ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 36 • Μάιος 2011

bikegr

SUZUKI GSR 750
πρώτη παρουσίαση στην Ελλάδα

aprilia Tuono V4
το οδηγούμε στην Ισπανία

THE FRONT
Η BMW πάει Ινδία και η Indian ξαναζωντανεύει στην Αμερική

FIRST RIDES
Kawasaki Z1000SX και Derbi Rambla 300i

RACING
Η εγχείρηση πέτυχε, ο Pedrosa σάρωσε

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

Φωτογραφικός Φακός

Art Director

Assistant Art Director

Εμπορική Διεύθυνση

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τολμούν και συνεργάζονται

Δεν ξεχνάμε

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Επικοινωνία

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

ebikers

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

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

Mike Wood, mike@ebike.gr

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Χρήστος Θεοδωρόπουλος, 3chris@ebike.gr

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

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
Βασίλης Νομικός, vnomik@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@ebike.gr
Εύη Συνοδινού, synevy@ebike.gr
Μιχάλης Τήλιος, mtilios@ebike.gr
Κώστας Φωτιάδης, fotiadisk@ebike.gr

Τον Χρήστο Μωραΐτη

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

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

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

The Front

News 10
Η Polaris στέλνει τα δολάριά της στην Indian και η BMW τα κιβώτια στην Ινδία

Michelin Pilot Road 3 18
Ο Σπύρος μας μεταφέρει τις -στατικές- εντυπώσεις του από το καινούργιο sport touring ελαστικό της Michelin

First Rides

Suzuki GSR 750 30
Πρώτη παρουσίαση στην Ελλάδα και ποιος περισσότερο κατάλληλος από τον Τσαντήλα για να πάει και να το οδηγήσει;

Kawasaki Z1000SX 42
Μετά την τραυματική εμπειρία του Άρη με το γυμνό, έρχεται ο Σπύρος με το ντυμένο να βάλει τα Kawasaki στη θέση τους

Derbi Rambla 300i 56
Κοίτα να δεις που τα scooter με κυβικά έχουν την πλάκα τους

Cover Story

Aprilia Tuono V4R APRC 70
Ο Άρης ταξιδεύει στη Valencia της Ισπανίας και οδηγεί τον τετρακύλινδρο απόγονο του Tuono στο δρόμο και στη πίστα

Racing

Editorial 90
Περί συνολικού βάρους το ανάγνωσμα

Gossip 92
Προχωράει η πίστα της Πάτρας αλλά τα φορτηγά της Kawasaki δύσκολα θα φτάσουν στο λιμάνι μετά τις πρόσφατες εξελίξεις

MotoGP Estoril 108
Έξι χρόνια περιμέναμε να δούμε τον Pedrosa να κάνει τέτοιο αγώνα!

World SBK Donington και Assen 138
Πρώτη νίκη Melandri - και δώρο φάπες από τον Biaggi

Racing Lines 166
Πέρα από τα πικάντικα των Stoner και Rossi, δεν θα μπορούσε να λείπει ο Biaggi από την αγαπημένη μας στήλη

The Back

Press 170
GP και Ducati πάνε πακέτο - ακόμα και σε αυτή τη στήλη!

eCycle Interview 172
Ο Μπάμπης Χαϊδεμενάκης μιλά στον Βασίλη Νομικό

eClubs 180
Τέσσερις σελίδες έγιναν οι μοτοσύνδεσμοί μας!

exodus 184
Πως μια απεργία αναδεικνύει την πραγματικότητα

eIssues 186
Όλη η δουλειά που έχουμε κάνει από τον Απρίλιο του 2008 μέχρι σήμερα

Τεύχος 38 • Μάιος '11

Φωτό εξωφύλλου: Aprilia

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

Κωνσταντίνος Δάλλας

Video tim

Από αυτό το τεύχος, κάθε μοτοσυκλέτα που περνά την πόρτα του ebike.gr και εντάσσεται στις σελίδες του, θα συνοδεύεται από video, ανεβασμένο στο youtube. Την αρχή έκανε ο Άρης στην Ισπανία, στην αποστολή του καινούργιου Aprilia Tuono

Για να πούμε όλη την αλήθεια, η αρχή έγινε λίγες μέρες νωρίτερα, στα "γυρίσματα" του Streetfighter Battle '11 στην Αττική, το οποίο αρχικά ήταν να δημοσιευθεί σε αυτό το τεύχος - αλλά κάτι τα καινούργια κόλπα με τα video, κάτι οι αλλαγές στην εμπορική μας διεύθυνση και το πρόγραμμα πήγε τόσο πίσω που αποφασίσαμε να το αφήσουμε για το επόμενο τεύχος.

Έχουμε κλείσει τρία χρόνια και τα multimedia χαρακτηριστικά μας είναι αστεία μπροστά στις δυνατότητες του μέσου στο οποίο κυκλοφορούμε - δηλαδή το internet. Το μοναδικό σταθερό multimedia χαρακτηριστικό σε κάθε τεύχος, είναι τα μπλε "e" που σας ανοίγουν τις φωτογραφίες μας σε υψηλή ανάλυση. Από εκεί και ύστερα, μένουν οι ενεργοί σύνδεσμοι στα κείμενα και τις διαφημίσεις, που σας οδηγούν απευθείας στην πηγή της ενημέρωσης - ή στη σελίδα του κατασκευαστή της εκάστοτε μοτοσυκλέτας. Έτσι λοιπόν, αποφασίσαμε να κάνουμε κάτι δραστικό γι' αυτό. Ήρθαμε σε επικοινωνία με την αντιπροσωπεία της GoPro, της καλύτερης και επικρατέστερης HD κάμερας για extreme sports σήμερα. Τα παιδιά της Drakos Engineering ανταποκρίθηκαν αμέσως και μας προμήθευσαν με δύο κάμερες, με τις οποίες καλύψαμε τις ανάγκες του γυμνού συγκριτικού. Στη συνέχεια, ο Άρης πήρε μαζί του τη μια στην Ισπανία και γύρισε πίσω με περισσότερα από 95 λεπτά

e!

"...μόλις το ανοίξεις στο iPad θαρρείς ότι είναι φτιαγμένο το ένα για το άλλο..."

υλικού από το δρόμο και την πίστα - τα καλά του να έχεις 16GB κάρτες. Τριάντα επτά από αυτά τα λεπτά μπορείτε να τα δείτε στα τέσσερα video που φιλοξενούνται στη σελίδα μας στο youtube σε ποιότητα HD. Για τους λιγότερο παρατηρητικούς, οι απευθείας σύνδεσμοι βρίσκονται στις σελίδες 79, 82, 87 και 88 του παρόντος τεύχους, κάνοντας κλικ στις φωτογραφίες με το κόκκινο πλαίσιο και το χαρακτηριστικό κουμπάκι "play" στο κέντρο. Προτού προλάβουμε να δούμε το υλικό που τράβηξε ο Άρης, φύγαμε για Σέρρες και το Spring trackday του trackbike.gr, όπου πραγματοποιήσαμε το Supersport Battle '11, τρέξαμε με το RSV4R Factory στο racebike (κλικ για να δείτε το video) και γεμίσαμε τις κάρτες μας με εντυπωσιακό υλικό για το καινούργιο video του Γιάννη Μπούστα με τίτλο "1.19.345", που θα το κυκλοφορήσουμε στο youtube μέσα στο Μάιο - πάντα σε HD. Και ακόμα δεν έχετε δει τίποτα! Αν όλα πάνε καλά και καταφέρουμε να συγκεντρώσουμε τις προς δοκιμή μοτοσυκλέτες, το τεύχος Ιουλίου θα έχει Superbike Battle '11, τίγκα στο HD video με πλάνα σε στυλ MotoGP!

Απελευθέρωση τώρα!

Η μεγάλη αλλαγή του προηγούμενου μήνα, η κατάργηση δηλαδή της διαδικασίας εγγραφής στο ebike.gr, είχε μόνο θετικά αποτελέσματα. Τα downloads του προηγούμενου τεύχους -με Harley στο εξώφυλλο παρακαλώ!- πήραν τον ανήφορο, σημειώνοντας αύξηση μεγαλύτερη από 30 τοις εκατό σε σχέση με το αμέσως προηγούμενο. Αυτό μας θύμισε ότι ζούμε την εποχή του εύκολου και γρήγορου, στην οποία καλά θα κάνουμε να προσαρμοστούμε. Που χρόνος για εγγραφές, email επιβεβαίωσης, login, cookies, υπενθύμιση κωδικών και άλλα τέτοια. Κλικ και download θέλει ο κόσμος, το βλέπουμε και από τις δικές μας αντιδράσεις στα ψηφιακά μέσα που παρακολουθούμε. Επόμενη στάση στην προσαρμογή μας, η special έκδοση για το iPad, που κατά τη γνώμη μας είναι το μέλλον στα μέσα ανάγνωσης ψηφιακών εκδόσεων όπως το ebike.gr. Ήδη το παράδειγμα της Apple ακολουθούν κατά ριπάς εταιρείες γίγαντες όπως η Samsung, η Toshiba, η LG και η Motorolla - και αυτό μόνο θετικό μπορεί να είναι για ένα ψηφιακό περιοδικό σαν το δικό μας, που μόλις το ανοίξεις στο iPad θαρρείς πως είναι φτιαγμένο το ένα για το άλλο. Μέχρι τότε, όσοι μας διαβάζετε στο iPad δώστε τέσσερα ευρώ και αποκτήστε το GoodReader - αν δεν το έχετε κάνει ήδη. Ξαφνικά, η ανάγνωση του ebike.gr στη συσκευή της Apple γίνεται ακόμα πιο απολαυστική, μόνο και μόνο από το γεγονός ότι μπορείτε να το δείτε όπως ακριβώς το σχεδιάσαμε, με δύο σελίδες αντικριστά, και να πλοηγηθείτε στους απευθείας σύνδεσμους χωρίς να βγείτε από την εφαρμογή, επιστρέφοντας με το πάτημα ενός κουμπιού στη σελίδα που είχατε μείνει.

Εσωτερικές ανακατατάξεις

Από αυτό το τεύχος επιστρέφει στην ομάδα μας ο Χρήστος Θεοδωρόπουλος και αναλαμβάνει την πολυαγαπημένη του εμπορική διεύθυνση. Ο Βασίλης Νομικός έχει κάνει την καλύτερη δουλειά από όλους μας, εγκαταλείποντας την Αθήνα για να βρει την υγειά του στα Χανιά της Κρήτης. Συνεχίζει να αποτελεί μέρος της οικογένειας του ebike.gr και είμαι σίγουρος πως κάνει ό,τι καλύτερο μπορεί από εκεί που βρίσκεται - όμως δυστυχώς για όλους μας, στο χώρο της μοτοσυκλέτας, Ελλάδα είναι κυρίως η Αθήνα και η απόσταση είναι πρόβλημα για την πλειοψηφία του κόσμου που έχει μάθει να δουλεύει με τον παραδοσιακό τρόπο. Εμείς, ως ψηφιακό και προφανέστατα επαναστατικό μέσο, μια χαρά τα βρίσκουμε και από μακριά, γι' αυτό και μπορούμε να δουλεύουμε τρία χρόνια τώρα χωρίς κοινά γραφεία και "εννέα με πέντε".
Καλή ανάγνωση και καλό καλοκαίρι! <<

X-lite

the front

Η πρώτη κυρία της Αμερικανικής μοτοσυκλετιστικής ιστορίας νυμφεύεται – και μετά από χρόνια ταλαιπωρίας φαίνεται να χτυπάει διάνα

Indian
Indian
CA'S FIRST MOTORCYCLE

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

Indian + Polaris

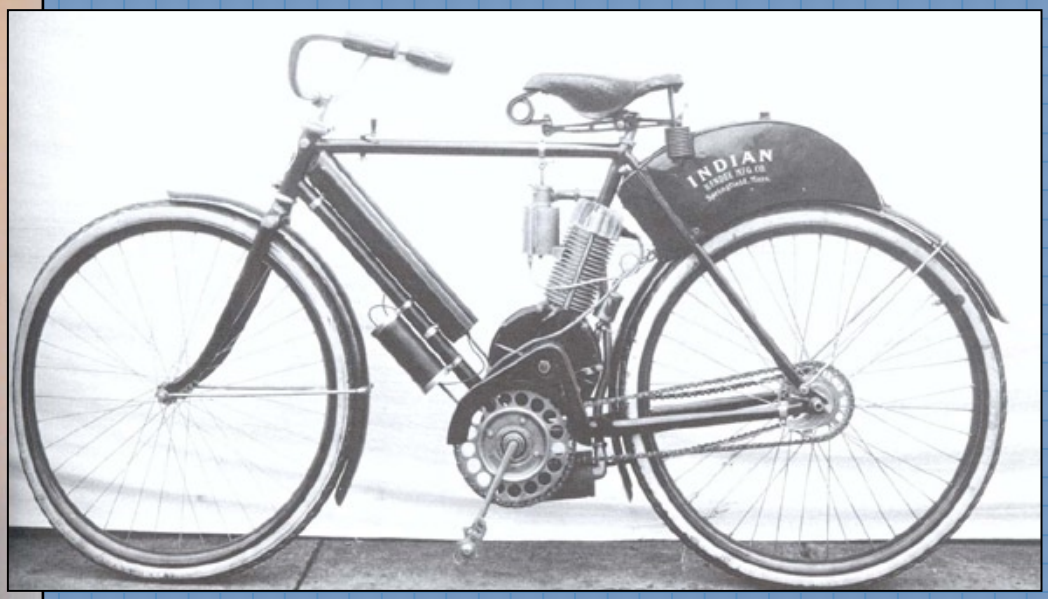
Η Polaris αγόρασε την Indian. Και τι με αυτό; Απλά το σημαντικότερο νέο αυτό το μήνα και με διαφορά, παρά το φαινομενικά αδιάφορο των μοτοσυκλετών. Για το γιατί τώρα, ας τα πάρουμε με τη σειρά:

Η Indian ήταν η πρώτη εταιρεία μοτοσυκλετών στην Αμερική, ιδρυθείσα το 1901. Το πρώτο της μοντέλο απείχε ελάχιστα από ένα ποδήλατο και απέδιδε 1.75 ίππους από τον μονοκύλινδρο κινητήρα του, ενώ δεν άργησαν οι δικύλινδρες εκδόσεις με ακόμα μεγαλύτερες αποδόσεις. Το μονοπώλιο της Indian δεν κράτησε πολύ, με την Harley Davidson να παίρνει κεφάλι και κρατικά συμβόλαια μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και την Indian να βάζει λουκέτο το 1953. Έκτοτε, ήταν πάμπολλοι οι υποψήφιοι μνηστήρες με την ουτοπική ψευδαίσθηση ότι θα τα έβαζαν με την πανταχού παρούσα H-D, με τα αναμενόμενα επακόλουθα λουκέτα, έως την τελευταία ανάνηψή της το 2006 που δεν κλόνισε ακριβώς τη Harley.

Τα πράγματα είναι λίγο διαφορετικά με την Polaris. Τα περσινά έσοδα της εταιρείας από τη Victory μπορεί να ήταν μόλις 82 εκατομμύρια δολάρια, αλλά αυτά είναι ένα μόνο μέρος των 2 δις που κάνει ο όμιλος. Αυτό της δίνει μια σταθερότητα που ελάχιστες εταιρείες μοτοσυκλετών διαθέτουν μετά την ύφεση, όπως για παράδειγμα η ταλαιπωρημένη Harley Davidson που μπορεί σιγά σιγά να ξαναπατάει στα πόδια της αλλά απέχει αισθητά από τις καλύτερές της εποχές.

Ταυτόχρονα, η Polaris μπορεί όχι μόνο να εκμεταλλευτεί το όνομα της Indian με τη σωστή προώθηση, αλλά να προσφέρει την τεχνογνωσία της Victory και να ξεχωρίσει τις δύο γκάμες. Εμείς βλέπουμε την Indian για να χτυπάει κατά μέτωπο τα μοντέλα της H-D και τη Victory να μπορεί να ανοιχτεί σε άλλα μονοπάτια, αποφεύγοντας έξυπνα να χτυπήσει τη Harley στο στοιχείο της – κάτι που ως τώρα κανείς δεν έχει κάνει επιτυχώς.

Μεγάλες προσδοκίες; Μπορεί. Αλλά η Polaris σίγουρα δεν είναι μια τυχαία εταιρεία και έχει όλους τους πόρους για να στηρίξει μια επιτυχημένη αναβίωση της μοναδικής εταιρείας με το όνομα να τα βάλει με τη Harley. Και αν αλλάξει τόσο πολύ το status quo στην Αμερική, να είστε σίγουροι ότι θα νιώσουμε τα κύματα και εμείς.



POLARIS®

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

MV Agusta Brutale 990R

Τι κάνετε εσείς τις εθνικές εορτές; Χαλαρώνετε, βρίσκετε χρόνο να ασχοληθείτε με πράγματα που αμελούσατε;
Η MV Agusta συνεχίζει να κάνει τα πράγματα λίγο διαφορετικά, παρουσιάζοντας μια επετειακή έκδοση του Brutale 990R, τρικολόρε φυσικά, για να γιορτάσει τα 150 χρόνια της ενοποίησης της Ιταλίας. Μια τακτική που έρχεται να συμπληρώσει τη νεοφερμένη αγάπη της εταιρείας για τα Teaser, κρατώντας τη στα φώτα της δημοσιότητας με έξυπνα υπολογισμένες κινήσεις.
Το 990R δεν έχει μηχανικές αλλαγές από την απλή έκδοση αλλά είναι ομολογουμένως ξεχωριστό με τις τριχρωμίες, ενώ οι 150 μοτοσυκλέτες της παραγωγής θα έρχονται με αριθμημένη πλάκα στο τιμόνι κοστίζοντας μόλις 350€ παραπάνω από το 990R στην Ιταλία.

Brammo Engage & Encite

Κάθοδο στην αγορά των ηλεκτρικών On-off και Motard κάνει η Brammo, με δύο μοντέλα τόσο για ενήλικες όσο και για παιδιά με τα Engage και Encite αντίστοιχα. Πέρα από το προφανές ενδιαφέρον στο εξωτερικό για ηλεκτρικά enduro – καθώς οι νόμοι για την εκτός δρόμου κίνηση δεν είναι ακριβώς ευνοϊκοί για τα βενζινοκίνητα οχήματα – εκεί που το παιχνίδι αρχίζει να σοβαρεύει είναι στη μετάδοση.
Σε αντίθεση με τα αντίστοιχα μοντέλα της Zero Motorcycles και όσα ηλεκτρικά ξέρουμε ως σήμερα, το Engage διαθέτει Integrated Electronic Transmission (IET), η σε πιο απλά Ελληνικά, κιβώτιο 6 σχέσεων. Τα ακριβή τεχνικά του κιβωτίου δεν έχουν φυσικά δοθεί στη δημοσιότητα, αλλά τα περιμένουμε με ενδιαφέρον καθώς ένα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζουν όλοι οι κατασκευαστές ηλεκτρικών οχημάτων είναι ότι οι ποσότητες ροπής αυτής της κατηγορίας κινητήρων είναι τόσο μεγάλες και αποδίδονται από τόσο χαμηλές στροφές που έχουν την τάση να εξολοθρεύουν κιβώτια για πλάκα. Περισσότερες λεπτομέρειες θα μάθουμε όσο θα πλησιάζει η ώρα της παραγωγής καθώς οι μοτοσυκλέτες που παρουσιάστηκαν ήταν πρωτότυπα. Αυτό που ξέρουμε εκ στόματος Brammo είναι ότι υπάρχει regenerative breaking που φορτίζει τις μπαταρίες, ενώ χάρη στο 6άρι κιβώτιο όχι μόνο έχει αίσθηση κανονικής μοτοσυκλέτας αλλά αυξάνεται και η αυτονομία, καθώς ο ηλεκτροκινητήρας διατηρείται στην ιδανική περιοχή λειτουργίας του. Και το μικρό teaser έχει το ενδιαφέρον του. http://www.youtube.com/watch?v=W9VaVS5Jqrg

more stuff...

Τη θυμάστε τη Horex VR6? Με τον εξακύλινδρο V 15 μόλις μοιρών και την υπόσχεση 200 ίππων από τα 1200 κυβικά της; Απ΄ότι φαίνεται η εξέλιξη πηγαίνει καλά, με την εταιρεία να μας δίνει ένα time-lapse της συναρμολόγησης μιας VR6 – φυσικά με το χέρι και όχι άψυχα ρομπότ. http://www.youtube.com/watch?v=JCOLKXBVzYE

«Τα λέμε πάλι το καλοκαίρι» είπε η δημοπρασία στη Moto Morini, καθώς ουδείς έδειξε ενδιαφέρον για την Ιταλική εταιρεία. Σύμφωνα με την Ιταλική εφημερίδα La Republica, υπάρχουν ακόμα τρία ενδιαφερόμενα γκρουπ, αλλά δεν κατάφεραν να μαζέψουν το κεφάλαιο στην ώρα τους.

Σας τα είχαμε πει για την MV Agusta F4RR Corsacorta, αλλά είναι ενδιαφέρον να βλέπεις την MV να εμβαθύνει το παιχνίδι με τα teaser της. Και πόσο διακριτικοί είναι με το 201CV... http://www.youtube.com/watch?v=4YMR7uwh14U

Όπως και να το κάνουμε, τα αιμοβόρικα βίντεο που προσπαθούν να σοκάρουν τους μοτοσυκλετιστές για να χρησιμοποιήσουν εξοπλισμό ασφαλείας δεν έχουν πάντα το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Τι γίνεται όμως όταν η προσέγγιση είναι λίγο διαφορετική; http://vimeo.com/22897515

Δεν έχετε χρήματα για καινούργια μοτοσυκλέτα αλλά χρειάζεστε αλλαγή; Η Blue Star Bobbers ίσως να έχει τη λύση, αρκεί να έχετε custom μοτοσυκλέτα. Γνωστή για τα σπεσιαλάκια της, τώρα διαθέτει έτοιμα κιτ που μεταμορφώνουν κλασικά τσόπερ με συγκριτικά χαμηλό κόστος. Το μέλλον της μεταποίησης; http://bluecollarbobbers.com/

Ο Skip Woods, σεναριογράφος των Swordfish, Hitman και X-Men Origins: Wolverine δεν ήταν στα καλύτερά του όταν του έκλεψαν την custom μοτοσυκλέτα του, αξίας άνω των 55.000€. Φανταστείτε την έκπληξή του όταν τον ειδοποίησαν ένα χρόνο μετά ότι η μοτοσυκλέτα του βρέθηκε στις... Φιλιππίνες μετά από επιδρομή της αστυνομίας. Μόλις 12,000 χιλιόμετρα μακριά.

Honda New Mid

Ιδού λοιπόν το Honda New Mid παραγωγής.

Ή αλλιώς το σκούτερ που συνδυάζει άνεση και πρακτικότητα με οδική συμπεριφορά Sport μοτοσυκλέτας. Το πρόβλημα είναι ότι η Honda δεν έδειχνε να έχει και πολύ μεγάλη διάθεση να μοιραστεί λεπτομέρειες περί μηχανικών μερών, παρά μόνο ότι χρησιμοποιεί κιβώτιο με δύο συμπλέκτες όπως το VFR. Αυτό που αναμένουμε είναι ένα δικύλινδρο κινητήρα κάπου ανάμεσα στα 600 και 750cc, εν σειρά για χωροταξικούς λόγους. Αυτό που ξέρουμε είναι ότι δείχνει λίγο πιο πειστικό στο μουντό γκρι του 3D προγράμματος που χρησιμοποιείται για την κατοχύρωση του σχήματος απ' ότι με τα νίκελ και τις κόκκινες σέλες που το πρωτοείδαμε στο Μιλάνο.

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

Σαλόνι; Ποιό Σαλόνι;

Δεν είχε βγει καλά – καλά το προηγούμενο τεύχος που ανακοινώναμε την επιστροφή της Έκθεσης Μοτοσυκλέτας, όταν ήρθε το ακόλουθο δελτίο τύπου από τη Lamarco:

Η «Έκθεση Μοτοσυκλέτας, Scooter & Αξεσουάρ 2011» που επρόκειτο να διεξαχθεί από 3 έως 8 Μαΐου στο Ανατολικό Αεροδρόμιο αναβάλλεται.

Παρά τις αρχικές θετικές ενδείξεις και ενδιαφέρον για την παρουσία του μεγαλύτερου μέρους των αντιπροσωπειών μοτοσυκλέτας και scooter, όπως διαφαίνεται, η συνεχιζόμενη πτωτική πορεία των πωλήσεων (Μάρτιος '11 -36%) επέδρασε αρνητικά οδηγώντας αυτές σε ακύρωση της συμμετοχής τους.

Η αναβολή της έκθεσης έχει στόχο να προστατεύσει όλους τους εμπλεκόμενους και επισκέπτες από ένα αποτέλεσμα κατώτερο του επιπέδου, που από το 1995 έχει αναδείξει την ετήσια έκθεση του κλάδου ως το κορυφαίο γεγονός κάθε χρονιάς.

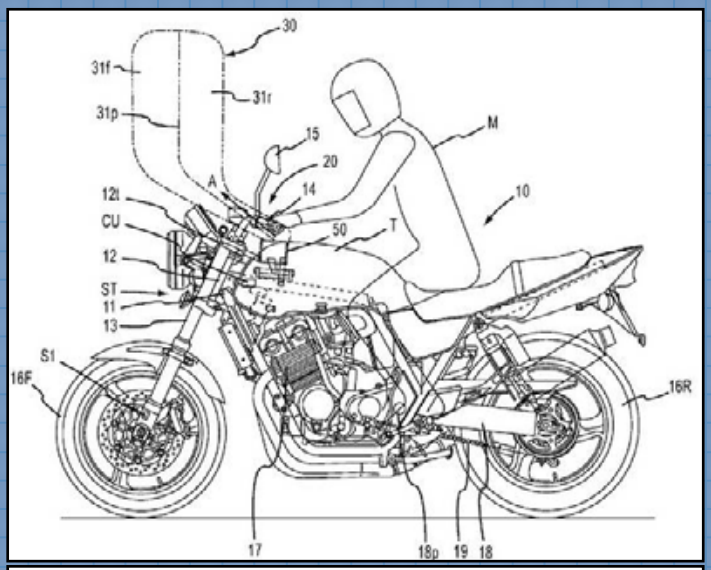
Με την πεποίθηση ότι η αγορά της μοτοσυκλέτας σύντομα θα ανακάμψει, ανανεώνουμε το ραντεβού μας σε τόπο και χρόνο που σύντομα θα ανακοινώσουμε.

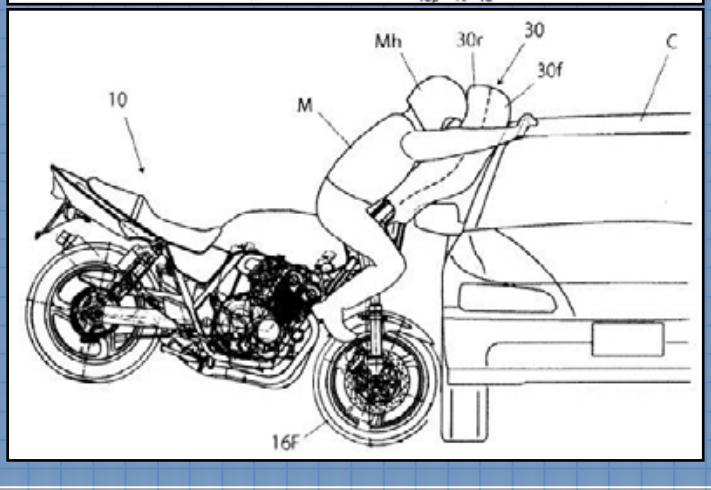
Honda airbags II – The Return

Οι περισσότεροι γέλασαν όταν η Honda αποφάσισε να τοποθετήσει αερόσακο στη Goldwing, με πικρόχολα σχόλια για τις εργονομικές ομοιότητές της με τα αυτοκίνητα

Τώρα όμως η Honda επιστρέφει με μια λύση που έχει εφαρμογή σε μοτοσυκλέτες που καβαλάει ο περισσότερος κόσμος. Σύμφωνα με τις λεπτομερείς πατέντες που κατέθεσε η Ιαπωνική εταιρεία, το κόλπο βρίσκεται στη θέση του αερόσακου. Βγαίνει και πάλι από το ντεπόζιτο, αλλά αντί να φουσκώνει σαν μπαλόνι πάνω από αυτό (εκτινάσσοντας τον σκυμμένο από πάνω του αναβάτη), εκτείνεται προς το τιμόνι, ανοίγοντας σε φάρδος καθώς φτάνει στο πλήρες του ύψος πάνω από τα όργανα. Έτσι προστατεύει τον αναβάτη σε μετωπικές συγκρούσεις, δρώντας σα μαξιλάρι ενώ απ' ότι φαίνεται το σύστημα θα διαθέτει και κλισιόμετρο, ανοίγοντας τον αερόσακο με κλίση προς τον αναβάτη αν η μοτοσυκλέτα γέρνει.

Κάτι μου λέει ότι σύντομα θα δούμε αν όχι Fireblade τότε VFR 1200 με αερόσακο. Αν θες άλλωστε να προωθήσεις κάτι το βάζεις εκεί που κοιτούν τα μάτια του κόσμου, όπως το ABS στα CBR.





KTM Duke 2012

Ο φακός της MCN έπιασε ένα πρωτότυπο του ερχόμενου KTM Duke, που αλλού; Σε βενζινάδικο.

Πέρα από την αναμενόμενη αύξηση στην απόδοση του μονοκύλινδρου 690 στους 70 περίπου ίππους, το νέο Duke δείχνει να κάνει άλλο ένα βήμα πιο μακριά από τις Motard ρίζες του, γυρίζοντάς το όλο και περισσότερο στο Streetfighter. Δείχνει χαμηλότερο, με την «αόρατη» εξάτμιση να έχει δώσει τη θέση της σε μια διάταξη με δύο καζανάκια όπως στα περισσότερα Supersport και την κλασική μονοκόματη και στενή σέλα να έχει παραχωρήσει τα νιάτα σε μια σαφώς φαρδύτερη δύο τεμαχίων.

Δεν ξέρουμε κατά πόσο η μάσκα που θυμίζει έντονα τα νέα Duke 125 θα παραμείνει τονίζοντας τη συγγένεια των δύο τόσο διαφορετικών εκδόσεων ή είναι απλά εκεί για να μην αποκαλύψει από τώρα όλα τα χαρτιά της KTM. Εμάς πάντως μας αρέσει.

VW eScooter Concept

Το σαλόνι της Shanghai επέλεξε η VW για να παρουσιάσει την απάντησή της στα ηλεκτρικά MINI Scooter E και Smart escooter. Αν και το όνομα του τελευταίου κάτι μας θυμίζει.

Πέρα από την ονομασία, έχουν και οι στυλιστικές επιλογές, με το φουτουριστικό ασπρόμαυρο γεωμετρικό σχήμα του eScooter να συνοδεύεται από νίκελ «τάσια» που φέρνουν στο μυαλό τον κλασικό σκαραβαίο. Αλλά βέβαια είναι για την Κίνα. Και αυτό είναι το μεγάλο χαρτί που διαφοροποιεί το eScooter, καθώς λόγω όγκου πωλήσεων η VW θεωρεί ότι μπορεί να διατηρήσει τα ποιοτικά της στάνταρ με τιμή κάτω από 700€. Τραβηγμένο; Υπολογίστε απλά ότι η υπάρχουσα αγορά απορροφεί 20 εκατομμύρια ηλεκτρικά σκούτερ, πολλά εκ των οποίων κοστίζουν λιγότερο από 350€. Το eScooter διαθέτει μπαταρίες νικελίου υδριδίου και κινητήρα 350 watt που του δίνει τελική 48 km/h με αυτονομία 40 χιλιομέτρων. Νούμερα που μπορεί να μην εντυπωσιάζουν, αλλά επαρκούν και με το παραπάνω για την αγορά που προορίζονται – εισάγοντας και πολλούς υποψήφιους αγοραστές για τα αυτοκίνητα της εταιρείας. Γιατί να μην το φτιάξουν;

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

Hero Honda & BMW

Μπορεί η Honda να ανοίγει τα φτερά της, πουλώντας τις μετοχές στη Hero Honda για να ανοίξει το δικό της εργοστάσιο, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι οι άνθρωποι της Hero κάθονται και κλαίνε τη μοίρα τους.

Κατ' αρχάς είναι απλά η μεγαλύτερη εταιρεία παραγωγής μοτοσυκλετών στον πλανήτη και ξαφνικά βρέθηκαν με ένα απρόσμενο σύμμαχο – τη BMW. Η συμφωνία που υπέγραψαν οι δύο εταιρείες φέρνει την Ινδική Hero Honda να κατασκευάζει κιβώτια ταχυτήτων για τους Βαυαρούς για τα επόμενα 5-7 χρόνια. Έτσι η BMW πέρα από το χαμηλότερο κόστος αποκτά και ένα πρώτο πάτημα στην Ινδική αγορά αυξάνοντας τη συνεργασία της με τη Hero (που ήδη κατασκευάζει σειρά εξαρτημάτων τόσο για τη BMW όσο και για την Καναδέζικη Bombardier), ενώ οι Ινδοί με τη σειρά τους παίρνουν άλλη μια σημαντική αναγνώριση για την ποιότητα των προϊόντων τους, με τον κλάδο των μεταδόσεων να μεγαλώνει κατά 70% ετησίως τα τελευταία χρόνια. Το πεδίο αλλάζει και κάποια στιγμή πρέπει να το πάρουμε χαμπάρι.

