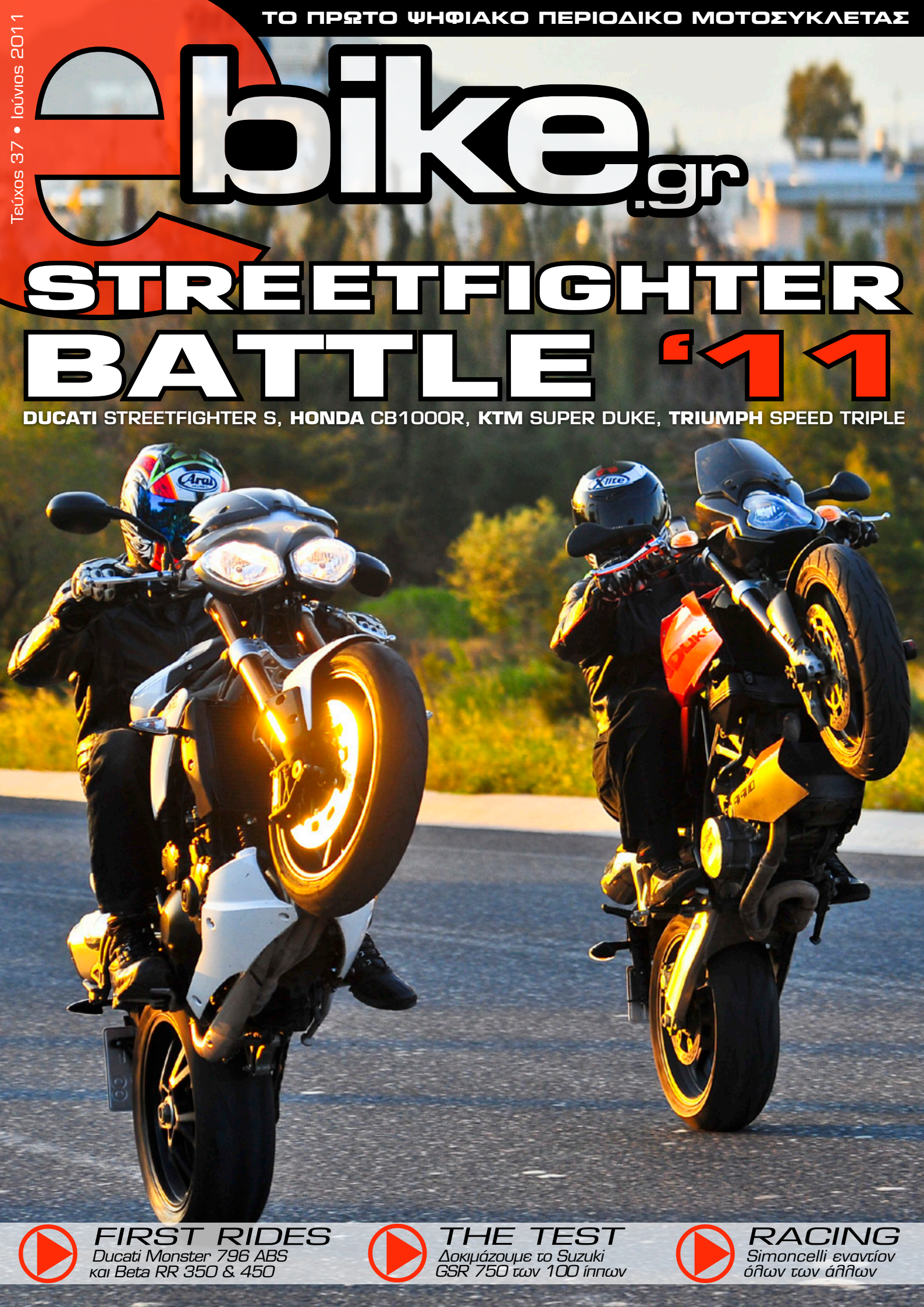
ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 37 • Ιούνιος 2011

ebike.gr

STREETFIGHTER BATTLE '11

DUCATI STREETFIGHTER S, **HONDA** CB1000R, **KTM** SUPER DUKE, **TRIUMPH** SPEED TRIPLE



FIRST RIDES
Ducati Monster 796 ABS και Beta RR 350 & 450

THE TEST
Δοκιμάζουμε το Suzuki GSR 750 των 100 ίππων

RACING
Simoncelli εναντίον όλων των άλλων

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

ebikers

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood, mike@ebike.gr

Assistant Art Director

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Χρήστος Θεοδωρόπουλος, 3chris@ebike.gr

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Δημήτρης Γάκης, bladerunner@ebike.gr
Θοδωρής Ερμήλιος, ermilios@ebike.gr
Γιώργος Κοροβέσης, g.korovesis@ebike.gr
Κώστας Λαζάρου, laz74@ebike.gr
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραΐτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

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

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

The Front

News 10
Νέες Ducati, MV Agusta, Honda… μέχρι και επιστροφή RVF λέει. Λεφτά υπάρχουν!

First Rides

Ducati Monster 796 ABS 20
Βρήκαν επιτέλους οι Ιταλοί μια σωστή θέση οδήγησης; Ο Θοδωρής έτσι πιστεύει

Beta RR 350 & 450 32
Κάποιος κυλίστηκε στις λάσπες με δύο δίδυμες Ιταλίδες. Ζηλεύουμε

Cover Story

Streetfighter Battle '11 50
Αν κάτι ξέρουμε καλά είναι πώς να μπερδευόμαστε μόνοι μας και μετά να το μεταδίδουμε σε όλους

The Test

Suzuki GSR 750 102
Ο Μάνος έφαγε τον κόσμο για τα χαμένα άλογα του GSX-R750. Ακόμα τα ψάχνει

Racing

Editorial 118
Το ίδιο ανέκδοτο 30 χρόνια παύει να είναι αστείο, έτσι αυτή η ανακοίνωση μοιάζει σοβαρή

Gossip 120
Ο Rossi καβαλάει ό,τι Ducati βρει, ο Dani (πάλι) έσπασε, η ραδιενέργεια διχάζει και η Partizia υπνωτίζει τουρίστες

MotoGP Le Mans 132
Είστε έτοιμοι να μάθετε τι έγινε στη Γαλλία πριν τρεις αγώνες; Εδώ τα φρέσκα!

World SBK Salt Lake City 158
Η φρεσκαδούρα συνεχίζεται. Τουλάχιστον εδώ ο Checa πάει να το κάνει πιο βαρετό κι από F1

Racing Lines 178
Άμα έχεις ξεκατίνιασμα και τον Edwards να το σχολιάζει τι άλλο να θες στη ζωή σου;

The Back

Press 182
Ιαπωνική ιστορία και γαλλικός μοτοσυκλετιστικός τουρισμός πριν από τα μπάνια του λαού

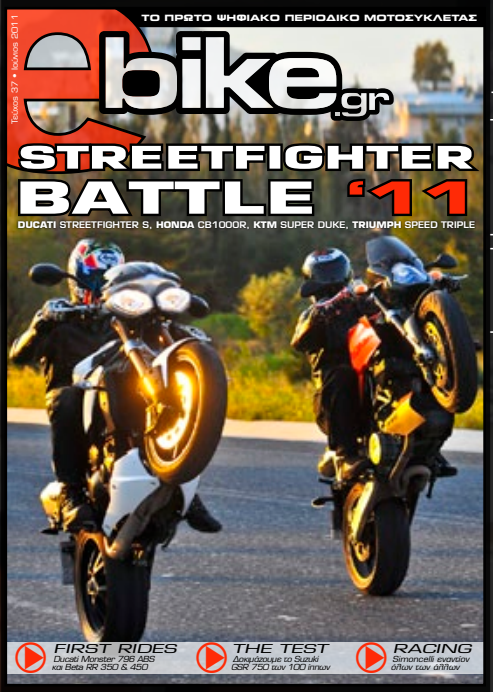
eCycle Feature 184
Σιγά μην ήταν αποκλειστικότητα των αγώνων μοτοσυκλέτας οι γκρίνιες

eClubs 190
Λέσχες:
Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eMarket 194
Το εμπορικό μας τμήμα επιστρέφει

eIssues 202
Πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη, την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

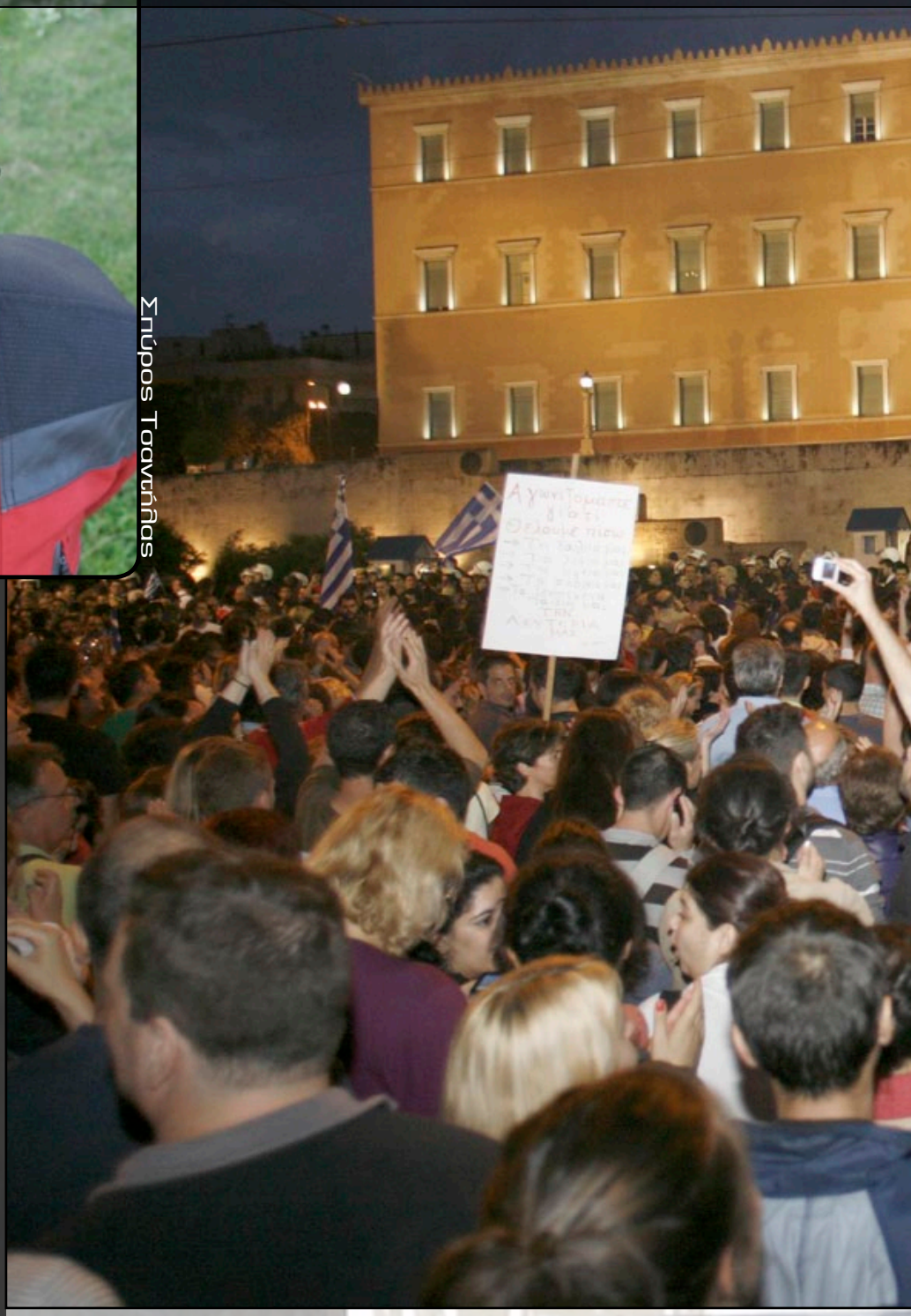
Τεύχος 37 • Ιούνιος '11



Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

Σπύρος Τσανταλής



Το μυαλό μου είναι γεμάτο μνημόνια, μεσοπρόθεσμα προγράμματα και αγανάκτηση. Δεν υπάρχει πολύς χώρος για μοτοσυκλέτες αυτόν τον καιρό, η παρούσα ιστορική εξέλιξη είναι σαφώς σημαντικότερη

bike.gr

Μια αρχή

Τη στιγμή που γράφω αυτές τις λέξεις συμπληρώνονται δύο εβδομάδες από τη στιγμή που κάποιοι αυτοαποκαλούμενοι "αγανακτισμένοι" ξεκίνησαν μια καθιστική διαμαρτυρία στις πλατείες πολλών πόλεων της Ελλάδας. Το όλο θέμα μοιάζει να ξεπήδησε από ένα ψέμα, από ένα σύνθημα που μάλλον δεν ακούστηκε ποτέ στην Puerta del Sol της Μαδρίτης για τον ύπνο που κοιμούνται οι Έλληνες. Δεν έχει ιδιαίτερη σημασία αν το σύνθημα υπήρξε ή όχι. Ο ύπνος ήταν και είναι πραγματικός, γεμάτος εφιάλτες και κάθε άλλο παρά ωφέλιμος. Η αγανάκτηση είναι πολύ της μόδας εσχάτως, πολύ περισσότερο από μόδα όμως είναι ένα ευρέως διαδεδομένο συναίσθημα που αρχίζει σιγά-σιγά να λειτουργεί ως κίνητρο.

Για τον κόσμο που καταλαμβάνει κάθε μέρα τις πλατείες έχουν ειπωθεί πάρα πολλά και ποιος ξέρει πόσες έγκυρες και άκυρες απόψεις θα ακούσουμε ακόμα. Τίποτε από αυτά δεν έχει σημασία, μετράει μόνο το εξής απλό: Είναι η μοναδική δράση που μπορώ να θυμηθώ η οποία έχει φέρει ένα αποτέλεσμα δίχως να χυθεί αίμα και χωρίς να γίνει η ζωή μας μια κόλαση. Ποιο αποτέλεσμα; Μα φυσικά την εμπέδωση κοινωνικής συνείδησης, τη συνειδητοποίηση πως και τα πρόβατα έχουν ένα όριο. Πολύ σπουδαίο κομβικό σημείο αυτό, πρωτόγνωρη αρχή για έναν λαό που

από τη Μεταπολίτευση και μετά κάνει το μπαλάκι σε μια παρτίδα πινγκ-πονγκ μεταξύ δύο ολόιδιων κομμάτων.
Οι εκατοντάδες συντονισμένες κλαδικές διαμαρτυρίες, απεργίες, πορείες και καταλήψεις στην καλύτερη των περιπτώσεων εκτελούν το γραφικό τους έργο περνώντας εν γένει απαρατήρητες και ζώντας μόνο σε μερικά λεπτά πουλημένων τηλεοπτικών δελτίων. Στη χειρότερη περίπτωση κλείνουν με προκατασκευασμένα δακρυγόνα και κατεστραμμένα περιουσιακά στοιχεία λάθος ανθρώπων. Ο συνδικαλισμός στην Ελλάδα αποδεικνύει μέρα με τη μέρα πως είναι ανεπίστροφα ξεπουλημένος, εκφράζεται από μια ξύλινη μαγνητοφωνημένη φωνή που επαναλαμβάνει τα ίδια κενά συνθήματα φροντίζοντας στην πορεία να κατακερματίσει την οργή των εργαζομένων σε δικές μας και δικές σας διαμαρτυρίες, σε εγωπαθή αιτήματα για το δικό μας το επίδομα και όλοι οι άλλοι να πάνε να πνιγούν.
Αυτή τη στιγμή σε μια Ελλάδα που "βράζει" οι μόνοι άνθρωποι που κάνουν κάτι γι' αυτό είναι έξω στις πλατείες και η επιμονή τους στην αγανάκτηση προσελκύει καθημερινά περισσότερο κόσμο. Γιατί όλοι είμαστε αγανακτισμένοι μα δεν ξέρουμε πώς να το εκφράσουμε και δεν έχει πια νόημα να περιμένουμε άλλη μια εκλογική αναμέτρηση για να κρυφτούμε ξανά στο εναλλακτικό αδιέξοδο του επόμενου εγγυημένου ψεύτη.
Πολλοί μου λένε πως βρίσκουν το κίνημα των αγανακτισμένων αφελές, ανούσιο, ατελέσφορο. Σε κάποιο βαθμό θα συμφωνήσω, αλλά κανείς δε μου δίνει μια εναλλακτική. Στο μεταξύ ξέρω πια από προσωπική εμπειρία πως στη Συνέλευση του Συντάγματος μπορώ να πάω οποιαδήποτε ώρα θέλω, να πάρω το μικρόφωνο όπως οποιοσδήποτε άλλος συμπολίτης μου και να εκφράσω την άποψή μου. Αυτή θα κριθεί από τον κόσμο και θα εγκριθεί ή απορριφθεί διά βοής, ούτε από κάποια "ηγεσία", ούτε από επικοινωνιολόγους, ούτε από τηλεπαπαγάλους. Μπορώ να ακούσω τους άλλους και να συμφωνήσω ή να διαφωνήσω. Να συμμετάσχω στην πρόταση ενός σχεδίου για το μέλλον μας. Είναι το πιο εύκολο να αφορίζει κανείς, αλλά στην πράξη κανένας από αυτούς που γελούν με τους αγανακτισμένους δεν έχει κάτι να αντιπροτείνει. Μήπως λοιπόν να τους έδινε μιαν ευκαιρία;
Είναι πλέον σίγουρο πως η φωνή αυτή ακούγεται καθαρά και εντός της Βουλής. Το δείχνει η αμηχανία με την οποία τα κόμματα δεν ξέρουν πώς να αντιδράσουν απέναντι στον κόσμο, το υπογραμμίζει το γεγονός πως 15 μέρες τώρα καμιά προβοκάτσια δε μπόρεσε να μετατρέψει τους αγανακτισμένους σε τροφή για πεινασμένα ΜΑΤ, το διακηρύττει η φιλικά προσκείμενη στάση των μέγιστων υποκριτών τηλεδημοσιογράφων. Ακόμη και τα πιο χυδαία εκφοβιστικά άρθρα που διαβάζει κανείς στις εφημερίδες από τη μια απειλούν τους εξεγερμένους πολίτες με δήθεν "δημοκρατική εκτροπή" και από την άλλη τους χαϊδεύουν τα μαλλιά· διότι απλούστατα αναγνωρίζουν πως εδώ δεν έχουν να κάνουν με εντεταλμένα στελέχη σε θεατρική παράσταση αλλά με τους ίδιους τους αναγνώστες τους, τους πελάτες τους. Ο κόσμος σταδιακά ενστερνίζεται το κίνημα και εκφράζεται περικυκλώνοντας τους πολιτικούς αδιακρίτως σε κάθε τους δημόσια εμφάνιση. Η αγανάκτηση ξεχειλίζει πλέον σε όλες τις γειτονιές, προφανώς δε μπορεί να είναι οι ίδιοι άνθρωποι παντού κι ας λένε ό,τι θέλουν οι παπαγάλοι.
Το μόνο πραγματικό ερώτημα που θα έπρεπε να μας απασχολεί σχετικά με αυτό το φαινόμενο είναι το κατά πόσο θέλουμε να συνεισφέρουμε στη διαμόρφωσή του. Κριτική απ' τον καναπέ ξέρουν όλοι να κάνουν. Άλλες εναλλακτικές δε φαίνονται στον ορίζοντα και οι ευκαιρίες να εκφραστούμε δημόσια ουδέποτε αφθονούσαν. Αυτή είναι μια άριστη ευκαιρία να προβληθεί η συλλογική συνείδηση του Έλληνα και πάνω της να χαραχθεί μια λογική ρότα. Το κατά πόσο θα εισακουστεί είναι ένα επόμενο θέμα, το ζητούμενο στη φάση αυτή είναι να γίνει κάτι που ποτέ ως τώρα δεν είχε συμβεί, να μιλήσει ο απλός πολίτης και κάποιος να τον ακούσει.
Όσο για το μέλλον αυτού του κινήματος, αυτό είναι στα χέρια μας, η συμμετοχή και η επιμονή μας θα γράψουν την ιστορία του. Το χειρότερο που μπορούμε να κάνουμε είναι η απάθεια, να το αφήσουμε βορά στις οθόνες της πολιτικής εξουσίας και τα οπλισμένα αποσπάσματά τους που καραδοκούν να εκφυλίσουν κάθε απειλή προς την κατεστημένη παρακμή τους. <<

the front

Δύο καινούργιες Supersport Ιταλίδες ετοιμάζονται για τη βραδινή τους έξοδο και η Akrapovic κατασκευάζει... custom. Που οδεύουμε;

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 F4 RR

Μετά το teaser video του προηγούμενου μήνα δεν περιμέναμε να μάθουμε περισσότερες λεπτομέρειες για την F4 RR πριν το Μιλάνο.

Η MV Agusta αποφάσισε να μας εκπλήξει, δίνοντας στη δημοσιότητα όχι μόνο επίσημες φωτογραφίες αλλά και τα τεχνικά χαρακτηριστικά της νέας της μοτοσυκλέτας. Περί αισθητικής δεν υπάρχουν φυσικά πολλά να συζητηθούν, ειδικά από τη στιγμή που το ψωμί βρίσκεται ανάμεσα στις δοκούς του πλαισίου. Ο τετρακύλινδρος CorsaCorta των 998 κυβικών είναι σχεδιασμένος από λευκό χαρτί σύμφωνα με την εταιρεία, με ιδιαίτερα μικρή διαδρομή (κάτι άλλο ιταλικό μας θυμίζει), νέες κυλινδροκεφαλές, βαλβίδες από τιτάνιο και πιστόνια από διαστημικών προδιαγραφών αλουμίνιο.

Το κιβώτιο τύπου κασέτας φυσικά παραμένει, ενώ τον slipper συμπλέκτη έρχεται να συμπληρώσει το ανανεωμένο σύστημα ηλεκτρονικής διαχείρισης της Magneti-Marelli με traction control και δύο χάρτες λειτουργίας.

Στον τομέα των αναρτήσεων δεν αναμένονται παράπονα, με ανεστραμμένο πιρούνι 43mm της Ohlins εμπρός, αμορτισέρ TTX 36 της Ohlins πίσω, σταμπιλιζατέρ τιμονιού της (μαντέψτε!) Ohlins, ενώ τις πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις έρχονται να συμπληρώσουν οι διαθέσιμες ρυθμίσεις της γωνίας του πιρουνιού και του ύψους της πίσω ανάρτησης. Τα φρένα έρχονται από τις κορυφαίες σειρές του καταλόγου της Brembo, ενώ το βάρος της RR ανακοινώνεται στα 192 κιλά. Με 198 ίππους (201cv) και τελική 297.6 χιλιομέτρων ανά ώρα όχι μόνο είναι η ισχυρότερη μοτοσυκλέτα στην Ιστορία της Agusta, αλλά και αυτή με τη μεγαλύτερη ακρίβεια στην ανακοινωμένη τελική της.

Η RR αναμένεται να κοστίζει περίπου 20% παραπάνω από τη βασική F4 στην Ιταλία, με τελική τιμή €22,900 στην τοπική αγορά.

PIERRAKOS
Κέντρο Αγορών και Ανταλλαγών Μεταχειρισμένων Μοτοσυκλετών
Μιχαλακοπούλου 169 & 173, Τηλ.: 210 77 55 065

Η επέκταση της Honda

Μπορεί οι αγορές μοτοσυκλέτας στο "ανεπτυγμένο" δυτικό τμήμα του πλανήτη να παραπαίουν, αλλά οι Ασιατικές αγορές κρατούν πάρα πολύ καλά.

Τόσο καλά για την ακρίβεια, που η Honda ετοιμάζεται να ανοίξει τρίτο εργοστάσιο στην Ινδία, παράλληλα με την επέκταση του δεύτερου εργοστασίου της. Και μια ματιά στα νούμερα αρκεί για μας εξηγήσει το πώς και το γιατί. Η Ινδία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά της Honda μετά την Κίνα, με πωλήσεις 1.5 εκατομμυρίων μονάδων μέσα στο 2010. Μια αύξηση 40% σε σχέση με το 2009, αλλά ακόμα πταίσμα μπροστά στη συνολική αγορά των 11.3 εκατομμυρίων μοτοσυκλετών και σκούτερ τη χρονιά που μας πέρασε. Με τα τρία εργοστάσια σε πλήρη λειτουργία, η Ιαπωνική εταιρεία θα παράξει 4 εκατομμύρια μοτοσυκλέτες το χρόνο, η με άλλα λόγια περίπου 8 φορές τον όγκο του συνόλου της Αμερικανικής αγοράς.

Αιχμή του δόρατος αναμένεται να είναι το νέο Honda CB Unicorn Dazzler (όχι σχόλια παρακαλώ) με τα 150 κυβικά του, ενώ υγρά όνειρα αναμένεται να δημιουργήσει το CBR250R.

Ducati Superquadrata

Οι Ιταλοί παπαράτσι είναι από τους καλύτερους στο είδος τους, κάτι που απέδειξαν για άλλη μια φορά με τις φωτογραφίες των πρωτοτύπων της νέας Superbike της Ducati κατά τη διάρκεια δοκιμών στο Mugello.

Οι φωτογράφοι του Motosprint.it έπιασαν εν ώρα δράσης δύο εκδόσεις της αντικαταστάτριας της 1198, που προς το παρόν ονομάζεται Superquadrata ή "Υπερτετράγωνη" δείχνοντας την κύρια διαφορά στη φιλοσοφία του κινητήρα. Στην αναζήτηση μεγαλύτερης ισχύος για να κρατηθεί ψηλά εν όψη του ολοένα δυνατότερου τετρακύλινδρου ανταγωνισμού, η Ducati επέλεξε τον δρόμο της υπερβολικά μικρής διαδρομής για το νέο της V2 με το παρατσούκλι Extreme 1200.

Περισσότερες λεπτομέρειες για τα τεχνικά θα μάθουμε όσο πλησιάζει ο Νοέμβριος και η επίσημη παρουσίαση της Superquadrata στο σαλόνι του Μιλάνου. Και θα περιμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς ακόμα και αυτές οι χαμηλής ποιότητας φωτογραφίες δείχνουν μια εντυπωσιακή ρήξη με το παρελθόν, με μινιμαλιστικές διαστάσεις, εξάτμιση κάτω από τον κινητήρα και οριζόντια τοποθετημένο αμορτισέρ. Το μεγαλύτερο σοκ στους φανατικούς της Ιταλικής εταιρείας όμως αναμένεται να έρθει από το πλαίσιο, καθώς το χωροδικτύωμα δίνει τη θέση του σε μια αλουμινένια κατασκευή δύο τμημάτων εμπνευσμένη από τις Carbon λύσεις των MotoGP.

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

500,000 Triumph

Μισό εκατομμύριο μοτοσυκλέτες έχουν βγει από τις γραμμές παραγωγής της τελευταίας ενσάρκωσης της Triumph, με τη μαγική #500,000 να είναι μια λευκή Speed Triple 1050.

Φαίνεται δύσκολο να το πιστέψει κανείς σήμερα, αλλά οι περισσότεροι αντιμετώπισαν με τρελό σκεπτικισμό την αναβίωση της χρεοκοπημένης Triumph από το John Bloor το 1988, καθώς η ιστορική εταιρεία που γεννήθηκε το 1885 και κατασκεύαζε μοτοσυκλέτες 1902 δεν είχε ακριβώς την πιο σταθερή ιστορία.

Με πέντε εργοστάσια, 2,000 υπαλλήλους και ολοένα αυξανόμενες πωλήσεις τη στιγμή που όλοι συρρικνώνονται, η Βρετανική εταιρεία μάλλον ξέρει τι και πως κάνει.

