάθε λακκούβα θα σε ταλαιπωρήσει. Δεν σε νοιάζουν αυτά.

Κ: Όχι, αυτό σκεφτόμουν τώρα στο δρόμο. Το καλύτερο από αυτά σε ανάρτηση ήταν το Road King.

Σ: Ήταν καλύτερο σε άνεση, όχι σε λειτουργία ανάρτησης.

Κ: Συνολικά, αυτό σου λέω. Ανάρτηση ίσον άνεση. Βέβαια, ήταν και αυτό που όταν πήγαινες να το στρίψεις έπλεε όλο, αλλά δεν πειράζει, ούτως ή άλλως δεν θα πας να το στρίψεις. Αυτό όμως που κατάλαβα ξέρεις ποιο είναι; Ότι άλλο ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα εκτός από τους κραδασμούς είναι το ότι, λόγω αυτών των αναρτήσεων με τις μικρές διαδρομές και τα σκληρά ελατήρια, αισθάνεσαι περισσότερο δρόμο από κάτω. Αυτό το γνώρισμα το έχουν χάσει οι σημερινές μοτοσυκλέτες. Χτυπάει βρε παιδί μου ένα σαμαράκι

OE10
XPN
GB

96 CUBIC INCHES
STOCK SUPER GLIDE

10

TWIN CA
USA

HARLEY-DAVIDSON
USA

και τραντάζεσαι, την ακούς κανονικά. Πως να το πω, αυτό σε κρατάει σε μια επαφή με τον χώρο στον οποίο κινείσαι, κάπως πρέπει να συνδέεται στην όλη φάση. Δηλαδή ναι μεν δεν σε απασχολεί το ότι σε ταλαιπωρεί, αλλά γουστάρεις κιόλας το ότι χτυπάει μια λακκουβίτσα και την καταλαβαίνεις, την "διαβάζει" ο κώλος σου, αυτό εννοώ. Δεν είναι RT φάση, μηχανάκι το οποίο τα σιδερώνει όλα. Είναι ένα πράγμα το οποίο ό,τι και να πατήσει θα το καταλάβεις.

Α: Εντάξει, να σου πω κάτι; Είναι και μοτοσυκλέτα, με την έννοια πως όταν τη σχεδίασαν δεν είχαν στο νου τους ούτε υποκατηγορίες, υπο-χρήσεις και υπο-προορισμούς, ούτε μάρκετινγκ και τέτοιες έννοιες, έτσι; Ήταν σε φάση να φτιάξουν ένα πράγμα που θα είναι ωραίο όταν το οδηγάμε. Το έφτιαξαν στην αρχή στραβό, δεν τους άρεσε και κατά τα δικά τους πρότυπα έφτασαν να φτιάξουν κάτι ωραίο να το οδηγάνε.

Σ: Για πότε λες τώρα; Για το '20;

Α: Ναι. Δεν περιέχει μέσα του καμία ποσότητα άχρηστων πραγμάτων, όπως το μάρκετινγκ, το ίματζ.

Κ: Βέβαια. Δεν είναι η εταιρεία που βγάζει το Road King και το συνοδεύει με υλικό που αναγράφει ότι αυτή η μοτοσυκλέτα απευθύνεται σε 55άρη επιχειρηματία και κουραφέξαλα, εκεί δηλαδή που έχουν φτάσει σήμερα όλοι.

Α: Όπως και στα on-off το BMW είναι έτσι, το GS.

Harley και ποιότητα

Σ: Το Harley είναι πιο συνεπές από αυτούς γιατί είναι λιτό, δεν έχει τίποτα πάνω του. Δηλαδή δεν σου πουλάει και ένα πακέτο έξι χιλιάδων ηλεκτρονικών, ξέρεις, ότι έχει αντισπίν, αντισούζα, αντιέτσι και αντιαλλιώς.

Α: Καλά, ασ' το. Το θέμα του μάρκετινγκ της Harley είναι άλλο, έχουν άλλα θέματα αυτοί. Τα πλαστικά δηλαδή που κάνεις μια κίνηση και σου μένουν στο χέρι; Στο Road King των σχεδόν τριάντα χιλιάδων, νόμιζα ότι ο δείκτης του καυσίμου ήταν τάπα, τον τράβηξα και μου έμεινε στο χέρι. Για τριάντα χιλιάρικα, η ποιότητα κατασκευής του είναι συγκρίσιμη με της Daelim. Μη το γελάς, αν δεις ένα Honda CBR125 και το αντίστοιχο Daelim από δίπλα, η ποιοτική διαφορά είναι αντίστοιχη με αυτή που έχει μια Goldwing με το Road King. Η Goldwing είναι τίγκα στα χυτά αλουμίνια, δεν τρέμει τίποτα, δεν τρίζει τίποτα…

Κ: Ναι αλλά η Goldwing είναι προϊόν βιομηχανοποιημένης παραγωγής, η Harley δεν είναι.

Α: Και η Harley βιομηχανοποιημένη είναι, άσε τι πουλάνε.

Κ: Κουραφέξαλα είναι, με αυτά τα κολάρα που δένουν τα καλύμματα των εξατμίσεων; Ο Μπάμπης ο σουγιάς το βιδώνει αυτό εκεί, όχι κάνα ρομποτικό.

Α: Περίπτωση κι αυτή όμως. Όλες οι Harley που είχαν τέτοιο καλυμματάκι στην εξάτμιση το είχαν πιασμένο με

κολάρα, βιδωμένα λάθος, με τη βίδα προς τα έξω για να βρίσκει κάτω κατευθείαν.
K: Αυτός όμως την έβαλε έτσι για να την βρίσκει να την βιδώσει, δεν έχει σκεφτεί ότι θα πας εσύ και θα το ξύνεις κάτω. Πήγαμε και τους χαλάσαμε τα μαρσπιέ και τις πατήθρες…
A: Καλά, στο Forty Eight έφυγε το μισό μαρσπιέ εκεί που ξύναμε στα γρήγορα κομμάτια.
K: Το χειρότερο ήταν το Fat Boy το Special Low, που δεν το οδήγησες εσύ, το οποίο δεν έχει νύχι από κάτω από τις πατήθρες, όπως έχει το Triumph Rocket για παράδειγμα. Ξύνεις όλη την πατήθρα στο πλάι, εκεί που είναι νικελωμένη και όμορφη. Το χαλάς δηλαδή αυτό το πράγμα, δεν έχουνε βάλει κάτι από κάτω να ακουμπάει αυτό πρώτο.

Harley, το αυθεντικό

A: Εγώ τέλος πάντων βρίσκω τα Harley πιο ειλικρινή ως προς τον στόχο τους από τα on-off as πούμε, που σου πουλάνε παπάτζα για χώμα και enduro και στην πρώτη λακκούβα έχεις κατέβει και το έχεις γυρίσει πίσω. Αυτοί σου λένε "να σου πω κάτι; Το βλέπεις το πράγμα, είναι γνωστό, πασίγνωστο ότι δεν στρίβει, δεν φρενάρει, δεν κάνει, δεν ράνει, αλλά αυτό έχουμε. Αυτό πουλάμε βρε φίλε, σ' αρέσει;". Και τυχαίνει να αρέσει. Μπορεί και αυτοί αν δεν πουλάγανε να το είχαν αλλάξει. Να είχανε βάλει φαίρινγκ…
Σ: Εγώ τώρα που έχω αρχίσει να γερνάω και να χοντραίνω και δεν με ενδιαφέρει να πηγαίνω γρήγορα συνέχεια, θα ήθελα να είχα ένα Fat Boy.
A: Δεν έχεις καταλάβει το νόημα. Κανείς δεν θέλει να πηγαίνει γρήγορα συνέχεια. Το KTM μου πάει με 110 μάξιμουμ, πολύ καιρό τώρα.
Σ: Ναι αλλά αν μπορούσες όμως, δεν θα είχες αυτό το KTM, θα είχες το 990 Adventure.
A: Που θα πήγαινε 130, άντε 140.
Σ: Δεν θα πήγαινε 130, 140. Θα ανέβαινες για Δελφούς με 180. Δεν θα μπορούσες να πας με λιγότερα, δεν μπορείς να το κρατήσεις το μηχανάκι αυτό στα 130.
A: Έστω.
Σ: Ενώ με το Harley, δεν θες να περάσεις τα 130, εκεί γουστάρεις, να πηγαίνεις με 100, 120. Αυτό το μηχανάκι θα ήθελα να το έχω. Αν υποθέσουμε ότι είχα τώρα είκοσι χιλιάρικα για να πάρω ένα μηχανάκι, δεν θα έπαιρνα BMW που μπορείς να το οδηγήσεις εξίσου χαλαρά.
A: Ποιο BMW;
Σ: Το 1200R ή το GS as πούμε, που μπορείς να το ταξιδέψεις με 140 όλη την ώρα. Δεν σου λέω το KTM, σου λέω για μηχανάκια τα οποία μπορείς να τα οδηγήσεις ήρεμα. Με το KTM δεν μπορώ να το κάνω αυτό. Ό,τι και να συμβεί, κάτω από 160 δεν θα πέσω. Με πάει το μηχανάκι από μόνο του.

Το 1919, η H-D παρουσιάζει το Sport Model με έναν δικύλινδρο κινητήρα που μοιάζει με boxer που έχει περιστραφεί οριζόντια κατά 90 μοίρες, με τους αντικριστούς κυλίνδρους του κατά μήκος του άξονα της μοτοσυκλέτας

K: Αυτή είναι μια πολύ καλή ερώτηση. Πως είναι δυνατόν η μοτοσυκλέτα να ορίζει το τέμπο;
Σ: Πάντα έτσι γίνεται.
K: Ναι, είναι μια καλή ερώτηση όμως που δεν έχει αναλυθεί ποτέ.
Σ: Στα Harley είναι πάρα πολύ απλή η εξήγηση του γιατί συμβαίνει αυτό. Έχεις έναν πολύ βαρύ κινητήρα με τεράστιες περιστρεφόμενες μάζες, οι οποίες απλά έχουν ένα σημείο στο οποίο συντονίζονται τα πάντα, στη μέγιστη ροπή. Όλες οι μοτοσυκλέτες το έχουν αυτό, και το Tuono μου για παράδειγμα όταν βγαίνω στο δρόμο και ταξιδεύω δεν πέφτω κάτω από 180, γιατί εκεί νιώθει καλά το μηχανάκι. Όποτε δεν κοιτάω το κοντέρ, ό,τι και να σκέφτομαι από μέσα μου, πηγαίνω με 180.
A: Αυτό είναι ένα ωραίο κριτήριο για να κρίνεις μια μοτοσυκλέτα αν είναι ωραία ή όχι. Το πόσο άνετα και ευχάριστα κινείται σε όλο το φάσμα της ταχύτητας που μπορεί να επιτύχει. Πως είναι το φάσμα του στροφόμετρου; Αντίστοιχο φάσμα χιλιομετρικό έχει σαν λειτουργικότητα η μοτοσυκλέτα. Δηλαδή ένα μηχανάκι που δουλεύει καλά μετά τα 200 και σου πουν να το πάρεις να το κάνεις βόλτα στην πόλη, σίγουρα δεν θα είναι καλό στην πόλη.
Σ: Ναι, ZZR1400.
A: Ο ντούκος. Βλέπεις το Ducati το 1198, ένα μηχανάκι που είναι φτιαγμένο να δουλεύει στην πίστα, ότι δεν κάνει για τίποτε άλλο. Το 990 Adventure που είναι καλό μηχανάκι από τα 3 km/h, μόλις τσουλήσουν οι ρόδες, μέχρι τα 220 που πάει, βλέπεις ότι αρέσει σε όλους. Είτε είσαι κουτσός και το πας με 20, είτε είσαι καυλωμένος και το πας με 200, σ' αρέσει.
K: Αυτή λοιπόν την ταχύτητα στην οποία το μηχανάκι νιώθει καλά και το μοτέρ "κάθεται" από μόνο του, στα Harley την τοποθετώ κάπου ανάμεσα στα 100 με 130 km/h.
A: Να σου πω κάτι; Μελετημένο είναι αυτό βρε συ. Που είναι το όριο ταχύτητας; Στα 55 μίλια. Ξεκίνα το να είναι γαμάτο από τα 50 μέχρι τα 70, εκεί που θα ταξιδέψει ο άλλος coast to coast. Η διαδρομή που κάναμε σήμερα ήταν ιδανική για Harley, από τις ευχάριστες βόλτες που έχω κάνει. Ήταν πιο ωραία βόλτα απ' ό,τι αν την έκανα με μεσαίο γυμνό, ένα CBF600, ένα Hornet ή παρόμοιο.
K: Εγώ το προσδιορίζω αλλιώς αυτό που μου λες. Αν μου έδινες ένα CBF να κάνω τη σημερινή διαδρομή, δεν θα με ευχαριστούσε διότι δεν μου "μιλάει" το CBF, είναι ένα τελείως αδιάφορο μηχανάκι.
A: Αυτός είναι και ο σκοπός του άλλωστε, να περνά απαρατήρητο.
K: Το CBF θα με ευχαριστούσε μέσα στην πόλη. Να βγω παραέξω δεν έχει νόημα για εμένα.

Sportster

Η ιδέα του HOG γεννήθηκε το 1920, χάρη στη μασκότ της αγωνιστικής ομάδας της εταιρείας, ένα γουρούνι (hog) που παρελαύνει σε κάθε νίκη πάνω στη μοτοσυκλέτα κατά τον γύρο θριάμβου

Σ: Εντάξει, αντίστοιχα δεν θα ήθελες να έχεις ένα Super Glide για κάθε μέρα.
Κ: Όχι βέβαια, όχι.
Σ: Θα ταλαιπωρηθείς απίστευτα, έτσι;
Κ: Το Blackline θα ήταν χειρότερο, που είσαι με τεντωμένα χέρια όλη την ώρα.

Μάρκετινγκ και κατηγορίες

Α: Αυτό είναι το νόημα τελικά. Αυτό είναι που κοροϊδεύουμε στους ιδιώτες που τα έχουνε, αυτό είναι που δεν μας αρέσει στη μοτοσυκλέτα, η άσχετη φάση. Πάρε το Z1000 για παράδειγμα. Αν στο πλάσαραν από την αρχή σαν dragster… Το B-King δεν το έκραξε κανείς γιατί ήταν ξεκάθαρο σε αυτό που θέλει να κάνει. Είναι βρε παιδί μου μάτσο, 1300, γκάζια και τέτοια. Τι να πεις; Αυτό ήθελαν να φτιάξουν. Μπορείς να πεις φιλολογικές παπαριές, ότι δεν σου αρέσει το concept τους, ολόκληρη η λογική τους.
Σ: Μπορείς να πεις ότι δεν είναι αυτό που θέλεις.
Α: Ναι, ότι δεν μας αρέσει η κατηγορία muscle bikes, μην βγάλετε άλλα ίδια. Όταν όμως μπαίνεις σε μια κατηγορία, μπαίνεις να φτιάξεις ένα streetfighter για παράδειγμα, τα κριτήρια είναι άλλα, είναι άλλη φάση. Αν του φτιάξεις του αλλουνού streetfighter που να μοιάζει με roadster αλλά να είναι και γκαζερό, πας να υποκατηγοριοποιήσεις την υποκατηγορία της υποκατηγορίας.
Σ: Νομίζω ότι έχεις δυνατά συναισθήματα για το Z, έτσι δεν είναι;
Α: Όχι, όχι, για όλες τις μοτοσυκλέτες, για τα on-off ας πούμε. Ξεκίνησαν από τη φάση Dakar, που είχαν φαίρινγκ γιατί το χρειάζονταν στα 180 στην άμμο, χωμάτινους τροχούς… Ήταν αυθεντική η ανάγκη εκεί, έπαιρνες αυτό που δούλευε στο Dakar. Τώρα πας στην Πατησίων, τυχαίνει να δουλεύει και εκεί εξίσου καλά, αλλά ρε φίλε δεν δουλεύει σε όλες τις περιπτώσεις όπως πρέπει.
Σ: Πάμε να δούμε κάτι άλλο τώρα. Έχεις τους γιαπωνέζικους κλώνους των Harley, οι οποίοι είναι πιο φτηνοί, άρα και πιο προσιτοί. Συχνά έχουν καλύτερη ποιότητα κατασκευής…
Κ: Να μη σου πω σχεδόν πάντα…
Σ: Και έχουν και μικρότερα μοντέλα. Δεν είναι ανάγκη να πας στα 1,600 κυβικά για να πεις ότι κάνω κάτι. Μπορείς να βρεις γιαπωνέζικα που μοιάζουν με το Super Glide ή με το Fat Boy, τα οποία όμως θα είναι 600 κυβικά, 400 κυβικά, με μικρότερες απαιτήσεις σε συντήρηση. Τα έχουμε οδηγήσει όλα αυτά, έτσι; Και δεν είναι σαν τα Harley, είναι όλα τους ξενέρωτα.
Α: Εγώ το μόνο που έχω οδηγήσει και έδειχνε ενδιαφέρον από κινητήρα είναι το MT-01 της Yamaha. Δεν μου άρεσε καθόλου οδηγικά, αλλά φαντάζομαι ότι αυτό το μοτέρ σε custom θα μοιάζει με Harley.
Σ: Το έχει φτιάξει η Yamaha αυτό, Warrior το λένε.
Α: Πρέπει να είναι ωραίο αυτό, δεν το έχω οδηγήσει να

σου πω την αλήθεια…

Σ: Έχω οδηγήσει το Kawasaki το μεγάλο, ένα 1,600 που έμοιαζε με Indian. Δεν είχε βρε παιδί μου ζωή, ήταν γιαπωνέζικο, άψυχο τελείως.

Κ: Μετά από τόσα χρόνια έντονης προσπάθειας των Ιαπώνων να αντιγράψουν αυτό που κάνει η Harley, έχω καταλήξει ότι η αποτυχία τους οφείλεται σε δύο πράγματα. Πρώτον, στο ότι ο Ιάπωνας νόμιζε ότι το βασικό πράγμα που έπρεπε να αντιγράψει ήταν η αισθητική, γι' αυτό και τα έκανε να είναι ίδια, ολόιδια με τα Harley. Δεύτερον, η ηθική πίσω από την μηχανολογική γνώση και ιστορία του Ιάπωνα δεν του επιτρέπει να πάει σε λύσεις που χρησιμοποιεί η Harley, οι οποίες όμως αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας. Κίνηση βαλβίδων με ωστήρια, ψαλίδια από νεροσωλήνες σε τριγωνικό σχήμα… Δεν τα βάζει ο Ιάπωνας αυτά βρε παιδί μου, σου λέει "όχι, δεν γίνεται, θα βάλω αλουμινένιο". Ή θα βάλει το κλασικό το μαντεμένιο, το τετράγωνης διατομής, που το έχει σε στοκ από τα CB τα 750 του '82. Κατάλαβες που θέλω να καταλήξω. Δηλαδή, ναι μεν θα φτιάξουν αντίγραφο αλλά δεν θα κάτσουν να φτιάξουν εξαρτήματα επί τούτου για να το κάνουν ίδιο. Δεν το κάνουν αυτό.

Σ: Επίσης, ο Ιάπωνας, δεν του επιτρέπει η λογική του να φτιάξει κάτι που θα σταματάς στο φανάρι και θα βλέπεις όλο το μπροστινό να δονείται σαν τρελό από τους κραδασμούς. Σου λέει "όχι φίλε μου, εγώ θα βάλω επτά αντικραδασμικούς μέσα σε αυτό το πράγμα" και θα ανοίγεις το γκάζι και θα κάνει σαν πολυμίξερ.

Α: Το MT-01 πάντως είχε πολλούς κραδασμούς.

Σ: Τα μεγάλα έχουν, ναι.

Κ: Είναι λάθος η γωνία του V στο MT. Είναι τελείως λάθος η γωνία.

Σ: Είχε μεν αντικραδασμικό, αλλά η φύση είναι ανίκητη. Όταν έχεις στρόφαλο φορτηγού και πιστόνια σαν πιατέλες, με βάρος ένα κιλό το καθένα, δεν γίνεται να μην έχεις κραδασμούς. Πόσους αντικραδασμικούς να βάλεις, θα ζυγίζει 400 κιλά το μηχανάκι.

Κ: Που ζυγίζει.

Σ: Ναι, θα ζύγιζε άλλα εκατό.

Κ: Με αυτό το μοτέρ, έφτασαν στο σημείο να βάλουν και ωστήρια.

Σ: Εγώ πρέπει να ομολογήσω ότι το MT μου άρεσε. Το είχα κάνει test στο ΜΟΤΟ και μου άρεσε.

Κ: Και εγώ το είχα κάνει μια βόλτα. Λειτουργικά, έρχεται κοντά στην ψυχοσύνθεση της Harley αλλά ακόμα λείπουν πολλά από τα υπόλοιπα συστατικά τα οποία μπορεί να είναι μικρά, όπως ας πούμε τα ψαλίδια, τα αμορτισέρ ή το πλαίσιο των Harley, που άμα το δεις γυμνό θα βάλεις τα κλάματα, έτσι; Θα απορήσεις πως όλο αυτό το πράγμα, τα 400 κιλά, κρατιούνται από έναν νεροσωλήνα που πάει από μπροστά μέχρι πίσω…

Το 1935 η H-D προσφέρει σχέδια, εργαλεία, καλούπια και μηχανήματα στην ιαπωνική Sankyo Company. Το αποτέλεσμα είναι η Rikuo, το ντεμπούτο της ιαπωνικής βιομηχανίας μοτοσυκλετών

Α: Εντάξει, το MT όμως δεν μπορείς να το χαρακτηρίσεις σπορ μηχανάκι. Ήταν και αυτό ερμαφρόδιτο.
Σ: Ήταν άκυρο το πράγμα. Ήταν ένα σπορ πράγμα που δεν έστριβε. Μάλλον ήθελε να στρίψει, είχε τις αναρτήσεις και το πλαίσιο για να στρίψει, αλλά είχε την αδράνεια του στροφάλου που σε έστελνε ευθεία ό,τι και να έκανες. Εγώ πήγα να σκοτωθώ με δαύτο στα λιμανάκια στη φωτογράφιση. Ένα στα δύο περάσματα που έκανα για τον Σάββα, το μηχανάκι πήγαινε ευθεία. Το έστριβες και γλίστραγε το μπροστινό από την αδράνεια, δεν ήθελε να στρίψει με τίποτα. Γι' αυτό και δεν θα το αγόραζα. Θα προτιμούσα να πάρω το custom που έφτιαξε η Yamaha με αυτό το μοτέρ, το Warrior.
Α: Τελικά αυτό είναι που κράζουμε και δεν μας αρέσει, το ερμαφρόδιτο.
Σ: Αυτοί αυτοακυρώνονται. Γιατί άπαξ και στο βγάζει στα 18 χιλιάρικα θα πεις, ΟΚ, θα πάω να πάρω ένα Fat Boy για να τελειώνει η υπόθεση.
Α: Ναι, αλλά δεν το βγάζει στα 18. Το βγάζει στα 15 τη στιγμή που το αντίστοιχο Harley έχει 30.
Σ: Δεν έχει τριάντα, τριάντα έχει το Electra Glide, όχι το Fat Boy. Εντάξει, ήταν λίγο πιο φθηνό. Αλλά τα φθηνά τους τα μοντέλα ήταν τα Dragstar, τα Shadow και τα Eliminator. Άμα ήθελες να πας να πάρεις το γουρούνι το 1,700, το πλήρωνες.
Α: Και τη φάση την τότε με την Ιαπωνία την ξαναζούμε τώρα, έτσι; Ότι ήταν οι Ιάπωνες τότε είναι σήμερα οι Κινέζοι.
Κ: Ξέρετε που χάθηκε όλο το παιχνίδι από οποιονδήποτε προσπάθησε να αντιγράψει τη Harley; Στο ότι κανένας δεν κατάφερε να έχει την ίδια αναγνωρισιμότητα.
Σ: Στο μάρκετινγκ δηλαδή.
Κ: Όχι, στην αναγνωρισιμότητα.
Σ: Το μάρκετινγκ της Harley θεωρείται πρωτοπόρο και το αντιγράφει τώρα η KTM και η Ducati. Αυτές οι εταιρείες χτίστηκαν πάνω στο ίματζ.
Κ: Ναι, με τα ρούχα και τα αξεσουάρ.
Σ: Αυτό που σου λέω ισχύει όμως. Κάθε φορά που βγαίνω στο δρόμο με Harley, μεγαλώνει το πουλί μου δέκα πόντους. Δώδεκα χρόνια σε αυτή τη δουλειά, δεν μου έχει τύχει με κανένα άλλο μηχανάκι να με σταματήσει γκόμενα στο δρόμο για να μου πει να την πάω βόλτα.
Κ: Εδώ ήθελα να φτάσουμε.
Σ: Στη Σόλωνος, σταματάω στο φανάρι και έρχεται η άλλη και σου λέει "πω πω, τι ωραίο. Θα με πας μια βόλτα;". Η άσχετη. Δεν μου έχει συμβεί με τίποτε άλλο.
Α: Και τι της είπες;
Σ: Της είπα "κάτσε". Είχα το Cross Bones! Δεν είχε πίσω σέλα, ήταν σκέτο το φτερό. Της είπα "έλα, κάτσε" και το είδε και έφυγε. Ομορφαίνεις με το Harley. Τις φίλες μου τις έχω πάει όλες βόλτα. Οι φίλες μου δεν ανεβαίνουν σε

ΞΕΡΑΤΕ
HARLEY-DAVIDSON
ΟΤΙ...
Το 1954 κλείνει η Hendee Manufacturing που κατασκευάζει τις Indian και η H-D μένει ως η μοναδική κατασκευάστρια μοτοσυκλετών των ΗΠΑ για τα επόμενα 46 χρόνια

κανένα μηχανάκι. Όποτε με δουν με Harley όμως, λυσσάνε να τις πάω βόλτα.
Α: Εντάξει, είναι και πολλοί, και rock star και τέτοια…
Σ: Ναι, αυτό είναι σηματάκι, όπως της BMW.
Κ: Την αναγνωρισιμότητα που έχει η Harley δεν την έχει κανένας σε αυτό το χώρο.
Σ: Την έχει η BMW.
Κ: Δεν την έχει η BMW. Δεν σε βλέπει γκόμενα με BMW και θέλει να την πας βόλτα.
Σ: Και όμως ναι. Με το GS γίνεται.
Α: Επίσης, το GS δεν είναι σηματάκι, είναι μορφή ολόκληρη. Είναι Adventure, on-off. Και με τα custom το ίδιο. Και με το Warrior να σκάσεις, θα σου ζητήσει να την πας βόλτα.
Κ: Μπα, δεν νομίζω. Δεν πιάνει με γιαπωνέζικα αντίγραφα, μόνο με Harley.
Σ: Πιάνει, αλλά θα πιάσει σε δευτεροκλασάτες γκόμενες.
Κ: Α μπράβο.

Όλα για τις γυναίκες γίνονται

Κ: Να θέσω ένα άλλο θέμα τώρα. Το ξέρω ότι είναι δύσκολο, αλλά ας προσπαθήσουμε να μπούμε στη γυναικεία λογική…
Α: Δε γίνεται…
Κ: Το ξέρω ότι είναι εξωπραγματικό αυτό που ζητάω, αλλά προσπαθώ να καταλάβω γιατί τους αρέσουν τα Harley και δεν τους αρέσουν μηχανάκια που αρέσουν στην πλειοψηφία του αντρικού κοινού.
Σ: Γιατί βρε φίλε τα καβαλούσε ο Lorenzo Lamas στις αμερικάνικες ταινίες.
Α: Ο Dennis Hopper, ο James Dean. Σκληροί άντρες…
Σ: Η γυναικεία λογική σε αυτά τα ζητήματα είναι πάρα πολύ απλή.
Κ: Άρα μου λέτε ότι η Harley βγήκε κερδισμένη από το ότι τα μηχανάκια της είναι ίδια σε εμφάνιση εδώ και εξήντα χρόνια.
Σ: Αν και δεν το έχω κάνει ποτέ, πάω στοίχημα ότι αν ρωτήσεις γυναίκες που ασχολούνται με μηχανάκια, δεν θα τους αρέσουν τα Harley. Τα Harley αρέσουν σε γκόμενες σαν την αδερφή μου και την ξαδέρφη μου, που δεν έχουν την παραμικρή ιδέα, δεν ξέρουν να ξεχωρίσουν motocross από custom, αλλά άμα τις ρωτήσεις να σου πουν μια μάρκα μοτοσυκλέτας, Harley θα σου απαντήσουν. Το γιατί είναι προφανές, γιατί αυτό καβαλάνε όλοι οι σούπερ γαμάτοι γκόμενοι στον κινηματογράφο πριν σκοτώσουν τους κακούς και φύγουν με την γκόμενα.
Κ: Εντάξει, αυτό ισχύει και σε εμάς μέσες άκρες. Αν δηλαδή πάρω τον εαυτό μου για παράδειγμα, όταν ήμουν πιτσιρικάς, μικρότερος από 10, το πρώτο πράγμα που αναγνώρισα ως μηχανάκι ήταν Harley.
Σ: Προφανώς, καθώς ήταν στον κινηματογράφο όταν όλοι οι άλλοι δεν υπήρχαν. Βλέπουμε αμερικάνικο

OV60
XDJ

κινηματογράφο σε όλη μας τη ζωή και εκεί, το 90% των μοτοσυκλετών που εμφανίζονται είναι Harley. Είναι ένα στερεότυπο που έχει επιβληθεί από τον κινηματογράφο και την τηλεόραση. Ειδικά για τη δική μας γενιά, την τηλεοπτική γενιά, είναι το πιο κλασικό στερεότυπο: όλα τα bad boys είχαν Harley. Ο Mickey Rourke, όλοι. Αυτό σου απαντάει και την απορία για τις γυναίκες.