90 χρόνια Moto Guzzi

Μπορεί η ιστορία της να είναι πολύπαθη, αλλά η Moto Guzzi όχι μόνο συνεχίζει απτόητη ένα ταξίδι που ήδη έχει διαρκέσει 90 χρόνια, αλλά φαίνεται να βρίσκει πιο ξεκάθαρα την κατεύθυνσή της υπό την καθοδήγηση της Piaggio.

Ένα ταξίδι που άρχισε στις 15 Μαρτίου του 1921, όταν ο Emanuele Vittorio Parodi και ο φίλος του Carlo Guzzi υπέγραψαν τα χαρτιά στη Γένοβα. Το δε σύμβολο της εταιρείας, ο χρυσός αετός επιλέχτηκε προς τιμήν του φίλου τους Giovanni Ravelli, έναν πιλότο που σκοτώθηκε κατά τη διάρκεια μιας πτήσης το 1919.

Ο Όμιλος Piaggio γιόρτασε το γεγονός ελαφρώς νωρίτερα, με ένα ανανεωμένο Moto Guzzi World Days (ή αλλιώς GMG – Giornate Mondiali Guzzi), που πραγματοποιήθηκε στο θρυλικό εργοστάσιο στο Mandello del Lario, στα μέσα Σεπτεμβρίου. Η Ελληνική αντιπροσωπεία το γιορτάζει προσφέροντας δωρεάν διετή επέκταση εγγύησης για όσες μοτοσυκλέτες αγοραστούν μέσα στο 2012, μαζί με οδική βοήθεια. Εμείς ευχόμαστε να τα 200αρίσουν.

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

www.peugeotscooters.gr

ΚΕΝΤΡΟ - ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΣΕ ΧΡΟΝΟ LXR

arrow

24 άτοκες δόσεις με 10% προκαταβολή

Η καλύτερη λύση στην πόλη με 2.990€ στα 200cc

Peugeot LXR. Κομψό κι ευέλικτο, αυτό το scooter θα σας ενθουσιάσει με το μοναδικό γαλλικό κράτημά του. Οι άνετοι χώροι, ο μοντέρνος σχεδιασμός και η σταθερότητά του θα σας χαρίσουν ιδανικές διαδρομές μέσα κι έξω από την πόλη. Θα το βρείτε στα 200cc μόλις με 2.990€!

PEUGEOT LXR

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

SHOEI
HONDA

Κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **Φωτό:** Michelin, Σ.Τ.

Pilot Road 3

Η Τρίτη Γενιά

Η αγορά των Sport Touring radial ελαστικών είναι ταχύτατα ανερχόμενη στην Ευρώπη και τα Pilot Road 2 είναι τα best seller της κατηγορίας. Το γεγονός πάντως δεν εμποδίζει τη Michelin να τα βελτιώσει παρουσιάζοντας την επόμενη γενιά

SHOEI

Michelin Pilot Road 3

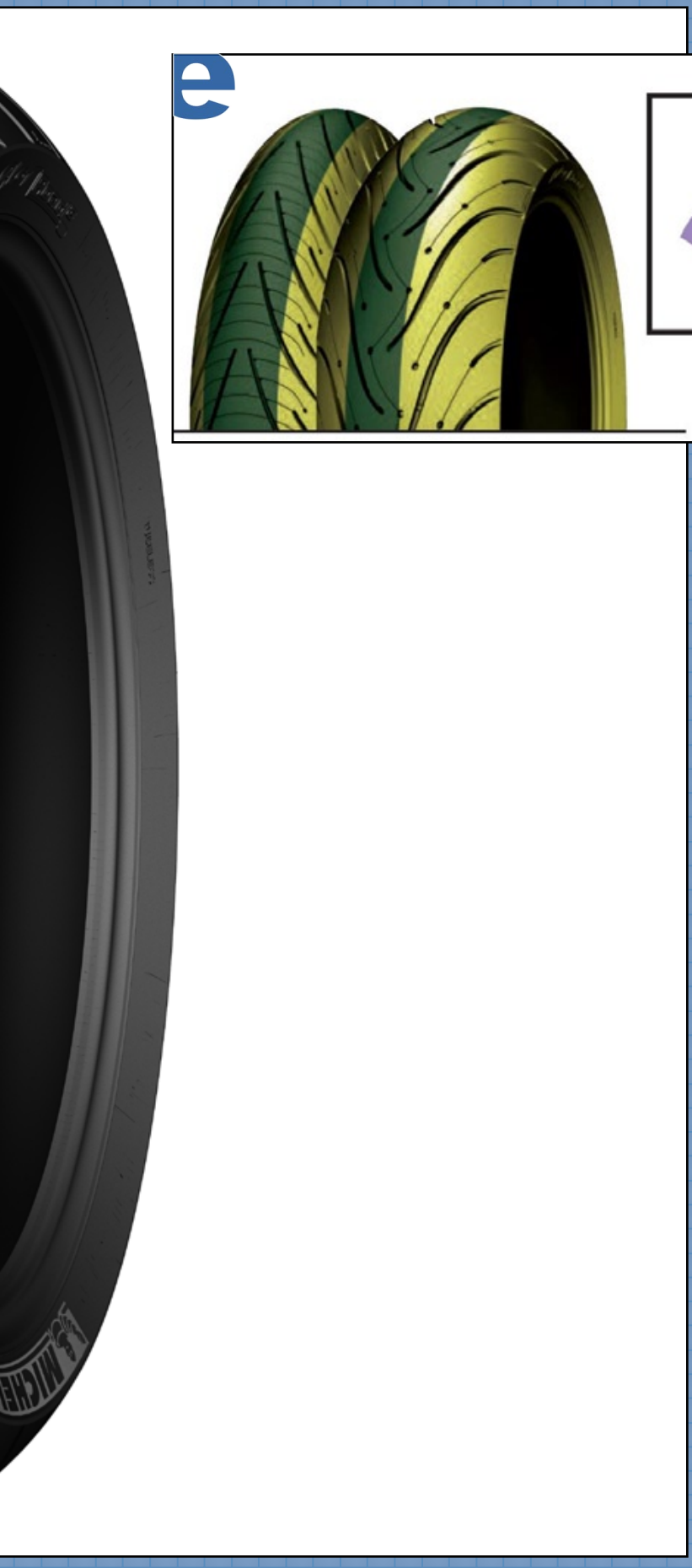
X-Sipe Technology (XST)

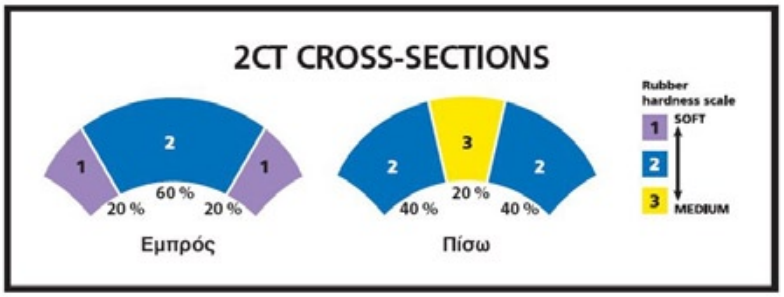
Οι δύο βασικοί άξονες που πρωταγωνιστούν σε ένα λάστιχο δρόμου είναι η συμπεριφορά σε ολισθηρό οδόστρωμα και η χιλιομετρική απόδοση, αυτά ακριβώς που υπόσχεται πως έχει βελτιώσει ακόμη περισσότερο η Michelin στο νέο Pilot Road 3. Στο κέντρο δοκιμών της γαλλικής εταιρείας εστίασαν πολύ στη συμπεριφορά του ελαστικού στη βρεγμένη άσφαλτο και για τον λόγο αυτόν εξελίχθηκε η τεχνολογία εγκοπών XST.

Καθώς οι φαρδιές εγκοπές απομακραίνουν το νερό από την επιφάνεια επαφής του ελαστικού με την άσφαλτο, μια λεπτή μεμβράνη νερού εξακολουθεί να μεσολαβεί μεταξύ των δύο επιφανειών. Οι λεπτές εγκοπές στο μπροστινό λάστιχο είναι χαραγμένες με κλίση 15ο ως προς τον κάθετο άξονα και δουλειά τους είναι να κόβουν αυτό ακριβώς το φιλμ νερού σα λεπίδες, διοχετεύοντάς το προς τις φαρδύτερες αυλακώσεις του λάστιχου.

Οι κοιλότητες στην επιφάνεια του πέλματος –που φαίνονται ως τρυπούλες– έχουν διττό ρόλο: Αφενός λειτουργούν ως μικρές δεξαμενές, συγκεντρώνοντας προσωρινά το νερό που αλλιώς θα υπερχείλιζε τις αυλακώσεις μειώνοντας την απόδοση αποστράγγισης, αφετέρου συνεισφέρουν στην ελαστικότητα των ακμών των λεπτών εγκοπών ώστε να σχίζουν τη μεμβράνη νερού με μεγαλύτερη ακρίβεια.

Σύμφωνα με τις μετρήσεις της Michelin, το Pilot Road 3 προσφέρει καλύτερο φρενάρισμα στο βρεγμένο σε σχέση με το 2 και το οποίο, μετρημένο με την ίδια ταχύτητα στις ίδιες συνθήκες, κατά μέσο όρο αποτιμάται σε 2.5 μέτρα λιγότερα!





2CT TWO COMPOUND TECHNOLOGY

Michelin Pilot Road 3

2 Compound Technology (2CT)

Το νέο λάστιχο έχει την ίδια κορώνα με το Pilot Road 2, ενώ έχει αλλάξει η σχεδίαση του σώματός του. Οι γόμες δεν έχουν αλλάξει ριζικά συγκριτικά με αυτές των 2, ενώ παρούσα είναι και η γνωστή πια τεχνολογία της Michelin 2CT, όπου το κέντρο του πέλματος έχει σκληρότερη γόμα από τους ώμους. Όπως βλέπουμε και στο σχέδιο, στο μπροστινό λάστιχο χρησιμοποιούνται οι δύο μαλακότερες γόμες (μαλακή και μεσαία), ενώ στο πίσω η σκληρότερη και ανθεκτικότερη κρατά το κέντρο του τροχού που καταπονείται από τη μετάδοση της ισχύος στον δρόμο, με τη μεσαία στις πλευρές για πρόσφυση υπό κλίση.

Παρότι δεν ήταν αυτός ο σκοπός της Michelin, στο τελικό αποτέλεσμα παρατηρήθηκε αυξημένη χιλιομετρική απόδοση σύμφωνα με δοκιμές που έγιναν από το ανεξάρτητο Dekra Test Center. Η τρίτη γενιά των Pilot Road έχει σταθερά μεγαλύτερη αντοχή από την προηγούμενη, η οποία πάλι ήταν η πρωταθλήτρια ανάμεσα σε όλα τα λάστιχα της κατηγορίας στο ίδιο τεστ της Dekra το 2008-2009.

Αυτό οφείλεται ελάχιστα στις γόμες που χρησιμοποιούνται, αλλά κυρίως είναι ένα παράπλευρο όφελος από τη νέα χάραξη. Συγκεκριμένα, η πατενταρισμένη τεχνολογία εγκοπών XST ευνοεί την ομοιόμορφη φθορά του ελαστικού, γεγονός που με τη σειρά του συνεισφέρει στη μακροβιότητά του.

MICHELIN
Pilot Road 3

Michelin Pilot Road 3

Στο άνω άκρο

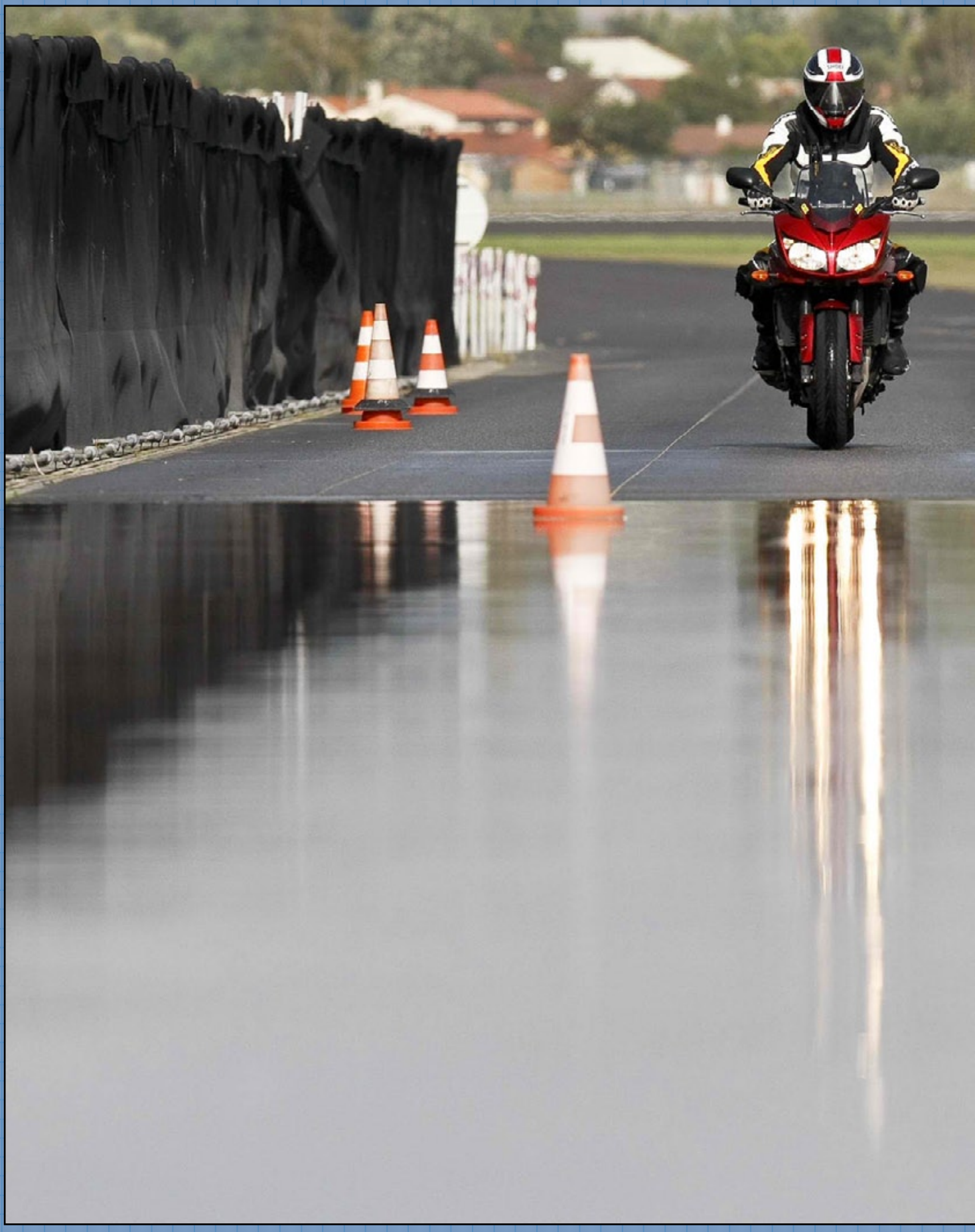
Στη συγκεκριμένη παρουσίαση δεν περιλαμβανόταν οδήγηση, πάντως αργά ή γρήγορα θα έχουμε την ευκαιρία να τα δοκιμάσουμε και στην πράξη.

Σύμφωνα με τον Ντίνο Πετρή (εικονίζεται) της Michelin, το νέο Pilot Road 3 είναι ένα λάστιχο ιδανικό για τις ελληνικές συνθήκες, καθώς είναι σχεδιασμένο για καλύτερη συμπεριφορά σε ολισθηρές συνθήκες. Παράλληλα, η αυξημένη χιλιομετρική απόδοση είναι άλλο ένα στοιχείο που εξυπηρετεί στην Ελλάδα της κρίσης.

Η αγορά των Sport Touring ελαστικών είναι σε διαρκή άνοδο στην Ευρώπη, έχοντας σημειώσει αύξηση 31% από το 2004 ως το 2010. Η άνοδος αυτή αναμένεται να συνεχιστεί και φέτος καθώς αυτά τα λάστιχα φοριούνται σε μια πληθώρα μοτοσυκλετών, από sport touring, κάθε λογής γυμνά, touring μοντέλα ως και πιο σπορ μοτοσυκλέτες που πρόκειται να ταξιδέψουν ή να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά στον δρόμο. Αξίζει να προσθέσουμε πως σύντομα θα είναι διαθέσιμα και σε διαστάσεις για μεγάλα on-off με 110-19 μπροστινό και 150-17 πίσω.

Το Pilot Road 3 δεν αντικαθιστά το 2, αμφότερα θα είναι διαθέσιμα στην αγορά με το 3 να γεμίζει το ψηλότερο ράφι. Η τιμή τους στην Ελλάδα αναμένεται να είναι περίπου 9% ακριβότερη από την τρέχουσα των Pilot Road 2, αύξηση που ενδεχομένως να υπερκαλύπτεται από τη βελτιωμένη χιλιομετρική απόδοση –εφόσον αυτή όντως επαληθεύεται στον δρόμο.

Γνωρίστε τα στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.michelinpilotroad3.com.



Michelin Pilot Road 3

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

110/70-ZR17 (54W)

110/80-ZR18 (58W)

120/60-ZR17 (55W)

120/70-ZR17 (58W)

120/70-ZR18 (59W)

110/80-R19 Trail (59V)

ΠΙΣΩ

150/70-ZR17 (69W)

160/60-ZR17 (69W)

160/60-ZR18 (70W)

170/60-ZR17 (72W)

180/55-ZR17 (73W)

190/50-ZR17 (73W)

190/55-ZR17 (75W)

150/70-R17 Trail (69V)

ebike.gr

first rides

Το ολόφρεσκο GSR750 κατέφτασε στα μέρη μας και η Suzuki μας κάλεσε για ένα πρώτο ορεκτικό

Suzuki GSR 750

Η Λογική οδός

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Βασίλης Κωστάκος, Suzuki

Τώρα που όλοι φτιάχνουν γυμνά ανάμεσα στα 600 και 1000 cc ήρθε η ώρα να δικαιωθεί η Suzuki που επέμεινε στο ιστορικό GSX-R750, έχοντας έτοιμη τη βάση. Έστω κι αν χρησιμοποίησε μόνο τον κινητήρα από αυτή

GSR

"...καλή καθημερινή λύση με ολίγη από μπαχαρικό..."

Η παρουσίαση του νέου Suzuki GSR 750 έγινε στο Τεχνολογικό Πάρκο Λαυρίου και περιελάμβανε μια όμορφη διαδρομή μερικών δεκάδων χιλιομέτρων που ξεκινούσε από το Λαύριο, σκαρφάλωνε προς τον Άγιο Κωνσταντίνο, κατηφόριζε στην Ανάβυσσο και από κει έπαιρνε τον παραλιακό προς Σούνιο και ξανά πίσω στη βάση. Όχι αρκετή για μια πλήρη εικόνα της μοτοσυκλέτας, πάντως επαρκή για μια πρώτη γευσιγνωσία. Άλλωστε το πλήρες τεστ δε θα αργήσει και πολύ.

Χαλεποί οι καιροί που ζούμε, αναλόγως προσαρμοσμένο το σκεπτικό της Suzuki όταν ήρθε η ώρα να σχεδιάσει το GSR 750. Αντί να φτιάξει μια γυμνή ρέπλικα του μεσαίου της Superbike, έστριψε το GSR σε έναν σαφώς πιο οικονομικό δρόμο, ο οποίος περιγράφεται άριστα ως εννιά χιλιάρικα μείον ένα πεντάευρο, δηλαδή η κλασική τιμή της κατηγορίας συν πλην λίγα κατοστάρικα.

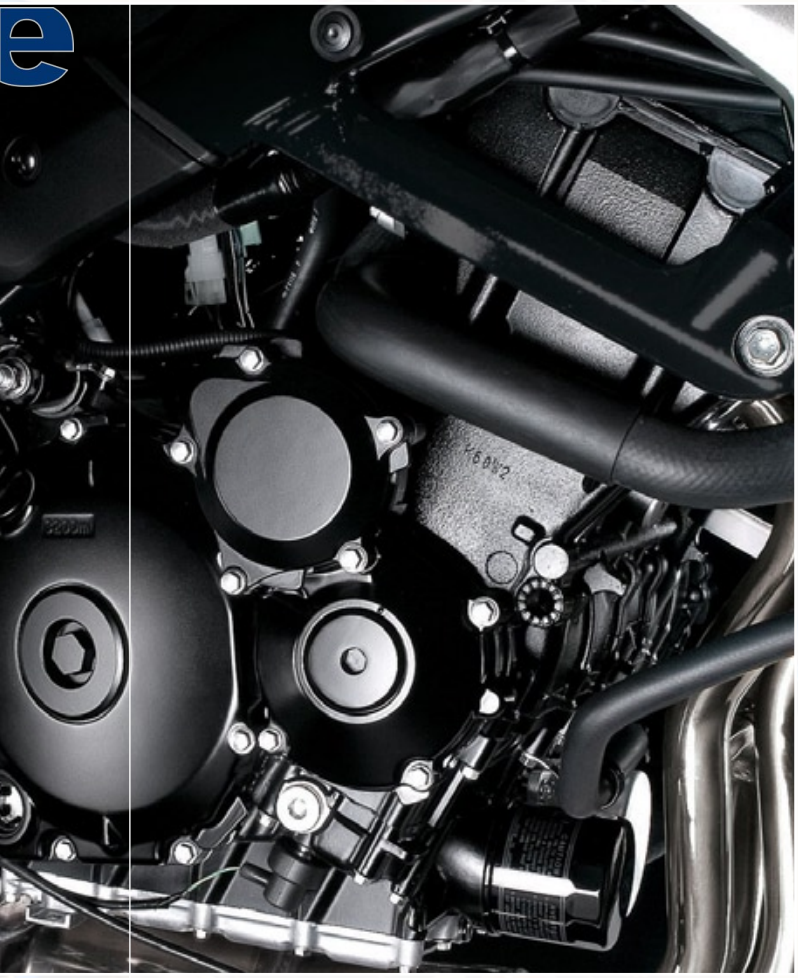
Ποιός χρειάζεται τα χιλιάρια;

Ο κινητήρας έχει εξημερωθεί για τα καλά, με μια ονομαστική τιμή ιπποδύναμης που δε φτάνει όσα άλογα βγάζει το GSX-R600 στον τροχό. Καθόλου άσχημα κατά τη γνώμη μου, καθώς η εμπειρία αποδεικνύει πως τα 120 και 130 άλογα σε μια ολόγυμνη τετρακύλινδρη κατασκευή δε μπορείς να εκμεταλλευτείς σχεδόν ποτέ, παρά μόνο ως ένδειξη υπερβολής. Αν αντιθέτως φροντίσεις να χρησιμοποιήσεις αυτά που κούρεψες από ψηλά –εκεί που πλέον δουλεύουν σωστά όλα τα SS και Superbikes– για να γεμίσεις με ελαστικότητα τις μεσαίες σου, τότε μόνο κερδισμένος θα βγεις σε ρεαλιστικές συνθήκες.

Στη διαδρομή που κάναμε δεν υπήρχε ανοικτός δρόμος για τελικές, αλλά σε μια ευθεία που βρέθηκε εύκαιρη το κοντέρ είδε 200 σχετικά εύκολα. Ωστόσο ο κινητήρας είχε ήδη αρχίσει να μη στροφάρει με την ίδια φρεσκάδα όπως πριν, σημάδι πως το τελευταίο κομμάτι του στροφομέτρου προς τις 11,000 δεν κρύβει και πολύ ψωμί.

Το ερώτημα που όλοι περιμένουν να απαντηθεί προφανώς έχει να κάνει με το τι συμβαίνει χαμηλά, στις 4,000 και 5,000 σ.α.λ., εκεί που πάσχουν όλα τα τετρακύλινδρα και δη αυτά που σχετίζονται άμεσα με πισταδόρικους κινητήρες. Η ροπή του στις χαμηλομεσαίες περιγράφεται ως εξής: Αν ήταν 600 θα το λέγαμε ροπάτο, αν ήταν 1000 θα το κατηγορούσαμε ως κούφιο, τώρα ως 750 είναι ανεκτά ελαστικό. Δε σε κρεμάει απογοητευτικά ανοίγοντάς το στις 4,000, τραβάει καθαρά και ξάστερα μα για να δεις άσπρη μέρα θα ανέβεις πάνω από τις 6,000 και θα μείνεις εκεί. Για τις επόμενες 3,000 στροφές συνειδητοποιείς πως κάπου εκεί μέσα κρύβεται ο κινητήρας του GSX-R750 K3 και σε στενό στροφιλίκι με μία κάτω αναπόφευκτα κάποια στιγμή θα αναφωνήσεις "ποιός χρειάζεται τα χιλιάρια!"

Με αυτόν τον ρυθμό και λίγο πιο ψηλά, κρατώντας το δηλαδή όσο περισσότερο μπορούσα γύρω στις 8,000 rpm, η μέση κατανάλωση που μου έδειξε στο όργανο ήταν 8.4 l/100km. Μερικοί απλοί υπολογισμοί μας λένε ότι με 17.5 λίτρα καυσίμου θα βγάλεις κάτι παραπάνω από 200 χιλιόμετρα, ενώ το λαμπάκι της ρεζέρβας θα έχει ανάψει μερικές δεκάδες νωρίτερα. Σε πιο ήπιους ρυθμούς έβλεπα καταναλώσεις της τάξης των 6.5-7 l/100km, με τις οποίες το βενζινάδικο θα σε απασχολήσει αρκετά αργότερα.

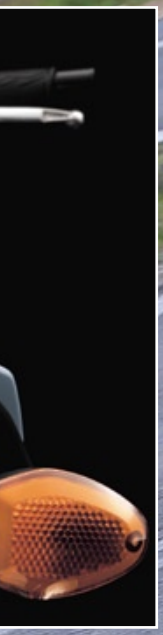


Μία ευχάριστη γεύση

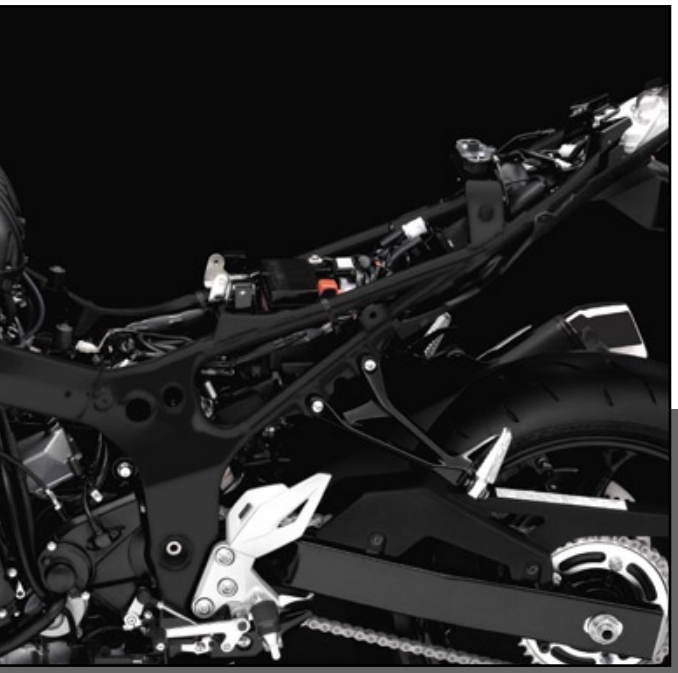
Λέμε αντίο στο αλουμινένιο πλαίσιο του GSX-R που εδώ έχει αντικατασταθεί από ένα ατσάλινο. Αυτό πιθανότατα ταιριάζει καλύτερα στον στόχο που είχε τεθεί για το ταμπελάκι με την τιμή στη βιτρίνα. Μαζί με αυτό έρχονται απλούστερες αναρτήσεις και συμβατικές τετραπίστονες δαγκάνες.

Το όλο σύνολο πάντως διακρίνεται για τη συνέπειά του. Δίχως να βγάζει μάτια πουθενά το GSR χαρακτηρίζεται από ουδέτερη συμπεριφορά, είναι πανεύκολο στις αλλαγές κατεύθυνσης όπου δείχνει πανάλαφρο, είναι στιβαρό παντού και οι αναρτήσεις του έχουν σωστές αποσβέσεις. Δεν πληροφορούν και πολύ για τα τεκταινόμενα από κάτω σου, αλλά δουλεύουν σωστά. Οι δαγκάνες μπροστά έχουν την ίδια ακριβώς αντιμετώπιση: Κάπως ασαφή αίσθηση, ειδικά στα πρώτα μέτρα, αλλά αρκετή δύναμη και προοδευτικότητα για να κάνουν τη δουλειά τους σωστά και τίμια.

Στα κομμάτια της διαδρομής με καλή άσφαλτο το γυμνό 750 κινείται με αρκετά σβέλτο ρυθμό χωρίς να μου μεταδίδει ανασφάλεια, αντιθέτως νιώθω πως μπορώ να το πιέσω και λίγο παραπάνω. Μόλις όμως φτάνω σε κακή άσφαλτο κόβω πολύ περισσότερο τον ρυθμό, κάτι που καταλαβαίνω καλά σε κομμάτια της παραλιακής που έχω ξανακάνει αμέτρητες φορές με την προσωπική μου μοτοσυκλέτα αλλά και σε δεκάδες δοκιμές και φωτογραφίσεις με ισάριθμες άλλες μοτοσυκλέτες. Παρόλα αυτά η ομοιομορφία του και η ουδέτερη αίσθησή του επιτρέπουν να κινηθώ αρκετά σβέλτα και στο τέλος της βόλτας με άφησαν με μια ευχάριστη γεύση στα χείλη.



...κράτα το γκάζι ανοικτό και
θα σου θυμίσει πως είναι 750...



Ποδηλατική πρακτικότης

Η πρώτη εικόνα που αποκόμισα από το GSR 750 ήταν θετική. Ο κινητήρας του μου θύμισε αρκετά αυτόν του FZ8, αν δεν είναι και λίγο πιο γεμάτος κάτω από τις 6,000. Μικρή η όποια διαφορά πάντως, όσο θυμάμαι το Yamaha. Ένα άλλο σημείο που του μοιάζει είναι το στήσιμο του πλαισίου του, αυτή η αίσθηση πως καβαλάς ένα ποδήλατο και είσαι έτοιμος να τα βγάλεις πέρα ακόμη και σε πυκνή κίνηση. Δεν το οδηγήσαμε σε τέτοιες συνθήκες, αλλά ο τρόπος που κρύβει τα κάμποσα κιλά του είναι σαφώς ενδεικτικός του καλού ζυγίσματος. Από την άλλη το GSR είναι εμφανώς πιο περιποιημένο από αναρτήσεις.

Η Suzuki κατά τα φαινόμενα ακολούθησε την ιαπωνική πεπατημένη. Αν έβαζα νοητά το GSR 750 σε μια σύγκριση με τον άμεσο ανταγωνισμό του, θα έλεγα πως έχει όλα τα φόντα να πάρει τα σκήπτρα μεταξύ των συμπατριωτισσών του, αλλά δύσκολα θα παλέψει με μοτοσυκλέτες όπως το Street

Triple –με το οποίο έχει ουσιαστικά και την ίδια τιμή. Φυσικά είναι μάλλον σαφές πως πρόκειται για ξεκάθαρη επιλογή εκ μέρους της Suzuki, αλλιώς θα μπορούσε αν ήθελε να φορέσει λ.χ. ακριβότερες αναρτήσεις, τότε όμως μάλλον δε θα μπορούσε να συγκρατήσει την τιμή σε αυτά τα επίπεδα.
Η όμορφη, κοφτερή του εμφάνιση σίγουρα θα τραβήξει βλέμματα και το GSR 750 πλασάρεται ως μια καλή λύση για καθημερινή χρήση με ολίγη από μπαχαρικό –και δη πιπεράκι. Η φιλικότητά του είναι αρκετή ακόμη και για αρχάριους αναβάτες, θα τολμούσα μάλιστα να πω και περισσότερο από το 600, καθώς οι πιο γεμάτες χαμηλομεσαίες θα τον βοηθήσουν να γλιτώνει από τις λάθος σχέσεις, δίχως να έρχεται αντιμέτωπος με κλωτσιές ισχύος. Όχι πως δε θέλει τον σεβασμό του αυτός ο κινητήρας, κράτα το γκάζι αρκετά ανοικτό και θα σου θυμίσει πως είναι ένα 750. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,115 mm
Πλάτος:	785 mm
Ύψος:	1,060 mm
Μεταξόνιο:	1,450 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Ρεζερβουάρ:	17,5 l
Βάρος κατασκευαστή:	210 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	72 x 46 mm
Χωρητικότητα:	749 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.3:1
Ισχύς:	106/10,200 hp/rpm
Ροπή:	8.2/9,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο πιρούνι Kayaba
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Kayaba με μοχλικό
Διαδρομή:	135 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone BT016 Battlax, 120/70-17 (58W)
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.50 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone BT016 Battlax, 180/55-17 (73W)
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

SUZUKI GSR 750
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€8,995

GSR
150

KI QV TO VTUOEIS;

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

Εντάξει θα κερδίσεις σε κάλυψη από τον αέρα, μα τελικά πόσο μπορεί μια τόσο απλή κίνηση να αλλάξει την εικόνα; Ενδεχομένως αρκετά

Arai

Το Z1000SX δε διαφέρει ουσιαστικά σε τίποτα από το γυμνό Z1000. Κινητήρας, πλαίσιο, αναρτήσεις και φρένα κρύβονται απαράλλαχτα κάτω από το φέρινγκ που ντεμπουτάρει στο SX. Ένα δόντι λιγότερο στο πίσω γρανάζι δε συνιστά κάτι περισσότερο από απειροελάχιστα μακρύτερη τελική μετάδοση. Ακόμη και το τρίγωνο της εργονομίας –με τη σέλα, τα μαρσπιέ αναβάτη και το κέντρο του τιμονιού στις κορυφές του– δηλώνεται στα χαρτιά της Kawasaki πως ελάχιστα αλλάζει από το γυμνό Z. Απλά τα εντελώς ανοικτά και όρθια κλιπόν του SX είναι 10 χιλιοστά πιο στενά σε πλάτος. Και ίδια θέση οδήγησης λοιπόν.