Επί την ευκαιρία λοιπόν, η Triumph στόλισε με μια μοναδική βαφή (στο χέρι!) το συλλεκτικό αυτό Speed Triple με τον αριθμό 500,000 στο πλαίσιο και το έδωσε στον Άγγλο κωμικό Ross Noble ο οποίος γύρισε τη Βρετανία σε 7 ημέρες, ακολουθώντας τις διαδρομές που του υποδείκνυαν οι φίλοι της εταιρείας μέσω του Twitter. Και μετά θα περάσει στα χέρια ενός συλλέκτη, καθώς θα βγει σε δημοπρασία για την οργάνωση Riders for Health. Αν μη τι άλλο, ένας διαφορετικός τρόπος να γιορτάσεις ένα τόσο σημαντικό ορόσημο.

PIERRAKOS
Τηλ.: 210 9824821
TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY
Εξουσιοδοτημένο service, ανταλλακτικά & αξεσουάρ

more stuff...

Μια μυστηριώδης πρόσκληση για την παρουσίαση ενός αγνώστων λοιπών στοιχείων μοντέλου της Suzuki έχει αρχίσει να κάνει το γύρο των περιοδικών ειδικού τύπου ανά τον πλανήτη. Οι φήμες κάτι λένε για καινούργιο V-Strom

---

Άλλο ένα 1.21% των μετοχών της KTM άλλαξε χέρια κατευθυνόμενο στο portfolio της Bajaj που κατέχει πλέον το 39.3% της Αυστριακής εταιρείας. Προς το παρόν πάντως, η Cross που έχει το 50.1% των μετοχών δε δείχνει διατεθειμένη να παραδώσει την πλειοψηφία και τον έλεγχο. Εν αναμονή

Ο δημιουργός Custom μοτοσυκλετών Roland Sands αποφάσισε να μοιραστεί μαζί μας μια "τυπική μέρα" στη δουλειά του. Βρε μπας και έχουμε πιάσει το όλο θέμα από τη λάθος μεριά; http://youtu.be/DXBbYk50IRs

---

Τα περισσότερα βίντεο για την οδική ασφάλεια προσπαθούν να σοκάρουν ή να απειλήσουν. Η οργάνωση Sussex Safer Roads το πιάνει από αλλού και το αποτέλεσμα αν μη τι άλλο τους δικαιώνει. http://youtu.be/EvbDorJcg6o

---

Η πολιτεία του Texas ετοιμάζεται να οροθετήσει τον δικό της ορισμό των "sport bikes" με σκοπό να θέσει ειδικούς νομοθετικούς περιορισμούς στη μεταφορά συνεπιβατών λόγω της αυξημένης επικινδυνότητας αυτών στα μάτια των νομοθετών. Μάλιστα.

Αναβάτης και δίκυκλο

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η 1η Ημερίδα "Αναβάτης & Δίκυκλο πριν και μετά το ατύχημα" την Κυριακή 15 Μαΐου που διοργάνωσε το Varadero Club Hellas σε συνεργασία με την Ιατρική Ομάδα του Athens Sports Clinic, και υπό την Αιγίδα του Δήμου Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη.

Σκοπός της Ημερίδας ήταν η ορθή χρήση της μοτοσυκλέτας στην καθημερινή μας ζωή, στις εκδρομές, στους αγώνες, και στην επίλυση και διαχείριση δύσκολων καταστάσεων έπειτα από ατύχημα.

Το Varadero Club Hellas ευχαριστεί θερμά την επιστημονική ομάδα του Athens Sports Clinic, τον Δήμο Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, τις μοτοσυκλετιστικές λέσχες-φόρουμ που μας τίμησαν με την παρουσία τους, τον Διοικητή της ομάδας Ζ κ. Πέτρο Αθανασάτο, τον Γιάννη Τζωρτζόπουλο, τους χορηγούς της Ημερίδας, Pizza Fan, Honda ATS Moto, Riders Safety, Ψυχογυιός, Ξύκης, Motoroda, Black Ice, Κορπή, Metro AE, Odeon Cinemas και για τη φωτογραφική κάλυψη και βιντεοσκόπηση τον Ηλία Αντωνόπουλο και Παντελή Βρέκα και τέλος τα μέλη του Varadero Club Hellas που βοήθησαν στην οργάνωση αυτής της προσπάθειας ώστε να γίνει θεσμός και να καλύψει κενά σε ενημέρωση και εκπαίδευση αναβατών, επαγγελματιών και ερασιτεχνών.

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

Akrapovic Morsus

Σε μια κίνηση που δε δείχνει να έχει ιδιαίτερη συνέπεια με την ως τώρα πορεία της, η γνωστή κατασκευάστρια εξατμίσεων παρουσίασε την πρώτη της custom μοτοσυκλέτα, την Akrapovic Morsus.

Όντας πρωτότυπο μόνο και χωρίς κανένα σκοπό να βγει σε παραγωγή, η μοτοσυκλέτα που κατασκευάστηκε σε συνεργασία με την Dreamachine Motorcycles για επίδειξη στα ανά την Αμερική σαλόνια μοτοσυκλετών είναι η αιχμή του δόρατος για την κάθοδο της Σλοβένικης εταιρείας στην αγορά των custom μοτοσυκλετών με μια σειρά εξατμίσεων για το ως τώρα ανεξερεύνητο κομμάτι της αγοράς.

Η προσοχή στη λεπτομέρεια είναι στο σύνηθες επίπεδο της Akrapovic με την πανέμορφη εξάτμιση να κλέβει όπως είναι αναμενόμενο την παράσταση. Θα είναι πραγματικά ενδιαφέρον να δει κανείς αν οι Αμερικάνοι θα ψηθούν από την ποιότητα ή θα συνεχίσουν να επιμένουν... αμερικανικά.

Electric scooter of the Year

Όχι ένα, αλλά δύο βραβεία "European e-Scooter of the Year" πήρε η Vectrix.

Η διοργάνωση, που ήταν τμήμα της εκδήλωσης "Clean Week 2020" έλαβε χώρα στο Βέλγιο, με κριτές Ευρωπαίους δημοσιογράφους αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας.

Οι κατηγορίες περιλάμβαναν e-Scooter (μια έως 25km/h, μία έως 45km/h και την open ή άνω των 45km/h), e-Bicycle, e-Quadricycle και e-Bike (δρόμου, εκτός δρόμου και MX, άγνωστο γιατί δεν είχαν και κατηγορία περιοδικών να κερδίσουμε), με μια ιδιαίτερα πολύπλοκη λίστα κριτηρίων: Ecoscore (σύνολο κατανάλωσης, εκπομπής ρύπων και θορύβου), αυτονομίας, ανακύκλωσης, τιμής, επιδόσεων/κατανάλωσης, αισθητικής, ευκολίας, διαθεσιμότητας, φόρτισης και, για κάποιο λόγο, ποιότητας του Press Kit.

Η Vectrix, από τις πρωτοπόρες εταιρείες στο χώρο των ηλεκτροκίνητων Scooter που παίρνουν ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στο εξωτερικό, πήρε τα βραβεία για τις κατηγορίες άνω των 45km/h με το VX-1Li/Li+ και το κάτω των 25km/h με το ιδιόμορφο σχεδιαστικά VX-2.

PIERRAKOS
Τηλ.: 210 9824821 www.pierrakos-moto.com
YAMAHA
Εξουσιοδοτημένο service, ανταλλακτικά & αξεσουάρ

Honda RVF1000

Τα αρχικά RVF έχουν καιρό να κοσμήσουν τα πλαστικά μιας μοτοσυκλέτας της Ιαπωνικής εταιρείας, αλλά οι φήμες λένε ότι πολύ σύντομα θα κάνουν την επανεμφάνισή τους στη γκάμα της Honda.

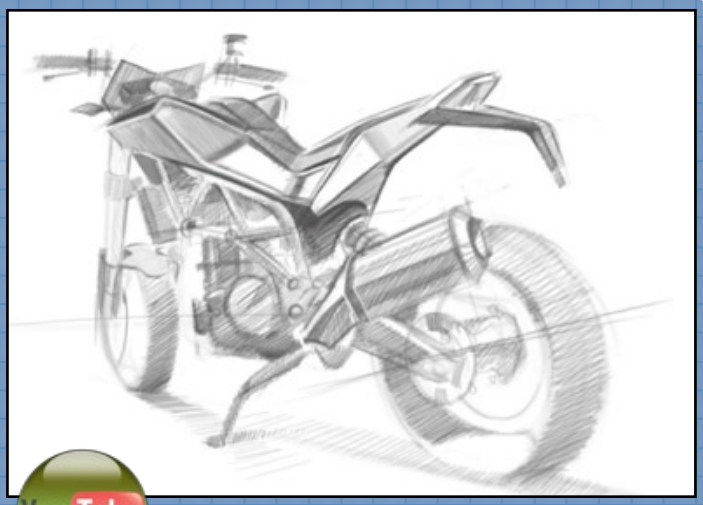
Οι RC-45 και 51 με τους V4 κινητήρες είχαν κατασκευαστεί για να ομολογκαριστούν οι αντίστοιχες αγωνιστικές μοτοσυκλέτες των Superbike, διαθέσιμες σε περιορισμένα αντίτυπα και ιδιαίτερα υψηλή τιμή, με τον φανατισμό των οπαδών να φτάνει αντίστοιχες Ιταλικές κατασκευές κάτι που η Honda δεν έχει ξαναδεί έκτοτε. Παρότι η εποχή δε δείχνει η καλύτερη για τις πωλήσεις μιας τέτοιας μοτοσυκλέτας, μπορούμε εύκολα να δούμε τη γοητεία ενός μοντέλου περιορισμένης παραγωγής που θα τοποθετείται πάνω από τα CBR χωρίς να τα αντικαθιστά, δίνοντας μια ιδιαίτερα καλοδεχούμενη ένεση εξωτικής γοητείας στην ποιοτική αλλά ελαφρώς αδιάφορη εικόνα των μοτοσυκλετών της Honda.

Τα μαθήματα που πήρε η Ιαπωνική εταιρεία από την εξέλιξη του VFR 1200 σίγουρα θα είναι χρήσιμα σε μια τέτοια περίπτωση, αν και η μοναδικότητα του μοντέλου μας κάνει να κλίνουμε σε ένα κινητήρα που πέραν της διατάξεως των κυλίνδρων θα έχει ελάχιστα κοινά στοιχεία με το σχετικά βαρύ και πιο καθημερινής φιλοσοφίας σύνολο του VFR.

Φήμες; Καπνός που αποδεικνύει την ύπαρξη φωτιάς; Ίσως να πάρουμε τις απαντήσεις που περιμένουμε στο Μιλάνο.

Husqvarna 900cc

Ταΐζοντας τις φήμες γύρω από την επερχόμενη μοτοσυκλέτα δρόμου της Husqvarna, οι υπεύθυνοι της εταιρείας έδωσαν στη δημοσιότητα τα πρώτα σκίτσα του ως τώρα αγνώστου ονόματος μοντέλου.



Η εξαιρετικά μινιμαλιστική αισθητική δεν είναι ακριβώς ότι περιμέναμε αλλά δείχνει σαφώς πιο εύπεπτο από κάποια πρωτότυπα που έχουμε δει κατά καιρούς από τη Husqvarna, διατηρώντας ξεκάθαρη οικογενειακή ομοιότητα με τα εκτός δρόμου μοντέλα της. Η αισθητική Supermoto δίνει υποσχέσεις για πιο άγρια συμπεριφορά, κάτι που η εταιρεία δε χάνει ευκαιρία να τονίζει, δηλώνοντας πως τα νέα μοντέλα θα εστιάζουν στη "διασκέδαση, δύναμη και πολυχρηστικότητα". Η κοινή καρδιά και των δύο εκδόσεων, βασικής και Factory είναι ο νέος δικύλινδρος 900 κυβικών της εταιρείας, που βασίζεται στην αντίστοιχη μονάδα των BMW F800 με αγριεμένα χαρακτηριστικά και απόδοση για τον νέο του ρόλο.

Και αυτή θα είναι μόνο η αρχή, καθώς εκμεταλλευόμενη τις απείρως μεγαλύτερες δυνατότητες του τμήματος R&D της BMW, η Husqvarna αναμένεται να κυκλοφορήσει μια ολόκληρη σειρά μοτοσυκλετών δρόμου διαφόρων κατηγοριών, χτισμένες γύρω από το δικύλινδρο κινητήρα.

Οι πρώτες μοτοσυκλέτες της οικογένειας δρόμου της Husqvarna αναμένονται στο σαλόνι του Μιλάνο το Νοέμβριο. Μέχρι τότε, απολαύστε το promo video της Husqvarna για τον νέο τους κινητήρα. http://youtu.be/d5SYAlIJUCo

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

Honda Crosstourer & CBF

Το συνήθως εξαιρετικά αδιαπέραστο πέπλο μυστικότητας που καλύπτει τις επερχόμενες μοτοσυκλέτες της Ιαπωνικής εταιρείας διαπεράστηκε όχι μία αλλά δύο φορές αυτό το μήνα.

Ο φακός της Brenda Priddy & Company έπιασε κατά τη διάρκεια τελικών δοκιμών δυο μοτοσυκλέτες, η μια αναμενόμενη και η άλλη όχι.

Για το VR4 Crosstourer δεν υπάρχουν πολλά που δεν έχουμε ήδη αναφέρει, με τον διάδοχο του Varadero να είναι χτισμένο γύρω από τον V4 του VFR1200 και τη διάθεσή του με τη μετάδοση DCT ως επιλογή. Παρά την κουβέρτα παραλλαγής, είναι εμφανές ότι οι γραμμές ακολουθούν πιστά το πρωτότυπο που είχαμε δει πέρυσι, αν και το πιρούνι είναι πλέον ανεστραμμένο και όχι συμβατικό.

Όσο περίεργο και αν φαίνεται εκ πρώτης όμως, τη μερίδα του λέοντος το ενδιαφέρον μας δεν είναι στο Crosstourer, αλλά στο μικρό δικύλινδρο commuter που όπως και να το κάνουμε φέρνει ελαφρώς σε επερχόμενο CBF. Ο λόγος δεν είναι η αισθητική του πίσω μέρους που δανείζεται πολλά στοιχεία από το τελευταίο Hornet, αλλά η απουσία συμπλέκτη που δείχνει τη χρήση ημιαυτόματου κιβωτίου, πιθανότατα προερχόμενου από το VFR1200. Η MCN θέλει τη χωρητικότητα του κινητήρα στα 700 κυβικά, αλλά η ύπαρξη μονού δισκοφρένου εμπρός, φαινομενικά ισχνών καλαμιών και μικρού ψυγείου μας κάνουν να σκεπτόμαστε κάτι κοντινότερο στα 500 κυβικά.

Σε μια μοτοσυκλέτα ξεκάθαρα commuter, η επιλογή του DCT ταιριάζει στη φιλοσοφία της ευκολίας, αλλά όχι στην τιμή, καθώς η εφαρμογή νέων τεχνολογιών έχει την τάση να αυξάνει κατά τι το κόστος απόκτησης. Εάν όλα είναι όπως δείχνουν, τότε το CBF σαφώς δε θα είναι η τελευταία μοτοσυκλέτα της Ιαπωνικής εταιρείας που θα αποκτήσει αυτό το κιβώτιο, κάνοντάς μας να αναρωτιόμαστε για την πιθανή έλευση μιας ημιαυτόματης Supersport. Και για όσους βιαστούν να σηκώσουν το φρύδι, απλά θα θυμίσουμε το αρχικό σοκ και τη μετέπειτα αποδοχή του ABS στα CBR.

SUZUKI

Way of Life!

LEON & PARTNERS

Test Ride
σε όλα τα scooters

Οδηγήστε τα τώρα...
και θα καταλάβετε τη διαφορά!

Ελάτε στο δίκτυο Suzuki και ζήστε μία συναρπαστική οδηγική εμπειρία! Δοκιμάστε τα scooters Suzuki στο δρόμο και νιώστε από κοντά την τεχνολογική τους υπεροχή. Ετοιμαστείτε για την πιο όμορφη βόλτα της ζωής σας!

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. · 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΛ.: 210 9988 156 · www.suzuki.gr

ebike.gr

first rides

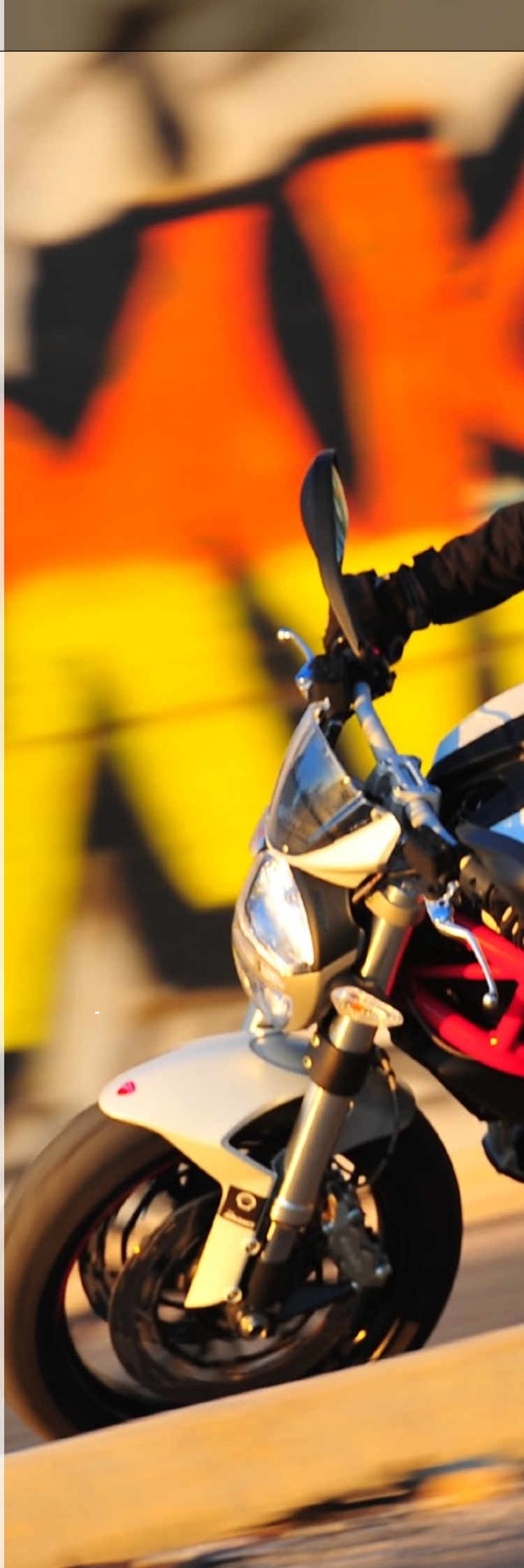
Το νέο Ducati Monster 796 φορά ABS και βουτά στα βαθιά νερά της μεσαίας γυμνής κατηγορίας

DUCATI
DUCATI

Η εξημέρωση ενός τέρατος

κείμενο: Θοδωρής Ερμήλιος **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Είναι πρωτόγνωρη εμπειρία να πρωτοκάθεσαι σε ένα Monster και να νιώθεις οικεία... Η θέση οδήγησης να μην είναι κάπως, τα χειριστήρια να βρίσκονται σε φυσιολογικές θέσεις και ο συμπλέκτης να μην είναι βαρύς και ασήκωτος.



Η μόδα στις μοτοσυκλέτες θέλει 800cc. Από άποψη marketing ο κυβισμός αυτός πλασάρεται ιδανικά ως η χρυσή τομή ανάμεσα στα "λίγα" 600 και τα "πολλά"-ακριβά 1000, το κοινό δείχνει δεκτικό και μία-μία οι εταιρείες ακολουθούν τον δρόμο που (δι)άνοιξε πριν πέντε χρόνια η BMW. Κάπως έτσι φαίνεται να έγινε και με τα Monster της Ducati. Ο κινητήρας με τον κωδικό 796 (και τα 803cc) σχεδιάστηκε μαζί με το "μικρό" Hyper, αλλά ως πιο ελαφρύς και πιο δυνατός από αυτόν του 696 ήταν λογικό να τοποθετηθεί και στο Monster χωρίς όμως να τον αντικαταστήσει. Φυσικά αυτή δεν ήταν και η μόνη αλλαγή για το νέο "τερατάκι".
Αισθητικά η μεγαλύτερη διαφορά από τον προκάτοχό του είναι η αντικατάσταση του συμβατικού ψαλιδιού με μονόμπρατσο. Η αλλαγή αυτή κάνει τη δεξιά μεριά ακόμη πιο όμορφη και με την απουσία ο,τιδήποτε περιττού αποτελεί σήμα κατατεθέν του συγκεκριμένου μοντέλου. Πανέμορφες και οι νέες ζάντες των πέντε μπράτσων σε σχήμα Υ ενώ το κάλυμμα της σέλας του συνεπιβάτη εν ήδη μονόσελου και το μικρό μασκάκι μπροστά από τα όργανα είναι οι τελευταίες πινελιές σε αυτό το σχεδόν καλλιτεχνικό δημιούργημα.

Επί του πρακτικού

Εκτός του νέου κινητήρα, οι μεγαλύτερες αλλαγές είναι το ψηλότερο ύψος της σέλας και η τοποθέτηση του τιμονιού πιο ψηλά. Είναι άλλωστε αυτές που καταλαβαίνεις άμεσα καθώς δημιουργούν πιο άνετη θέση οδήγησης που δεν

Arai
DUCATI
MEGASTRADA

απαιτεί πολύ σκύψιμο όπως στο προηγούμενο μοντέλο. Ιδιαίτερα σημαντικό για μια μοτοσυκλέτα που θα περάσει το μεγαλύτερο μέρος (αν όχι όλο) της ζωής της στην πόλη.
Οδηγικά αυτό που σε κερδίζει αμέσως στα Monster είναι οι μαζεμένες διαστάσεις του συνόλου και το μικρό βάρος κάτι που παρέμεινε και στο 796. Τα χαρακτηριστικά αυτά σε συνδυασμό με το φαρδύ τιμόνι και τις πιο γεμάτες χαμηλομεσαίες του νέου V2 κάνουν τους ελιγμούς ευκολότερους. Μέσα στην κίνηση ξεγλιστράει σχετικά γρήγορα και μόνο λίγη προσοχή θα χρειαστούν οι καθρέφτες που είναι τοποθετημένοι χαμηλά και είναι εύκολο να βρουν σε αυτούς των ψηλών αυτοκινήτων. Σε ασφυκτικό μποτιλιάρισμα καλύτερα να τους κλείσετε. Οι στροφές του κινητήρα ανεβαίνουν γραμμικά με συνοδεία από γλυκές πιστονιές, αλλά ψηλά ο αερόψυκτος κινητήρας υπολείπεται του ανταγωνισμού και δε θα εντυπωσιάσει όσους περιμένουν τρελά γκάζια και αλητείες. Ιδανικό εύρος λειτουργίας είναι το διάστημα μεταξύ 3,000 και 6,000rpm και όσο οι αλλαγές γίνονται μέσα σε αυτό το διάστημα η ηχητική και οδηγική απόλαυση χτυπάει κόκκινα. Η κλιμάκωση του κιβωτίου μάς φάνηκε λίγο περίεργη με την πρώτη να είναι σχετικά μακριά και αντίστοιχα τη δευτέρα

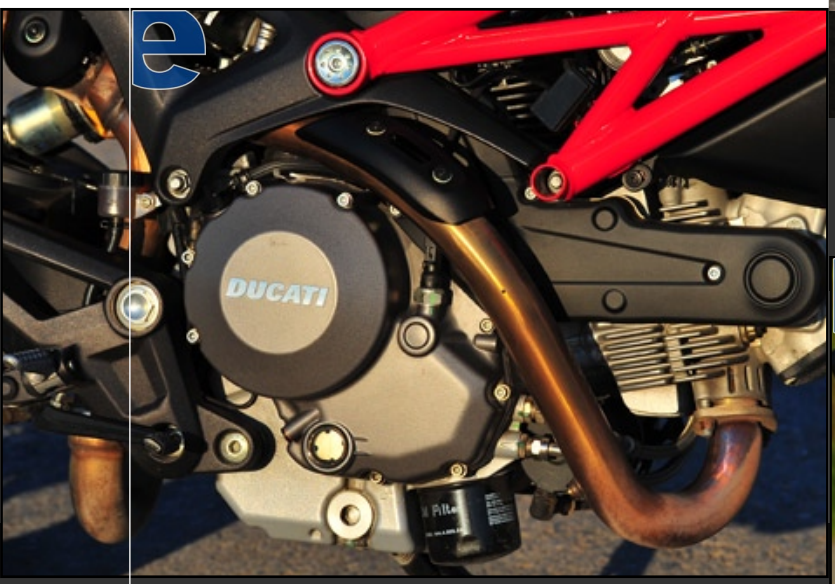
"...εντυπωσιάζει με την αίσθηση και την εμπιστοσύνη που δίνει το μπροστινό του"

Κληρονομιά από τον μεγάλο αδερφό οι πεντάκτινες ζάντες της Brembo

Πανέμορφο το ρεζερβουάρ. Κάτω από αυτό κρύβεται η πιο δυσπρόσιτη μπαταρία καθώς για την πρόσβαση σε αυτή απαιτείται λύσιμο καμιά τριανταριά βιδών και το σήκωμα του ρεζερβουάρ

Μαλακό και χωρίς ρυθμίσεις το μπροστινό της Showa, εξαντλεί γρήγορα τη διαδρομή του. Άψογα τα φρένα της Brembo που πλέον συνεργάζονται και με ABS

να χάνει τη σπιρτάδα που θα μπορούσε να είχε. Κατά τα άλλα ο V2 ταιριάζει γάντι στις ελληνικές συνθήκες καθώς σε κάθε περίπτωση κρίνεται προβλέψιμος βοηθώντας τον αναβάτη του να κινηθεί με ρυθμό σε δρόμους με μειωμένη πρόσφυση. Στο μέγιστο βοηθάνε και τα πολύ καλά Diablo Rosso της Pirelli, ενώ οι αναρτήσεις περνάνε τις εξετάσεις χωρίς να ενθουσιάζουν. Βασική αιτία για αυτό είναι το μαλακό σετάρισμα του μπροστινού (δε ρυθμίζεται) που γίνεται αιτία να καταναλώνεται ακόμα και στατικά πολύ μεγάλο μέρος της διαδρομής του. Έτσι σε λακκούβες ή απότομες προσγειώσεις από σούζες το μπροστινό τερματίζει εύκολα χωρίς ο αναβάτης να μπορεί να κάνει κάτι για αυτό. Ευτυχώς τουλάχιστον η μπροστόβαρη κατανομή του Monster δρα ανασταλτικά στην επιθυμία σούζας. Στο αμορτισέρ τα πράγματα είναι καλύτερα καθώς υπάρχει δυνατότητα ρύθμισης της επαναφοράς και της προφόρτισης, ενώ ακόμη και στη στάνταρ ρύθμιση καλύπτει σχεδόν όλες τις περιπτώσεις. Μόνο στα έντονα φρεναρίσματα με ακραία κατεβάσματα χάνει λίγο το μπούσουλα αλλά ας μη γίνουμε υπερβολικοί…



Ο νέος κινητήρας των 803cc του Monster προέρχεται από το Hypermotard από το οποίο χάρη στις νέες ρυθμίσεις αποδίδει σύμφωνα με τη Ducati 6 hp (87 αντί 86) και 0.3 kg.m παραπάνω

Racing νότα από το κάλυμμα της σέλας που δίνει look μονόσελου

Στο ιδανικό πεδίο

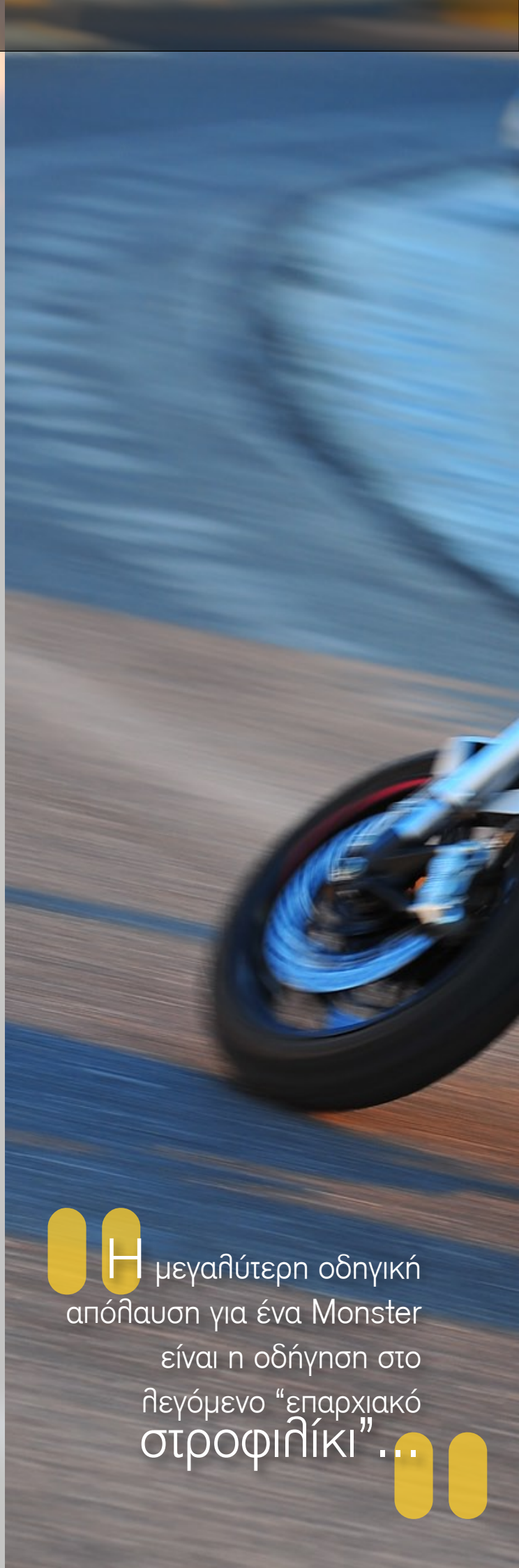
Η μεγαλύτερη οδηγική απόλαυση για ένα Monster είναι η οδήγηση στο λεγόμενο "επαρχιακό στροφιλίκι" με καλή άσφαλτο. Το 796 δεν αποτελεί εξαίρεση. Αντιθέτως η βελτιωμένη απόδοση του κινητήρα το βοηθάει να μαζέψει πιο εύκολα φόρα και να ξεδιπλώσει καλύτερα τις αρετές του πλαισίου του, θυμίζοντας με τη συμπεριφορά του τα μεγαλύτερα μοντέλα της σειράς. Στις γρήγορες στροφές εντυπωσιάζει με την αίσθηση και την εμπιστοσύνη που δίνει το μπροστινό του, ενώ σε πιο σφιχτά στροφιλίκια το φαρδύ τιμόνι και το μικρό βάρος επιτρέπουν ακαριαίες αλλαγές κατεύθυνσης που συνοδεύονται από δυνατές εξόδους χωρίς την ανάγκη για συνεχές αλλαγές ταχυτήτων χάρη στην άπλετη ροπή του V2. Όπως καταλαβαίνετε αν στην καθημερινή σας διαδρομή περιλαμβάνονται δρόμοι όπως η περιφερειακή Υμηττού, η παραλιακή μετά τη Βάρκιζα ή προτιμάτε το "Penteli pass" και κάθε άλλο είδους στροφιλίκι έχετε πολλούς παραπάνω λόγους να καλοβλέπετε το νέο μέλος της ιταλικής οικογένειας.