K: Όντως…

A: Στην "Άγρια Ορχιδέα" είχε ένα ωραίο χαρλεϊκό ο Mickey Rourke.

K: Συνεπώς καταλήγουμε ότι η επικοινωνιακή εξέλιξη έχει κάνει ζημιά στη μοτοσυκλέτα.

A: Ε ναι ρε φίλε, αυτό είναι προφανές από τη στιγμή που η μοτοσυκλέτα έχει γίνει πλυντήριο. Δεν το ευχαριστιέσαι πλέον, δεν αποτελεί είδηση το ότι θα πας βόλτα με τη μοτοσυκλέτα. Το ωραίο στη μοτοσυκλέτα ήταν αυτό. Το ρομάντζο και τον φανατισμό τον έδινε αυτό, ότι το να πας βόλτα με τη μοτοσυκλέτα ήταν σπουδαίο, αιρετικό. Τώρα δεν είναι κάτι το ιδιαίτερο, είναι σχεδόν το ίδιο με το να πάρεις το αυτοκίνητο και να πας. Κατεβαίνεις, βάζεις μπροστά και φεύγεις. Δεν έχεις κάτσει όλη την προηγούμενη μέρα να σφίξεις, να λαδώσεις, να γυαλίσεις…

Σ: Να σου πω την αλήθεια, αυτή η απώλεια δεν με χαλάει τόσο πολύ. Δεν έχω καμία όρεξη να τρίβω πλατίνες για να πάρει μπροστά. Αυτό που με χαλάει είναι ότι δεν μπορείς να ευχαριστηθείς τις σημερινές μοτοσυκλέτες είτε γιατί έχουν γίνει πολύ καλές, είτε γιατί είναι αδιάφορες.

K: Ε μα, να σου πω. Τι διαμορφώνει τον χαρακτήρα σε μια μοτοσυκλέτα; Τα ελαττώματα.

A: Ή τα προτερήματα. Σίγουρα πάντως τον χαρακτήρα δεν τον διαμορφώνει η ουδετερότητα.

K: Α μπράβο. Ένα πολύ καλό μοτέρ που δεν ακούγεται, δεν έχει κραδασμούς, δεν έχει τρύπες στην απόδοση, τραβάει χαμηλά, τραβάει ψηλά, τα κάνει όλα και συμφέρει, είναι σαν την καλή νοικοκυρά. Αδιάφορο.

A: Και το θέμα ξέρεις ποιο είναι; Τα μηχανάκια που δεν έχουν χαρακτήρα, ό,τι και να τους κάνεις δεν αποκτάνε. Είχα ένα TDM 850, του έβαλα τιμόνια, του έβαλα εξατμίσεις, φρένα, αναρτήσεις… Δεν άλλαξε κάτι στον χαρακτήρα του.

Sportster και V-Rod

A: Κοίτα, στη Λευκάδα που είχα οδηγήσει για λίγο τις ιδιοκατασκευές που έφτιαχνε ένας τύπος, βάζοντας σε γιαπωνέζικα ψαλίδια από R1, αναρτήσεις superbike και από κάτω το παλτό, ήταν γαμώ τα μηχανάκια, χωρίς πλάκα τώρα. Βέβαια, το καλύτερο και πάλι ήταν ένα Harley. 1,340 κιόλας, όχι το μικρό.

K: Μιας που έπιασες το μικρό, ενώ αισθητικά το Forty Eight είναι πολύ όμορφο γι' αυτό που είναι…

A: Βρε συ σε αυτό ανεβαίνεις πάνω και ξενερώνεις, μόνο

SIX SPEED
TWIN CAM
USA

Sportster
HARLEY-DAVIDSON
HARLEY-DAVIDSON

που κάθεσαι πάνω.
K: Είναι gay Harley.
A: Αυτό το Forty Eight είναι αστείο. Πάει να σου περάσει μια χαρλεο-σπουπερσπορτάδικη λογική… Μα που να πάω με αυτό το πράγμα; Γέρνεις τρεις μοίρες και βρίσκει κάτω όλο. Φεύγουν κομμάτια, φεύγουν τα κολάρα, φεύγουν όλα.
K: Τα Sportster ξεκίνησαν ως τα ευρωπαϊκά Harley, με ένα φθηνότερο μοτέρ…
Σ: Όχι, κάτσε βρε, τα Sportster ήταν τα φτηνά Harley. Είναι το Harley που κάνει εννιά χιλιάρικα, το 883.
K: Ναι βρε, γι' αυτό το λέμε ευρωπαϊκό. Είναι αυτό που έφτιαξε η Harley για την ευρωπαϊκή αγορά.
Σ: Και έχει χιλιοπουλήσει, έτσι; Το 80% των Harley που κυκλοφορούν στην Ελλάδα είναι Sportster, γιατί αυτά μπορεί να αγοράσει ο Έλληνας.
A: Εντάξει, το συγκεκριμένο ήταν κάπως από στήσιμο…
Σ: Το Forty Eight είναι η δέκατη πέμπτη παραλλαγή στο ίδιο σχέδιο. Κατά καιρούς του έβαλαν τα μαρσπιέ στον άξονα του μπροστινού τροχού, μετά στον άξονα του πίσω τροχού. Ε, τώρα μας έφτιαξαν ένα που τα έχουν κάπου στη μέση. Συμφωνώ μαζί σου, αυτό το μηχανάκι δεν μου άρεσε καθόλου. Δεν είχε νόημα. Αλλά είναι και το μοτέρ, το είδες πως είναι…
K: Από μοτέρ χάνει.
Σ: Είδες το μοτέρ πόσο λάθος είναι. Αυτό που είχες κάνει εσύ, το XR1200, ήταν ωραίο μηχανάκι.
K: Όχι, και αυτό το ίδιο πρόβλημα είχε.
Σ: Ήταν πολύ καλύτερο από το Forty Eight πάντως.
K: Κοίτα, κακό δεν το λες, αλλά μπαίνει στο χωράφι της φυσιολογικής μοτοσυκλέτας και εκεί το χάνει το παιχνίδι.
A: Α μπράβο, εκεί δεν την παλεύει. Το XR σου έδινε λίγο το θάρρος να το τσουλήσεις και να κάνεις και κάνα παντιλίκι. Μόλις όμως άρχιζες να το κυνηγάς, έπαιζε να σε φέρει και σε δύσκολη θέση.
K: Στο XR, το μοτέρ αυτό δεν σου φαίνεται απλώς παλτό, πάπλωμα σου φαίνεται.
Σ: Το εύστροφο Harley δεν έχει νόημα, αυτό λέμε τώρα.
K: Θα είχε νόημα άμα είχαν κινηθεί όπως ο Buell, που πήρε το μοτέρ της Rotax για να φτιάξει superbike. Να κάνει κάτι τελείως άλλο. Αυτό είναι άλλη ιστορία.
A: Το V-Rod ας πούμε δεν μπορείς να το πεις Harley. Παίρνεις βόλτα το V-Rod και είναι σαν λάθος γιαπωνέζικο. Σαν να ανεβαίνεις σε Marauder, αυτές τις απδίες που ήταν μη οδηγήσιμες.
K: Γι' αυτό και δεν το αποδέχτηκε το κοινό της Harley ποτέ. Και το V-Rod και το Sportster, έτσι; Και το Sportster το κοροϊδεύανε, αποκαλώντας το φτωχό συγγενή, χωρίς κραδασμούς και τα λοιπά, αλλά και το V-Rod το κοροϊδεύανε.
Σ: Για εμένα τουλάχιστον, Harley είναι αυτά που οδηγήσαμε σήμερα, εξαιρουμένου του Forty Eight. Το Super Glide, το

Fat Boy, το Road King, το Blackline, αυτά. Αυτά είναι τα Harley, οτιδήποτε στημένο με το μοτέρ αυτό, το 96 και το 103.

Κ: Και για εσένα λοιπόν, που δεν είσαι καν πελάτης τους, έτσι;

Σ: Είμαι εν δυνάμει πελάτης τους. Θα ήθελα να είχα ένα Harley στο γκαράζ μου.

Κ: Δεν αντιλέγω, απλώς σκέψου ότι τα Sportster και V-Rod τα θεωρούσαν άκυρα αυτοί που ήταν ήδη πελάτες τους.

Σ: Αυτό δεν είμαι σίγουρος αν έχει συμβεί. Στην αρχή είχε γίνει, αλλά τώρα δεν ξέρω πως είναι τα πράγματα, αν πουλάνε ή δεν πουλάνε. Οι πελάτες τους είναι κυρίως οι αμερικάνοι - και οι αμερικάνοι στην πλειοψηφία τους είναι ευθειάκιδες. Εκεί έχει νόημα το V-Rod.

Κ: Η Harley έκανε πολύ μεγάλες προσπάθειες να ρίξει το μέσο όρο ηλικίας των πελατών της. Αυτό προσπάθησαν πάρα πολύ να κάνουν με αυτά.

Σ: Δεν νομίζω ότι το έχουν καταφέρει.

Κ: Όχι, καθώς με αυτά που έχουν βγάλει δεν μπορούν να το καταφέρουν.

Α: Και πάλι όμως, τι νόημα έχει το V-Rod τώρα για την ευθεία; Αν ο άλλος έχει GSX-R750 θα σε χαιρετίσει, δεν τον βλέπεις πουθενά ό,τι και να κάνεις. Θέλω να πω ότι έβγαλε ένα μηχανάκι με γκάζι, 120 άλογα, με αυτό το σχήμα σαν διαστημόπλοιο, μπαίνοντας στη διαδικασία να συγκριθεί σε ιπποδύναμη, σε ροπή, σε στρίψιμο...

Ο μύθος της ταχύτητας ταξιδιού

Σ: Ξέχνα τον ανταγωνισμό και σκέψου με την απλή λογική. Σκέψου ότι ζεις στις κεντροδυτικές πολιτείες της Αμερικής, που έχουν μια στροφή ανάμεσα σε δύο ευθείες των διακοσίων χιλιομέτρων. Εκεί πέρα τι να το κάνεις το V-Rod; Ούτε το GSX-R έχει νόημα. Τι θα κάνεις; Θα πηγαίνεις με 300; Στα εκατό χιλιόμετρα ευθεία; Εκεί πέρα θες ένα μηχανάκι το οποίο θα μπορεί να πηγαίνει κοντά στο όριο ταχύτητας, χωρίς να υποφέρεις.

Κ: Και να περνάς καλά βασικά.

Σ: Το Tuono θα ήταν τελείως άκυρο σαν μηχανάκι, όσο θα ήταν και ένα supersport αλλά και το V-Rod. Εκεί πέρα θες το Road King. Ή ένα Electra Glide, να απλώνεις τα πόδια μπροστά, να βάζεις τη φραπεδιέρα στο τιμόνι, να βάζεις και το στερεοφωνικό να παίζει και να πηγαίνεις με 60 μίλια. Να κλειδώσεις και το cruise control…

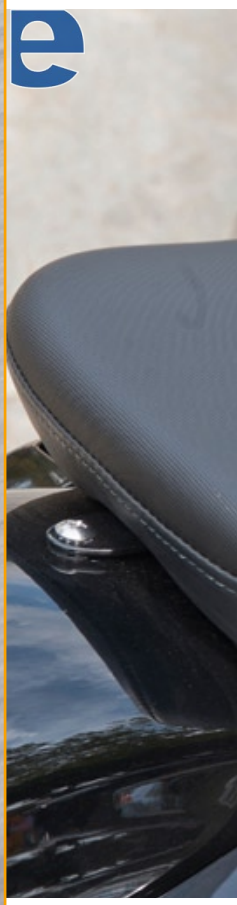
Κ: Και να πας να κάτσεις πίσω.

Α: Να σου πω κάτι; Δεν κάνουν αυτό όμως οι Αμερικάνοι. Αυτή είναι η παπάτζα που μας έχουν πουλήσει ως δεδομένη στο χώρο της μοτοσυκλέτας. Εμείς πάλι το έχουμε πιστέψει επειδή τα μηχανάκια τους πάνε ευθεία και δεν στρίβουν.

Σ: Οι ευρωπαίοι χαρλεάδες πάντως αυτό κάνουνε. Αυτούς έχω δει, δεν έχω πάει στην Αμερική. Βγαίνουν ένα μπούγιο όλοι μαζί και πάνε με 60 μίλια. Έτσι βέβαια έχει νόημα.

Το 1960 παρουσιάζεται το Topper, το μοναδικό scooter που παρήγαγε ποτέ η H-D. Την ίδια χρονιά εξαγοράζει το 50% της ιταλικής Aeronatica-Macchi, φτιάχνοντας την Aermacchi Harley Davidson που παράγει μικρές μονοκύλινδρες on-off μοτοσυκλέτες

HARLEY-



Το 1970 στην έρημο Bonneville, ο Cal Rayborn σπάει το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας με ένα streamliner μήκους 5m που κινείται από έναν κινητήρα Sportster. Η μέση τελική του ταχύτητα σε δύο περάσματα είναι 427 km/h

Α: Καλά και στην Αμερική με 60 μίλια πάνε, γιατί παραπάνω δεν μπορεί και το μηχανάκι. Είπαμε, 50 με 70 μίλια. Στον Α1 που είχα πάει ταξίδι με την Buell πέρναγαν χαρλεάδες όλη την ώρα πάνω κάτω. Παραλιακός δρόμος, στριφτερός. Σε πίστες μπαίνουνε, flat track κάνουνε με τα XR… Τα μηχανάκια τα χρησιμοποιούνε όπως τα χρησιμοποιούμε εμείς - και αν μπεις σε αυτή τη λογική, οι άνθρωποι απλά δεν ξέρουν, όπως δεν ξέρουν και στα αυτοκίνητα. Άλλο να οδηγήσεις μια Camaro και άλλο μια Ferrari. Δεν μπορούν, έχουν άλλη λογική, άλλες ανάγκες, άλλες παροχές. Άλλη κουλτούρα. Παρόλα αυτά, είναι αυθεντικά, δηλαδή αυτό το 1,340 είναι αυτό που είναι, μελετημένο να κάνει αυτό που λες. Σε αυτό στοχεύσανε, είπαν "τι θέλουμε; Θέλουμε ένα μηχανάκι να πηγαίνει ευχάριστα στις ευθείες, να γουστάρουν οι easy riders". Αυτό. Και το έφτιαξαν καλά.

Κ: Ναι, αυτό είναι κάτι που η Harley ξέρει να το κάνει καλά. Κάτσε και βρες μου τέσσερα μηχανάκια τα οποία ταξιδεύουν εντός ορίου ταχύτητας το ίδιο ευχάριστα.

Α: Αυτή είναι η σημαντική διαφορά, ότι το μεν Harley σε κάνει να περνάς καλά, ενώ με τα άλλα απλά δεν περνάς άσχημα. Και αυτό γιατί είναι αδιάφορα.

Σ: Τα μηχανάκια που ψάχνεις είναι το Triumph Bonneville, είναι το Breva και το Griso της Moto Guzzi. Είχα φτιαχτεί άσχημα με το Griso όταν το είχα κάνει test. Ήταν από τα λίγα μηχανάκια που δεν ήθελα να το δώσω πίσω.

Κ: Σε φτιάχνει για να κάνεις αυτό που λέμε: βόλτα για τη βόλτα.

Σ: Το Breva το 1,100 το έχεις οδηγήσει;
Κ: Όχι, δεν έχω οδηγήσει κανένα Breva.
Σ: Το 1,100 είναι ένα μηχανάκι που δεν πρόκειται ποτέ να σκεφτείς να πλησιάσεις στο 80% των στροφών του κινητήρα. Είναι για να το οδηγείς στις μεσαίες και να πηγαίνεις. Αυτό. Πλαδαρό, μαλακό, τέτοιο μηχανάκι. Δεν θέλεις να τρέξεις με αυτό το πράγμα. Σου είπα τρία, θες κι άλλο; Αυτά τα μηχανάκια είναι στην ίδια λογική με τα Harley.
Α: Κάνα μονοκύλινδρο ταξιδιάρικο…
Σ: Ναι, εντάξει. Tenere και τέτοια. Στο Tenere, με 130 στο κοντέρ γυρνάς όλο τον κόσμο.
Κ: Ξέρεις που έχω καταλήξει; Παλαιότερα, ως κάτοχος μόνο supersport μοτοσυκλετών, είχα την εντύπωση ότι όλοι αυτοί που πάνε με 100-110 είναι μαλάκες. Αυτό γιατί εγώ ταξίδευα με 180-220. Αργότερα, αποκτώντας την εμπειρία μέσα από αυτή τη δουλειά, κατάλαβα ότι το μηχανάκι με πήγαινε 180-220 καθώς εκεί αισθανότανε καλά. Εκεί ήταν η ταχύτητα ταξιδιού του βρε παιδί μου.
Σ: Ακριβώς.
Κ: Ανεβαίνοντας μια φορά στις Σέρρες με το 950 Adventure, προσπάθησα να ταξιδέψω με 200 και δεν γίνεται, δεν μπορείς να πας έτσι με αυτό. Πρέπει να κατέβεις κάτω από τα 180, δεν θέλει να πάει με 200, το πιέζεις για να πάει. Νιώθεις ότι είναι έξω από τα νερά του.
Α: Στο συγκεκριμένο, η ταχύτητά του είναι κάπου μεταξύ 150 και 170.
Κ: Α μπράβο. Και το λες αυτό σε άλλον, του λες ότι δεν ταξιδεύει με πάνω από 180 και σου απαντά "μα τι λες; πάει και 200". Μα βρε φίλε δεν σου είπα ότι δεν πάει 200, και 220 πάει, απλώς δεν ταξιδεύει με αυτά, δεν αισθάνεσαι άνετα.
Α: Δεν είναι μόνο το ζόρι που τρώει το μηχανάκι, είναι και το με πόσα είναι ευχάριστο. Δηλαδή και προς τα κάτω ισχύει το ίδιο όριο. Υπάρχουν μηχανάκια που κάτω από τα 50 δεν οδηγιούνται.
Κ: Σχεδόν όλα τα supersport.
Α: Όσο πιο ακραίο είναι ένα supersport τόσο πιο δύσκολο είναι στην πόλη. Ακόμη και το CBR, που είναι το πιο μαλακό από όλα και το πιο φιλικό, με το ζόρι δέχεσαι να το κυκλοφορήσεις στην πόλη.
Σ: Όλα αυτά που λέμε είναι αλληλένδετα, έτσι; Δηλαδή όταν λέμε ότι το βιάζεις το μοτέρ σημαίνει ότι έχεις περάσει την καλή περιοχή στην οποία είναι ευχάριστο. Όταν βιάζεις το μοτέρ ταυτόχρονα χαλάς και τη δική σου ψυχοσύνθεση, βιάζεις και τον εαυτό σου μαζί. Πηγαίνοντας με το KTM 200 ή πηγαίνοντας με ένα GS 200. Βιάζοντας το μοτέρ βιάζεις και την ευχαρίστησή σου μαζί, κατάλαβες; Δεν υπάρχει μηχανάκι που το βιάζεις μηχανολογικά αλλά γουστάρεις που το κάνεις.
Α: Εξαρτάται από το τι τύπος είσαι.

HARLEY-DAVIDSON

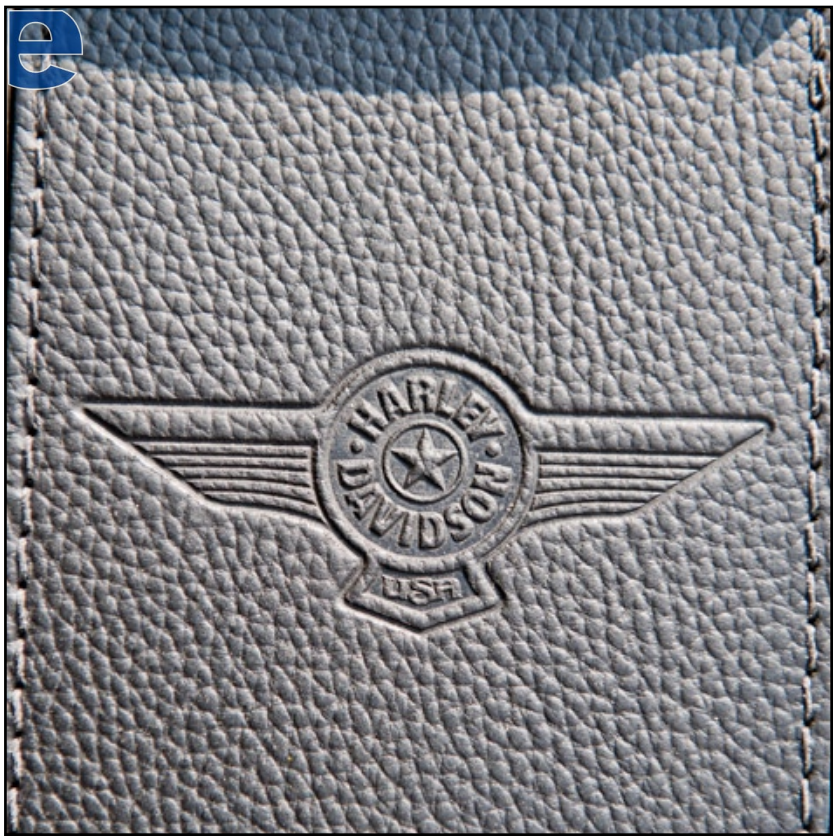
Σ: Ε, εντάξει, αυτό τώρα είναι βίτσιο, να το πηγαίνεις το μοτέρ στα κόκκινα… Οι περισσότεροι από αυτούς που ξέρω ότι το λένε, αυτό που λιώνουν είναι τα όριά τους, όχι το μοτέρ. Και το κάνουν με μηχανάκια όπου τα όρια της μηχανής είναι τρεις φορές πάνω από τα δικά τους όρια. Αν δηλαδή πάρεις ένα GSX-R1000 και πηγαίνεις με 240, το μηχανάκι χασμουριέται.
Κ: Όχι, δεν χασμουριέται, αλλά ταξιδεύει όμορφα εκεί.
Σ: Ναι, αλλά ο άλλος το λιώνει εκείνη την ώρα. Το λιώνει γιατί είναι εξωπραγματική ταχύτητα για δημόσιο δρόμο.

Μηχανικοί εναντίον χαρτογιακάδων

Σ: Να πούμε λίγα λόγια για τα Harley που καβαλήσαμε σήμερα;
Α: Από τη μια έχεις το Forty Eight και από την άλλη το Road King. Το ένα είναι πλήρως εναρμονισμένο με τον σκοπό για τον οποίο σχεδιάστηκε και το άλλο είναι… "Ψιτ, είδαμε στις πωλήσεις ότι τα bobber ανεβαίνουν. Φτιάξε ένα bobber. -Τι μοτέρ να βάλω μάστορα; -Βάλε το 1,200 γιατί αυτοί που τα αγοράζουν είναι άγριοι τύποι".
Σ: Μα δεν το έβγαλαν γι' αυτό. Το έβγαλαν γιατί είχαν ήδη bobber με το μεγάλο μοτέρ και είπαν "βγάλε κι ένα με το μικρό".
Α: Η αλήθεια είναι ότι πίσω από την κουλτούρα της φάσης, αυτοί που φτιάχνουν bobber μόνοι τους και τα καβαλάνε, πιθανόν να τους αρέσει το Forty Eight. Δεν ξέρω τι αντιπροσωπεύει το bobber σαν άποψη. Θέλω να πω ότι μπορεί να είναι κατάλληλο γι' αυτό το κοινό. Σαν μοτοσυκλέτα όμως, έτσι όπως κάθεσαι και μόνο, δεν κάνει. Αντίθετα, στο Road King και στο Super Glide είπα "μαλάκα γαμώ, άραξε πάνω και πάμε βολτούλα παραλία". Στο Forty Eight κάθεσαι πάνω στην ξερή τάβλα και λες "άντε πάμε, να στρίψουμε". Πατάς τη μίζα και από κάτω αρχίζει το τρου-μπου-τρου-μπου, τρου-μπου-τρου-μπου. Τι να στρίψεις; Ασ' το. Κάνεις και ένα έτσι να πάρεις λίγο κλίση στην πρώτη στροφή και αρχίζουν τα κσιιιιιιιτ. Οπότε λες "τι σπορ είναι τούτο, μας δουλεύουνε τώρα;". Οπότε μπορεί να μην είναι σπορ ο προορισμός του, να δείχνει σπορ.
Σ: Δεν νομίζω ότι τα bobber είναι στριφτερά μηχανάκια.
Κ: Εκ των πραγμάτων είναι λίγο δύσκολο να είναι, με την ίδια διάσταση τροχών εμπρός και πίσω.
Α: Άρα είναι ένα μηχανάκι για να ταλαιπωρείσαι. Είναι σε φάση είμαι σκληρός και το βάζω κάτω.
Σ: Νομίζω ότι είναι η εμφάνιση που καθορίζει την όλη φάση. Δεν έχει να κάνει με στρίψιμο.
Κ: Σαν νοοτροπία, είναι πολύ κοντά στο Cross Bones. Δηλαδή, περνάς τις γραμμές του τραμ και έχεις ένα 30 τοις εκατό να φύγεις από τη σέλα και να σκάσεις στο φτερό. Είναι στη νοοτροπία αυτού που λες, αισθάνεσαι ότι κάνεις κάτι. Δεν κάνεις κάτι, κινείσαι στην ευθεία, πέρασες πάνω

ΞΕΡΑΤΕ HARLEY-DAVIDSON ΟΤΙ...

Το 1980 ο ιμάντας από kevlar αντικαθιστά την αλυσίδα στην τελική μετάδοση μιας H-D. Έκτοτε αυτή η διάταξη καθίσταται χαρακτηριστικό όλων των μοντέλων της εταιρείας



ENDIKIAZETAI
Arai

ΞΕΡΑΤΕ ΟΤΙ...

HARLEY-DAVIDSON

Τον Ιούνιο του 1981, δεκατρία υψηλόβαθμα στελέχη της H-D εξαγοράζουν την εταιρεία από τον προβληματικό όμιλο AMF και δηλώνουν “The Eagle Soars Alone”. Η νέα εποχή της εταιρείας ξεκινά

από τις γραμμές του τραμ, αλλά εσύ αισθάνεσαι ότι επιβίωσες βρε παιδί μου.

Σ: Το Cross Bones ήταν μια από τις χειρότερες εμπειρίες της ζωής μου. Πήγα από το σπίτι μου στα Μέγαρα και ήμουν πιο κουρασμένος από τη μέρα που έκανα 1,000 χιλιόμετρα στη Σουηδία.

Α: Αυτή η λογική της Harley, η υιοθέτηση τέτοιων κατασκευών, των bobber, των dirt track και άλλων, νομίζω ότι δούλεψε ανάποδα. Φαίνεται πως υπήρχαν κάτι τύποι απελπισμένοι στην Αμερική που δεν είχαν τίποτα να οδηγήσουν και τίποτα να κάνουνε, και έκατσαν και έφτιαξαν bobbers και flat track. Μετά τα πήρε χαμπάρι η Harley και είδε ότι υπάρχει κόσμος που διαμορφώνει τα μηχανάκια τους αλλιώς, οπότε να βγάλουμε και ένα bobber, να βγάλουμε και ένα flat track. Έτσι όπως δείχνει το Forty Eight, με αυτό το μοτέρ, αυτό το στήσιμο… Το Road King είναι Harley.

Σ: Το Road King είναι το γνήσιο πράγμα, το κλασικό.

Α: Άρα καταλήγουμε ότι το μάρκετινγκ και η έρευνα αγοράς χαλάει την όλη φάση. Ποιο είναι το καλύτερο Harley; το κλασικό.

Σ: Στο μάρκετινγκ της Harley, ένα πράγμα που δεν ξέρω έχει να κάνει με αυτό που έλεγες πριν. Πως σκέφτηκε κάποιος να φτιάξει το Forty Eight ας πούμε; Ή ποιος σκέφτηκε να φτιάξει το ape hanger τιμόνι που δεν οδηγιέται με τίποτα; Πρέπει να έχει να κάνει με όλους αυτούς τους βελτιωτές custom. Θέλω να πω ότι βρέθηκε κάποιος σαν τον Orange County Choppers και έφτιαξε

ΞΕΡΑΤΕ ΟΤΙ...
HARLEY-DAVIDSON

Το 1994 η εταιρεία συμμετέχει για πρώτη φορά στο αμερικανικό πρωτάθλημα SBK με το δικύλινδρο υγρόψυκτο VR1000

ένα bobber, και επειδή αυτός πούλησε, είπε η Harley "δεν το βγάζω έτοιμο κατευθείαν;".

Κ: Αυτό που η Harley προσπαθεί να κάνει τα τελευταία χρόνια είναι να βγάζει μηχανάκια τα οποία δείχνουν φτιαγμένα κατά παραγγελία. Το Cross Bones, το Rocker, το Forty Eight, μηχανάκια που δεν δείχνουν ότι προέρχονται από γραμμή παραγωγής. Παρόλα αυτά, οι κλασικές αξίες είναι εκεί - και το παράδειγμα της BMW είναι πολύ εύστοχο. Υπάρχει το GS και υπάρχουν και άλλες δέκα παραλλαγές με τον ίδιο κινητήρα οι οποίες δεν είναι τόσο πετυχημένες.