Δεν έχει σέλα λεοπάρ

Όσοι διαβάσατε το τεστ του Άρη στο τεύχος 26 θα καταλήξατε στο συμπέρασμα πως το Z1000 είναι ένα γυμνό με "καβασακικά" τσαμπουκαλή και γεμάτο κινητήρα,

Kawasaki
Z1000SX

x1000r/min
4376

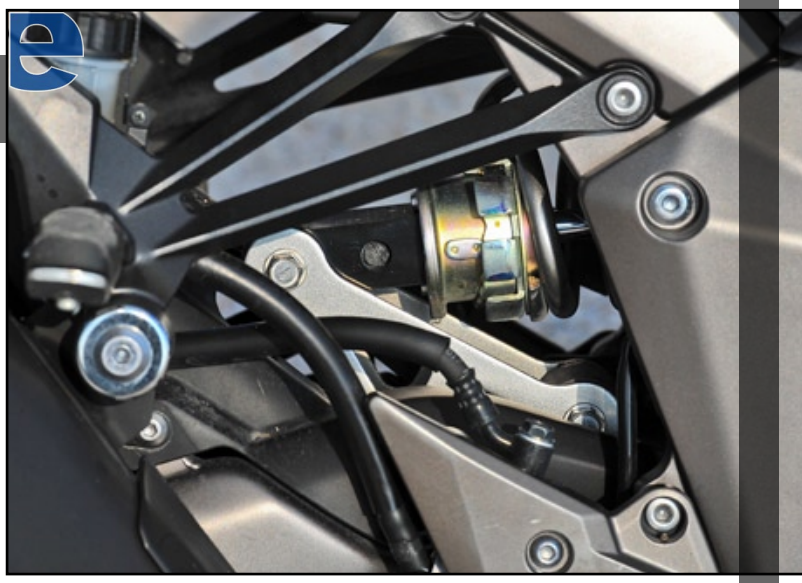
"...να κόστιζε και λίγο φτηνότερα..."

καλό πιρούνι, γερά φρένα, κάμποσα παραπανίσια κιλά και ζύγισμα που δεν το βοηθά στο κλειστό στροφιλίκι. Αν και θεωρητικά θα έπρεπε να το εντάξουμε στην κατηγορία των streetfighters, σύμφωνα με την ορολογία που οι ίδιοι οι Ιάπωνες προωθούν μέσω των press kits τους, φτάνοντας στην ετυμηγορία ανακαλύπτουμε μια βάση που θα ταίριαζε περισσότερο σε ένα αθλητικό sport tourer. Το οποίο ακριβώς μας φτιάχνει τώρα η Kawasaki, ντύνοντας το Z1000 ώσπου να γίνει SX.

Κατ' αρχήν βρίσκω πολύ πιο όμορφο το νέο μούτρο, με τους δύο ξεχωριστούς προβολείς, το επιθετικό σχήμα των πλαστικών και την απουσία των πολύχρωμων λεπτομερειών. Εδώ ψάχνεις να τους βρεις τους αεραγωγούς, δεν προσπαθείς να ξεχάσεις το πλαστικό μπρονζέ χρώμα τους. Αμ το άλλο; Το SX βγαίνει μόνο σε πράσινο και μαύρο, κανένα εκ των οποίων δε φορά animal print σέλα, ευτυχώς. Έχοντας έντονη τη μυρωδιά της κίνησης, ακόμη και σταματημένο, το SX απολαμβάνει τη μονοχρωμία του τραβώντας παντού βλέμματα. Με πολύ μεγάλη μου χαρά αντικρίζω ξανά το καθώς πρέπει ανάποδο πιρούνι αντί για τα πλαστικά καλύμματα που το έκρυβαν στο γυμνό Z. Πάνε και τα hi tech όργανα, στη θέση τους ένα πιο παραδοσιακό συνολάκι.

Χρήσιμη προσθήκη η ρυθμιζόμενη σε τρεις θέσεις ζελατίνα, διαδικασία που δε γίνεται με το χέρι, καθώς πρέπει να την απασφαλίσεις κρατώντας ένα κουμπί χαμηλά στο φέρινγκ και μπροστά από την τιμονόπλακα –άρα ξέχνα το εν κινήσει. Οφείλω να ομολογήσω πως στην ψηλότερη θέση δεν άντεχα να την έχω, δείχνει άσχημη, όμως στον ανοικτό δρόμο είναι η μόνη ελπίδα προστασίας του κράνους από τον αέρα, οπότε μπρος στα κάλλη τι 'ναι ο πόνος;

Arai
Kawasaki

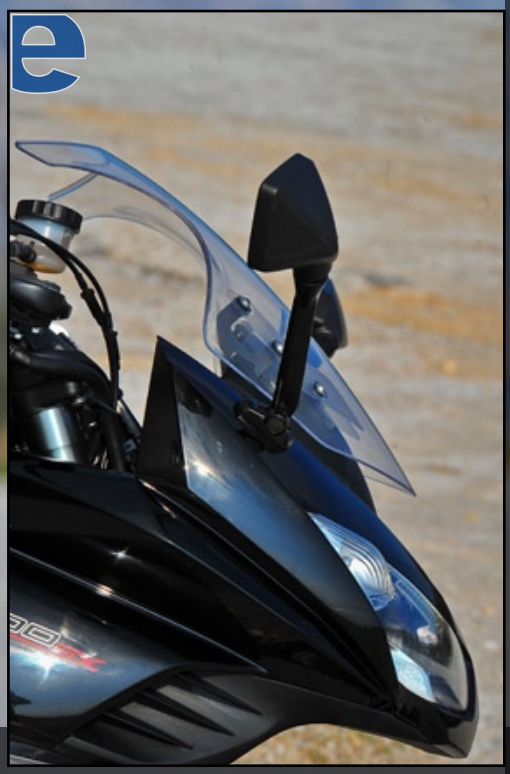


Old school

Αν κάτι με κέρδισε στο Z είναι ο κινητήρας του. Τετρακύλινδρος της παλιάς σχολής, πολύ γεμάτος χαμηλά και έτοιμος για τσαμπουκά ανά πάσα ώρα και στιγμή. Αν θες να οδηγήσεις χαλαρά η μία πάνω μπορεί άνετα να είναι το παιχνίδι του, αφού βγάζει δόντια στην επιτάχυνση από τις 3,000 rpm. Από την άλλη μπορεί να τρομάξει λίγο έναν αναβάτη δίχως εμπειρία 126 ίππων στον τροχό, θα ζητήσει χρόνο προσαρμογής για το δεξί του χέρι. Δε με πειράζει καθόλου που πάνω από τις 10,000 δεν έχει ψωμί, δε χρειάζεται σε ο,τιδήποτε εκτός από μια καθαρόαιμη σπορ κατασκευή. Πόσω μάλλον όταν έχεις εξασφαλισμένα 8+ κιλά ροπής από τις 6,000 ως τις 10,500.

Ταιριάζει και στον πιο ταξιδιάρικο ή, αν θέλετε, εκδρομικό χαρακτήρα του SX. Γύρνα τον κόσμο με έκτη στις 6,000 λογικώς οικονομικά και άνετα, με ακαριαία διαθέσιμο γκάζι στο χέρι, δίχως την αίσθηση του ανεκπλήρωτου που δίνει κάθε κινητήρας όταν βρίσκεται σε άλλη ζώνη ώρας από τις ροπές του. Έπειτα είναι πιο βαρύστροφος, δε θα προσπαθήσει να φτύσει πάνω από τη μοτοσυκλέτα λόγω αδράνειας σε ένα ξερό κλείσιμο του γκαζιού, κρατάει τη φόρα του καλύτερα.

Τα κάμποσα κιλά του –άλλα δέκα στα 218 του Z– και η απλωτή, μακριά αίσθηση που σου δίνει το πλαίσιό του είναι ταμάμ για να καταπίνει χιλιόμετρα σε ανοικτό δρόμο. Εδώ χαιρετίζουμε και το 19λιτρο ρεζερβουάρ, το οποίο με μια μέση κατανάλωση της τάξης των 8 l ανά 100 km βγάζει αξιοπρεπή αυτονομία. Πάει και πιο οικονομικά, αλλά τότε δεν έχει πλάκα. Πάει και τέζα, αλλά τότε η πλάκα σημαίνει εξωφρενικές ταχύτητες και να μη σε νοιάζει η τιμή της αμόλυβδης. Βλέπει εύκολα 240 και έχει κι άλλο, μα δεν



έχει νόημα να συζητάμε σε τι βαθμό παράνοιας μπορεί να φτάσει αφού πλέον γίνεται πολύ δυσάρεστη η διαδικασία από αεροδυναμικής άποψης.
Ναι, η ζελατίνα κάνει καλή δουλειά προστατεύοντας το κράνος και στην ψηλότερη θέση θα ζητήσει μόνο ελαφρύ σκύψιμο για να χωρέσει κάθε κεφάλι, όμως οι ώμοι και τα χέρια περισσεύουν επιδεικτικά στον αέρα, δε θα πάμε κι όλη μέρα με 200 έτσι; Μια ζελατίνα στο Z δεν το κάνει ξαφνικά και GTR…
Το Z1000SX εξακολουθεί να χάνει πόντους στο στροφιλίκι, όσο το πιέζεις τόσο φανερώνει το βάρος του και την αντισπορ κατανομή του, υποστρέφει αρκετά και δείχνει ασαφές όταν του ζητήσεις να στρίψει γρήγορα σε κλειστή διαδρομή. Προτιμά να μπαίνει με πολλά σε ανοικτές καμπές.
Επίσης, πέραν του μεγαλύτερου ρεζερβουάρ και του φέρινγκ, δεν απέκτησε άλλον τουριστικάδικο εξοπλισμό. Τα όργανα έχουν μόνο την απολύτως απαραίτητη πληροφορία και οι δύο χειρολαβές που προστέθηκαν στην ουρά δεν είναι και ό,τι το εργονομικότερο έχει γίνει -πόσο μακριά χέρια έχει ο/η συνεπιβάτης σου; Η Kawasaki προσφέρει μερικά τουριστάδικα έξτρα σε έξτρα τιμές, όπως τριβάλιτσο (Givi) και θερμαινόμενα γκριπ –αλλά και στην αντίθετη κατεύθυνση, καπάκι ουράς για να γίνει μονόσελο.

> "μια ζελατίνα δεν το κάνει ξαφνικά και GTR"

Περισσότερη βόλτα, λιγότερος πόλεμος

Η Kawasaki με μια χαμηλού κόστους ως προς την υλοποίησή της ιδέα παρουσιάζει τον ανταγωνισμό της στην ενδιάμεση υποκατηγορία όπου πρωταγωνιστεί το Fazer 1000. Είναι προφανές πως μελέτησαν καλά το Yamaha και φρόντισαν να σταθούν απέναντί του κοιτώντας

SCOTT
GR
HBH
484
2011

το στα μάτια, με εξίσου αιχμηρά περιφερειακά, καλύτερη αυτονομία και άφθονο γκάζι με ευρύτερη ωφέλιμη περιοχή στο στροφόμετρο.

Πολύ περισσότερο από αυτό όμως, η Kawasaki με την ιδέα του SX αξιοποιεί τον κινητήρα του Z με μια πολύ σωστή κίνηση: Εφοδιάζει το Z ακριβώς στη συνιστώσα όπου το γυμνό ήταν ήδη καλό. Ένα φέρινγκ δεν πρόκειται ποτέ να αλλάξει τη γεωμετρία και τον χαρακτήρα μιας μοτοσυκλέτας, αλλά η προσθήκη του δίνει ένα νέο νόημα σε αυτό που ήδη υπάρχει έτσι κι αλλιώς. Περισσότερη βόλτα και λιγότερος πόλεμος. Χωρίς τη φλύαρη σχεδίαση και με προτεταμένη τη λιτή αγριάδα που οφείλει να αποπνέει κάθε μοτοσυκλέτα που βγάζει 126 μετρημένα άλογα στον τροχό (από τη δυναμομέτρηση του Z1000, τεύχος 26). Όπως ακριβώς γουστάρει το Z1000SX.

Να κόστιζε και λίγο φτηνότερα… <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,105 mm
Πλάτος:	790 mm
Ύψος:	1,230 mm
Μεταξόνιο:	1,445 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Ρεζερβουάρ:	19 l
Βάρος κατασκευαστή:	228 kg πλήρες (231 με ABS)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	77 x 56 mm
Χωρητικότητα:	1,043 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.8:1
Ισχύς:	138/9,600 hp/rpm
Ροπή:	11.2/7,800 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	138 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Bridgestone BT016 Battlax, 120/70-17 (58W)
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300 mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.00 x 17
Ελαστικό:	Bridgestone BT016 Battlax, 190/50-17 (73W)
Φρένο:	Δίσκος 250 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου

KAWASAKI Z1000SX
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
€13.490

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

"Ενα **σκουτεράκι** να κάνω τη δουλειά μου

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

Αυτό πείτε και οι περισσότεροι θα σας πιστέψουν. Τώρα γιατί τυγχάνει να χαμογελάτε τόσο μετά από μια διαδρομή με τον υπηρέτη σας... αυτό μάλλον θα είναι άλλη ιστορία

" . . .

"...Έχει πλάκα το Rambla. Πολύ μεγάλη πλάκα"

Μην ψάχνεστε, δε μπλέξαμε το κείμενο του Rambla με τις φωτογραφίες του Aprilia Sportcity. Όσο αργά και να είναι, ο Μάικ δεν πρόκειται ποτέ να κάνει τέτοιο λάθος στο στήσιμο. Αυτό που παρατηρείτε είναι η... οικογενειακή ομοιότητα με το εξ' Ιταλίας ξαδελφάκι του, με πολλά κοινά χαρακτηριστικά μεν, αλλά χωρίς την ομοιότητα των διδύμων.

Για το μεγάλο Rambla, η Derbi ψαχούλεψε τις εκδόσεις του Sportcity, τις ανακάτεψε λίγο και έβγαλε τη δικιά της συνταγή. Έτσι, έχουμε το μεγαλύτερο κινητήρα της σειράς, αλλά με το σουλούπι του "κλασικού" Sportcity και όχι του Cube που έχει διχάσει λίγο τις απόψεις. Το αισθητικό αποτέλεσμα με τις χρωματικές επιλογές της Derbi και τη διακριτική αφαίρεση κάθε ίχνους νίκελ δικαιώνει τις επιλογές, καθώς καταφέρνει να είναι επιθετικό χωρίς να γίνεται κραυγαλέο, απέχοντας σοφά από τους κουβάδες με το πορφυρό χρώμα.

Κοίτα με στα μάτια –στα μάτια είπα

Λένε πως τα μάτια είναι ο καθρέπτης της ψυχής. Αν αυτό ισχύει τότε το Rambla κατά βάθος είναι ένα αγριεμένο καρτούν, που μπορεί να μην αλλάζει εμφάνιση αλλά σίγουρα φτιάχνει το κέφι όποιου το καβαλήσει. Τώρα βέβαια τί σχέση έχουν όλα αυτά με τον μεγαλύτερο πεζόδρομο της Βαρκελώνης που, πέρα από τους διάσημους πορτοφολάδες του, δάνεισε και το όνομά του στο σπορ σκούτερ της Derbi... θα σας γελάσουμε.

Ίσως οι Ισπανοί να θέλουν διακριτικά πάντα να μας προετοιμάσουν πριν το καβαλήσουμε, να έχουμε την προσοχή μας λίγο τεταμένη. Γιατί κακά τα ψέματα, το τελευταίο που θες να κάνεις είναι να ανοίξεις το γκάζι του Rambla με την ίδια άνεση που το κάνεις σε ένα μικρότερο σκούτερ –ή ακόμα και στο φαινομενικά κοντινό σε φιλοσοφία SH300. Εν αρχή έχουμε τον γνωστό και πάντα αγαπημένο συνδυασμό μεγάλου κινητήρα με μικρές διαστάσεις και βάρος. Ο υδρόψυκτος μονοκύλινδρος των 278 κυβικών αποδίδει 22.5 ίππους και 2.24 κιλά ροπής που έχουν να κινήσουν 146 κιλά. Και επειδή η Derbi προφανώς θεώρησε ότι αυτή η αναλογία δεν ήταν αρκετή για τη σπορ αίσθηση που ήθελε, φρόντισε να εξοπλίσει το Rambla με μια τόσο κοντή γκαζιέρα που οριακά μπορεί να χαρακτηριστεί ως διακόπτης. Το αποτέλεσμα θέλει συνήθεια, καθώς τα απότομα ανοίγματα του γκαζιού θα φέρουν ανάλογα με την ταχύτητα και την πρόσφυση είτε σπιναρίσματα, είτε απλά σπασμωδικές αντιδράσεις χάρη στην

"...Η γκαζιέρα έχει οριακά μεγαλύτερη διαδρομή απ' έναν διακόπτη..."

άμεση απόκριση. Άπαξ και αρχίσεις να είσαι πιο ακριβής και προσεκτικός, ανακαλύπτεις ότι το τρακοσάρι μπορεί να παίξει εύκολα τον ρόλο του καθημερινού μέσου μετακίνησης, ακολουθώντας τη ροή της κίνησης με οριακά εμφανείς κινήσεις του δεξιού καρπού και με ένα εξαιρετικά αυτάρεσκο χαμόγελο κρυμμένο μέσα στο κράνος. Γιατί μέσα στην πόλη το Rambla έχει πλάκα. Πολύ μεγάλη πλάκα.

Και το αστείο είναι ότι μετά από λίγο ο κινητήρας μπαίνει στο παρασκήνιο. Γιατί το Derbi έχει τις αναρτήσεις για να υποστηρίξει τον κινητήρα του. Το μπροστινό ειδικά είναι εξαιρετικό, με αίσθηση και αποσβέσεις που θα τις ζήλευαν πολλές μοτοσυκλέτες. Το πίσω σύστημα λόγω έλλειψης μοχλικού φυσιολογικά αρχίζει και μπερδεύεται όταν οι συνθήκες γίνουν περίεργες, όπως όταν συναντά λακκούβες υπό κλίση σε παρατεταμένες, που πότε πλέει και πότε χοροπηδάει. Εκεί είναι που το στιβαρό πλαίσιο και τα Pilot Sport SC βγάζουν τα λεφτά τους, μαζεύοντας χωρίς να ιδρώνουν τις όποιες τάσεις αυτονόμησης του πίσω μέρους. Παρ' όλα αυτά όμως, το δυνατό σημείο του Rambla σαφώς και δεν είναι η εθνική και οι ανοιχτοί δρόμοι. Παρά την αναμφισβήτητη όρεξη που έχει για να ανεβάζει στροφές, ο μονοκύλινδρος δείχνει να μένει από απαντήσεις μετά τα 125 κοντερίσια χιλιόμετρα. Κάτι η αεροδυναμική που δεν είναι ακριβώς ιδανική, κάτι το μικρό κενό της κλιμάκωσης μετά το κλείδωμα του φυγοκεντρικού, το αποτέλεσμα είναι ότι χρειάζεται συνήθως σκύψιμο για να ξαναμπείς στη "ζεστή" περιοχή του κινητήρα και να ξαναρχίσει η βελόνα να κινείται. Το περίεργο είναι ότι άπαξ και μαζέψεις τα χιλιόμετρα θα τα κρατήσει ακόμα και σε ανηφόρα, αλλά αν θέλετε να δείτε 145 στο κοντέρ καλύτερα να είστε ευλύγιστοι.

Αν θέλετε να πάτε λίγο πιο μακριά καλύτερα να επιλέξετε

μια εναλλακτική διαδρομή με μπόλικες στροφές από τη βαρετή εθνική. Εκεί το Rambla είναι στο στοιχείο του, προσφέροντας χαμόγελα με το μέτρο. Το εμπρός φρένο είναι εξαιρετικό, με τα μεταλλικά σωληνάκια και τις διπίστονες δαγκάνες να έχουν εξαιρετική προοδευτικότητα, επιτρέποντας ακριβέστατο έλεγχο και αφήνοντας τον αναβάτη να ασχοληθεί με τις γραμμές του και το ιδανικό σημείο να ανοίξει το γκάζι, χωρίς να ανησυχεί για το πού ακριβώς πρέπει να αφήσει τα φρένα. Το πίσω πλησιάζει να χαρακτηριστεί διακοσμητικό, αλλά έτσι δεν είναι στις περισσότερες μοτοσυκλέτες;

Μια τσάρκα στην πλατεία

Τον υπόλοιπο καιρό, όταν είτε λόγω χρόνου είτε λόγω συνθηκών οι απαιτήσεις από το Rambla είναι αυτές της καθημερινής ευκολίας, κάθε άλλο παρά απογοητεύει. Η ποιότητα κατασκευής είναι καλή αν και δε λείπουν κάποιες μικροατέλειες, οι διακόπτες είναι δύο κλάσεις πάνω απ' ό,τι περιμένεις σε σκούτερ, ενώ ο χώρος κάτω από τη σέλα θα χωρέσει κάποια κράνη ή αρκετά πράγματα. Τα όργανα είναι ευανάγνωστα και υποθέτουμε ότι με τη συνήθεια θα μάθεις να κοιτάς στη θέση του στροφομέτρου για την ταχύτητα και όχι στο ρολόι που βρίσκεται εκεί που θα περίμενες το κοντέρ. Αλλά αυτά είναι λεπτομέρειες.

Το Rambla στην έκδοση 300i καταφέρνει να ισορροπεί ανάμεσα στη σπορ και την καθημερινή χρήση, απαιτώντας μόνο €3,745 και έναν ελαφρύ δεξί καρπό από τον αναβάτη του. Μπορεί να ακούγονται πολλά σε σχέση με μοντέλα ίδιου κυβισμού, ανατολικής προέλευσης και εξαιρετικά χλιαρής συμπεριφοράς, αλλά μια βόλτα θα σας πείσει για το σοφό της διαφοράς. <<

X-lite

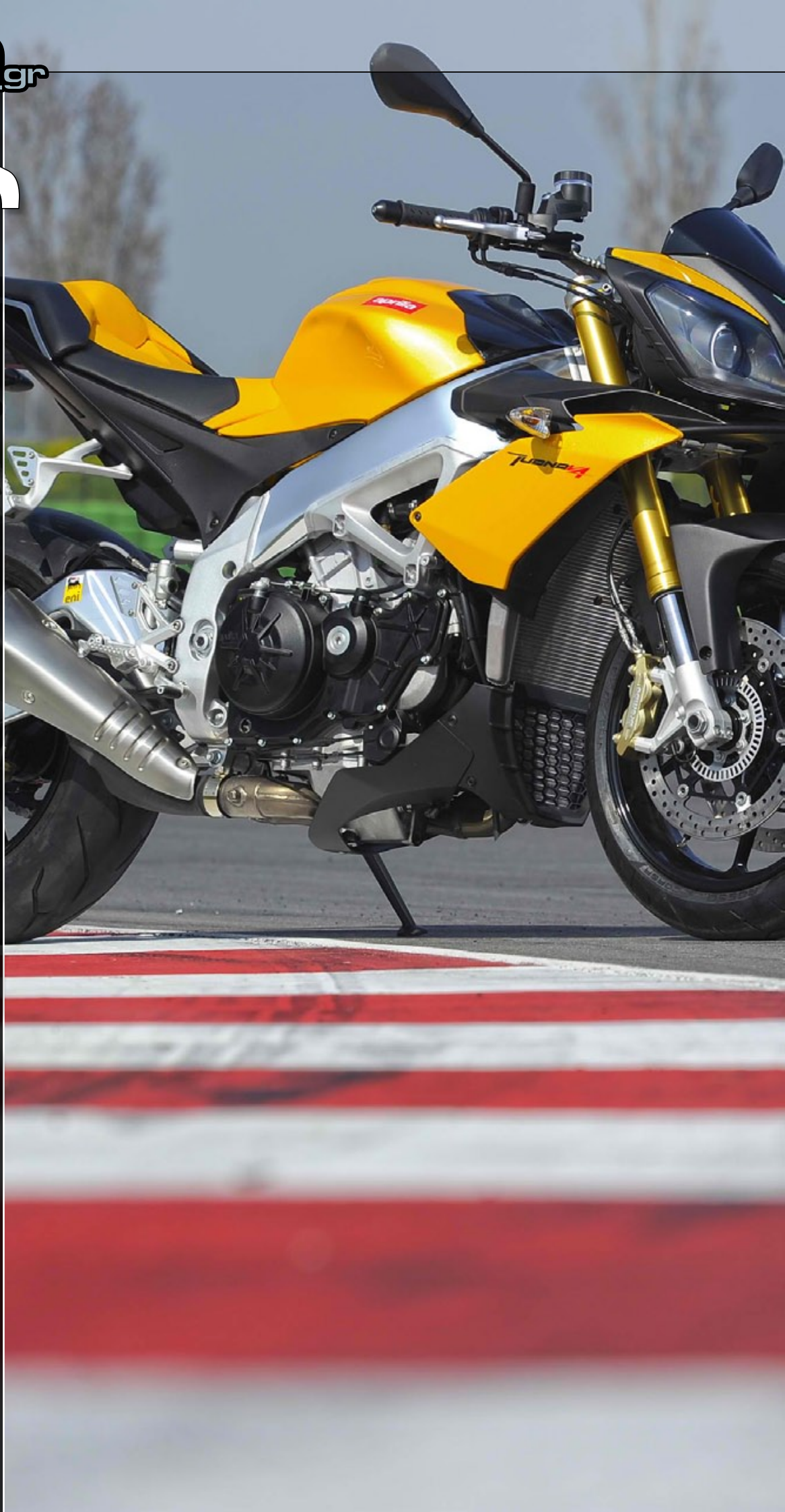
DERBI RAMBLA 300I
PIAGGIO HELLAS A.E.
3,745€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,985 mm
Πλάτος:	880 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,360 mm
Ύψος σέλας:	775 mm
Ρεζερβουάρ:	7.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	146 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υγρόψυκτος μονοκύλινδρος τετραβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	75 x 63 mm
Χωρητικότητα:	278.3 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς:	22.5 hp / 7,250 rpm
Ροπή:	2.24 kg.m / 6,500 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	35/100 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	80 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.5 x 15΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Sport SC 120/70-15
Φρένο:	Δύο δίσκοι 260 mm, δαγκάνες δύο εμβόλων με γλίστρα
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3.0 x 15΄΄
Ελαστικό:	Cheng Shin Tires 130/80-15
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα μονού εμβόλου

D
DERBI

cover story



Ένα θρυλικό streetfighter επιστρέφει απειλητικότερο από ποτέ και για χάρη του ο Άρης ξαναγίνεται παγκόσμιος στη Valencia. Όλοι οι υπόλοιποι τον ζηλεύουμε

Όσο streetfighter πρέπει

κείμενο: Άρης Παπαναγής **φωτό:** Aprilia

Αμέσως μετά το τέλος του συγκριτικού streetfighter που θα βρείτε στο επόμενο τεύχος βρεθήκαμε στη σέλα του νέου Tuono V4R. Με την αίσθηση από τους αντιπάλους ακόμα νωπή, αυτό που μας έμεινε είναι ότι και πάλι το Tuono είναι όσο streetfighter πρέπει. Και εξηγούμαστε...

TUONO V4
eni
ROSSO

Οι κατηγορίες μοτοσυκλετών που δεν έχουν σαφή προσανατολισμό και στόχο (π.χ. τα Supersport πρέπει να γυρνούν ταχύτερα στην πίστα) επιτρέπουν στους κατασκευαστές να δημιουργήσουν ελεύθερα. Να κρίνουν δηλαδή με τη βοήθεια των marketing managers (κλαψ κλαψ…) προς ποια κατεύθυνση πρέπει να κινηθεί ένα νέο μοντέλο τους, ώστε να αποτελέσει εμπορική επιτυχία.

Έτσι λοιπόν σε πολλές κατηγορίες προκύπτουν μοτοσυκλέτες με οπτική ομοιότητα, αλλά εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα μεταξύ τους. Συχνά δε κινούνται τόσο μακριά από την αρχική ιδέα, π.χ. των streetfighters, ώστε τείνουν να τη διαστρεβλώσουν. Ε λοιπόν το νέο Tuono, όπως και το παλιό, δεν ανήκει σε αυτές της μοτοσυκλέτες. Είναι ένα αυθεντικό streetfighter και μάλιστα με εξαιρετικά σωστές αναλογίες. Την άποψη αυτή είχαμε την ευκαιρία να τη σχηματίσουμε έπειτα από τέσσερα εικοσάλεπτα στην πίστα της Valencia και 150 km βόλτας στον δρόμο σε μεικτή διαδρομή.

Επιτέλους αποστολή

Έπειτα από δύο χρόνια απουσίας από τη διεθνή μοτοσυκλετιστική σκηνή, βρέθηκα και πάλι δεμένος στο δερμάτινο κάθισμα της Swiss. Προορισμός η Valencia και ναι ομολογώ ότι ούτε η πτήση με πείραξε, ούτε το πρωινό ξύπνημα ούτε το γνώριμο άγχος μη χαθούν οι βαλίτσες. Ο εγκέφαλος ξέρετε, νοσταλγώντας, "σβήνει" ύπουλα όσα τον χαλούσαν και κρατά τα ευχάριστα. Ίσως κάτι να ξέρει…

Άφιξη στο ξενοδοχείο, με βαλίτσες ευτυχώς ανά χείρας, και βουρ για την αίθουσα όπου τα "κεφάλια" του project Tuono V4R θα μας παρουσίαζαν το νέο τους

δημιούργημα. Ωστόσο πριν καν αρχίσουν να μας μιλάνε είχαμε όλοι περικυκλώσει το πρωτοεμφανιζόμενο κίτρινο Tuono. Και ενώ στις φωτογραφίες με το γκρι χρώμα η εντύπωση που έκανε ήταν μέτρια, από κοντά και στη σκούρα απόχρωση του κίτρινου είναι κουκλί.
Το βουρτσισμένο, αλουμινένιο πλαίσιο δεσπόζει λόγω της απουσίας πλαστικών και μαζί με το εντυπωσιακό ψαλίδι προδίδουν τη superbike καταγωγή του Tuono. Με το μούτρο να θυμίζει έντονα RSV, κι ας του λείπει η κεντρική δίοδος του ram-air, επιστρέφει στη λογική του πρώτου μοντέλου. Δείχνει σαν να έχεις απλά γδύσει το Superbike της εταιρείας κάτι που σίγουρα θα αρέσει στους οπαδούς του ονόματος Tuono.
Οι υπεύθυνοι όμως του project έπραξαν καλώς και το νέο μοντέλο δεν έχει ακριβώς την ίδια ουρά με το RSV όπως παλαιότερα. Σε μια μοτοσυκλέτα δρόμου δεν υπάρχει λόγος να βασανίζεται αναβάτης και συνεπιβάτης. Ειδικά δε όταν η άνεση συνοδεύεται από ιταλικό design. Έτσι η ενιαία σέλα είναι σημαντικά φαρδύτερη για τον συνεπιβάτη, έχει ενσωματωμένες, αόρατες χειρολαβές και η διχρωμία τη μικραίνει οπτικά. Γενικά η ποιότητα κατασκευής της μοτοσυκλέτας είναι εξαιρετική, από τα πλαστικά μέχρι τα μικρότερα αλουμινένια κομμάτια. Έτσι συγκριτικά με τον ανταγωνισμό τα €13,900 που κοστίζει η έκδοση με το APRC (12,700 χωρίς APRC) κρίνεται πολύ καλή, παρόλο που ακούγονται πάρα πολλά για την εποχή που διανύουμε.

Κάτω από όσα βλέπουμε;

Δια στόματος Umberto Basso, brand manager της Aprilia, έγινε σαφές ότι θέλησαν να μείνουν πιστοί σε

Παραδοσιακά οι απλές εκδόσεις του Tuono φορούσαν αμορτισέρ της Sachs. Δουλεύει άριστα και δύσκολα θα ζητήσει κάποιος κάτι παραπάνω από γυμνή μοτοσυκλέτα. Ακόμα και στην πίστα

Το πιρούνι προέρχεται και αυτό από τη Sachs η οποία μετά το BMW S1000RR άρχισε να παρέχει πιρούνια πρώτης τοποθέτησης. "Ακούει" στις ρυθμίσεις και παρέχει φάσμα λειτουργίας από αρκετά σφιχτό στην πίστα μέχρι πολύ μαλακό στον δρόμο.