Από την άλλη όσοι θέλετε και κοντινές εξορμήσεις και έχετε εμπειρία από προηγούμενα Monster θα εκτιμήσετε τη νέα θέση οδήγησης. Έχει αλλάξει τα δεδομένα και σε συνδυασμό με το μικρό μασκάκι στα όργανα κάνει πιο υποφερτή την οδήγηση με 140-150km/h όπου ο κινητήρας με έκτη βρίσκεται μέσα στο ωφέλιμο εύρος του. Ο αέρας σε αυτήν την ταχύτητα έχει τώρα πιο ομαλή ροή και δρα θετικά καθώς βοηθάει στη στήριξη του σώματος αποφορτίζοντας τα χέρια από το βάρος. Πάνω από αυτήν την ταχύτητα η προσπάθεια στήριξης του αναβάτη δυσκολεύει δραματικά και σίγουρα δεν πρέπει να είναι ο λόγος για τον οποίον θα επιλέξετε το 796. Σίγουρα ένα κοντινό ταξιδάκι θα το κάνετε ακόμα και αν αποφασίσετε να βγάλετε το κάλυμμα του συνεπιβάτη και να πάρετε και δεύτερο άτομο. Μιλάμε βέβαια για συνεπιβάτες ολίγον σκληραγωγημένους και όχι καλομαθημένους σε "υπερβολικά" on-off…

Να το πάρω;

Για το τέλος αφήσαμε τη δυνατότητα παραγγελίας του νέου Monster με ABS με το οποίο ήταν εξοπλισμένη και η μοτοσυκλέτα της δοκιμής μας. Μπορεί η φράση "Ducati με ABS" μέχρι πριν ένα χρόνο να ήταν ανέκδοτο για τις sport σειρές της ιταλικής εταιρείας όμως από ότι φαίνεται οι προσταγές του αγοραστικού κοινού εισακούστηκαν και το σκληρό προφίλ των προηγούμενων ετών χαλάρωσε προς όφελος της χρηστικότητας. Εμείς προτείνουμε ανεπιφύλακτα το σύστημα αντιμπλοκαρίσματος καθώς: α) λειτουργεί σωστά επιτρέποντας στον αναβάτη να χαλαρώσει και να απολαύσει περισσότερο την οδήγηση αποτάσσοντας τον κίνδυνο της πτώσης από μπλοκάρισμα μπροστινού και β) απενεργοποιείται εύκολα (με τη μοτοσυκλέτα σε στάση).

Με την προσθήκη του ABS όμως το ήδη υψηλό κόστος (€9,990) ανεβαίνει κατά €1,000ευρώ φτάνοντας την τιμή στα 10,990. Το νούμερο αυτό είναι υψηλό και με διαφορά το μεγαλύτερο της κατηγορίας (Aprilia Shiver 750 ABS: €8,790, BMW F800R ABS: €9,610, Kawasaki Z750 ABS €8790, Yamaha FZ8 ABS: €9,970), ενώ αν στη μάχη μπει και ο τρικύλινδρος ανταγωνισμός των 675cc τότε τα πράγματα γίνονται ακόμη πιο δύσκολα για το νέο Monster που ως δυνατό πλεονέκτημα κρατάει τη μοναδική και ποιοτική εμφάνιση του. <<



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,114 mm
Πλάτος:	784 mm
Ύψος:	1,079 mm
Μεταξόνιο:	1,450 mm
Γωνία κάστερ:	24°
Ύψος σέλας:	800 mm
Ρεζερβουάρ:	15 l
Βάρος κατασκευαστή:	179 kg (χωρίς βενζίνη)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, δικύλινδρος V90, αερόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 66 mm
Χωρητικότητα:	803 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	87 / 8,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	8 / 6,250 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Marzocchi
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	καμία

ΠΙΣΩ

	Αμορτισέρ Sachs με μοχλικό
Διαδρομή:	148 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5x17in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Diablo Rosso
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5x17in
Ελαστικό:	180/55-17, Pirelli Diablo Rosso
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 1εμβόλου

DUCATI MONSTER

DUCATI MONSTER 796 ABS
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
€10,990

Γκουντούφας

Επιλεγμένες καλοκαιρινές προτάσεις

accessories

Φέτος το Καλοκαίρι, Θα την περάσεις Jet

SUMMER BLACK €110 (6X18 ΑΤΟΚΑ) | SUMMER WHITE €110 (6X18 ΑΤΟΚΑ) | TRIBUTE BLACK €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | TRIBUTE WHITE €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | VINTAGE BEIGE €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | VINTAGE BROWN €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | VISION BLACK €80 (6X13 ΑΤΟΚΑ) | VISION WHITE €80 (6X13 ΑΤΟΚΑ) | X60 BATIK €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ)

COOLKIDS BLACK | COOLKIDS PINK €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | ICE BLACK €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | ICE WHITE €110 (6X18 ΑΤΟΚΑ) | QUEEN BLACK €110 (6X18 ΑΤΟΚΑ) | QUEEN WHITE €115 (6X19 ΑΤΟΚΑ) | RAP SILVER €115 (6X19 ΑΤΟΚΑ) | RAP WHITE

AIR FOXY €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | AIR WHITE €150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) | N-20 FIAT 500 | N-43 AIR FLAT €250 (10X25 ΑΤΟΚΑ) | N-43 AIR ITALIA €285 (10X28 ΑΤΟΚΑ) | N-43 AIR MOTORRAD €270 (10X27 ΑΤΟΚΑ) | N-43 AIR WHITE €250 (10X25 ΑΤΟΚΑ)

RETRO LEATHER BROWN | RETRO LEATHER BLACK | V2 RIVIERA WHITE €80 (6X13 ΑΤΟΚΑ) | V2 RIVIERA PURE RED €90 (6X14 ΑΤΟΚΑ) | V2 RIVIERA PURE BLACK €90 (6X14 ΑΤΟΚΑ) | V2 RIVIERA DIVA €90 (6X14 ΑΤΟΚΑ) | V2 RIVIERA BLACK €80 (6X13 ΑΤΟΚΑ)

10.4F TRIBAL €99 (6X16.50 ΑΤΟΚΑ) | 10.4F SPRINT WHITE €99 (6X16.50 ΑΤΟΚΑ) | 10.4F SPRINT BLACK €99 (6X16.50 ΑΤΟΚΑ) | 10.4F GRAPHITE €99 (6X16.50 ΑΤΟΚΑ) | 10.4F EVO €99 (6X16.50 ΑΤΟΚΑ) | 10.4 AIR WHITE €120 (6X20 ΑΤΟΚΑ) | 10.4 AIR BLACK €120 (6X20 ΑΤΟΚΑ)

ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

Μιχαλακοπούλου 118 | www.goudoufas.gr | info@goudoufas.gr

Ώρες λειτουργίας | Δε-Τε 9.00-7.00 | Τρι-Πε-Πα 9.00-8.00 | Σα 10.00-3.00

ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ ΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΡΤΕΣ

VISA MasterCard

ebike

BETA RR 350 & 450

κείμενο: Θοδωρής Ερμήλιος **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Έξοδος από τα ανάχωματα...

...και ιταλική αντεπίθεση! Δεν κάθισε καλά-καλά η σκόνη που σήκωσαν τα πρώτα μοντέλα του 2011 και η Beta κάνει την επίθεσή της παρατάσσοντας στον χωμάτινο στίβο το πρώτο σύγχρονο τετράχρονο enduro των 350cc. Το δοκιμάζουμε παρέα με το 450 και επιβεβαιώνουμε πως και στο enduro "ουκ εν τω πολλώ το ευ"

19
DENICOLI

"Τους έπιασε στον ύπνο;" αναρωτηθήκαμε στις αρχές του έτους μόλις η Beta ανακοίνωσε πως ξεκινάει την παραγωγή του RR 350. Και εξηγούμαστε: Εδώ και έναν χρόνο τα φώτα της δημοσιότητας στο παγκόσμιο off-road γίγνεσθαι έχουν πέσει στο KTM 350SX-F (εξέλιξη δια χειρός του δέκα φορές παγκόσμιου πρωταθλητή MX Stefan Everts), ενώ στην αυξημένη… "δημοτικότητα" βοήθησε φυσικά και η κατάκτηση του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος MX με το καλημέρα (Antonio Cairoli).

Για τους εντουράδες ωστόσο αντίστοιχη μοτοσυκλέτα δεν υπήρχε διαθέσιμη αν και όλοι ξέραμε πως αυτό θα γινόταν με καθυστέρηση ενός χρόνου, δηλαδή με τα μοντέλα του 2012 (πριν λίγες μέρες αυτό επιβεβαιώθηκε καθώς δόθηκαν στη δημοσιότητα όλες οι πληροφορίες για το νέο 350 EXC-F). Είναι εξάλλου πάγια τακτική των Αυστριακών να περνούν τις περισσότερες αλλαγές από τα MX στο Enduro με καθυστέρηση ενός έτους.

Την καθυστέρηση αυτή φαίνεται να εκμεταλλεύτηκε με τον καλύτερο τρόπο η Beta και με το νέο RR 350 έγινε η πρώτη εταιρεία που παρουσίασε σύγχρονο enduro αυτού του κυβισμού. Πρέπει να τονίσουμε ωστόσο πως αυτό δεν ήταν αυτοσκοπός της ιταλικής εταιρείας. Η εξέλιξη του νέου RR 350 κράτησε σχεδόν ένα χρόνο μέχρι να επιλεχθούν τα κατάλληλα χαρακτηριστικά, ενώ η επιμονή των Ιταλών σε κυβισμούς μικρότερων των 450cc είναι διαχρονική με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη διατήρηση του RR 400 στην παραγωγή ακόμη και όταν ήταν "démodé".

Για τη δοκιμή του ολοκαίνουργιου RR 350 (θεωρείται μοντέλο 2011, ενώ μέσα στους επόμενους δύο μήνες θα παρουσιαστούν από όλες τις χωμάτινες ευρωπαϊκές εταιρείες –συμπεριλαμβανομένης και της Beta– τα μοντέλα του 2012) επιστρατεύσαμε και το αντίστοιχο 450 προκειμένου να σχηματίσουμε πιο ολοκληρωμένη άποψη και να εντοπίσουμε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του νέου ιταλικού τέκνου. Η δραστήρια ελληνική αντιπροσωπεία (The Fuoristrada Co.) είχε διαθέσιμες και τις δύο μοτοσυκλέτες ενώ μας επέτρεψε να λάβουμε μέρος και σε φιλικό αγώνα enduro (Κονίστρες, Εύβοια) κάτι που μας βοήθησε να μπούμε 100% στο κλίμα της δοκιμής!

Η πρώτη μέρα "δουλειάς"…

…περιελάμβανε οδήγηση με το "full extra" RR 450. Δύο "αγωνιστικοί" γύροι των περίπου 30km στα ορεινά της Δίρφυς (Εύβοια) και σε διαδρομή που στο μεγαλύτερο μέρος της θα μπορούσε να χαρακτηριστεί "extreme enduro" ήταν ό,τι καλύτερο για να θέσουμε τις βάσεις σύγκρισης αλλά

Νέο πιρούνι Marzocchi με διάμετρο 50mm για τα Beta του 2011. Βελτιώνει σαφώς τη συμπεριφορά στα γρήγορα κομμάτια εμπνέοντας περισσότερη εμπιστοσύνη αλλά για συνθήκες MX απαιτεί σκληρότερα ελατήρια. Νέες και οι πλάκες του πιρουνιού που είναι πιο άκαμπτες ενώ διαθέτουν τρεις διαφορετικές θέσεις για τα καβαλέτα του τιμονιού

και να δοκιμάσουμε από πρώτο χέρι τις αλλαγές που έχουν τα μοντέλα της Beta για το 2011 σε σχέση με τα περσινά. Θυμίζουμε πως τα "δεκάρια" ήταν για τη Beta τα πρώτα 100% δικής της σχεδίασης enduro που έβαλαν τέλος στην εξάρτηση της από την KTM και τους κινητήρες της αυστριακής εταιρείας.

Με το χαλαρό αρχικό κομμάτι της διαδρομής να είναι σύντομο -πριν πέσουμε στα βαθιά- προσπάθησα να κουμπώσω πάνω στη μοτοσυκλέτα και να πάρω την αίσθηση του κινητήρα. Τίποτα από τα δύο δεν ήταν δύσκολο χάρη στο (σχετικά) χαμηλό ύψος της σέλας και τη γραμμική απόδοση. Με το ύψος μου να περιορίζεται στα 175cm αυτό της σέλας (940mm) μοιάζει αρκετά οικείο και, ως το χαμηλότερο της κατηγορίας, είναι χαρακτηριστικό ιδιαίτερα ενθαρρυντικό για κοντού και μεσαίου αναστήματος αναβάτες. Αυτό που μάλλον θα ξενίσει τους ψηλότερους είναι η μικρή απόσταση σέλας-μαρσπιέ που αναγκάζει τα πόδια να λυγίζουν αρκετά στην καθιστή θέση οδήγησης και κάνουν πιο κουραστικό το σήκω-κάτσε-σήκω. Αλλαγή της σέλας ή του αφρώδους με ψηλότερο είναι η λύση. Από την άλλη η απόδοση του κινητήρα στις χαμηλομεσαίες είναι αρκετά προοδευτική κάνοντας τα 450cc να μην πέφτουν βαριά ακόμα και σε

DENICOL

όσους προτιμούν μικρότερους κυβισμούς.
Στη συνέχεια τα δύο πράγματα στα οποία είχα τον νου μου ήταν ο συμπλέκτης και η μπροστινή ανάρτηση. Ήταν τομείς που χρειάζονταν βελτίωση στα προηγούμενα μοντέλα και ήθελα να δω το αποτέλεσμα των αλλαγών που έγιναν στο μοντέλα του 2011.
Τον συμπλέκτη αναγκαστικά τον δούλεψα "υπερωρίες" αφού η πέτρα και η γλίτσα ήταν κυρίαρχο συστατικό των μονοπατιών. Ακόμα και μετά από σκληρή χρήση διατηρούσε την προοδευτικότητά του και την αποτελεσματικότητά του σε αντίθεση με αυτόν που είχαμε δοκιμάσει πέρυσι. Σίγουρα για αυτό ευθύνεται η νέα καμπάνα και οι νέοι δίσκοι που δείχνουν να συνεργάζονται καλύτερα με το υπόλοιπο υδραυλικό σύστημα της AJP, το οποίο πλέον δεν προβληματίζει μεν αλλά ούτε και φτάνει σε αίσθηση τον κορυφαίο της Brembo. Η συνεργασία του με τον κινητήρα ήταν κορυφαία και μόνο δύο-τρία τσαφ μας έβαλαν υπόνοιες πως ίσως χρειαζόταν λίγο πιο φτωχό τζετάρισμα στο καρμπυρατέρ. Είχαμε ανέβει και πάνω από τα 1,000m υψόμετρο οπότε δικαιολογημένο. Αντίθετα κανένα πρόβλημα δεν είχαμε στα λίγα ανοιχτά κομμάτια όπου το γκάζι ανοίγει στο τέρμα και το πράγμα ξεσαλώνει. Άφθονη δύναμη για παντιλίκια και σούζες και αλίμονο σε όποιον βρεθεί πίσω του.
Αυτό που δεν πρόλαβε να μας απασχολήσει καθόλου στη διάρκεια του φιλικού αγώνα ήταν το νέο 50αρι πιρούνι της Marzocchi. Μαλακό και ενδοτικό στην αρχική του διαδρομή, κατάφερνε να διαβάζει τις ανωμαλίες και να βοηθάει τον μπροστινό τροχό να διατηρεί την πρόσφυσή του. Σίγουρα όταν σε μια διαδρομή δεν ασχολείσαι με τις αναρτήσεις αυτό σημαίνει πως δουλεύουν σωστά και το θηριώδες πιρούνι πέρασε τις "εντουράδικες" εξετάσεις αφήνοντας σε εκκρεμότητα για την επόμενη μέρα τις αντίστοιχες "μοτοκροσάδικες".

Δεύτερη μέρα "δουλειάς"

Παρέα με το RR 450 έχουμε στη διάθεσή μας και το RR 350. Ευτυχώς αυτό ήταν "μαμά" και μπορούσαμε να το ξεχωρίσουμε εύκολα από το φορτωμένο με αξεσουάρ (της Beta παρακαλώ) μεγαλύτερο αδερφάκι του. Αλλιώς το ίδιο κατακόκκινο πλαίσιο, ο πανομοιότυπος κινητήρας και τα περιφερειακά θα μας δημιουργούσαν σύγχυση καθώς το μόνο που προδίδει τον κυβισμό είναι ένα αυτοκόλλητο στο μπροστινό φτερό. Τη μεγάλη όμως διαφορά την ένιωσα όταν βρέθηκα για πρώτη φορά στη σέλα του 350 για τις ανάγκες της φωτογράφησης. Ακόμα και η μίζα δείχνει πιο ανάλαφρη και εκτελεί το έργο της ευκολότερα. Αμέσως μετά και δίχως λεπτό προσαρμογής με το 350, βρέθηκα υπό τις εντολές του Σάββα που είχε οπλίσει τη Nikon του και έδινε εντολές: Άλμα εκεί ("διπλάκι" με ράμπα δύο μέτρων!), μπερμ και ντριφτ από εδώ (στις πέτρες και τα χοντρά χαλίκια). Το άλμα προσπάθησα να το δοκιμάσω αλλά μετά από δύο αναγνωριστικές προσπάθειες ένιωσα πολύ ντεφορμέ για motocross, ενώ και το Beta δε μου έδωσε την εμπιστοσύνη που θα ήθελα αφού οι αναρτήσεις του έχουν αρκετά μαλακά ελατήρια και αποσβέσεις για τέτοια πράγματα. Επίσης έχουν μικρότερη διαδρομή από τα περισσότερα enduro και αν η προσγείωση δε γίνει σωστά στη ράμπα, θα τερματίσουν εύκολα με την ποδιά του πλαισίου να βρίσκει στο έδαφος. Δεν υπάρχει λόγος να ρισκάρουμε σκέφτηκα και κατευθύνθηκα για το δεύτερο σκέλος της φωτογράφησης. Εδώ ήρθε η αποκάλυψη!

19
Beta
FACTORY

Κινητήρας RR 350

Προσοχή στη λεπτομέρεια για τον κινητήρα του 350 και όχι απλώς υποκυβισμός του 400 ή του 450 από την Beta. Η κεφαλή διαθέτει τέσσερις βαλβίδες τιτανίου (ατσάλινες στα 400-450-520) σε γωνίες μόλις 9 και 11 μοιρών (εισαγωγής και εξαγωγής αντίστοιχα) ώστε να διατηρηθεί το πλάτος σε χαμηλά επίπεδα, ενώ την τροφοδοσία έχει αναλάβει καρμπυρατέρ της Keihin. Οι νέες υπερτετράγωνες διαστάσεις του κινητήρα προήλθαν από νέο το έμβολο (Ø88mm) και τον στρόφαλο (διαδρομής 57.4mm) που όμως έχουν τις ίδιες διαστάσεις με τα αντίστοιχα του 350 της KTM. Η ηλεκτρονική διαθέτει δύο χαρτογραφήσεις, αλλά για την ενεργοποίηση της δεύτερης απαιτείται η τοποθέτηση after market διακόπτη. Η λίπανση παραμένει ξεχωριστή για τον κινητήρα (800ml 15W-50) και το κιβώτιο (800ml 10W-40), ενώ σε συνθήκες σκληρές για τον συμπλέκτη όπως οδήγηση σε άμμο η Beta προτείνει προσθήκη 200ml λαδιού ακόμη στο κιβώτιο.

Ο τρόπος με τον οποίο σου επιτρέπει να διαχειριστείς το γκάζι σε κάνει να νιώθεις παγκόσμιος. Ακόμα και σε τερέν χωρίς καλή πρόσφυση μπορείς να το ανοίξεις άφοβα χωρίς να φοβάσαι και χωρίς να τιμωρείσαι με ακραίες αντιδράσεις. Η δύναμη περνάει πολύ ομαλά στο έδαφος και αυτό σου επιτρέπει να έχεις το γκάζι ανοιχτό για περισσότερη ώρα σημαδεύοντας την τροχιά που θες με τον μπροστινό τροχό και αφήνοντας τον πίσω να γλιστρά ελεγχόμενα. Σε τέτοιες συνθήκες το 350 δείχνει πολύ ελαφρύτερο σε σχέση με το 450, το οποίο αν το οδηγήσεις αμέσως μετά σου φαίνεται δύστροπο και πως έχει τελειωμένα λάστιχα αδυνατώντας να βρει εύκολα πρόσφυση! Συνεχίσαμε για λίγο τις "ποζεριές" μπροστά στο φωτογραφικό φακό και συνεχίσαμε τη δοκιμή σε μονοπάτια και φλαταδούρες.

Όσο κινείσαι σε κλειστές διαδρομές και με τις τρεις πρώτες ταχύτητες το RR 350 έχει ασύγκριτο πλεονέκτημα. Σου επιτρέπει να βρίσκεσαι περισσότερη ώρα στο γκάζι κάτι που κάνει κάθε διαδρομή να φαίνεται ευκολότερη. Επιπρόσθετα έχει ταχύτερο στροφάρισμα (ελαφρύτερα κινούμενα μέρη και βαλβίδες τιτανίου) και αντισταθμίζει μέρος από τη διαφορά ιπποδύναμης. Αντίθετα με το 450, λόγω της πιο ωμής δύναμης του κινητήρα, κάθε λάθος ανοιγοκλείσιμο του γκαζιού στοιχίζει περισσότερο στην ισορροπία της

RR 450
338

Για το 2011 στο ψηφιακό πολυόργανο προστέθηκε ένδειξη συνολικών ωρών λειτουργίας διευκολύνοντας την παρακολούθηση του κινητήρα για τη συντήρηση

Beta Factory γράφουν τα μαρσπιέ που φόραγε το 450 και προέρχονται από τη σειρά "Factory Parts". Προσφέρουν καλό κράτημα της μπότας σε λασπερές συνθήκες αλλά σε καθιστή θέση οδήγησης δυσκολεύουν το βγάλσιμο του ποδιού στα δύσκολα σημεία. Αν δεν είστε pro απλά περιττά

μοτοσυκλέτας και αποσυντονίζει τον αναβάτη. Το 350 θυμίζει τον τρόπο με τον οποίον κινείσαι με ένα τετράχρονο 250 έχοντας όμως το πλεονέκτημα πως σε χαλαρό ρυθμό οι πιο γεμάτες χαμηλομεσαίες του δεν απαιτούν κυνήγι του κινητήρα και υψηλές στροφές.

Φυσικά το 450 δεν παύει να έχει λόγο ύπαρξης. Μόλις βγεις σε πιο ανοιχτά κομμάτια όπως σε ανοιχτές φλαταδούρες (και αν έχεις όλες σου τις δυνάμεις) είναι σίγουρα το μηχανάκι που θα προτιμήσεις. Εκεί που με το 350 ανοίγεις όλο το γκάζι και παρακαλάς για λίγο ακόμα με το 450 κάνεις αρχοντικές σούζες όρθιος στα μαρσπιέ ή επιταχύνεις άγρια ξηλώνοντας κάθε πέτρα που θα βρεθεί κάτω από τους τροχούς σου.

338
Beta
FACTORY
www.dirtbike.sk

Στον κινητήρα του RR 450 σημαντικότερη αλλαγή για το 2011 είναι η βελτίωση του υδραυλικού συμπλέκτη. Το καρμπυρατέρ παραμένει αφού δεν είχε λόγω να αλλάξει

Έτσι στο ερώτημα "450 ή 350;" απαντάμε με ερώτηση "φλαταδούρες ή μονοπάτια" και αν η απάντησή σας είναι και τα δύο τότε ψηφίζουμε 350!