Α: Σε όλες τις εταιρείες, τα καλύτερα μηχανάκια είναι αυτά που έχουν λιγότερο μάρκετινγκ μέσα τους. Το καλύτερο boxer της BMW που έχω οδηγήσει είναι το HP2 και το HP2 Megamoto. Αυτό είναι το μόνο μηχανάκι που δεν σε ενοχλούσε ο boxer. Το ίδιο ισχύει και στις διάφορες κατηγορίες. Ποιο είναι το καλύτερο στα on-off; Αυτό που πλησιάζει περισσότερο την ψυχή των on-off, δηλαδή το Dakar. Ποιο είναι το πιο κοντινό στο Dakar; Το KTM. Ποιο είναι το καλύτερο custom; Αυτό που πλησιάζει την ψυχή των custom. Στα γυμνά, το ίδιο. Στα streetfighter επίσης. Για να μην πολυλογώ, καταλήγεις πάντα σε μηχανάκια πιο αυθεντικά, πιο κοντά στον σκοπό γύρω από τον οποίο δημιουργήθηκε η κατηγορία. Στην πορεία τα πράγματα αλλάζουν με γνώμονα το κέρδος. Πάμε να βρούμε επιπλέον αγοραστές, τι παρέχουν οι άλλοι και δεν έχουμε εμείς, να προσφέρουμε κάτι διαφορετικό γιατί δεν μπορούμε να τους χτυπήσουμε εκεί κ.ο.κ. Μήπως τελικά δεν είναι τυχαία όλα αυτά; Ότι το Ducati είναι το καλύτερο στην πίστα γιατί οι άλλοι βάζουν νερό στο κρασί τους;

Σ: Εντάξει, το μάρκετινγκ δεν είναι μόνο ιδέα, είναι και αγορά.

Α: Παράδειγμα, σε ακραίες κατηγορίες που δεν χρειάζεται να εμπλακεί το μάρκετινγκ, οι Ιάπωνες τα πάνε μια χαρά. Στα motocross για παράδειγμα, που είναι μηχανάκια που δεν χρειάζονται νερό στο κρασί τους, καθώς προορίζονται για μια συγκεκριμένη χρήση, οι Ιάπωνες τα πάνε μια χαρά. Αλλά δεν χρειάζεται να βάλεις και τη χοντρή πίσω, δεν έχουν φώτα, κλειδαριές, μπιχλιμπίδια… Αυτό είναι, παρ' το και οδήγα το.

Κ: Ουσιαστικά, αυτό που μας αρέσει πάνω από όλα στη μοτοσυκλέτα είναι ότι γουστάρουμε και την ταλαιπωρία μας, έτσι δεν είναι; Δηλαδή όλοι αυτοί προσπαθούν να φτιάξουν ένα πράγμα το οποίο θα σε ταλαιπωρεί λιγότερο, αλλά όσο λιγότερο σε ταλαιπωρεί…

Α: Τόσο πιο αδιάφορο γίνεται. Μα ακριβώς αυτό είναι το παιχνίδι με τη μοτοσυκλέτα. Είναι σαν να σου φτιάξω μοτοσυκλέτα που δεν πέφτει. Δεν σου φαίνεται παράλογη η ιδέα να οδηγείς ένα δίτροχο που στέκεται μόνο του; Σαν τεχνολογική εξέλιξη όμως, φαίνεται απόλυτα λογικό να στο φτιάξω να στέκεται μόνο του. Αν στο κάνουν όμως, την έβαψες. Άμα φτάσει η

τεχνολογία να μας κάνει αυτή τη φαινομενική χάρη, όλοι θα ξενερώσουμε.

Κ: Ξέρετε που πιστεύω ότι έχει χαθεί η μπάλα; Στο ότι τον τελευταίο λόγο έχουν κάτι τύποι που σκέφτονται με αυτοκινητάδικη λογική. Στο αυτοκίνητο, σε πολλές περιπτώσεις καθημερινού μέσου μετακίνησης, το να φτιάξεις το πιο ήσυχο και άνετο αυτοκίνητο είναι στόχος.

Α: Τα αυτοκίνητα όμως δεν είναι οχήματα διασκέδασης. Είναι σαν να έλεγες ότι θέλω πλυντήριο που όταν στύβει τα ρούχα να βροντάει. Δεν παίζει αυτό, θες όταν στύβει να μην ακούγεται τίποτα.

Σ: Με αυτή τη λογική, δεν υπάρχουν γνήσια αυτοκίνητα πια.

Κ: Υπάρχουν, αλλά είναι μετρημένα και πανάκριβα.

Οι μεγάλες αλήθειες γράφονται στο τέλος

Κ: Δεν πίστευα ποτέ ότι θα το πω αυτό, αλλά πραγματικά, ένα Harley τύπου Road King ή Fat Boy είναι από τα καλύτερα μηχανάκια για να πας βόλτα με 100, 120 χιλιόμετρα.

Σ: Ναι, συμφωνώ μαζί σου.

Κ: Είναι απίστευτο αυτό το πράγμα, έτσι;

Α: Αν μου πουν να πάρω κάτι και να μην περάσω ποτέ τα 120, ούτε θα κάνω σούζες και λοιπές αλητείες…

Σ: Ούτε θα στρίψεις, ούτε θα προσπεράσεις ποτέ κανέναν, έτσι;

Α: Harley θα έπαιρνα.

Σ: Οι φίλοι σου θα έχουν ήδη πιει ένα καφέ μέχρι να φτάσεις.

Α: Ορίστε, να' το, η κατάληξη του κομματιού είναι αυτή: "Αν δεν περάσεις ποτέ τα 120, αν δεν στρίψεις, αν δεν σουζάρεις, το Harley είναι το καλύτερο μηχανάκι του κόσμου".

Σ: Έτσι όπως το λες ακούγεται μειωτικό όμως. Και αυτό γιατί ο βασικός πυρήνας του κόσμου της μοτοσυκλέτας αναγνωρίζει ως αξία το να στρίβεις με τα αφτιά, να ξύνεις τα σκουλαρίκια σου, να έχεις 400 άλογα στον τροχό, να ζυγίζει 50 κιλά όλο το μηχανάκι…

Κ: Γιατί όμως να τα θέλουν όλα αυτά; Πρόσεξέ με, από εκεί ξεκινάνε όλα.

Α: Γιατί είναι ανταγωνιστικοί.

Κ: Α μπράβο. Γιατί θεωρούν ότι έτσι την έχουν μεγαλύτερη από τον διπλανό τους. Έχω δέκα άλογα πάνω από εσένα; Σου ρίχνω, την έχω πιο μεγάλη.

Σ: Ναι βρε φίλε, αλλά αν εγώ σκάσω με ένα Road King με sidecar στην καφετέρια, θα μαζέψω όλες τις γκόμενες που βρίσκονται εκεί.

Κ: Α γεια σου.

Σ: Εγώ θα σκάσω με το πράγμα και θα φορτώνω γκόμενες επάνω. Πόσες χωράνε στο Road King; Θα τις

Το 1998, η H-D εξαγοράζει εξ' ολοκλήρου τη Buell Motorcycle Company

Το 2001, ο ψεκασμός προσφέρεται για πρώτη φορά ως επιλογή στις μοτοσυκλέτες της σειράς Softail

πάρω όλες! Και ξαφνικά θα έχω εγώ το μεγαλύτερο τσουτσούνι από όλους και αυτοί δεν θα έχουν τίποτα.
Κ: Βέβαια, γιατί θα έχεις μεταφέρει το παιχνίδι στο δικό σου γήπεδο.
Σ: Από όλα αυτά που οδηγήσαμε, ποιο σας άρεσε περισσότερο; Εσένα Άρη κατάλαβα, το Super Glide.
Α: Το Super Glide μου άρεσε. Κοίτα, σαν στρίψιμο το βοηθούσε ο λεπτός εμπρός τροχός. Το Road King και το Forty Eight είχαν μια περίεργη αίσθηση με το χοντρό εμπρός ελαστικό. Έστριβαν τελικά, αλλά έπρεπε να ξεπεράσεις την περίεργη αρχική αίσθηση μόλις παίρνεις κλίση. Από όλα τους όμως, θα επέλεγα το Road King.
Σ: Το Road King ήταν άψογο, αλλά εμένα μου άρεσε το Fat Boy πάρα πολύ.
Κ: Και εμένα.
Σ: Μου άρεσε περισσότερο από το Road King για τον εξής λόγο. Το Road King θα το αγόραζα αν είχα άλλα τρία μηχανάκια και το χρησιμοποιούσα μόνο για ταξίδι. Με το Fat Boy όμως θα βγω και ένα βράδυ έξω με αυτό.
Α: Είπες τη σωστή λέξη, ταξίδι. Το Harley το φαντάζομαι σε ταξίδι που δεν έχω ξαναπάει. Αν μου πεις να πάω στο χωριό μου με Harley, θα μου βγει το λάδι, γιατί στο χωριό μου θέλω να πάω σε τρεις ώρες, που έχω κάνει το δρόμο χίλιες φορές, να στρίψω στην Κατάρα και να φτάσω, να τελειώνουμε.
Σ: Μην είσαι σίγουρος…
Α: Αν όμως μου πεις να πάω στην άκρη της Ευρώπης από επαρχιακούς δρόμους, δεν θα με χάλαγε να πάω με Harley. Να πάω του-φου-του-φου, του-φου-του-φου, να κοιτάω τριγύρω, να κάνω στάσεις… Να πάω για τη χαρά του ταξιδιού. Πως ήταν τα πρώτα ταξίδια που έκανες με μοτοσυκλέτα; Ξεκινούσες με φίλους και έκανες στάση στην Κόρινθο για καφέ, στάση την Επίδαυρο για καφέ, στάση στο Ναύπλιο για καφέ… Έκανες την εκδρομή στο Ναύπλιο ταξίδι ολόκληρο.
Σ: Εγώ διαφωνώ με αυτή την άποψη καθώς όσες φορές έχω ανέβει στο χωριό μου με σωστό μηχανάκι, την ευχαριστιέμαι τη διαδρομή.
Κ: Το σωστό μηχανάκι πως το ορίζεις;
Σ: Μηχανάκι που δεν με ταλαιπωρεί.
Α: Μα αυτό σου λέω. Θέλω να πάω στο χωριό μου και να μην ταλαιπωρηθώ βρε παιδί μου…
Κ: Γιατί θα ταλαιπωρηθείς; Θα ξεκινήσεις μια ώρα νωρίτερα.
Α: Γιατί είναι διαδρομή που την ξέρεις και θα ταλαιπωρηθείς από τη διάθεσή σου να τρέξεις, καθώς βαρέθηκες τη διαδρομή που την έχεις κάνει χίλιες φορές από μικρός. Σκέφτομαι τώρα τον κάμπο της Θεσσαλίας με τις τεράστιες ευθείες ανάμεσα Τρίκαλα και Καρδίτσα…

UNLOCK
LOCK

K: Περίμενε μισό. Τη διαδρομή που κάναμε σήμερα την έχεις κάνει άπειρες φορές με μοτοσυκλέτες δοκιμής. Δεν σου άρεσε καλύτερα σήμερα;
A: Εκτός κι αν είναι μαγικό, ναι…
K: Μα είναι μαγικό! Και εγώ την έχω κάνει άπειρες φορές με μοτοσυκλέτα. Ξέρεις τι ωραία που μου φάνηκε σήμερα; Πρώτα απ' όλα, τα λιμανάκια δεν τα έχω στρίψει έτσι ποτέ μου, πάντα φοβόμουν με τις άλλες μοτοσυκλέτες, ενώ με τα Harley, ΟΚ…
A: Στρίβουν ωραία, ναι… Και δεν είναι και τόσο αργά όσο νομίζεις. Σε στροφή που τσέκαρα το κοντέρ και είχα 80, άντε να τη στρίβεις με 85, 90 με supersport.
Σ: Ναι, γιατί με το supersport έχεις αίσθηση και καταλαβαίνεις.
K: Τίποτα δεν έχεις, απλώς καταλαβαίνεις ότι είναι γλίτσα κάτω.
Σ: Με τα Harley δεν καταλαβαίνεις τίποτα.
K: Δεν είναι μόνο αυτό. Στα Harley βοηθάνε και τα κιλά. Στη γλιστερή άσφαλτο, τα κιλά βοηθάνε πολύ. Πατάει πολύ καλύτερα το Harley.
Γενικεύοντας λίγο το θέμα της συζήτησης, αυτό που έχω να πω είναι ότι, οδηγώντας μερικά Harley, ανακαλύπτεις μεγάλες αλήθειες για τη μοτοσυκλέτα γενικότερα.
A: Βέβαια, γιατί έχουν κρατήσει αυθεντική τη μοτοσυκλέτα χωρίς να κρύβονται πίσω από μάρκετινγκ, ηλεκτρονικά και μαλακίες. Αυτό είναι, φτιαγμένο για μια συγκεκριμένη χρήση, όπως και το KTM μου, που από τα 0 μέχρι τα 110 είναι γαμώ τα μηχανάκια. Αν το πας με 130 αρχίζει να σε προειδοποιεί. Αν πας με 150, σου βγάζει μια μούτζα και στη δείχνει απλόχερα. Δεν έχει πολύ μάρκετινγκ μέσα, αυτό θέλω να σου πω. Τα μηχανάκια που δεν έχουν πολύ μάρκετινγκ μέσα είναι αυτά που μπορείς να τα καταλάβεις πιο εύκολα.
Σ: Εγώ πάντως έχω να πω ότι θα απογοητεύσετε το αναγνωστικό σας κοινό εσείς οι δύο. Εγώ είμαι χοντρός και μου αρέσουν τα Guzzi και τα BMW, οπότε εντάξει, θα το περίμενε κανείς από εμένα - άσε που έχω δηλώσει τη συμπάθειά μου για τα Harley εδώ και χρόνια. Εσείς όμως που είστε καθαρά supersportάδες που γυρνάτε στις Σέρρες, να μιλάτε έτσι για τα Harley… <<

ΞΕΡΑΤΕ ΟΤΙ... HARLEY-DAVIDSON

Το 2004, περισσότεροι από 250,000 αναβάτες συμμετέχουν στον εορτασμό για τα 100 χρόνια της H-D στο Milwaukee

OVIO MZT
OVIO XXE
OEIO XPN

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

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

www.peugeotscooters.gr

Η πόλη με Tweet

Περισσότερα χρώματα με λιγότερα χρήματα!

από 1.539 €

50cc 125cc 150cc

ΚΕΡΔΙΣΤΕ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

200 χρόνια

Νέο Peugeot Tweet. Εντυπωσιακό design, εκπληκτική ποιότητα κατασκευής, έμφαση στη λεπτομέρεια σ' ένα scooter νεανικό, που θα προσθέσει χρώμα στην καθημερινότητά σας. Κυκλοφορεί με 4χρονους κινητήρες στα 50cc με 1.539€, στα 125cc με 1.739€ και στα 150cc με 1.899€.

PEUGEOT TWEET

PEUGEOT SCOOTERS

Shell ADVANCE

ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ SCOOTERS PEUGEOT
ΑΘΗΝΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΟΥ 29, 122-42 ΑΙΓΑΛΕΩ ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210-3410684, FAX: 210-3410723

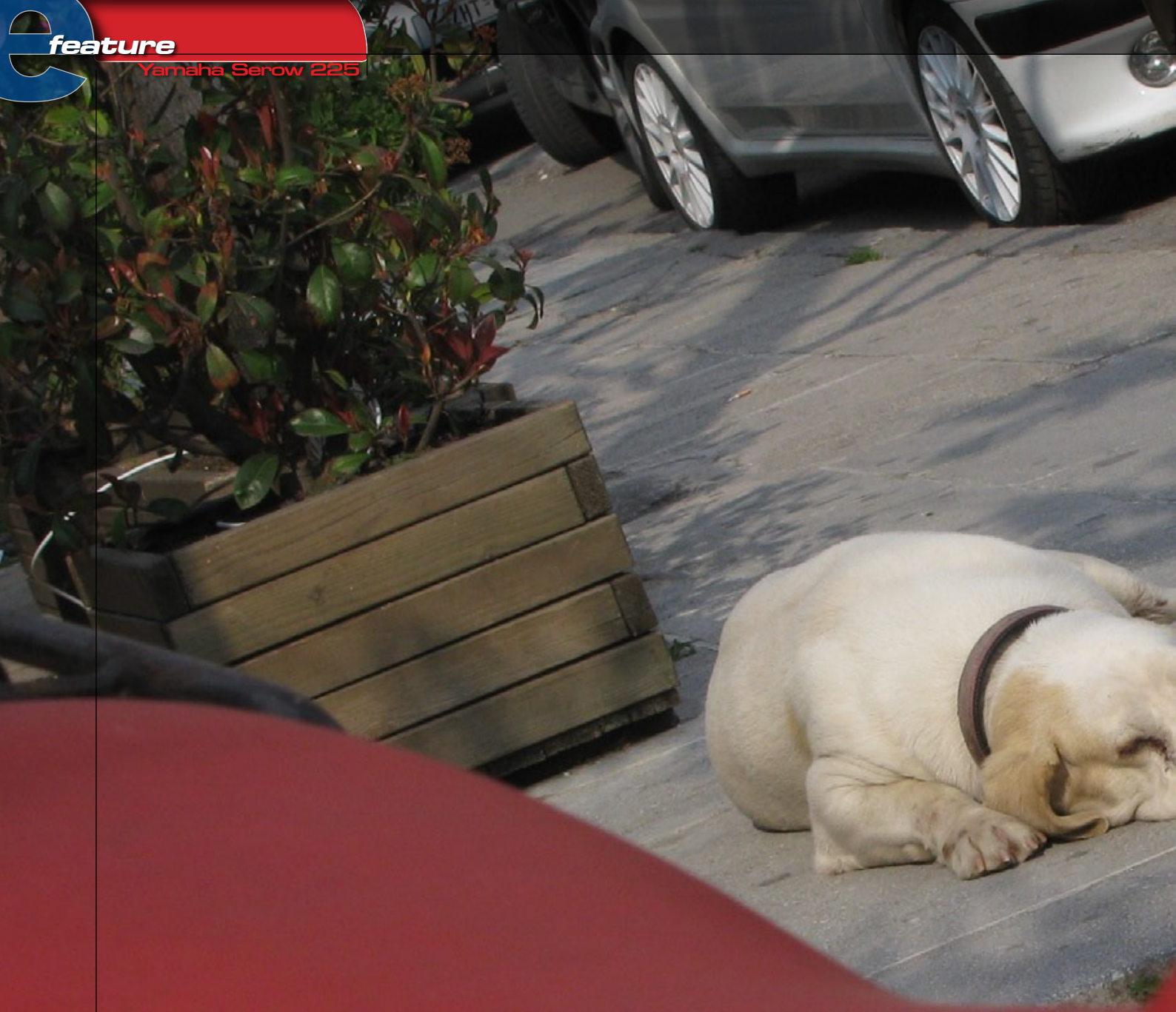
2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

TEOMOTO

...με κόκκινη κορδέλα

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σπύρος Τσαντήλας

Το ταλαιπωρημένο κατσικάκι μας γνωρίζει τον νέο του ιδιοκτήτη, με εκπλήξεις και ανατροπές να γλυκαίνουν την καθυστέρηση



Όσοι έχουν παρακολουθήσει την ελεγεία του Serow ξέρουν πολύ καλά ότι τίποτα, μα τίποτα δε γινόταν όπως και όταν είχε προγραμματιστεί. Θα ήταν όντως κρίμα και άδικο να σπάσουμε αυτή την παράδοση, αλλά η αλήθεια είναι ότι αυτή τη φορά ίσως να το παρατραβήξαμε λιγάκι, με τον διαγωνισμό να έχει λήξει τον Σεπτέμβριο.

Οι αιτίες ποικίλες και ουχί της στιγμής, τόσο γιατί δεν άπτονται άμεσα του θέματος όσο και για να προστατευτούν τα ονόματα των αθώων και κυρίως το δικό μου.

Η επιλογή του νικητή έγινε βάση των email που εστάλησαν, με σύσσωμη τη συντακτική ομάδα να σπάει τα κεφάλια της προσπαθώντας να ανακαλύψει τον ιδανικό άνθρωπο να πάρει τη σκυτάλη. Μετά από την απαραίτητη και πολλαπλή ψηφοφορία, νικητής με διαφορά στήθους –ή μουσιού, όπως συνειδητοποιήσαμε αργότερα – αναδείχθηκε ο Αστέριος Μιρλεούντας, που όχι μόνο δεν είχε ξεχάσει τον διαγωνισμό αλλά ακούστηκε περιέργως ενθουσιασμένος στο τηλέφωνο όταν κανονίζαμε τις λεπτομέρειες της τελετής.

On the road again

Το αρχικό πλάνο έλεγε φόρτωμα σε τρέιλερ, μεταφορά στο Σμπρίνη για πλύσιμο και μετά τύλιγμα με κορδέλα για την παράδοση στο νέο του ιδιοκτήτη. Καθώς όμως αποδείχθηκε ότι το γκαράζ του Αστέριου απείχε λιγότερο από χιλιόμετρο από το πεζοδρόμιο του Serow, αποφασίσαμε να περάσουμε στην παραδοσιακή λύση "ποδαράκι".

Η προετοιμασία ήταν λιτή. Φούσκωμα στα λάστιχα, γρασάρισμα της αλυσίδας και μισό λίτρο WD40 στην κλειδαριά της τάπας για να ξεκολλήσει. Με το Serow ψυχολογικά έτοιμο, έλειπε μόνο μια βόλτα σε κοντινή τράπεζα για το παράβολο της μεταβίβασης, που παρεδόθη πλήρες με την εξήγηση ότι αλλαγές λόγω λάθους γίνονται μόνο στο ίδιο κατάστημα και την ίδια μέρα. Σε κάνει να αναρωτιέσαι ποιός πωλητής δεν ξέρει το ίδιο του το όνομα ή τον κυβισμό του οχήματος που αποχωρίζεται.

Με την ευγενή βοήθεια της δεξιάς γάμπας του κυρίου Τσαντήλα που ήθελε να γνωρίσει αυτοπροσώπως τον Αστέριο φτάσαμε στο ραντεβού και τοποθετήσαμε την κορδελίτσα, ασορτί φυσικά σε κοκκινάτσι. Η συνάντηση ήταν άξια ελληνικής ταινίας καθώς εμείς και ο Αστέριος καθόμασταν σε διπλανά τραπέζια για αρκετή ώρα κοιτώντας τα ρολόγια μας, ενώ ο πάγος έσπασε με ανταλλαγή εμπειριών για τις παλαβές συνθήκες οδήγησης σε σειρά Ασιατικών χωρών με την απαραίτητη πόση καφεΐνης. Μετά τις απαραίτητες φωτογραφίες για να απαθανατιστεί η ιστορική τελετή, το Serow κατέφθασε στο καινούργιο του σπίτι. Δεν είπε πολλά, αλλά με θέση σε γκαράζ και τη Λούνα να το φυλάει μάλλον πρέπει να ήταν χαρούμενο για την αλλαγή στις συνθήκες διαβίωσής του.

Κάπου εκεί μας αποχαιρέτησε ο Σπύρος λόγω επικείμενου γραψίματος και πήγαμε για τη μεταβίβαση στο Κ.Ε.Π. Παπάγου, βολικά στεγαζόμενο 2 τετράγωνα από το σπίτι του Αστέριου. Όλα τα χαρτιά στον πάγκο και ξαφνικά το χαμόγελο της κυρίας Σπυριδούλας που μας εξυπηρετούσε πάγωσε. Όχι η καλύτερη αντίδραση ε; Φαίνεται ότι παρά την οδηγία που είχε σταλεί στις τράπεζες, το παράβολο πρέπει να αναγράφει το όνομα του αγοραστή και όχι όπως

RIDER'S SHOP
225

στην περίπτωσή μας του πωλητή. Και με την ώρα να έχει πάει 4, κλάψτα Χαράλαμπε.
Σύμφωνα με την πάγια τύχη μου, κάπου εκεί θα τελείωνε η ιστορία. Θα δίναμε χέρια και θα τα ξαναλέγαμε από Δευτέρα έχοντας κλάψει τα πρώτα 39 ευρώ της μεταβίβασης για ένα άχρηστο παράβολο. Έλα όμως που απ' ότι φαίνεται το σύμπαν συνωμοτούσε να σώσει το Serow...

Πάμε πάλι;

Μη πτοούμενη από τις –ομολογουμένως χλιαρές– αντιδράσεις μας, η Σπυριδούλα καλεί τις πληροφορίες, ανακαλύπτει το τηλέφωνο του καταστήματος της Millenium και καλεί, για την ακραία περίπτωση που θα βρει κάποιον και θα καταφέρει να τους πείσει να εξυπηρετήσουν ελαφρώς την κατάσταση ώστε τουλάχιστον να μη χαθούν τα χρήματα. Και προς μεγάλη μου έκπληξη τα καταφέρνει. Εξηγώντας τον πόνο δύο άγνωστων σε όλους τους ενδιαφερόμενους και μη, φτάνει στην Προϊσταμένη η οποία δέχεται να μας βοηθήσει. Φαίνεται ότι η κλήση ήρθε στο τέλος της γιορτής για μια προαγωγή υπαλλήλου καθυστερώντας το κλείσιμο των ταμείων και γεμίζοντας το κατάστημα με καλές διαθέσεις.
Διακτινιζόμενοι στη Millenium με το καλύτερό μας wet puppy look (πλήρες με την ουρά κάτω από τα σκέλια) και έτοιμοι για ελαφριά επίπληξη, μείναμε με το στόμα ανοιχτό όταν όχι μόνο μας υποδέχτηκαν με χαμόγελα, αλλά όση ώρα περιμέναμε εμπλούτισαν τις γνώσεις μας με αστείες και μη διηγήσεις για ληστείες και τα άχη των ελαφροχέρηδων. Ομολογώ ότι δε θα ξεχάσω εύκολα την ιστορία για τον ληστή με το χειρότερο timing του πλανήτη, που έφυγε από ένοπλη ληστεία με €310, τα περισσότερα σε φραγκοδίφραγκα.
Όπως τα φέρνει η τύχη, η προαγωγή αφορούσε τη Χριστίνα που με είχε εξυπηρετήσει στο ταμείο 2 ώρες νωρίτερα, η οποία αλλάζει και κατάστημα. Τι έφταιγε τώρα η κακομοίρα να δει δυο μαντραχαλάδες ως τελευταία ανάμνηση από

225
MOUNTAIN TRAIL

Θέλω να κερδίσω το χρέπι, μπορώ?

Καλησπέρα,

Το ότι θέλω το χρέπι το διασαφήνισα στο θέμα του παρόντος.

Το γιατί θέλω το χρέπι, και, σημαντικότερο, γιατί μου αξίζει το χρέπι, θα το αναλύσω ακολούθως. Πρέπει βέβαια κάπου εδώ να ξεκαθαρίσω ότι η φράση 'μου αξίζει ένα χρέπι' , αν και εν δυνάμει προσβλητική, θα χρησιμοποιείται στο εξής με θετική χροιά.

-Το θέλω, λοιπόν, γιατί έχω καιρό που κοιτάω μικρά εντουράκια με στόχο τη χρήση τους για commuters, όπως το λένε οι σύμμαχοι, και για διασκέδαση όταν τελειώσει το commuting, και το Serow ήταν ένα από αυτά που μου κίνησαν το ενδιαφέρον καθώς συνδυάζει καλά δύο συνήθως αντίθετα μεταξύ τους στοιχεία.

-Το θέλω επίσης γιατί σημαντικός παράγοντας επιλογής ενός μηχανακίου είναι η κατάστασή του. Η κακή κατάστασή του, δηλαδή. Για πολλούς και διάφορους λόγους, άλλους λογικούς (π.χ. αγαπάει κανείς πολύ περισσότερο κάτι που έχει ανα-κατασκευάσει με τα χέρια του) και άλλους όχι τόσο (π.χ. μου αρέσει η μυρωδιά του WD-40, του στόκου πιστολιού, του φρεσκο-ηλεκτροσυγκολλημένου μετάλλου, και το να αφήνω γρασαρισμένα αποτυπώματα στις σελίδες των service manuals), η κακή κατάσταση μιας μηχανής είναι μεγάλο προσόν. Ανακατασκευάζοντάς τη γεμίζεις τον χειμώνα σου, τον χώρο στη μνήμη της φωτογραφικής μηχανής και ένα-δυό μπλοκάκια με σημειώσεις (ασυνάρτητες όταν τις ξαναδιαβάζεις), αλλά, κυρίως, ζεις το δικό σου American Dream, το made in Japan και rebuilt in Greece -στη δικιά μας περίπτωση- με παρέα και sixpacks στο γκαράζ σου, φανέλα αμάνικη και τζην κομμένο, γράσα πάνω στα ρούχα σου και ένα ηλίθιο χαμόγελο ικανοποίησης στο πρόσωπό σου, κάθε φορά που κάτι ξαναμπαίνει στη θέση του. Και καταλήγεις με κάτι που πλέον δεν είναι το μηχανάκι σου, το χρέπι σου ή το κατσίκι σου, αλλά είναι η μηχανή σου. Θηλυκιά, δικιά σου.

-Το θέλω γιατί για να τα κάνεις όλα αυτά της προηγούμενης παύλας πρέπει το μηχανάκι να σ' αρέσει, να σου κάνει κλικ, να το γουστάρεις. Και το Serow πληροί τις προδιαγραφές για μένα. Με άσπρο πλαίσιο, άσπρα πλαστικά και μπλε λεπτομέρειες αποτέλεσε για ένα διάστημα υλικό πολλών αφηρημένων σκέψεων την ώρα της δουλειάς.