Στα πλαίσια του modular concept τα όργανα είναι ίδια σχεδόν σε κάθε Aprilia. Δεν μας ενοχλεί καθόλου αφού έχουν ένα σωρό λειτουργίες και πληροφορίες που είναι λίγο δύσκολο να χωρέσουν σε αυτή τη λεζάντα

όσα πρέσβευε μέχρι τώρα το όνομα Tuono, ανεβάζοντας όμως τον πήχη της συνολικής απόδοσης. Λογικό αφού ο προκάτοχος του αποτελεί το πιο καλοπουλημένο μοντέλο της εταιρίας. Όπως και στο προηγούμενο Tuono χρησιμοποιήθηκε ως βάση το superbike RSV, το οποίο ως γνωστόν άλλαξε το 2009 αποκτώντας V4 κινητήρα. Το να γδύνεις ένα superbike αποτελεί την original συνταγή των streetfighter, αλλά πλέον τα πράγματα δεν είναι τόσο απλά.

Το 2002 αφαιρώντας τα φαίρινγκ, βάζοντας φαρδύ τιμόνι και "κόβοντας" ελαφρά τον κινητήρα προέκυψε το θρυλικό Tuono. Τότε όμως τα superbikes ήταν αλλιώς. Λιγότερο εξειδικευμένα και πιο φιλικά για το δρόμο. Σήμερα με 165 άλογα στον τροχό και το κοφτερό στρίψιμο του RSV4, βάζοντας του μόνο ένα τιμόνι δε θα έχει και πολύ πλάκα. Ωστόσο το πιθανότερο είναι να ξεκίνησαν οι πρώτες δοκιμές στο εργοστάσιο γδύνοντας ένα RSV4 και έτσι να προέκυψαν οι αναγκαίες αλλαγές.

Πρώτα έπρεπε να κοπούν κάμποσα άλογα ψηλά προς όφελος της γραμμικής και ροπάτης λειτουργίας σε χαμηλότερους ρυθμούς περιστροφής. Οι 167 ανακοινώσιμοι ίπποι είναι έτσι κι αλλιώς οι περισσότεροι στην κατηγορία και παραπάνω από όσους χρειάζεται μια γυμνή μοτοσυκλέτα. Η μείωση της ιπποδύναμης έγινε κυρίως από τη διαχείριση του καυσίμου. Οι αυλοί εισαγωγής έχουν πλέον σταθερό μήκος και είναι μακρύτεροι κατά 20 mm. Παρέα με το νέο διάγραμμα της ανάφλεξης, τον ηπιότερο χρονισμό των βαλβίδων και το βαρύτερο βολάν κάνουν την απόδοση πιο "γεμάτη". Το υπόλοιπα καλούδια όπως το κιβώτιο τύπου κασέτας και ο μονόδρομος παρέμειναν, αλλά οι τρεις πρώτες σχέσεις ευτυχώς έγιναν κοντύτερες. Όλοι θυμόμαστε το κατά ένα δόντι μικρότερο μπροστινό γρανάζι που ήταν απαραίτητο στο προηγούμενο μοντέλο. Πιο σωστή είναι η εσωτερική αλλαγή στο κιβώτιο αφού έχεις ζωηρές τις πρώτες σχέσεις για την πόλη, την πίστα και τα σφιχτά στροφιλίκια και μακρύτερες τις άλλες τρεις για τον ανοιχτό δρόμο.

Με €1,200 παραπάνω αγοράζει κανείς το Tuono V4R εφοδιασμένο με το πακέτο ηλεκτρονικών βοηθημάτων APRC. Τι περιέχει όμως αυτό το πακέτο;

1) ATC (Aprilia Traction Control): Σύστημα ελέγχου της πρόσφυσης που ρυθμίζεται εν κινήσει σε οχτώ διαφορετικές θέσεις από δύο κουμπιά +/- που βρίσκονται δίπλα στο αριστερό γκριπ. Εντοπίζει την τάση του πίσω τροχού να γλιστρήσει και μειώνει ανάλογα το καύσιμο άσχετα με την εντολή που δίνει το δεξί χέρι του αναβάτη. Είναι το μοναδικό τέτοιο σύστημα που αυτορυθμίζεται αν αλλάξει ο τύπος ελαστικών ή το γρανάζωμα.

2) AQS (Aprilia Quick Shifter): Σύστημα που επιτρέπει το ανέβασμα σχέσης χωρίς κλείσιμο του γκαζιού και χρήση του συμπλέκτη. Μόλις "νιώσει" πίεση στο λεβιέ των ταχυτήτων κόβει ανάφλεξη και καύσιμο στιγμιαία επιτρέποντας στα γρανάζια του κιβωτίου να "χαλαρώσουν" και να αλλάξει η σχέση.

3) AWC (Aprilia Wheelie Control): Σύστημα που δεν επιτρέπει στον μπροστινό τροχό να εγκαταλείπει το έδαφος στις επιταχύνσεις. Λαμβάνοντας στοιχεία από αισθητήρα για το ρυθμό περιστροφής του συγκριτικά με τον πίσω, μόλις εντοπίσει τον τροχό να χάνει ταχύτητα μειώνει την επιτάχυνση μέχρι να πατήσει και πάλι στο έδαφος. Η ευαισθησία με την οποία επεμβαίνει ρυθμίζεται σε τρεις θέσεις. Συγκριτικά με το RSV4 έχει ληφθεί υπόψη η νέα κατανομή βάρους για το σετάρισμα του.

4) ALC (Aprilia Launch Control): Σύστημα που επιτρέπει στον αναβάτη να κάνει καλύτερη εκκίνηση χωρίς να είναι προσεκτικός με το γκάζι και τον συμπλέκτη. Λειτουργεί σε συνδυασμό με το ATC και το AWC.

Το πλαίσιο άλλαξε και αυτό, ελαφρά μόνον όμως, όσον αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Η γεωμετρία του έγινε ελαφρώς μακρύτερη με 25° κάστερ (από 24.5), ίχνος 107.5 mm (από 105) και μεταξόνιο 1,445 mm (από 1420). Σωστή επιλογή αφού η χρήση στον δρόμο και η όρθια θέση οδήγησης αναζητούν λίγο περισσότερη σταθερότητα.
Στα φρένα οι monoblock δαγκάνες έδωσαν τη θέση τους σε διαιρούμενες και η ακτινική τρόμπα σε συμβατική. Επίσης οι αναρτήσεις προέρχονται από τη Sachs, όπως και στο απλό RSV4, όμως δεν είναι ακριβώς ίδιες. Οι αλλαγές αυτές έγιναν προφανώς για λόγους κόστους, αλλά αν δουλεύουν σωστά δε θα ενοχληθεί κανείς. Αυτό το τελευταίο θα το εξακριβώναμε την επομένη στην πίστα και τους δρόμους της Valencia.

Παλιοί γνωστοί...

...είμαστε με την πίστα της Valencia και ομολογώ ότι η ροή της και η ταχύτητα της μου ταιριάζουν γάντι. Την έχω απολαύσει πάντα με λιακάδα, αυτή τη φορά όμως η πρωινή υγρασία και η συννεφιά λες και ήταν

Έξτρα εξοπλισμός

- Ολόκληρη εξάτμιση Acrapovic (carbon ή τιτάνιο)
- Τελικό Acrapovic
- Racing ηλεκτρονική
- Μαρσπιέ ergal
- Kit στήριξης πινακίδας ατσάλινο
- Kit αλυσίδα-γρανάζια 520
- Πιρούνι Ohlins μαζί με κάτω πλάκα
- Αμορτισέρ Ohlins (απλό ή TTX)
- Σταμπιλιζατέρ Ohlins
- Σφυρήλατοι τροχοί
- Carbon κομμάτια
- Tank bag
- Racing σταντ

Αυτή η εξάτμιση είναι το ακριβό δώρο που μπορεί να κάνει κάποιος σε έναν κάτοχο Tuono. Έχοντας ακούσει διάφορα RSV που τη φοράνε πρόκειται για μηχανική μελωδία

παραγγελία για να δούμε αν δουλεύει το APRC. Όλες οι μοτοσυκλέτες που είχαμε στη διάθεση μας φορούσαν τα ηλεκτρονικά που γνωρίσαμε πρώτα στο RSV και για το πρώτο 20λεπτο τέθηκαν σε πλήρη λειτουργία.

Πρώτος γύρος και στη σφιχτή K2 (σ.σ. εκεί που έπεσε ο Rossi το 2006 και έχασε το πρωτάθλημα), με μικρή κλίση ανοίγω το γκάζι και μοιάζει σαν κάποιος να μου πάτησε το σβηστήρι. Είναι το traction control που στη θέση 8 επεμβαίνει υπερβολικά. Το κατεβάζω στο 7 από το κουμπί στα αριστερά και πάλι τα ίδια. Στο 6 ξεκινά να στρώνει αλλά πάλι ενοχλεί σε 1-2 σημεία. Με αρκετή υγρασία δούλεψε μια χαρά στο 5, μαζεύοντας μάλιστα και ένα άτσαλο γλίστρημα στο τελευταίο εσάκι.

Στο δεύτερο session έχει αρχίσει να στεγνώνει και το τερέν επιτρέπει λίγο περισσότερη πίεση. Το wheelie control μπαίνει σε λειτουργία σε εξόδους από αργές στροφές κόβοντας το γκάζι έντονα, ενώ οι πρώτες ενδείξεις από το πλαίσιο φανερώνουν ζωηρό μπροστινό. Υπάρχει σταμπιλιζατέρ βέβαια που ελέγχει πάντα την κατάσταση, αλλά το φαρδύ τιμόνι κάνει πιο εύκολα τα μικροκουνήματα. Ωστόσο ο λαμπρός ήλιος έχει κάνει την εμφάνιση του και σίγουρα το επόμενο 20λεπτο η πίστα θα είναι τελείως στεγνή.

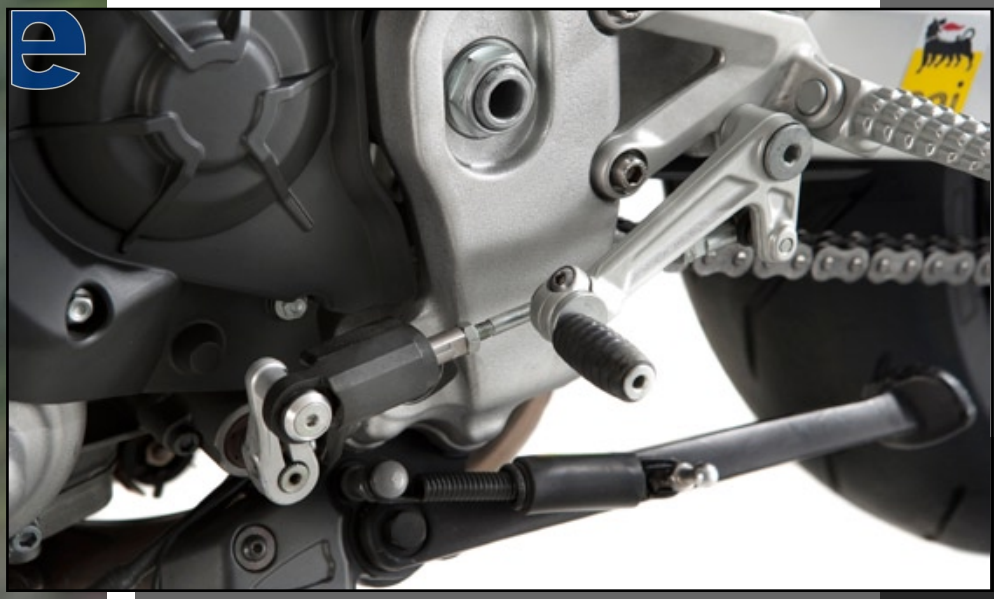
Πράγματι μπαίνοντας ξανά στην πίστα υπάρχουν ελάχιστα υγρά σημάδια. Έχοντας ήδη προσαρμοστεί στη μοτοσυκλέτα αρχίζω να απολαμβάνω οδήγηση. Πρώτη διαπίστωση, τώρα που βγαίνω καλά από την τελευταία K, είναι ότι το πράγμα έχει γκάζι. Προλαβαίνει να δείξει 240 πριν τα φρένα και η αίσθηση που αφήνει συνολικά είναι ότι κινείται κοντά στους 140-145 ίππους. Πριν βγω στην πίστα δε μείωσα το wheelie control και τώρα δουλεύει υπερωρίες χαλώντας μου το γυρολόγιο. Κατέβασα το traction στο 4 και στον ρυθμό μου δεν ενόχλησε πουθενά.

Με την άσφαλτο στεγνή άρχισα να φρενάρω δυνατά και οι όποιες ανησυχίες μου για τα φρένα εξαφανίστηκαν. Έχουν καλή αίσθηση και προοδευτικότητα, η δύναμη τους επαρκεί σε κάθε περίπτωση. Λείπει μόνο το αρχικό δάγκωμα του RSV και θα χρειαστούν δύο δάχτυλα στη μανέτα αντί για ένα. Σίγουρα όμως θα είναι καλύτερα για το δρόμο κάτι που θα φανεί στη βόλτα το απόγευμα.

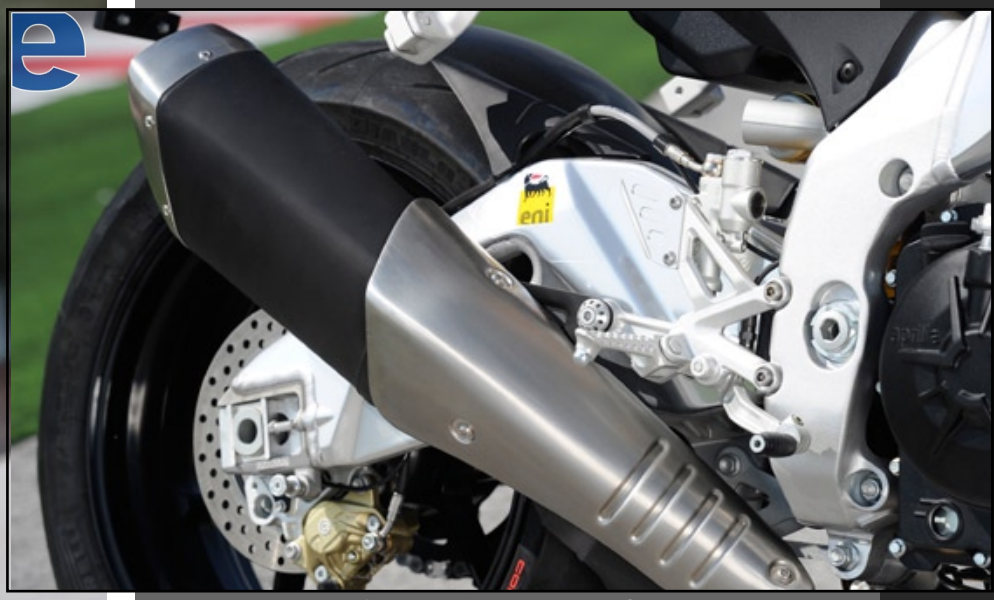
Οι αναρτήσεις σεταρίστηκαν από τους μηχανικούς για την πίστα και απέδωσαν άριστα σε κάθε περίπτωση. Δεν αφήνουν το Tuono να πλέει χωρίς το πιρούνι να είναι "ξερό" σε αίσθηση όπως το παλαιό Showa. Μόνο για το μεράκι αξίζει να μπει κανείς στο έξοδο των Ohlins.

Όλα τα λεφτά όμως στο project V4 της Aprilia είναι η συνεργασία πλαισίου-κινητήρα. Η μαγική συνταγή κάνει όλα τα μοντέλα της σειράς να στρίβουν ταχύτατα, ακολουθώντας πιστά τη γραμμή τους με φόρα και το μπροστινό βιδωμένο στην άσφαλτο. Αυτό το χάρισμα έχει περάσει και στο Tuono το οποίο, παρά τη μακριά γεωμετρία του στα χαρτιά, στρίβει εύκολα κι αέρινα. Έχει λίγα κιλάκια παραπάνω αλλά ας μην ξεχνάμε ότι είναι τετρακύλινδρο.

Για το τελευταίο session έβγαλα εντελώς τα ηλεκτρονικά και οδήγησα τη μοτοσυκλέτα όπως θα την αγοράσει κάποιος χωρίς το APRC. Σούζες ισχύος, παντιλίκια και λοιπά τερτίπια έκαναν την εμφάνιση τους. Δε με



Στην έκδοση με το APRC υπάρχει και shifter το οποίο κάνει πιο εύκολη τη ζωή του αναβάτη στην πίστα και απολαυστικότερη στο δρόμο



Το τελικό της εξάτμισης είναι ίδιο με αυτό που φοράει το νέο RSV. Ακούγεται έντονα για "μαμά" απελευθερώνοντας το ιδιαίτερα ευχάριστο γουργουρητό του V4

Παρά τις προσταγές του marketing η Aprilia προτίμησε κάτι πιο φιλικό στα φρένα και καλά έκανε. Φυσικά πρόκειται για Brembo αλλά χωρίς ακτινική τρόμπα και δεν τους λείπει καθόλου η δύναμη. Ταυτόχρονα έχουν καλή αίσθηση και προοδευτικότητα στον δρόμο και απλά στην πίστα θέλουν δύο αντί για ένα δάχτυλο στη μανέτα

"...Πιστό στην ιστορία του ονόματος Tuono δεν άλλαξε καθόλου χαρακτήρα..."

χάλασαν σε καμία περίπτωση, αλλά για τα τελευταία γυράκια που θέλησα να κάνω έναν ενδεικτικό χρόνο ανέβασα το traction στο 3. Όχι ότι γλίστραγε, αλλά τα λάστιχα ήταν Supercorsa SP (όχι γόμες), οι λευκές γραμμές ίσως είχαν καμιά υγρασία και στην τελική γιατί να μην έχω το κεφάλι μου ήσυχο; Προσωπικά όταν οδηγώ 1000άρι με traction νοιώθω λιγότερο άγχος, λες και βρίσκομαι σε 600. Αφήνει χαλαρό εκείνο το κομμάτι του εγκεφάλου που βρίσκεται πάντα σε alert για το γλίστρημα. Πέρα από τα ηλεκτρονικά η απόδοση του Tuono στην πίστα είναι εξαιρετική με μοναδικό του αντίπαλο το Ducati. Αν και γυμνή μοτοσυκλέτα, μπορεί κάλλιστα να σταθεί κόντρα στα supersport, με μικρό handicap χάρη στο εξαιρετικό του πλαίσιο και τον δυνατό κινητήρα. Η καρό σημαία όμως σήμανε το τέλος της δοκιμής στην πίστα. Μετά το διάλειμμα θα απολαμβάναμε μια ηλιόλουστη βόλτα σε ορεινό στροφιλίκι, διασχίζοντας ένα εθνικό πάρκο.

Το 90% της ζωής του...

...ένα Tuono θα την περάσει στο δρόμο. Εκεί να ανταμείψει τον αναβάτη που δεν επέλεξε να αγοράσει supersport. Θα τον ανταμείψει με άνετη, χαλαρή θέση οδήγησης, φαρδύ τιμόνι για τα σφιχτά ορεινά στροφιλίκια και πιο άνετη σέλα για βόλτες με δύο άτομα. Θα τον προτρέψει να κάνει και τις ταρζανιές του, αλλά εδώ μας τα χαλάει το by wire γκάζι. Τα ηλεκτρονικά δείχνουν να μη μπορούν ακόμα να πετύχουν την απόλυτα φυσική απόκριση στο γκάζι. Έτσι για να την κάνουν πιο φιλική προς το χρήστη δίνουν μια ελαφριά καθυστέρηση. Μοιάζει ας πούμε σαν να έχει λαστιχένια ντίζα. Ανοίγεις π.χ. το γκάζι 30% και το 15% φτάνει άμεσα στον ψεκασμό. Το υπόλοιπο έρχεται μετά από λίγο. Η υστέρηση γίνεται πιο έντονα αισθητή στα μικρά άνοιξε-κλίσε του γκαζιού, αυτά δηλαδή που χρειάζεσαι για να ισορροπήσεις σε μια σούζα διαρκείας. Στο RSV ισχύει το ίδιο αλλά στην πίστα δεν γίνεται το ίδιο αισθητό. Αυτό ήταν και το μόνο παράπονο που μας άφησε το νέο Tuono.

Μια μοτοσυκλέτα που αποδίδει τόσο καλά στην πίστα είναι σπάνιο να είναι τόσο καλή και στο δρόμο. Είναι δύσκολο να είναι άνετη, ευρύχωρη, να έχει μαλακές αναρτήσεις και φιλικά φρένα. Ε λοιπόν το νέο Tuono τα καταφέρνει καλύτερα από τους προγόνους του και στο δρόμο. Τα χαμηλότερα μαρσπιέ και το τιμόνι σχηματίζουν άνετες γωνίες για τα άκρα του αναβάτη ενώ η σέλα αν και έχει σκληρό αφρώδες δεν κουράζει. Ο συνεπιβάτης κάθεται αρκετά καλά, αλλά μην περιμένετε και θρόνο.

Ελάχιστοι κραδασμοί που βγαίνουν στο τιμόνι δεν ενοχλούν, αντιθέτως δηλώνουν ότι κάτι συμβαίνει κάτω από τα πόδια σου. Στην καλή περιοχή του ο κινητήρας θα στείλει τον τροχό στον αέρα ακόμα και με τρίτη. Είναι βλέπετε κοντύτερες οι τρεις πρώτες σχέσεις και λόγω του τιμονιού πιο πισώβαρη η κατανομή σε σχέση με το RSV. Με πρώτη παίζει να φας το τιμόνι στη μούρη, ενώ με δευτέρα παίζεις κάνοντας σούζες σε κάθε άνοιγμα του γκαζιού λες και είναι MX.

Στα σφιχτά κομμάτια που διανύσαμε ήταν εξαιρετικά εύκολο να κρατήσεις σβέλτο ρυθμό. Τα φρένα που δεν δαγκώνουν, οι αναρτήσεις που στη στάνταρ ρύθμιση είναι σφιχτές αλλά όχι τσιμέντο, αλλά και η γραμμική

απόδοση του κινητήρα με άφησαν ανενόχλητο να ασχοληθώ με την οδήγηση στο άγνωστο τερέν. Και μην ξεχνάμε το πλαίσιο. Κάνει το Tuono να στρίβει χαρισματικά με 30 km/h τις φουρκέτες και με 160 τις παρατεταμένες.

Επιστρέφοντας στην πίστα η διαδρομή είχε κάμποσες ευθείες που κοβόταν κάθε τόσο από διασταυρώσεις. Από έκτη πρώτη και τούμπαλιν. Η απόλαυση του shifter σε όλο της το μεγαλείο. Επιτάχυνση στην επιτάχυνση επιστρέψαμε στην πίστα για να παραδώσουμε τις μοτοσυκλέτες έχοντας απολαύσει μια αυθεντική μοτοσυκλετάδικη μέρα. Με πίστα, με δρόμο, με απ' όλα.

Το νέο Tuono V4R στάθηκε ευχάριστος σύντροφος σε κάθε περίσταση και αυτό είναι το μεγάλο προσόν του. Μπορεί να ακολουθήσει τον αναβάτη του παντού χωρίς τους περιορισμούς από την ακραία εξειδίκευση της εποχής μας. Στην πίστα απέδωσε τέλεια, γύρισε γρήγορα και πάνω από όλα απολαυστικά. Ταυτόχρονα, και εδώ είναι η επιτυχία, ήταν άνετο και ευχάριστο και στο δρόμο. Για όλα αυτά είπαμε στην αρχή ότι είναι όσο streetfighter πρέπει. <<

ebike.gr
YouTube HD
1:36 / 9:51
720p
SUOMY
Arai
aprilia

ebike.gr
YouTube HD
7:50 / 8:10
720p

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

APRILIA TUONO V4R APRC
APRILIA HELLAS A.E.
€12,900 (ΧΩΡΙΣ APRC)
€13,700 (ΜΕ APRC)

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,065 mm
Πλάτος:	800 mm
Ύψος:	1,090 mm
Μεταξόνιο:	1,445 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Βάρος κατασκευαστή:	183 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος V-65°, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	999.6 cc
Σχέση συμπίεσης:	13:1
Ισχύς κατασκευαστή:	167 / 11,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.2 / 9,500 kg.m/rpm
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	25°
Ίχνος:	107.5 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Sachs
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Sachs
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Corsa III
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17, Pirelli Corsa III
Φρένο:	Ένας δίσκος 220mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

Μη δει λίμνη (στη Jerez), να βουτήξει ο Lorenzo. Την αληθινή ψυχρολουσία ωστόσο την απήλαυσε στο Estoril

YAMAHA
1
BRIDGESTONE

Το μέγεθος μετράει;

Το όλο θέμα ξεκινά από ανεπίσημο αίτημα των κ.κ. Valentino Rossi και Marco Simoncelli που αφορά στη θέσπιση ελάχιστου βάρους όχι μόνο για τη μοτοσυκλέτα –όπως ισχύει σήμερα– αλλά για το σύνολό της μαζί με τον αναβάτη.

Σε μια πρώτη ανάγνωση θέλοντας και μη αναδύεται στον ορίζοντα το πρόσωπο του Dani Pedrosa, ο οποίος με τα 47 περίπου κιλά του φωτογραφίζει μια αριθμητική βεβαιότητα: Το πλεονέκτημα ισχύος ανά κιλό είναι αναμφίβολα στην τσέπη του. Πολλώ δε μάλλον όταν μιλάμε για μοτοσυκλέτες 150 kg, οπότε τα 20+ κιλά διαφοράς του από αναβάτες όπως οι Rossi, Hayden, Spies συνιστούν ένα αρκετά υπολογίσιμο ποσοστό.

Πού ωφελείται ο ελαφρύτερος αναβάτης; Η μεγαλύτερη ειδική ισχύς (hp/kg), δηλαδή ο μικρότερος λόγος κιλών ανά ίππο, ουσιαστικά σημαίνει περισσότερη ωφέλιμη ισχύ για επιτάχυνση. Διά του λόγου το στατιστικό αληθές όσοι παρακολουθούμε τακτικά MotoGP γνωρίζουμε πως ο Ισπανός είναι ο βασιλιάς των εκκινήσεων. Υπάρχουν μήπως και περιπτώσεις όπου το μικρό βάρος είναι μειονέκτημα; Ο αντιτιθέμενος στην προτεινόμενη ιδέα Casey Stoner μας δίνει μια: "Προσωπικά τον λυπάμαι τον Dani που είναι τόσο ελαφρύς, αυτές οι μοτοσυκλέτες απαιτούν μυϊκή δύναμη από τον αναβάτη και ο πιο μικρόσωμος παλεύει περισσότερο μαζί τους." Για τη μυϊκή μάζα ο Νόμος της Φύσης είναι αμείλικτος: Το μέγεθος μετράει.

Πρόσφατα ο Άγγλος σχολιαστής του Eurosport, Toby Moody, έκανε μια μικρή και εξαιρετικά διδακτική έρευνα: Όλοι οι πρωταθλητές των τελευταίων ετών ζύγιζαν αρκετά κιλά παραπάνω από τον Pedrosa. Βαρύτερος όλων ο Hayden με 69 κιλά, 67 ο Rossi, 65 ο Lorenzo, 60 ο Stoner. Δηλαδή το θεωρητικό πλεονέκτημα του Pedrosa δεν τον ώθησε στον τίτλο. Από μια πλευρά τουλάχιστον, γιατί αλίμονο αν θεωρήσουμε πως αρκεί ένα πλεονέκτημα ισχύος για να χριστεί κάποιος Παγκόσμιος Πρωταθλητής.

Ένα σοβαρό ερώτημα γεννάται στον τρόπο εφαρμογής ενός τέτοιου κανονισμού. Στο παράδειγμα των WSBK υιοθετήθηκε ένα έρμα στη μοτοσυκλέτα, μόνο που η ιδέα φαντάζει το λιγότερο μπακαλίστικη, αν όχι στην ουσία γελοία. Πώς θα πεις σε μια εταιρεία που επί δεκαετίες έχει ξοδέψει δεκάδες εκατομμύρια στην εξέλιξη όλο και ελαφρύτερων εξαρτημάτων να φορέσει 5, 10, 20 κιλά νταβατζιλίκι στη μοτοσυκλέτα της; Πού θα το βάλει; Στις σημερινές MotoGP, με γεωμετρία παραμετροποιημένη στη λεπτομέρεια και δεκάδες μεταβλητές στη ρύθμισή της, ένα τέτοιο έρμα θα κατέστρεφε την οδηγική συμπεριφορά που έχει προκύψει από εκατοντάδες γύρους δοκιμών, ενδεχομένως ανεπανόρθωτα. Ακούγεται τόσο ουτοπικό αυτή τη στιγμή που θα στοιχημάτιζα πως δεν πρόκειται να γίνει.

Πάντως, πριν σπεύσει κανείς να καταδικάσει τους Rossi και Simoncelli ως στυγνούς συμφεροντολόγους, ας σκεφτεί πως μια πρώτη "νομιμοποίηση" της σκέψης τους υπάρχει ήδη σε εφαρμογή: Στα 125 ισχύει συνολικό κατώτατο όριο αναβάτη-μοτοσυκλέτας (136 kg, www.fim-live.com/fileadmin/alfresco/Codes_et_reglements/6510002_GP_Regulations-Reglements_GP_4.pdf, σελίδα 55), ακριβώς για να εξισώνει το πεδίο καθώς οι ιπποδυνάμεις είναι υποπολλαπλάσιες των περίπου 225 ίππων των MotoGP και μερικά κιλά κάνουν πολύ κρισιμότερη διαφορά. Δηλαδή η λογική αυτής της πρότασης βασίζεται σε μια αρχή που ήδη ενστερνίζονται οι FIM και Dorna στα Grand Prix.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΑΧΑΪΑΣ

Στην τελική ευθεία μπαίνει η κατασκευή της πίστας της Πάτρας, μετά από την ένταξή της στον αναπτυξιακό νόμο

Την Παρασκευή 6 Μαΐου, η επιτροπή του Υπουργείου Ανάπτυξης έδωσε ομόφωνα το πράσινο φως για την ένταξη του έργου στον αναπτυξιακό νόμο. Με προϋπολογισμό 94 εκατομμυρίων ευρώ, το έργο θα επιδοτηθεί με 40% έως του ποσού των 50 εκατομμυρίων και με 20% για το υπόλοιπο ποσό.

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

Μένει τώρα να ψηφιστεί από τη Βουλή και να δημοσιευθεί στην εφημερίδα της Κυβέρνησης, πράγμα που υπολογίζεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τον Ιούλιο. Ο πρόεδρος της "Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε." και πρώην δήμαρχος Πατρών, Ευάγγελος Φλωράτος, δηλώνει ότι όλα είναι έτοιμα για να ξεκινήσουν τα έργα αμέσως μόλις ψηφιστεί η ένταξη από τη Βουλή.

Racing Gossip

Η ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
ΠΑΙΧΝΙΔΙΑ ΣΤΗΝ ΑΜΜΟΥΔΙΑ

Ένα εντυπωσιακό διαφημιστικό event έστησε η Red Bull στο Dubai για να προωθήσει τον αγώνα X-Fighters που φιλοξενήθηκε στο εμιράτο στα μέσα του περασμένου μήνα. Πήρε τον πρόσφατα νικητή του ράλι UAE

Desert Challenge, Marc Coma και το KTM 450 Rally του, προσέθεσε τον νικητή των X-Games, Ronnie Renner και τους αμόλησε στους αμμόλοφους να παίξουν με τα παιχνίδια τους και εκλεκτή παρέα. Το αποτέλεσμα είναι μια σειρά υπέροχων φωτογραφιών (www.asphaltandrubber.com/news/marc-coma-ktm-desert-jump-photos) και ένα εξίσου απολαυστικό βίντεο (http://youtu.be/dC87bErMgw8).

WSBK: ΙΡΛΑΝΔΕΖΙΚΟ ΠΑΡΤΙ ΣΤΗ ΜΟΝΖΑ

Δύο νίκες του Laverty στέρησαν την ευκαιρία στον Biaggi να πλησιάσει τον Checa που μάλλον πρέπει να μισεί θανάσιμα τη Monza

Η περίφημη ιταλική πίστα με τις τεράστιες ευθείες εξαρχής γνωρίζαμε πως ευνοεί τα γκάζια και τα τετρακύλιδρα είχαν το πλεονέκτημα. Ο πρωτοπόρος της κατάταξης Carlos Checa είχε και τα προσωπικά του με την πίστα που δεν τον πάει με τίποτα. Σπουδαία η ευκαιρία για τον Biaggi να μειώσει τη διαφορά, αλλά…

Στο πρώτο σκέλος ο Ιταλός προσπάθησε να φύγει από νωρίς μπροστά, μα ο Eugene Laverty δε σκόπευε να τον αφήσει. Η μεταξύ τους μονομαχία κράτησε έντεκα γύρους, όταν ένα λάθος του Ιταλού άφησε ένα καθαρό προβάδισμα στον Ιρλανδό που το εκμεταλλεύτηκε μέχρι την καρό σημαία. Η μικρή έξοδος του Biaggi τον έφερε σε απόσταση βολής από τους Marco Melandri και Leon Haslam που ακολουθούσαν, ωστόσο η μεταξύ τους μάχη άφησε τον πρωταθλητή να πάρει μια σχετικά άνετη δεύτερη θέση πριν καταλήξει σε επικράτηση του Haslam για το βάθρο.