Σημείο αναφοράς

Τα 350cc δεν είναι η χρυσή τομή γιατί αυτό μοιάζει με συμβιβασμός. Τα 350cc είναι σήμερα ότι ήταν τα 400cc την προηγούμενη δεκαετία δηλαδή το σημείο αναφοράς για τις μοτοσυκλέτες enduro. Ο σωστός συνδυασμός βάρους, δύναμης και ευελιξίας για τον μέσο αναβάτη. Κάτω από αυτά οι μοτοσυκλέτες είναι μικρές και πάνω από αυτά μεγάλες. Δυστυχώς οι κατασκευαστές γύρισαν την πλάτη στα αγαπημένα μας 400αρια το 2003 και ανεβάζοντας τον κυβισμό τους τα εξίσωσαν στην ουσία με τα μεγάλα τετράχρονα ή αλλιώς τα γνωστά 500αρια. Το κενό που δημιουργήθηκε όμως έτσι ανάμεσα στα 250 και τα 450 ήταν μεγάλο οδηγώντας πολλούς ιδιώτες να υπερκυβίζουν κινητήρες 250cc ώστε να πάρουν αυτό που τους στέρησε το marketing. Η Beta ήταν η μοναδική εταιρεία που επέστρεψε στα 400 ήδη από το '05 (δανειζόμενη κινητήρες από την KTM), ενώ μετά την επιστροφή και δύο ακόμη ανταγωνιστών στην κατηγορία (KTM 400EXC ξανά από το '09 και Husaberg 390 από το 2010) κάνει ένα βήμα πιο μπροστά και τους πιάνει στον ύπνο εμπλουτίζοντας την γκάμα της με το πρώτο σύγχρονο enduro 350cc. <<

Ιστορία της Beta

Το όνομα BETA εμφανίστηκε για πρώτη φορά στα τέλη της δεκαετίας του 1940 και αποτελούσε αρχικά των Enzo Bianchi και Arrigo Tosi. Ήταν το νέο όνομα της ποδηλατοβιομηχανίας "Società Giuseppe Bianchi" που μετρούσε ήδη 40 χρόνια ζωής όταν ξεκίνησε την παραγωγή μοτοσυκλετών. Ευρέως γνωστή έγινε χάρη στα enduro και τα MX μοντέλα της, κυρίως στις αρχές της δεκαετίας του '80 με μοτοσυκλέτες όπως το δίχρονο CR 500. Η παγκόσμια καταξίωση ωστόσο ήρθε μέσα από τους αγώνες Trial όπου η ιταλική εταιρεία κατέκτησε μέσα σε δώδεκα χρόνια ('87-99) επτά παγκόσμιους τίτλους. Από το 1972 μέχρι σήμερα το εργοστάσιο εδράζεται στο Rignano Sull'Arno (Φλωρεντία) ενώ η παραγωγή των enduro μοντέλων ξεκίνησε και πάλι το 2004 με κινητήρες της KTM, μία συνεργασία που διατηρήθηκε μέχρι και το 2009. Εδώ και ένα χρόνο η Beta έχει "αυτονομηθεί" προσφέροντας 100% ιταλικές μοτοσυκλέτες.

"με το 450 κάνεις αρχοντικές σούζες όρθιος στα μαρσπιέ ή επιταχύνεις άγρια ξηλώνοντας κάθε πέτρα που θα βρεθεί κάτω από τους τροχούς σου"

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

	RR 350 (450)
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,180 mm
Πλάτος:	807 mm
Μεταξόνιο:	1,490 mm
Ύψος σέλας:	940 mm
Βάρος κατασκευαστή:	108.9 (115.2) kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 4 βαλβίδες τιτανίου (στο 450 ατσάλινες)
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 57.4 (95 x 63.4) mm
Χωρητικότητα:	349 (449.4)cc
Σχέση συμπίεσης:	12.4 (11.95): 1
Ισχύς κατασκευαστή:	Δ.Α.
Ροπή κατασκευαστή:	Δ.Α.
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο κλειστό δύο δοκών, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	Δ.Α.
Ίχνος:	Δ.Α.
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Αντεστραμμένο πιρούνι Marzocchi
Διαδρομή / Διάμετρος:	290 / 50 mm
Ρυθμίσεις:	Απόσβεση επαναφοράς, απόσβεση συμπίεσης
ΠΙΣΩ	
	Αμορτισέρ Sachs με μοχλικό
Διαδρομή:	290 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς, διπλή απόσβεση συμπίεσης (αργή-γρήγορη)
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	1.60 x 21in
Ελαστικό:	90/90-21
Φρένο:	Πλευστός δίσκος 260mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	2.15 x 18in
Ελαστικό:	140/80-18
Φρένο:	Δίσκος 220mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου

BETA RR 350 & 450

THE ITALIAN SIGN
OF MOTODESIGN
GIVI®
Βρείτε τον νέο μας κατάλογο
WORKBOOK .11
σε όλα τα Moto Market
ή ξεφυλλίστε τον
online στο
www.motomarket.gr
MOTO MARKET®
motorcycle accessories
Αθήνα
Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349
Μιχαλακοπούλου 199 - 210 77 10 149
Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 052
Πάτρα
Κορίνθου 131 - 2610 454 501

moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

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

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

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

NINJA 250R

ΠΟΛΥ ΔΥΝΑΤΗ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΝΑΙ «ΜΙΚΡΗ»!

Η πρώτη σου μοτοσυκλέτα. Ετοιμάσου να ανέβεις κατηγορία, μόνο από €4.890.
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

Μαχητές των δρόμων

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

Μια απολαυστική εβδομάδα αλητείας στο κέντρο της Αθήνας, με πρωταγωνιστές τα Ducati Streetfighter S, KTM 990 Super Duke, Honda CB 1000R και Triumph Speed Triple. Ένας ζεστός διάλογος μεταξύ τεσσάρων ανθρώπων που καταπιάνεται με τα streetfighter από την εποχή της γέννησής τους, την πιθανή τους εξέλιξη και, φυσικά, τα συμπεράσματα αυτής της αναμέτρησης

Κώστας: Η πρώτη εταιρεία που έβαλε streetfighter στην παραγωγή, δηλαδή έγδυσε ένα supersport και του έβαλε τιμόνι, ήταν η Triumph με το Speed Triple.
Σπύρος: Τα Bol' dor που τα βάζεις;
Κ: Μα, για τα Bol' dor δεν γδύθηκε κανένα supersport και έβαλε τιμόνι.
Σ: Όχι αλλά εντάξει, γυμνό supersport ήταν στην πραγματικότητα.
Κ: Ποιο μωρέ; Με το αμορτισέρ στο ψαλίδι; Με δουλεύεις τώρα και εσύ;
Σ: Εεεε μα έτσι ήταν τότε τα μηχανάκια, τι θέλεις να κάνουμε;
Κ: Και τότε γιατί μου τα ανακατεύεις; Και το Hornet δηλαδή είναι streetfighter; Να το βάλουμε και αυτό μέσα;
Άρης: Η κατηγορία streetfighter είναι παιδί της εξειδίκευσης, αφότου τα supersport έγιναν supersport. Πριν, όλα ήταν μηχανάκια, δεν υπήρχαν κατηγορίες.
Κ: Και εσύ λάθος είσαι. Τα streetfighter δεν είναι παιδιά της εξειδίκευσης, τα έφτιαχναν ιδιώτες πολύ πριν τα ξεκινήσει κάποια εταιρεία. Τρακάρανε GSX-R και δεν έφτιαχναν τα πλαστικά γιατί ήταν ακριβά…
Α: Μα δεν είχαν καν πλαστικά τα μηχανάκια τότε.
Κ: Για streetfighter μιλάμε, όχι για το '80. Δεν υπήρχαν streetfighter το '80, το '90 γεννήθηκε η ιδέα.
Α: Το streetfighter είναι παραπαίδι της εξειδίκευσης.
Κ: Όχι, δεν είναι παραπαίδι καμίας εξειδίκευσης.
Α: Είναι παραπαίδι της εξειδίκευσης γιατί τα supersport εξειδικεύτηκαν πολύ. Τα supersport έπαψαν να είναι μηχανάκια που μπορείς να τα κάνεις βόλτα στον δρόμο. Άλλο το Z το 1000 το γυμνό ή το Bol' dor, που ήταν το supersport της εποχής, που το έτρεχαν αγώνες αλλά το έκανες και βόλτα επειδή ήταν σαν CB, και άλλο το GSX-R το 750 το πρώτο που βγήκε…
Σ: Θέλω να σας εγκαλέσω σε ένα πράγμα, να θυμηθείτε τι λέγαμε με τα μικρά γυμνά. Είχαμε ξεκινήσει την ίδια συζήτηση και είχα κάνει και πάλι την ίδια ερώτηση: Τι ονομάζουμε streetfighter; Και έλεγε ο Κώστας ότι είναι τα γυμνά μηχανάκια που προέρχονται από ένα supersport, ότι είναι απλά και εύκολα, να βολτάρεις στην πόλη, να κάνεις τη μαλακία σου και τη σούζα σου.
Α: Αυτά είναι.
Σ: Με αυτή λοιπόν τη λογική, το Ducati δεν είναι streetfighter.
Κ: Μα τι λες; Γιατί;
Σ: Είναι απλό μηχανάκι να βγεις μέσα στην πόλη;
Κ: Το Ducati είναι streetfighter. Το Ducati έχει το πλαίσιο και το μοτέρ από το 1098.

Α: Ξέρεις τι γίνεται; Το πως θα βγει ένα streetfighter εξαρτάται από το supersport από το οποίο προέρχεται. Το Streetfighter προέρχεται από το 1098 που έτσι και αλλιώς είναι ένα supersport που δεν είναι καθόλου ευχάριστο στο δρόμο.
Σ: Ας το πιάσουμε ανάποδα τότε. Από αυτά τα τέσσερα μηχανάκια που είχαμε μαζί στο συγκριτικό, ποιο είναι streetfighter; Είναι όλα;
Θοδωρής: Έστω ότι καταλήξαμε ότι κάποιο από όλα είναι το streetfighter το απόλυτο, το γνήσιο, αλλάζει κάτι με ένα τέτοιο συμπέρασμα;
Σ: Ναι, αλλάζει, γιατί κάπως πρέπει να τα συγκρίνεις.
Α: Αλλάζει γιατί αν γδύσεις το RC8 είναι άλλο πράγμα από το Super Duke. Το Super Duke είναι κονσεπταρισμένο μηχανάκι να βγαίνει έτσι. Άλλο πλαίσιο, άλλη γεωμετρία, άλλη θέση οδήγησης…
Σ: Το Super Duke αν θυμάμαι καλά βγήκε πριν το RC8.
Α: Πολύ πριν. Το Speed Triple μπορεί να είναι τώρα πια κονσεπταρισμένο να είναι έτσι, αλλά το προηγούμενο ήταν ένα γδυμένο Daytona.
Σ: Κατ' αρχήν δεν υπάρχει πλέον Daytona 1050.
Κ: Α μπράβο. Αυτό ήθελα να σου πω, ότι καθένα από αυτά έχει μια διαφορετική ιστορία. Το ότι η KTM έφτιαξε το Super Duke με αυτό τον τρόπο, έχοντας πρώτα δει πως εξελίχθηκε η κατηγορία. Το ότι η Triumph βγάζει αυτή τη στιγμή το Speed Triple έτσι όπως το βγάζει ευθύνεται στο ότι το supersport στο οποίο βασιζόταν δεν παράγεται πια, σταμάτησε, αλλά το Speed Triple πέτυχε εμπορικά και συνεχίζει να υπάρχει. Το μικρό όμως, το Street Triple, η supersport εκδοχή του οποίου συνεχίζει να υπάρχει, είναι γδυμένο 675. Το μικρό συνεχίζει το ίδιο concept, το μεγάλο που μας τελείωσε το supersport συνεχίζει μόνο του τώρα. Το δε Honda είναι παρόμοια φάση με το KTM. Είδε η Honda ότι πουλάει η κατηγορία, άρα να μη βγάλω Hornet με δίμπρατσο ψαλίδι, να το κάνω λίγο πιο φαντεζί. Έβαλε ένα μονόμπρατσο, έφτιαξε την εμφάνιση και πέταξε πάνω το μοτέρ του CBR. Το πλαίσιο δεν είναι του CBR…
Α: Το πιρούνι είναι, αλλά με άλλες ρυθμίσεις, άλλα εσωτερικά…
Κ: Το έκανε και η Honda. Η δε Ducati πατάει στην αρχέγονη λογική. Πήρε το πλαίσιο του 1098 και τα μοτέρ που περισσέψανε όταν το έκαναν 1198 και έφτιαξε το Streetfighter.

Σκέτο ή από supersport;

Σ: Άρα για να καταλήξουμε σε ένα συμπέρασμα, μπορούμε να πούμε ότι τα καλύτερα μηχανάκια είναι μάλλον αυτά που δεν έχουν κάποια άμεση σχέση με supersport.
Κ: Είναι πολύ πιθανό. Το Super Duke είναι πάρα πολύ καλό, προφανώς γιατί το έχουν ψάξει να είναι έτσι.

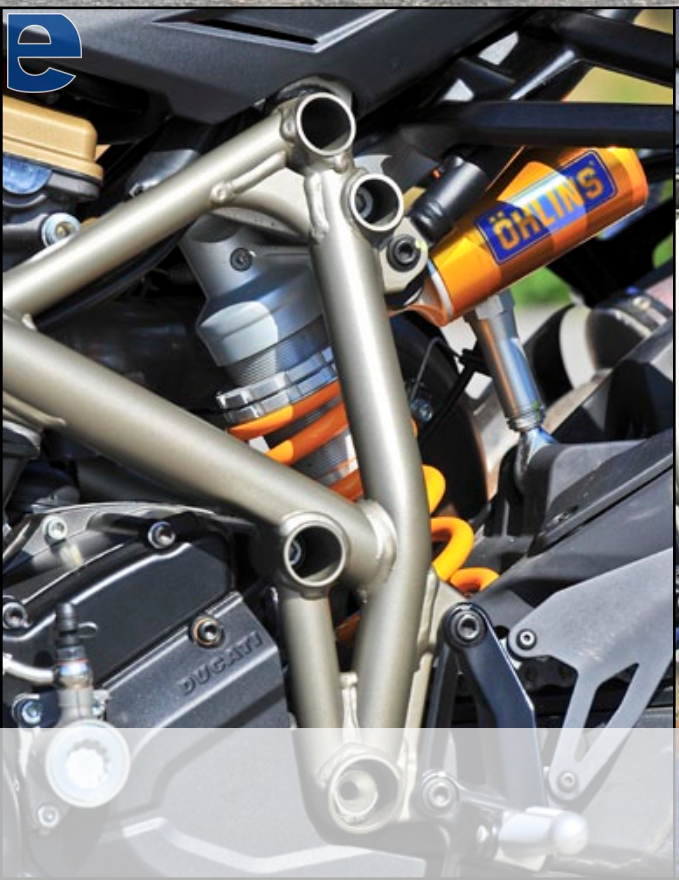
DUCATI
DUCATI
DUCATI
CORSA III

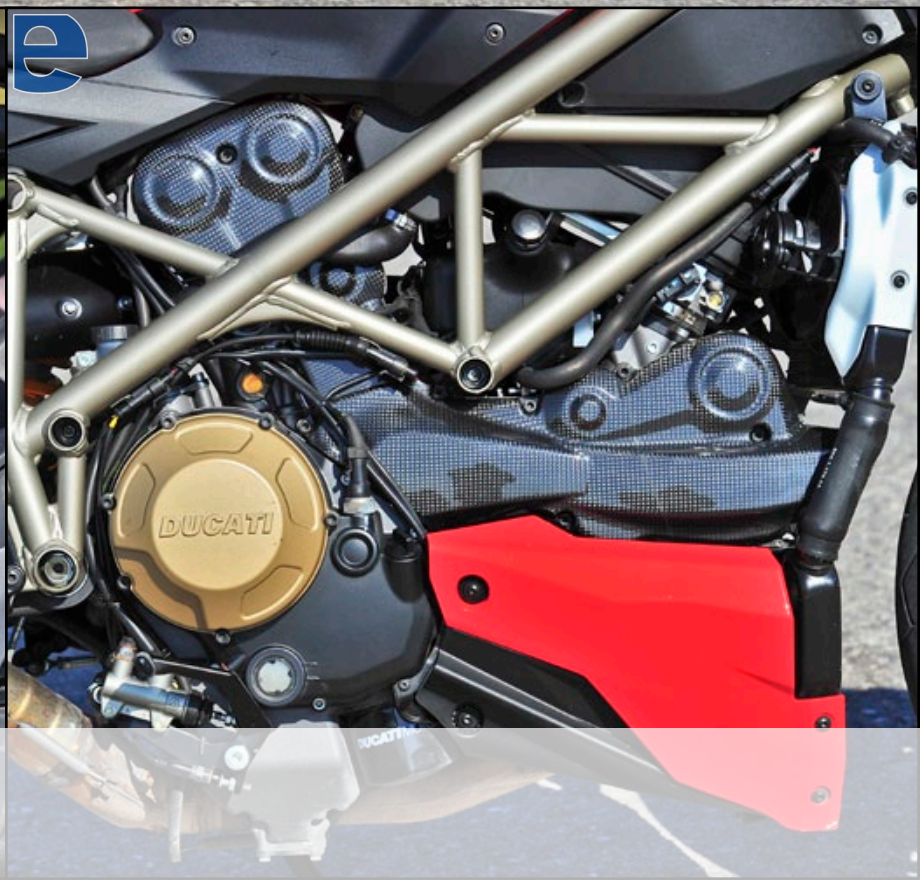
DUCATI

DUCATI

Α: Παρόλα αυτά, επειδή οι Ιάπωνες είναι μαλάκες, το έχω ξαναπεί…
Σ: Πρόσεχε τι λες γιατί θα τα γράψει αυτός.
Α: Αν οι Ιάπωνες κονσεπτάραν ένα μηχανάκι γδύνοντας ένα GSX-R με κάποιο τρόπο, το αποτέλεσμα θα ήταν μηχανάρα τρελή. GSX-R με τιμόνι για την πόλη, εντάξει, θα ήταν το καλύτερο μηχανάκι. Και θα τους ερχόταν στα ίδια λεφτά. Δεν μπορεί να βγαίνει το GSX-R στα 13 χιλιάρικα, να του βγάζεις όλα τα πλαστικά και να μην κάνει 12. Άρα, πάλι στα ίδια είσαι.
Σ: Τώρα να σου πω και τη δική μου άποψη. Εγώ δε θα το αγόραζα αυτό το πράγμα που περιγράφεις.
Α: Βρε ας το έκοβαν από γκάζι, όχι να το άφηναν 150 άλογα. Να το έκαναν 130, 125, όσα έχει το Speed Triple.
Σ: Streetfighter με 150 άλογα δεν το αγοράζω, τόσο απλά. Το θεωρώ τόσο υπερβολικά άχρηστο που αρχίζει να γίνεται επικίνδυνο.
Α: Ας το έκαναν 110 άλογα, όσα είναι του Honda το μοτέρ, λίγο πιο δυνατό.
Κ: Το CB όμως χτες δεν το έπιανες με τίποτα και ας ήσουν με το Triumph, που είναι λίγο πιο δυνατό.
Α: Εντάξει, δεν τσούλαγα εγώ ρε…
Κ: Άσε τις στροφές, δεν με έφτανες ούτε στην ευθεία, αυτό σου λέω!
Α: Αυτό ήταν το περίεργο, ότι το καρύδωνα και δεν… Είναι κοντογραναζωμένο το CB.
Σ: Το Honda δεν έχει καμία σχέση χαμηλά με το Triumph. Το Triumph είναι πολύ πιο δυνατό χαμηλά στις 3 με 4 χιλιάδες. Θέλω να πω ότι το Honda έχει όλη του τη δύναμη ψηλά, είναι πιο supersport το μοτέρ του.
Α: Μπα, δεν έχει κάτι τόσο διαφορετικό. Νομίζω ότι το μοτέρ του CB είναι φλατ, έχασε τόσο πολλή δύναμη ψηλά που έχει φλατάρει πλέον. Σταματάει να αποδίδει τους 110 ίππους και τέλος. Αλλά τους 110 τους έχει στις 6,000 και μένει εκεί μετά, χορίζεται από εκκεντροφόρους αυτό. Δεν έχει τρελές χαμηλές, δεν του έχουν δώσει πολύ χαμηλά και το έχουν κόψει και ψηλά. Είναι ένα δυνατό, χιλιάρι μοτέρ αλλά φλατ.
Σ: Από το λίγο που το οδήγησα μου έδωσε την εντύπωση ότι είναι και μακρύ γραναζωμένο.
Α: Το Honda; Στα 240 km/h σκάει.
Σ: Ναι αλλά δεν είναι από γρανάζωμα αυτό, είναι από δύναμη.
Α: Όχι γιατί είναι στο κόκκινο, τη φορτώνει δηλαδή την έκτη. Οπότε αν ήταν από δύναμη και ήταν μακρύ θα έμενε στις 7,000 και δεν θα μπορούσε να ανεβάσει άλλο. Όμως είναι στο κόκκινο στα 240 km/h.
Σ: Δεν το είδα ποτέ αυτό, το οδήγησα μόνο στην πόλη, δεν το έβγαλα έξω.
Α: Και το Super Duke είναι έτσι, 240 τέλος.

DUCATI


ÖHLINS
DUCATI


DUCATI

K: Άρα λοιπόν, για να σου λυθεί η αρχική απορία, σε αυτή την παρέα έχουμε τρία μηχανάκια που είναι φτιαγμένα εξ' επί τούτου streetfighter και το μόνο το οποίο ακολουθεί την απλή, αρχέγονη λογική της κατηγορίας είναι το Ducati.
A: Και αυτό όχι ξεκάθαρα, έχει αρκετές αλλαγές από το 1098.
K: Έχει όμως όλη τη βάση. Μοτέρ, πλαίσιο, ψαλίδι και μπροστινό.
A: Είναι πιο μακρύ το ψαλίδι. Με τέτοια θέση οδήγησης, κοντό ψαλίδι και 150 άλογα θα ήταν…
K: Ούτως ή άλλως είναι μακριά τα Ducati.
A: Ναι, και αυτό είναι άλλους δύο πόντους πιο μακρύ.
K: Όλο το υπόλοιπο είναι στη λογική των streetfighter και γι' αυτό και κουβαλάει όλα τα κουσούρια της supersport αδερφής. Αυτή τη τσιμεντένια αίσθηση…
A: Δεν είναι Monster αερόψυκτο. Το Monster το βολτάρεις κιόλας. Είναι Ducati αλλά…
K: Κουραφέξαλα, και το Monster τα ίδια χάλια είναι σε αίσθηση, δεν πάει πουθενά, δεν θέλει να αλλάξει κατεύθυνση. Όπως και το Streetfighter, έχει μια τρενάτη αίσθηση, σαν να είναι σε ράγα.
Σ: Δε λέω, αλλά το Monster έχει άλλο ζύγισμα, είναι πιο πισώβαρο από το Streetfighter. Είναι τελείως διαφορετικό, εδώ πέρα κάθεσαι πάνω από την μπροστινή ρόδα.
K: Εντελώς.
Σ: Και στο λέω γιατί οδήγησα Monster πρόσφατα.
K: Στο Monster είσαι λίγο σαν τον εσταυρωμένο.
Σ: Πήγα με ένα φίλο μου που έχει ένα S2R και το πήρα βόλτα για μια στιγμή, να δω πόσο διαφορετικό είναι. Με το που ανέβηκα πάνω στο S2R ήμουν λες και καβάλησα το V-Max. Ο κώλος μου κάτω, τα χέρια ψηλά, το βάρος πίσω, ξέρεις, ήταν άλλο πράγμα τελείως. Καμία σχέση με το Streetfighter.

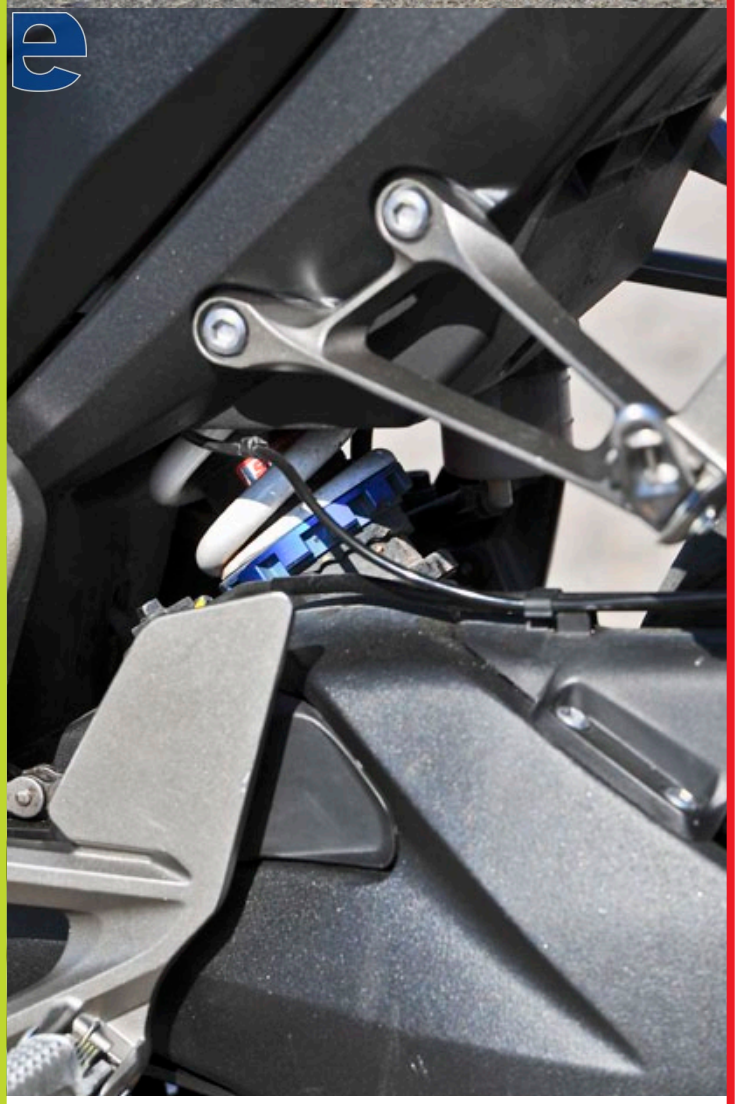
Φρένα, κιλά και πλαίσια

A: Τα καλύτερα φρένα πάντως τα έχει το Honda.
Σ: Με εντυπωσίασε το φρένο του Honda.
Θ: Σε αστικό περιβάλλον το Honda δεν παίζεται. Απλά δεν σκέφτεσαι το φρενάρισμα.
Σ: Το Honda δεν το οδήγησα έξω, δεν ξέρω τι κάνει μετά από ένα ρυθμό.
K: Ωστόσο μας απογοήτευσε χτες το βράδυ ο Άρης. Πίστευα ότι θα σταμάταγε σε εκείνο το φανάρι…
A: Δεν σταμάταγε βρε συ το μηχανάκι εκεί, με τίποτα. Αφού είδα ότι δεν σταμάταγε άνοιξα γκάζι, να περάσω γρήγορα. Είναι και τα λάστιχα που ξεγελάνε στο φρένο, αλλά μου φάνηκαν πολύ καλά. Έχεις και την ηρεμία του ABS…
Σ: Δεν βλέπω καμία ουσιαστική διαφορά πέρα του ότι το Honda έχει τα συνδυασμένα. Αυτό που μου άρεσε στο

"Το μόνο που ακολουθεί την αρχέγονη λογική της κατηγορίας είναι το Ducati..."

fe.