-Το αξίζω, από την άλλη, γιατί μαζί μου θα περάσει πολύ καλύτερα από ότι με τον μέσο χρήστη μηχανής. Θα είναι πάντα σε όσο καλύτερη κατάσταση μπορεί να είναι, θα τύχει ευλαβικής φροντίδας και περιποίησης (όπως όλες μου οι μηχανές -δεν είχα ποτέ δικό μου παπάκι, αλλιώς θα ήταν κι αυτό στη λίστα) μέχρι να φτάσει σε κατάσταση βιτρίνας και μετά ώστε να παραμείνει εκεί.

-Το αξίζω γιατί τα τις δεύτερης παύλας θα τα φέρω εις πέρας (άνευ απροόπτου) μόνος μου, επιστρατεύοντας τις σχετικά αξιοπρεπείς μηχανολογικές μου γνώσεις αλλά κυρίως τη μεγάλη μου αγάπη για τα service manuals (σε pdf μέχρι να κοστολογηθούν λογικότερα τα βιβλία της Haynes) και το σχετικά καλά εξοπλισμένο (από πλευράς εργαλείων) γκαράζ μου, και θα το κάνω οργανωμένα (πώς αλλιώς γίνεται μια ανακατασκευή άλλωστε;). Το αποτέλεσμα θα είναι η παραγωγή φωτογραφιών και σημειώσεων που θα μπορέσουν χωρίς πολλή περεταίρω επεξεργασία να αποτελέσουν υλικό για μια σειρά ολοκληρωμένων άρθρων πάνω στη διαδικασία και τα γενικά ή και ειδικά στάδια της, εάν κάτι τέτοιο περιλαμβάνεται στα ζητούμενα.

-Τέλος, το αξίζει το γκαράζ μου. Σε δύο βδομάδες θα έχει τελειώσει η μετατροπή μιας παλιάς αποθήκης σε γκαράζ-συνεργείο μετά από πολύ κόπο και χρόνο, οπότε έχω ηθική ευθύνη απέναντί της να την εγκαινιάσω με ένα καινούργιο project (αναγκαστικά καταφεύγω πάλι σε έκφραση των συμμάχων) μακράς διαρκείας και υψηλού ενδιαφέροντος.

Όχι για μένα, λοιπόν, αλλά για το φουκαριάρικο το γκαράζ μου.

Ευχαριστώ,

Αστέριος Μιρλεούντας

τον Χολαργό δε θα το μάθω ποτέ. Παραταύτα γλυκύτατη και ευγενέστατη όχι μόνο φρόντισε να μάθουν όλοι για την αλλαγή της οδηγίας, αλλά μας έβγαλε και καινούργιο παράβολο στο σωστό αυτή τη φορά όνομα.

A new era

Τα υπόλοιπα όπως καταλαβαίνετε είναι ιστορία. Η διαδικασία της μεταβίβασης ολοκληρώθηκε σε dt στα Κ.Ε.Π. και ο Αστέριος μας έδωσε το λόγο του ότι θα μας κρατά ενήμερους για την πορεία του δικού του πλέον Serow. Ακόμα χαμογελαστός, προφανώς σε πλήρη άγνοια για το κουτί της Πανδώρας που τον περίμενε στο γκαράζ, καβάλησε το CB 500 του και αναχώρησε.

Οφείλω να ομολογήσω ότι μου έκατσε κάπως το κενό εκεί που πάρκαρα το κατσικάκι του eBike. Τουλάχιστον έχει περάσει σε χέρια που δείχνουν ότι θα το περιποιηθούν, μια μοίρα μάλλον καλύτερη απ' το να σκουριάζει στο πεζοδρόμιο περιμένοντας πότε θα βρω χρόνο να ασχοληθώ μαζί του. Να μας το προσέχεις Αστέριε. <<

Η μεταβίβαση δε θα είχε ολοκληρωθεί χωρίς τη βοήθεια των: Κ.Ε.Π. Παπάγου και της εξυπηρετικότατης κυρίας Σπυριδούλας, του υποκαταστήματος Millenium Χολαργού και της γλυκύτατης Χριστίνας. Συγχαρητήρια και πάλι για την προαγωγή!

racing

Η τριπλή καταστροφή της Ιαπωνίας σαφώς δεν άφησε ανεπηρέαστο τον κόσμο των Grand Prix

Commercial Bank Qatar
REPSOL
MAPFRE
SAN CARLO
YAMAHA
PETRONAS
RTG
FIM
motoGP

Γίναμε άθλημα!

Στις 21 Μαρτίου του σωτήριου έτους 2011, η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού χορήγησε ειδική αθλητική αναγνώριση στην ομοσπονδία με επωνυμία "Αθλητική Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία Ελλάδας", γνωστή σε όλους μας ως Α.ΜΟΤ.Ο.Ε.

Αυτό είναι το αποτέλεσμα χρόνιων προσπαθειών των Α.ΜΟΤ.Ο.Ε. και ΜΟΤ.Ο.Ε. που, εκτός όλων των άλλων, περιλάμβαναν τη διαδικασία του να εξηγήσει κάποιος στους καρεκλοκένταυρους της εκάστοτε κυβέρνησης πως η μοτοσυκλέτα δεν είναι απλώς "ρόδα τσάντα και κοπάνα", αλλά ένα πραγματικό άθλημα με πραγματικούς αθλητές και πραγματική προετοιμασία που διέπεται από αθλητικό πνεύμα. Την ίδια στιγμή, η ΕΛΠΑ και οι διασυνδέσεις της προσπαθούσαν όσο μπορούσαν να καθυστερήσουν την αναγνώριση - και ως ένα βαθμό το κατάφεραν. Ένας από τους λόγους που εκτιμώ ότι η αναγνώριση ήρθε αυτή τη χρονική στιγμή είναι διότι η ΕΛΠΑ ουσιαστικά δεν υπάρχει πια στο μοτοσυκλετιστικό στερέωμα. Χρόνια πριν, στελέχη της ίδρυσαν την Π.Ο.Μ. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας), η οποία έπαιξε το ρόλο του αντίπαλου δέους της Α.ΜΟΤ.Ο.Ε., υποβάλλοντας και αυτή αίτηση αναγνώρισης στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού. Σήμερα, η Π.Ο.Μ. δεν υφίσταται και το μονοπάτι που είχε να διαβεί η Α.ΜΟΤ.Ο.Ε. ήταν κάπως πιο εύκολο.

Μην σας κουράζω όμως με την ιστορία, πάμε να δούμε τι αλλάζει με τη χορήγηση της αναγνώρισης. Πρώτο και σημαντικότερο, το κράτος παραδέχεται ότι είμαστε άθλημα και όχι πέντε-δέκα μαλάκες που κάνουμε θόρυβο στα βουνά, στις χωμάτινες πίστες και στα αυτοκινητοδρόμια. Αυτό σημαίνει ότι αποκτάμε περισσότερα δικαιώματα τόσο στη χρήση χώρων, όσο και στη κατανάλωση πόρων, καθώς και ότι θα μειωθούν οι δυσκολίες που συναντούσαν μπροστά τους οι διοργανωτές αγώνων μέχρι σήμερα.

Δεύτερον, η εκπροσώπηση της διεθνούς ομοσπονδίας μοτοσυκλετισμού (FIM) στην Ελλάδα, θα περάσει πια στα χέρια ικανών ανθρώπων, που σκοπός τους δεν είναι να γεμίσουν τις τσέπες τους εκδίδοντας αγωνιστικές λισάνς και διοργανώνοντας το ράλι Ακρόπολις μια φορά το χρόνο.

Τρίτον, θα ισχύσει και για εμάς η μοριοδότηση των αθλητών, πράγμα που θα ωφελήσει όσους στοχεύουν να εργαστούν στον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Το καίριο ερώτημα βέβαια είναι τι θα γίνει με τις κρατικές επιδοτήσεις. Τσάμπα χαρήκαμε με αυτό, καθώς δεν θα υπάρξουν. Το άθλημα της μοτοσυκλέτας κατετάγη στην κατηγορία Ε', δηλαδή στα "αθλήματα ιδιωτικής πρωτοβουλίας με αθλητική αναγνώριση", τα οποία δεν δικαιούνται κανενός είδους επιδότηση. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι δεν έχουμε καμία ελπίδα, καθώς στο μέλλον μπορεί να επιτευχθεί επανεκτίμηση και αλλαγή κατηγορίας - πράγμα που θα χρησιμεύσει ιδιαίτερα στην κατασκευή μιας πραγματικής πίστας ταχύτητας στην Αττική για παράδειγμα. Από το παραπάνω εξαιρούνται οι αποστολές εθνικών ομάδων, που πλέον θα μπορούν να ενισχυθούν οικονομικά από το κράτος - εφόσον βέβαια αυτό ενδιαφερθεί να βοηθήσει. Βλέπετε, δεν υφίσταται καμία υποχρέωση βάσει νόμου.

Η ουσία είναι ότι το πρώτο βήμα έγινε - και δεν είναι καθόλου, μα καθόλου μικρό. Είμαστε πια αθλητές και με τη βούλα - και το οφείλουμε σε μερικούς "ξεροκέφαλους" που αγαπούν τη μοτοσυκλέτα και δεν το έβαλαν κάτω ακόμα και μετά τις αμέτρητες πόρτες που έσκαγαν κάθε λίγο στα μούτρα τους τα προηγούμενα χρόνια.

Κάντε υπομονή, τα καλύτερα έρχονται! Δεν γνωρίζω βέβαια αν θα προλάβουμε να τα ζήσουμε...

Η ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
ΚΙ ΑΝ ΣΟΥ ΚΑΤΣΕΙ;

Όλοι ξέρουμε πως η τούμπα είναι ένα απολύτως αναμενόμενο συμβάν στους αγώνες. Μερικές φορές όμως, όσα χρόνια κι αν παρακολουθούμε αγώνες, θα έρθει η ώρα που το συμβάν μας αφήνει με το στόμα ανοικτό.

Όπως στην προκείμενη περίπτωση η ατυχία του Maxime Berger (Team Supersonic Ducati), του οποίου ο

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

πίσω τροχός αποφάσισε να παραδώσει πνεύμα κατά τη διάρκεια του αγώνα των WSBK στο Donington. Ευτυχώς ο Γάλλος δεν τραυματίστηκε από την πτώση. Επίσης ευτυχώς ο επερχόμενος Ayrton Badovini απέφυγε να χτυπήσει τον Berger, πάντως σίγουρα θα έχει κι αυτός κάτι σπέσιαλ να θυμάται από εκείνη την Κυριακή.
Η εν λόγω ζάντα είναι μια OZ μαγνησίου, παρότι η ομάδα στην ιστοσελίδα της αναφέρει ως προμηθεύτρια τη Marchesini. Σύμφωνα με τον Daniele Soncini, team manager της Team Supersonic, η συγκεκριμένη ζάντα δεν είχε χρησιμοποιηθεί σε πολλούς αγώνες.

MAX+MARCO=AMORE

Όλα ξεκίνησαν κατά τη διάρκεια της Superpole 2, όταν ο Melandri την ώρα που έκανε έναν γρήγορο γύρο βρήκε μπροστά του τον Biaggi να κόβει βόλτες πάνω ακριβώς στην αγωνιστική γραμμή. Ο Marco δεν το άφησε να περάσει έτσι και περίμενε τον Max να αρχίσει αυτός τον γρήγορο γύρο του, οπότε αυτός με τη σειρά του ακολούθησε τον πρωταθλητή, τον πέρασε και αμέσως φρέναρε μπροστά του, κόβοντάς του τη φόρα.

Η συνέχεια παίχτηκε στο pit box της Yamaha, όπου ο Biaggi επισκέφτηκε μαινόμενος τον Melandri και αφού τον κόσμησε με διάφορα γαλλικά στα ιταλικά, του έδωσε και δύο άκρως προβοκατόρικες σφαλιαρίτσες. Ο νεαρότερος των δύο Ιταλών ευτυχώς δεν αντέδρασε, αλλά το όλο συμβάν καταγράφηκε από την κάμερα, έτσι το αμέσως επόμενο λογικό βήμα ήταν ο κλήση των δύο αναβατών από τον Αγωνιστικό Διευθυντή, ο οποίος έδωσε σε αμφότερους τους αναβάτες από μια προειδοποίηση για τα εκατέρωθεν κλεισίματα μέσα στην πίστα και κέρασε τον Biaggi ένα πρόστιμο €3,000 για τις σφαλιάρες, για "δυσφήμιση του αθλήματος".

Ο εκνευρισμός του Biaggi συνεχίστηκε προφανώς και στο πρώτο σκέλος, όταν έκανε jump start, αγνόησε την ταμπέλα για ποινή ride through που του επιβλήθηκε και εν τέλει είδε τη μαύρη σημαία χάνοντας ουσιαστικά το όποιο βαθμολογικό όφελος θα μπορούσε να του αφήσει αυτό το σκέλος.

WE X JAPAN

Βάλτε όπου X μια λέξη, όπως Αγαπάμε ή Υποστηρίζουμε, και μετά κάντε το πράξη προσφέροντας €20 μέσω των MotoGP για την πολύπαθη χώρα

Η πρωτοβουλία της Dorna και των MotoGP είναι απλή και, προς τιμήν τους, κινήθηκαν άμεσα, ελάχιστες μόνο μέρες μετά την τεράστια φυσική καταστροφή που χτύπησε τη χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου. Η όλη ιδέα είναι απλά μια φιλανθρωπική προσφορά, ένα μπλουζάκι t-shirt που από μπροστά γράφει "We X Japan" και στην πλάτη έχει τυπωμένες τις υπογραφές όλων των αναβατών των MotoGP.

Γνωρίζουμε πως τα €20 μπορεί να ακούγονται ως πολυτέλεια για πολλούς Έλληνες αυτή την εποχή, αλλά, εφόσον υπάρχει η δυνατότητα, για τις εκατοντάδες χιλιάδες άστεγους Ιάπωνες μπορούν να κάνουν μια σημαντική διαφορά.

Τα βρίσκετε στη διεύθυνση: http://weforjapan.motogp.com.

ΓΙΑ ΤΑ ΚΙΛΑ ΤΟΥ DANI

Ένα αίτημα που έχει αρχίσει να ακούγεται από κάποιους αναβάτες των MotoGP σπέρνει τη διχόνοια και προκαλεί τη λογική.

Το θέμα φέρεται να εγείρεται κυρίως από τους Valentino Rossi και Marco Simoncelli, οι οποίοι ησύχως και ανεπισήμως ζητούν να ισχύσει ένα ελάχιστο όριο βάρους για το σύνολο μοτοσυκλέτας/αναβάτη. Ένας προφανής στόχος που προκύπτει από αυτό είναι ο Dani Pedrosa και το πλεονέκτημα που φαινομενικά έχει σε επιταχύνσεις και πρωτίστως στις εκκινήσεις. Για τους δύο Ιταλούς είναι ζήτημα εξισορρόπησης του πεδίου: Αφού υπάρχει όριο βάρους στις μοτοσυκλέτες, γιατί να μην μπαίνει και ο αναβάτης στην εξίσωση;

Υπάρχουν ωστόσο πολλοί αναβάτες που δεν έχουν σαφή άποψη στο θέμα. Ο μόνος άλλος που εκφράστηκε δημοσίως επ' αυτού ήταν ο (ποιος άλλος;) Casey Stoner: "Εγώ βασικά τον λυπάμαι τον Dani, θα έλεγα πως το βάρος του είναι μειονέκτημα γιατί η μοτοσυκλέτα απαιτεί μυϊκή δύναμη για να την κουμαντάρεις." Η λογική λέει άλλωστε πως το πρόβλημα των MotoGP είναι να βρουν πρόσφυση και σε αυτή την εξίσωση το βάρος είναι πλεονέκτημα, όχι μειονέκτημα.

Ο ίδιος ο Pedrosa γελάει με το ζήτημα: "Όταν πρωτοήρθα μου έλεγαν πως δε θα έχω αρκετή δύναμη για να χειριστώ τη μοτοσυκλέτα. Τώρα τι θέλουν, να πάρω φάρμακα για να μεγαλώσω;" Βέβαια, όταν αυτά λέγονταν οι μοτοσυκλέτες ήταν 990, με πολλούς να κατηγορούν τη Honda πως επέβαλλε τα 800 γιατί βόλευαν καλύτερα τον αναβάτη της.

Τώρα η όλη ιδέα θα ανάγκαζε τον Pedrosa να προσθέσει βάρος στη μοτοσυκλέτα για να τηρήσει ένα υποτιθέμενο όριο βάρους αναβάτη/μοτοσυκλέτας προσαρμοσμένο στον μέσο όρο της κατηγορίας. Ωστόσο το όλο θέμα είναι θεωρητικό, καθώς δεν υπάρχει επίσημο αίτημα από την επιτροπή των αναβατών, κάτι που θα ανάγκαζε τη Dorna να το μελετήσει λεπτομερώς.

WSBK – DONINGTON

Ο Checa καλπάζει, ο Melandri έσπασε το ρόδι και ο Biaggi τα μούτρα του

Στο πρώτο σκέλος ο Melandri έκανε μια τραγική εκκίνηση και βρέθηκε 11ος, μπλεγμένος πίσω από ένα σφικτό γκρουπ αναβατών. Παρόλα αυτά τα έδωσε όλα, καθάρισε όλους τους πρωτοκλασάτους αναβάτες της κατηγορίας και βάλθηκε να κυνηγήσει τον Jacub Smrz που οδηγούσε ως τότε. Χρειάστηκε τρεις γύρους για να τον φτάσει και άλλους τόσους για να εξαφανιστεί, τερματίζοντας πανηγυρικά με 2.5 δευτερόλεπτα διαφορά, μπροστά από τους Smrz και Carlos Checa που συμπλήρωσαν το βάθρο.

Στο δεύτερο σκέλος ήταν σειρά του Checa να πάρει τη νίκη, έχοντας για μια φορά ακόμη πάρει και την superpole. Ο Leon Haslam τον ταλαιπώρησε για μόλις τρεις γύρους, αλλά πίσω του η μάχη θα φούντωνε για τα καλά. Νικητής όλων των υπολοίπων βγήκε ο Melandri, ακολουθούμενος στο βάθρο από τον Leon Camier.

Για τον Max Biaggi το Donington ήταν ένας ατελείωτος εφιάλτης. Μετά τις σφαλιάρες με τον Melandri το Σάββατο (δείτε σχετικό άρθρο στη στήλη αυτή), στο πρώτο σκέλος κυριεύτηκε από τον εκνευρισμό του και έκανε το ένα λάθος πίσω από το άλλο, τερματίζοντας έβδομος πίσω από μια σειρά αναβάτες που είχε περάσει, για να υποχωρήσει εκ νέου χάνοντας τη γραμμή του ουκ ολίγες φορές. Στο δε δεύτερο σκέλος πήρε ποινή ride through για άκυρη εκκίνηση, αγνόησε την ταμπέλα της ομάδας του, δε βγήκε ποτέ στα πιτς και τελικά τιμωρήθηκε με μαύρη σημαία. Ο Max είναι πολύ έμπειρος για να κάνει τέτοια παιδαριώδη λάθη από τα νεύρα του και καλά θα κάνει να επιστρέψει σε φόρμα σύντομα, αλλιώς οι κ.κ. Checa και Melandri θα χαθούν από τον βαθμολογικό ορίζοντα πριν καν το πάρει είδηση.

ΞΑΝΑ ΝΥΣΤΕΡΙ ΓΙΑ ΤΟΝ PEDROSA

Από πέρυσι τον Οκτώβριο ο άτυχος Ισπανός χειρουργείται για τρίτη φορά στην πονεμένη του αριστερή κλείδα.

Το περίφημο πρόβλημα του Pedrosa δεν έχει λυθεί ακόμη, καθώς στους δύο πρώτους αγώνες της φετινής χρονιάς στο δεύτερο μισό τους αρχίζει να μουδιάζει και να χάνει την αίσθηση στο αριστερό του χέρι, παρόλο που θεωρητικά οι γιατροί του έλεγαν πως θα είναι 100% υγιής. Τελικά, μετά από σωρεία εξετάσεων, αποφάνθηκαν πως το πρόβλημα προέρχεται από τις βίδες που δένουν την πλάκα τιτανίου, οι οποίες παρενοχλούν είτε το νεύρο του ή κάποια αρτηρία, με αποτέλεσμα τα συμπτώματα που τον έκαναν να υποχωρήσει τόσο χαρακτηριστικά στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα στο Κατάρ. Την αμέσως επόμενη μέρα από τον αγώνα του Jerez ο Dani ξαναμπήκε στο χειρουργείο ώστε να λυθεί μια και καλή το θέμα και, εκμεταλλευόμενος το κενό ενός μήνα από την αναβολή του GP στο Motegi, να επανέλθει σε πλήρη φυσική κατάσταση.

Όλα ξεκίνησαν μετά από μια άσχημη πτώση πέρυσι στο Motegi, όπου ο Dani Pedrosa έσπασε την κλείδα του. Μια πλάκα τιτανίου μπήκε για να κρατήσει το κόκκαλο στη θέση του καθώς θρέφει, στη συνέχεια έχασε τρεις αγώνες τον Οκτώβριο του 2010 με το τιγκαρισμένο πρόγραμμα –χάνοντας παράλληλα και κάθε μαθηματική ελπίδα για τον περσινό τίτλο– αλλά η επιστροφή του δεν ήταν όπως την περίμενε. Αυτή τη φορά ο αναβάτης της Repsol Honda ελπίζει πως το όλο θέμα θα έχει λυθεί ως τον επόμενο αγώνα στο Estoril.

WSS – DONINGTON

Όλα για τη Yamaha

Η Yamaha πρόπερσι αποφάσισε να περάσει από τον θρίαμβο στην αφάνεια της αποχώρησης, αλλά έκανε πολύ καλά που γύρισε πίσω, καθώς η μοτοσυκλέτα της πρωταγωνιστεί ξανά με το καλημέρα στο Παγκόσμιο Supersport. Στον αγγλικό αγώνα η νίκη κρίθηκε σε μια εντυπωσιακή μονομαχία των δύο εργοστασιακών R6 των Luca Scassa και Chaz Davies, με τον Ιταλό να επικρατεί για δύο δέκατα του δευτερολέπτου επί του Άγγλου. Το τρίτο σκαλί του βάθρου συμπλήρωσε ο Gino Rea (Honda), τερματίζοντας σχεδόν 20 δευτερόλεπτα αργότερα, τέτοια ήταν η υπεροχή των Yamaha στην αγγλική πίστα!

ΜΙΑ "ΝΕΑ" DESMOSEDICI ΓΙΑ ΤΟ ESTORIL

Καιρός είναι να αρχίσουν να ακούνε την εμπειρία του δίδυμου Rossi-Burgess και μάλλον αυτό ακριβώς συμβαίνει στη Μπολόνια.

Όπως αποκαλύπτει ο ίδιος ο Filippo Preziosi σε συνέντευξή του στο τηλεοπτικό κανάλι Mediaset της Ιταλίας, μετά τον αγώνα της Πορτογαλίας, στο επίσημο MotoGP Test που ακολουθεί η Ducati θα φέρει ένα σωρό νέα εξαρτήματα για δοκιμή, αρκετά για να μιλάμε για μια σχεδόν νέα μοτοσυκλέτα. Κατά τον τεχνικό υπεύθυνο της εταιρείας, το σημαντικότερο είναι ένα νέο πλαίσιο, πάντα στην ίδια φιλοσοφία που έχει σήμερα, δηλαδή δύο ανθρακονημάτινα υποπλαίσια μπροστά και πίσω από τον κινητήρα. Παράλληλα, θα δοκιμαστεί και ένας νέος κινητήρας, όπου υποθέτουμε πως ο βασικός νεωτερισμός θα εστιάζει πρωτίστως στα ηλεκτρονικά, αλλά όχι απαραιτήτως μόνο εκεί.

Όπως πάντα, ο στόχος της ομάδας είναι να κάνουν τη μοτοσυκλέτα πιο ευκολοδήγητη και γλυκιά για όλους και κάπου εδώ μπαίνει η σημαντική εμπειρία που φέρνει ο Valentino Rossi και η ομάδα του. Το ενδιαφέρον είναι η δήλωση του Preziosi πως πολλά από τα δοκιμαζόμενα πράγματα θα είναι "ιδιαίτερα εμφανή", αδημονούμε να δούμε. Πάντως είναι αναμενόμενο πως αργά ή γρήγορα θα ερχόταν και το πρώτο δείγμα της δουλειάς του Jeremy Burgess και εικάζουμε πως αυτό θα δούμε στη δοκιμή του Estoril.

ΕΣΠΑΣΕ Ο TOSELAND

Η ατυχία χτύπησε την πόρτα του πιανίστα Toseland, καθώς έσπασε τον καρπό του κατά τη διάρκεια δοκιμών με τη BMW και χάνει τουλάχιστον δύο αγώνες.

Στα μέσα του Μαρτίου η εργοστασιακή ομάδα της BMW Italia ήταν την πίστα Aragonland για δοκιμές, όπου ένα πέσιμο του James Toseland είχε ως αποτέλεσμα να σπάσει τον καρπό του. Ο αναβάτης έφυγε αμέσως για Αγγλία όπου εγχειρίστηκε από τους γιατρούς του στο Manchester και θα αναρρώσει για περίπου έξι εβδομάδες. Αυτό σημαίνει πως έχασε τον αγώνα της πατρίδας του στο Donington και θα απουσιάσει και από το Assen. Η επιστροφή του εκτιμάται για τον αγώνα στη Monza στις 8 Μαΐου, εφόσον όλα πάνε καλά.

ΤΟ ΙΣΤΟΛΟΓΙΟ ΤΟΥ SIAFARIX

Αλλά ποιός αληθινά είναι ο Βασίλης Σιαφαρίκας; Και τι έχει καταφέρει τα τελευταία δέκα και πλέον χρόνια που πρωταγωνιστεί στους χωμάτινους αγώνες;

Απαντήσεις σε παρόμοια ερωτήματα θα βρείτε μέσα από τις ηλεκτρονικές σελίδες του νέου προσωπικού ιστολογίου του Βασίλη Σιαφαρίκα, www.siafarix.net. Το σκληροτράχηλο παιδί από τα Γρεβενά που, όπως λέγεται, αποφάσισε και έκανε στόχο του να γίνει πρωταθλητής enduro όταν μια μέρα κάπου στις αρχές της δεκαετίας του '90 είδε από κοντά τον μεγάλο αναβάτη του χώρου Αδάμο Πράσσο σε αγώνα, θα προσφέρει συνεχή και άμεση ενημέρωση μέσα από τις σελίδες του νέου του ιστολογίου για όλα όσα έχουν να κάνουν με την προετοιμασία του, τις προπονήσεις του, αλλά και την πορεία του μέσα από τον κάθε αγώνα στον οποίο συμμετέχει ξεχωριστά.

Από τα αρχικά του βήματα πίσω στο μακρινό 1995, όταν στην πρώτη του εμφάνιση σε φιλικό αγώνα enduro τερμάτιζε στο βάθρο, μέχρι μόλις στις 27 του Μάρτη όταν απέναντι σε μια νέα γενιά ανερχόμενων αναβατών πήρε άλλη μια νίκη στη Γενική Κατάταξη του Πανελλήνιου Πρωταθλήματος. Μια πορεία που μετρά είκοσι και πλέον πρωταθληματικούς τίτλους, δύο πλασαρίσματα εντός της δεκάδας του παγκόσμιου πρωταθλήματος Enduro αλλά και άπειρες νίκες παρουσιάζεται σταδιακά μέσα από τις σελίδες του www.siafarix.net. Επισκεφθείτε το νέο ιστολόγιο και παρακολουθήστε την πορεία του μεγάλου Έλληνα αναβάτη με βίντεο, φωτογραφίες, πίνακες αποτελεσμάτων και άμεση ενημέρωση.

Racing Gossip

Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΚΟΚΚΙΝΗ SUPERBIKE

Πώς θα σας φαινόταν μια αγωνιστική WSBK εξελιγμένη από τον Bayliss με τη βοήθεια του Rossi; Και αναβάτη τον δεύτερο;

Πρόσφατα σε μια συνέντευξή του σε ιταλικά ΜΜΕ ο πρόεδρος της Ducati, Gabriele Del Torchio, δέχτηκε σωρεία ερωτήσεων σχετικά με το κατά πόσον αληθεύει πως η εταιρεία του, μετά το Diavel, σκέφτεται να κατασκευάσει και σκούτερ. Γάτα ο Ιταλός, αφού πρώτα απέρριψε κάθε φήμη περί σκούτερ, πέταξε το απόλυτο δόλωμα και όλοι ξέχασαν από πού είχε αρχίσει η κουβέντα: "Εμείς τώρα ασχολούμαστε μόνο με το επόμενο βήμα μας στη σπορ κατηγορία…" Το οποίο είναι πιθανότατα η διαδοχή του 1198, όπως άλλωστε έχει προλογίσει η Ducati από τη στιγμή που ανακοίνωσε την προσωρινή αποχώρησή της από το WSBK. Αν και για τη μοτοσυκλέτα δε γνωρίζουμε πολλά, φημολογείται ένας V4 κινητήρας και θεωρείται βέβαιο πως βασικός συνεργάτης στην εξέλιξή της θα είναι ο Troy Bayliss.