Στο δεύτερο σκέλος ο Biaggi πάλι προσπάθησε να φύγει από την αρχή, ενώ πίσω του ένα λάθος του Checa προκάλεσε την πτώση των Johnny Rea, Jacub Smrz και Leon Haslam, ενώ έστειλε τον Laverty στην έναρξη θέση. Στο μεταξύ ο Biaggi άνοιγε τη διαφορά του στα έξι δευτερόλεπτα από τον Melandri που ήταν δεύτερος μετά από αβίαστη πτώση του Leon Camier. Μόνο που η κατάρα του ενδέκατου γύρου ξαναχτύπησε τον πρωταθλητή. Ένα λάθος στα φρένα του σικέιν Prima Variante τον έστειλε εκτός και η επανείσοδός του ήταν αντικανονική, με αποτέλεσμα να τιμωρηθεί με ποινή διέλευσης που τον έστειλε 11ο. Κάπως έτσι η νίκη κρίθηκε από δύο λυσσαλέες μονομαχίες: Μια οικογενειακή στη Yamaha, όπου ο Laverty νίκησε τον Melandri στην τελευταία στροφή του τελευταίου γύρου και άλλη μία στην οποία ο Michel Fabrizio επικράτησε του Nori Haga μετά από πολλές εκατέρωθεν προσπεράσεις.

Κάπως έτσι ο Checa διατήρησε την πρώτη θέση στο πρωτάθλημα με 145 βαθμούς, ενώ ο Melandri με 118 προσπέρασε τον Biaggi κατά έναν βαθμό στη δεύτερη θέση!

WSS: YAMAHA MANIA

Απόλυτος κυρίαρχος ο Chaz Davies στην ιταλική πίστα, σάρωσε τα πάντα σε έναν αγώνα Supersport χωρίς κανένα απολύτως δράμα

Κυριάρχησε σε όλα σε session δοκιμών, στο πρωινό ζέσταμα, στον αγώνα. Έφυγε πρώτος, πριν συμπληρώσει γύρο είχε σχεδόν ένα δευτερόλεπτο από τον δεύτερο, διαφορά που έφτασε κοντά στα δύο έναν γύρο αργότερα και ο Chaz Davies νίκησε εμφατικά για δεύτερο συνεχόμενο αγώνα.

Δεύτερος τερμάτισε ο Luca Scassa με το δεύτερο εργοστασιακό R6, σε έναν επίσης άνετο και μοναχικό αγώνα. Η μόνη υποψία μάχης δόθηκε για την τρίτη θέση μεταξύ των Fabien Foret (Honda), Broc Parkes (Kawasaki) και Sam Lowes (Honda), με το CBR του Foret να επικρατεί τελικά με σχετική άνεση.

Στη βαθμολογία οι Davies και Scassa ισοβαθμούν στην κατάταξη στους 70 βαθμούς, με τον Parkes να ακολουθεί δέκα βαθμούς πιο πίσω.

ΛΑΜΠΕΡΟΙ SIMONCELLI ΚΑΙ CRUTCHLOW

Ο Ιταλός της Gresini και ο Άγγλος της Tech3 έκλεψαν τα φώτα της δημοσιότητας στο επίσημο MotoGP Test στο Estoril

Βέβαια οι χρόνοι τους δεν πρέπει να θεωρούνται απόλυτα ανταγωνιστικοί, δεδομένου ότι ο κάθε αναβάτης έκανε τις ανάλογες δοκιμές στο μονοήμερο τεστ και πολλοί δεν ασχολήθηκαν με τα γυρολόγια. Πάντως ο ταχύτερος γύρος του Marco Simoncelli έχει κάτι να πει απέναντι στους Jorge Lorenzo και Casey Stoner, που ουσιαστικά δούλεψαν στη ρύθμιση των ηλεκτρονικών τους και στο στήσιμο του χτεσινού αγώνα δίχως να πειραματιστούν με νέα εξαρτήματα, οπότε κινήθηκαν σε ρεαλιστικούς ρυθμούς. Συγκριτικά με αυτούς λοιπόν και ο τέταρτος ταχύτερος χρόνος του Cal Crutchlow ήταν σπουδαίος, ειδικά αν σκεφτούμε πως ο rookie είδε πρώτη φορά το Estoril φέτος.

Άλλοι αναβάτες δοκίμασαν πολλά και διάφορα εξαρτήματα. Όπως οι δύο της εργοστασιακής Ducati που είχε ένα νέο πλαίσιο –σωστότερα, μπροστινό υποπλαίσιο. Ο πέμπτος και ένατος χρόνος αντιστοίχως για τους Valentino Rossi και Nicky Hayden δε γνωρίζουμε πόσο αντικειμενικοί είναι, πάντως για τον Ιταλό το βήμα που έγινε ήταν σημαντικό. Βρήκαν επιτέλους το πλαίσιο που θέλουν και πάνω σε αυτό θα συνεχίσει η εξέλιξη, ενώ παράλληλα ψάχνουν και για άλογα. Ο ίδιος δεν ξέχασε να αντιμετωπίσει την πραγματικότητα: "Βελτιωθήκαμε, αλλά το ίδιο και οι αντίπαλοί μας και η διαφορά εξακολουθεί να είναι σημαντική."

Ελάχιστους γύρους έκαναν οι Dani Pedrosa και Alvaro Bautista που ακόμη πονούσαν στα εγχειρισμένα τους κόκκαλα μετά τον αγώνα, ενώ ο Randy de Puniet έφυγε από την Κυριακή για τη Γαλλία όπου θα περνούσε εξετάσεις για το επίσης εγχειρισμένο του πόδι. Τέλος απείχε εντελώς ο Hector Barbera που τραυματίστηκε στον πρώτο γύρο του πορτογαλικού GP.

ESTORIL TEST – 2/5/2011

	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος	Διαφορά	Γύροι
1	Marco Simoncelli	San Carlo Honda Gresini	1:36.211	-	70
2	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	1:36.316	+0.105	91
3	Casey Stoner	Repsol Honda Team	1:36.602	+0.391	49
4	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	1:36.850	+0.639	71
5	Valentino Rossi	Ducati Marlboro Team	1:37.382	+1.171	82
6	Colin Edwards	Monster Yamaha Tech 3	1:37.410	+1.199	51
7	Ben Spies	Yamaha Factory Racing	1:37.421	+1.210	69
8	Andrea Dovizioso	Repsol Honda Team	1:37.460	+1.249	63
9	Nicky Hayden	Ducati Marlboro Team	1:37.463	+1.252	89
10	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	1:37.679	+1.468	17
11	Hiroshi Aoyama	San Carlo Honda Gresini	1:38.032	+1.821	73
12	Karel Abraham	Cardion AB Motoracing	1:38.087	+1.876	85
13	Toni Elias	LCR Honda MotoGP	1:38.412	+2.201	108
14	Loris Capirossi	Pramac Racing Team	1:38.633	+2.422	97
15	Nobuatsu Aoki	Rizla Suzuki MotoGP	1:38.850	+2.639	68

21 ΥΠΟΨΗΦΙΑ ΧΙΛΙΑΡΙΑ

Η FIM ανακοίνωσε την Πρωτομαγιά πως 16 ομάδες με 21 αναβάτες ψάχνονται για είσοδο στα MotoGP από το 2012

Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση, όλες οι υποψήφιες ομάδες έλαβαν λεπτομερές ενημερωτικό υλικό και θα πρέπει να επανέλθουν ως τις 14 Μαΐου με μια πλήρη πρόταση συμμετοχής. Στη συνέχεια οφείλουν να καταθέσουν προκαταβολή συμμετοχής ως τις 3 Ιουνίου στην IRTA και σύντομα μετά από αυτό η FIM θα ανακοινώσει ποιες γίνονται δεκτές. Εκτιμάται πως ο τελικός αριθμών τους δε θα ξεπεράσει τις 10.

Η Ομοσπονδία δεν έδωσε άλλες πληροφορίες στη δημοσιότητα, οπότε δε γνωρίζουμε αν μεταξύ των υποψηφίων υπάρχουν και κατασκευαστές, ούτε πόσες από αυτές τις ομάδες αιτούνται για την κατηγορία με κινητήρες παραγωγής (CRT, Claiming Rule Teams) ή ενδιαφέρονται για lease εργοστασιακών ή ακόμη φτιάχνουν δικούς τους. Είναι γνωστό πως αρκετές ομάδες από τη Moto2 θέλουν να μπουν στη μεγάλη κατηγορία ως CRT, ενώ σίγουρη θεωρείται η καινούργια ομάδα του Eskil Suter με κινητήρα BMW S1000RR, με το εικονιζόμενο πρωτότυπο που ήδη δοκιμάζεται μήνες τώρα με πάσα επισημότητα. Από κει και πέρα, φαντασία να 'χεις να κατεβάζεις ονόματα, ως και η Norton –λέει– θα επιστρέψει στα GP!

Η κατηγορία των CRT συνίσταται σε πρωτότυπες αγωνιστικές μοτοσυκλέτες MotoGP με κινητήρες 1,000 cc παραγωγής. Οι αναβάτες τους θα απολαμβάνουν διπλάσιο αριθμό κινητήρων ανά χρονιά από τους έξι των υπολοίπων και τα ρεζερβουάρ τους θα χωρούν τρία επιπλέον λίτρα από τα 21 των MotoGP. Υποστηρίζει μια λογική περιορισμένου κόστους, θεσπίζοντας προκαθορισμένη τιμή (€20,000 και €15,000 χωρίς σύστημα μετάδοσης) έναντι της οποίας κάθε ομάδα υποχρεούται να πουλά κινητήρες σε οποιαδήποτε άλλη το ζητήσει.

DUCATI GP12

Και άλλα εργοστασιακά χιλιάρια…

Κάποιοι εξελίσσουν τις αγωνιστικές τους μοτοσυκλέτες τόσο μυστικά που οι ίδιες οι δοκιμές τους υφίστανται μόνο ως φημολογία, την ώρα που άλλοι οργανώνουν ολόκληρη φιέστα γύρω από το επόμενο πρωτότυπό τους.

Όπως η Ducati για παράδειγμα. Η GP12 φημολογείται πως έχει περίπου 900 cc, εξελίσσεται εδώ και πολλούς μήνες από τον Vito Guareschi και όταν ήρθε η ώρα να την καβαλήσουν για πρώτη φορά οι Rossi και Hayden στη Jerez έγινε ένα επικοινωνιακό όργιο. Αμφότεροι τη βρήκαν υπέροχη, ειδικά ο Rossi υπερθεμάτισε στον διασκεδαστικό της χαρακτήρα ως εξασφαλίζουν τα επιπλέον κυβικά.

Η Honda από την άλλη φέρεται να δουλεύει τη μοτοσυκλέτα της με τους Ιάπωνες αναβάτες εξέλιξης στη Suzuka, ενώ οι Stoner και Pedrosa αναμένεται να τη γνωρίσουν από κοντά μέσα στο καλοκαίρι.

Η Yamaha τέλος θα παρουσιάσει την επόμενη M1 μετά το GP του Mugello τον ερχόμενο μήνα και εκεί θα την οδηγήσουν για πρώτη φορά οι Lorenzo και Spies σε δημόσια δοκιμή.

MOTO3 VS 125GP

Το Ιταλικό Πρωτάθλημα Ταχύτητας μας προσφέρει μια πρώτη κόντρα ανάμεσα στην προηγούμενη και την επόμενη μέρα της μικρής κατηγορίας των Grand Prix

Άνοιξε η αυλαία του ιταλικού πρωταθλήματος CIV και στην κατηγορία 125GP δίνουν το παρόν δύο πρώιμες συμμετοχές ανάλογες της Moto3 που έρχεται. Η μοτοσυκλέτα της Oral βασιζόταν στο ανάλογο αγωνιστικό 250 της Moriwaki με μοτέρ από CR-F 250, ενώ η Ioda Racing είχε δύο μοτοσυκλέτες με κινητήρες από τετράχρονο TM 250. Μετά από δύο αγώνες σε Misano και Monza, απέναντι στις ορδές δίχρονων Aprilia 125 RSA τα τετράχρονα γυρνούν τρία με τέσσερα δευτερόλεπτα πιο αργά και η τελική τους είναι 10 ως 15 km/h μικρότερη, μια πρώτη αρνητική ένδειξη για το άμεσο μέλλον –όπως ακριβώς οι μοτοσυκλέτες του Παγκοσμίου Supersport θεωρητικά θα κονιορτοποιούσαν τις αγωνιστικές της Moto2.

Βέβαια ας μην παραβλέψουμε πως εδώ έχουμε δύο πιο "ερασιτεχνικές" τετράχρονες 250 με κινητήρες χωματερής προέλευσης, οι οποίοι ελπίζουμε πως δε θα συγκρίνονται με αυτούς που θα φτιαχτούν εξ επί τούτου για τα GP.

ΣΥΝΝΟΜΟΣ Ο BIAGGI ΣΤΟ ASSEN

Υπόκωφη φασαρία προκάλεσαν πληροφορίες πως η Aprilia RSV4 του Max Biaggi βρέθηκε με εξάρτημα εκτός κανονισμών μετά τον αγώνα στο Assen, κάτι που ουδέποτε επιβεβαιώθηκε

Η αρχική είδηση ανέφερε πως στον τεχνικό έλεγχο βρέθηκε μια αντλία στον ψεκασμό του Biaggi που ήταν διαφορετική από αυτές των Leo Camier και Noriyuki Haga και πιθανώς και εκτός κανονισμών. Άμεσα η Alitalia Aprilia αντέδρασε και ο Τεχνικός Διευθυντής της ομάδας, Gigi Dall' Igna, έσπευσε να δηλώσει πως απλά προέκυψε ένα ζήτημα με τον κωδικό του εν λόγω ανταλλακτικού που απλά μπέρδεψε τους τεχνικούς υπευθύνους των SBK. Η ταφόπλακα στην "είδηση" έπεσε από το στόμα του Τεχνικού Διευθυντή της FIM, Fabio Fazi, ο οποίος επιβεβαίωσε τον Dall' Igna και το θέμα θεωρείται λήξαν.

ΤΑ ΛΑΣΤΙΧΑ ΤΟΥ 2012

Στο τεστ που ακολούθησε τον αγώνα GP στο Estoril η Bridgestone έφερε μια πρώτη γεύση από τα λάστιχα του 2012

Κάθε αναβάτης MotoGP που συμμετείχε στην επίσημη δοκιμή πήρε από ένα μπροστινό και δύο πίσω διαφορετικών προδιαγραφών, για να δουν πως θα είναι το λάστιχο που θα φορεθεί του χρόνου στη μεγάλη κατηγορία. Μάλιστα ο αναβάτης που συνδέεται στενότερα απ' όλους με την εξέλιξη των Bridgestone, Casey Stoner, αφιέρωσε περισσότερο χρόνο στην αξιολόγησή τους, παρότι ο πόνος στην πλάτη του δεν είχε υποχωρήσει τελείως μια μέρα μετά τον αγώνα.

Γενικά τα σχόλια των αναβατών έδειξαν πως ικανοποιήθηκαν από τα νέα σλικ της ιαπωνικής εταιρείας, τα οποία υπόσχονται μεγαλύτερο θερμοκρασιακό εύρος λειτουργίας και προσφέρουν καλύτερη αίσθηση και πληροφόρηση, ενώ ο Colin Edwards –αναβάτης εξέλιξης της αντίπαλης Michelin για πολλά χρόνια– δήλωσε πως θα ήθελε να τα έχει στον επόμενο αγώνα! Τα λάστιχα αυτά θα έχουν να επιτελέσουν πολύ δύσκολο έργο, καθώς ενδέχεται να είναι κοινά τόσο στα εργοστασιακά χιλιάρια, όπως και στα CRT παραγωγής, αλλά ενδεχομένως και σε όσα πρωτότυπα 800 cc συνεχίσουν του χρόνου στο πρωτάθλημα.

MICHELIN Pilot Road 3

Το Νέο ελαστικό MICHELIN Pilot Road 3 ξεπερνά τον προκάτοχό του, το MICHELIN Pilot Road 2. Τεχνολογία διπλής γόμας MICHELIN 2CT τελευταίας γενιάς που προσφέρει ακόμη μεγαλύτερη διάρκεια ζωής* και χάρη στην επαναστατική τεχνολογία προοδευτικών εγκοπών MICHELIN XST** αποκτά κορυφαία πρόσφυση στο βρεγμένο***. Οι επιδόσεις αυτές διαρκούν έως το τέλος της ζωής του ελαστικού! Ακόμα και αν κυκλοφορείτε με την μοτοσυκλέτα σας μόνο όταν έχει καλό καιρό, δεν θα βρεθείτε ποτέ μπροστά σε δυσάρεστες εκπλήξεις.

* Τέστ διάρκειας ζωής του MICHELIN Pilot Road 3 που πραγματοποιήθηκε το 2010 στο κέντρο δοκιμών DEKRA σε σχέση με το MICHELIN Pilot Road 2 στις διαστάσεις 120/70 ZR 17 και 180/55 ZR 17.
** Τεχνολογία προοδευτικών εγκοπών X Sipe XST.
*** Εσωτερική δοκιμή που πραγματοποιήθηκε στο Fontange το Μάρτιο 2010.

XST X SIPE TECHNOLOGY 2CT TWO COMPOUND TECHNOLOGY www.michelinpilotroad3.com

MICHELIN
Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΝΙΚΗ ΤΟΥ HOPKINS

Ο πρώτος Αμερικανός που κέρδισε ποτέ αγώνα του βρετανικού πρωταθλήματος BSB είναι από τις 2 Μαΐου ο John Hopkins!

"Είχα 11 χρόνια να κερδίσω αγώνα και όπως καταλαβαίνετε ήταν μια συγκινητική στιγμή." Μόλις στον δεύτερο αγώνα των αγγλικών Superbikes στο Oulton Park ο Hopper (Samsung Crescent Racing, GSX-R1000) ξεκίνησε με μια δεύτερη θέση στο πρώτο σκέλος, για να επιστρέψει στο δεύτερο με την ιστορικής σημασίας νίκη. Με την επίδοσή του αυτή ο Αμερικανός ανέβηκε στην τέταρτη θέση της κατάταξης, 14 βαθμούς πίσω από τον πρωτοπόρο Shane Byrne (HM Plant Honda).

Από τη στιγμή που έφυγε από τη Suzuki στα MotoGP για την Kawasaki ο Hopkins είδε την καριέρα του σε ελεύθερη πτώση. Πολλοί και σοβαροί τραυματισμοί, αποτυχημένο πέρασμα από το Παγκόσμιο SBK, άλλη μια κακή εμπειρία στο αμερικανικό AMA SBK απ' όπου έφυγε με την ταμπέλα του σακάτη, προβλήματα με το αλκοόλ και τώρα το τελευταίο του στοίχημα με την εμπιστοσύνη του Paul Denning και της Suzuki στο BSB.

2011 MAXXIS FIM ENDURO WORLD CHAMPIONSHIP

Δύο αγώνες είχε στο πρόγραμμα το EWC μέσα στον Απρίλιο σε Ισπανία (Ponts, 2-3/4) και Πορτογαλία (Vale de Cambra, 9-10/4) και το πρωτάθλημα έχει ξεκινήσει με κανονιές Husqvarna

Κατηγορία E1: Ο συνήθης ύποπτος Juha Salminen προηγείται στην κατάταξη έχοντας κερδίσει τρία από τα τέσσερα σκέλη που έχουν διεξαχθεί ως τώρα και τερματίζοντας δεύτερος στο τελευταίο. Στον ισπανικό αγώνα δε ο βασικός του αντίπαλος ήταν ο συμπατριώτης του Matti Seistola επίσης με Husqvarna, παίρνοντας δύο δεύτερες θέσεις. Στην Πορτογαλία τον Salminen κόντραρε ο επίσης Φιλανδός Eero Remes της KTM, σκαρφαλώνοντας στη δεύτερη θέση της κατάταξης, ενώ τρίτος από κοντά είναι ο Γάλλος Rodrig Thain με HM-Honda.

Κατηγορία E2: Husqvarna και εδώ, αυτή τη φορά με τον Antoine Meo που προηγείται και στη γενική κατάταξη. Απόλυτος κυρίαρχος ο Γάλλος στην Ισπανία, είδε ωστόσο την επιστροφή του συμπατριώτη του Johnny Aubert –που είχε χάσει τον πρώτο αγώνα– να συνοδεύεται από δύο πρωτιές επί Πορτογαλικού εδάφους. Δεύτερος στην κατάταξη βρίσκεται ο Pierre-Alexandre Renet (Husaberg) και τρίτος ο Ivan Cervantes (Gas-Gas).

Κατηγορία E3: Ένας ακόμη Φιλανδός, ο πολυπρωταθλητής Mika Ahola (HM-Honda) έχει ξεκινήσει εντυπωσιακά τη σεζόν και προηγείται στην κατάταξη του Γάλλου Christophe Nambotin (Gas-Gas). Τρίτος ακολουθεί ο Σουηδός Joakim Ljunggren (Husaberg).

Γυναίκες: Η τρομερή Γαλλίδα Ludivine Puy (Gas-Gas) έχει σαρώσει όλους τους βαθμούς στους δύο πρώτους αγώνες και είναι προφανώς το μεγάλο φαβορί για τον δεύτερο τίτλο της δεδομένου ότι το γυναικείο πρωτάθλημα ολοκληρώνεται με άλλον έναν αγώνα στην πατρίδα της. Δεύτερη είναι η Ισπανίδα Laia Sanz (HM-Honda) και τρίτη η Γαλλίδα Blandine Dufrene (Gas-Gas).

Περισσότερες πληροφορίες στην επίσημη ιστοσελίδα του EWC: www.enduro-abc.com.

ΤΕΧΑS GP ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ

Από το 2012 και για τα δέκα επόμενα χρόνια μια νέα πίστα θα συμπεριλαμβάνεται στο πρόγραμμα των Grand Prix και το όνομα αυτής Circuit of the Americas

Η πίστα κατασκευάζεται στο Austin του Τέξας και, εκτός από τη συμφωνία με τη Dorna έχει συμφωνήσει και για αγώνα F1, ο οποίος θα συμπέσει με τα εγκαίνιά της. Η ανακοίνωση της Dorna δεν ξεκαθαρίζει αν πρόκειται για επιπλέον αγώνα ή για αντικατάσταση κάποιου εκ των υπαρχόντων, όπως επίσης και την τύχη των άλλων δύο γύρων επί εδάφους Η.Π.Α. Η πρώτη αντίδραση από Indianapolis και Laguna Seca αφορούσε σε συγχαρητήρια και ευχολόγια, αφήνοντας την εντύπωση πως δεν ανησυχούν για το μέλλον τους στα MotoGP. Τρίτος αγώνας στις Η.Π.Α. σημαίνει ένα ακόμη υπερατλαντικό ταξίδι, κάτι που δε θα άρεσε στις ομάδες εκτός αν με κάποιο τρόπο κανονίζονταν δύο συνεχόμενα GP στην ίδια χώρα.

Στο μεταξύ προέκυψε ένα πρόβλημα με την Πολιτεία του Τέξας, όταν η τοπική κυβέρνηση δεν υπερψήφισε ένα κονδύλι $25,000,000 που λέγεται πως θα πήγαινε σε τσέπες ιθυνόντων της F1. Όπως τονίζει ο τοπικός Τύπος, αν χαλάσει η συμφωνία με τη F1 υπάρχει κίνδυνος και για τα MotoGP, καθώς οι επενδυτές περιμένουν και τα δύο παγκόσμια πρωταθλήματα για να έχουν την επιθυμητή απόσβεση του έργου. Οι εξελίξεις αναμένονται.

ΤΟ ΜΥΣΤΙΚΟ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΝΤΑΛΙΚΑΣ

Μεγάλη ποσότητα ναρκωτικών και ένα όπλο βρέθηκαν μετά από έλεγχο που έγινε στο πορθμείο του Dover σε φορτηγό της ομάδας WSBK της Kawasaki

Συγκεκριμένα, στο φορτηγό βρέθηκαν 8 κιλά κοκαΐνης, 71 κιλά αμφεταμίνης σε δισκία, πάνω από 100 κιλά χασίς και ένα πιστόλι με 35 σφαίρες ακουμπισμένο χαλαρά σε τραπέζι εντός της νταλίκας. Το συμβάν φέρεται να έχει συμβεί κατά την επιστροφή της ομάδας Paul Bird Motorsports από τον αγώνα στο Assen της Ολλανδίας. Τέσσερα μέλη της ομάδας, συγκεκριμένα τρεις Άγγλοι κι ένας Ιταλός συνελήφθησαν και αργότερα αφέθησαν ελεύθεροι με εγγύηση.

Στην επίσημη ανακοίνωση της ομάδας ο Paul Bird αποκλείει το ενδεχόμενο να έχουν κάνει λαδιά οι υπάλληλοί του και εικάζει πως κάποιοι εκμεταλλεύτηκαν τη χαλαρότητα της ομάδας για να φορτώσουν τα λαθραία στη νταλίκα τους ώστε να περάσουν ελεύθερα στην Αγγλία.

Μετά από αυτό αναμένεται να σφίξουν πολύ οι έλεγχοι στις νταλίκες των ομάδων όλων των πρωταθλημάτων που ταξιδεύουν ανά την Ευρώπη οδικώς, με σχετικές ανακοινώσεις να έχουν βγει μέχρι και για τα οχήματα της Formula 1.

BOL D' OR 2011

Ο θρυλικός 24ωρος αγώνας αντοχής ολοκληρώθηκε στο Circuit de Nevers Magny-Cours στις 17 Απριλίου και η BMW έκανε την εμφάνισή της με θόρυβο

Μεγάλη νικήτρια του 75ου Χρυσού Κυπέλλου (Bol d' Or) ήταν η Suzuki Endurance Racing Team (#1) με αναβάτες τους Vincent Philippe, Freddy Foray και Anthony Delhalle. Δεύτερη ακολούθησε με έξι γύρους λιγότερους η Team SRC Kawasaki (#11) των Julien da Costa, Gregory Leblanc και Olivier Four, ενώ η νέα δύναμη που αναδείχθηκε στη γαλλική πίστα ήταν η BMW Motorrad France 99, η οποία πήρε την τρίτη θέση του βάθρου με 11 γύρους λιγότερους από τη νικήτρια και αναβάτες τους Sebastien Gimbert, Damian Cudlin (αναβάτης εξέλιξης της Suter στα MotoGP) και Erwan Nigon.

Σημειώνουμε την απουσία από την κορυφή της Yamaha France GMT94 Ipone, μιας ομάδας που έχει στη ζώνη της Παγκόσμια Πρωταθλήματα Endurance και άφθονες νίκες, αλλά στο Magny-Cours τερμάτισε μόλις όγδοη συνεπεία μιας πτώσης που της κόστισε πολύτιμο χρόνο.

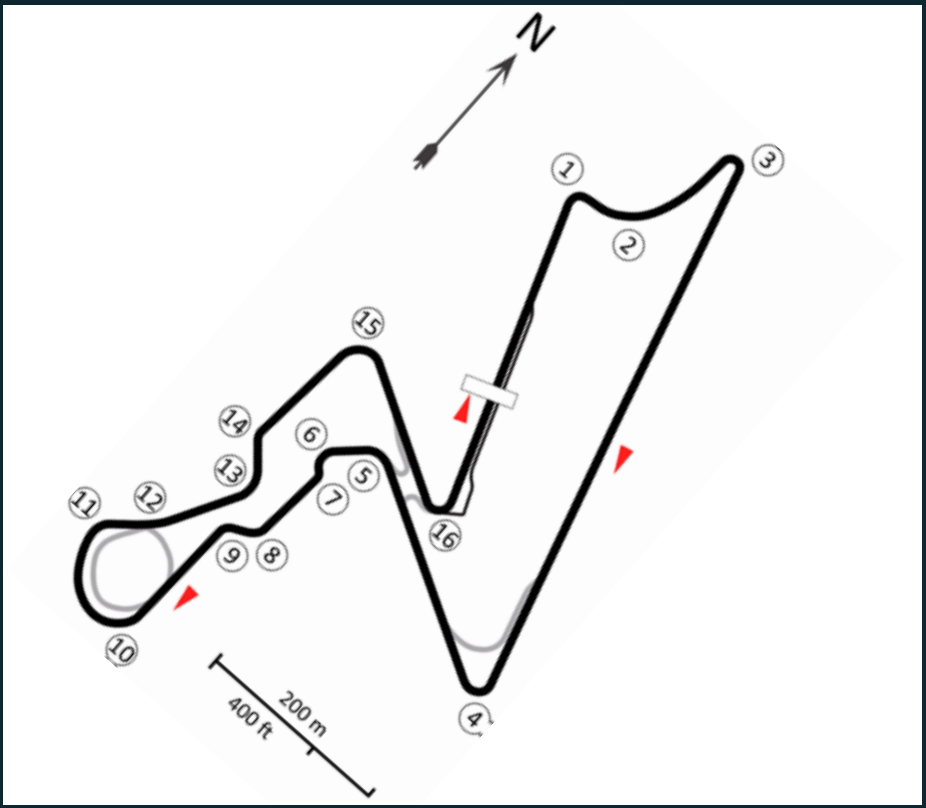
Ο εντυπωσιασμός της BMW στην Αντοχή έγινε αισθητός και στη Superstock, όπου κυριάρχησαν δύο GSX-R1000 στις δύο πρώτες θέσεις με τις ομάδες T-Motors Events Bodyguard AMT Assurances και Atomic Motosport, ενώ η τελευταία θέση του βάθρου πήγε στο S1000RR της ομάδας Van Zon Boenig Motorsportschool.

Η ΙΝΔΙΑ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ MOTOGP

Η νέα πίστα θα έχει ολοκληρωθεί ως τον Οκτώβριο, η F1 έχει ήδη ανακοινωθεί και η Dorna στάζει μέλι όποτε αναφέρεται στην Ινδία

Ίσως η πιο ραγδαία ανερχόμενη αγορά μοτοσυκλετών μαζί με την Κίνα, η Ινδία ετοιμάζεται να εγκαινιάσει μια εντυπωσιακή νέα πίστα διά χειρός Tilke GmbH, μόλις 25 χιλιόμετρα έξω από το Νέο Δελχί στην περιοχή Buddh. Μόλις ανακοινώθηκε το επίσημο όνομα, που εντελώς προβλέψιμα είναι Buddh International Circuit και στις 30 Οκτωβρίου θα φιλοξενήσει τον πρώτο της αγώνα.

Στα MotoGP το όνομα της Ινδίας αναφέρεται πολύ τακτικά και τα ανώτερα κλιμάκιά της έχουν δηλώσει ανοικτά πως βλέπουν ένα ινδικό GP στο άμεσο μέλλον. Να η ευκαιρία λοιπόν.



Η ΤΑΧΥΤΕΡΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

Λέγεται Swigz, έχει κερδίσει στοκ superbikes σε ερασιτεχνικό αγώνα και πιάνει 305 πραγματικά km/h

Η αμερικανική εταιρεία Swigz, με αναβάτη τον Chip Yates, κάνει ό,τι μπορεί για να τραβήξει δημοσιότητα στην ηλεκτρική της superbike. Αφού έτρεξε σε ερασιτεχνικό αγώνα απέναντι σε βενζινοκίνητες μοτοσυκλέτες, αυτή τη φορά ταξίδεψε στην έρημο Mojave για να μετρηθεί σε time trials. Τα 304.96 km/h που έπιασε είναι σαφώς πάνω από το επίσημο ηλεκτρικό ρεκόρ που μετρά 277.42 km/h, όμως αυτή η επίδοση δε συνιστά παγκόσμιο ρεκόρ, καθώς με τον κανονισμό της FIM ο τίτλος αυτός κερδίζεται αν επιτευχθεί ως μέση τιμή δύο περασμάτων και η εκδήλωση αυτή δεν προέβλεπε και δεύτερο πέρασμα. Αλλά λίγη σημασία έχει αυτό.

Αυτό που μετράει πολύ για τη Swigz είναι να βρει έναν τρόπο να βελτιώσει την αεροδυναμική της "ταχύτερης ντελίβερι του κόσμου", όπως την αποκαλεί κοροϊδευτικά ο Yates. Αυτή η ουρά-μπαταρία προκαλεί άφθονο κούνημα στις υψηλές ταχύτητες, ενώ πέραν αυτού η ομάδα έχει πρόβλημα καθώς δε μπορεί να τρέξει σε κανένα ηλεκτρικό παγκόσμιο πρωτάθλημα, είτε της FIM ή του TTX GP, καθώς υπερβαίνει το βάρος που προβλέπουν οι κανονισμοί και πρέπει επειγόντως να ελαφρύνει. Μάλλον τότε όμως θα χάσει και σε ισχύ.

Δείτε την ηλεκτρική τρακοσάρα στη διεύθυνση: www.youtube.com/watch?v=b-SYq8H4xnI.