ακόμα και η ψυχρή
λογική των αριθμών βγάζει
Super Duke



Honda ήταν ότι δεν μπλοκάρει με τίποτα. Προσπαθούσα να βάλω το ABS σε λειτουργία και δεν έμπαινε.
Κ: Άμα στα βάλω κάτω, τα πιο αδύναμα φρένα σε αυτή την παρέα τα έχει το Triumph. Μικρές διαφορές.
Σ: Ίσως επειδή είναι το πιο βαρύ;
Κ: Τα φρέναρα όλα. Το Triumph μου φαίνεται ότι έχει το πιο αδύναμο φρένο - ή το πιο μαλακό αν θέλεις.
Θ: Νομίζω ότι στα φρένα πλέον δεν έχει σημασία τόσο πολύ η δύναμη.
Σ: Ξέρεις κάτι; Μια διαφορά που έχει το Triumph από τα υπόλοιπα είναι το ABS του, που έμπαινε πιο εύκολα. Είναι λίγο πιο ευαίσθητο.
Α: Στο Honda, το ABS δεν έμπαινε ποτέ και με τίποτα. Ούτε με πίσω φρένο δεν μπαίνει. Πατάς το πίσω φρένο με το τακούνι και δεν μπαίνει με την καμία.
Σ: Ε, αυτό σου λέω. Το προσπάθησα να το βάλω σε λειτουργία και δεν μπορούσα ούτε με πίσω φρένο. Το Triumph δεν έχει τόσο καλό ABS, είναι λίγο πιο ευαίσθητο, μπαίνει εύκολα και σου χαλάει το φρενάρισμα.
Α: Εντάξει, για φρένα ασφαλείας ψηφίζω Honda. Για φρένα που θα πεις ότι κάνεις και ένα trackday, τότε Ducati μακράν. Όλα τα άλλα βρίσκονται κάπου ανάμεσα. Το Triumph κάνει και λίγο πίστα και στο δρόμο δεν σκοτώνεσαι. Το ίδιο και το Super Duke, που είναι τα πιο ξεκρέμαστα, μιας και είναι δυνατά πολύ. Θέλει καλά λάστιχα για να αποδώσει.
Κ: Και το Ducati. Ειδικά αν δεν έχεις λάστιχο τη γάμησες.
Α: Το Ducati δεν το βάζω καν στην κατηγορία δρόμου γιατί είναι για να βγάζεις τη μανέτα. Καλύτερα να τη βγάλεις τη μανέτα ή να βάλεις μια κοντή που να την φτάνεις μόνο με ένα δάχτυλο.
Θ: Άμα φρενάρεις με ένα δάχτυλο και δεν είσαι σε φάση πανικού, είναι γαμώ.
Α: Το Ducati χτες που έκανα μερικά endo, σε μια από τις πρώτες προσπάθειες με λίγο κρύο λάστιχο μπλόκαρε για πλάκα.
Σ: Συγνώμη, μια ερώτηση να κάνω; Έχει κανένα άλλο εκτός από το Ducati μεταλλικά σωληνάκια; Στάνταρ εννοώ.
Κ: Το KTM και το Triumph. Δεν έχει το CB δηλαδή. Τώρα βέβαια στο CB που δεν έχει μεταλλικά σωληνάκια δεν μπορείς να πεις ότι θα του βάλεις και θα αποκτήσει καλύτερο φρένο.
Α: Μπορεί και να χαλάσει.
Κ: Α μπράβο. Με πιο μέτριες δαγκάνες, τα σωληνάκια μπορεί να σου έφτιαχναν την αίσθηση.
Α: Το CBR το 1000 για παράδειγμα θέλει σωληνάκια. Με τα λαστιχένια σου δίνει την αίσθηση ότι δεν θα φρενάρει.
Κ: Τα σωληνάκια σου φτιάχνουν περισσότερο την αίσθηση παρά το αποτέλεσμα.
Σ: Δεν περιμένω από το μεταλλικό σωληνάκι να σου δώσει

καλύτερο φρενάρισμα, νομίζω ότι θα έχεις περισσότερη αντοχή στο χρόνο σε συνθήκες πίεσης.
Κ: Εν κατακλείδι για τα φρένα έχει δίκιο ο Άρης. Τα πιο ξεκρέμαστα είναι του Super Duke, γιατί δεν έχουν ABS και είναι πολύ δυνατό το φρένο… Μπα, το πιο ξεκρέμαστο είναι το Ducati γιατί έχει και πιο κοντή διαδρομή στο μπροστινό. Είναι και τσιμεντένιο από ανάρτηση. Τα άλλα δύο σώζονται λόγω ABS.
Σ: Στο Ducati έχεις την αίσθηση από την αρχή πως όταν θα ξεκολλήσει δεν θα προλάβεις να καταλάβεις τι συνέβη.
Κ: Πρώτα θα μετράς την άσφαλτο και μετά θα καταλάβεις ότι έπεσες.
Α: Κοίτα, το Triumph και χωρίς ABS έχει ωραίο φρένο. Γενικά είναι πολύ καλό μηχανάκι, οι αναρτήσεις του είναι ωραίες, ασχολήθηκα και τις ρύθμισα κιόλας γιατί είναι πολύ σκληρές, με πολλή συμπίεση για την Ελλάδα. Φαντάσου ότι μπροστά την είχα βγάλει τέρμα την συμπίεση για να ακολουθεί τα σαμάρια που βρίσκει στο δρόμο. Γίνεται πάρα πολύ καλό, "ακούνε" πολύ οι αναρτήσεις του. Του CB τις πείραξα μπροστά, έβαλα τέρμα την επαναφορά και δεν γίνεται τίποτα, πάλι χοροπηδά σαν ελατήριο. Το Ducati είναι τάβλα και το Super Duke στη στάνταρ μορφή έχει τις καλύτερες αναρτήσεις.
Θ: Για μέτριο δρόμο, το Super Duke είναι το καλύτερο.
Α: Γιατί έχει διαδρομές.
Σ: Δεν το σκάλισα καθόλου, αλλά αυτό το πιρούνι του Ducati δεν ξέρω κατά πόσο θα μαλακώσει.
Κ: Έχε υπόψη σου ότι έχει λάθος ελατήριο αυτό.
Α: Είναι πολύ σκληρό πίσω.
Κ: Δηλαδή θέλει και άλλο ελατήριο για να έρθει στα ίσια του, δε φτάνει να το μαλακώσεις μόνο.
Θ: Παρόλα αυτά, αυτό το σκληρό ελατήριο, έτσι άκαμπτα που δουλεύει πίσω, το κάνει τόσο ελεγχόμενο στα γλιστρήματα. Όσο του δίνεις τόσο ακριβώς σου επιστρέφει.
Κ: Θα ήθελα όμως άλλους δέκα πόντους ψαλίδι για να κάνεις ωραία παντιλίκια με αυτό.

Το επίκεντρο λέγεται Streetfighter S

Α: Το βασικό που κουβαλάει το Ducati είναι το μοτέρ του. Το δούλεμα που έχει βρε παιδί μου, είναι μοτέρ που θέλει 150 χιλιόμετρα για να αρχίσει να στρώνει στο δούλεμά του. Θέλει να ανεβάσεις, ίσως όχι 150 αλλά σίγουρα 120. Χαμηλά είναι δράμα. Εκεί στη στροφή που κάναμε φωτογράφιση, κάθε μέτρο μου έριχνε και πιστονιά. Και αντί να στρίβω πεταγόταν μπροστά.
Κ: Για κάτσε ρε φίλε, μήπως το οδηγούσες με μια πάνω νομίζοντας ότι έτσι πρέπει;
Α: Δοκίμασα τα πάντα. Έστριβα με δευτέρα και με πέταγε μπροστά. Όταν δοκίμασα με πρώτη, έκλεινα το γκάζι και

γονάτιζε μπροστά.
Σ: Το έκανα και εγώ αυτό και είχα την ίδια αίσθηση. Στην αρχή πήγα σιγά και πήγαινε να διπλώσει συνέχεια, σε έπαιρνε μέσα να πέσεις και έλεγες, ok, πάω πολύ αργά. Ήθελε να στρίψει με ταχύτητα που εγώ δε μπορούσα να το στρίψω σε εκείνη τη στροφή.
Α: Στο τέρμα Συγγρού για Πειραιά, στην παρατεταμένη κάτω από τη γέφυρα, το μηχανάκι στρίβει φουλ. Με μαλακά ελαστικά, τίποτα δε στρίβει εκεί καλύτερα.
Θ: Συνδυάζει δύο κακά πράγματα. Είναι πολύ μακρύ, ειδικά στην πρώτη και τη δευτέρα και έχει και πολύ κακό ψεκασμό, δεν ξέρω, κάτι δε δουλεύει όπως πρέπει στο άνοιξε-κλείσε. Αν είσαι με πρώτη ή δευτέρα που απλώνουν λίγο παραπάνω, αυτό το παραμικρό που του κάνεις του διαταράσσει την ισορροπία.
Κ: Δεν είναι τόσο το ότι δε δουλεύει καλά. Αυτό ευθύνεται στο ότι είναι πολύ δυνατό αυτό το πράγμα χαμηλά. Ακουμπάς το γκάζι και κάνει μπραααα και φεύγει μπροστά. Σα motocross κάνει.
Σ: Είναι και το άλλο. Δεν σε πουλάει σε ξεκίνημα στο φανάρι άμα είσαι απρόσεκτος;
Θ: Ξέρεις τι; Έχει δύναμη χαμηλά, αλλά δεν έχει αυτόν τον μικρομετρικό έλεγχο στο γκάζι για να το ελέγξεις.
Κ: Σίγουρα δεν έχεις γιατί μιλάς για χαμηλές στροφές και χαμηλά τα δικύλινδρα είναι χάλια.
Α: Στις 5 με 6,000 rpm έχει μικρομετρική ακρίβεια. Όταν στρίβεις και είσαι στις στροφές που βγαίνει καλά το δικύλινδρο, δηλαδή 5,000 με 7,000 rpm…
Θ: Δε μπορεί να μη γίνεται να το φτιάξουν αυτό το πράγμα από ψεκασμό.
Κ: Δε γίνεται ρε συ, μιλάμε για δύο τεράστια πιστόνια. Όπως και να το κάνεις, δε γίνεται. Είναι ακριβώς σαν τα μονοκύλινδρα όταν τα πηγαίνεις με μια πάνω.
Α: Είναι 150 άλογα δικύλινδρο, έτσι;
Σ: Η Φυσική είναι ανίκητη, ε;
Κ: Ακριβώς! Η Φυσική είναι ανίκητη.
Α: Μετά, αν το κάνουν να δουλεύει χαμηλά, δε θα δουλεύει στο υπόλοιπο φάσμα. Το Multistrada δηλαδή που δουλεύει πιο καλά χαμηλά, μετά είναι άλλου γι' αλλού.
Θ: Ξέρεις τι πρέπει να θέλει; Να γλυκάνει σε λειτουργία γενικότερα, να χάσει δηλαδή λίγο ψηλά και να βρει τη σωστή λειτουργία χαμηλά.
Κ: Κοίτα, αυτό θα στρώσει μόλις πετάξεις τις εξατμίσεις και βάλεις ανοιχτές. Το Streetfighter, έτσι όπως είναι ταπωμένο για να περνάει προδιαγραφές, γίνεται χάλια χαμηλά. Αν το οδηγήσεις με ανοιχτές εξατμίσεις είναι πιο γλυκό, καμία σχέση. Στρώνει η συμπεριφορά του, δεν είναι μόνο ότι κερδίζει σε ιπποδύναμη.
Σ: Αναπνέει καλύτερα δηλαδή.

K: Α μπράβο. Προφανώς ο χάρτης που βάζουν από το εργοστάσιο είναι πολύ φτωχός. Αυτά τα κάνουν για να περνάνε προδιαγραφές. Εδώ βρίσκεται και η μεγάλη διαφορά στη νοοτροπία. Ο Ιταλός που φτιάχνει το Streetfighter σου λέει "άσ' το έτσι, ούτως ή άλλως αυτός που θα το πάρει θα του βάλει εξατμίσεις και θα στρώσει". Ο Ιάπωνας από την άλλη φτιάχνει ένα πράγμα που θέλει να δουλεύει άψογα για δέκα χρόνια.

A: Οπότε σε μοτέρ καταλήγουμε στο Triumph ή στο KTM, σωστά; Μεταξύ των δύο είμαστε.

K: Κοιτάξτε, εμένα την ξέρετε την αδυναμία μου. Το καλύτερο μοτέρ γι' αυτή τη δουλειά είναι το δικύλινδρο. Το Streetfighter πρέπει να είναι δικύλινδρο.

A: Και εγώ που το σκεφτόμουν χτες το βράδυ κατέληξα στο ότι αν είχα 12 χιλιάρικα να διαθέσω για γυμνό δε θα έπαιρνα σε αυτή την κατηγορία μηχανάκι που το βρίσκω λίγο περιττό. Μόνο για Super Duke θα τα έδινα, όχι για τίποτε άλλο. Να πάρεις το CB και τι να το κάνεις; Ξέρω εγώ; Έχει μια άγρια εμφάνιση αλλά η χρήση που του ταιριάζει είναι ίδια με του CBF.

Θ: Ή παίρνεις streetfighter σκληροπυρνικό ή δεν παίρνεις.

Εργονομικές ανησυχίες

Σ: Η αλήθεια είναι ότι το Honda είναι λίγο σαν άγριο CBF. Και είναι περισσότερο άγριο σε εμφάνιση παρά σε ουσία. Εντάξει, έχει πιο πολύ γκάζι αλλά περισσότερο είναι ένα CBF που δείχνει κακό. Είναι πολύ μάρκετινγκ η λογική του βρε παιδί μου.

Θ: Άμα οδηγείς μόνο το CB δε θα σε προβληματίσει ποτέ τίποτα. Αλλά η μαλακία αρχίζει μόλις οδηγήσεις κάνα Super Duke.

Σ: Στην πραγματικότητα, με το CB δε θα ενοχληθείς ποτέ για τίποτα. Το μηχανάκι είναι άψογο. Απλώς δε θα σε κάνει ποτέ να αισθανθείς δέος.

K: Είναι άψογο, απλώς δεν είναι τόσο καλό όσο τα άλλα στις ταχύτητες πόλης, από τα μηδέν έως τα 80 km/h. Σε αυτές τις ταχύτητες, το Triumph και το KTM είναι πολύ καλύτερες μοτοσυκλέτες από το CB.

A: Έχουν περισσότερο fun, είναι καλύτερα υπό αυτή την έννοια.

K: Αυτό εννοώ, όχι ότι δεν τσουλάει το Honda. Τα άλλα όχι απλώς τσουλάνε αλλά έχουν και πλάκα.

Σ: Η αίσθηση που είχα όταν κατέβηκα από το CB και ανέβηκα στο Ducati ήταν ότι στις 3,000 rpm το Ducati με δευτέρα συμπεριφέρεται όπως το CB με πρώτη. Πρέπει να το στροφάρεις για να πεις ότι κάτι κάνεις.

A: Και πάνω λοιπόν που το τρικύλινδρο πάει να μπει στο ρουθούνι του δικύλινδρου στα γυμνά, έρχονται τα τριάντα κιλά διαφοράς και τελειώνουν το παιχνίδι. Το Super Duke

ρε φίλε είναι πούπουλο. Και 10 άλογα λιγότερα που έχει το αισθάνεσαι λες και έχει 30 περισσότερα.
Σ: Το Super Duke ναι, το Ducati δε θα το έλεγα ότι μου έδωσε αυτή την αίσθηση.
Α: Όχι, μεταξύ των τριών. Το Ducati για δρόμο το έχουμε αφήσει πίσω, άσ' το.
Κ: Παρόλα αυτά, με το Ducati χτες στην περιφερειακή αισθανόμουν ότι κλέβω εκκλησία.
Σ: Στα πολλά, ναι.
Θ: Μήπως θα είχε καθόλου νόημα στο Ducati να αλλάξεις το ύψος της ανάρτησης πίσω, να το χαμηλώσεις λίγο;
Α: Και κάνα τιμονάκι πιο ψηλό… Εντάξει, αν το έχεις δικό σου, θα κάνεις κάποιες μετατροπές. Αλλάζεις το κλιπονάτο το τιμόνι με ένα χοντρό fat bar και τελείωσες, αλλάζεις εντελώς τη θέση οδήγησης.
Σ: Είναι πολύ χαμηλό το τιμόνι του Streetfighter, εκνευριστικά χαμηλό.
Θ: Έτσι είναι, σου χαλάει όλη την κατανομή του βάρους.
Σ: Κατ' αρχή είναι κουραστικό στα λίγα χιλιόμετρα. Είναι σαν να οδηγάς χαμηλά κλιπόν. Όλο το βάρος στα χέρια…
Κ: Εγώ έχω μια καλή απορία. Με τόσο σκυφτή θέση οδήγησης και σουζάρει με το ένα τρίτο του γκαζιού. Αν ψηλώσεις το τιμόνι τι πρόκειται να συμβεί;
Α: Κονταίνεις το γρανάζωμα ένα δόντι μπροστά και δύο πίσω…
Κ: Και μετά δεν ξεκινάς ποτέ. Ποτέ και για κανένα λόγο.
Σ: Η πρώτη και η δευτέρα είναι μακριές ούτως ή άλλως. Έτσι και το κοντύνεις αυτό το πράγμα δε νομίζω ότι θα πηγαίνει πουθενά.
Α: Το κονταίνεις και του βάζεις και ένα στοπ στη γκαζιέρα στο 50 τοις εκατό!
Θ: Το κόντεμα παίζει να το φτιάξει πολύ γιατί θα μπορείς να πηγαίνεις με μια πάνω μετά.
Σ: Δεν θα μπορείς να αφεθείς ποτέ όμως, έτσι;
Α: Θα στρώσει το μηχανάκι, δε θα ανοίγεις γκάζι πολύ βέβαια. Αν όμως δουλεύει πιο συχνά και σε πιο λίγα χιλιόμετρα μεταξύ 4,000 και 7,000 rpm, αυτό θέλεις να πετύχεις σε αυτό το μοτέρ, να φέρεις το 4 με 7 πιο χαμηλά στο κοντέρ.
Σ: Εντάξει, θα πρέπει να είσαι πολύ πιο συγκεντρωμένος για να το οδηγήσεις μετά. Για παράδειγμα είσαι μέσα σε μια στροφή και πηγαίνεις χαλαρός, με 4,000 στροφές και του κάνεις μια αδέξια γκαζιά. Αυτό το πράγμα θα σηκωθεί να πάει ευθεία!
Α: Αφού έχει traction, θα σε κρατήσει.
Σ: Αν δεν σουζάρει και φύγει ευθεία, ναι. Αν γλιστρήσει θα σε σώσει το traction. Αν δεν γλιστρήσει τον ήπιες!
Θ: Κοίτα, ό,τι γρανάζωμα και να έχεις, άμα το κάνεις αυτό…
Σ: Θέλω να πω ότι άμα το κοντύνεις θα το κάνεις χειρότερο,

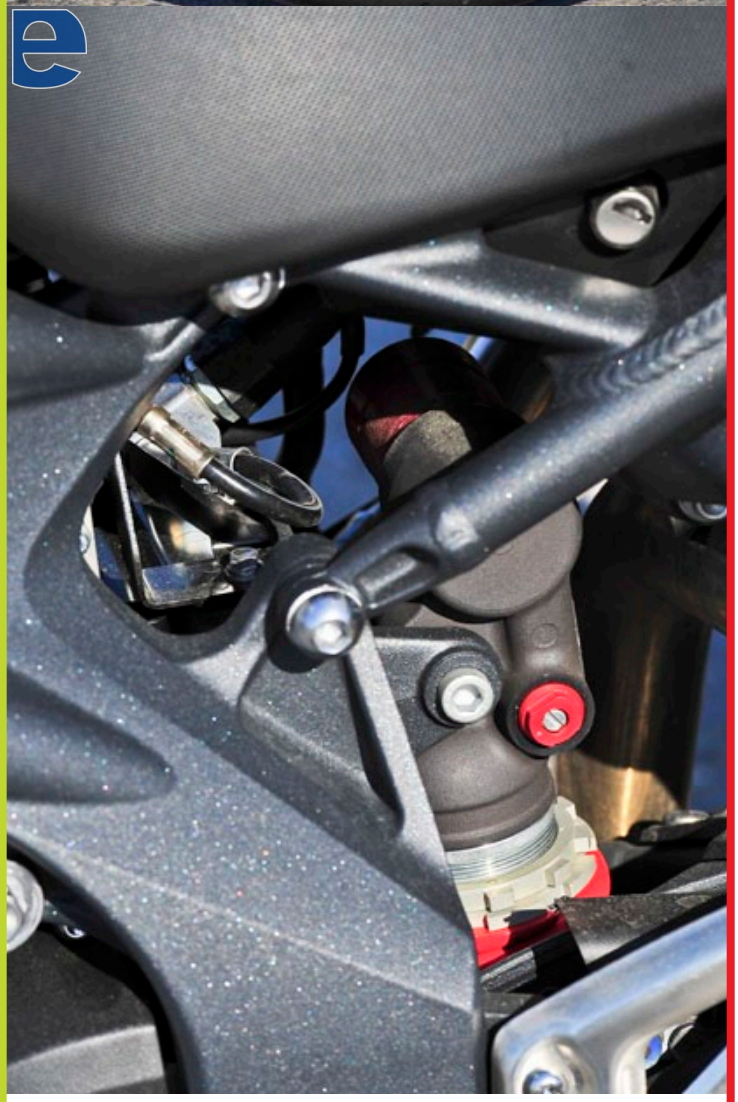
θα πρέπει να είσαι 100% συγκεντρωμένος όλη την ώρα.
Κ: Μην κάνεις και εσύ τον συνήγορο του διαβόλου προσπαθώντας να κάνεις το Ducati CBF, δε γίνεται αυτό.
Σ: Όχι, δεν προσπαθώ να το κάνω CBF, λέω ότι είναι που είναι, άμα το κοντύνεις κιόλας… ο Χριστός και η Παναγία!
Κ: Εγώ συμφωνώ στο κόντεμα, θα βοηθήσει καθώς θα το πηγαίνεις μια πάνω μετά.
Α: Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στην πίστα. Ακούς που λένε ότι αν κοντύνεις ένα 1000άρι θα σκοτωθείς. Κι όμως, έτσι στρώνει το μηχανάκι. Δουλεύει πιο ψηλά σε πιο λίγα χιλιόμετρα, φορτώνει τις ταχύτητές του και γλιτώνεις τα highside κρατώντας το πάνω από τη μέγιστη ροπή. Έτσι, το Streetfighter θα γίνει πιο φιλικό μέσα στην πόλη. Που "καθαρίζει" τώρα το μοτέρ; Μόνο στη Συγγρού και σε παρόμοια ανοιχτά κομμάτια. Μέσα στο κέντρο είναι παναγία μου. Σαν συναίσθημα όμως, το Ducati είναι αλλού. Πατάς το κουμπί στη γκαραζόπορτα το πρωί, ανεβαίνει το ρολό και παθαίνεις την πλάκα σου μόνο που το βλέπεις. Σήμερα που άνοιξα και αποκαλύφθηκε το μουσταρδί από μέσα (γέλια)… Εντάξει, και με το Triumph ψιλοχαίρεσαι, βοηθά και το άσπρο που είναι πολύ πιο χαρούμενο.

Παίρνουν νερό τα streetfighter;

Σ: Να σας πω, χτες ήμασταν να παίζουμε ξύλο για το ποιος θα πάρει το Triumph να πάει σπίτι του και σήμερα δεν μπορούμε να ξεκολλήσουμε, όλο για το Ducati μιλάμε.
Α: Το Ducati είναι ιδιαίτερο, ξέρεις, δεν έχουν ρίξει νερό στο κρασί τους. Έτσι τα φτιάχνουμε εμείς, σου λέει ο Ιταλός, και αν σου αρέσει.
Κ: Κοίτα, μιλάμε για μια κατηγορία όπου εκ των πραγμάτων ο ενδιαφερόμενος βγάζει από την τσέπη τα λεφτά και αγοράζει ένα από τα πιο άχρηστα μηχανάκια που μπορεί να αποκτήσει στη ζωή του.
Σ: Εκεί διαφωνώ εγώ.
Κ: Είναι άχρηστα.
Σ: Το Triumph δεν είναι άχρηστο, το κάνεις και ταξιδάκι, το κάνεις κάτι βρε παιδί μου.
Κ: Ρε φίλε, αν είναι να κάνεις ταξιδάκι πήγαινε πάρε ένα Fazer, τι το θες το Speed Triple;
Α: Ο Σπύρος λέει ότι κάποια από αυτά, όπως το Triumph και το Honda, είναι μηχανάκια γενικής χρήσης.
Κ: Μα εκεί χαλάει όμως το γλυκό, όταν πας να βάλεις νεράκι μέσα και να πεις "ε, κάνει και ταξιδάκι…"
Σ: Πόσος κόσμος έχει λεφτά να έχει τέσσερα μηχανάκια;
Κ: Τι το θέλει το streetfighter τότε;
Σ: Γιατί αυτό γουστάρει και αυτό τον καλύπτει στο 80 τοις εκατό της χρήσης που κάνει.
Κ: Τώρα πας να μου το βγάλεις καλή νοικοκυρά.
Σ: Δεν στο βγάζω καλή νοικοκυρά, στο βγάζω ρεαλιστική

X-lite
DUKE
R990

SPEED
TRIUMPH



νοικοκυρά. Αν είχα πολλά λεφτά δε θα με ενδιέφερε αυτό το θέμα.

Κ: Α γεια σου! Αυτός που περιγράφεις τώρα είναι το κοινό που αγοράζει το Ducati, που δεν έχει καμία σχέση με το κοινό που αγοράζει το Honda.

Σ: Σε αυτό συμφωνώ.

Κ: Το κοινό που αγοράζει το Ducati και δίνει 22 χιλιάρικα για να πάρει ένα γυμνό μηχανάκι το νοιάζει να είναι ωραίο, να το γουστάρει, να κάνει φασαρία. Θα το πάει μέχρι τη γωνία και θα έρθει.

Α: Η ζήλεια που εισέπραξα στο δρόμο ήταν με το Ducati.

Σ: Εννοείται. Κατ' αρχή είναι το καινούργιο. Δεύτερον είναι αυτό που δε βλέπεις στο δρόμο γιατί κάνει 22 χιλιάρικα.

Α: Με το Super Duke δεν ασχολείται κανένας. Αν και πορτοκαλί περνάει απαρατήρητο, σαν 640 as πούμε. Το Triumph το λοξοκοιτάνε αλλά δε μπορούν να καταλάβουν αν είναι της σειράς ή κάτι ιδιαίτερο. Οι ψιλοάσχετοι δεν ξέρουν, οι σχετικοί σε ρωτάνε "είναι το καινούργιο φιλαράκο;". Αλλά οι άσχετοι δεν ασχολούνται. Με το Ducati όμως, ρωτάνε μέχρι και οι ντελιβεράδες.

Σ: Το Ducati ρε συ φωνάζει λεφτά. Το βλέπεις από μακριά και λες "ω ρε φίλε, αυτό πρέπει να είναι πολύ ακριβό".

Κ: Είναι επιτυχία αυτό όμως, έτσι;

Σ: Φυσικά και είναι επιτυχία, είναι η ίδια συζήτηση που κάναμε με τα Harley. Σταματάς με το Fat Boy στο φανάρι και όλοι ξέρουν ότι έχουν παρκάρει 25 χιλιάρικα δίπλα τους.

Α: Εμένα πάντως, δεδομένης της εποχής, δε μου αρέσει αυτή η αίσθηση. Ντρέπομαι λίγο, ξέρεις, βιάζομαι να πω ότι δεν είναι δικό μου και είναι δοκιμής.

Σ: Μην είσαι τόσο σίγουρος γι' αυτό πάντως.

Κ: Περίμενε να δεις το Diavel λέει…!

Σ: Δεν ξέρω αν θα το σκεφτόσουν αν τα είχες τα λεφτά.

Α: Αν τα είχα δε θα ντρεπόμουνα γιατί θα ήταν αληθινή η εικόνα που θα μετέδιδε το Ducati. Τώρα δεν είναι αληθινή η εικόνα, γι' αυτό ντρέπομαι.