Παράλληλα όμως οι Ιταλοί έχουν άλλον έναν άσο στο μανίκι τους, τον Valentino Rossi που πρόσφατα επανέλαβε πως δε θα του κακόπεφτε στα προχωρημένα του 30s να ρίξει και μερικές γυροβολιές στο Παγκόσμιο SBK. Φυσικά τα ιταλικά ΜΜΕ έπιασαν το θέμα και το έκαναν κορδέλες, φτάνοντας στο σημείο να μιλάνε μέχρι και για wildcard εμφάνιση του Rossi του χρόνου στο WSBK, τη στιγμή που είναι ακόμη άγνωστο το πότε σχεδιάζεται να εμφανιστεί η νέα κόκκινη superbike. Χώρια που ο Rossi θα έχει πολλή δουλειά να κάνει με το βασικό του καθήκον, το οποίο δεν είναι άλλο από το νέο πρωτότυπο GP της Ducati για το 2012.

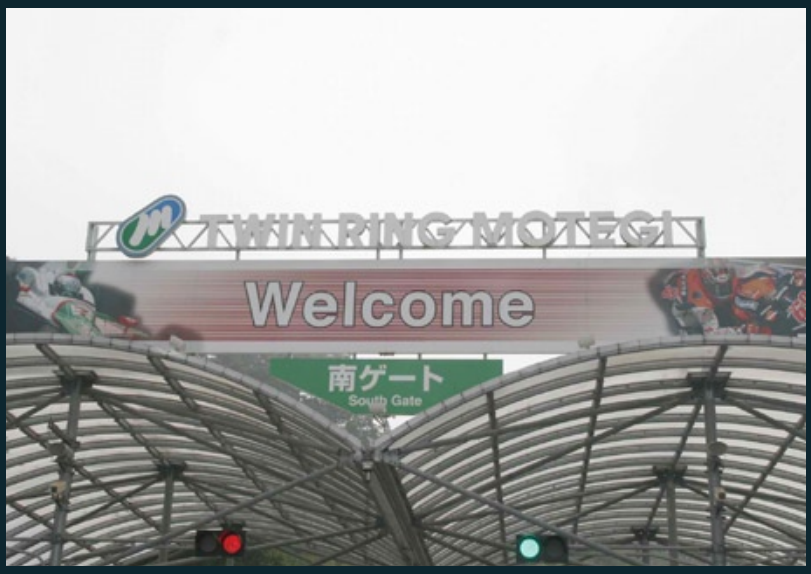
Πάντως εμείς πιστεύουμε πολύ στις λαϊκές ρήσεις, όπως σε αυτή που λέει πως "δεν υπάρχει καπνός χωρίς φωτιά". Ειδικά όταν όλα δένουν τόσο λογικά μεταξύ τους.

MOTEGI: ΑΝΑΒΟΛΗ ΜΕΧΡΙ ΝΕΩΤΕΡΑΣ

Ο αγώνας ήταν προγραμματισμένος για τις 24 Απριλίου, αλλά πήρε αναβολή για τον Οκτώβρη και βλέπουμε…

Μετά από μια τέτοια φυσική καταστροφή είναι μάλλον υπερβολικό να ασχολούμαστε με το μέλλον του ιαπωνικού GP, αλλά ας δούμε πως έχει η κατάσταση ως τώρα. Με τη δεδομένη αναταραχή που επικρατεί είναι απολύτως φυσιολογικό να αναβληθεί ο αγώνας που ήταν να γίνει στο τελευταίο σαββατοκύριακο του Απριλίου. Η ανακοίνωση της FIM έγινε τέσσερις μέρες μετά τον σεισμό και έχει ήδη προβλεφθεί να γίνει ο αγώνας στις 2 Οκτωβρίου, αλλά υπάρχει και συνέχεια.

Οι αναφορές από το Motegi μιλούν για μεγάλες καμπύλες πτυχώσεις στην επιφάνεια της πίστας που δημιουργήθηκαν από τον σεισμό, ενώ στο οβάλ κομμάτι της ακούγεται πως υπάρχουν και μεγάλες ρωγμές στην άσφαλτο. Αυτό το γεγονός από μόνο του μπορεί να σημαίνει πως απαιτείται νέα ασφαλτόστρωση, γεγονός που τέτοια εποχή δε μπορεί φυσικά να αποτελεί προτεραιότητα στη χτυπημένη Ιαπωνία και η ιδιοκτήτρια της πίστας, Honda, θα έχει έναν επικοινωνιακό εφιάλτη στα χέρια της αν ξοδέψει εκατομμύρια για την επισκευή της λίγες εβδομάδες μετά τη θεομηνία.



Το σημαντικότερο πρόβλημα όμως έχει να κάνει με τη ραδιενέργεια. Η πίστα Twin Ring Motegi βρίσκεται βόρεια του Τόκυο, περίπου στο μέσο της απόστασης ως το πυρηνικό εργοστάσιο της Fukushima, περίπου 150 χιλιόμετρα από τους ανεξέλεγκτους αντιδραστήρες. Αν σήμερα η ζώνη ασφαλείας εκτείνεται περίπου στα 80 χιλιόμετρα γύρω από τη Fukushima, το Motegi είναι επικίνδυνα κοντά στην επικίνδυνη περιοχή και θα πρέπει να περιμένουμε να δούμε πώς θα εξελιχθεί αυτή η τραγωδία. Πάντως ήδη αρκετές ομάδες εκφράζουν αμφιβολίες αν θέλουν να επισκεφτούν το Motegi φέτος…

Υποψήφια αντικαταστάτρια πίστα φέρεται να είναι αυτή της Κωνσταντινούπολης, στην οποία φιλοξενούνταν τα GP από το 2005 ως το 2007.

BRIDGESTONE ΚΑΙ MOTOGP ΩΣ ΤΟ 2014

Για τουλάχιστον άλλα τρία χρόνια η μονομάρκα στα λάστιχα θα συνεχίσει και μάλιστα με το ίδιο όνομα που την ξεκίνησε.

Η Bridgestone Corporation προχώρησε σε συμφωνία με τη Dorna Sports για να είναι η μοναδική προμηθεύτρια ελαστικών στη μεγάλη κατηγορία των MotoGP από το 2012 ως και το 2014.

Η ιαπωνική εταιρεία μπήκε στον χώρο των GP από τη δίχρονη εποχή των 500 cc το 2002, πήρε την πρώτη της νίκη με τη Ducati δύο χρόνια μετά –ενώ η κατηγορία είχε πλέον γίνει τετράχρονη– και το 2009 ανακηρύχθηκε σε μοναδική προμηθεύτρια του πρωταθλήματος μετά από τα γνωστά επεισόδια του 2008 με τη Michelin, τα προβληματικά λάστιχά της, τις γκρίνιες όλων των αναβατών της και εν τέλει τις αποσκιρτήσεις των Valentino Rossi και Dani Pedrosa.

Τώρα η Bridgestone θα συνοδεύσει τα MotoGP στη νέα εποχή, κατά την οποία επιστρέφουμε σε κυβισμούς μέχρι 1000 cc.

ΤΟ ΤΣΟΥΝΑΜΙ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ ΤΑ GP;

Το απίστευτο χτύπημα του Εγκέλαδου στην Ιαπωνία έχει τσακίσει τη χώρα. Τι συνέπειες θα έχει αυτό για τα GP;

Πρώτα 9 Ρίχτερ, μετά τσουνάμι και τώρα ραδιενέργεια. Είναι ήδη γνωστό εδώ και βδομάδες πως η Ιαπωνία πλέον αντιμετωπίζει έντονο ενεργειακό πρόβλημα και για τον λόγο αυτόν γίνονται εκ περιτροπής διακοπές ρεύματος σε όλη τη χώρα. Αυτό αναμενόμενα θα επηρεάσει την παραγωγή και της μοτοσυκλετιστικής βιομηχανίας. Μάλιστα σε μια μονάδα της Honda (Tochigi R&D, η κοντινότερη στο επίκεντρο του σεισμού) σημειώθηκε κατάρρευση ενός τοίχου στο εστιατόριο τους εργοστασίου η οποία κόστισε τη ζωή ενός υπαλλήλου της και 30 τραυματίες κατά τη διάρκεια του σεισμού.

Αμέσως γεννήθηκαν πολλά ερωτήματα σχετικά με την επάρκεια ανταλλακτικών για τις ομάδες GP της Honda και πρωτίστως για την απαιτητική σε αριθμούς Moto2.

Ο αντιπρόεδρος του HRC, Shuhei Nakamoto, ξεκαθάρισε με επίσημη δήλωση πως δεν θα υπάρξει κανένα πρόβλημα με τους κινητήρες και τα ανταλλακτικά της Moto2, ενώ συνέχισε αναφερόμενος στην ομάδα MotoGP: "Έχουμε ήδη φροντίσει για εναλλακτικούς προμηθευτές εξαρτημάτων αν χρειαστεί και όλα είναι καλυμμένα, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Ίσως να προκύψει μια μικρή καθυστέρηση με την εξέλιξη της μοτοσυκλέτας του 2012, αλλά πέραν αυτού όλα συνεχίζουν κανονικότατα."

ΕΝ ΑΝΑΜΟΝΗ ΤΟΥ BAUTISTA

Πολύ άτυχος ο Ισπανός, μπλεγμένη τώρα και η Suzuki που δε βρίσκει αντικαταστάτη για τον μοναδικό αναβάτη της.

Το ατύχημα του Alvaro Bautista στο τρίτο session ελεύθερων δοκιμών στο Κατάρ ήταν σοβαρό, ο σπασμένος αριστερός μηρός του τον έβγαλε εκτός δράσης για ανυπολόγιστο χρονικό διάστημα πριν καν τρέξει τον πρώτο αγώνα της χρονιάς. Η Suzuki έψαξε να βρει αντικαταστάτη, όμως ο John Hopkins –που είχε χριστεί επίσημος αναπληρωματικός– ήταν στις ΗΠΑ και δεν προλάβαινε να έρθει σε μια μέρα, ο δε Kusuke Akiyoshi βρισκόταν στο μετασεισμικό χάος της πατρίδας του και δεν έβρισκε τρόπο να πετάξει για Κατάρ. Κάπως έτσι η ομάδα δεν έτρεξε καν στον εναρκτήριο αγώνα.

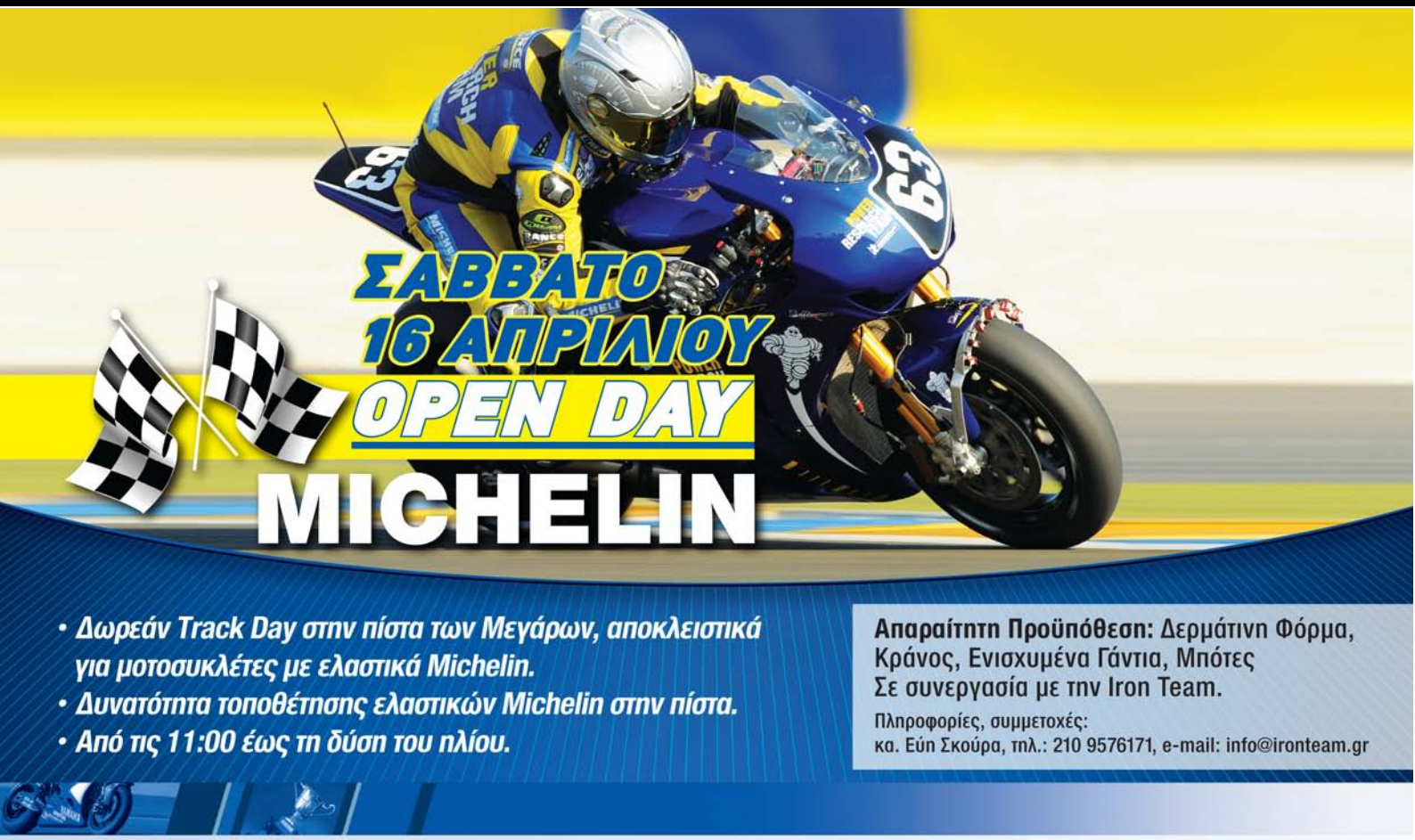
Αφού βρήκε τον Hopper στην Ισπανία, τώρα αγωνιά για την αποθεραπεία του Bautista. Ο Hopkins δεν υπάρχει περίπτωση να είναι διαθέσιμος για το Estoril, καθώς το ίδιο σαββατοκύριακο θα έχει αγώνα στο BSB, που είναι η κανονική του δουλειά. Έτσι πολλά θα εξαρτηθούν από την κατάσταση του Bautista, για τον οποίο εκφράζονται αισιόδοξα οι γιατροί του, αλλά όχι και με απόλυτη βεβαιότητα. Όπως και να έχει, ήταν που ήταν στραβό το κλίμα, το έφαγε κι ο γάιδαρος και άντε να δούμε πόσους βαθμούς θα καταφέρει να μαζέψει φέτος η Suzuki και ποιος θα την πείσει να μην τα μαζέψει και να φύγει στο τέλος της σεζόν από τα MotoGP με το που τελειώνει το συμβόλαιό της. Η ιστορία υπενθυμίζει πως και φέτος έμεινε μόνο μετά από απειλές για αποζημιώσεις πολλών εκατομμυρίων από τη Dorna, αλλιώς…

ΤΟ BETA RR350 ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ

Το μοναδικό enduro στα 350 κυβικά εκατοστά έφτασε στην Ελλάδα.

Βασισμένο στην επιτυχημένη συνταγή της νέας σειράς RR, προχωράει ένα βήμα πιο πέρα επανεισάγοντας μετά από πολλά χρόνια ένα κυβισμό που απευθύνεται σε όλους τους αναβάτες. Χρησιμοποιώντας σαν βάση τον νέο υπερσύγχρονο κινητήρα της Beta (2EEK, ξεχωριστό σύστημα λίπανσης κινητήρα-κιβωτίου ταχυτήτων, συμπαγείς διαστάσεις με αντίστοιχα οφέλη στην εργονομία και το βάρος, εξελιγμένο σύστημα κίνησης βαλβίδων με τεχνολογία δανεισμένη από την F1), το τμήμα R&D δούλεψε έναν χρόνο στην εξέλιξη του κινητήρα του 350 ώστε να φτάσει στο θεμιτό αποτέλεσμα: Ευκολία οδήγησης ίδια με ενός τετράχρονου 250, αλλά με ροπή και αξιοπιστία αντίστοιχη ενός 450.

Το RR350 είναι διαθέσιμο τώρα και η τιμή του για αγωνιστική χρήση είναι €8,600. Περισσότερα στην ιστοσελίδα της εταιρείας, www.betamotor.gr.



Racing Gossip

360 FRONT FLIP

Έγινε κι αυτό!

Το νέο απόλυτο κόλπο του Freestyle MX είναι πλέον πραγματικότητα. Ο Αυστραλός FMXer Mark Monea εκτέλεσε με επιτυχία ένα front flip, δηλαδή μια περιστροφή της μοτοσυκλέτας γύρω από τον εγκάρσιο άξονά της σε συνδυασμό με ένα 360, μια περιστροφή γύρω από τον κατακόρυφο άξονα. Χρειάστηκε πολλή προσπάθεια στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο προπόνησης (foam pit), αλλά προφανώς το αποτέλεσμα το αξίζει, καθώς αυτή η φιγούρα θα του δώσει ένα αξεπέραστο πλεονέκτημα σε οποιονδήποτε αγώνα FMX και γράφει το όνομά του σε μια εκλεκτή λίστα πρωτοπόρων αναβατών. Για να μη μιλήσουμε για χρήμα: Όταν ο Travis Pastrana εκτέλεσε το backflip, οι προτάσεις δεκάδων χιλιάδων δολαρίων για να επαναλάβει το κατόρθωμά του σε ανάλογες διοργανώσεις έπεφταν βροχή για καιρό…
Δείτε το στο www.youtube.com/watch?v=B0V74__BlEA.

RED BULL DONKEY CROSS 2011

25 αναβάτες και γαϊδουράκια "παίρνουν τα βουνά" και αποθεώνονται από 3,500 θεατές!

Κυριακή, 3 Απριλίου 2011: 3,500 θεατές κατέκλυσαν τη γραφική Μακρινίτσα του Πηλίου για να παρακολουθήσουν 25 αναβάτες στον πιο ανατρεπτικό αγώνα off-road, το Red Bull Donkey Cross. Με φόντο το δύσβατο, καταπράσινο και ορεινό περιβάλλον του Πηλίου, οι αθλητές πέρασαν με ενθουσιασμό από τη σέλα των μηχανών τους στα σαμάρια των γαϊδουριών.

Σε μία σκληρή αναμέτρηση, όπου κατάφεραν να τερματίσουν μόλις 9 αθλητές, την πρώτη θέση κατέκτησε ο Λευτέρης Καρέτσος με 428 βαθμούς, ο οποίος δήλωσε: "Είμαι πολύ χαρούμενος γιατί ενώ έχω σταματήσει από το 2007 να συμμετέχω σε αγώνες, κατάφερα να κερδίσω σε μια αντικειμενικά πολύ δύσκολη διαδρομή." Ακολούθησε ο "τοπικός ήρωας του Βόλου", Χασιώτης Αργύρης που είπε χαμογελαστός: «Ήταν όλοι οι φίλοι και η οικογένειά μου εδώ, δεν ήθελα να γίνω ρεζίλι!" Στην τρίτη θέση βρέθηκε ο Μανωλίδης Γιώργος με 372 βαθμούς, που δήλωσε "πανευτυχής"!

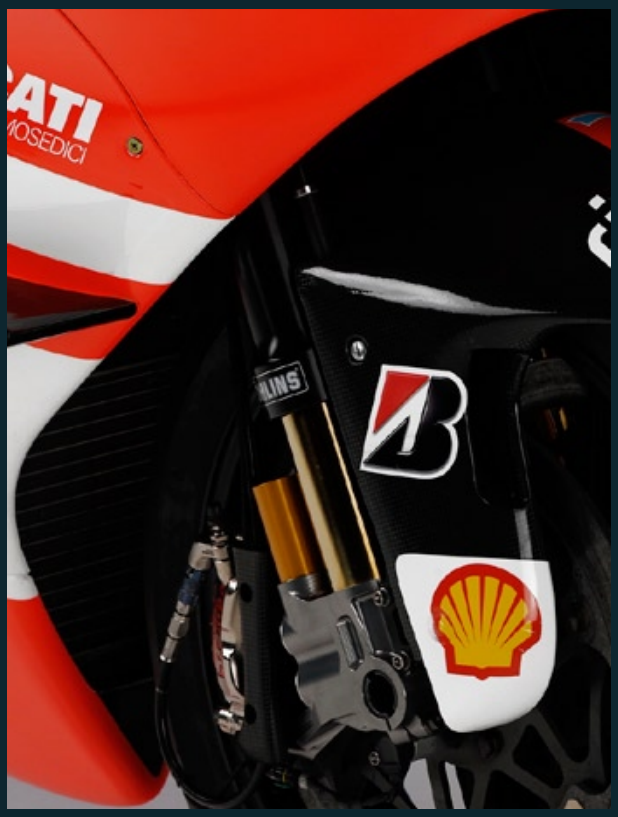
Η αυλαία του Red Bull Donkey Cross έπεσε στη Μακρινίτσα με την τελετή απονομής όπου αναβάτες και γαϊδουράκια καταχειροκροτήθηκαν από το ενθουσιασμένο κοινό. Για φωτογραφίες, videos και όλες τις εξελίξεις επισκεφθείτε το www.redbull.gr/donkeycross.

DUCATI ΚΑΙ SHELL ΜΑΖΙ ΓΙΑ ΑΛΛΑ ΤΡΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

Η Ducati και η Shell είναι στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουν την επέκταση της συνεργασίας τους έως το 2013.

Ο Richard Bracewell, Γενικός Διευθυντής των Παγκοσμίων Χορηγιών της Shell Brands International και ο Claudio Domenicali, Διευθύνων Σύμβουλος της Ducati Motor Holding, ανακοίνωσαν από κοινού την επέκταση της συνεργασίας τους στην εξέλιξη των λιπαντικών Shell Advance μέσω της αγωνιστικής ομάδας της Ducati MotoGP και την επέκταση της συνεργασίας τους για 3 ακόμα χρόνια.

Η επέκταση της συνεργασίας ενισχύει την συνεχή και επί μακρών εξέλιξη των λιπαντικών Shell Advance για την αγωνιστική Desmosedici καθώς κατ΄ επέκταση και κάθε μοτοσυκλέτας Ducati που βγαίνει από τη γραμμή παραγωγής του εργοστασίου της Μπολόνια. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής συνεργασίας της Ducati και της Shell, η Hellinmoto ΑΒΕΕΟ επίσημος εισαγωγέας των μοτοσυκλετών Ducati και η Ostrea Oil A.E. διανομέας των λιπαντικών Shell Advance για την ελληνική αγορά επανενεργοποίησαν τη συνεργασία τους. Μια συνεργασία που αποσκοπεί στην προώθηση των κορυφαίων λιπαντικών Shell Advance όπως άλλωστε συνιστά η Ducati για την εύρυθμη λειτουργία και μακροζωία των κινητήρων της. Παρακολουθήστε σχετικό video για την με την λίπανση του κινητήρα της GP8: http://www.youtube.com/watch?v=JMzE4H4ArhU&feature=fvsr.



RAN PREMIO bwin DE ES AÑA
bwin
bwin
GRAN PREM
bwin DE ESP
Jerez, Andalucía
motoGP
YAMAHA
PETRONAS
REPSOL
HONDA
One HEART.
bwin
bwin
bwin

Μια βροχή θα

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Αρχείο eBike.gr

μας σώσει

Ο Casey Stoner κυριαρχεί σε κάθε session δοκιμών, αλλά μια βροχή και ένας Ιταλός πολυπρωταθλητής φρόντισαν ώστε η πεισμωμένη οδήγηση του Jorge Lorenzo να τον έχει πρώτο με διαφορά μετά από δύο αγώνες. Μερικές φορές το δράμα και το σασπένς έρχονται από εκεί που δεν το περιμένουμε

motoGP
FIM
2011 FIM MotoGP

SAN CARLO
HONDA
SAN CARLO
YAMAHA
DUCATI
TIM
DUCATI
P World Championship
motoGP
FIM

>> Jorge Lorenzo

Μια βδομάδα πριν τον πρώτο αγώνα της σεζόν ο πρωταθλητής του '10 έδειχνε προβληματισμένος με τη μοτοσυκλέτα του, ήταν ψηλά αλλά όχι στην κορυφή, σκορπούσε δηλητήριο για το στήσιμο της M1 του σε κάθε ευκαιρία.

Στο Κατάρ χρειάστηκε να οδηγήσει πέρα από τα όρια για να κρατηθεί δεύτερος πίσω από τον Stoner: "Οδηγούσα στο όριο, κόντεψα αρκετές φορές να πέσω, ο Casey ήταν πάρα πολύ γρήγορος για να τον πιάσω."

Ήρθε όμως το GP της Ισπανίας για να έρθει η δικαίωση του πρωταθλητή. Η βροχή εξομάλυνε τις μηχανολογικές διαφορές και η καρό σημαία απέδωσε δικαιοσύνη σε όσους οδήγησαν μυαλωμένα και με καρδιά. Όλοι γνωρίζουμε πως ο Jorge Lorenzo έχει κι από τις δύο αυτές ιδιότητες σε μεγάλες ποσότητες και εκμεταλλεύτηκε την ατυχία του Stoner που παρασύρθηκε από τον Rossi για να πάρει μια άνετη και εξαιρετικά σημαντική νίκη.

Αν δεν έπεφταν οι δύο προαναφερθέντες ίσως και να βλέπαμε ένα υγρό δράμα για τρεις στη Jerez, αλλά πέραν αυτών δεν υπήρχε άλλος αναβάτης ικανός να τον πλησιάσει, έτσι δικαίως σούζαρε πάνω από τη γραμμή του τερματισμού.

YAMAHA
WITH YOU JA MN
M1
YAMALUBE
PETRONAS
YAMAHA
SEMAKIN DI DEPAN

>> Dani Pedrosa

Δύο φορές στο βάθρο, δύο φορές απογοητευμένος. Ο Dani ξέρει πως δεν έχει ακόμη την ταχύτητα του Stoner και στο Κατάρ μπόρεσε να κοντράρει τον ομόσταυλο αντίπαλό του μόνο για μισό αγώνα. Το πρόβλημα με τον ώμο του ελπίζει να διορθωθεί με την επέμβαση που προγραμματίστηκε τη Δευτέρα μετά το GP του Jerez, αλλά τουλάχιστον στο Κατάρ του κόστισε μια απάντηση στον Αυστραλό σφετεριστή της πρωτοκαθεδρίας του HRC.

Με αυτά τα δεδομένα, η βροχή στο Jerez μάλλον θα τον χαροποίησε. Με πολύ ψηλότερα γυρολόγια συγκριτικά με έναν στεγνό αγώνα ο Pedrosa θα είχε περισσότερη αντοχή στον χρόνο, αν και είναι γνωστό πως το βρεγμένο οδόστρωμα δεν είναι και η καλύτερή του. Αυτό που τελικά τον έσωσε ήταν ο συντηρητισμός του. Στον αγώνα δεν έδειξε ποτέ πως θα μπορούσε να κερδίσει, αντιθέτως έγινε εύκολη λεία για μια μεγάλη σειρά αναβατών, όμως όσοι του έκλεβαν τη θέση έπεφταν μπροστά του σαν τις μύγες: Stoner, Rossi, Simoncelli, Spies. Αφού λοιπόν το σύμπαν συνωμότησε υπέρ του, ο μαζεμένος σε βαθμό ατολμίας Pedrosa κράτησε τη μοτοσυκλέτα του όρθια και κέρδισε μια δεύτερη θέση που στα μισά του αγώνα έδειχνε μάλλον τεράστια για τα δόντια του.

Στη βαθμολογία μπορεί να είναι δεύτερος και πάνω από τον Stoner, ξέρει όμως καλά πως επικοινωνιακά βρίσκεται κάτω από τον κυρίαρχο των χρονομέτρων, όπως επίσης γνωρίζει ότι ατυχίες σαν αυτή του Κατάρ δε θα συμβαίνουν κάθε μέρα στον Αυστραλό.

>> Casey Stoner

Πήρε σχετικά άνετα την pole position και έδειξε πως τα χρόνια της Ducati του έκαναν πολύ καλό. Αφού κατάφερνε να παίρνει νίκες με τη δύστροπη Desmosedici, μόλις βρέθηκε στη σέλα της RC212V –που από το μέσο της περσινής χρονιάς έδειχνε να έχει βρει επιτέλους την πολυπόθητη άκρη– με το καλημέρα προκάλεσε εφιάλτες σε οποιονδήποτε οραματίστηκε τον τελευταίο τίτλο των 800 cc.

Στο Κατάρ ο Stoner έπαιξε με τον Pedrosa για μισό αγώνα και μετά εξαφανίστηκε λες και είχε τα διπλάσια άλογα στο δεξί του χέρι. Δίκαια μετά έριχνε μπηχτές δεξιά κι αριστερά πως περίμενε τους άλλους "πιο γρήγορους".