Η SUTER MOTOGP ΣΤΟ ESTORIL

Τρεις μέρες δοκιμών επισημοποιούν τη σοβαρότητα της ελβετικής ομάδας που ετοιμάζεται να ξαναφέρει τη BMW στα MotoGP το 2012

Η ομάδα του Eskil Suter με τη συνεργασία της Marc VDS σχεδιάζει εδώ και μήνες ένα πρωτότυπο με δικό της πλαίσιο και κινητήρα από BMW S1000RR, το οποίο έφερε για τρεις μέρες δοκιμών και εξέλιξης στο Estoril αμέσως μετά το τέλος του MotoGP Test. Τη μοτοσυκλέτα οδήγησαν οι Damian Cudlin και Carmelo Morales, ενώ αναμενόταν και ο αναβάτης της Marc VDS Racing Team στη Moto2, Scott Redding, να περάσει από τη σέλα της.

Το σημαντικότερο ωστόσο στη δοκιμή του Estoril είναι πως για πρώτη φορά φορέθηκαν στη μοτοσυκλέτα τα πρωτότυπα λάστιχα της Bridgestone, ενώ μάλιστα η ιαπωνική εταιρεία δούλεψε σε συνεργασία με την ελβετική ομάδα ώστε αυτή να πάρει μια πρώτη ιδέα του τι εστί λάστιχα MotoGP, κάτι απαραίτητο ώστε να μπορέσει να συνεχίσει την εξέλιξη του πλαισίου στη σωστή κατεύθυνση.

2011 FIM MOTOCROSS WORLD CHAMPIONSHIP

Ξεκίνησε η αγωνιστική σεζόν στο Παγκόσμιο MX, με τον πρωταθλητή της MX1 Toni Cairoli να δίνει ρέστα για να ρεφάρει το κακό του ξεκίνημα

Κατηγορία MX1: Το μέτριο αποτέλεσμα του πρώτου αγώνα στη Βουλγαρία προσπάθησε να ξεχάσει ο Σικελός αναβάτης της KTM και στο Ολλανδικό GP έβγαλε μάτια, παρά την κακή του εκκίνηση. Στο μεταξύ όμως ο Steven Frossard (Yamaha) προηγείται στην κατάταξη των Max Nagl (KTM) και Clement Desalle (Suzuki), ενώ τον τέταρτο Cairoli απειλεί από κοντά και ο David Philippaerts (Yamaha).

Κατηγορία MX2: Στους δύο πρώτους αγώνες της χρονιάς ο Ken Roczen (KTM) ξεχωρίζει με δύο πρώτες και δύο δεύτερες θέσεις, ακολουθούμενος στενά από τους Jeffrey Herlings (KTM) και Tommy Searle (Kawasaki).

Κατηγορία MX3: Ένας από δύο πρώτους αγώνες για την MX3 φιλοξενήθηκε στη Μεγαλόπολη και φιλοδώρησε τους παγκόσμιους με τόση βροχή που τελικά το δεύτερο σκέλος ακυρώθηκε. Μετά και τον δεύτερο αγώνα στη Βουλγαρία στη βαθμολογία προηγείται ο Milko Potisek (Honda) και ακολουθούν οι Julian Bill (Honda) και Martin Michek (KTM).

Γυναίκες: Η Stephanie Laier (KTM) έχει κερδίσει όλα τα σκέλη που έχουν γίνει ως τώρα σε Βουλγαρία και Ελλάδα, δηλαδή και τα τρία μετά την ακύρωση του δεύτερου στη Μεγαλόπολη. Ωσαύτως προηγείται στην κατάταξη, μπροστά από τη συμπατριώτισσά της Larissa Papenmeier (KTM) και την Chiara Fontanesi (Yamaha).

ΑΝΑΡΡΩΝΕΙ Η ΙΑΠΩΝΙΑ

Όλα τα ιαπωνικά πρωταθλήματα μοτοσυκλέτας ξεκίνησαν με κάποια καθυστέρηση, αλλά πλέον η χώρα πασχίζει να βρει την κανονικότητα και το πρωτάθλημα Superbike δείχνει τον δρόμο

Το ντεμπούτο του All Japan Superbike Championship ήταν για τις 3 Απριλίου, αλλά οι δύο πρώτοι αγώνες ματαιώθηκαν και τώρα το ανανεωμένο πρόγραμμα προβλέπει έναρξη στις 15 Μαΐου στη Suzuka. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει και το Motegi τον Ιούλιο, αν και ακόμη θεωρείται απίθανο να γίνει κάποιος αγώνας εκεί φέτος.

Φέτος στο ιαπωνικό πρωτάθλημα και τη Suzuki επέστρεψε ο Yukio Kagayama μετά από οκτώ χρόνια στην Ευρώπη (WSBK και BSB), για να αναμετρηθεί με τον πρωταθλητή του 2010 Kousuke Akiyoshi (Honda), τον κυρίαρχο των 2008-2009 Katsuyuki Nakasuga (Yamaha) και τον θρυλικό Akira Yanagawa (Kawasaki). Στο πρώτο επίσημο τεστ που έγινε στα μέσα Απρίλη ο Kagayama κυριάρχησε στα χρονόμετρα, αν και ο Akiyoshi απείχε λόγω υποχρεώσεών του στην εξέλιξη του RCV για τα MotoGP του 2012.

Παράλληλα, ανακοινώθηκε πως θα γίνει κανονικά και ο οκτάωρος αγώνας στη Suzuka, ο οποίος θα είναι ο τρίτος στη σειρά του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Αντοχής. Η μόνη αλλαγή στο πρόγραμμα θα είναι η μετάθεσή του κατά μια ώρα νωρίτερα, ώστε να ολοκληρωθεί πριν πέσει το φως, ώστε να μη γίνει σπατάλη ηλεκτρικής ενέργειας την ώρα που η χώρα αντιμετωπίζει ενεργειακό έλλειμμα.

ΑΡΧΙΣΕ ΤΟ ΞΕΚΑΤΙΝΙΑΣΜΑ

Ο Stoner ανοίγει παρτίδες με τον Rossi, από κοντά ο αναψοκοκκινισμένος Lorenzo και επ' ευκαιρία ας θυμηθούμε πως η αδρεναλίνη κάνει καλό στους αγώνες

Προφανώς θα τον ρωτούσαν τι έγινε στη Jerez με τον Valentino Rossi. Τι κι αν πέρασε ένας μήνας, ο Αυστραλός εξαπέλυσε κατηγορίες για επικίνδυνη οδήγηση και μεροληπτική αντιμετώπιση. Ο Ιταλός περίμενε την επόμενη μέρα με μια καλά μελετημένη απάντηση: "Δε με συμπαθεί, είναι σαφές, λέει πολλά κακά πράγματα για μένα και την ομάδα. Μιλά για τον ώμο μου λες και είναι ο πρώτος γιατρός των ώμων στο νοσοκομείο της Μελβούρνης. Στην πραγματικότητα δεν ξέρει τι λέει και ο μόνος λόγος είναι επειδή ακόμη δεν έχει χωνέψει τη Laguna Seca το 2008." Ο Stoner έδωσε συνέχεια μέσα στην πίστα, όταν στις ελεύθερες δοκιμές είδε τον Rossi πίσω του και του έκανε νοήματα ειρωνικά χτυπώντας την ουρά της Honda του σα να του έλεγε "ακολούθησέ να σου δείξω τις γραμμές."

Με όλα αυτά να μονοπωλούν το ενδιαφέρον, το Σάββατο στη συνέντευξή Τύπου ο Jorge Lorenzo μονομαχεί κατάματα με τον, καθισμένο δίπλα του, Marco Simoncelli. Έχει δηλώσει για αυτόν πως οδηγεί επικίνδυνα και ο Sic ερωτάται από δημοσιογράφο αν το έχει ακούσει. Ακολουθεί σπαρταριστός διάλογος, όπου ο Ιταλός σταδιακά γίνεται χαλαρός, χαμογελαστός και ειρωνικός, κάνοντας τους δημοσιογράφους διαρκώς να γελούν. Δίπλα ο Ισπανός όσο περνά η ώρα σοβαρεύει και κοκκινίζει, ειδικά όταν ακούει τον Simoncelli να του θυμίζει πως πέρυσι στη Valencia τερμάτισε με μια δική του ροδιά από το γόνατο ως την πλάτη του. Κοντεύει δε να εκραγεί όταν ακούει στα μούτρα του: "Εσύ είσαι ο μοναδικός που έχει τιμωρηθεί για επικίνδυνη οδήγηση το 2005, οπότε δεν είναι καλό να μιλάς".

Τελικά συγκρατήθηκε και η μπάλα πάει στις συμμαχίες. Ο Stoner δε χάνει την ευκαιρία να καρφώνει τον Simoncelli "για κάποιες κινήσεις του που δε μου άρεσαν", ενώ ο Rossi σερβίρει τον τελευταίο και καλύτερο λόγο: "Για μένα το πρόβλημα είναι πως ένα μεγάλο μέρος των αναβατών MotoGP τώρα είναι κοτούλες." Για να ακριβολογούμε είπε "pussies".

Τσαγάκι σε συσκευασία

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Αρχείο eBike.gr

τσέπης

Τρεις συνεχόμενες νίκες από την pole μετρούσε ο Lorenzo στην Πορτογαλία κι ετοιμαζόταν για την τέταρτη, μόνο που ο "λες να πονάει η κλείδα μου" Pedrosa του χάλασε το πάρτι και έτσι απολαμβάνουμε τρεις διαφορετικούς νικητές σε ισάριθμους αγώνες

>> Dani Pedrosa

Είχε ο δόλιος τα προβλήματά του με την κλείδα, εγχειρίστηκε αμέσως μετά το Jerez και βάδιζε στο άγνωστο προς τον πορτογαλικό αγώνα. Οι περισσότεροι θα στοιχημάτιζαν πως στους τελευταίους γύρους ο Dani Pedrosa θα ξέμενε από δυνάμεις, καθώς κυκλοφορούσαν γενικόλογες αγωνίες περί του βαθμού αποθεραπείας του στις 24 μέρες από το χειρουργικό τραπέζι ως το πρώτο session ελεύθερων δοκιμών της Πέμπτης.

When the flag drops the bullshit stops, λέει το διεθνές αγωνιστικό γνωμικό και ο Dani το επαλήθευσε πλήρως. Από την αρχή κολλημένος στη ρόδα του Jorge Lorenzo δεν τον άφηνε να πάρει ανάσα σε όλο το GP. Ανά πάσα στιγμή περιμέναμε είτε την κίνηση του Pedrosa ή την απομάκρυνση του Lorenzo, αλλά αυτοί επέμειναν στην εκ του συστάδην χορογραφία τους λες και ήταν συνεννοημένοι να τερματίσουν έτσι. Κάτι το οποίο φυσικά δε συνέβαινε.

Ξεκινώντας τον 25ο γύρο, στα φρένα της ευθείας το RC212V κλέβει την είσοδο της στροφής από το M1 και ο Pedrosa οδηγεί τον αγώνα. Συμπληρώνει τον γύρο αυτόν ρίχνοντας σχεδόν μισό δευτερόλεπτο στον Lorenzo, το οποίο γίνεται κάτι παραπάνω από ένα στον 26ο γύρο, φτάνοντας πάνω από τα τρία στον 28ο και τελευταίο παρότι γυρνά πλέον σε safety mode.

Ο Dani Pedrosa είχε ανάγκη να δώσει απαντήσεις και τις έδωσε. Για πρώτη φορά από το περσινό Motegi –όπου μια κολλημένη γκαζιέρα τον έστειλε για τιτάνιο στην κλείδα και έκτοτε ταλαιπωριόταν– ο Ισπανός απόλαυσε καλή φυσική κατάσταση, μα πρωτίστως πήρε μια νίκη ψυχολογίας επί του πρωταθλητή με θράσος που δεν έχει επιδείξει και πολλές φορές στην καριέρα του.

Ο φρέσκος Pedrosa μας αρέσει και, ακόμη περισσότερο, λατρεύουμε την ιδέα ενός ακόμη διεκδικητή του τίτλου ως το τέλος.

alpinestars
BRIDGESTONE
GAS
HONDA
Satu HATI.

>> Jorge Lorenzo

Φρέσκος από την ετήσια βουτιά του στη λίμνη της πίστας του Jerez de la Frontera, ο πρωταθλητής ήρθε στο αγαπημένο του Estoril με το απόλυτο τρία στα τρία σε pole position και νίκες, αλλά και την πρωτιά στην κατάταξη.

Στο μεταξύ βέβαια, όλη η δημοσιότητα είχε πέσει στο περίφημο συμβάν του Jerez μεταξύ των Casey Stoner και Valentino Rossi. Σε αυτό το κλίμα, ο Lorenzo θεώρησε κατάλληλη την περίσταση να στηλιτεύσει με τη σειρά του τον Marco Simoncelli ως αναβάτη που οδηγεί επικίνδυνα και κάνει παράτολμες προσπεράσεις και λέγοντας πως κάποιος θα πρέπει να του κόψει τη φόρα πριν προκαλέσει ατύχημα. Κάποιες παλιές δημοσιογραφικές καραβάνες των MotoGP, παρούσες στο Estoril, φρονούν πως αυτός ήταν ο τρόπος του να στρέψει τα φώτα της δημοσιότητας ξανά πάνω του. Ήταν δεν ήταν, εν μέρει το κατάφερε.

Στον αγώνα ο Lorenzo είχε απειλητικά απέναντί του τα δύο πορτοκαλιά Honda των κ.κ. Pedrosa, Stoner και το λευκό του Simoncelli. Αυτοί οι αναβάτες έδειχναν σε όλες τις μέρες δοκιμών πως έχουν ικανό ρυθμό για νίκη. Ξεκινώντας ξανά από την pole, ο Jorge βάλθηκε να εξαφανιστεί από την αρχή και, στην περίπτωση όλων πλην του Pedrosa, το κατάφερε. Μόνο που τον περίμενε μια έκπληξη από τον μικρόσωμο συμπατριώτη του, αυτή για την οποία διαβάσατε στην προηγούμενη σελίδα.

Ο Lorenzo αναμφίβολα δε χάρηκε καθόλου που τερμάτισε πίσω από τον Pedrosa. Αν δούμε ωστόσο τις δηλώσεις που έκανε αργότερα με πιο κρύο κεφάλι, θα ξεχωρίσουμε τις αναφορές του σε κάποια "προβλήματα με το φρενάρισμα" που αντιμετώπισε μέσα στον αγώνα, καθώς και την επίδειξη σύνεσης όταν κατάλαβε πως με τη δεύτερη αυτή θέση κατάφερε να διατηρήσει το καθαρό του προβάδισμα στη γενική κατάταξη.

YAMAHA
BRIDGESTONE
IVECO
MAGNETI MARELLI

>> Casey Stoner

Πραγματικά δεν ξέρω αν ο Αυστραλός φτιάχνεται από τις έριδες ή αν λειτουργούν αφαιρετικά στη συγκέντρωσή του. Η ιστορία έγραψε πάντως πως νωρίς-νωρίς στη συνέντευξη Τύπου της Πέμπτης ο Stoner χρειάστηκε μόλις μια ερώτηση δημοσιογράφου για τα τεκταινόμενα του Jerez για να επιτεθεί φραστικά στον –παρόντα– Rossi. Η μεταξύ τους μανούρα μονοπώλησε όλο το τριήμερο μέχρι να σβήσουν τα κόκκινα φώτα της εκκίνησης. Από κει και μετά ήρθε η ώρα της ουσίας.

Η οποία λέει πως έβλεπε ανήμπορος τους Lorenzo και Pedrosa να ξεμακραίνουν, έχοντας ο ίδιος ξεφορτωθεί κάθε απειλή από τους επερχόμενους Rossi και Dovizioso. Κάπου στη μέση του αγώνα ωστόσο ο Αυστραλός έριξε τον ρυθμό του αναπάντεχα, έχασε οπτική επαφή με τους πρωτοπόρους και ο τηλεοπτικός φακός τον συνέλαβε να πιάνει τη μέση του. Όπως ομολόγησε μετά, μια στιγμή κλείδωσε ξαφνικά όλη του η πλάτη, για τρεις-τέσσερις στροφές δε μπορούσε να κουνηθεί στη μοτοσυκλέτα και του κόπηκε η αναπνοή. Πάνω που σκεφτόταν να βγει στα πιτς, άρχισε να χαλαρώνει και πριν προλάβουν οι δύο επερχόμενοι Ιταλοί να τον πλησιάσουν, ο Stoner ξανανέβασε ρυθμό ολοκληρώνοντας τον αγώνα στην απόλυτη μοναξιά.

Ο Casey Stoner έχει αποκτήσει μερικά βαθουλώματα στην πανοπλία του τον τελευταίο μήνα. Προερχόμενος από μια σαρωτική pre season δοκιμών και μια αυτοκρατορική εμφάνιση στο Κατάρ, με απαρχή το ατυχές συμβάν του Jerez έχει βρεθεί ξαφνικά σε μη πρωταγωνιστικό ρόλο. Δεύτερη σειρά εκκίνησης στο Estoril, για έναν αγώνα όπου σε κανένα σημείο δεν έδειξε πως θα μπορούσε να απειλήσει τους δύο Ισπανούς μπροστά του –πολύ πριν πάθει ό,τι έπαθε. Το πρόβλημα κατά τον ίδιο ήταν το πίσω λάστιχο, το οποίο δε δούλευε σωστά ειδικά στην αριστερή πλευρά και μετά από μερικά γλιστρήματα τον ανάγκασε να κόψει ρυθμό.

Το χειρότερο πρόβλημά του βέβαια είναι πως ο Lorenzo έχει ήδη απομακρυνθεί 24 βαθμούς πιο μπροστά στην κατάταξη.

Red Bull
NOLAN
REPJOL
HONDA
GAS

>> Andrea Dovizioso

Μετά από (μια χρονιά και) τρεις πλήρεις αγώνες νομίζω πως είναι πλέον σαφές: Ο Dovi έχει τουλάχιστον τρεις αναβάτες ξεκάθαρα ταχύτερους από αυτόν. Μιλώ για τους φετινούς ενοίκους του πορτογαλικού βάθρου, τους οποίους για μια ακόμη φορά ο Ιταλός αδυνατούσε εμφανώς να μιμηθεί σε γυρολόγια.

Στον αγώνα ο Dovizioso μας χάρισε άλλο ένα υπέροχο ντουέτο με τον Valentino Rossi, μάλιστα μιμήθηκαν εντυπωσιακά τα κόλπα του έτερου ζευγαριού της κορυφής. Παρέα έτρεξαν όλον τον αγώνα, το τέλος ξεκαθάρισε ο μεταξύ τους νικητής. Όταν λέμε στο τέλος εδώ μιλάμε κυριολεκτικά στο νήμα, καθώς ο Dovi πήρε την τέταρτη θέση στο slipstreaming του τερματισμού με 25 χιλιοστά του δευτερολέπτου! Σε όλους τους υπόλοιπους 28 γύρους κατά δική του ομολογία, "οδηγούσα στο όριο προσπαθώντας να φτάσω τον Rossi, ο οποίος όμως ήταν πιο δυνατός σε δυο-τρία σημεία κι έτσι ήταν πολύ δύσκολο να τον περάσω. Προσπάθησα στον τελευταίο γύρο στη στροφή 10, αλλά εκεί είναι ούτως ή άλλως δύσκολο σημείο, έτσι το μόνο που μου έμενε ήταν να προσπαθήσω για καλύτερη έξοδο στην τελευταία στροφή για να τον πάρω στο γκάζι." Όπερ και εγένετο.

Ως τότε ο πολυπρωταθλητής και η Ducati του φρόντιζαν να έχουν πάντα εκείνα τα δέκατα από το Honda του Dovizioso ώστε να μην είναι σε απόσταση άμεσης βολής. Η υπερπροσπάθεια του τελευταίου γύρου ανταμείφθηκε για τον αναβάτη της Repsol Honda, ωστόσο δεν πρέπει να ξεχνάμε πως μαχόταν εναντίον μιας μοτοσυκλέτας που φέτος είναι ξεκάθαρα υποδεέστερη από τη δική του.

One HEART
REPSOL
TEAM BOTA TEAM
RedBull
Arai
HELMET
REPSOL
HONDA
ROSALBA
ANDREADOVIZIOSO.COM
がんばれ日本!
SatuHATI

>> Valentino Rossi

Μια πλευρά της ιστορίας του Rossi δείχνει πως χρειάζεται μια καλή κόντρα διαρκείας με κάποιον για να του δίνει έξτρα κίνητρο και ο Stoner του έδωσε ακριβώς αυτό στην Πορτογαλία. Αφού του σέρβιρε το ορεκτικό-αφορμή την Πέμπτη, ο Ιταλός επέστρεψε με καυστικότατη απάντηση την επόμενη μέρα παίζοντας κανονικότατα το παιχνίδι και κρατώντας τον τελευταίο λόγο. Η αναμονή μιας μέρας προφανώς είχε και έναν επικοινωνιακό λόγο: Ο Valentino οπλίστηκε με μια ημέρα πετυχημένων δοκιμών για να κλέψει την προσοχή όλων όταν εξήγησε πως ο ώμος του βρίσκεται ήδη σε 85% ετοιμότητα και για πρώτη φορά δεν τον ενόχλησε στην προσομοίωση αγώνα. Επιπλέον κατά τον ίδιο "η Ducati έρχεται", κάτι που ακούστηκε πειστικότατο όταν την ίδια μέρα γύριζε στον τέταρτο ταχύτερο χρόνο.

Όπως είδαμε στον αγώνα, μπορεί να έρχεται μα ακόμη δεν είναι εκεί. Τα εργοστασιακά Honda και Yamaha εξακολουθούν να είναι υπεράνω των ικανοτήτων του και όχι μόνο των γνωστών τριών. Κρίνοντας από τους χρόνους των δοκιμών, θα προσέθετα και τους Spies και Simoncelli σε αυτούς που προς το παρόν μπορούν να γυρίσουν πιο γρήγορα από αυτόν. Ως τώρα μόνο η εμπειρία και ικανότητα του Rossi (ή η απειρία αυτών) κάνουν τη διαφορά, όπως και με τον Dovizioso.

Την παραδοχή αυτή άλλωστε την κάνει και ο ίδιος ο Rossi για τη μοτοσυκλέτα του, όταν μετά τον αγώνα δήλωνε πως "ο Andrea έκανε έναν αγώνα στρατηγικά τέλειο. Νομίζω πως πρέπει να έπαιξε λίγο μαζί μου γνωρίζοντας πως πιθανότατα με κέρδιζε στην ευθεία."

REPSOL
TIM
DUCATI

>> Colin Edwards

Μπορεί να είναι γερόλυκος, μπορεί να λέει ότι αποσύρεται κάθε χρόνο εδώ και μια πενταετία, πάντως για μια φορά ακόμη ο αειθαλής Colin ήταν ο ταχύτερος ιδιώτης του αγώνα. Αντί να σας πω εγώ για τα κατορθώματά του, θα αφήσω τον ίδιο, οι δηλώσεις του είναι πάντα τόσο γλαφυρές που δεν πρέπει να χάνονται: "Δεν ξέρω τι έγινε στην αρχή του αγώνα, αλλά γίνονταν κάθε είδους πράγματα παντού. Είδα τον Casey να έχει μια μεγάλη στιγμή και μετά τον Simoncelli να χρειάζεται αλεξίπτωτο, οπότε οι πρώτες στροφές ήταν επιβίωση και βλέπουμε...

"Είδα τον Vale να παλεύει με τον Dovizioso και σκέφτηκα πως θα μπορούσα να τους μαζέψω. Τους πλησίασα αλλά πήγαινα στο όριο, πίεζα τόσο πολύ που σταδιακά άρχισα να χάνω πλευρική πρόσφυση από το πίσω λάστιχο και από τη μέση του αγώνα οι χρόνοι μου ανέβηκαν λίγο. Ένιωθα πως είχα τον ρυθμό σε κάποια σημεία, αλλά όποτε άνοιγα το γκάζι έμπαινε το traction control γιατί είχα κάμποσο σπινάρισμα.

"Το να είμαι στην έκτη θέση σε αυτά τα MotoGP είναι σπουδαίο πράγμα για την ομάδα και μένα. Δεν μπορώ να περιμένω περισσότερα πράγματα από το πακέτο που έχω, ξέρω τι καβαλάω εγώ, όπως ξέρω πόσο γρήγορα είναι τα εργοστασιακά και οι τύποι που τα καβαλάνε."

WITH YOU JAPAN
LeoVince
STANLEY
MOTUL
DBS
BRIDGESTONE

>> Marco Simoncelli

Μέχρι την εκκίνηση του αγώνα ο Ιταλός είχε καταφέρει να ανησυχήσει όλους τους πρωτοκλασάτους αναβάτες μένοντας επίμονα πρώτος ή δεύτερος μεταξύ των πιο γρήγορων. Μετά την πτώση στην υγρασία του Jerez ενώ διεκδικούσε μέχρι και νίκη, εκκινώντας δεύτερος στο Estoril ο Sic έβλεπε το βάθρο να έρχεται. Τον ρυθμό σίγουρα τον είχε. Αυτό που δεν είχε ήταν η υπομονή.

"Με προειδοποίησε το πίσω λάστιχο στην πρώτη στροφή. Είδα κιόλας τον Pedrosa και τον Stoner σε προβλήματα οπότε προσπάθησα να μείνω ψύχραιμος και αποφάσισα να πάρω την τρίτη στροφή με μια σχέση πάνω για να κρατήσω τον κινητήρα γλυκό. Έκανα το ίδιο και στην επόμενη στροφή για να είμαι σίγουρος πως δε θα είμαι υπερβολικά επιθετικός, αλλά στη μέση της και με το γκάζι κλειστό με έφτυσε πάνω από τη σέλα και καληνύχτα. Είναι ντροπή γιατί ήμουν γρήγορος!"

Την πάτησε από κρύο λάστιχο στην πρώτη αριστερή στροφή και του χάλασε άλλη μια ευκαιρία να πρωταγωνιστήσει. Ο χαρακτήρας του είναι έτσι κι αλλιώς σκληροτράχηλος και είναι σίγουρο πως ο Simoncelli δε θα το βάλει κάτω. Δείχνει αποφασισμένος να εκμεταλλευτεί το εργοστασιακό RCV που του έχουν εμπιστευτεί και οι χρόνοι του σε όλες τις δοκιμές μέχρι τώρα το αποδεικνύουν, είναι απλά θέμα χρόνου να μάθει να χαλιναγωγεί το ευέξαπτο κεφάλι του –για το οποίο εισέπραξε μια πρώτης τάξης δημόσια προσωπική επίθεση από τον Lorenzo και υπονοούμενα από τον Stoner. Όταν θα το κάνει όμως, θα ορμήσει κατευθείαν για βάθρο.

HONDA
BRIDGESTONE
Castrol
Agos
DUCATO
NGK

>> Ben Spies

Η χρονιά του φέτος θυμίζει κάπως την προπέρσινη στο Παγκόσμιο SBK. Τότε τη μια έμενε από βενζίνη, την άλλη από ένα καλώδιο του μισού ευρώ, τώρα πέφτει χωρίς πίεση στο Jerez ενώ έχει σχεδόν στην τσέπη τη δεύτερη θέση και μετά έρχεται και το πορτογαλικό δωράκι να δέσει το γλυκό.

Στην M1 του Τεξανού ένας μηχανικός ξέχασε ένα εργαλείο πάνω στον κινητήρα! Επρόκειτο για ένα ειδικό εργαλείο που χρησιμοποιείται στο κύκλωμα τροφοδοσίας όσο η μοτοσυκλέτα είναι στην εκκίνηση σβηστή και το πρόβλημα είναι πως αυτό εμπόδιζε τη μανέτα του μπροστινού φρένου δυσκολεύοντάς τον πολύ.

"Προσπάθησα να το βγάλω μόνος μου και κάποια στιγμή τα κατάφερα, αλλά τότε ένα σωληνάκι έμεινε στον αέρα και έπαιζε σαν τρελό. Ήταν πολύ τρομακτικό, φοβήθηκα μήπως πέσω και πάρω και κάποιον άλλο μαζί μου."

Τελικά με μια μόνιμη αφορμή να του αποσπά την προσοχή, ο Spies έπεσε στον δέκατο πέμπτο γύρο, ενώ μαχόταν με τους Nicky Hayden και Hiroshi Aoyama για τις θέσεις έξι ως οκτώ.

Άλλο ένα μεγάλο κρίμα, όπως και του Simoncelli, καθώς ο Αμερικανός έδειχνε ικανός να παλέψει για αρκετά ψηλότερα. Ξανά δίνει ένα καλό δείγμα γραφής, αλλά τα χαλάει στο τέλος και αυτή τη φορά δίχως δική του υπαιτιότητα.

WITH YOU JAPAN
alpinestars

>> Alvaro Bautista

Μέσα Μαρτίου εγχειριζόταν στο σπασμένο μηριαίο οστό του και έξι βδομάδες αργότερα ήταν στο Estoril γυρνώντας σε χρόνους δεκάδας! Ο μικρός ήρωας της Suzuki, Alvaro Bautista, επέστρεψε στην ενεργό δράση με ένα μεγάλο ερωτηματικό και πολλές περισσότερες απαντήσεις.

Το ερωτηματικό αφορούσε το κατά πόσο βιάστηκε να επιστρέψει, δεδομένου ότι ο John Hopkins δε μπορούσε να τρέξει στα MotoGP καθώς είχε αγώνα στο κανονικό του πρωτάθλημα BSB (όπου πήρε και μια ιστορική νίκη!) και η μόνη εναλλακτική θα ήταν ο Nobuatsu Aoki –ο οποίος έκανε το τεστ της ομάδας την επόμενη του αγώνα αντί του Bautista που συνέχισε τις φυσιοθεραπείες και το πρόγραμμα ενδυνάμωσης. Αυτός όμως, όχι μόνο έβγαλε το τριήμερο κανονικά, αλλά έδειξε και ορεξάτος να παλέψει για κάτι καλύτερο από απλά τον τερματισμό. Μόνο που ήταν πάλι άτυχος.

Μετά από μια καλή εκκίνηση, από 15ος σε 12ος, στον δεύτερο γύρο έμπλεξε σε μάχη με τον Karel Abraham ο οποίος κάποια στιγμή τον πέρασε και λίγο αργότερα έπεσε μπροστά του. Ο Bautista απέφυγε τον Τσέχο και τη Ducati του, αλλά αναγκάστηκε σε μια μακρά εντουράδα στην άμμο μέχρι να ξαναμπεί στον αγώνα, έμεινε τελευταίος και έκτοτε δεν ξαναείδε κανέναν.

Τρέχοντας μόνος του κράτησε ένα γυρολόγιο που θα τον έβαζε στη δεκάδα, αλλά τελικά και η 13η θέση θα πρέπει να τον ικανοποιήσει. Γιατί και σε χρόνο-ρεκόρ επέστρεψε και τυχερός στάθηκε με τον Abraham και για κουτσός γύρισε καλά στην πίστα. Όσο δυναμώνει το πόδι του θα έχει τις ευκαιρίες του.

RIZLA+
SUZUKI
MOTUL
BRIDGESTONE
MITSUBISHI
NGK
eni
cardion

>> MOTO2

Δύο αναβάτες έχουν αρχίσει να ξεχωρίζουν στη Moto2 και είναι ο Stefan Bradl (#65) και ο Andrea Iannone. Ο Γερμανός ξεκίνησε από την pole, αλλά τις εντυπώσεις έκλεψε ο Ιταλός που από την πέμπτη σειρά εκκίνησης (14ος) εκτινάχθηκε ως την κορυφή. Ήδη από πέρυσι έχει δείξει τη διάθεση να πρωταγωνιστεί πάντα, φέτος που είναι και πιο έμπειρος πήρε υπό μάλης τη νίκη στη Jerez και κατέφθασε ορεξάτος. Χρειάστηκε ελάχιστους γύρους για να φτάσει πίσω από τον Bradl και να τον περάσει παίρνοντας κεφαλή στην κούρσα. Μόνο που δεν έμεινε όρθιος να παλέψει για τη δεύτερη νίκη του και την πρωτοπορία στο πρωτάθλημα.

Λίγο αργότερα έπεσε, ξαναμπήκε μα πλέον το τρενάκι είχε χαθεί. Ο Bradl παρέα με τον Julian Simon (#60) μονομάχησαν για τη νίκη, προσφέροντας ωραίο θέαμα στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα με τον Γερμανό να παίρνει τελικά τη νίκη για 0.147 του δευτερολέπτου στη γραμμή, σκάρτο ένα μήκος μοτοσυκλέτας απόσταση από τον Ισπανό που μετρά ένα 23 βάθρα GP αλλά νίκη στο Moto2 ακόμη δεν έχει καταφέρει.