Κ: Αυτό είναι που λέτε το θέμα. Ναι μεν εμείς τα βάζουμε στον ίδιο ντορβά, στην ίδια κατηγορία, αλλά δεν απευθύνονται στο ίδιο κοινό.

Σ: Δεν έχουν καμία σχέση, συμφωνώ. Εκεί θέλω να καταλήξω και εγώ.

Κ: Αυτός που θα πάρει το Honda δε θα σκεφτεί καν ότι υπάρχει κάτι αντίστοιχο σε Ducati –και το ανάποδο. Αυτός που θα πάει να πάρει το Ducati δεν ξέρει ότι η Honda βγάζει CB 1000R.

Σ: Δε θέλει να ξέρει.

Α: Και το Super Duke είναι στον δικό του, ξεχωριστό κόσμο.

Κ: Το KTM τώρα στα 9 χιλιάρικα μπαίνει στην εικόνα

δυνατά.
Σ: Η αλήθεια είναι ότι μοιάζει με ιεροσυλία να συγκρίνεις το KTM με το Ducati.
Κ: Μην ακούω ανδίες, ρόδες έχουν όλα, τι να κάνουμε. Τι κοιτάς; Πόσο κάνουν;
Σ: Άρα μάλλον δεν έπρεπε να υπάρχει το Ducati σε αυτή την κατηγορία.
Κ: Κοίτα, όταν πιάνω να συγκρίνω streetfighter δε με ενδιαφέρει αν το Triumph ταξιδεύει ανθρώπινα. Αυτά είναι μηχανάκια επίδειξης.

Η περίφημη αυτονομία αναβάτη

Θ: Και τι γίνεται με την αυτονομία αναβάτη;
Σ: Στην αυτονομία αναβάτη το Triumph είναι έτη φωτός μπροστά.
Κ: Βαστάτε μισό. Να σας κάνω μια ερώτηση; Ξεχάστε την προστασία από τον αέρα. Ποιο από όλα είναι πιο σταθερό στις μεγάλες ταχύτητες;
Α: Το Ducati.
Κ: Το Ducati δεν κουνάει ρούπι, ούτε με 250 km/h! Το Triumph, παρά τη ζελατίνα, έχει χαρούμενο τιμόνι όλη την ώρα. Και το KTM επίσης, κουνιστό και αυτό.
Σ: Συγνώμη αλλά δεν υπάρχει περίπτωση να πάω ταξίδι με Ducati.
Κ: Εγώ θα πήγαινα. Αν του έβαζα ζελατίνα; Εύκολα!
Σ: Με την καμία.
Κ: Μα δεν κουνάει. Γιατί ρε φίλε; Αν του βάλεις ένα μασκάκι σαν του Triumph;
Σ: Ταξίδι δεν είναι μόνο η προστασία από τον αέρα, είναι ένα κάρο πράγματα.
Κ: Ρε, βγήκατε παραέξω; Το Ducati τσουλάει πιο ωραία από όλα.
Σ: Βγήκα παραέξω και αυτό μετράει και το χαλικάκι. Δεν θέλεις το μηχανάκι που ταξιδεύεις να μετράει και το τελευταίο χαλίκι που περνάς από πάνω.
Α: Και όμως, να σας πω κάτι; Δοκίμασα να πάω με όσα χιλιόμετρα αισθανόμουν άνετα χωρίς να κοιτάω το κοντέρ. Το δοκίμασα και με το KTM και με το Ducati. Σαν άνεση και σαν αίσθηση, με το Ducati είχα 20 περισσότερα χιλιόμετρα. Με το KTM στα 150 άρχισα να αισθάνομαι περίεργα. Με το Ducati στα 170 δεν έτρεχε τίποτα.
Σ: Το Ducati μου είναι άνετο μέχρι και τα 200 km/h, καμία αντίρρηση. Αλλά για λίγη ώρα.
Κ: Αν του βάλεις όμως ένα μασκάκι όπως σου είπα και πριν…
Σ: Όχι γιατί τα προβλήματα που έχει το Ducati είναι άλλης φύσεως. Για παράδειγμα, είναι υπερβολικά σκληρό για να κάνεις ταξίδι. Δε μπορείς να κάνεις ταξίδι με τόσο σκληρό μηχανάκι. Σου βγάζει μια ένταση η οποία θα σε έχει τσακίσει πριν φτάσεις στη Θήβα.

SPEED

A: Αυτό είναι, η ένταση είναι που σε χαλάει. Το ότι σε έχει ψυχολογικά σφιγμένο συνέχεια πάνω του, σε κρατάει σε εγρήγορση. Κάθε επιτάχυνση που κάνεις σε ρεπρίζ, σου ανεβάζει την αδρεναλίνη στα ύψη.
Σ: Άρα λοιπόν έχουμε αρχίσει και πηγαίνουμε από το Speed Triple προς το Streetfighter.
A: Ε όχι δα. Streetfighter δεν αγοράζεις με καμία δύναμη, εκτός κι αν είσαι πολύ φραγκάτος.
Σ: Γιατί δε θα το αγόραζες με καμία δύναμη; Μετά από όλα αυτά που έχουμε πει τόση ώρα;
A: 22 χιλιάρικα μηχανάκι;
K: Το πρόβλημα με το Streetfighter είναι ότι έχει μεγάλο εσωτερικό ανταγωνισμό. Γιατί να πάρεις το Streetfighter από τη στιγμή που μπορείς να πάρεις ένα 1198SP;
Σ: Γιατί σ' αρέσει;
K: Πάρε το 1198 σου λέω, πάνω κάτω τα ίδια είναι. Έχει και κουστουμάκι, ταξιδεύει και καλύτερα…
A: Ξέρεις τι γίνεται; Το 1198 δεν είναι σωστό μηχανάκι ως βάση για streetfighter. Είναι μεν συγκινησιακά ωραίο όπως όλα τα Ducati, αλλά δεν κάνει για να το γδύσεις και να το κάνεις streetfighter γιατί δεν είναι μηχανάκι πόλης με την καμία.
Σ: Εμένα μου αρέσουν σαφώς περισσότερο τα γυμνά μηχανάκια από τα ντυμένα. Μιλάμε καθαρά συγκινησιακά, έτσι; Με φτιάχνουν πολύ περισσότερο.
A: Από την άλλη βέβαια, μπορεί να στρώσει το μηχανάκι με δυο αλλαγές, για τις οποίες βέβαια δεν ξέρουμε πως θα είναι.
Σ: Μέχρι να φτάσω στην πλατεία της Πεντέλης με το Streetfighter, είχα βλαστημήσει την ώρα και τη στιγμή. Τι κάνω, που πάω, τι θέλω από τη ζωή μου; Γιατί αυτός δεν κάθεται ακίνητος στο φανάρι; Δεν πιστεύω ο πεζός να κάνει την μαλακία και να πατήσει το πόδι του στην άσφαλτο… Ξέρεις, ήμουν συνέχεια σε αυτή τη λογική. Με το που βγήκα από την πλατεία και άρχισα να ανεβαίνω τις στροφές της Πεντέλης, έγινε μηχανάκι.
A: Το Streetfighter είναι πιστό στην ιταλική σχολή. Και το Brutale είναι έτσι και το Tuono είναι έτσι. Συνολικά, μπορείς να το πεις πετυχημένο μηχανάκι.
Σ: Για αυτούς τους δέκα ανθρώπους που απευθύνεται.
A: Και για τους δέκα, ναι. Το Super Duke και το Speed Triple έχουν μια ντουκατίλα σαν συγκίνηση. Το CB δεν την έχει καθόλου. Αν δηλαδή ψάχνεις την συγκίνηση δεν κοιτάς καν τα γιαπωνέζικα.
K: Παρόλα αυτά, βρίσκω μια ομοιότητα του CB με το Ducati.
Σ: Με τρομάζεις… Για πες.
K: Σαν αίσθηση κύλισης, το CB είναι κοντά στο Ducati. Έχει βαρύ μπροστινό, με πιο δυνατό πάτημα από τα άλλα. Το KTM και το Triumph τα αισθάνεσαι ελαφριά μπροστά.

SPEED

A: Ναι, αλλά κακής ποιότητας σε σχέση με το Ducati.
K: Δεν αντιλέγω, αλλά είναι προς εκείνη την πλευρά. Το Ducati είναι το απόλυτο, δεν το συζητάμε, αλλά με το Honda αισθάνεσαι ένα καλό πάτημα μπροστά. Αισθάνεσαι μια μοτοσυκλέτα που έχει μια σταθερότητα που δεν την έχει ούτε το KTM, ούτε το Triumph.

Αργή και γρήγορη διασκέδαση

A: Εντάξει, το Triumph είναι σαφώς βελτιωμένο, αλλά…
K: Σε ταχύτητες πάνω από 140 km/h, το CB είναι το μηχανάκι που θα διάλεγες για να κάνεις τη βόλτα σου. Το KTM είναι νευρικό, και το Triumph είναι αλαφροϊσκιωτο. Το Honda είναι πιο βολτίσια μοτοσυκλέτα. Εξ' ου και οι ομοιότητες με το Ducati. Έτσι εξηγείται ότι και το Honda χάνει πόντους στις χαμηλές ταχύτητες σε σχέση με τα άλλα δύο.
A: Το Honda όμως χάνει σε διασκέδαση, δε χάνει σε βόλτα.
K:Χάνει σε διασκέδαση γιατί θέλει να το πας λίγο πιο σβέλτα για να αρχίσει να έχει πλάκα. Το ίδιο και το Ducati.
A: Όντως, στα λίγα το CB δεν είναι παιχνιδιάρικο, είναι όμως χρηστικό γιατί το μοτέρ κάνει για μέση χρήση.
K: Α μπράβο. Δεν έχει αυτό το πράγμα του Ducati που βαράει τρεις πιστονιές και σε σπρώχνει μπροστά…
A: Δεν είναι βέβαια για σβέλτους ελιγμούς ανάμεσα από τα αυτοκίνητα.
K:Είναι λίγο σαν το Ducati, με βαριά αίσθηση, τσιμεντωμένο. Για να αλλάξει κατεύθυνση θέλει λίγο τσαμπουκά. Τα άλλα δύο πλεονεκτούν στις μικρές ταχύτητες, αλλά μειονεκτούν όσο ανεβαίνουν τα χιλιόμετρα. Υπάρχει κάποια μηχανολογική εξήγηση για όλα αυτά, δε γίνεται να μην υπάρχει. Είναι σίγουρο ότι η ελαφριά αίσθηση του μπροστινού στα λίγα συνδέεται με την νευρικότητα στα πολλά.
A: Και εγώ έτσι το σκέφτομαι, ότι δηλαδή υπάρχει μηχανολογικό φρένο σε αυτή τη φάση, αλλά μετά έρχονται στο μυαλό μου τα γιαπωνέζικα supersport, τα οποία είναι γαμάτα από τα δέκα χιλιόμετρα μέχρι τα τριακόσια. Σε σχέση με το κριτήριο που έχουμε τώρα για τα streetfighter, ότι δηλαδή τα μισά είναι καλά για τα 100 km/h και κάτω και τα άλλα μισά για τα 100 km/h και πάνω, τα supersport δείχνουν υπερεξελιγμένα. Πώς γίνεται το CBR το 1000, που φορά το ίδιο μοτέρ με το CB με άλλο πλαίσιο και άλλο στήσιμο, να είναι καλό από τη στιγμή που τσουλάει τις ρόδες του μέχρι και την τελική του; Έτσι καταλήγω ότι ο περιορισμός στο μπάτζετ είναι αυτός που θέτει τους όποιους μηχανολογικούς συμβιβασμούς. Το Honda θα μπορούσε να είναι καλό και στα χαμηλά αν του άφηναν το αλουμινένιο πλαίσιο του CBR1000RR.
Σ: Είναι όμως μόνο το πλαίσιο; Εγώ νομίζω ότι λείπει και

SPEED
TRIPLE 1050
brembo

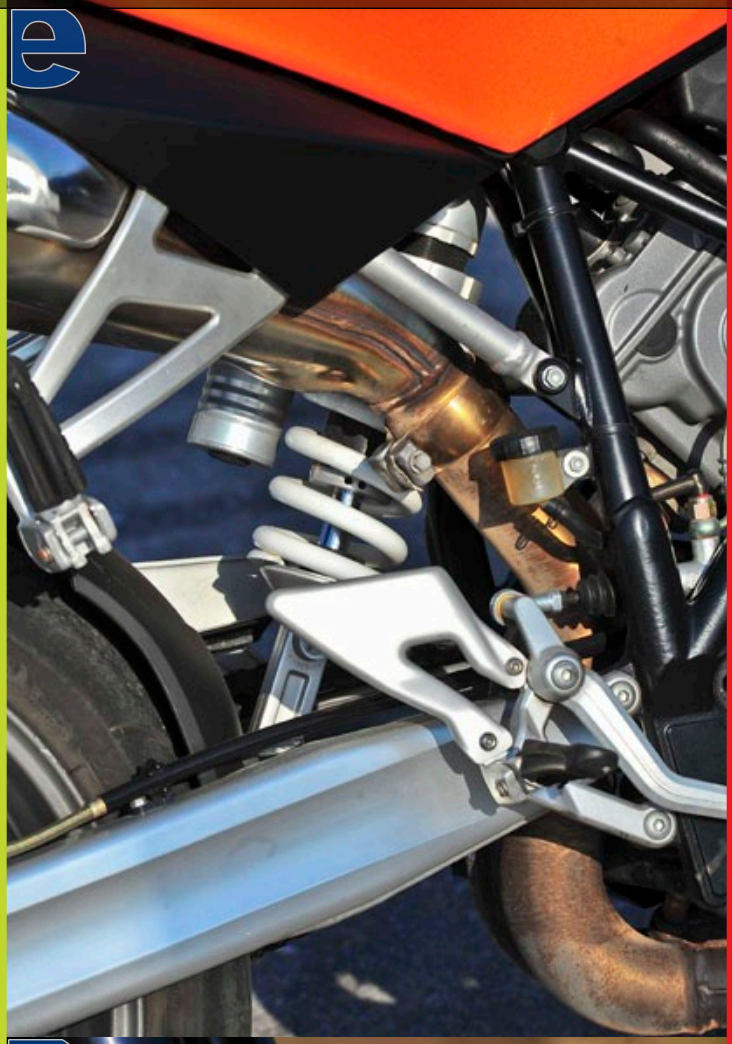
κάμποσο ψωμί από τον κινητήρα χαμηλά.
A: As το έκαναν 140 άλογα, να του έκοβαν μόνο είκοσι αλογάκια.
K: Από την άλλη όμως βλέπεις μηχανάκια σαν το Super Duke, το οποίο δεν έχει εκπτώσεις σε πλαίσιο, μοτέρ ή ανάρτηση. Δε μπορείς να πεις ότι αυτά που φοράει είναι φτηνά.
A: Το κόνσεπτ όμως του Super Duke είναι ξεκάθαρα προσανατολισμένο στις χαμηλές ταχύτητες.
K: Ακόμα και αυτό όμως, που φοράει καλή ανάρτηση, είναι προβληματικό στις μεγάλες ταχύτητες.
A: Εις γνώση τους όμως επέλεξαν να του δώσουν μεγάλες διαδρομές στις αναρτήσεις. Αυτή η πλεύση που έχει γενικά είναι κυρίως από τις αναρτήσεις και το ψηλό κέντρο βάρους.
K: Ναι ρε φίλε αλλά δεν πλέει έτσι το 990 Adventure με 230mm διαδρομές αναρτήσεων.
A: Εντάξει, είναι και από γεωμετρία.
K: Από γεωμετρία προκύπτουν αυτά.
A: Είναι συνδυασμός και των δύο. Άλλο να φοράς ψηλές αναρτήσεις με 23 μοίρες κάστερ…
K: Το Super Duke είναι σχεδιασμένο να είναι διασκεδαστικό στα λίγα και προφανώς εις γνώση τους ελαφραίνει στα πολλά. Δεν προορίζεται για να ταξιδεύει αυτό το πράγμα, έτσι; Είναι σαν να σου λέει ότι είσαι ανώμαλος αν πάρεις κάτι τέτοιο για ταξίδι.
Σ: Συμφωνώ απολύτως.

Η ώρα του κάγκουρα

A: Άρα καταλήγουμε που;
K: Εμείς οι ρομαντικοί πιστεύουμε ότι αυτό είναι το σωστό streetfighter, το μηχανάκι που προσφέρεται για να κάνεις μαλακίες μες την πόλη, να κάνεις κάνα στροφιλίκι, να κάνεις καμιά καγκουριά, αυτά. Όχι να βγεις να ταξιδέψεις…
A: Επειδή δεν υπάρχει συγκεκριμένος στόχος στην κατηγορία…
K: Υπάρχει. Πρέπει να είναι όμορφα…
A: Εντάξει, ασ' το αυτό, εννοώ λειτουργικά. Ο στόχος δεν είναι ότι πρέπει να γυρίζει γρήγορα σε μια πίστα, πράγμα που καθορίζει όλες τις οδηγικές παραμέτρους. Ο καθένας έχει δώσει τα δικά του χαρακτηριστικά. Ένας ενδιαφερόμενος που θέλει να πάρει ευρωπαϊκό δεν θα προσανατολιστεί ποτέ σε γιαπωνέζικο. Αυτός που θέλει να πάρει Super Duke δεν θα σκεφτεί καν FZ1, CB και Z1000. Αντίστοιχα πάλι, αυτός που θέλει γιαπωνέζικο ναι μεν θα του αρέσει το ευρωπαϊκό, θα το κοιτάξει, αλλά δε θα του κάνει σε άλλα πράγματα. Δεν θα μπορεί να παρακάμψει τον συντηρητισμό του για να πάρει κάτι τέτοιο.
Σ: Με αυτή τη λογική, εγώ βάζω το Triumph μαζί με τα γιαπωνέζικα. Είναι ευρωπαϊκό στην καταγωγή αλλά η

Arai

0
km/h
18:15



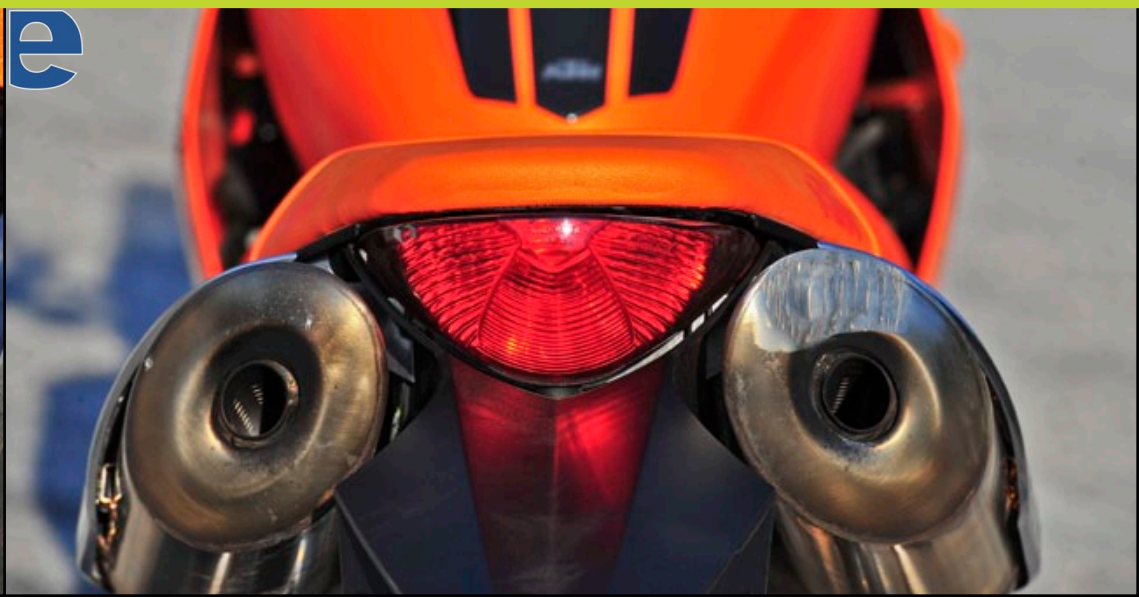
λογική του κοιτάει απευθείας προς Ιαπωνία μεριά.
Α: Είναι το πιο γιαπωνέζικο ευρωπαϊκό, σαφώς.
Σ: Είναι βαρύ, είναι χοντρό και έχει τις αρετές που έχει το Honda, περισσότερο από τα άλλα δύο.
Α: Το είπαμε από την αρχή, είναι η μέση λύση. Είναι για αυτούς που θέλουν να πάρουν ευρωπαϊκό όνομα, μούρη, πρεστίζ και λίγο περιφερειακά.
Σ: Από καγκουριλίκια πως το βλέπετε το Triumph; Κάνει για να κάνεις μαλακίες;
Κ: Βέβαια!
Α: Κάνει ωραίες σούζες.
Κ: Κάνει καλύτερη σούζα από το Super Duke. Από όλα αυτά είναι το πιο ωραίο για να κάνεις σούζες.
Α: Δεν είμαι σίγουρος, καθώς έχω πολύ καιρό να οδηγήσω Super Duke σε καλή κατάσταση. Εγώ θυμάμαι ότι τις καλύτερες σούζες που έχω κάνει ήταν με Super Duke στην παρουσίαση.
Κ: Μαζί δεν πηγαίναμε πέμπτες και έκτες τέρμα σούζα;
Α: Με 200. Συνέχεια.
Κ: Τα μηχανάκια αυτά ήταν της παγκόσμιας παρουσίασης πρέπει να πούμε.
Α: Αναλύοντας σουζολογικά τη φάση, κάνει καλή σούζα το Triumph αλλά διαφορετική από το Super Duke. Το Duke κάνει σταντάδικες σούζες γαμάτες. Αργές με φρένο, αλλάζοντας κατεύθυνση… Το άλλο φορτώνει χιλιόμετρα και δεν σου εμπνέει ανησυχία ότι αν βρει έναν πλάγιο άνεμο θα σκάσει κάτω με τα πλευρά. Ξέρεις, κάθεται εκεί και μπορεί να ταξιδεύει στη μια ρόδα με τις ώρες. Και το Honda έτσι, στήνεται και πηγαίνει ώρα. Το Ducati άσ' το καλύτερα, μυρίζει καπάκι. Ειδικά με το πίσω φρένο που έχει, μυρίζει μέχρι και να φας την τιμονόπλακα στα δόντια από πολύ απότομο κατέβασμα.
Κ: Επίσης, αυτό που κάνει το Triumph και μου έκανε εντύπωση είναι ότι μερικές φορές "πετάει" τη δευτέρα αν την αλλάξεις στον αέρα χωρίς συμπλέκτη. Παλιό κουσούρι από Honda είναι αυτό, που σου έφτυναν τη δευτέρα απροειδοποίητα και έσκαγες με την οικογένεια στο ντεπόζιτο.
Α: Κακό κιβώτιο έχει το Triumph, γι' αυτό.
Θ: Και του Ducati το κιβώτιο είναι στο κουμπώνει-δεν κουμπώνει.
Κ: Το κιβώτιο του Ducati έχει μια ιδιαιτερότητα όμως, θα το καταλάβεις ότι δεν κούμπωσε. Στο Triumph τη βάζει και τη "φτύνει" μετά, αυτό είναι το σπαστικό. Δεν καταλαβαίνεις τη διαφορά μεταξύ σωστού και λάθος κουμπώματος. Το Ducati απλά δεν την παίρνει.
Α: Από κιβώτιο το Honda είναι μακράν.
Κ: Το σωστό να λέγεται.
Σ: Αυτό μου κάνει εντύπωση πάντως, καθώς το

προηγούμενο Speed Triple δεν είχε τόσο χάλια κιβώτιο.
A: Είχε. Και του Tiger δεν είναι ό,τι καλύτερο.
K: Για την ακρίβεια Σπύρο πρέπει να σου πω ότι είναι το ίδιο κιβώτιο, δεν το έχουν αλλάξει.

Να καταλήξουμε κάποια στιγμή

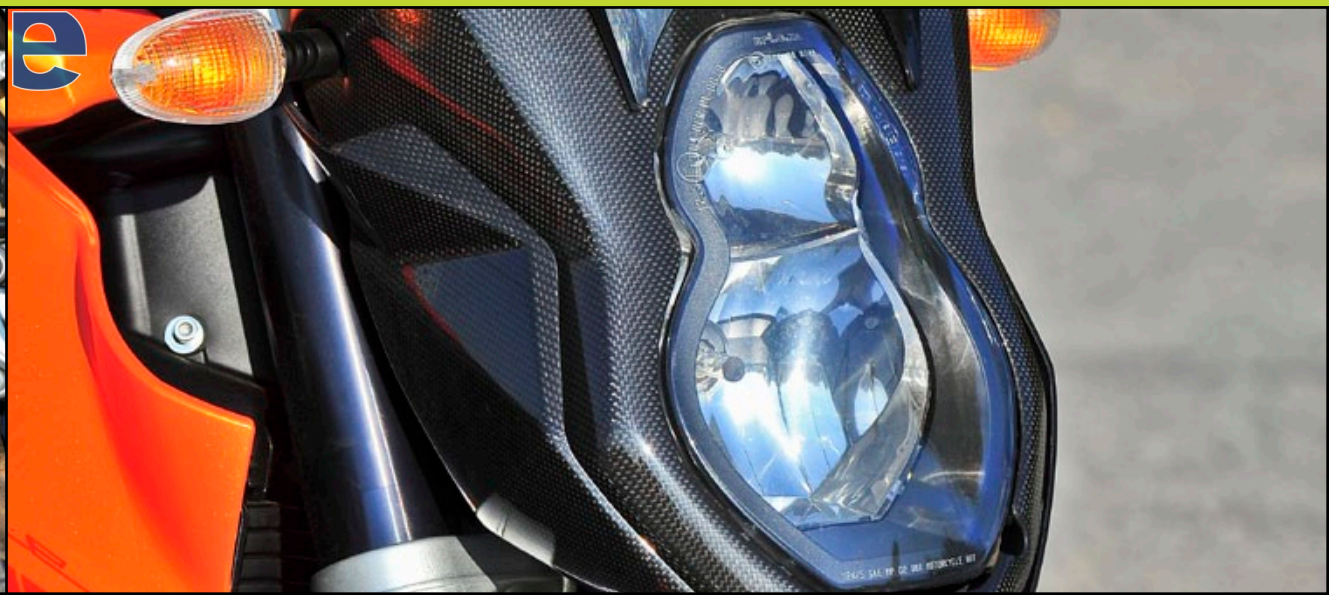
A: Προχωρώντας προς ένα συμπέρασμα για το συγκριτικό, μπορείς να πεις ότι υπάρχει η ευρωπαϊκή και η γιαπωνέζικη σχολή.
K: Όπα, όπα, κάτσε. Έχουμε υπεραναλύσει το Ducati και προτού φτάσουμε σε ένα συμπέρασμα καλό θα ήταν να υπεραναλύσουμε και τα υπόλοιπα.
A: Στο Honda τώρα τι να αναλύσεις; Είναι ένα μηχανάκι κλασικής νοοτροπίας Honda…
K: Το αδικείς τώρα.
A: Όχι, δεν το αδικώ, είναι ξεκάθαρα Honda και σε πολύ καλή εκτέλεση της πετυχημένης συνταγής. Ανεβαίνεις πάνω και νομίζεις ότι είναι μηχανάκι για σχολή οδηγών. Σαν CB400 Super Four είναι σε ευκολία. Αυτή του η ευκολία είναι που γυρνάει μπούμερανγκ στο πόσο ενδιαφέρον είναι για κάποιον έμπειρο, γι' αυτόν που θέλει το κάτι ιδιαίτερο.
K: Είναι βέβαια με το ένα πόδι στην Ευρώπη, καθώς τόσο σχεδιαστικά όσο και εργονομικά δεν είναι Hornet. Το τιμόνι δεν είναι τόσο στενό όπως στο Hornet, είναι λίγο πιο σπορ να το πω έτσι.
A: Το Triumph πάει τόσο προς την Ιαπωνία και το Honda έρχεται τόσο προς την Ευρώπη που τα δυο τους τείνουν να συναντηθούν.
K: Ένα πράγμα με χαλάει στο Triumph, το ότι οι αναρτήσεις του είναι γιαπωνέζικες. Τις ήθελα λίγο πιο σωστές λειτουργικά. Όχι σκληρές, αλλά πατάς ένα φρενάκι και έχεις χάσει τη μισή διαδρομή του μπροστινού.
A: Δεν είναι έτσι, ακούνε οι αναρτήσεις πολύ. Αν κάτσεις να ασχοληθείς…
K: Αυτά σκεφτόμουν εν τω μεταξύ, αυτά που μου έλεγες εσύ, ότι το έχουν αλλάξει, το έχουν κάνει πιο μπροστόβαρο… Τζίφος, δεν τη βλέπω τόσο μεγάλη τη διαφορά.
A: Θέλει ρύθμιση γιατί έχει πολλή συμπίεση από το εργοστάσιο και σηκώνεται πολύ η μούρη.
K: Ναι, παίζει να είναι αυτό. Η αίσθηση πάντως που σου δίνει είναι ότι καταναλώνεις τη διαδρομή του πιρουνιού πατώντας το μισό φρένο.
Σ: Εμένα αυτό που με χάλασε πολύ είναι η τιμή του. Με το ABS έχει κοντά 14 χιλιάρικα. Το Honda έχει 12,520 με το ABS. Για κάποιον λόγο που δε μπορώ να καταλάβω, ξαφνικά είναι πάρα πολύ ακριβό.
A: Άρα για μια ακόμη φορά, καταλήγουμε ότι ο νικητής του συγκριτικού είναι το Super Duke.
K: Και με εννιά χιλιάρικα έτσι; Τελευταία κομμάτια.