Πηγαίνοντας στην Ισπανία, σε όλες τις ημέρες των δοκιμών έδειξε πως θα επαναλάμβανε την κυρίαρχη εμφάνισή του, μόνο που δεν υπολόγισε στον Valentino Rossi. Η υπεραισιόδοξη απόπειρα του Ιταλού στον όγδοο γύρο τον έριξε στην αμμοπαγίδα, η μοτοσυκλέτα του δεν επανεκκίνησε ποτέ και αυτός έμεινε να γκρινιάζει για όλους και για όλα. Έφταιξαν οι κριτές που πρώτα πήγαν να απεγκλωβίσουν τον Rossi από τις δύο μοτοσυκλέτες που ήταν πάνω του, έφταιξαν που δεν έπαιρνε μπροστά το RCV του, έφταιξε η πίστα που ήταν γλιστερή, έφταιξε η Επιτροπή Ασφαλείας των αναβατών που δεν ασχολείται με σοβαρά ζητήματα. Το απίστευτο είναι πως όταν ο Rossi πήγε να του ζητήσει συγνώμη τον άκουσε εμβρόντητος να του λέει χαμογελαστά πως "δεν πειράζει Vale, ήταν απλά ένα racing incident!" Προφανώς στους 18 γύρους από το συμβάν μέχρι τον τερματισμό ο Αυστραλός είχε προλάβει να ηρεμήσει –και οι άνθρωποι της Honda να συμμαζέψουν το γκαράζ της ομάδας που πιθανότατα θα είχε κατεδαφίσει ο μαινόμενος Stoner όσο ήταν φρέσκος από την πτώση του.

Μπορεί αυτή η ατυχής στιγμή να τον έριξε τρίτο στην κατάταξη και να έδωσε αέρα 20 βαθμών στον Lorenzo, αλλά το γεγονός είναι πως για δεύτερο συνεχόμενο αγώνα ο Stoner ήταν αχτύπητος στα γυρολόγιά του και τέτοια συμβάντα δε μπορούν να γίνονται συνέχεια.

EPSOL
HONDA

>> Nicky Hayden

Για παγκόσμιος πρωταθλητής (2006) ο συμπαθέστατος και δουλευταράς Nicky αδικεί τον εαυτό του σε κάθε ευκαιρία. Από την πρώτη στιγμή που ακούστηκε το όνομα του Rossi για την εργοστασιακή ομάδα της Ducati, ο Αμερικανός στήριξε πάνω στον Ιταλό τις ελπίδες του για βελτίωση της μοτοσυκλέτας και, τρόπον τινά, έθεσε εαυτόν αυτομάτως στη δεύτερη θέση της ομάδας. Όχι πως θα μπορούσε εύκολα να είναι αλλιώς, αλλά αν μη τι άλλο θα περιμέναμε ένα πείσμα, διάθεση να παλέψει για να αποδείξει πως μπορεί να κερδίσει τον Rossi αντί για τόση μοιρολατρία.

Στο Κατάρ ο Hayden ήταν αλλού, η ένατη θέση του το αποδεικνύει περίτρανα. Στην Ισπανία πάλι φάνηκε να ακολουθεί τη βελτίωση της Desmosedici, γυρνώντας εξίσου καλά με τον ομόσταυλό του στις δοκιμές. Στη διάρκεια του ισπανικού αγώνα πάλι ο Nicky βρέθηκε εκεί ψηλά όταν όλοι οι προπορευόμενοι έπεσαν, αλλά ήταν εμφανές πως αν όλοι τερμάτιζαν ο ίδιος θα βρισκόταν πάλι στην ίδια κατάσταση με το εναρκτήριο GP του Κατάρ. Ακόμη και η χαρακτηριστική ευκολία με την οποία τον πέρασε ο Edwards ήταν απογοητευτική για έναν εργοστασιακό αναβάτη και πρώην παγκόσμιο πρωταθλητή, παρόλα αυτά η τύχη του χαμογέλασε με μια σπάνια εμφάνιση στο βάθρο.

TIM
DUCATI
HJC
11

>> Valentino Rossi

Ας είμαστε ειλικρινείς: Ο Rossi ήρθε στη Ducati για να τους φτιάξει το χιλιάρι του 2012, εκεί θα τον δούμε σοβαρά. Στο μεταξύ όμως ας μην τον ξεγράφουμε και τελείως.

Ξεκίνησε να πορεύεται με το Ducati γυρνώντας αιώνες πιο αργά από τους πρωτοπόρους, στο Κατάρ τερμάτισε έβδομος με τα χίλια ζόρια, αλλά στον Ισπανία θα πρέπει να ήταν ο πιο χαρούμενος άνθρωπος στην πίστα όταν άρχισε να βρέχει. Έτσι κι αλλιώς οι χρόνοι του τις προηγούμενες μέρες στο στεγνό του άφηναν ελπίδες για ακόμη καλύτερη θέση πιο κοντά στο βάθρο, η Ducati ανεβαίνει σιγά-σιγά. Στην ημέρα του αγώνα, σε υγρές συνθήκες που ξεχωρίζουν την ήρα (ηλεκτρονικά) από το στάρι (χέρια), ο Ιταλός ήταν από την αρχή με τους πρωτοπόρους και όταν έμεινε μόνος του με τον Stoner πολλοί πίστεψαν πως η νίκη θα βαφόταν κόκκινη. Πιθανώς και να ήταν έτσι αν δεν έπεφτε, μόνο που η απόπειρα στο τέλος της ευθείας του όγδοου γύρου έμελλε να είναι μοιραία –περισσότερο για τον Αυστραλό παρά για τον ίδιο.

Ο Rossi δήλωσε πως δεν σκόπευε να περάσει, απλά έχασε τα φρένα και μετά δεν είχε πού να πάει, ωστόσο εμείς άλλο είδαμε στην οθόνη. Αυτό που δε σηκώνει κουβέντα είναι το καταγεγραμμένο συμβάν, με τον Ιταλό να κάνει τα πάντα να μην αφήσει τον συμπλέκτη του και να επωφελείται από το γεγονός πως η μοτοσυκλέτα του δεν έσβησε, ώστε να ξαναμπεί στον αγώνα 12ος, να ξαναπεράσει κάμποσους, να δει άλλους τόσους να πέφτουν και να αποζημιώνεται με μια υπερπολύτιμη έκτη θέση.

Ήταν απλά υποχρέωσή του να σπεύσει να ζητήσει μια συγνώμη από τον Stoner, κι ας γκρίνιαζε ο γκρινιάρης πως έπρεπε να έχει πάει πριν παρκάρει τη Ducati του στο γκαράζ (για να τη χαζέψουν από κοντά οι μηχανικοί του HRC;), να πάει χωρίς κάμερες για να τα πουν ήσυχα (τον περίμενε με ματσόλα στο χέρι;). Καλά έλεγε ο Rossi μετά στον Julian Ryder πως πήγε στο γκαράζ της Honda φορώντας το κράνος του γιατί δεν ήξερε τι τον περίμενε εκεί…

REPSOL
46
THE DOCTOR
BRIDGESTONE
GENERALI
endesa

>> Hiroshi Aoyama

Ποιος θα περίμενε να δει τον νεαρό Ιάπωνα πέμπτο στον αγώνα του Jerez και έκτο στην κατάταξη, μόλις έναν βαθμό πίσω από τον Rossi; Κι όμως, όσο κι αν πέρασε απαρατήρητος με μια δέκατη θέση στον πρώτο αγώνα της χρονιάς, η ικανότητά του να μην πέσει στις περίεργες συνθήκες του Jerez τον αντάμειψε με μια πέμπτη θέση. Σε συνδυασμό με την εκατόμβη των θεωρητικά ισχυρότερων αναβατών, ο Ιάπωνας φιγουράρει στο μάλλον ψηλότερο σημείο που θα βρεθεί σε όλη τη χρονιά.

Όχι δεν έχω κανένα πρόβλημα με τον συμπαθέστατο πρωταθλητή των 250, αλλά είναι προφανές πως ο λόγος που δεν έπεσε δεν ήταν καθόλου ίδιος με αυτόν που κράτησε όρθιο τον Lorenzo. Απλά ο Aoyama δεν πήρε κανένα ρίσκο και εκεί που θα τερμάτιζε πάλι κάπου γύρω στη δέκατη θέση, με το μαγικό άγγιγμα της τύχης βρέθηκε αναπάντεχα τόσο ψηλά. Για να το ξανακαταφέρει θα πρέπει να κάνει κάτι παραπάνω, όπως λ.χ. το να παλέψει.

ARLENNESS
SKY
CALO
HONDA
HONDA
BRIDGESTONE
Castrol
DUCATO
Agos
7

>> Marco Simoncelli

Στον πρώτο του αγώνα φέτος ο Marco ξεκίνησε με το δεξί. Εκμεταλλευόμενος την υπεροχή της μοτοσυκλέτας του κατάφερε να κρατηθεί κοντά στους πρωτοπόρους και να μην κινδυνεύσει από διάφορους σπουδαίους αναβάτες, όπως οι κ.κ. Spies, Rossi. Ήταν εμφανές πως δεν έχει ακόμη το δυναμικό να παίξει στα ίσια με τους "εξωγήινους", αλλά ο γνωστός του τσαμπουκάς σε συνδυασμό με τα άφθονα δείγματα ωριμότητας που έδειξε πέρυσι αφήνουν πολλές υποσχέσεις. Ουσιαστικά, όπως εξελίχθηκε ο αγώνας, η μόνη πραγματική ήττα για τον Simoncelli ήταν η απώλεια μιας θέσης από τον Dovizioso, το πορτοκαλί μηχανάκι του οποίου πολύ θα ήθελε να έχει πίσω του στην καρό σημαία.

Στην Ισπανία προσπάθησε το κάτι παραπάνω. Ανεξαρτήτως αποτελέσματος, ο SuperSic κατάφερε να καθαρίσει το πεδίο και να βρεθεί πίσω από τους Stoner και Rossi πριν αυτοί πέσουν, με αποτέλεσμα να βρεθεί να οδηγεί τον αγώνα όταν έγινε το περίφημο μοιραίο συμβάν. Για μερικούς γύρους πιστέψαμε πως θα δούμε την πρώτη νίκη της αφάνας στη μεγάλη κατηγορία, αλλά ο υπερβολικός ενθουσιασμός και η απρόβλεπτη άσφαλτος τον προσέθεσαν τελικά στη λίστα των θυμάτων του Jerez. Ένα χάσιμο του μπροστινού που προσπάθησε να το μαζέψει με το γκάζι οδήγησε σε ένα μίνι highside, από το οποίο δεν μπόρεσε ποτέ να επανακάμψει, προφανώς έχοντας σπάσει κάτι κρίσιμο στη μοτοσυκλέτα του. Πολύ κρίμα γιατί θα είχε εξαιρετικό ενδιαφέρον να δούμε αν θα μπορούσε να τον πιάσει ο Lorenzo (ο Pedrosa ήταν σαφές πως δεν τον είχε) και θα ήταν εξαιρετικά όμορφη η παρουσία του σε ένα έτσι κι αλλιώς αλλοπρόσαλλο βάθρο. Θα έχει κι άλλες ευκαιρίες εκτιμώ, καθώς έχει και τη μοτοσυκλέτα και την πνευματική δύναμη να το καταφέρει.

SAN CARLO
BigMat
HONDA
SAN CARLO
HONDA
BRIDGESTONE
Agos
DUCATO
Castrol

>> Ben Spies

Ο Τεξανός δηλώνει απαλλαγμένος από άγχος, έχει πλέον τρέξει όλες τις πίστες και έχει αντιληφθεί σε πόσο ψηλό επίπεδο πρέπει να φτάσει για να γίνει πρωταγωνιστής των MotoGP. Το ταλέντο το έχει, τη μοτοσυκλέτα την απέκτησε και η χρονιά μόλις ξεκίνησε.

Διάβασα πολλά αρνητικά σχόλια για την εμφάνιση του Spies στο Κατάρ, μα ίσως είναι πολύ νωρίς για να τον κατηγορήσουμε. Ο Αμερικανός ξεκίνησε μουδιασμένα και συγκρατημένα τον αγώνα, μη θέλοντας να δει τον εαυτό του στις επώδυνες αεροπλανικές στάσεις που βρέθηκε ο Lorenzo στο εντυπωσιακό του ντεμπούτο πριν τρία χρόνια. Αυτός είναι ο χαρακτήρας του, αυτός είναι ο τρόπος του, μεθοδική προσέγγιση, σκληρή δουλειά και λίγα λόγια. Όταν όμως ο Ben ξεψάρωσε έκανε το προφανές, εκμεταλλεύτηκε την υπεροπλία της M1 του έναντι στην Desmosedici του Rossi. Μόνο που τότε ήταν πια αργά για να προλάβει τους πρωτοπόρους.

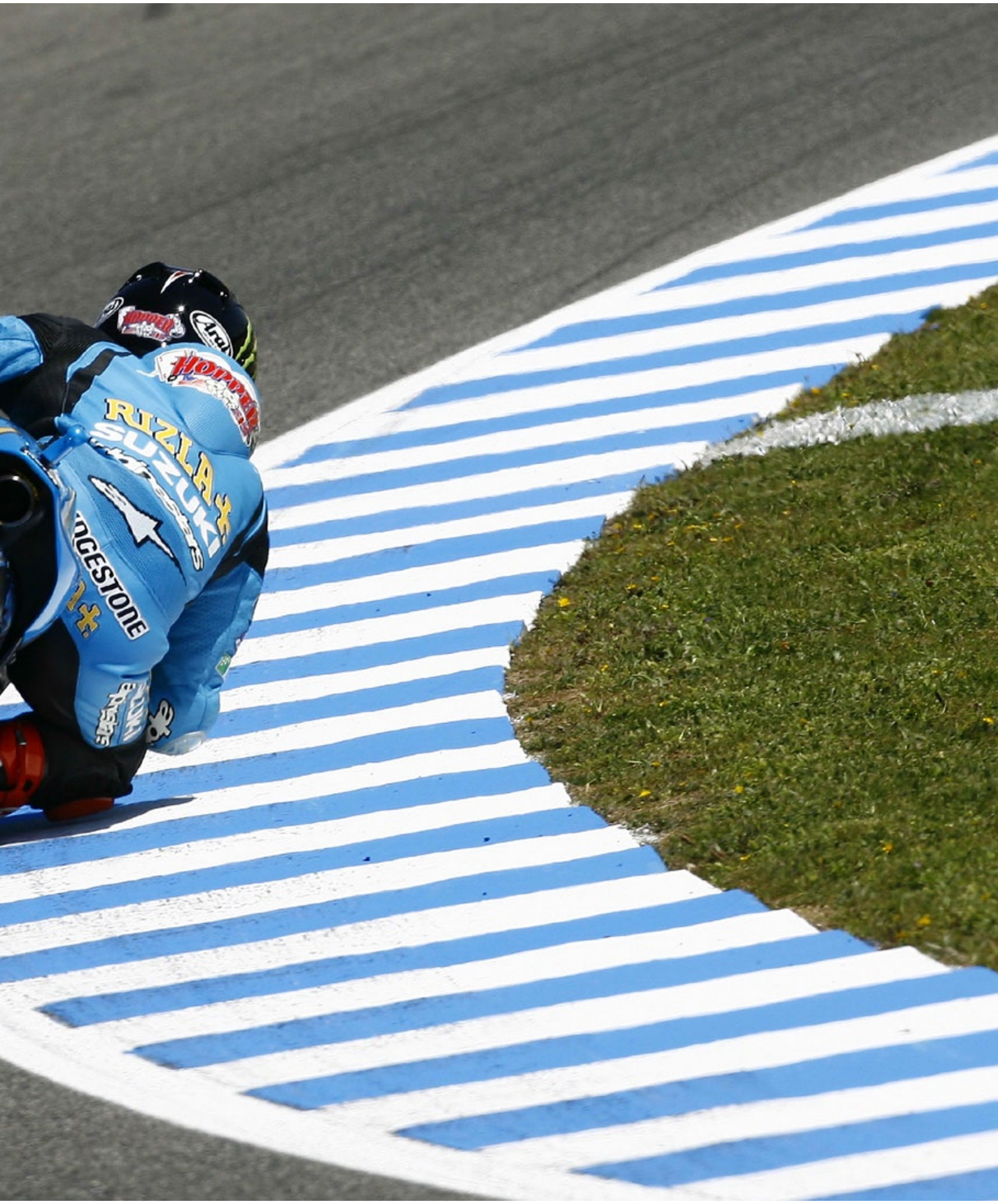
Στο Jerez επανέλαβε περίπου μια ανάλογη εμφάνιση. Χωρίς να παίρνει το 100% από τη μοτοσυκλέτα του, ήταν εκεί ψηλά, κατάπιε τον Pedrosa, ενώ χάρη και στις τούμπες όλων των άλλων βρέθηκε μόνος κι άνετος δεύτερος πριν καταλήξει κι αυτός σε αγορά ισπανικού αγροτεμαχίου, χάνοντας μια μοναδική ευκαιρία να γουρλώσει κάμποσα μάτια.

YAMAHA
11
WITH YOU JAPAN
PETRONAS
YAMAHA
SEMAKIN DI DEPAN
MJC

>> John Hopkins

Ο Hopper ήταν ένα από τα θέματα προς συζήτηση στο Jerez. Η επιστροφή του στα MotoGP έγινε εφικτή προσωρινά ως αντικαταστάτης του άτυχου τραυματία Alvaro Bautista, ενώ το καλύτερο γι' αυτόν το είπε ο γνωστός σχολιαστής του βρετανικού Eurosport, Julian Ryder: Το μόνο που ζητά η Suzuki από αυτόν είναι να τερματίσει μπροστά από τον Loris Capirossi και θα το πανηγυρίσουν λες και κέρδισαν. Ο Hopkins τους έδωσε το δώρο που ζητούσαν, καθώς τερμάτισε μια θέση και 2.5 δευτερόλεπτα μπροστά από τον αναβάτη που πέρυσι τους έσυρε τα εξ αμάξης και έψαχνε να φύγει από τη μέση της χρονιάς. Για αντικαταστάτη, η δέκατη θέση του Hopper ήταν κάτι παραπάνω από καλή –και η ενδέκατη του Capirex οργασμικά καλύτερη!

Το μόνο κακό τώρα είναι πως αρχίζουν οι υποχρεώσεις του στο BSB και είναι εξαιρετικά αμφίβολη η παρουσία του στους επόμενους αγώνες. Η Suzuki ελπίζει πως στο μεταξύ ο Bautista θα προλάβει να επιστρέψει υγιής, ιδιαίτερα χάρη στη διακοπή ενός μηνός με την αναβολή του ιαπωνικού GP, διαφορετικά θα έχει πρόβλημα να βρει αναβάτη –και ο Hopkins είναι μακράν καλύτερος από τον Kusuke Akiyoshi.


HOPPER
RIZLA+
SUZUKI
BRIDGESTONE

motoGP
FIM
2011 FIM MotoG

P World Championship
motoGP
FIM

>> Andrea Iannone

Η Moto2 πέρυσι μας καλόμαθε σε τρελές μάχες και απρόβλεπτα αποτελέσματα. Ο πρώτος φετινός αγώνας πάντως είχε έναν ξεκάθαρο νικητή. Ο Γερμανός Stefan Bradl ξεκίνησε από την pole και ουδέποτε είδε την ουρά άλλης μοτοσυκλέτας μπροστά του. Πίσω του ήταν όλο το ζουμί, όπου οι κ.κ. Andrea Iannone (#29), Yuki Takahashi, Thomas Luthi και Alex de Angelis μας χάρισαν μια γνήσια παράσταση Moto2, παλεύοντας μεγάλο μέρος του αγώνα μέσα στο ίδο δευτερόλεπτο. Ειδικά οι Iannone και Takahashi μας έκοψαν αρκετές φορές την ανάσα πριν ο Ιταλός επικρατήσει οριστικά του Ιάπωνα, ο οποίος στην πορεία αυτή έχασε μια θέση και από τους δύο επερχόμενους αναβάτες.

Ο Iannone ήταν αυτός που παρέδωσε ένα ρεσιτάλ κυριαρχίας στο Jerez, παίρνοντας από νωρίς την πρωτοπορία του αγώνα από τον Thomas Luthi και διευρύνοντας τη διαφορά του κοντά στα 8 δευτερόλεπτα στον τερματισμό. Πίσω του ο Ελβετός Luthi δεν απειλήθηκε ιδιαίτερα από τον Ιταλό Simone Corsi, ενώ η μόνη ουσιαστική μάχη αφορούσε τον νικητή του πρώτου αγώνα, Stefan Bradl, που απλά έχασε και την τέταρτη θέση μετά από ένα λάθος που εκμεταλλεύτηκε ο επερχόμενος Bradley Smith.

Ο Andrea Iannone (#29) έχει δείξει δείγματα εντυπωσιακά ψυχωμένης οδήγησης τα τελευταία δύο χρόνια και μάλλον είναι έτοιμος να τραβήξει την ανηφόρα. Με τη νίκη του στην Ισπανία πήρε καθαρό προβάδισμα στην κατάταξη, αν και η κατηγορία είναι αρκετά απρόβλεπτη για να μιλάμε για φαβορί από τον δεύτερο αγώνα.

Το περίεργο είναι πως θα περίμενε κανείς τον Alex de Angelis να κυριαρχεί χάρη στην τεράστια εμπειρία του συγκριτικά με την πιτσιρικαρία της Moto2. Μετά την καταστροφική του περσινή χρονιά, φέτος δείχνει σαφώς πιο δυνατός, αλλά τη μια χάνει τη μάχη από τους αντιπάλους του (Κατάρ), την άλλη τιμωρείται με ποινή ride through και μετά βίας τερματίζει έβδομος (Ισπανία).

16
acqua eva
SPEED MASTER
RCH
shinto

Commercial Bank Qatar
ROLLOMATIC
KEVINGSTON
Air-Asia
motoGP
FIM
2011 FIM Mot

GP 125

oGP World Championship
motoGP
FIM

>> Nicolas Terol

Ο νεαρός Ισπανός ήταν και πέρυσι ένας από τους πρωταγωνιστές των 125, έτσι τώρα που ο Marc Marquez προήχθη στη Moto2 έχει την ευκαιρία να μετουσιώσει την εμπειρία του σε τίτλο. Η κυριαρχία του στον πρώτο αγώνα ήταν καθολική, από όλες τις δοκιμές ως την pole position. Με την εκκίνηση έσπευσε να εξαφανιστεί, φτάνοντας τη διαφορά στα 11 δευτερόλεπτα περίπου στα μέσα του αγώνα και συνεχίζοντας να την αυξάνει ως τα 14, πριν ηρεμήσει και τερματίσει πρώτος περίπου οκτώ δευτερόλεπτα πριν τον δεύτερο.

Στο ισπανικό έδαφος η κατάσταση άλλαξε. Ο Sandro Cortese κυριάρχησε στις δύο μέρες ελεύθερων και χρονομετρημένων δοκιμαστικών, ενώ στον βρεγμένο αγώνα οι δύο αναβάτες της Bankia Aspar, Hector Faubel και Nico Terol ξέφυγαν από τους διώκτες τους και εξαφανίστηκαν. Η μεταξύ τους μάχη διήρκεσε μέχρι την πτώση του Faubel στο τελευταίο γύρο, αφήνοντας μια άνετη νίκη στα χέρια του Terol που είχε πάνω από 17 δευτερόλεπτα διαφορά από τον δεύτερο Jonas Folger. Η αληθινή μάχη των 125 παίχτηκε για την τελευταία θέση του βάθρου, όπου επικράτησε ο Johann Zarco καθώς οι βασικοί του διώκτες, Sandro Cortese και Efren Vasquez, έπεσαν αμφότεροι για να ξαναπκωθούν και να τερματίσουν 6ος και 9ος αντιστοίχως.

Bankia
MAPFRE
Bankia

Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	50'49.046
2	Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	+19.339
3	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+29.085
4	Hiroshi AOYAMA	JPN	San Carlo Honda Gresini	+29.551
5	Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	+1'02.227
6	Hector BARBERA	SPA	Mapfre Aspar Team MotoGP	+1'08.440
7	Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing	+1'14.120
8	Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	+1'19.110
9	Toni ELIAS	SPA	LCR Honda MotoGP	+1'42.906
10	John HOPKINS	USA	Rizla Suzuki MotoGP	+1'48.395
11	Loris CAPIROSSI	ITA	Pramac Racing Team	+1'51.876
12	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	1 γύρο

Δεν τερμάτισαν

Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech 3	1 γύρο
Ben SPIES	USA	Yamaha Factory Racing	3 γύροι
Randy DE PUNIET	FRA	Pramac Racing Team	11 γύροι
Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	16 γύροι
Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	20 γύροι

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

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	20	25																	**45**
2	Honda	25	20																	**45**
3	Ducati	9	16																	**25**
4	Suzuki	-	6																	**6**

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	J. Lorenzo	20	25																	**45**
2	D. Pedrosa	16	20																	**36**
3	C. Stoner	25	-																	**25**
4	N. Hayden	7	16																	**23**
5	V. Rossi	9	11																	**20**
6	H. Aoyama	6	13																	**19**
7	A.Dovizioso	13	4																	**17**
8	H. Barbera	4	10																	**14**
9	C. Crutchlow	5	8																	**13**
10	K. Abraham	3	9																	**12**
11	M. Simoncelli	11	-																	**11**
12	B. Spies	10	-																	**10**
13	C. Edwards	8	-																	**8**
14	T. Elias	-	7																	**7**
15	J. Hopkins	-	6																	**6**
16	L. Capirossi	-	5																	**5**

Ομάδες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Repsol Honda	38	20																	**58**
2	Yamaha Factory Racing	30	25																	**55**
3	Ducati Marlboro	16	27																	**43**
4	San Carlo Honda Gresini	17	13																	**30**
5	Monster Yamaha Tech3	13	8																	**21**
6	Mapfre Aspar Team	4	10																	**14**
7	Cardion AB Motoracing	3	9																	**12**
8	LCR Honda	-	7																	**7**
9	Rizla Suzuki	-	6																	**6**
10	Pramac Racing Team	-	5																	**5**

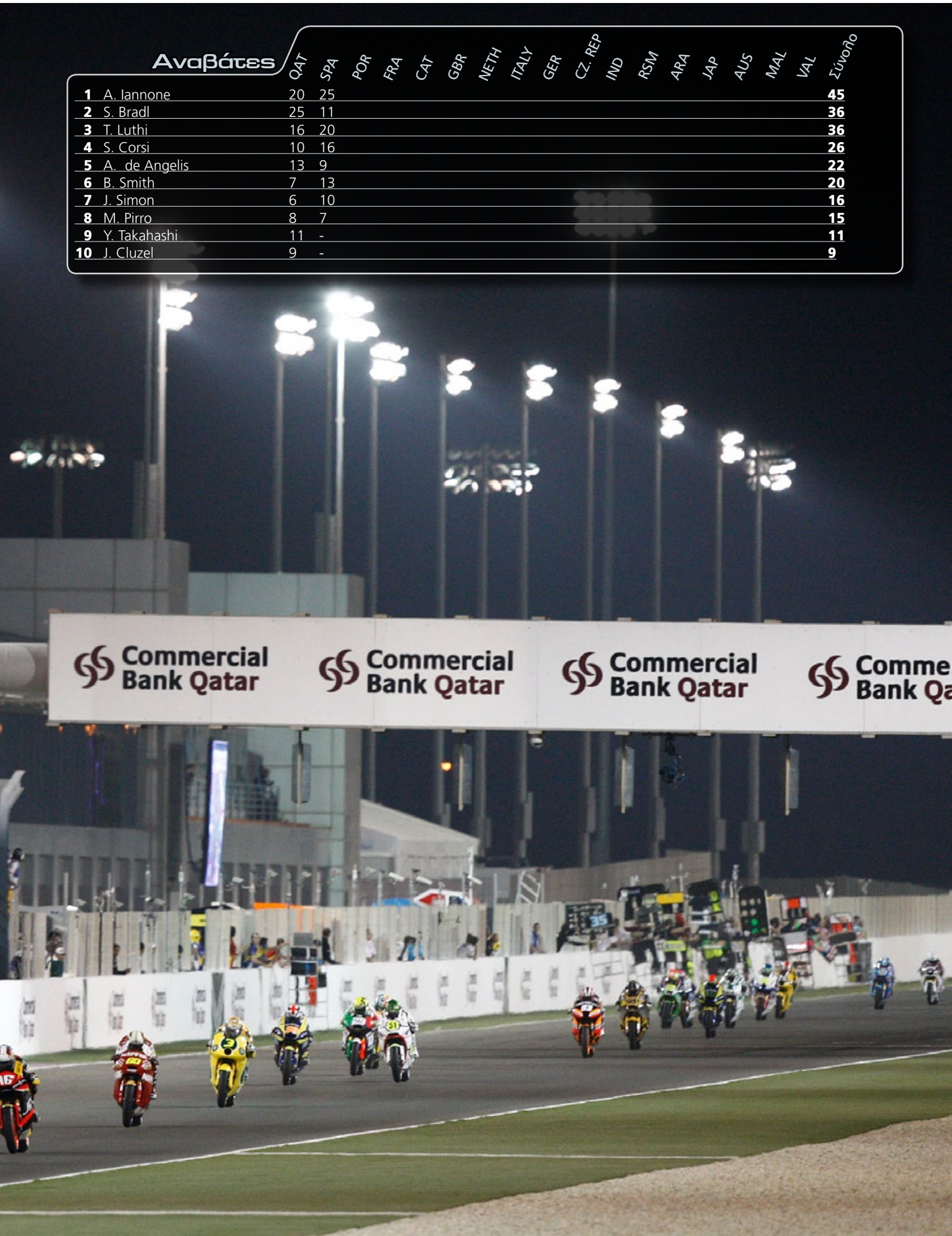
Moto 2

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Andrea IANNONE	ITA	Speed Master (Suter)	49'56.423
2		Thomas LUTHI	SWI	Interwetten Paddock Moto2 (Suter)	+7.850
3		Simone CORSI	ITA	Ioda Racing Project (FTR)	+12.625
4		Bradley SMITH	GBR	Tech 3 Racing (Tech 3)	+15.355
5		Stefan BRADL	GER	Viessmann Kiefer Racing (Kalex)	+17.850
6		Julian SIMON	SPA	Mapfre Aspar Team Moto2 (Suter)	+24.247
7		Alex DE ANGELIS	RSM	JIR Moto2 (Motobi)	+27.991
8		Kev COGHLAN	GBR	Aeroport de Castello (FTR)	+36.181
9		Michele PIRRO	ITA	Gresini Racing Moto2 (Moriwaki)	+36.775
10		Max NEUKIRCHNER	GER	MZ Racing Team (MZ-RE Honda)	+41.407

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

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	A. Iannone	20	25																**45**
2	S. Bradl	25	11																**36**
3	T. Luthi	16	20																**36**
4	S. Corsi	10	16																**26**
5	A. de Angelis	13	9																**22**
6	B. Smith	7	13																**20**
7	J. Simon	6	10																**16**
8	M. Pirro	8	7																**15**
9	Y. Takahashi	11	-																**11**
10	J. Cluzel	9	-																**9**



125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Nicolas TEROL	SPA	Bankia Aspar Team 125cc	44'50.646
2		Jonas FOLGER	GER	Red Bull Ajo MotorSport	+17.446
3		Johann ZARCO	FRA	Avant-AirAsia-Ajo	+23.955
4		Danny KENT	GBR	Red Bull Ajo MotorSport	+32.883
5		Taylor MACKENZIE	GBR	Phonica Racing	+34.713
6		Sandro CORTESE	GER	Intact-Racing Team Germany	+51.515
7		Jakub KORNFEIL	CZE	Ongetta-Centro Seta	+54.920
8		Hiroki ONO	JPN	Caretta Technology Forward Team	+1'00.164
9		Efren VAZQUEZ	SPA	Avant-AirAsia-Ajo	+1'00.286
10		Zulfahmi KHAIRUDDIN	MAL	Airasia-Sic-Ajo	+1'00.399

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

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	N. Terol	25	25																**50**
2	J. Folger	11	20																**31**
3	S. Cortese	20	10																**30**
4	J. Zarco	10	16																**26**
5	E. Vazquez	13	7																**20**
6	S. Gadea	16	-																**16**
7	D. Kent	3	13																**16**
8	T. Mackenzie	-	11																**11**
9	H. Faubel	5	5																**10**
10	J. Kornfeil	-	9																**9**

Το Θέαμα ξεκίνησε

κείμενο: Άρης Παπαναγής **φωτό:** SBK Racing Teams

Μπορεί τα MotoGP να συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον χάρη στα βαριά ονόματα αλλά όταν μιλάμε για θέαμα τα SBK στέκονται ψηλά. Περισσότερες ομάδες και περισσότεροι υποψήφιοι για νίκη είναι η συνταγή. Έτσι στην πίστα του Phillip Island και με 22 αναβάτες στημένους στη σχάρα εκκίνησης ξεκίνησε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbike του 2011. Πρώτος από όλους ο Carlos Checa ο οποίος ξεκίνησε τη χρονιά με διπλή νίκη παρά τη μη εργοστασιακή συμμετοχή του. Καλή αρχή και για τον πρωταθλητή Biaggi χωρίς πολλές μάχες αφού η σφαγή ξεκινούσε μετά την τρίτη θέση. Στα Supersport η επιστροφή της Yamaha συνοδεύτηκε από νίκη με το R6, μπροστά από μια ορδή CBR, να επιδεικνύει και πάλι τα δυνατά του γονίδια.