Τρίτος τερμάτισε ο Yuki Takahashi κάτω από εξαιρετικά δύσκολες για τον ίδιο συνθήκες. Ο Ιάπωνας έχασε τον μικρό του αδελφό, τον 23χρονο Koki, ακριβώς μια εβδομάδα πριν τον αγώνα σε τροχαίο ατύχημα στην Ιαπωνία, παρόλα αυτά επέμεινε να τρέξει στο Estoril και το βάθρο της κατηγορίας εξελίχθηκε σε μια ιδιαίτερα συγκινητική τελετή.

bwin
MAPFRE
60
Ferrolt
PULLBEAR
Bankia
Anleihe
HONDA
kieler-racing.com

>> GP 125

Χατ-τρικ για τον Nicolas Terol στα 125. Ο 22χρονος Ισπανός κάνει περίπατο στη μικρή κατηγορία, καθώς στο Estoril πήρε την τρίτη του συνεχόμενη νίκη εκκινώντας από την pole και τερματίζοντας απόλυτος κυρίαρχος. Πίσω του ένα γκρουπ αναβατών κατά διαστήματα προσέφερε θέαμα, με τον Sandro Cortese και τον Hector Faubel να μονομαχούν στα μέσα του αγώνα για το δεύτερο σκαλί στο βάθρο πριν ο δεύτερος πέσει μερικούς γύρους πριν το τέλος στην υπερπροσπάθεια να σώσει μια μάλλον χαμένη μάχη από τον Γερμανό. Η τρίτη θέση του βάθρου κρίθηκε από το φωτοφίνις για δύο χιλιοστά του δευτερολέπτου υπέρ του Γάλλου Johann Zarco και κατά του Ισπανού Maverick Vinales –παραλίγο βάθρο η επένδυση της Paris Hilton παρακαλώ.

Bankia
Decorant
PULL&BEAR
MASTER
KING REGAL
Airoh
MAPFRE
Xpd

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	45'51.483
2		Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	+3.051
3		Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	+7.658
4		Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	+16.530
5		Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	+16.555
6		Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech 3	+32.575
7		Hiroshi AOYAMA	JPN	San Carlo Honda Gresini	+38.749
8		Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	+40.912
9		Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+54.887
10		Randy DE PUNIET	FRA	Pramac Racing Team	+59.697
11		Toni ELIAS	SPA	LCR Honda MotoGP	+1'00.374
12		Loris CAPIROSSI	ITA	Pramac Racing Team	+1'01.793
13		Alvaro BAUTISTA	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	+1'24.370
Δεν τερμάτισαν					
		Ben SPIES	USA	Yamaha Factory Racing	16 Laps
		Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing	27 Laps
Δε συμπλήρωσαν γύρο					
		Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	
		Hector BARBERA	SPA	Mapfre Aspar Team MotoGP	

(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	Honda	25	20	25																**70**
2	Yamaha	20	25	20																**65**
3	Ducati	9	16	11																**36**
4	Suzuki	-	6	3																**9**

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	20																**65**
2	D. Pedrosa	16	20	25																**61**
3	C. Stoner	25	-	16																**41**
4	V. Rossi	9	11	11																**31**
5	N. Hayden	7	16	7																**30**
6	A.Dovizioso	13	4	13																**30**
7	H. Aoyama	6	13	9																**28**
8	C. Crutchlow	5	8	8																**21**
9	C. Edwards	8	-	10																**18**
10	H. Barbera	4	10	-																**14**
11	K. Abraham	3	9	-																**12**
12	T. Elias	-	7	5																**12**
13	M. Simoncelli	11	-	-																**11**
14	B. Spies	10	-	-																**10**
15	L. Capirossi	-	5	4																**9**
16	R. de Puniet	-	-	6																**6**
17	J. Hopkins	-	6	-																**6**
18	A. Bautista	-	-	3																**3**

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	38																**96**
2	Yamaha Factory Racing	30	25	20																**75**
3	Ducati Marlboro	16	27	18																**61**
4	Monster Yamaha Tech3	13	8	18																**39**
5	San Carlo Honda Gresini	17	13	9																**39**
6	Pramac Racing Team	-	5	10																**15**
7	Mapfre Aspar Team	4	10	-																**14**
8	Cardion AB Motoracing	3	9	-																**12**
9	LCR Honda	-	7	5																**12**
10	Rizla Suzuki	-	6	3																**9**

MAPFRE
Bankia
VALENCIANA
València Terra i Mar
axo
DAINESE
eni
NGK
SPARK PLUGS
KESSEL
VIESSMANN
DUNLOP
aegis
MAPFRE
VIESSMANN
65
break your limits
SHARK
VIESSMANN
www.mayr-tuning.com

Moto 2

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Stefan BRADL	GER	Viessmann Kiefer Racing (Kalex)	44'40.765
2		Julian SIMON	SPA	Mapfre Aspar Team Moto2 (Suter)	+0.147
3		Yuki TAKAHASHI	JPN	Gresini Racing Moto2 (Moriwaki)	+6.188
4		Dominique AEGERTER	SWI	Technomag-CIP (Suter)	+16.822
5		Simone CORSI	ITA	Ioda Racing Project (FTR)	+17.076
6		Pol ESPARGARO	SPA	HP Tuenti Speed Up (FTR)	+25.956
7		Randy KRUMMENACHER	SWI	GP Team Switzerland Kiefer Racing (Kalex)	+26.102
8		Alex BALDOLINI	ITA	NGM Forward Racing (Suter)	+26.333
9		Mike DI MEGLIO	FRA	Tech 3 Racing (Tech3)	+26.636
10		Esteve RABAT	SPA	Blusens-STX (FTR)	+29.077

(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	S. Bradl	25	11	25															**61**
2	A. Iannone	20	25	3															**48**
3	S. Corsi	10	16	11															**37**
4	T. Luthi	16	20	-															**36**
5	J. Simon	6	10	20															**36**
6	Y. Takahashi	11	-	16															**27**
7	A. de Angelis	13	9	4															**26**
8	B. Smith	7	13	-															**20**
9	D. Aegerter	3	-	13															**16**
10	M. Pirro	8	7	-															**15**

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Nicolas TEROL	SPA	Bankia Aspar Team 125cc (Aprilia)	41'21.986
2		Sandro CORTESE	GER	Intact-Racing Team Germany (Aprilia)	+3.671
3		Johann ZARCO	FRA	Avant-AirAsia-Ajo (Derbi)	+4.466
4		Maverick VIÑALES	SPA	Blusens by Paris Hilton Racing (Aprilia)	+4.468
5		Jonas FOLGER	GER	Red Bull Ajo MotorSport (Aprilia)	+12.140
6		Efren VAZQUEZ	SPA	Avant-AirAsia-Ajo (Derbi)	+20.304
7		Miguel OLIVEIRA	POR	Andalucia Banca Civica (Aprilia)	+25.905
8		Luis SALOM	SPA	RW Racing GP (Aprilia)	+46.316
9		Adrian MARTIN	SPA	Bankia Aspar Team 125cc (Aprilia)	+46.395
10		Simone GROTZKYJ	ITA	Phonica Racing (Aprilia)	+49.447

(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	25															**75**
2	S. Cortese	20	10	20															**50**
3	J. Folger	11	20	11															**42**
4	J. Zarco	10	16	16															**42**
5	E. Vazquez	13	7	10															**30**
6	S. Gadea	16	-	4															**20**
7	M. Vinales	7	-	13															**20**
8	D. Kent	3	13	1															**17**
9	L. Salom	8	-	8															**16**
10	M. Oliveira	6	-	9															**15**

Θέαμα, ίντριγκες και φάπες

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

Επεισοδιακοί από πλευράς κουτσομπολιών και παρασκηνίου ήταν οι αγώνες στο Donington και το Assen. Πρωταγωνιστής και στις δύο περιπτώσεις ο αειθαλής Max Biaggi που δε χάνει ευκαιρία να χαλάει την εικόνα του. Στο Donington "τα έβαλε" με τον Melandri ο οποίος εισέπραξε και δυο χαστουκάκια, ενώ στο Assen στάθηκε εμπόδιο στον team mate του Leon Camier. Και να είχε κάποιο δίκιο (λέμε...) με τη συμπεριφορά του αυτή το έχασε. Σαν να μην έφτανε αυτό η Aprilia δεν έχει δει ακόμα νίκη, ενώ ο Checa συνεχίζει να απομακρύνεται στην κορυφή της βαθμολογίας

>>Checa

Τώρα δείχνει ποιος είναι

Μετά τη διπλή νίκη στο Phillip Island ο Checa συνέχισε το εντυπωσιακό ξεκίνημα της χρονιάς με δύο ακόμα νίκες, μία στο Donington και μία στο Assen. Στα δύο σκέλη που δεν κέρδισε ανέβηκε και πάλι στο βάθρο με δύο τρίτες θέσεις αυξάνοντας έτσι τη διαφορά του από τον Biaggi στους 44 βαθμούς.

Στη βρετανική πίστα ήταν ο ταχύτερος κατά τη διαδικασία της Superpole 3 ξεκινώντας έτσι από την pole position. Στην εκκίνηση του πρώτου σκέλους, αν και ξεκίνησε καλά, μετά την K1 βρέθηκε στην ένατη θέση, στους επόμενους 23 γύρους όμως ξεκίνησε την αναρρίχηση για να ανέβει τελικά τρίτος. Στο δεύτερο σκέλος πάλι ξεκίνησε καλά, σύντομα τέθηκε επικεφαλής και έμεινε εκεί μέχρι την καρό σημαία.

Ακριβώς τον ίδιο ρόλο έπαιξε ο συμπαθής Ισπανός και στο Assen προσφέροντας θέαμα στο δεύτερο σκέλος όπου πάλεψε δυνατά με τον Biaggi. Αν η πορεία του συνεχίσει να είναι τόσο καλή τα πράγματα θα είναι δύσκολα για τους υπόλοιπους.

LAP

Biaggi

Πίσω στα παλιά

Μόλις φόρεσε και πάλι τον άσο στα φαίρινγκ του ο Max δείχνει να θυμήθηκε και τις παλιές του συνήθειες. Όσο κι αν θαυμάζουμε το ταλέντο του και τον τρόπο που οδηγεί, δε μπορούμε να μη σχολιάσουμε αρνητικά τη συμπεριφορά του στο Donington. Ενώ είχε δει τον Melandri να έρχεται προσπαθώντας για έναν γρήγορο γύρο στη Superpole έμεινε πάνω στη γρήγορη γραμμή χαλώντας του τον γύρο. Ο Melandri μετά από λίγο του το ανταπέδωσε και στη συνέχεια διαπληκτίστηκαν στα box όπου ο Max έριξε δυο χαστουκάκια στον αντίπαλο του. Στα δύο σκέλη που ακολούθησαν εκτός από μια έξοδο στα χώματα, τσίμπησε και μια μαύρη σημαία λόγω μη συμμόρφωσης με την ποινή Stop & Go που του επιβλήθηκε για άκυρη εκκίνηση.

Μετά από όλα αυτά πήρε δυο δεύτερες θέσεις στο Assen αλλά και αυτές αμαυρώθηκαν. Πρώτα εμφανίστηκε μια τεχνική παρατυπία στην αντλία βενζίνης του RSV4 η οποία "συγχωρέθηκε" από την οργάνωση και μετά ένα βίντεο από τα box που δείχνει τον Camier να βρίζει γιατί του χάλασαν τον γρήγορο γύρο του. Όταν ο μηχανικός του τον ρωτάει ποιος τον έκοψε φωνάζει δείχνοντας τον Biaggi. Μετά από όλα αυτά και να θέλαμε να δικαιολογήσουμε τον Ρωμαίο αυτοκράτορα δε μας άφησε κανένα περιθώριο.

SUOMY
GEOX
aprilia
1
Alitalia
1861 > 2011 >>
RSV4
BIAGGI
Alitalia
aprilia
PIRELLI

>>Melandri

Λιονταρίσια καρδιά

Μετά τα επεισόδια στην πίστα με τον Biaggi και την προσβολή που δέχθηκε ο Marco αδιαμαρτύρητα στα box, θα περίμενε κανείς να ξεκινήσει αποκαρδιωμένος. Ο Biaggi μπήκε στη Superpole 3 για ένα μόλις δέκατο, ενώ ο Melandri έμεινε εκτός διαδικασίας ξεκινώντας ένατος. Ο Ιταλός όμως έδωσε ένα καλό μάθημα εντός πίστας στον Max αφού κατάφερε να αναρριχηθεί στην κορυφή και να πάρει μια εντυπωσιακή νίκη. Η επιτυχία συμπληρώθηκε με μια δεύτερη θέση στο β' σκέλος.

Στο Assen δυστυχώς τα πράγματα δεν πήγαν το ίδιο καλά και μετά από μια τέταρτη θέση στο πρώτο σκέλος ήρθε μια πτώση στο δεύτερο. Αν και σωματικά δεν είχε καμία συνέπεια για τον Marco, ψυχολογικά σίγουρα θα ενοχλήθηκε που έμεινε πίσω από τον Biaggi στη βαθμολογία.

YAMAHA
AKRAPOVIČ
NOLAN
VOLVO
YAMAHA
PIRELLI
FERODO
YAMAHA
WITH YOU JAPAN
がんばろう

>>Rea

Είδε άσπρη μέρα

Το μέτριο ξεκίνημα του Johnny Rea στο Phillip Island συνεχίστηκε και στο Donington με μια πέμπτη και μια έκτη θέση. Σίγουρα περιμέναμε κάτι καλύτερο από τον Βορειοιρλανδό αναβάτη και την Castrol Honda σε μια πίστα που γνωρίζει καλά.

Οι προσδοκίες μας όμως πραγματοποιήθηκαν στο Assen όπου κέρδισε το πρώτο σκέλος έπειτα από δυνατές μάχες με τον Biaggi ενώ κρατήθηκε στην τρίτη θέση του β' σκέλους ανάμεσα σε πολλούς υποψήφιους για αυτήν. Ελπίζουμε ο συμπαθείς Johnny να συνεχίσει το ίδιο δυνατά και να διεκδικήσει έναν τίτλο που του αξίζει.

Castrol
Honda
Ten Kate
Honda Racing

Haslam

Δε βλέπουμε φως

Μετά το εκρηκτικό ξεκίνημα του την περσινή χρονιά στη σέλα του Suzuki, ήρθε η μεταγραφή του στην ομάδα της BMW η οποία προς το παρόν φαίνεται να δυσκολεύει τον νεαρό Haslam. Χωρίς σημαντικές απώλειες βαθμών αλλά με μόνο μία παρουσία στο βάθρο το φετινό ξεκίνημα του χαρακτηρίζεται μέτριο.

Αυτό είναι και το ανησυχητικό για τη συνέχεια της χρονιάς αφού αν δεν αλλάξει κάτι ο Leon δείχνει να μη μπορεί να ακολουθήσει το τραινάκι των πρωτοπόρων. Αν και βρέθηκε να οδηγεί τον αγώνα δεν κατάφερε να κρατηθεί μπροστά υποχωρώντας σιγά-σιγά σε θέσεις εκτός βάθρου. Δύσκολα τα πράγματα για τον Haslam αλλά και για τους υπόλοιπους αναβάτες της BMW.

TT-ASSEN
3asy Ride.com
PIRELLI
Castrol

>>Smrz

Ένα ακόμα θύμα του marketing

Αξίζουν δύο σελίδες στον Jacub Smrz ο οποίος οδήγησε όλο το πρώτο σκέλος του Donington για να χάσει τελικά τη νίκη από τον μανιασμένο Melandri. Και η δεύτερη θέση του ωστόσο είναι μεγάλη επιτυχία για μια μικρή ομάδα σαν την Liberty Racing. Έχουμε πολλές φορές γράψει ότι αυτός ο αναβάτης άξιζε καλύτερης αντιμετώπισης από τη Ducati, η οποία έδωσε πάρα πολλά στον Fabrizio. Βέβαια ο ένας είναι Ιταλός και ο άλλος Τσέχος οπότε κάπου εδώ αναλαμβάνει το marketing. Για να τους δείξει ποιος είναι όμως τώρα βρίσκεται μπροστά από πολλούς εργοστασιακούς στο βαθμολογικό πίνακα.

DUCATI
45
96
Effenbert

>>Fabrizio

Μετριότητα

Η πρόβλεψη που κάναμε στο Phillip Island για τη μέτρια πορεία του Michel Fabrizio επαληθεύθηκε τόσο στο Donington όσο και στο Assen. Χωρίς δυνατά αποτελέσματα έχασε θέσεις στη βαθμολογία μένοντας όγδοος.
Συνηθισμένος στη στοργική, δικύλινδρη αγκαλιά των εργοστασιακών Ducati θα πρέπει να θυμηθεί τα νιάτα του και να γυρίσει πίσω στο 2003 όταν στη σέλα ενός Suzuki της ομάδας Alstare είχε κερδίσει το πρωτάθλημα Superstock 1000.

MOTUL
MOTUL
MOTUL
84
84

>>Laverty

Χρειάζεται εμπειρία

Φυσικά δε μπορούμε να υπολογίσουμε ως Rookie τον Melandri, οπότε μέχρι στιγμής ο καλύτερος Rookie στα Superbike είναι ο Eugene Laverty. Μετά από μια δυνατή χρονιά στα 600 πέρασε στην εργοστασιακή ομάδα της Yamaha για να ξεκινήσει τη χρονιά με μια δυνατή τέταρτη θέση στην Αυστραλία.

Η συνέχεια βέβαια δεν ήταν το ίδιο δυνατή αφού ο συμπαθέστατος Ιρλανδός βρέθηκε στην 6η-7η θέση του Assen. Άρπαξε και μια γερή τούμπα στο πρώτο σκέλος του Donington η οποία τον ταρακούνησε και δεν τον άφησε να αποδώσει τα μέγιστα στο δεύτερο. Έτσι έχασε βαθμούς και αποκόμισε εμπειρία από το παραπανίσιο γκάζι των Superbike.

PIRELLI
YAMALUBE
YAMAHA

>>Camier

Το καλύτερο ή το χειρότερο

Μια πάνω μια κάτω πάει ο Leon Camier από σκέλος σε σκέλος. Στατιστικά στα δεύτερα σκέλη τα πάει καλύτερα, ενώ στα πρώτα χάνει βαθμούς. Φέτος βέβαια δεν έχει καμία πτώση στο ενεργητικό του δείχνοντας ότι έμαθε καλύτερα. Ωστόσο μια μηχανική βλάβη στο grid του Assen δεν τον άφησε καν να ξεκινήσει τον αγώνα, αλλά επανήλθε δυνατά στην τέταρτη θέση του β' σκέλους. Η παρουσία του στο βάθρο του Donington τον βοήθησε να βρίσκεται σήμερα στην έκτη θέση της βαθμολογίας.

aprilia
Alitalia
CAMIER
1861 > 2011 > >
UTILITY
DIADORA
RSV4
CAMIER
Alitalia

Lascorz

Διπλή δυσκολία

Πραγματικά δύσκολο έργο έχει να κάνει ο Joan Lascorz ο οποίος όχι μόνο πρέπει να προσαρμοστεί στη μεγάλη κατηγορία, αλλά πρέπει να εξελίξει και το ολοκαίνουριο ZX-10R.

Παρόλα αυτά κατάφερε να πάρει μια πέμπτη θέση στο Donington και να βαθμολογηθεί στα υπόλοιπα τρία σκέλη φιγουράροντας έτσι στην εντέκατη θέση της βαθμολογίας. Μετά τον Laverty είναι άλλος ένας ελπιδοφόρος rookie της κατηγορίας.

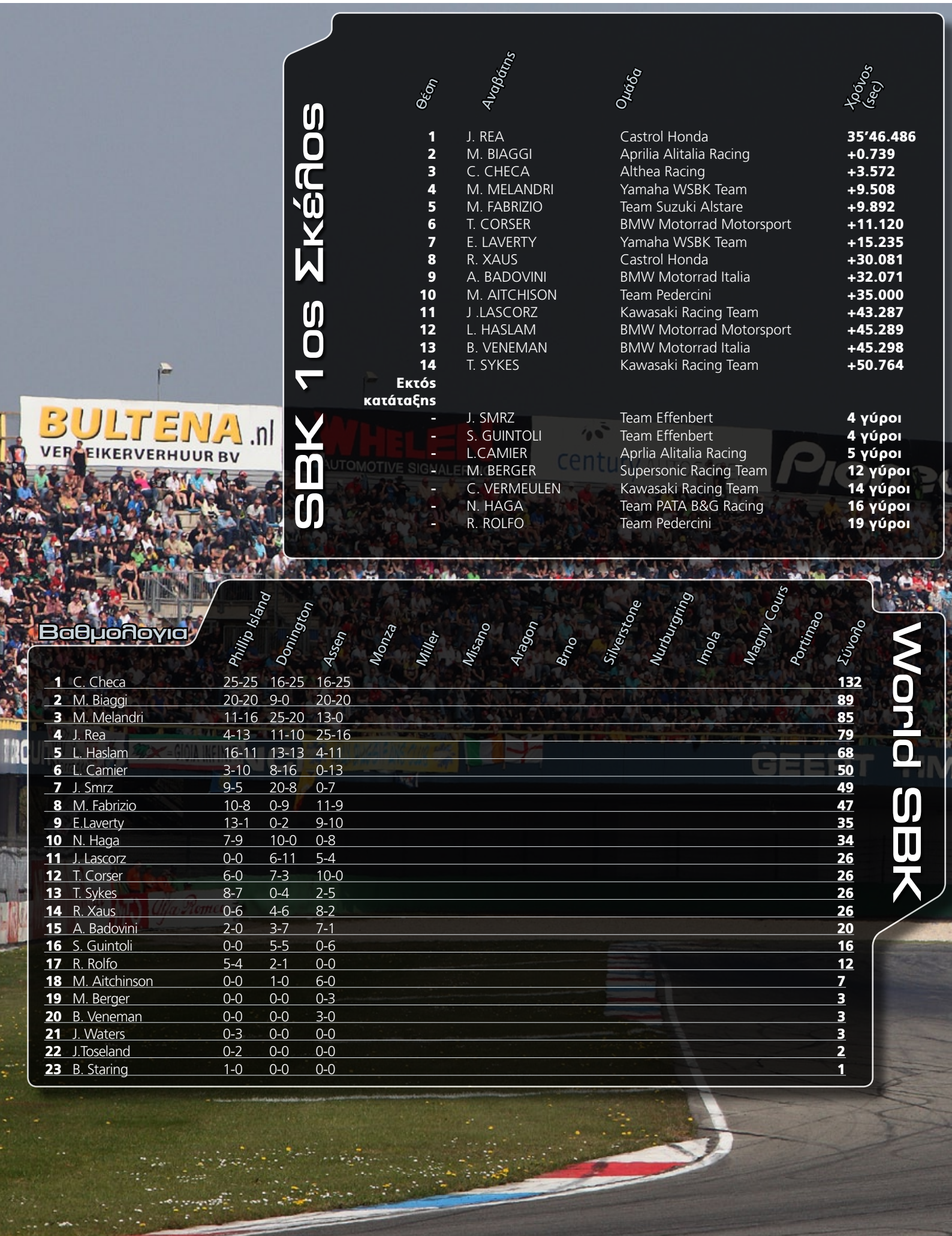
Kawasaki
Racing Team
HOTBODIES
DFDS SEAWAYS
HORNEE
JEANS
elf
Ninja
leoVince

SUPERSPORT

>>R6 rules

Η επιστροφή της Yamaha στην κατηγορία συνοδεύεται από απόλυτη κυριαρχία μέχρι στιγμής. Οι δύο αναβάτες της έχουν κερδίσει και τους τρεις αγώνες με τον Luca Scassa να βρίσκεται στην κορυφή της βαθμολογίας. Ο Ιταλός ήταν ταχύτερος σε όλα τα δοκιμαστικά που έχουν γίνει φέτος, κέρδισε και στο Donington μετά το Phillip Island, αλλά ο επεισοδιακός αγώνας στο Assen διέκοψε το δρόμο του για μία ακόμα νίκη. Βρισκόταν στην κορυφή του αγώνα όταν διακόπηκε λόγω ενός τρομακτικού highsiding του Sam Lowes. Το ίδιο και όταν διακόπηκε ξανά μετά από ακόμα μια πτώση που άφησε μοτοσυκλέτες στη μέση της πίστας. Μετά την τρίτη εκκίνηση έμεινε πέμπτος και στην προσπάθεια του να ανέβει ακούμπησε με τον Florian Marino αναβάτη της Ten Kate Honda και έπεσαν παρέα. Ο team mate του, Chaz Davies που βρισκόταν ήδη επικεφαλής, πήρε την πρώτη του νίκη στην κατηγορία σφραγίζοντας προς το παρόν την κυριαρχία της Yamaha.

Parkin GO
YAMAHA
MONSTER
SHOEI
BECKER CARBON
MOTOREX



SBK 1ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	J. REA	Castrol Honda	**35'46.486**
2	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+0.739**
3	C. CHECA	Althea Racing	**+3.572**
4	M. MELANDRI	Yamaha WSBK Team	**+9.508**
5	M. FABRIZIO	Team Suzuki Alstare	**+9.892**
6	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+11.120**
7	E. LAVERTY	Yamaha WSBK Team	**+15.235**
8	R. XAUS	Castrol Honda	**+30.081**
9	A. BADOVINI	BMW Motorrad Italia	**+32.071**
10	M. AITCHISON	Team Pedercini	**+35.000**
11	J .LASCORZ	Kawasaki Racing Team	**+43.287**
12	L. HASLAM	BMW Motorrad Motorsport	**+45.289**
13	B. VENEMAN	BMW Motorrad Italia	**+45.298**
14	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+50.764**
Εκτός κατάταξης			
-	J. SMRZ	Team Effenbert	**4 γύροι**
-	S. GUINTOLI	Team Effenbert	**4 γύροι**
-	L.CAMIER	Aprlia Alitalia Racing	**5 γύροι**
-	M. BERGER	Supersonic Racing Team	**12 γύροι**
-	C. VERMEULEN	Kawasaki Racing Team	**14 γύροι**
-	N. HAGA	Team PATA B&G Racing	**16 γύροι**
-	R. ROLFO	Team Pedercini	**19 γύροι**

Βαθμολογία

		Phillip Island	Donington	Assen	Monza	Miller	Misano	Aragon	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Portimao	Σύνολο
1	C. Checa	25-25	16-25	16-25											**132**
2	M. Biaggi	20-20	9-0	20-20											**89**
3	M. Melandri	11-16	25-20	13-0											**85**
4	J. Rea	4-13	11-10	25-16											**79**
5	L. Haslam	16-11	13-13	4-11											**68**
6	L. Camier	3-10	8-16	0-13											**50**
7	J. Smrz	9-5	20-8	0-7											**49**
8	M. Fabrizio	10-8	0-9	11-9											**47**
9	E.Laverty	13-1	0-2	9-10											**35**
10	N. Haga	7-9	10-0	0-8											**34**
11	J. Lascorz	0-0	6-11	5-4											**26**
12	T. Corser	6-0	7-3	10-0											**26**
13	T. Sykes	8-7	0-4	2-5											**26**
14	R. Xaus	0-6	4-6	8-2											**26**
15	A. Badovini	2-0	3-7	7-1											**20**
16	S. Guintoli	0-0	5-5	0-6											**16**
17	R. Rolfo	5-4	2-1	0-0											**12**
18	M. Aitchinson	0-0	1-0	6-0											**7**
19	M. Berger	0-0	0-0	0-3											**3**
20	B. Veneman	0-0	0-0	3-0											**3**
21	J. Waters	0-3	0-0	0-0											**3**
22	J.Toseland	0-2	0-0	0-0											**2**
23	B. Staring	1-0	0-0	0-0											**1**

World SBK

Assen
www.tt-assen.com/
Έτος κατασκευής: 1955
Μήκος: 4,555 km
Στροφές: 17
Δεξιές: 11
Αριστερές: 6

1ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 15ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 17ºC
Διάρκεια αγώνα: 22 γύροι – 99.924 km
Ρεκόρ πίστας: Jonathan Rea 1:34.944 – 172.220km/h
Superpole: Carlos Checa 1:35.292 – 171.590km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Leon Camier 1:36.476 – 169.485km/h

2ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 19ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 26ºC

SBK 2ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	C. CHECA	Althea Racing	35'38.693
2	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	+0.524
3	J. REA	Castrol Honda	+3.584
4	L.CAMIER	Aprlia Alitalia Racing	+5.913
5	L. HASLAM	BMW Motorrad Motorsport	+16.916
6	E. LAVERTY	Yamaha WSBK Team	+17.375
7	M. FABRIZIO	Team Suzuki Alstare	+17.740
8	N. HAGA	Team PATA B&G Racing	+18.329
9	J. SMRZ	Team Effenbert	+18.378
10	S. GUINTOLI	Team Effenbert	+18.404
11	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	+26.284
12	J .LASCORZ	Kawasaki Racing Team	+27.053
13	M. BERGER	Supersonic Racing Team	+38.614
14	R. XAUS	Castrol Honda	+40.824
15	A. BADOVINI	BMW Motorrad Italia	+40.953
16	R. ROLFO	Team Pedercini	+40.982
17	B. VENEMAN	BMW Motorrad Italia	+45.423
18	M. AITCHISON	Team Pedercini	+3 γύροι
Εκτός κατάταξης			
-	M. MELANDRI	Yamaha WSBK Team	+6 γύροι
-	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	+15 γύροι

Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 19ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 26ºC
Διάρκεια αγώνα: 16 γύροι – 72.672 km
Ρεκόρ πίστας: Kenan Sofuoglu 1:37.908 – 167.010m/h
Pole position: Luca Scassa 1:38.008 – 166.835km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Luca Scassa 1:39.019 – 165.132km/h

Supersport

Βαθμολογία

		Phillip Island	Donington	Assen	Monza	Miller	Misano	Aragon	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Portimao	Σύνολο
1	L.Scassa	25	25	0											**50**
2	B.Parkes	20	11	16											**47**
3	C. Davies	0	20	25											**45**
4	R.Harms	11	13	13											**37**
5	D Salom	13	10	11											**34**
6	F. Foret	0	0	20											**20**
7	M.Roccoli	0	9	10											**19**
8	J.Ellison	10	0	9											**19**
9	F.Marino	9	8	0											**17**
10	G.Rea	0	16	0											**16**
11	S.Lowes	16	0	0											**16**
12	V.Iannuzzo	8	7	0											**15**
13	M. Praia	0	5	8											**13**
14	A.Lundh	7	6	0											**13**
15	B.Nemeth	2	2	6											**10**
16	D.Dell'Omo	6	0	2											**8**
17	V. Ivanov	0	0	7											**7**
18	O.Jezek	4	3	0											**7**
19	I.Toth	1	0	5											**6**
20	B.Chesaux	3	0	3											**6**
21	R.Quarmby	5	0	0											**5**
22	P.Szkopek	0	0	4											**4**
23	R. Tamburini	0	4	0											**4**
24	R.Muresan	0	0	1											**1**

SS Αποτελέσματα

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	C.DAVIES	Yamaha ParkinGO Team	**26'37.029**
2	F.FORET	Hannspree Ten Kate	**+7.236**
3	B.PARKES	Kawasaki Motocard.com	**+8.084**
4	R.HARMS	Harms Benjan Racing	**+8.191**
5	D.SALOM	Kawasaki Motocard.com	**+9.122**
6	M.ROCCOLI	Lorenzini by Leoni	**+9.222**
7	J.ELLISON	Bogdanka PTR Honda	**+14.616**
8	M.PRAIA	Parkalgar Honda	**+32.623**
9	V.IVANOV	Step Racing Team	**+40.668**
10	B.NEMETH	Team Hungary Toth	**+40.727**
11	I.TOTH	Team Hungary Toth	**+41.439**
12	P.SZKOPEK	Bogdan PTR	**+54.039**
13	B.CHESAUX	MACH Racing Honda	**+56.749**
14	D.DELL'OMO	Suriano Racing Team	**+57.345**
15	R.MURESAN	PTR Romania Honda	**+1'03.893**
16	G.REA	Step Racing Team	**+1'14.746**
17	Y.POLZER	Team MRC Austria	**+1'15.031**
18	M.PIROTTA	KUJA Racing Team	**+1'24.870**
Εκτός κατάταξης			
-	K.BOS	VD Racing Team	**+2 γύροι**
-	V.IANNUZZO	Lorenzini by Leoni	**+5 γύροι**
-	J. VAN DER AA	Vice Versa AAracing	**+5 γύροι**
-	F.MARINO	Hannspree Ten Kate	**+8 γύροι**
-	L.SCASSA	Yamaha ParkinGO Tea	**+9 γύροι**
-	L.MARCONI	Bike Service R.T.	**+9 γύροι**
-	R.QUARMBY	Suriano Racing Team	**12 γύροι**
-	O.JEZEK	SMS Racing	**15 γύροι**
-	S.LOWES	Parkalgar Honda	
-	A.LUNDH	Cresto Guide Racing	
-	M.JERMAN	MD Team Jerman	
-	R.TAMBURINI	Bike Service R.T.	**14.6580**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Προφανώς
υπερκέρασε το ταλέντο C
Casey
αναβάτης Repsol Honda M

«Πηγαίνοντ
φορώ

αναβάτης M

αναβ

«Το μικρό του δάχτυλο
έγινε σα σάλτσα Μπολονέζ...
Herve Poncharal,
ιδιοκτήτης Monster Yamaha Tech3 MotoGP

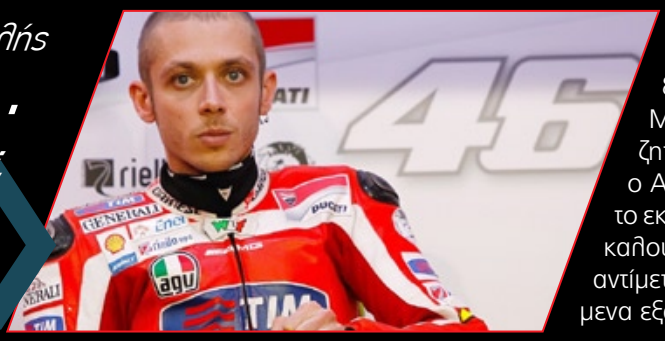
«Αν ήμουν κορυφαίος αναβάτης
το οφείλω σε αυτόν...
Sete Gibernau,
πρώην αναβάτης MotoGP

πύρος Τσαντήλας

ς η φιλοδοξία
ου...
ν Stoner,
MotoGP

Μετά το περίφημο συμβάν του Jerez ο Αυστραλός δέχτηκε επίσκεψη συγνώμης από τον υπαίτιο Rossi και δεν έχασε την ευκαιρία για λίγο δούλεμα. Αφού τον ρώτησε αν πόνεσε ο ώμος του, συνέχισε με την παραπάνω ατάκα. Ο Ιταλός δήλωσε μετά πως δε γνώριζε τι σημαίνει η λέξη "υπερκέρασε" (outweighed)

ας εκεί ένιωθα πιο ασφαλής
όντας το κράνος μου...
Valentino Rossi,
arlboro Ducati MotoGP

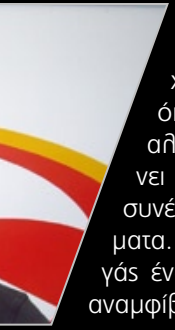


Τον πήρε μαζί του εκδρομή στα χαλίκια συνεπεία υπερφιλόδοξης απόπειρας προσπέρασης. Μόλις τερμάτισε έσπευσε να ζητήσει συγχώρεση μα, καθώς ο Αυστραλός είναι γνωστός για το εκρηκτικό του ταμπεραμέντο, καλού-κακού ο Rossi έλαβε αντίμετρα για ενδεχόμενα ιπτάμενα εξαρτήματα κινητήρων

Φέρθηκα σα χαζός
και λυπάμαι...
Max Biaggi,
άτης Alitalia Aprilia WSBK

Ο Max απολογείται για τη μικροφασαρία που είχε με τον Melandri στο Donington. Η "χαζομάρα" αφορά στην επίσκεψη του πρωταθλητή στο box του Melandri και το διαβόητο on camera χαστουκάκι των €3,000. Για το σαμποτάζ στους γρήγορους γύρους των αντιπάλων του στη Superpole ούτε κουβέντα –άλλωστε το επανέλαβε 15 μέρες μετά στο Assen με τον Camier

Αναφέρεται στο δάχτυλο του αριστερού χεριού του Cal Crutchlow όπως έγινε από το ατύχημα του Άγγλου το τελευταίο τεστ του Qatar πριν τον εναρκτήριο αγώνα. "Του ρίχνουμε υγρό αναισθητικό κι αυτό του δίνει 15 δευτερόλεπτα για να φορέσει το γάντι. Από κει και μετά πονάει σα διάολος..." Κι έτρεξε έτσι ο τύπος; Άουτς!