Duke
LC8
KTM
640



Α: Ναι, αλλά το κόλλημα με το παλιό είναι δύσκολο να το ξεπεράσεις. Πας και λες "τώρα δηλαδή θα πάρω το παλιό;"
Σ: Τι καινούργιο έχει το επόμενο Super Duke;
Κ: Μεγαλύτερο ντεπόζιτο, όργανα, βελτιώσεις στις αναρτήσεις, μάσκα με ζελατίνα και ακτινικές δαγκάνες.
Σ: Το καινούργιο Duke έχει όσο έχει το Triumph χωρίς ABS.
Α: Μεταξύ των δύο έπαιρνα Super Duke δαγκωτό. Καινούργιο κιόλας; Έφυγα!
Κ: Πες μου πόσο κάνει το Ducati για πλάκα.
Σ: Στο είπα νωρίτερα, 21,500.
Θ: Δηλαδή παίρνεις ένα γυμνό και ένα supersport μαζί, και τα δύο.
Α: Παίρνεις ένα Super Duke και ένα CBR600RR και είσαι στα ίδια λεφτά!
Σ: Εγώ πάντως δε αγόραζα Super Duke με τίποτα.
Α: Το Streetfighter;
Σ: Το Streetfighter δε θα το αγόραζα ακόμα κι αν μου περίσσευαν. Αν είχα να δώσω 25 χιλιάρικα θα έπαιρνα Harley.
Α: Ούτε Super Duke;
Σ: Super Duke δεν παίρνω, δε μου κάνει.
Α: Μα γιατί;
Κ: Δεν είναι κάγκουρας αυτός βρε Άρη.
Σ: Για εμένα, αυτό είναι το χειρότερο KTM. Όχι γιατί είναι κακό το μηχανάκι, απλά δε μου κάνει αυτά που θέλω εγώ. Δε με ενδιαφέρει αυτό που κάνει καλά.
Κ: Για το συγκεκριμένο Super Duke έχω να πω ότι ήταν σε άθλια κατάσταση. Τα λάστιχα ήταν από το 2008, τακάκια δεν ξέρω αν έχει κοιτάξει κανείς ποτέ αν είναι καμμένα…
Α: Εγώ το KTM στη στάνταρ μορφή το εκτιμώ πολύ. Όταν έχω ένα μηχανάκι κατά νου για να αγοράσω προτιμώ να επιλέξω αυτό που θα με ταλαιπωρεί δυο τρεις φορές το χρόνο που θα κάνω ένα ταξίδι αλλά θα με αποζημιώνει σε καθημερινή βάση. Εντάξει, με το Triumph θα πας πιο εύκολα μια εκδρομή. Αν όμως πας μέχρι τη Χαλκίδα δεν υπάρχει ουσιαστική διαφορά.
Θ: Έχω την εντύπωση ότι με το Super Duke πρέπει να είσαι αναβάτης ενός επιπέδου για να τα κάνεις όλα αυτά. Εμένα μου είναι πιο εύκολο να σουζάρω με 990 Supermoto παρά με Super Duke.
Σ: Υπάρχει και ο αντίλογος βέβαια. Το Super Duke θα σε βοηθήσει να μάθεις. Καγκουριλίκι δεν είναι μόνο η σούζα, θα σε βοηθήσει να μάθεις ντριφτάκια και διάφορα τέτοια.
Θ: Με το 990 Supermoto, όλα αυτά που λες μου φαίνονται πολύ πιο εύκολα.
Σ: Και εγώ, αν με ρώταγες ποιο KTM θα αγόραζα θα ήμουν μεταξύ Adventure και SMT, κανένα άλλο.
Α: Εντάξει, χαίρω πολύ, τώρα πάτε σε άλλες κατηγορίες.

Arai



Και εγώ Adventure θα έπαιρνα. Σιγά μην έπαιρνα Super Duke!

K: Άκου φίλε, δεν έχεις καταλάβει το νόημα. Έχει καταστραφεί ο πλανήτης και τα τελευταία μηχανάκια που μείνανε είναι αυτά τα τέσσερα. Διάλεξε να τελειώνουμε.

Σ: Αν αυτά τα τέσσερα είναι τα τελευταία που έχουν μείνει, Triumph με κλειστά μάτια.

Θ: Εγώ θα επιλέξω Ducati, να πάω και με στυλ.

K: Εγώ με τον Άρη θα τσακωνόμασταν ποιος θα πάρει το Super Duke. Και το CB δε θα το πάρει κανείς;

A: Το CB άσ' το.

K: Άκου να δεις τι θα γίνει τότε. Θα ασκήσω δικαίωμα ως πιο παλιός στο περιοδικό, θα φάω το Ducati από τον Θοδωρή και θα μείνει αυτός με το Honda. Κάπως έτσι θα τελειώσει η ιστορία.

A: Και αν τελικά ο πλανήτης επιβιώσει του Αρμαγεδδώνα και ζήσει άλλα χίλια χρόνια, ο Θοδωρής θα είναι ο πιο τυχερός γιατί το μηχανάκι του θα αντέξει περισσότερα χρόνια.

K: Επιπλέον, θα βρει εύκολα να το πουλήσει άμα θέλει να πάρει κάτι άλλο τη στιγμή που οι άλλοι έχουμε μπλέξει.

A: Συνεπώς, οι απόψεις διίστανται ως προς τον νικητή.

Σ: Κοίτα, εγώ σου είπα την άποψή μου.

A: Εντάξει, αν μπω στο πετσί του ρόλου, το Super Duke το επιλέγω με βάση τα δικά μου οδηγικά κριτήρια. Σαν streetfighter όμως, να πάρω δηλαδή μια μοτοσυκλέτα γυμνή, μάλλον θα έπαιρνα το Triumph. Με τη λογική της χρηστικότητας, του πραγματικού streetfighter. Υπό αυτή την έννοια, το Triumph είναι αυτό που έρχεται πιο κοντά στη λογική του streetfighter.

Σ: Για εμένα, το Triumph έχει το καλό ότι είναι το μηχανάκι με τις λιγότερες ιδιαιτερότητες. Είναι στη λογική του CB, χωρίς να είναι τόσο αδιάφορο. Έχει μπούγιο, έχει θόρυβο, έχει δούλεμα, έχει χαμηλές…

A: Μια ζωή μου την έσπαγε που επιλέγαμε στα συγκριτικά τη μέση λύση.

Σ: Δεν είναι ανάγκη να βγάλουμε τη μέση λύση.

A: Αν το δεις ορθολογιστικά, αν αφαιρέσεις το γεγονός ότι είμαστε συντάκτες και πρέπει να γράψουμε για αυτά και μπεις στη λογική του αγοραστή…

Σ: Να στο πω λίγο πιο ωμά. Αν εγώ ήμουν ο πέμπτος που παρακολουθεί τη συζήτηση, στο τέλος θα μας τράβαγα μια μούντζα και θα μας έλεγα ότι είμαστε μαλάκες γιατί, απ' όσα έχουμε πει μέχρι τώρα, το Ducati είναι ο νικητής του συγκριτικού.

A: Λογικό γιατί εσύ είσαι συγκινησιακός τύπος, σου αρέσει να ανοίγεις το γκαράζ και να έχει μέσα καλό μηχανάκι. Τον άλλον δεν τον νοιάζει αυτό, τον νοιάζει να είναι χρηστικό.

K: Αυτός όμως έχει κάνει λάθος επιλογή κατηγορίας ρε φίλε, να πάει να πάρει ένα Fazer. Τι δουλειά έχει σε αυτή την κατηγορία;

A: Μετά στη φάση του Triumph, να νερώσω λίγο το κρασί μου και να το παίξω λίγο πιο χρηστικός, αναγκαστικά βάζεις στο παιχνίδι τα άλλα γιαπωνέζικα. Υπό αυτό το πρίσμα, το

DUKE

BOK
714

Triumph είναι για να κερδίζει σε ένα συγκριτικό με FZ1, Z1000 και CB. Δε θα κέρδιζε σε ένα συγκριτικό με Ducati, MV Agusta και KTM. Στο ένα θα ήταν το παλτό, στο άλλο θα ήταν το κορυφαίο.

Σ: Αυτό όμως δεν είναι πρόβλημα του αναγνώστη, είναι πρόβλημα δικό μας. Αντικειμενικά, δεν επιλέγω το Triumph επειδή είναι η μέση λύση, η συμβιβαστική οδός. Το επιλέγω επειδή δεν με καυλώνει να έχω το Ducati στο γκαράζ μου. Και αυτό γιατί με το που θα το έβλεπα θα σκεφτόμουν τι έχω να περάσω μέχρι να φτάσω σε ανοιχτό δρόμο. Αν ρίξει κι ένα ψιλόβροχο δε θα το βγάλω καν από το γκαράζ μου. Είναι τόσο περιορισμένο το εύρος χρήσης του που δε θα το αγόραζα.

Θ: Από την άλλη, έχει αυτό το γνήσιο μοτοσυκλετιστικό, το να ασχοληθείς με το μηχανάκι. Να το ρυθμίσεις, να μπεις στη λογική που μπήκαμε νωρίτερα εμείς για να το κοντύνεις… Σε σχέση με το CB και το Triumph που παίζει να το αφήσεις όπως είναι για πάντα…

Κ: Κοίτα, αν τα δεις αυστηρά ως μοτοσυκλέτες, το Ducati είναι το μοναδικό που είναι μοτοσυκλέτα. Και μόνο που το έβαλες μπροστά και πήγες από εδώ μέχρι την πλατεία είναι ολόκληρη ιστορία.

Α: Είναι σαν να το κάνεις με Brough Superior.

Κ: Έτσι ακριβώς!

Σ: Είναι και το μοναδικό μηχανάκι που τα Χριστούγεννα θα πάρεις τηλέφωνο για τα χρόνια πολλά τον μηχανικό σου.

Κ: Ναι, πιθανότατα, αλλά είναι ψώνιο, έχεις ζήσει μεγάλες στιγμές για να πας μέχρι εδώ από κάτω.

Σ: Αυτό δε μου κάνει εμένα, δε θα το αγόραζα αυτό το πράγμα ακόμα κι αν έκανε 12 χιλιάρικα.

Θ: Εγώ θα το αγόραζα αν έμπαινα στην κατηγορία αυτή.

Α: Άρα γιατί σου έχει καρφωθεί ότι τόση ώρα λέμε ότι το Streetfighter είναι το καλύτερο; Είναι σίγουρα το πιο συγκινησιακό…

Κ: Πάμε λοιπόν να ψηφίσουμε ένας-ένας. Θοδωρή…

Θ: Εγώ αν ψώνιζα στην κατηγορία θα έπαιρνα Ducati.

Κ: Γιατί;

Θ: Γιατί μου αρέσει η αίσθησή του…

Α: Είναι που είναι λάθος η κατηγορία, τουλάχιστον να το κάνεις καραμπινάτα, ε;

Θ: Έτσι. Είναι σα να πεις ότι θες να πάρεις motocross και να ψάχνεις το πιο μαλακό…

Α: Και εγώ έτσι το προσεγγίζω το Super Duke. Δε θα αγόραζα σε αυτή την κατηγορία με τίποτα, καθώς το Super Duke το θεωρώ πολυτέλεια, 1000άρι τώρα γυμνό. Αν όμως έπρεπε να το κάνω το λάθος, θα το έκανα καραμπινάτα και θα έπαιρνα το πιο δύσχρηστο μετά το Ducati γιατί μου ταιριάζει περισσότερο οδηγικά. Θα πήγαινα σε ένα μηχανάκι δύσχρηστο έτσι και αλλιώς, ευρωπαϊκό σίγουρα. Από αυτά λοιπόν το Super Duke ταιριάζει περισσότερο στα

"Το κόνσεπτ του Super Duke είναι ξεκάθαρα προσανατολισμένο στις χαμηλές ταχύτητες"

δικά μου οδηγικά γούστα.

Θ: Εγώ επειδή δε μπορώ να τα κάνω αυτά με το Super Duke, περιορίζομαι στην αίσθηση του Ducati.

Κ: Και εμένα οδηγικά, το Super Duke μου κάνει περισσότερο από όλα. Θέλω να πω ότι θα επέλεγα το Triumph επειδή έχω τη δυνατότητα να το πάρω με ABS, να έχω και μια δικλείδα ασφαλείας. Μετά όμως νομίζω ότι αρχίζω να το χαλάω. Αν είναι να πάω στο Triumph που έχει ABS, μήπως να σκεφτώ και το Honda που είναι και πιο φθηνό; Στο τέλος με βλέπω να καταλήγω με ένα Fazer.

Σ: Άρα ο νικητής βάση των προτιμήσεών μας είναι το Super Duke. Στοιχειωδώς δηλαδή έχουμε καταλήξει επιτέλους σε ένα συμπέρασμα.

Κ: Ναι, αλλά δε μου κάνει, θέλω να τα βάλουμε σε μια σειρά και να ψηφίσουμε. Πρώτο, δεύτερο, τρίτο, τέταρτο. Τέσσερις βαθμούς το πρώτο, τρεις το δεύτερο, δύο το τρίτο, έναν το τέταρτο.

Τελικά, ακόμα και η ψυχρή λογική των αριθμών βγάζει KTM 990 Super Duke. Η αναλυτική βαθμολογία φιλοξενείται στις αμέσως επόμενες σελίδες. <<

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

	Άρης	Κώστας	Σπύρος	Θοδωρής	ΣΥΝΟΛΟ
1 KTM 990 Super Duke	4	4	3	2	13
2 Triumph Speed Triple	3	2	4	3	12
3 Ducati Streetfighter S	2	3	1	4	10
4 Honda CB 1000R	1	1	2	1	5

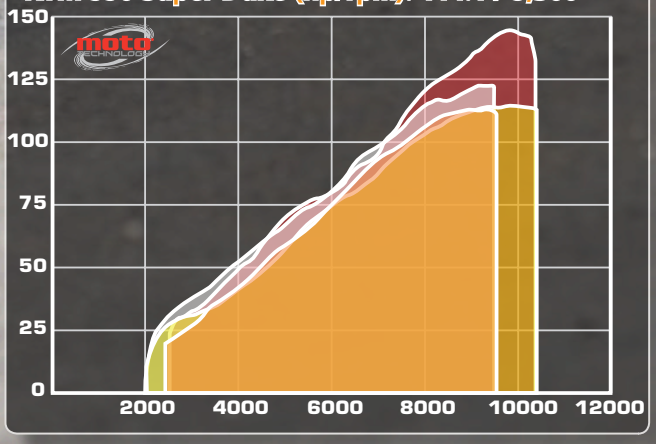
ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

Οι μοτοσυκλέτες δυναμομετρήθηκαν με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες:

	Θερμοκρασία περιβάλλοντος	Υγρασία	Ατμοσφαιρικήπίεση	Υψόμετρο	Συντελεστής διόρθωσης (SAE)	Smoothingfactor
Ducati	24.7	5%	994.6	50m	1.00	4
Honda	31.9	10%	995.0	50m	1.01	4
KTM	23.6	6%	993.7	50m	0.99	4
Triumph	22.1	31%	999.3	50m	0.99	4

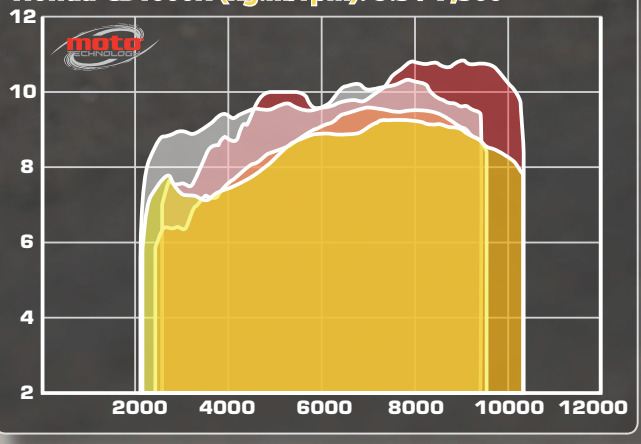
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Ducati Streetfighter S (hp/rpm): 144.5 / 9,700
Triumph Speed Triple (hp/rpm): 124.6 / 9,500
Honda CB1000R (hp/rpm): 115.0 / 10,000
KTM 990 Super Duke (hp/rpm): 114.1 / 9,300



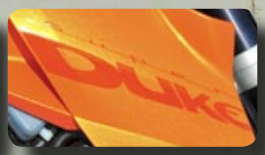
ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Ducati Streetfighter S (kg.m/rpm): 10.8 / 7,900
Triumph Speed Triple (kg.m/rpm): 10.4 / 7,800
KTM 990 Super Duke (kg.m/rpm): 9.6 / 7,000
Honda CB1000R (kg.m/rpm): 9.3 / 7,300

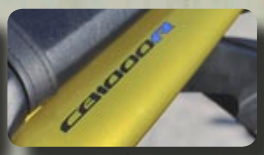


ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

DUCATI STREETFIGHTER S
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ
Α.Β.Ε.Ε.Ε.Ο.
€21,500



KTM 990 SUPER DUKE '06
KTM SEE A.E.
€8,990



HONDA CB 1000R C-ABS
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.
€12,520

TRIUMPH SPEED TRIPLE ABS
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
€13,790

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος (mm):	2,120	2,055	2,105	2,086
Πλάτος (mm):	Δ.Α.	Δ.Α.	785	728
Ύψος (mm):	1,114	1,195	1,095	1,033
Μεταξόνιο (mm):	1,475	1,438	1,445	1,435
Ύψος σέλας (mm):	840	855	825	825
Χωρητικότητα ρεζερβουάρ (lt):	16.5	15	17	17.5
Βάρος κατασκευαστή, κενή (kg):	167	184	222	214

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, υγρόψυκτος, δικύλινδρος V-90	Τετράχρονος, υγρόψυκτος, δικύλινδρος V-75	Τετράχρονος, υγρόψυκτος, τετρακύλινδρος σε σειρά	Τετράχρονος, υγρόψυκτος, τρικύλινδρος σε σειρά
Διάμετρος x διαδρομή (mm):	104 x 64.7	101 x 62.4	75 x 56.5	79 x 71.4
Χωρητικότητα (cc):	1.099	999	998	1,050
Σχέση συμπίεσης:	12.5:1	11.5:1	11.2:1	12:1
Ισχύς κατασκευαστή (hp/rpm):	155 / 9,500	120 / 9,000	124 / 10,000	133 / 9,400
Ροπή κατασκευαστή (kg.m/rpm):	11.7 / 9,500	10.2 / 7,000	9.9 / 8,000	11.3 / 7,550

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Ξηρός πολύδισκος, υδραυλικός	Υγρός πολύδισκος, υδραυλικός	Υγρός πολύδισκος	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση/σχέση:	Γρανάζια / 1.84	Γρανάζια / 1.914	Γρανάζια / 1.604	Γρανάζια / Δ.Α.
Τελική μετάδοση/σχέση:	Αλυσίδα / 2.533 (15/38)	Αλυσίδα / 2.235 (17/38)	Αλυσίδα / 2.750 (16/44)	Αλυσίδα / Δ.Α.

ΣΧΕΣΕΙΣ / KM/H ΑΝΑ 1,000 RPM

1η:	2,466 / 11	Δ.Α. / -	2.538 / 11	Δ.Α. / -
2α:	1,765 / 15	Δ.Α. / -	1.941 / 14	Δ.Α. / -
3η:	1,400 / 19	Δ.Α. / -	1.579 / 17	Δ.Α. / -
4η:	1,182 / 22	Δ.Α. / -	1.363 / 20	Δ.Α. / -
5η:	1,043 / 25	Δ.Α. / -	1.217 / 22	Δ.Α. / -
6η:	0,958 / 27	Δ.Α. / -	1.115 / 24	Δ.Α. / -
Ταχύτητα με 6η στη μέγιστη ισχύ (km/h):	262	-	241	-

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό χωροδικτύωμα	Ατσάλινο σωληνωτό χωροδικτύωμα	Αλουμινένιο μονής ραχοκοκαλιάς	Αλουμινένιο δύο δοκών
Γωνία κάστερ (μοίρες):	25.6	23.5	25	22.8
Ίχνος (mm):	Δ.Α.	103	99	90.9

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

Τύπος:	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Ohlins	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / διάμετρος (mm):	120 / 43	135 / 48	120 / 43	120 / 43
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

Τύπος:	Ένα αμορτισέρ Ohlins με μοχλικό	Ένα αμορτισέρ WP χωρίς μοχλικό	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό	Ένα αμορτισέρ Showa με μοχλικό
Διαδρομή (mm):	127	160	128	130
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς	Προφόρτιση ελατηρίου σε 10 θέσεις, απόσβεση επαναφοράς	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα (in):	3.5 x 17	3.5 x 17	3.5 x 17	3.5 x 17
Ελαστικό:	120/70 ZR17, Pirelli Diablo Corsa III	120/70 ZR17, Michelin Pilot Power 2CT	120/70 ZR17, Metzeler Sportec M5	120/70 ZR17, Metzeler Racetec Interact K3
Φρένο:	Δύο δίσκοι 330mm, ακτινικές monobloc δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων	Δύο δίσκοι 320mm, δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων	Δύο δίσκοι 310mm, δαγκάνες Nissin τριών εμβόλων με γλίστρα, ABS	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo τεσσάρων εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα (in):	6 x 17	5.5 x 17	5.5 x 17	6 x 17
Ελαστικό:	190/55 ZR17, Pirelli Diablo Corsa III	180/55 ZR17, Michelin Pilot Power 2CT	180/55 ZR17, Metzeler Sportec M5	190/55 ZR17, Metzeler Racetec Interact K3
Φρένο:	Δίσκος 245mm, δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων με γλίστρα	Δίσκος 210mm, δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου με γλίστρα	Δίσκος 256mm, δαγκάνα Nissin δύο εμβόλων	Δίσκος 255mm, δαγκάνα Nissin δύο εμβόλων

www.peugeotscooters.gr

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

1789. Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.

VIVACITY 125

FANTASY RED
H7

POLAR WHITE
F4

PERLESCENT BLACK
NK

SKY BLUE
H2

24 άτοκες δόσεις
με 10% προκαταβολή

1.789€

Επαναστατική τιμή στα 125cc!

Νέο Peugeot VIVACITY 125cc. Το 4χρονο που θα φέρει την επανάσταση στις μετακινήσεις στην πόλη. Νεανικό και ασυμβίβαστο, θα σας βγάλει... ασπροπρόσωπους χάρη στη χαμηλή εκπομπή ρύπων, το δυναμικό design και τη μοναδική τιμή στα 1.789€! Κυκλοφορεί και στα 50cc.

PEUGEOT VIVACITY

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

arrow

ebike.gr

the test

Ο Κάττουλας υποβάλλει το Suzuki GSR 750 στην απόλυτη δοκιμασία της καλοκαιρινής Αθήνας

GSR

Ξεκάθαροι στόχοι

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

Οι πρώτες μας εντυπώσεις από το GSR ήταν θετικές, χρίζοντας εκτενέστερης ανάλυσης. Τα αποτελέσματα δεν ήταν υποχρεωτικά αναμενόμενα, αλλά σίγουρα ενδιαφέροντα

X-lite
GSR

Παρά την πληθώρα μοντέλων και διαθέσιμων κινητήρων, η Suzuki ως τώρα απείχε από την κατηγορία των "μοντέρνων" γυμνών, αφήνοντας το κλασσικό Bandit να καλύπτει το κενό και το GSR 600 να προσπαθεί μόνο του να κρατήσει την εικόνα της εταιρείας ψηλά για όσους ήθελαν κάτι πιο "κακό", πιο Streetfighter ρε αδελφέ.
Τα πρώτα μηνύματα που παίρνεις βλέποντας το GSR750 από κοντά είναι αν μη τι άλλο ενθαρρυντικά. Συμπαγής και μυώδης σιλουέτα που κάνει το FZ8 να μοιάζει με οικογενειακό στέισον βάγκον, στιβαρό περιμετρικό πλαίσιο που φιλοξενεί τον προερχόμενο από GSX-R 750 κινητήρα, γνωστό στους φίλους ως "η χρυσή τομή" και ένα σεβαστού πάχους ανάποδο πιρούνι που σε κάνει να ψιλοξεχνάς το αδιάφορο αισθητικά ψαλίδι, νοητά κατατάσσοντάς το στις αποδεκτές υποχωρήσεις για τη διατήρηση της τιμής στα τετρακύλινδρα επίπεδα της κατηγορίας.

Κερδίζοντας τις πρώτες εντυπώσεις

Η brutal αίσθηση συνεχίζεται όταν ανέβεις πάνω, με τα πόδια πιο ανοιχτά απ' ότι έχουμε συνηθίσει τελευταία για να γκριπάρουν στο φαρδύ ρεζερβουάρ και τους πανέμορφους καθρέπτες με τα χαμηλά και μακριά σκέλη να κάνουν το τιμόνι να θυμίζει Bandit παρά το σεβαστό φάρδος του. Τα χειριστήρια είναι απλά βούτυρο στα χέρια σου, ενώ η ποιότητα κατασκευής είναι έτη φωτός μπροστά από το μικρότερο GSR με τις εμφανείς ραφές στα ψεύτικα πλαστικά καλύμματα των εξατμίσεων. Από το πλάι θυμίζει περισσότερο πρωτότυπο παρά μοτοσυκλέτα παραγωγής –φανταστείτε το απλά χωρίς το λασπωτήρα για να καταλάβετε. Συγκέντρωση μαζών, λεπτή ουρά με μαύρα φιλέτα/shark fin, μαύρο πλαίσιο, ελαφριά πέρλα στο λευκό χρώμα... μπροστά του το 600 φαντάζει πλαδαρό και το B-King υπερβολικά κραυγαλέο.

Τέλειο δεν είναι καθώς έχει κατασκευαστεί με δεδομένο budget, αλλά οι μικρολεπτομέρειες όπως τα εμφανή κουμπώματα των οργάνων που κάθονται ορφανά και αμήχανα τώρα που δεν κρύβονται πίσω από τα πλαστικά του φαίρινγκ, δεν καταφέρνουν να χαλάσουν τη θετική ποιοτική εικόνα.