>>Carlos Checa

Που να ήταν και "factory"

Αν και στις επίσημες δοκιμές του Portimao ήταν μόλις πέμπτος, μόλις ο θίασος πάτησε στην Αυστραλία ο Carlos Checa βρέθηκε στο στοιχείο του. Ήταν ταχύτερος στις δοκιμές λίγες μέρες πριν, ενώ στο τριήμερο του αγώνα έδειξε τα δόντια του από την Παρασκευή. Για τις επόμενες μέρες κάθε φορά που οι αναβάτες έμπαιναν στην πίστα, ο Ισπανός της Althea Ducati ήταν πάντα ταχύτερος. Έτσι ξεκινώντας από την pole position όλα έδειχναν ότι είναι το φαβορί.

Οδηγώντας άψογα, χωρίς λάθη ο Carlos φρόντισε να μη διαψεύσει τα προγνωστικά, τόσο στο πρώτο όσο και στο δεύτερο σκέλος. Με τη διπλή νίκη τους Checa και Althea Ducati στέκονται στην κορυφή του πρωταθλήματος δείχνοντας πως στα SBK και οι δορυφορικοί έχουν ψυχή.

Althea
Ducati
Unibal
X-lite
ITSA

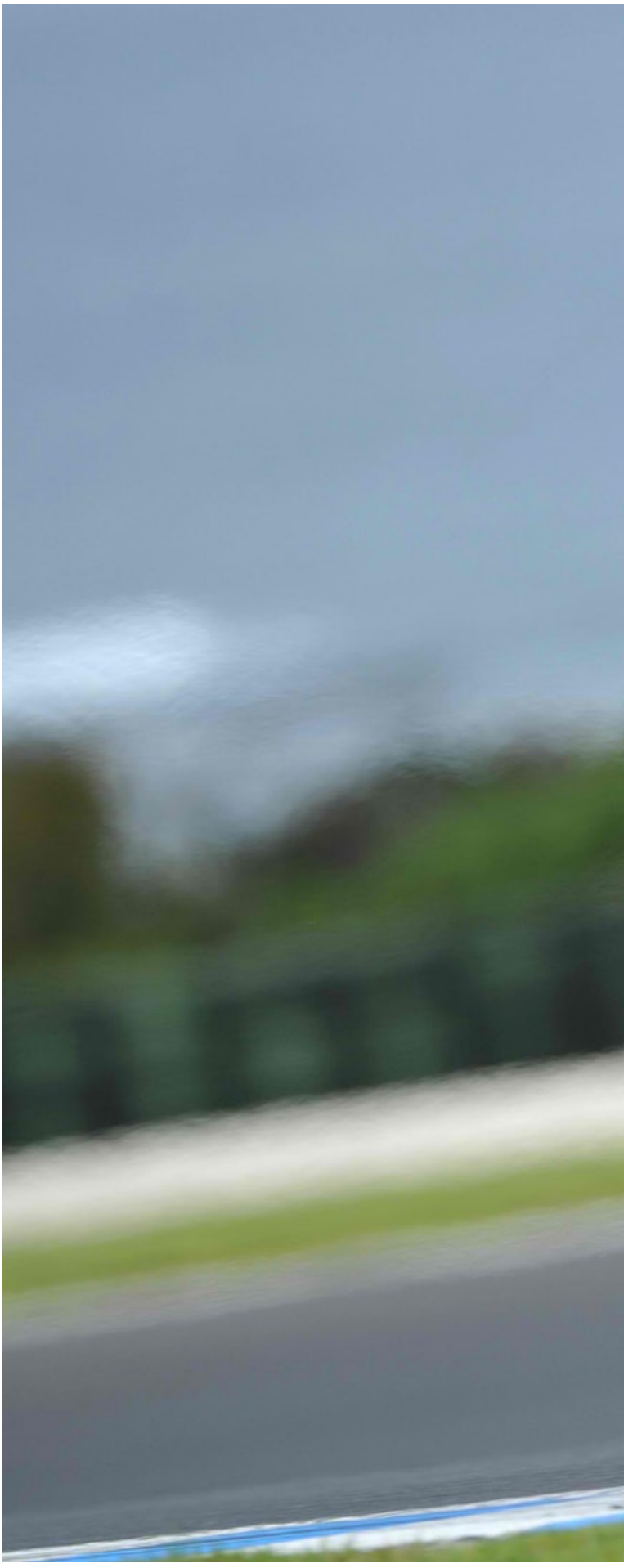
>>Max Biaggi

Με το βάρος του άσσου

Είναι βαρύ το νούμερο που κουβαλά στα fairing του ο Ρωμαίος Αυτοκράτορας αλλά το έχει ξανακάνει και ξέρει. Η εμπειρία του Max φαίνεται όχι μόνο όταν κάνει εκείνα τα δικά του, "γλυκά" περάσματα στις εισόδους. Φαίνεται και στη λογική που χρησιμοποιεί πλέον όταν βλέπει ότι ο αντίπαλος είναι ξεκάθαρα ταχύτερος.

Αυτό ακριβώς έκανε και στο Phillip Island βλέποντας ότι δε μπορεί να πιάσει τον Checa. Χωρίς υπερβολές, γλιστρήματα και εξόδους οδήγησε έξυπνα αλλά και γρήγορα εξασφαλίζοντας δύο δεύτερες θέσεις. Στο πρώτο σκέλος τα πράγματα ήταν πιο εύκολα, ενώ στο δεύτερο έκανε κακή εκκίνηση και έμεινε όγδοος. Μέχρι τον δέκατο γύρο όμως είχε αναρριχηθεί και πάλι μέχρι τη δεύτερη θέση για να πάρει άλλους 20 βαθμούς.

aprilia
Alitalia
aprilia
PIRELLI
eni



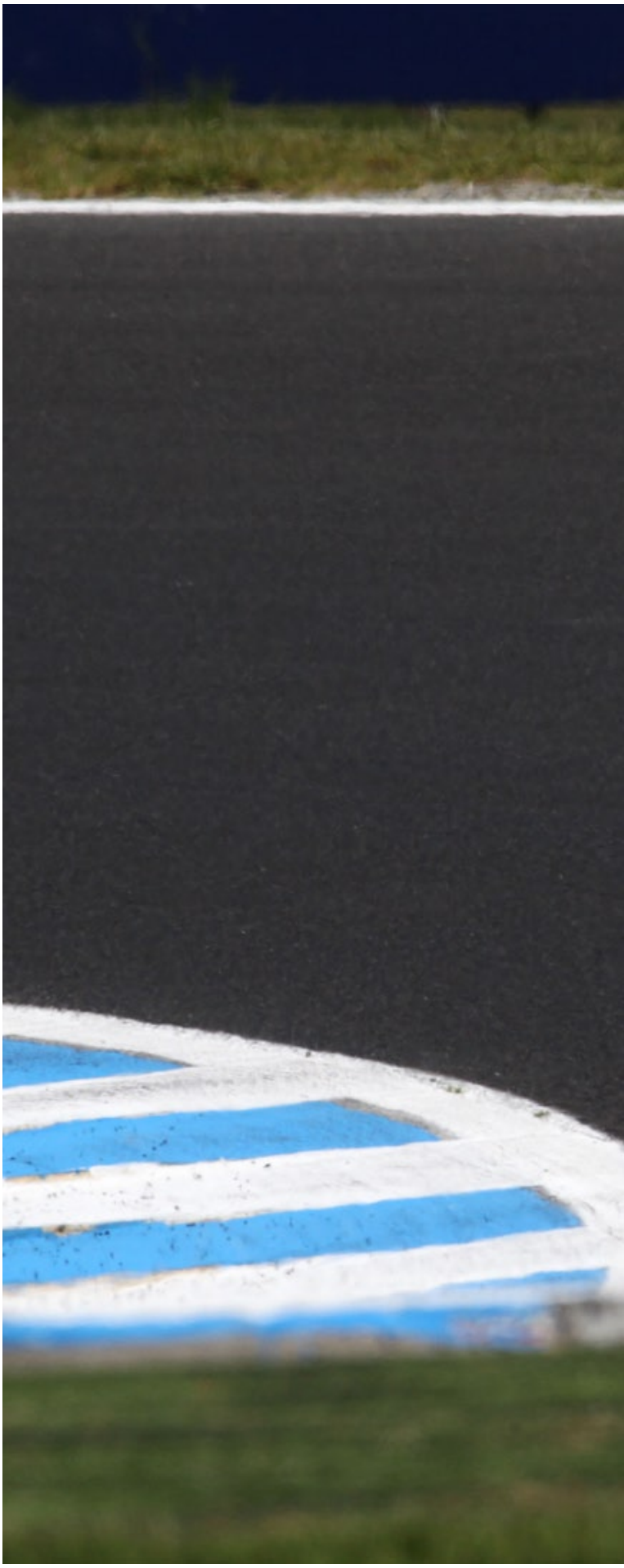
>>Marco Melandri

Με ισχυρό κίνητρο

Έκπτωτος από τα MotoGP ο Marco Melandri . Πρόκειται για άλλη μια περίπτωση που αποδεικνύει ότι και πίσω από τους αγώνες που εμείς παρακολουθούμε αθώα κρύβεται το αδηφάγο τέρας που λέγεται marketing. Είδαμε στον πρώτο αγώνα MotoGP τους πρώτους εφτά-οχτώ να είναι σε άλλο επίπεδο, αλλά από εκεί και κάτω σίγουρα ο Marco μπορούσε να σταθεί για πλάκα. Τουλάχιστον θα τα πήγαινε καλύτερα από τον Abraham. Καλά κάνει λοιπόν ο Rossi και τους χορεύει όλους στο ταψί τόσα χρόνια που τον γλύφουν.

Ας πούμε όμως και κάτι για το ντεμπούτο του Marco στα SBK. Ο Ιταλός έδειξε ότι προσαρμόζεται γρήγορα και αμέσως ανέβηκε στο βάθρο πολύ πειστικά και πολύ κοντά στον Max. Αν παραμείνει σταθερός και βελτιωθεί ελαφρά μέσα στη χρονιά μπορεί να κάνει την έκπληξη.

NOLAN
YAMAHA
PIRELLI



>>Leon Haslam

Καλό δείγμα

Η ελπιδοφόρα μεταγραφή της BMW για το 2011 είναι ο Leon Haslam. Ο Βρετανός έκλεισε πέρυσι τη χρονιά στη δεύτερη θέση γεγονός που του εξασφάλισε δυνατό μεταγραφικό χαρτί. Είναι και Βρετανός, παιδί μιας δυνατής αγοράς, οπότε οι Γερμανοί άδραξαν την ευκαιρία.

Μια εμφάνιση στο βάθρο και μια πέμπτη θέση με το καλημέρα είναι στοιχεία που δείχνουν ότι η επιλογή μάλλον ήταν σωστή. Ο Leon προφανώς χρειάζεται λίγο χρόνο για να προσαρμοστεί στη νέα μοτοσυκλέτα. Επίσης αν κρίνουμε από το πού βρέθηκαν οι υπόλοιποι της ομάδας μάλλον η BMW θα πρέπει να κάνει και ένα μικρό βηματάκι εμπρός στην εξέλιξη της μοτοσυκλέτας

3asy Ride.com
Arai
PIRELLI
Dstr
BECKER CARBON

>>Michel Fabrizio

Μετριότητα

Τόσα χρόνια είχαμε συνηθίσει να βλέπουμε τα GSX-R στις πρώτες θέσεις από την αρχή της χρονιάς. Φέτος όμως η ομάδα της Alstare συρρικνώθηκε και συμμετέχει με μόνο μία μοτοσυκλέτα. Στη σέλα της βρίσκεται ο Michel Fabrizio, ο άλλοτε ελπιδοφόρος Ιταλός και αγαπημένο παιδί της Ducati.

Ο Fabrizio έφυγε από την Αυστραλία στην πέμπτη θέση κάνοντας δύο μέτρια αποτελέσματα. Δεν κατάφερε ποτέ να πλησιάσει το βάθρο αλλά έμεινε σταθερά μέσα στη δεκάδα. Αν συνεχίσει με αυτή την απόδοση σίγουρα θα βρεθεί σε πιο πίσω θέσεις.

84
MOTUL
ALSTARE
SUOMY
MOTUL
A-RRow
PHLOGAS
SPIDI
VIRU

>>Jonathan Rea

Μας κούρασε

Ο συμπαθής Ιρλανδός είναι από τους αναβάτες που θέλουμε να βλέπουμε στις μπροστά θέσεις. Η συμπάθεια μας όμως δεν αρκεί και η ελπίδα της Honda μας έχει κουράσει με τα σκαμπανεβάσματά του. Είναι ικανός για το καλύτερο αλλά και για το φιάσκο. Τελικά βέβαια η ζυγαριά γέρνει θετικά, αλλά αυτό δε φτάνει για να του δώσει έναν τίτλο.

Μόλις δωδέκατος στη σχάρα εκκίνηση και στο πρώτο σκέλος, δεν είναι αυτό που λέμε καλή αρχή. Στο δεύτερο σκέλος όμως είδαμε αυτό που θέλουμε αφού κατάφερε να ανέβει τέταρτος δίνοντας δυνατές μάχες στην πορεία του.

Castrol
Honda

>>Nori Haga

Μήπως πέρασαν τα χρόνια;

Αυτό μας κάνει να αναρωτιόμαστε ο θρυλικός πλέον Nitro Nori. Για το 2011 επέστρεψε στη σέλα μιας Aprilia αλλά το ξεκίνημα δεν έδειξε κάτι διαφορετικό από όσα είδαμε πέρσι. Αποφεύγοντας πλέον τις πτώσεις και οδηγώντας πιο συντηρητικά βρίσκεται σταθερά μέσα στη δεκάδα αλλά δυστυχώς στο δεύτερο μισό της.

Λέμε δυστυχώς γιατί ο τρελαμένος Ιάπωνας άξιζε ένα πρωτάθλημα στην καριέρα του, έτσι, σαν αντάλλαγμα για το θέαμα που μας έχει προσφέρει από την εποχή του R7. Οι αγώνες και τα πρωταθλήματα όμως κρίνονται στη γραμμή τερματισμού και ο Nori είχε μέτρια σχέση με την καρό σημαία. Από τους εν ενεργεία αναβάτες ωστόσο είναι σίγουρα πρωταθλητής στις καρδιές των θεατών.

SNACK
PATA
PATA
PATA
ATC

>>Tom Sykes

Μακριά από την κορυφή

Δυστυχώς έχουν περάσει πολλά χρόνια από την εποχή που βλέπαμε ένα Kawasaki να πρωταγωνιστεί στα Superbike και όπως φάνηκε από τον πρώτο φετινό αγώνα μάλλον ούτε φέτος θα συμβεί.

Ο Tom Sykes ξεκίνησε από την τρίτη σειρά της σχάρας και δε μετακινήθηκε ιδιαίτερα από εκεί στα δύο σκέλη που ακολούθησαν. Μια όγδοη και μια ένατη θέση δεν είναι αυτό που λέμε επιτυχημένο ντεμπούτο για το νέο ZX-10R. Αν δε πιάσουμε και τον δεύτερο αναβάτη της ομάδας, τον Joan Lascorz τότε τα πράγματα χειροτερεύουν. Ο Ισπανός δεν κατάφερε να τερματίσει σε κανένα από τα δύο σκέλη με μια πτώση και μια εγκατάλειψη.

69
elf
Kawasaki
Racing
elf

>>Eugene Laverty

Δυνατός Rookie

Θετική ήταν η πρώτη εμφάνιση του Eugene Laverty στα Superbike. Ο συμπαθής Ιρλανδός έπειτα από μια επιτυχημένη χρονιά στα Supersport πέρασε στην εργοστασιακή ομάδα της Yamaha παρέα με τον Melandri. Με τη γνωστή Ιρλανδέζικη τρέλα ο Laverty δε μάσησε από τα βαριά ονόματα και έδειξε από την αρχή ότι μπορεί μια χαρά να οδηγήσει το R1 στα όρια του. Είχε τον πέμπτο χρόνο στα δοκιμαστικά και στο πρώτο σκέλος κατάφερε να τερματίσει τέταρτος μπροστά μάλιστα από τον team mate του. Στο δεύτερο σκέλος, παλεύοντας για την τέταρτη θέση και πάλι είχε μια έξοδο στο gravel μένοντας έτσι στη 15η θέση.

YAMAHA
alpinestars
YAMAHA
YAMAHA
Beta
DID
NGK

SUPERSPORT

>>Θέαμα ό,τι κι αν συμβεί

Έκπληξη αποτελεί κάθε χρόνο η κατηγορία των Supersport προσφέροντας θέαμα και δυνατές μάχες. Αποτελεί μια κατηγορία-σχολείο για τους αναβάτες που θέλουν να περάσουν στα SBK ή και στη Moto2. Παρά το γεγονός λοιπόν ότι τα μεγάλα ονόματα συνήθως την "κάνουν", κάθε χρόνο νέοι λυσσασμένοι πρωταγωνιστές εμφανίζονται ή επιστρέφουν. Luca Scassa, Broc Parkes, Sam Lowes και David Salom μας σήκωσαν στις μύτες των ποδιών μέχρι να περάσουν τη γραμμή του τερματισμού. Οι τρεις πρώτοι τερμάτισαν μέσα στο ίδιο δέκατο του δευτερολέπτου, ενώ ο Salom μόλις 3 δέκατα μακριά τους. Έτσι λοιπόν τρεις διαφορετικοί κατασκευαστές με τρεις αναβάτες διαφορετικής εθνικότητας συμπλήρωσαν το βάθρο και πραγματικά έτσι έπρεπε να είναι όλες οι κατηγορίες.

Νικητής του αγώνα ήταν ο Scassa ο οποίος επανέφερε τη Yamaha στα Supersport με τον καλύτερο τρόπο. Η υπεροχή του R6 στις ανοιχτές πίστες είναι γνωστή αλλά δεν είναι παντού σαν το Phillip Island οπότε η συνέχεια αναμένεται δυνατή.

GMOTO
YAMAHA
Parkin
PIRELLI

SBK 1ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	C. CHECA	Althea Racing	**34.16"503**
2	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+4.365**
3	L. HASLAM	BMW Motorrad Motorsport	**+10.719**
4	E. LAVERTY	Yamaha WSBK Team	**+11.266**
5	M. MELANDRI	Yamaha WSBK Team	**+11.293**
6	M. FABRIZIO	Team Suzuki Alstare	**+12.039**
7	J. SMRZ	Team Effenbert	**+20.294**
8	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+20.742**
9	N. HAGA	Team PATA B&G Racing	**+22.421**
10	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+25.822**
11	R. ROLFO	Team Pedercini	**+29.270**
12	J. REA	Castrol Honda	**+31.059**
13	L.CAMIER	Aprlia Alitalia Racing	**+31.721**
14	A. BADOVINI	BMW Motorrad Italia	**+36.389**
15	B. STARING	Team Pedercini	**+36.470**
16	R. XAUS	Castrol Honda	**+41.928**
17	J.TOSELAND	BMW Motorrad Motorsport	**+55.239**
18	J. WATERS	Team Pedercini	**+1.00.312**
19	M. AITCHISON	Team Pedercini	**+1.00.316**
20	M. BERGER	Supersonic Racing Team	**+1.30.125**
Εκτός κατάταξης			
-	J .LASCORZ	Kawasaki Racing Team	**9 γύροι**
-	S. GUINTOLI	Team Effenbert	**16 γύροι**

Βαθμολογία

		Phillip Island	Donington	Assen	Monza	Miller	Misano	Aragon	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Portimao	Σύνολο
1	C. Checa	25-25													**50**
2	M. Biaggi	20-20													**40**
3	M. Melandri	11-16													**27**
4	L. Haslam	16-11													**27**
5	M. Fabrizio	10-8													**18**
6	J.Rea	4-13													**17**
7	N. Haga	7-9													**16**
8	T. Sykes	8-7													**15**
9	E.Laverty	13-1													**14**
10	J. Smrz	9-5													**14**
11	L. Camier	3-10													**13**
12	R. Rolfo	5-4													**9**
13	R. Xaus	0-6													**6**
14	T. Corser	6-0													**6**
15	J. Waters	0-3													**3**
16	J.Toseland	0-2													**2**
17	A. Badovini	2-0													**2**
18	B. Staring	1-0													**1**

World SBK

Phillip Island
http://www.phillipislandcircuit.com.au/

Έτος κατασκευής: 1928
Μήκος: 4,445 km
Στροφές: 12
Δεξιές: 5
Αριστερές: 7

1ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 19ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 23ºC
Διάρκεια αγώνα: 22 γύροι – 97.79 km
Ρεκόρ πίστας: Carlos Checa 1:30.882 – 175.405km/h
Superpole: Carlos Checa 1:30.882 – 175.405km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Max Biaggi 1:32.012 – 173.912km/h

2ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 37ºC

SBK 2ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	C. CHECA	Althea Racing	**34'15.041**
2	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+1.188**
5	M. MELANDRI	Yamaha WSBK Team	**+1.406**
12	J. REA	Castrol Honda	**+10.563**
3	L. HASLAM	BMW Motorrad Motorsport	**+10.885**
13	L.CAMIER	Aprlia Alitalia Racing	**+16.914**
9	N. HAGA	Team PATA B&G Racing	**+17.558**
6	M. FABRIZIO	Team Suzuki Alstare	**+17.679**
8	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+18.070**
16	R. XAUS	Castrol Honda	**+19.053**
7	J. SMRZ	Team Effenbert	**+19.060**
11	R. ROLFO	Team Pedercini	**+23.771**
18	J. WATERS	Team Pedercini	**+23.956**
17	J.TOSELAND	BMW Motorrad Motorsport	**+28.713**
4	E. LAVERTY	Yamaha WSBK Team	**+32.673**
19	M. AITCHISON	Team Pedercini	**+33.226**
15	B. STARING	Team Pedercini	**+42.598**
20	M. BERGER	Supersonic Racing Team	**+51.819**
10	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+55.738**
Εκτός κατάταξης			
-	J .LASCORZ	Kawasaki Racing Team	**+8 γύροι**
-	A. BADOVINI	BMW Motorrad Italia	

Supersport

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

Supersport

Βαθμολογια

		Phillip Island	Donington	Assen	Monza	Miller	Misano	Aragon	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Portimao	Σύνολο
1	L.Scassa	25													**25**
2	B.Parkes	20													**20**
3	S.Lowes	16													**16**
4	D Salom	13													**13**
5	R.Harms	11													**11**
6	J.Ellison	10													**10**
7	F.Marino	9													**9**
8	V.Iannuzzo	8													**8**
9	A.Lundh	7													**7**
10	D.Dell'omo	6													**6**
11	R.Quarmby	5													**5**
12	O.Jezek	4													**4**
13	B.Chesaux	3													**3**
14	B.Nemeth	2													**2**
15	I.Toth	1													**1**

SS Αποτελέσματα

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	L.SCASSA	Yamaha ParkinGO Tea	**33'34.739**
2	B.PARKES	Kawasaki Motocard.com	**+0.009**
3	S.LOWES	Parkalgar Honda	**+0.033**
4	D.SALOM	Kawasaki Motocard.com	**+0.272**
5	R.HARMS	Harms Benjan Racing	**+16.969**
6	J.ELLISON	Bogdanka PTR Honda	**+23.943**
7	F.MARINO	Hannspree Ten Kate	**+31.788**
8	V.IANNUZZO	Lorenzini by Leoni	**+31.837**
9	A.LUNDH	Cresto Guide Racing	**+31.870**
10	D.DELL'OMO	Suriano Racing Team	**+32.817**
11	R.QUARMBY	Suriano Racing Team	**+43.799**
12	O.JEZEK	SMS Racing	**+56.116**
13	B.CHESAUX	MACH Racing Honda	**+1'00.055**
14	B.NEMETH	Team Hungary Toth	**+1'05.999**
15	I.TOTH	Team Hungary Toth	**+1'06.318**
16	V.IVANOV	Step Racing Team	**+1'14.472**
17	M.JERMAN	MD Team Jerman	**+1'24.183**
18	C.DAVIES	Yamaha ParkinGO Team	**+1 γύρος**
19	L.MARCONI	Bike Service R.T.	**+1 γύρος**
20	R.TAMBURINI	Bike Service R.T.	**+1 γύρος**
Εκτός κατάταξης			
-	F.FORET	Hannspree Ten Kate	**+6 γύροι**
-	M.ROCCOLI	Lorenzini by Leoni	**+6 γύροι**
-	M.PRAIA	Parkalgar Honda	**+11 γύροι**
-	P.SZKOPEK	Bogdan PTR	**+11 γύροι**
-	G.REA	Step Racing Team	**+16 γύροι**
-	M.PIROTTA	KUJA Racing Team	**+20 γύροι**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Δεν τους περ
τόσο αργα

Casey

αναβάτης Repsol Honda M

«Κα
με μια αξιοπρεπή μ

ανα

το

αρχιμ

«Δε γνωρίζω πώς γλίτωσα
την πτωση...

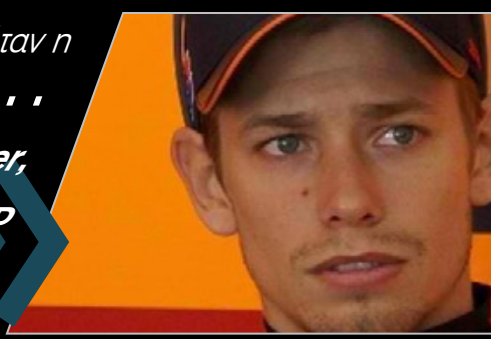
Jorge Lorenzo,

αναβάτης Yamaha MotoGP

«Αυτό που με ενόχλησε ήταν η
ιστορία με τον Lorenzo περυσι...

Casey Stoner,

αναβάτης Repsol Honda MotoGP



ρίμενα όλους
ούς...
y Stoner,
MotoGP

Ο Αυστραλός ζει το όνειρό του αυτή τη στιγμή με το πορτοκαλί RC212V, σαρώνοντας τα πάντα στο πέρασμά του από τρεις επίσημες δοκιμές και έναν πλήρη αγώνα στο τσεπάκι. Όσο προφανές είναι λοιπόν το ότι τραβάει όλα τα φώτα της δημοσιότητας πάνω του, άλλο τόσο αναμενόμενη είναι η καζούρα για τους υπόλοιπους αναβάτες.