Κοίτα να δεις πως τα φέρνει τα πράγματα η ζωή. Θα έβαζα στοίχημα πως ο Sete βγάζει σπυριά όποτε ακούει το όνομα Valentino, αλλά τώρα με τη σοφία που φέρνει η ηλικία βγαίνει σε επίσημη συνέντευξη και λέει τέτοια πράγματα. Όπως και έχει, το να κυνηγάς έναν αναβάτη σαν τον Rossi αναμφίβολα βελτιώνει το είδος

ebike.gr

the back

Ένας ανερχόμενος Έλληνας αθλητής του Downhill μας λέει την ιστορία του

Park Tool USA
Park Tool
EAST COAST
KOOLEST CUSTOM

GPONE (ΙΤΑΛΙΑ)

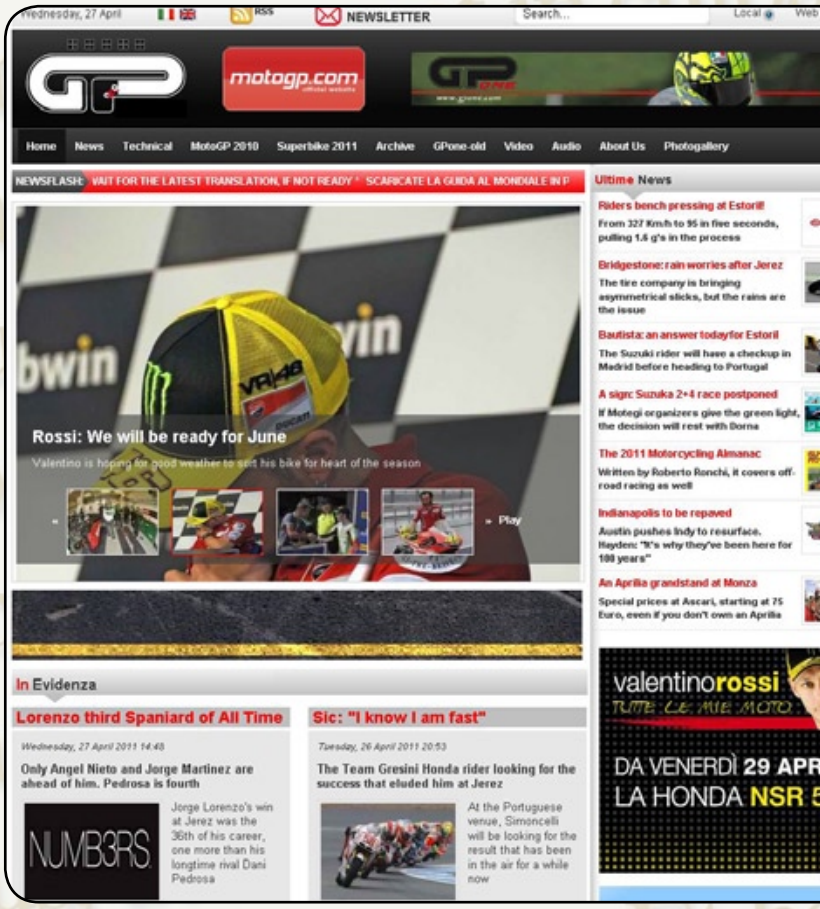
www.gpone.com

Τα πάντα GP

Αυτό το ιταλικό ενημερωτικό site είναι για τα καλά αφοσιωμένο στους αγώνες ταχύτητας και πρωτίστως στα GP και SBK. Ειδικά για το πρώτο τη τάξει Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας, το gpone.com αποτελεί πάνω απ' όλα μια εξαιρετική πηγή ειδήσεων από πρώτο χέρι, συνοδευόμενων συχνά από εξαιρετικές αναλύσεις –και ενίοτε από μερικές κάπως πιο "ιταλόφιλες" απόψεις.

Αυτό όμως που δε σηκώνει αμφισβήτηση είναι το οπτικοακουστικό κομμάτι: Λίγες αλλά ζουμερές Photo Galleries από τα χεράκια των ίδιων των ιθυνόντων της ιστοσελίδας μας προσφέρουν κλεφτές ματιές στα ενδότερα των GP και κάτω από τα φέρινγκ, Video Gallery για εμπλουτισμό της ειδησεογραφίας με κινούμενη εικόνα (καμιά φορά με αυτά που οι εταιρείες θα ήθελαν να ξεχάσουν) και ένα τμήμα με τίτλο Technical που φιλοξενούνται μερικές χρήσιμες και συνοπτικές αναλύσεις για τεχνικά ζητήματα των GP.

Καθόλου άσχημα για εντελώς τζάμπα έτσι;



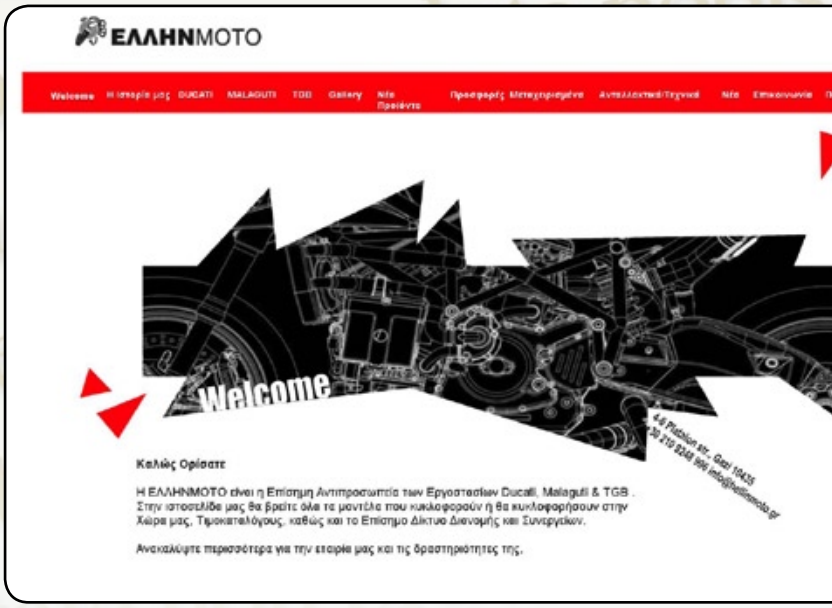
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ (ΕΛΛΑΔΑ)

www.hellinmoto.gr

Νέο site

Η Ελληνμότο, χωρισμένη πλέον από την KTM Ελλάς, εγκαινίασε τη νέα της ιστοσελίδα που περιλαμβάνει όλες τις μάρκες που αντιπροσωπεύει: Ducati, Malaguti και TGB. Ο νέος κόμβος της εταιρείας είναι απλός και εύκολος στην πλοήγηση, περιλαμβάνει δε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τον ενδιαφερόμενο: Μοτοσυκλέτες, τιμοκατάλογοι, δίκτυο, προσφορές, αξεσουάρ, όλα βρίσκονται εύκολα και γρήγορα.

Για πλήρη απόλαυση πάντως χρειάζεται και λίγη γνώση αγγλικής, καθώς λ.χ. οι συνδέσεις με τις μοτοσυκλέτες και τα επίσημα αξεσουάρ της Ducati ουσιαστικά οδηγούν κατευθείαν στην παγκόσμια κεντρική σελίδα της εταιρείας ducati.com, ενώ στα ελληνικά προσφέρονται όλες εκείνες οι πληροφορίες που αφορούν αποκλειστικά στη χώρα μας, όπως το δίκτυο καταστημάτων.



Επεξηγήσεις Σημάτων
Download Ducati Network
Nations Online Project
Back

ΕΛΛΗΝMOTO
gallery
photos
video
home

Κατάβαση από τα Χανιά

Κείμενο: Βασίλης Νομικός **Φωτό:** eBike.gr

Στα Χανιά διαμένει και προπονείται ένας πολλά υποσχόμενος αθλητής της ποδηλασίας κατάβασης, ο γνωστός Μπάμπης Χαϊδεμενάκης που στα 22 χρόνια του έχει ήδη 10 έτη γενικής αγωνιστικής ποδηλατικής δράσης, 5 έτη αγώνων Downhill και σημαντικές διακρίσεις! Τον συνάντησα και τον "ανέκρινα" στο φιλικό κατάστημα "Ποδηλάτης" του Αντώνη Φραγκιουδάκη

Βασίλης: *Εκτός από χώμα έχεις ασχοληθεί με δρόμο και πίστα, όμως τελικά σε κράτησε η κατάβαση όπου και πέτυχες αποτελέσματα. Τι διακρίσεις έχεις;*

Μπάμπης: Από την αρχή που έκανα ποδήλατο είχα κάποιες διακρίσεις και στα τρία είδη της ποδηλασίας είτε με τα χρώματα της ομάδας μου Τάλως ANEK Lines είτε με τα χρώματα της Εθνικής. Αυτό που με τράβηξε όμως περισσότερο είναι το χώμα και συγκεκριμένα το Downhill. Οι πιο σημαντικές μου διακρίσεις είναι τα δύο πανελλήνια πρωταθλήματα το 2006 και το 2009 όπου κατέκτησα χρυσά μετάλλια και στο downhill αλλά και στο FourCross [http://bit.ly/h6VmO1].

Β: *Από την εμπειρία σου, τα άλλα είδη αγώνων ποδηλασίας (XC κτλ), έχουν σοβαρότερο επίπεδο διοργανώσεων και πιο έμπειρο προσωπικό που ασχολείται;*

Μ: Κοίτα, στο Cross-Country (XC) [http://bit.ly/g7jJy7] για παράδειγμα μπορείς να θεωρήσεις ότι τα πράγματα είναι λίγο πιο σοβαρά. Τουλάχιστον υπάρχει πλουσιότερο αγωνιστικό καλεντάρι κάτι που υστερεί αρκετά το κομμάτι του Downhill. Το παράπονό μου είναι ότι υπάρχει μία προκατάληψη για το Downhill σε σχέση με τα υπόλοιπα αθλήματα ποδηλασίας. Πάρα πολλοί δεν πιστεύουν σε αυτό γιατί δεν το θεωρούν ισάξιο άθλημα επειδή δεν ανήκει στα ολυμπιακά αθλήματα.

Β: *Μου κάνει εντύπωση γιατί δε χρειάζεται ιδιαίτερη αντίληψη για να καταλάβει κάποιος το προφανές, ότι η κατάβαση χρειάζεται και φυσική κατάσταση λόγω της αναγκαίας αντοχής στην καταπόνηση και ταχύτατα αντανακλαστικά, αλλά και αυτό που λέμε ψυχή, για να αποδόσεις αποτελέσματα. Αλήθεια, τελικά πόσοι αγώνες συνήθως διεξάγονται σε μία χρονιά;*

Μ: Προσωπικά προσπαθώ για τη συμμετοχή περίπου σε 12 αγώνες Downhill την χρονιά, κατά βάση εσωτερικού, που όμως δεν είναι όλοι της ομοσπονδίας αφού οι περισσότεροι είναι "open" διοργανώσεις (=συμμετοχή οποιουδήποτε). Τελευταία όμως κάποιοι από τους open είναι αρκετά σοβαροί καθώς γίνονται διάφοροι αγώνες σε μορφή κυπέλλου, κάτι που ανεβάζει αρκετά τον συναγωνισμό. Μπορώ να πω πως κάθε χρόνο οι αγώνες αυξάνονται και αυτό έχει μόνο θετικά αποτελέσματα τόσο στο επίπεδο των αγωνιζόμενων όσο και στο επίπεδο των διοργανώσεων.

Β: *Έχεις λάβει ποτέ μέρος σε διοργανώσεις εξωτερικού;*

Μ: Έχω λάβει μέρος και στα τρία είδη της ποδηλασίας, από διεθνείς αγώνες ως αγώνες παγκοσμίου επιπέδου. Το '06 έλαβα μέρος στο παγκόσμιο κύπελλο, που ήταν ταυτόχρονα η πρώτη μου χρονιά στην κατηγορία ανδρών, στο Maribor της Σλοβενίας, ενώ πέρυσι πήγα στη Βουλγαρία σε διεθνή αγώνα. Εκεί κατάφερα διάκριση 5ης θέσης στο άθλημα του FourCross (ανάμεσα σε 50 συμμετοχές), ενώ στο Downhill 15η θέση (ανάμεσα σε 300 συμμετοχές), αποτέλεσμα πολύ θετικό για το επίπεδο του αγώνα. Επίσης έχω καταφέρει να πάρω μία 16η θέση στο πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα FourCross το 2006.

Β: *Έχεις παρουσιάσει ποτέ τις πολύ καλές αντικειμενικά διακρίσεις σου προκειμένου να πετύχεις χορηγίες που ίσως θα σου επέτρεπαν επαγγελματική ενασχόληση;*

SHIMANO
SHIMANO
SHIMANO
SCOTT
SCOTT
SCOTT
SCOTT
SCOTT

M: Η αλήθεια είναι ότι έχω κάνει κάποιες κινήσεις αφού γνωρίζουμε όλοι ότι το DH είναι ακριβό σπορ με μεγάλες οικονομικές απαιτήσεις. Χωρίς την αμέριστη υποστήριξη από την εταιρεία Μανιατόπουλος (Idealbikes [http://www.idealbikes.net]) με ποδήλατα Scott και ανταλλακτικά, όσο και από το κατάστημα "Ποδηλάτης" [http://www.podilatis-bikes.gr] του Αντώνη Φραγκιουδάκη στην Κισσάμου 208 στα Χανιά θεωρώ πως η συμμετοχή μου στους Ελληνικούς αγώνες θα ήταν αδύνατη! Όσο για επαγγελματική αθλητική ενασχόληση τα έξοδα είναι ακόμα μεγαλύτερα και μακάρι οι στόχοι των υποστηρικτών μου να ήταν τέτοιοι ώστε να μου δινόταν αυτή η ευκαιρία.

B: ***Στην Κρήτη υπάρχει διάδοση του αθλήματος; Υπάρχουν άλλοι αγωνιζόμενοι, αγώνες γίνονται;***

M: Αν μιλάμε συγκεκριμένα για downhill, το 2009 έγινε ένας αγώνας στα Χανιά. Το 2010 έγινε το πανελλήνιο πρωτάθλημα στο Ηράκλειο, ενώ για φέτος στόχος είναι ένας ακόμη αγώνας στα Χανιά, καθώς και κάποια άλλα είδη αγώνων (XC, BMX, 4CROSS κτλ).
Οι αγωνιζόμενοι στο άθλημα δεν είναι πολλοί όμως όλοι το αγαπάμε, το απολαμβάνουμε και βοηθάμε κι άλλα νέα παιδιά να το γνωρίσουν και να το χαρούν επίσης!
Ανάμεσά μας όπως ίσως γνωρίζετε βρίσκεται και η Χανιώτισσα αθλήτρια κατάβασης, Μαρία Μιχαλογιαννάκη [http://www.mariaonbike.gr], η οποία λαμβάνει μέρος και σε αγώνες στο εξωτερικό με πολύ καλή παρουσία. Άλλες τοπικές σοβαρές αγωνιστικές παρουσίες στα Χανιά δυστυχώς δεν υπάρχουν όσον αφορά στο Downhill. Στο Ηράκλειο υπάρχουν ακόμα 2-3 άτομα που παράλληλα ασχολούνται και με το BMX!

B: ***Μπάμπη στην Ελλάδα όπως γνωρίζεις υπήρχε μέχρι πριν ελάχιστα χρόνια σχεδόν μηδενική διάδοση του ποδηλάτου -κυρίως ως μέσο μετακίνησης- σε σχέση με το εξωτερικό. Ουσιαστικά υπήρχαν οι αθλητές που είχαν ελάχιστη δημόσια παρουσία και οι απειροελάχιστοι χρήστες καθημερινής μετακίνησης που αποτελούνταν επί το πλείστον από την ομάδα μεταναστών. Πώς βλέπεις αυτήν την ξαφνική άνοδο των τελευταίων 2-3 χρόνων με τη στροφή του κόσμου προς το ποδήλατο, πιστεύεις ότι θα είναι μία παροδική μόδα ή τελικά θα ακολουθήσουμε το επιτυχημένο παράδειγμα ευρωπαϊκών πόλεων που αποφόρτισαν το κυκλοφοριακό τους, χαμήλωσαν το επίπεδο μόλυνσης των αστικών κέντρων και βελτίωσαν το οικονομικό τους έξοδο της καθημερινής μετακίνησης;***

M: Στη σημερινή διάδοση του ποδηλάτου βοήθησαν λίγο η μόδα, λίγο η άνοδος της τιμής καυσίμου, λίγο η οικολογική συνείδηση που αναπτύσσει σιγά-σιγά ο Έλληνας, το διαδίκτυο που ένωσε τις ανεξάρτητες ομάδες αστικών ποδηλατιστών, οπωσδήποτε αρκετοί το βλέπουν και σαν ένα νέο χόμπι, ένα εναλλακτικό (για την Ελλάδα) τρόπο μετακίνησης ή ένα χαριτωμένο νέο τρόπο διασκέδασης-μετακίνησης. Θέλω να πιστεύω πως όλο αυτό θα συνεχίσει δυναμικά και ανοδικά.

B: ***Συμφωνώντας μαζί σου, εντύπωση μου έχει κάνει η ιδιαίτερη διάδοση του ποδηλάτου στα Χανιά, κάτι που δε συμβαίνει σε πολλές άλλες πόλεις μας εκτός από Αθήνα και Θεσσαλονίκη, χωρίς να λείπουν ιδιαίτερα πετυχημένες εξαιρέσεις όπως πχ η Καρδίτσα! Διόρθωσέ με αν έχω λάθος όταν θεωρώ ότι τα Χανιά έχουν ποδηλατική παράδοση και μέσω της ομάδας "Τάλως" που έχει φέρει σημαντικές διακρίσεις***

107

στην αγωνιστική ποδηλασία δρόμου και μέσω της αξιοποίησης των δυνατοτήτων χωμάτινης ποδηλασίας λόγω φυσικού τοπίου, αλλά και λόγω του πλούσιου τουρισμού που είναι σίγουρα περισσότερο εξοικειωμένος με την καθημερινή μετακίνηση, κάτι που φαίνεται κατά την τουριστικά εμπορική σεζόν.

Μ: Γίνεται αρκετά καλή προσπάθεια μέσα από τις ποδηλατικές ακαδημίες των σωματείων του νομού που δεν είναι και λίγες, Τάλως ΑΝΕΚ Lines, Α.Ο. Κύδων και Ο.Α. Σούδας! Στις σχολές η ποδηλατική παιδεία από νωρίς είναι το σύνθημα, όπου εκεί μπαίνουν γερά θεμέλια! Η καθημερινή παρουσία τους στους δρόμους είναι κίνητρο για όλο και περισσότερους να δοκιμάσουν-ανακαλύψουν αυτό τον οικολογικό, απλό, οικονομικό και ευχάριστο τρόπο μετακίνησης. Σίγουρα μεγάλη ώθηση έχει δώσει και η μη αγωνιστική μα πολύ δραστήρια ομάδα "Ποδηλάτρεις" με τις ξεχωριστές διοργανώσεις τους! [http://www.podilatreis.gr]

Β: *Είχες ποτέ σοβαρούς τραυματισμούς που σε ταλαιπώρησαν;*

Μ: Πάντα ήμουν προσεκτικός και τυπικός με τους κανόνες ασφαλείας αλλά και τυχερός και δεν είχα σοβαρά ατυχήματα που θα μπορούσαν να με προβληματίσουν. Παρότι είναι δύσκολο άθλημα, ο σωστός εξοπλισμός και η τακτική-σχολαστική συντήρηση του ποδηλάτου (που καταπονείται ιδιαίτερα), με προστατεύουν από 'κακοτοπιές'.

Β: *Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να σε ρωτήσω για τον ανταγωνισμό, την αθλητική άμιλλα μεταξύ σας και, κλείνοντας, για τους μελλοντικούς σου στόχους.*

Μ: Με τους συναθλητές μου, έχω πολύ καλές σχέσεις, έχω συχνή επικοινωνία αν και οι περισσότεροι από αυτούς μένουν εκτός Κρήτης. Είμαστε μία μικρή ομάδα ανθρώπων, που αγαπάμε το ίδιο αντικείμενο και οφείλουμε να στηρίζουμε το άθλημα χωρίς κόντρες. Την ώρα του αγώνα υπάρχει ανταγωνισμός που είναι απαραίτητος, αλλά λόγω του τρόπου διεξαγωγής του (ατομική χρονομέτρηση) δεν υπάρχουν άμεσες αντιπαραθέσεις.
Σχετικά με τους στόχους μου θα σου πω απλά ότι το συγκεκριμένο άθλημα επιτρέπει την ενασχόληση μέχρι μεγαλύτερη ηλικία, όπως το παράδειγμα του 34χρονου Άγγλου που κατάφερε να κερδίσει με το πείσμα του το παγκόσμιο πρωτάθλημα πριν δύο χρόνια, έτσι κι εγώ θεωρώ στα 22 χρόνια μου ότι έχω πολύ μέλλον ακόμα για να βάζω νέους στόχους.

Β: *Μπάμπη, χαίρομαι κάθε φορά όταν διαπιστώνω ότι υπάρχουν άνθρωποι που βάζουν τόσο μεράκι σε αυτό που αγαπούν και προσπαθούν παρ' όλες τις αντίξοες συνθήκες του περιβάλλοντος και σε ευχαριστώ εκ μέρους όλων όσων αγαπάμε το ποδήλατο γιατί συνεχίζεις να προσφέρεις θέαμα και να ανεβάζεις το επίπεδο. Εύχομαι το καλύτερο.*

Μ: Εγώ ευχαριστώ ιδιαίτερα το περιοδικό σας, eBike.gr, αλλά και το ποδηλατικό portal iCycling.gr που προάγουν τη ποδηλασία στο σύνολό της και καταξιώνουν το ποδήλατο στο κοινωνικό σύνολο. Εύχομαι κυρίως να υπάρξει καλύτερη αντιμετώπιση από την πολιτεία στο μέλλον, με χάραξη ποδηλατοδρόμων οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την ασφάλεια των δικυκλιστών στο δρόμο, δημιουργία ασφαλών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων κτλ. Ευχή επίσης είναι να ασχοληθούν τα ΜΜΕ επιτέλους και με άλλα αθλήματα εκτός των κλασσικά διαδεδομένων στη χώρα μας.

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

ΜΟΘ

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΛΑΣΣΙΚΗΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ 1990

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

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

DUCATI
Desmo Owners Club
M. O. K.
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

www.suzukibking.gr

SUZUKI B KING .GR

The official site about SUZUKI B KING in Greece

MOT.E.K ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

ΣΥΜΜΟΙ

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

email: info@symoi.gr www.symoi.gr τηλ. 26450 21033

30 ΛΕΜΟΤ ΧΡΟΝΙΑ

TRANSALP HELLAS 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

Όταν απεργεί το χαρτί

Σπύρος Τσαντήλας

Μόνο όταν αποτραβιέται η παλίρροια μαθαίνεις ποιος κολυμπούσε γυμνός…

Η τετραήμερη απεργία της ΕΣΗΕΑ από τις 8 ως τις 12 Απριλίου σήμανε ένα ιστορικό γεγονός στην Ελλάδα. Ήταν η πρώτη φορά που τα διαδικτυακά μέσα δεν ακολούθησαν τις προσταγές της Ένωσης Συντακτών Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών σε επικοινωνιακό blackout. Σωστά διαβάσατε, η ΕΣΗΕΑ αφορά μόνο τις ημερήσιες εφημερίδες της Αθήνας, είναι όμως γνωστό πως ασκεί επί της ουσίας κουμάντο αντάξιο μιας υποθετικής ένωσης όλων των δημοσιογράφων της χώρας. Το γιατί είναι προφανές: Οι πρωτοκλασάτοι δημοσιογράφοι της Ελλάδας εργάζονται στις πολιτικές εφημερίδες πανελλαδικής κυκλοφορίας και ταυτόχρονα στελεχώνουν το τηλεοπτικό ενημερωτικό τοπίο. Η δε ιδιοκτησία αυτών των εφημερίδων και τηλεοπτικών σταθμών ουσιαστικά προικίζει μια επιχειρηματική ελίτ με εξουσία ικανή να ανεβοκατεβάζει κυβερνήσεις. Προσεγγίζουμε την κορυφή της πυραμίδας.

Ως τώρα, όποτε η ΕΣΗΕΑ καλούσε σε απεργία, συμμετείχαν όλοι οι δημοσιογράφοι της χώρας. Μόνο που αυτή τη φορά η πλειοψηφία των ηλεκτρονικών μέσων απέρριψε την πρόσκληση σε απεργία και εργάστηκε κανονικά. Βλέπετε, η ελίτ της μεγαλοδημοσιογραφίας, προστατευμένη στο κουκούλι του δυσπρόσιτου ασφαλιστικού ταμείου της, δε μπήκε ποτέ στον κόπο να ενστερνιστεί τους δημοσιογράφους του Internet. Η ευρωστία του ταμείου της βέβαια στηρίζεται στο νταβατζιλίκι που λέγεται Αγγελιόσημο, το οποίο εφαρμόζεται (από την Εφορία!) σε όλα τα έντυπα και τώρα σπρώχνεται υπογείως και προς το Internet. Αρκετοί δημοσιογράφοι και άλλοι εργαζόμενοι στις ίδιες εφημερίδες τυπικά θεωρούνται "υπάλληλοι γραφείου", ενώ και οι δημοσιογράφοι των περιοδικών και των ηλεκτρονικών μέσων ανήκουν σε άλλες ενώσεις (λ.χ. ΕΣΠΗΤ) και άλλα ταμεία. Ήρθε λοιπόν η στιγμή που κάποιοι εξ αυτών αποφάσισαν να παρεκκλίνουν της επίσημης γραμμής.

Μπορούμε λοιπόν να μιλήσουμε για μια ανταρσία στους κόλπους των δημοσιογραφικών ενώσεων, αν και κατά βάθος διακρίνεται η πρώτη προσπάθεια του ελληνικού Διαδικτύου να βρει μια ταυτότητα, να συγκροτήσει τον πυρήνα του. Τώρα που έχει το momentum, την κεκτημένη ταχύτητα της στιγμής. Όπως έγραψε εκείνη τη μέρα στο προσωπικό του blog ο αθλητικός δημοσιογράφος Βασίλης Σαμπράκος, "ήδη σήμερα ο μέσος Έλληνας κάτω των 45 ετών δεν καταλαβαίνει καν ότι απεργούν τα Μέσα Ενημέρωσης. Δεν τον αφήνει το pc του και το κινητό του τηλέφωνο να το καταλάβει. Σε λίγο καιρό δε θα το μαθαίνει καν. "

Όσο τραβηγμένη κι αν ακούγεται η άποψη αυτή προς το παρόν, για μένα σίγουρα εκείνες τις τέσσερις μέρες η λειτουργία των ηλεκτρονικών ΜΜΕ σήμαινε απρόσκοπτη ενημέρωση για τα εγχώρια. Ακόμη περισσότερο όμως απέδειξε πως ούτως ή άλλως τα κανάλια και οι εφημερίδες δεν ήταν πια η βασική πηγή ενημέρωσής μου. Μακριά από προπαγάνδες και παπαγαλάκια, με λίγη κριτική σκέψη και σωστό φιλτράρισμα βρίσκεις όλη την αληθινή επικαιρότητα στο Internet, συμπληρωμένη από τα σχόλια των κοινών ανθρώπων σε ζωντανό χρόνο. Ουδέποτε επίσης μου φάνηκε το ότι απεργούσαν –προφανώς– και όλες οι διαδικτυακές προεκτάσεις των γνωστών εκδοτικών ομίλων.

Στερεύει το χρήμα και μοιραία αλλάζει ο χάρτης της χώρας σε όλους τους τομείς. Στην περίσταση ταιριάζει απόλυτα το περίφημο γνωμικό που αποδίδεται στον Αμερικανό επιχειρηματία Warren Buffet και λέει πως "μόνο όταν αποτραβιέται η παλίρροια μαθαίνεις ποιος κολυμπούσε γυμνός…"

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(T),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
RSV4 R	22(C),29(F)
RSV4 Factory	7(Π),14(C),22(C)
Shiver 750 GT	20(F)
Shiver 750 ABS '11	35(F)
Beta	
RR 400	27(F)
BMW	
F650 GS	4(T)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(T)
G450 X	22(F)
G650 GS	17(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
K1300 S	15(F)
R1200 GS	20(Σ)
R1200 GS Adventure '10	25(F)
R1200 RT	28(F)
S1000 RR	23(C),25(Σ)
Buell	
1125R	11(T)
Ducati	
Monster 696	12(T)
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ),25(Σ)
Hypermotard 796	30(F)
Hypermotard	3(Σ)
Multistrada 1200	19(Π),32(T)
Streetfighter	8(Π)
Gas-Gas	
EC250F	21(F)
Gilera	
GP 800 11(F)	
Runner ST200	4(F)
Harley-Davidson	
Blackline	35(C)
Fat Boy Special	35(C)
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
FLSTSB Softail Cross Bones	25(F)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Forty-Eight	35(C)
Road King	35(C)
Super Glide	35(C)
XR 1200	13(F)
Honda	
CB 1000R	7(T)
CBF 125	12(F)
CBF 600	10(F)
CBF 1000	5(F)
CBF 1000 ('10)	24(F)
CBR 600 RR	7(Π)
CBR 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	16(F)
SH 300i	6(F)
S-Wing 150i	15(F)
Transalp 700	3(T)
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 (T)
ZX6R	7(Π),20(T)
ZX10R	5(T),15(Σ),25(Σ)
KTM	
450 EXC '10	26(F)
990 Adventure T	24(Σ)
990 Adventure R	27(F)
990 SM	3(Σ)
990 SMT	22(F)
990 SMT ABS	34(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
Duke 690	2(T)
Offroad '10	20(F)
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 GSF 650 SA	7(F)
Bandit GSF 1250 SA	3(F)
Bandit GSF 1250 ABS	35(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)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Tiger 800 XC	32(F)
Tiger SE	24(Σ)
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
ANTI Chain Reaction	35
Βασικά αξεσουάρ	15

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Βασικές γνώσεις	8
Bike Parks	24
Brevet	24
BMW Mountain Bike	16
Γιατί ποδήλατο;	25
Γρανίτης Δράμας	35
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	6,8,10,17,20,27,35
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