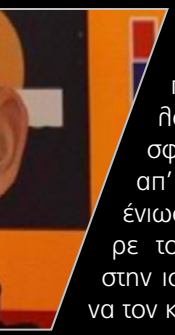
η γιαγιά μου θα με περνούσε
οτοσυκλέτα...
Jorge Lorenzo,
βάτης Yamaha MotoGP

Την πρώτη μέρα της επίσημης δοκιμής στο Κατάρ, μια εβδομάδα πριν τον αγώνα, ο Ισπανός έβλεπε τα Honda με το κυάλι και μετά ξέσπασε εναντίον της μοτοσυκλέτας του. Δύσκολη η δουλειά του πρώτου αναβάτη φίλτατε, αν και τελικά φαίνεται πως κατάφερες να βρεις μιαν άκρη –αν κρίνουμε από το αποτέλεσμα του αγώνα δηλαδή.

Τελικά πρέπει να πάρεις
ν σωστό αναβάτη...
Jeremy Burgess,
ηχανικός Valentino Rossi

"Η Honda δεν έχει κάνει θαύματα με τη μοτοσυκλέτα της, είναι περίπου ίδια με το τέλος της περσινής σεζόν. Απλά έκανε αυτό που πρέπει να κάνει κανείς όταν έχει μια καλή μοτοσυκλέτα, να προσλάβει τον κατάλληλο αναβάτη. Όταν ήμουν εγώ στη Honda οι αναβάτες είχαν δύο χρόνια για να αποδώσουν τα αναμενόμενα." Ξεκάθαρο το κάρφωμα στον Pedrosa; Όσο και δίκαιο θα έλεγα…

Ήταν εμφανές στον αγώνα πως δεν είχε την ταχύτητα του Stoner, όμως έβαλε το κεφάλι κάτω και γύρισε τόσο γρήγορα όσο κανείς δεν πίστευε, ούτε καν ο ίδιος. Έβγαλε τον αγώνα στο όριο της απογείωσης, τη γλίτωσε φτηνά κάμποσες φορές καθ' ομολογία του και εύλογα πανηγύρισε τη δεύτερη θέση σαν τρελός! Σκληρό καρύδι ο Jorge, δεν τους παίρνουν τους τίτλους κατά λάθος εδώ…



Ο Stoner εξηγεί γιατί έφυγε από τη Ducati: "Δε με πείραξε ο Valentino, τον πήραν όταν είχα ήδη συμφωνήσει αλλού, μα με ενόχλησε που πέρυσι πρόσφεραν στον Lorenzo σχεδόν τα διπλά απ' όσα έπαιρνα εγώ..." Ο Αυστραλός ένιωσε θύμα αχαριστίας όταν τους έφερε το πρώτο πρωτάθλημα MotoGP στην ιστορία τους και αυτοί βάλθηκαν να τον κάνουν δεύτερο αναβάτη.

ebike.gr

the back

eCycle is back!

B.I.-Air SL
27.2

CYCLE NEWS (Η.Π.Α.)

http://cyclenews.coverleaf.com

eCycleNews

Τον περασμένο Αύγουστο, μετά από τουλάχιστον τέσσερεις δεκαετίες εβδομαδιαίας έντυπης κυκλοφορίας, η πασίγνωστη αμερικανική μοτοσυκλετιστική εφημερίδα ανακοίνωσε την αναστολή έκδοσής της.
Τον Νοέμβριο ωστόσο η εταιρεία εξαγοράστηκε από άλλον εκδοτικό όμιλο των Η.Π.Α. και έβαλε πλώρη για το επόμενο στάδιο. Ιδού η ψηφιακή έκδοση του Cycle News, ξανά σε εβδομαδιαία περιοδικότητα, με συνδρομή που ξεκινά από $0.99 ανά τεύχος και φτάνει στην εξαίρετη προσφορά των $19.99 για όλον τον χρόνο. Παράλληλα, η γνωστή ιστοσελίδα www.cyclenews.com παραμένει σε λειτουργία, ως το portal-βιτρίνα της εφημερίδας που δεν είναι πια εφημερίδα.

FIRST RIDE
CycleNews.com
BMW K1600GT/GTL

ROB LILWALL (ΑΓΓΛΙΑ)

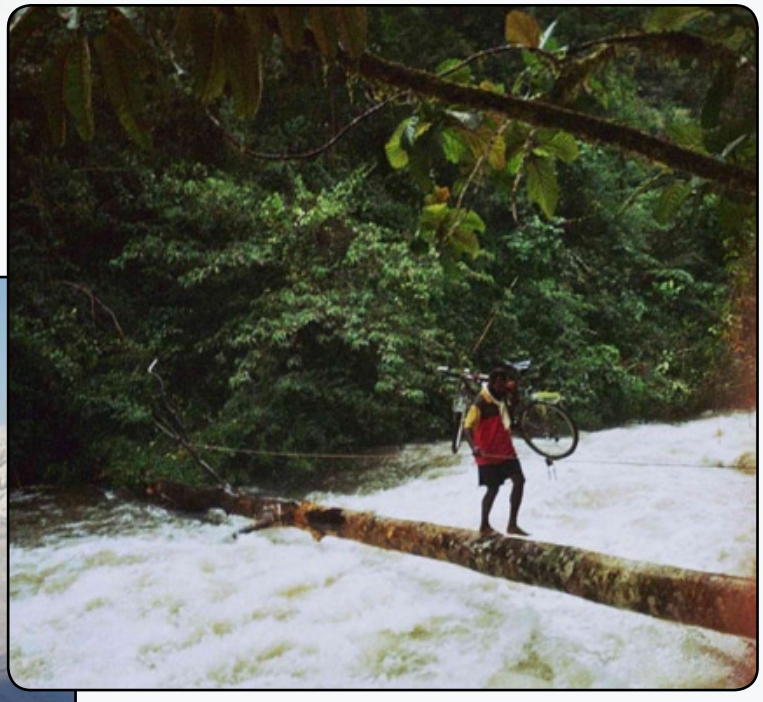
http://roblilwall.com

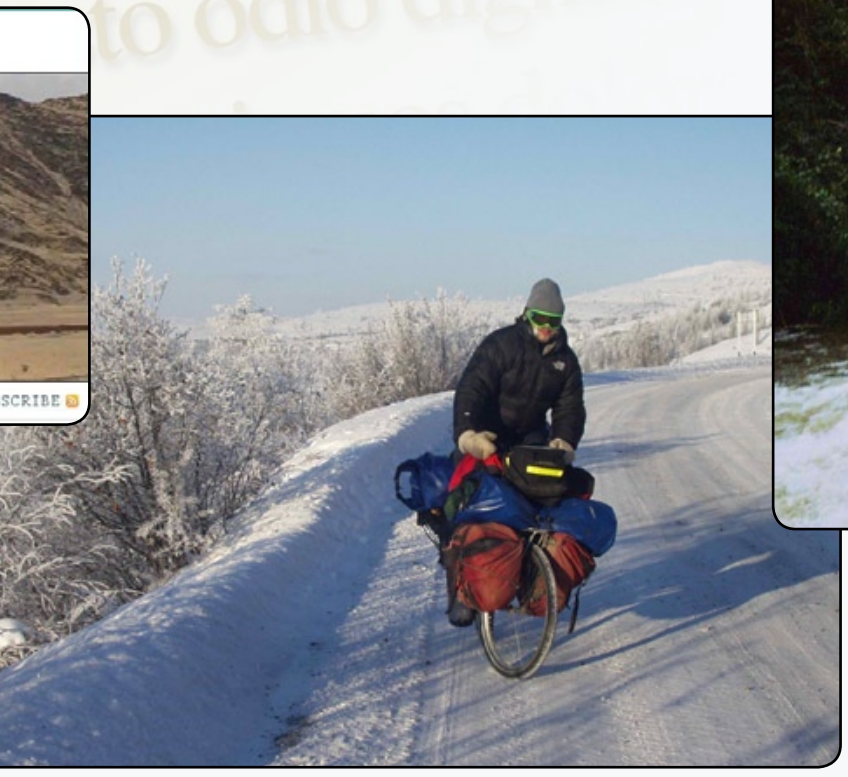
Ο Περιπέτειας

Ο παρακάτω κύριος κάνει ό,τι μπορείτε να φανταστείτε εκτός από μοτοσυκλέτα.
Ο Rob απλά δε μπορεί να κάτσει στα αυγά του. Το 2004 παράτησε τη δουλειά του ως δάσκαλος, φόρτωσε το ποδήλατό του σε ένα αεροπλάνο και ταξίδεψε ως την άλλη άκρη της Σιβηρίας. Πέρασε τα επόμενα έξι χρόνια προσπαθώντας να επιστρέψει σπίτι του εντελώς μόνος. Στην πορεία τα είδε όλα, κατασκήνωσε στους μείον φεύγα, ληστεύτηκε, έπαθε ελονοσία και γνώρισε τη γυναίκα της ζωής του. Όταν γύρισε πίσω δεν πρέμπσε. Αρχικά πήρε τον κολλητό του και για ξεμούδιασμα παρέα έκαναν ποδαράτο τον γύρο του περιμετρικού M25 του Λονδίνου (300 km σε έξι μέρες!) εν μέσω κακοκαιρίας, ενώ στη συνέχεια ταξίδεψε ως το Ισραήλ για να το διασχίσει και αυτό κάθετα με τα πόδια. Πότε πρόλαβε να γράψει βιβλίο με τη Σιβηρική του περιπέτεια δεν ξέρουμε, όπως δεν ξέρουμε τι άλλη τρέλα θα του κατέβει στο κεφάλι.

6 MARCH 22, 2011 46-47

CycleNews.com
SUPERBIKES WORLD CHAMPIONSHIP ROAD RACE SERIES
STONER. OF COURSE.
Casey Stoner does exactly what was expected
BRIEFLY...
Get our new app!
Click here





Γρανίτης Δράμας

και εναλλακτικός τουρισμός

Κείμενο: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δράμας **Φωτό:** αρχείο eBike.gr

Με μέσον το ποδήλατο, το τρέξιμο, το περπάτημα και την παρατήρηση ανακαλύπτουμε και αναδεικνύουμε την ιστορία, τη γεωμορφολογία, την αρχιτεκτονική, το φυσικό περιβάλλον, την παράδοση, τα προϊόντα της μιας περιοχής. Το έντυπο που δημιουργήθηκε για τον οικισμό του Γρανίτη του Δήμου Νευροκοπίου Δράμας περιλαμβάνει όλα τα παραπάνω στοιχεία.

Ο Γρανίτης είναι ένας μικρός οικισμός στο στενό πέρασμα που οδηγεί από τη Δράμα στο λεκανοπέδιο του Νευροκοπίου και παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες.
Ο Κώστας Σταμούλης, έμπειρος ποδηλάτης και αθλητής, χάραξε και χαρτογράφησε μια διαδρομή μήκους 22 km δίνοντας την ευκαιρία στον επισκέπτη να ανακαλύψει όλες τις ομορφιές και τα μυστικά που κρύβει ο Γρανίτης και η Μακεδονική γη γενικότερα.
Η Δήμητρα Θεοδωράκη, εκπαιδευτικός με συγγραφικό έργο, περιγράφει τη διαδρομή έχοντας συγκεντρώσει και επεξεργαστεί όλα τα παραπάνω στοιχεία. Μια ομάδα έμπειρων φωτογράφων αποτυπώνουν ο καθένας με τη δική του οπτική ματιά την πορεία της διαδρομής.

Η διαδρομή χωρίζεται σε τρεις επιμέρους πορείες, που η καθεμιά έχει το δικό της σύμβολο και χρώμα:
"Γρανιτόστρατα", με σύμβολο τον κρόκο και χαρακτηριστικό χρώμα το καφέ.
"Περιβαλλοντικό μονοπάτι", με σύμβολο το φύλλο της καστανιάς και χαρακτηριστικό χρώμα το πράσινο.
"Γρανίτης - Οχυρό Λίσσε", με σύμβολο τον Έλληνα στρατιώτη και χαρακτηριστικό χρώμα το μπλε.
Στο έντυπο περιλαμβάνονται: Χάρτης της διαδρομής, συνοπτική αναλυτική περιγραφή της διαδρομής (road book), υψομετρικό, χρήσιμες πληροφορίες για υπηρεσίες, διαμονή, διατροφή και δρώμενα.

Η διαδρομή απευθύνεται σε ποδηλάτες, δρομείς, περιπατητές, παρατηρητές, μελετητές του φυσικού περιβάλλοντος, εκπαιδευτικές ομάδες και σε όλους εκείνους που τους αρέσει να προσεγγίζουν και να ανακαλύπτουν την Ελληνική γη με άμεσο τρόπο.
Το έντυπο πραγματοποιήθηκε με την εποπτεία του Τμήματος Τουριστικής Ανάπτυξης της Διεύθυνσης Σχεδιασμού και Προγραμματισμού της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δράμας.

Κατεβάστε το έντυπο σε μορφή PDF (6Mb): http://icycling.gr/images/stories/news/2011/granitis_dramas.pdf

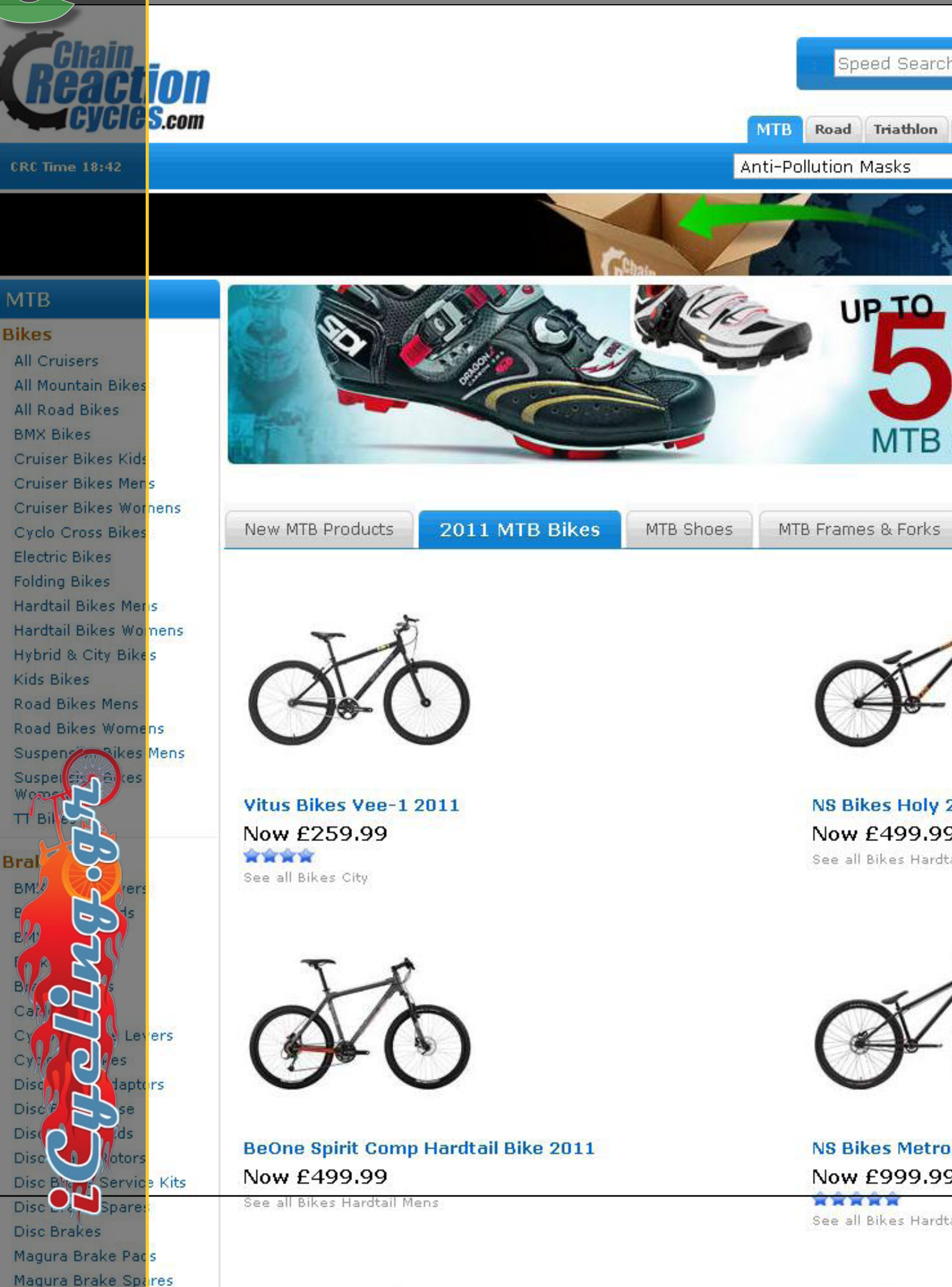
icycling.gr

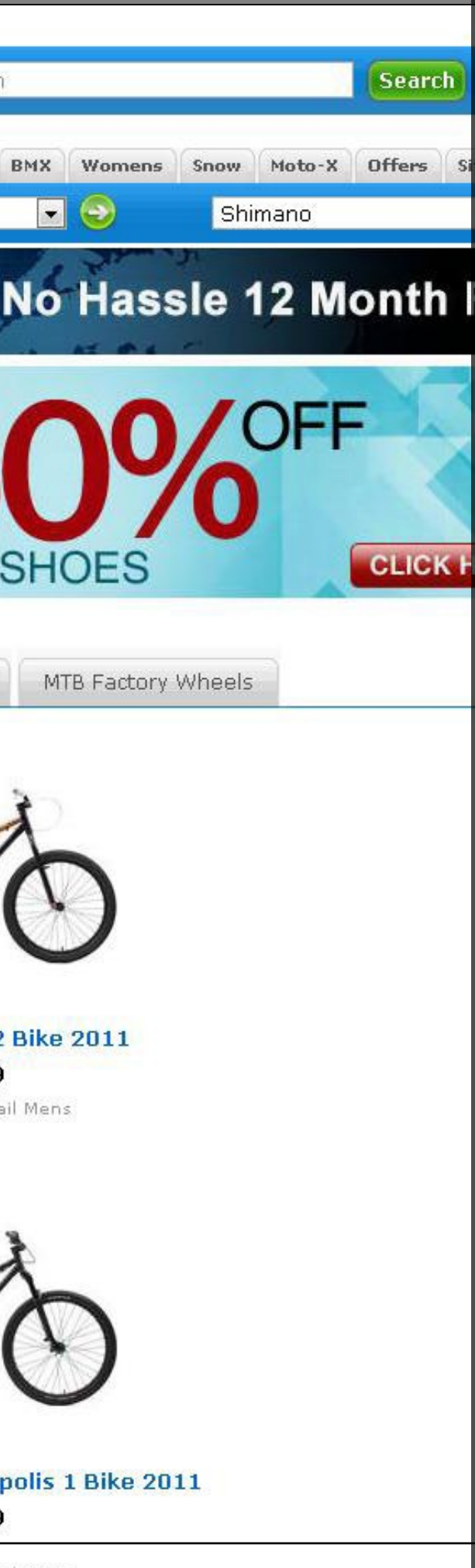
iCycling.gr

Σημεία των καιρών:
ANTI Chain Reaction

Κείμενο: Αλέξανδρος "Limas" Ιωαννίδης **Φωτό:** αρχείο eBike.gr

Αν είστε ποδηλάτης και έχετε πρόσβαση στο διαδίκτυο, το πιθανότερο είναι ότι γνωρίζετε το ηλεκτρονικό κατάστημα www.chainreactioncycles.com. Ίσως εσείς ή κάποιος φίλος σας να έχετε ψωνίσει από εκεί, απολαμβάνοντας την -κατά γενική ομολογία- υποδειγματική εξυπηρέτηση και τις φθηνές τιμές που προσφέρει η επιτυχημένη επιχείρηση με έδρα το Ballyclare της Βόρειας Ιρλανδίας. Αυτό που ίσως να μη γνωρίζετε, είναι το κίνημα "ANTI Chain Reaction"


Chain Reaction cycles.com
Speed Search
MTB
Road
Triathlon
CRC Time 18:42
Anti-Pollution Masks
MTB
Bikes
All Cruisers
All Mountain Bikes
All Road Bikes
BMX Bikes
Cruiser Bikes Kids
Cruiser Bikes Mens
Cruiser Bikes Womens
Cyclo Cross Bikes
Electric Bikes
Folding Bikes
Hardtail Bikes Mens
Hardtail Bikes Womens
Hybrid & City Bikes
Kids Bikes
Road Bikes Mens
Road Bikes Womens
Disc Brakes
Magura Brake Pads
Magura Brake Spares
UP TO
5
MTB
New MTB Products
2011 MTB Bikes
MTB Shoes
MTB Frames & Forks
Vitus Bikes Vee-1 2011
Now £259.99
See all Bikes City
NS Bikes Holy 2
Now £499.99
See all Bikes Hardta
BeOne Spirit Comp Hardtail Bike 2011
Now £499.99
See all Bikes Hardtail Mens
NS Bikes Metro
Now £999.99
See all Bikes Hardta



Το κίνημα αυτό ξεκίνησε πρόσφατα από μία ομάδα Ισπανών εμπόρων ποδηλάτων που τα τελευταία χρόνια είδαν τις επιχειρήσεις τους να ζημιώνονται από τον ανταγωνισμό των μεγάλων διαδικτυακών καταστημάτων. Στην ιστοσελίδα www.antichainreaction.com οι έμποροι δηλώνουν τη θέση τους και εξηγούν τα επιχειρήματα τους. Δε φταίει το διαδίκτυο ούτε ο καταναλωτής, λένε, το πρόβλημα ξεκινά από τους ίδιους τους κατασκευαστές ποδηλάτων και εξοπλισμού, που με την πολιτική διάθεσης των προϊόντων τους ευνοούν το φαινόμενο. Παρά την ονομασία του κινήματος, οι διαμαρτυρόμενοι έμποροι ποδηλάτων δε στοχεύουν μόνο το συγκεκριμένο ηλεκτρονικό κατάστημα (πιθανότατα επέλεξαν το όνομα αυτό ως αντιπροσωπευτικό, λόγω της αναγνωρισιμότητας του Chain Reaction Cycles), αλλά το γενικότερο φαινόμενο που έχει χτυπήσει τον κλάδο τους. Ζητούν από τις ίδιες τις εταιρίες να τους στηρίξουν, υπογραμμίζοντας ότι ο καταναλωτής είναι πάντα ελεύθερος να κάνει τις αγορές του όπου θέλει, άρα η αλλαγή μπορεί να γίνει μόνο ριζικά.

Βέβαια δεν έχουν πληγεί μόνο οι Ισπανοί έμποροι ποδηλάτων από τα μεγάλα διαδικτυακά ποδηλατικά καταστήματα, το πρόβλημα έχει λάβει παγκόσμιες διαστάσεις αφού ο τρόπος που λειτουργούν τα "μικρά" ποδηλατάδικα της Ισπανίας εκ φύσεως δε μπορεί να διαφέρει πολύ από τον τρόπο που λειτουργούν τα ελληνικά, τα ιταλικά, τα γαλλικά κ.ο.κ. Αν ρωτήσετε στο κοντινότερο σας ποδηλατικό κατάστημα, είναι σίγουρο ότι θα έχουν άποψη πάνω στο θέμα!
Μια ανάγνωση της σελίδας www.antichainreaction.com ίσως σας δώσει μια διαφορετική οπτική γωνία από αυτή που είχατε μέχρι σήμερα για την ποδηλατική αγορά, ως καταναλωτές. Η ποδηλατική "πίτα" έχει μεγαλώσει πολύ –μαζί και τα προβλήματα της...

Μάθετε περισσότερα για το Chain Reaction Cycles (http://bit.ly/grsLxq), μια μικρή οικογενειακή επιχείρηση που ξεκίνησε το 1985 και εξελίχθηκε στο μεγαλύτερο ηλεκτρονικό κατάστημα ποδηλάτων του κόσμου.
Επισκεφθείτε τη σελίδα του κινήματος ANTI Chain Reaction (http://antichainreaction.com).
Βρείτε το κοντινότερο σας ποδηλατικό κατάστημα (http://bit.ly/hk7D1b).
Διαβάστε το άρθρο "Να αγοράσω από το eBay ή να κάτσω στ' αυγά μου;" (http://bit.ly/foi1rY)

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

40
TOMORROWLAND
SPEEDWAY

Αυτό το καλούπι μπορεί να σπάσει;

Σπύρος Τσαντήλας

"Δεν πρόκειται να διώξουμε τα αυτοκίνητα από τα κέντρα των πόλεων περισσότερο απ' όσο πρόκειται να φάμε τετράγωνες μπανάνες…"

Πριν λίγες μέρες, στις 28 Μαρτίου, ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και υπεύθυνος για θέματα μεταφορών, ο Εσθονός Siim Kallas, επισημοποίησε το στρατηγικό πλάνο της Ε.Ε. για έναν πολύ υψηλό στόχο στον τομέα των μεταφορών.

Το σχέδιο Transport 2050 (http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm) έχει ξεκινήσει να συζητείται από το 2009 και στοχεύει ως τα μέσα του αιώνα σε ένα ενιαίο σύστημα μεταφορών στην Ευρώπη με τρένα και θαλάσσια/ποταμίσια μέσα που θα συνδέουν όλα τα αεροδρόμια της ηπείρου. Στα πλαίσια αυτού, ο κύριος Kallas οραματίζεται κάτι που σήμερα φαντάζει απίστευτο: Να εξαλειφθεί η χρήση οχημάτων που καίνε ορυκτά καύσιμα από όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις ως το 2050 και να αποθαρρυνθεί η χρήση τους από όσους καλύπτουν αποστάσεις άνω των 300 km.

Πάνω σε αυτόν τον κεντρικό άξονα, η Ε.Ε. δε διστάζει να προωθήσει μια στρατηγική απεξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα, αφενός περιορίζοντας τη χρήση οχημάτων ιδιωτικής χρήσης με κινητήρες εσωτερικής καύσης προς όφελος των μελλοντικών οικολογικών μέσων μαζικής μεταφοράς, αφετέρου υποστηρίζοντας την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για τα ιδιωτικά μας οχήματα. Η τελική ποσοτικοποίηση καταλήγει σε ένα νούμερο: 60% λιγότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη ως το 2050.

Εξαιρετικά ρηξικέλευθη ακούγεται αυτή η στρατηγική. Ο σημερινός στόχος είναι 20% μείωση εκπομπών καυσαερίων ως το 2020, όμως με βάση τις μετρήσεις του 1990. Αν σκεφτούμε πόσα εκατομμύρια αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες έχουν προστεθεί στους ευρωπαϊκούς στόλους από το '90 ως σήμερα –δείκτης ευημερίας στη νεοφιλελεύθερη καπιταλιστική κοινωνία– ακούγεται μάλλον σα να κυνηγάμε φαντάσματα. Μοιάζει περισσότερο με επικοινωνιακή πολιτική παρά με ουσία.

Το πλάνο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν πρόλαβε καλά-καλά να ανακοινωθεί και ήδη άρχισε να δέχεται κανονιές. Μόλις μια μέρα μετά ο Άγγλος υπουργός Μεταφορών, Norman Baker, σχολίαζε στο BBC με στόμφο: "Δεν πρόκειται να διώξουμε τα αυτοκίνητα από τα κέντρα των πόλεων περισσότερο απ' όσο πρόκειται να φάμε τετράγωνες μπανάνες…"

Η λογική του Transport 2050 απαιτεί να ανοίξουμε το μυαλό μας σε μια άλλη πραγματικότητα, εκπορευόμενη της αναγκαιότητας. Η εκτενώς δικτυωμένη Ευρώπη ακούγεται ως υπέροχη ιδέα, αλλά δύσκολα θα βγάλει από το μυαλό του σύγχρονου πολίτη το στάτους που συνδέεται με το ιδιωτικό όχημα –και ας είμαστε σίγουροι πως το μάρκετινγκ των εταιρειών θα φροντίσει γι' αυτό. Η δε ανάπτυξη εναλλακτικών τεχνολογιών, όπως λ.χ. ηλεκτρικοί κινητήρες, εκτός της σθεναρής αντίστασης που συναντά από το πετρελαϊκό λόμπι, εξαρτάται και από τις ενεργειακές υποδομές. Αν είναι η ηλεκτρική ενέργεια να παράγεται από πυρηνικά εργοστάσια ή, όπως στην τριτοκοσμική Ελλάδα, εξ ολοκλήρου από ορυκτά καύσιμα τύπου λιγνίτη, τότε να ας ξεχάσουμε τις οικολογικές μεταφορές του 2050.

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 600 RR ABS	34(F)
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 1	6(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)
990 SMT ABS	34(F)
Duke 690	2(Τ)
Offroad '10	20(F)

we have issues...

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Offroad '11	31(F)
RC8	1(C),25(Σ)
RC8R	18(F)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(T)
Stelvio 1200 NTX	20(Σ)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(T)
Peugeot	
Geopolis 300RS	30(F)
Geopolis 400	1(F)
LXR 200i	20(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
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)
RV 125 VanVan	34(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),34(T)
Tiger 800 XC	32(F)
Tiger SE	24(Σ)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Vespa	
GTS 300 SuperSport	28(F)
GTV 250i Navy	7(F)
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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Bike Parks	24
Brevet	24
BMW Mountain Bike	16
Γιατί ποδήλατο;	25
Γυναίκα και ποδήλατο	18
Dirfis Downhill	26
Ενυδάτωση	7
Επισκευή σαμπρέλας	29
Freeday	28
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

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
2 Χρόνια eBike.gr	24
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