Η απόκριση του ψεκασμού στα πρώτα κρίσιμα μέτρα είναι απλά ονειρική, όπως έχουμε μάθει να περιμένουμε από τη Suzuki. Ούτε κομπιάσματα, ούτε καθυστερήσεις, απλά άμεση απόκριση ακριβείας στην παραμικρή κίνηση του δεξιού σου καρπού. Συνδυάστε με τη γνωστή ελαστικότητα του συγκεκριμένου τετρακύλινδρου και το αγρίεμα του ήχου όσο αυξάνονται οι μοίρες περιστροφής για ένα σύνολο που όχι μόνο κινείται σαν ποδήλατο στην πόλη, αλλά δίνει ψιθυριστές υποσχέσεις για απαγορευμένες απολαύσεις σε σωστές διαδρομές γεμάτες καμπύλες. Και τι έγινε που δεν κόβει πολύ το τιμόνι; Έτσι είναι οι περισσότερες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας άλλωστε.

Οι αναρτήσεις παρά το χαμηλό κόστος και την έλλειψη πολλαπλών ρυθμίσεων είναι σφιχτές, δείχνοντας να ισορροπούν ιδανικά ανάμεσα στον έλεγχο της μοτοσυκλέτας και την άνεση, απέχοντας σοφά από τη λειτουργία καλολαδωμένου σομιέ που έχουμε δει κατά καιρούς. Η αίσθηση που αποπνέει είναι συμπαγής και ελεγχόμενη, αλλά δε μπορείς να ξεφορτωθείς την υποψία ότι τα μηνύματα από τον δρόμο έρχονται ελαφρά φιλτραρισμένα, λες και φοράς γάντια κουζίνας. Περισσότερα σε λίγο.

Ξεδιπλώνοντας τις πτυχές

Ένα γυμνό 750 με ξεκάθαρα Streetfighter αισθητική μπορεί να χρησιμοποιείται από την πλειονότητα των αγοραστών

GSR
150

ως παπί και να διαπρέπει σε τέτοια χρήση (με εξαίρεση τα παράπονα από τον συνεπιβάτη που δεν έχει από που να κρατηθεί και τους καθρέπτες που πετάνε αρκετά), αλλά θέλουμε να πιστεύουμε ότι βρίσκει το στοιχείο του σε πιο ανοιχτές διαδρομές. Άλλωστε, ποιός ο λόγος να έχεις τον κινητήρα του GSX-R 750, σε μια μίξη των εκδόσεων K3 και K5 αν δεν τον αξιοποιείς;

Φανταστείτε την έκπληξη λοιπόν όταν την πρώτη φορά που ανοίγεις το γκάζι από χαμηλά ακούς τον ήχο να αλλάζει χωρίς όμως να νιώθεις αισθητή διαφορά στην επιτάχυνση. Βέβαια μετά τις 8,000 ο κινητήρας σελληνιάζεται, αλλά σε αφήνει να αναρωτιέσαι που άφησες τις μεσαίες. Μια χαρά στη θέση τους είναι απ' ότι απέδειξε η δυναμομέτρηση, με την καμπύλη να είναι απλά ευθεία μέχρι το εντυπωσιακό πλατό από τις 9,500 ως τον κόφτη όπου το GSR αποδίδει σταθερά 100 ίππους. Στην πράξη, το GSR750 πέφτει θύμα της γεμάτης απόκρισης στις χαμηλές, ωθώντας σε να ανεβάζεις ασυναίσθητα ταχύτητες και εν τέλει να κινείσαι με 1-2 σχέσεις πάνω απ' το ιδανικό. Άπαξ και αρχίσεις να το δουλεύεις ως Supersport θα ανακαλύψεις ότι υπάρχει δύναμη και με το παραπάνω για να ζορίσει το πίσω BT-16, με τον τετρακύλινδρο να ανεβάζει στροφές μανιασμένα ελαφρώνοντας στις πρώτες σχέσεις το μπροστινό τροχό. Ταυτόχρονα η μουσική υπόκρουση αγριεύει καθώς ο τετρακύλινδρος καθαρίζει τα πνευμόνια του λες και ουρλιάζει "επιτέλους!", προκαλώντας σε να τον δουλεύεις ψηλά, όπως αρμόζει σε ένα καθαρόαιμο κινητήρα που μπορεί να έχει περιοριστεί τεχνικά, αλλά αρνείται να παραδώσει τον χαρακτήρα του.

Αν ψηθείς και ακολουθήσεις την πρόκληση σε ανοιχτούς δρόμους θα ανακαλύψεις ότι η μινιμαλιστική ζελατίνα

"Θα μπορούσε άνετα να διαχειριστεί περισσότερη δύναμη ψηλά..."

δεν είναι μόνο για τη μόστρα καθώς ομαλοποιεί τον αέρα κάνοντας το ταξίδι με ταχύτητες γύρω στα 160 km/h όχι απλά εφικτό αλλά και ευχάριστο, χωρίς κανένα παράπονο από τις αναρτήσεις που ελέγχουν το σώμα της μοτοσυκλέτας πολύ καλύτερα απ' ότι μας έχουν μάθει να περιμένουμε από ένα "καθημερινό" μοντέλο.

Αυτό που μας ενδιαφέρει όμως κυρίως σε ένα streetfighter αποκαλύπτεται μόνο σε δρόμους με απανωτές καμπές. Εκεί που ξεχνάς τα όποια παράπονα για την επιλογή ατσαλιού και όχι αλουμινίου στην κατασκευή του πλαισίου, επικροτώντας την προσήλωση της Suzuki στη συγκέντρωση των μαζών. Εκεί που το GSR θα αλλάξει άμεσα αλλά όχι κοφτερά κατεύθυνση και θα ορμήξει μπροστά, χωρίς να κραυγάζει το βάρος του σαν το Z750 ή να μπερδεύεται από την ασυνέπεια των αναρτήσεων σαν το FZ8. Θα μπορούσε άνετα να διαχειριστεί περισσότερη δύναμη ψηλά και με δεδομένη την καμπύλη και την καταγωγή του κινητήρα δεν πρέπει να είναι ιδιαίτερα δύσκολο να επιστρέψουν μερικοί ακόμα ίπποι.

Στα πιο σφιχτά κομμάτια, όπως και όταν η άσφαλτος δεν είναι και στα πιο φρέσκα της, τα πράγματα δεν είναι εξίσου εντυπωσιακά. Δεν εμφανίζονται ελαστικότητες, ούτε αρχίζει το GSR να χοροπηδάει σαν κατσίκι στις αναρτήσεις του. Το πρόβλημα είναι στην αίσθηση που παίρνεις ή για την ακρίβεια την έλλειψη αυτής, γεγονός που σε κάνει να μειώνεις υποσυνείδητα ρυθμό, αφήνοντας μεγαλύτερο περιθώριο ασφαλείας.

Είναι λες και η Suzuki επέλεξε να αφαιρέσει τις όποιες αντιδράσεις μπορεί να άγχωναν τον μη έμπειρο αναβάτη, κατασκευάζοντας ένα σύνολο που είναι εύκολο, αποτελεσματικότατο και ευχάριστο αλλά μέχρι τα επτά-οκτώ δέκατα. Και καθώς αυτά ήδη είναι παραπάνω απ' όσα θα αξιοποιήσουν οι περισσότεροι ιδιοκτήτες και απ' ότι προσφέρουν οι εξ' Ιαπωνίας ανταγωνιστές σε αντίστοιχη τιμή δε μπορείς ακριβώς να παραπονεθείς, αν και θα ήθελες κάτι παραπάνω.

Δεν προξενεί καμία εντύπωση λοιπόν που και τα φρένα ακολουθούν την ίδια συνταγή. Οι συμβατικές τετραπίστονες δαγκάνες προσφέρουν άπλετη δύναμη και έλεγχο, χωρίς υπερβολικό βύθισμα του μπροστινού ή την αίσθηση ότι η μοτοσυκλέτα θέλει να συνεχίσει ευθεία, αλλά η ελαφριά μανέτα είναι ιδιαίτερα φειδωλή σε πληροφόρηση για τη διαθέσιμη πρόσφυση.

Ξεκάθαροι στόχοι

Το GSR 750 αρνείται πεισματικά να ακολουθήσει τα δεδομένα της κατηγορίας. Αντί να έχεις τον κινητήρα να κυριαρχεί και τις αναρτήσεις να ακολουθούν καταϊδρωμένες, όπως μας έχουν συνηθίσει οι Ιάπωνες στις μη κορυφαίες τους μοτοσυκλέτες, εδώ ο τετρακύλινδρος του GSX-R έρχεται να συμπληρώσει το σύνολο αναρτήσεων και πλαισίου, φέρνοντας στο μυαλό την ομοιογένεια του CB1000R σε πιο μικρό πακέτο. Όπως ανακάλυψε και ο Σπύρος στην περιορισμένη πρώτη επαφή του προηγούμενου τεύχους, ο εκθρονισμός του Street Triple δεν είναι στα χαρτιά ή στα ενδιαφέροντα της Suzuki, αλλά με την πιθανή εξαίρεση του Z750R που παραμένει για λίγο ακόμα άγνωστη σε μας ποσότητα, το GSR μοιάζει να σκαρφαλώνει με άνεση στην κορυφή των Ιαπώνων.

Εμείς θα θέλαμε λίγη περισσότερη αίσθηση, αλλά οφείλουμε να βγάλουμε το καπέλο στη Suzuki που ζύγισε διάνα το GSR απέναντι στον τετρακύλινδρο ανταγωνισμό. Ο απευθείας ανταγωνισμός με το Triumph θα ανέβαζε αισθητά το κόστος, αλλά το δυναμικό να το πλησιάσει είναι εκεί για όσους θέλουν να ψαχτούν λίγο παραπάνω. <<

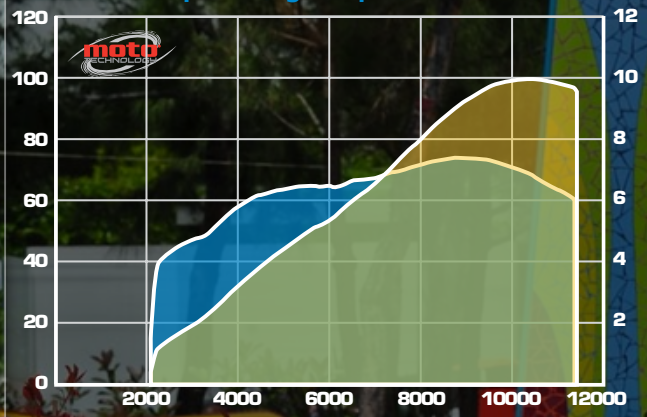
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

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

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, 2ΕΕΚ, 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

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 99.7 / 10,400
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 7.4 / 8,600



Το GSR 750, με αριθμό πλαισίου 0464 και 1,250km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 31.5C, υγρασία 7%, ατμοσφαιρική πίεση 1001.9mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

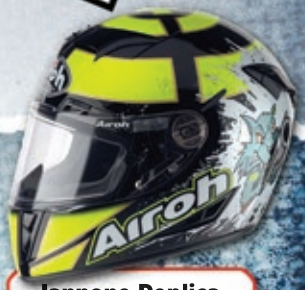
210.6911077

www.quickturn.gr

quick turn

Airoh HELMET

Fusion White €456
σε 12 άτοκες δόσεις



Iannone Replica
από ~~€470~~ μόνο €340

ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ...

Racer €420
σε 10 άτοκες δόσεις

Simon Replica
από ~~€470~~ μόνο €340

Run Red €456
σε 12 άτοκες δόσεις

Barbera Replica
από ~~€470~~ μόνο €340

Shado €450
σε 10 άτοκες δόσεις

Toseland Replica
από ~~€470~~ μόνο €340

...Εσύ θα μείνεις στα παλιά;

GP White & Black
Pearl €350

ΟΛΗ Η ΝΕΑ COLLECTION ΑΝΑΒΑΤΗ
ΣΕ 12 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

ΧΕΙΜΩΝΙΑΤΙΚΗ COLLECTION
-20% & ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ
ΣΕ 12 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

GP Zanetti Rosso & Verde
Replica από ~~€470~~ μόνο €340

ABUS OXFORD LighTech BRAKING DAINESE REV'IT! D.I.D IPONE

Περρίκου 28 (Περιφ/κός Πολυγώνου), Τηλ.: 210.6911077, e-mail: info@quickturn.gr

racing

Την ώρα που στα MotoGP το ξύλο κλέβει την παράσταση, το Isle of Man ζει ήδη σε ρυθμούς TT

3
SUZUKI
Beacon
Kawasaki

Της πίστας

Πόσα χρόνια γκρινιάζουμε πως με μιάμιση πίστα στην Ελλάδα δουλειά δε γίνεται, ειδικά όταν η μία είναι στις Σέρρες, 600τόσα χιλιόμετρα από την Αθήνα; Αφού χορτάσαμε φήμες και αρβύλες, Αιγίνεια και Ορχομενούς και παγκοσμιοποιήσεις Μεγάρων, ορίστε μια προσπάθεια που φαίνεται πως βάζει το νερό στο αυλάκι –επιτέλους.

Το Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας φτάνει στο τελικό στάδιο υλοποίησης. Στις 10 Μαΐου ανακοινώθηκε από το υπουργείο Ανάπτυξης η έγκριση της χρηματοδότησης του έργου (www.mindev.gov.gr/?p=4398), απ' όπου μαθαίνουμε πως η πίστα θα κοστίσει περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων το ελληνικό κράτος θα συνεισφέρει το ένα τρίτο. Βρίσκεται 20 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά της Πάτρας, στη θέση Ρέντες του Δημοτικού Διαμερίσματος Χαλανδρίτσας του Δήμου Φαρρών, κάτω από την επαρχιακή οδό Χαλανδρίτσας-Βαλμαντούρας, θα έχει μήκος 4.88 km και πλάτος 15 m σε έκταση 928 στρεμμάτων δημιουργώντας 497 θέσεις εργασίας.

Φορέας της επένδυσης είναι η εταιρεία "Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.", της οποίας η μετοχική σύνθεση μετρά 411 μετόχους, ανάμεσά τους η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, ο Δήμος Πατρέων, το Επιμελητήριο Αχαΐας, ο Δήμος Φαρρών, η ΤΕΔΚ Αχαΐας, η Αχαϊκή Συνεταιριστική Τράπεζα κ.ά. Βασικός μέτοχος είναι η επιχείρηση Ανώνυμη Επενδυτική Τεχνική Τουριστική και Διαχειριστική Εταιρεία Αυτοκινητοδρομίου Πατρών, με διακριτικό τίτλο "Ελληνικό Αυτοκινητοδρόμιο".

Η ιστορία με την περίφημη αυτή πίστα μετρά ήδη περισσότερο από μια δεκαετία, ωστόσο από το 2006 η εταιρεία "Ελληνικό Αυτοκινητοδρόμιο" κινήθηκε αθόρυβα και αποφασιστικά μαζεύοντας όλα τα απαραίτητα χαρτιά που χρειαζόταν. Τώρα πλέον, έχοντας εξασφαλισμένη και την κρατική χρηματοδότηση, απομένει μόνο η έγκριση της Βουλής των Ελλήνων, μια διαδικασία που αναφέρεται ως σίγουρη και καθαρά θέμα χρόνου. Μακάρι γιατί το έργο αυτό μαθαίνω πως συνδέεται με την κοινοπραξία που ανέλαβε την Ιόνια Οδό, άρα θα έχει επιτόπου όλα τα τεχνικά μέσα για την κατασκευή και θέλω πολύ να πιστέψω πως θα τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα που προβλέπει αποπεράτωση σε 36 μήνες, δηλαδή ως το 2014.

Η εγγύτητα σε ένα μεγάλο διεθνές λιμάνι δίπλα σε μια μεγάλη πόλη με όλες τις απαραίτητες υποδομές σημαίνει πως είναι ό,τι πρέπει για να προσελκύσει διεθνείς αγώνες και, δια του λόγου το αληθές, οι προδιαγραφές της πίστας είναι επιπέδου F1 με όλα τα απαραίτητα κομφόρ, σχεδιασμένη σε συνεργασία με τους τεχνικούς διευθυντές της Monza (Ιταλία) και του Spa (Βέλγιο). Προφανώς αν κάνει για F1 θα κάνει και για GP και SBK.

Έχοντας ζήσει από κοντά την οδηγική ανάπτυξη που προσέφερε η ύπαρξη δύο πιστών στους Έλληνες μοτοσυκλετιστές, έχω κάθε λόγο να χαίρομαι για την τρίτη εναλλακτική, η οποία είναι και πολύ πιο προσβάσιμη σε μας λόγω απόστασης. Αρκεί να είναι προσβάσιμη και οικονομικώς, διότι τα μεγαλεπήβολα σχέδια ανέκαθεν με τρόμαζαν και δεν είναι και λίγα τα όσα έχουν δει τα μάτια μου.

Farres
Image © 2010 DigitalGlobe
© 2010 Tele Atlas

ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
MARKETING ΕΚΠΛΗΞΗ

Βαρκελώνη, Sagrada Familia, ώρα 09:35 πμ. Ανυποψίαστοι τουρίστες περιμένουν να μπουν στο γνωστό μνημείο του Gaudi όταν ξαφνικά η πανέμορφη Patricia Ruiz ντυμένη με την αποκαλυπτική στολή της και την ομπρέλα εμφανίζεται στη μέση του δρόμου.

Λίγο αργότερα ένα σωρό μηχανικοί της Yamaha με πλήρη εξοπλισμό γεμίζουν τον δρόμο και εξίσου ξαφνικά

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

εμφανίζεται και ο Jorge Lorenzo καβάλα στην M1 του. Για περίπου 2 λεπτά στήνεται το σκηνικό της εκκίνησης αγώνα, βγαίνει η ταμπέλα των 30 δευτερολέπτων, δίνεται το σήμα για εκκίνηση και ο Jorge χάνεται στο βάθος εξίσου εκκωφαντικά όπως εμφανίστηκε από το πουθενά. Όποιος πρόλαβε τον κύριον είδε. Για όλους μας τους υπόλοιπους υπάρχει το Youtube.

Η ΚΑΥΤΗ ΠΑΤΑΤΑ ΤΟΥ MOTEGI

Το ιαπωνικό GP μετατέθηκε για τον Οκτώβριο μετά τον φονικό συνδυασμό σεισμού, τσουνάμι και ραδιενέργειας του περασμένου Μάρτη

Οι Ιάπωνες έχουν πέσει με τα μούτρα στην αποκατάσταση της χώρας τους και η Honda τρέχει να επισκευάσει τις ζημιές στο Twin Ring Motegi στην ώρα της για τον αγώνα. Για τον λόγο αυτόν επιστράτευσε πολλούς αναβάτες, μεταξύ αυτών και τον Shinya Nakano. Ο αναβάτης είπε πως αρχικά σε μια βόλτα με το αυτοκίνητο όλα του φάνηκαν καλά, όταν όμως μπήκε με ένα Fireblade και προσπάθησε να γυρίσει σε αγωνιστικό ρυθμό, ανακάλυψε πως σε κάποια σημεία έχουν σχηματιστεί πτυχώσεις στην επιφάνεια της ασφάλτου καθώς κι ένα ρήγμα σε ένα σημείο.

Αλλά υπάρχουν σοβαρότερα προβλήματα. Η επιτροπή των αναβατών εκφράζει χαμηλοφώνως την αντίθεσή τους να ταξιδέψουν εκεί για τον αγώνα και ο λόγος είναι η ραδιενέργεια. Το Motegi απέχει λιγότερο από 150 km από το πυρηνικό κολαστήριο της Fukushima και όλοι οι αναβάτες είναι εύλογα απρόθυμοι να ρισκάρουν μόλυνση, ειδικά από τη στιγμή που όσο περνάει ο χρόνος τόσο πιο άσχημα είναι τα νέα σχετικά με τη ραδιενεργό μόλυνση. Μέχρι τώρα το θέμα δεν έχει πάρει δημοσιότητα, αλλά όσο πλησιάζουμε προς τον Οκτώβριο το ζήτημα θα καίει όλο και περισσότερο.

Οι φήμες που μιλούν για μεταφορά του αγώνα σε κάποια άλλη πίστα, όπως στην Τουρκία, επιμένουν. Από την άλλη ο Nakano εξηγεί πως η ζωή στην Ιαπωνία έχει επανέλθει, όλα τα αθλητικά πρωταθλήματα έχουν ξεκινήσει κανονικά και δε βλέπει τον λόγο να μην πάνε και τα GP εκεί. Άλλωστε, για τα χρονικά μεγέθη της ραδιενέργειας, του χρόνου δε θα έχει αλλάξει απολύτως τίποτα. Δηλαδή, αν φέτος δε γίνει το ιαπωνικό GP, υπάρχει ένας σοβαρός κίνδυνος να μην ξαναγίνει για πολλά-πολλά ακόμη χρόνια και αυτή είναι μια απόφαση με σοβαρές οικονομικές προεκτάσεις, ενδεχομένως μάλιστα εκτός των δυνάμεων της Dorna και των αναβατών.

DUCATI SUPERQUADRATA

Το γνωστό ιταλικό περιοδικό Motosprint κυκλοφορεί με μια παγκόσμια αποκλειστικότητα: Έχει τις πρώτες φωτογραφίες από τη νέα superbike που εξελίσσει η Ducati υπό απόλυτη μυστικότητα.

Η νέα Ιταλίδα που έρχεται να αντικαταστήσει από το 2012 την 1198, σύμφωνα με όλες τις πληροφορίες, δε θα είναι V4 αλλά θα επιμείνει στη δικύλινδρη παράδοση των V2, ωστόσο για να βρει τη δύναμη που της λείπει απέναντι στον τετρακύλινδρο ανταγωνισμό θα είναι εξαιρετικά πιο υπερτετράγωνη (πολύ μεγαλύτερη διάμετρο από διαδρομή εμβόλων), με αποτέλεσμα να αποδίδει την περισσότερη δύναμη σε πολύ ψηλές στροφές. Από εκεί άλλωστε προκύπτει και το φημολογούμενο όνομά της, Superquadrata = Υπερτετράγωνη, αν και έχει ακουστεί και το 1199.

Η βασική της καινοτομία είναι η αντικατάσταση του ατσάλινου χωροδικτυώματος από ένα πλαίσιο εμπνευσμένο από τα MotoGP, δηλαδή δύο υποπλαίσια μπροστά και πίσω από τον κινητήρα, όπως ακριβώς βλέπουμε στο σχέδιο της πατέντας που έχει κατοχυρώσει η ιταλική εταιρεία. Οι λιγοστές πληροφορίες που έχουν διαρρεύσει από τη Μπολόνια μιλούν για περίπου 20 επιπλέον άλογα σε σχέση με την 1198R και 10 λιγότερα κιλά.

Η μοτοσυκλέτα φωτογραφήθηκε στο Mugello κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εξέλιξης, με τη βοήθεια του Danilo Petrucci, αναβάτη της Ducati στο πρωτάθλημα Superstock 1000. Στις φωτογραφίες τη βλέπουμε στην αγωνιστική εκδοχή, καθώς και σε μορφή δρόμου. Υπεύθυνος της εξέλιξης είναι ο Ernesto Marinelli, αρχιμηχανικός και crew chief του Carlos Checa στο WSBK. Είναι επίσης γνωστό πως σημαντική συμβολή στη δουλειά που γίνεται για τη νέα superbike προσφέρει ο Troy Bayliss, ενώ αναμένεται να συμβάλλει και ο Valentino Rossi με την τεράστια εμπειρία του.

Στο μεταξύ έχει ήδη γίνει γνωστό πως το 2012 στο αμερικανικό πρωτάθλημα AMA SBK η Ducati θα συμμετάσχει με τη νέα της μοτοσυκλέτα σε συνεργασία με την Team Fast by Ferracci. Προφανώς θα πρέπει να περιμένουμε σύντομα και νέα περί επιστροφής της στο Παγκόσμιο SBK;

Η 50ΧΡΟΝΗ YAMAHA

Κλείνει 50 χρόνια στα Grand Prix η Yamaha και θα το γιορτάσει με ένα επετειακά βαμμένο M1

Η επίσημη εμφάνιση του πανέμορφου ασπρο-κόκκινου M1 θα γίνει στις 22 Ιουνίου, λίγες μέρες πριν το ολλανδικό GP στο Assen σε ειδική τελετή.

Το τριήμερο του αγώνα οι δύο εργοστασιακοί αναβάτες και σύσσωμες οι ομάδες τους θα είναι ντυμένοι στα ερυθρόλευκα, φέροντας το ειδικό επετειακό λογότυπο της εταιρείας που σχεδιάστηκε ειδικά για να γιορτάσει μισό αιώνα στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας.

Παράλληλα, η Yamaha το γιορτάζει και δικτυακά στήνοντας την ανάλογη ιστοσελίδα με την αγωνιστική της ιστορία από τα GP: www.yamaha-motor.co.jp/global/race/wgp-50th.

ΣΤΑ ΠΙΤΣ Ο PEDROSA

Καταστροφικό αποδεικνύεται το ατύχημα του Dani Pedrosa στη Γαλλία

Η σπασμένη δεξιά κλείδα του Ισπανού εγχειρίστηκε, αλλά η αποθεραπεία του εξελίσσεται πιο αργά απ' όσο θα ήθελε και τελικά η απουσία του από τον αγώνα της πατρίδας του είναι επιβεβλημένη. Ο Ισπανός πλέον θα πρέπει να έχει και την τύχη με το μέρος του αν θέλει να δώσει το παρόν στον επόμενο αγώνα στο Silverstone της Αγγλίας, δεδομένου ότι είναι μόλις μια εβδομάδα μετά.

Παράλληλα, λες και δεν έφτανε η απώλεια ενός ή και δύο αγώνων, ο Pedrosa έχασε και την ευκαιρία να οδηγήσει το πρωτότυπο του 2012 στις 18 και 19 Μαΐου, κάτι που ήταν εκ των προτέρων προγραμματισμένο και τελικά κατάφερε να κάνει μόνο ο Stoner.

Ασχέτως του αν και πόσο έφταιγε ο Simoncelli στο Le Mans, για τον Pedrosa η χρονική στιγμή ήταν η χειρότερη.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ENDURO

Δεν ξεχνάμε πως το WEC έρχεται σε μια από τις ομορφότερες τοποθεσίες της χώρας μας και περιμένει την υποστήριξη όλων μας Δεν ξεχνάμε πως το WEC έρχεται σε μια από τις ομορφότερες τοποθεσίες της χώρας μας και περιμένει την υποστήριξη όλων μας

Από τις 17 ως τις 19 Ιουνίου, ένα σαββατοκύριακο μετά την αργία του Αγίου Πνεύματος, ο ελληνικός αγώνας του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Enduro επισκέπτεται την Ελλάδα και συγκεκριμένα την Καλαμπάκα στη σκιά των Μετεώρων.

Οι κορυφαίοι χωμάτινοι αναβάτες θα προσφέρουν ανεπανάληπτο θέαμα σε ένα πανέμορφο τοπίο με απίστευτες εκτός δρόμου διαδρομές και αυτό συνιστά μια εξαιρετική ευκαιρία για μια εκδρομή. Πέραν της προφανούς ανάγκης να στηρίξουμε έναν τέτοιο θεσμό στο ανώτατο επίπεδο, είναι και μια πολύ καλή ευκαιρία να ευχαριστήσουμε τη Μοτοσυκλετιστική Λέσχη Καλαμπάκας για την άφθονη και δύσκολη δουλειά που απαιτείται για τη διοργάνωση ενός τόσο σπουδαίου αγώνα.

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

Racing Gossip

Ο ROSSI ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ DUCATI

Μια ημέρα δοκιμών στο Mugello για τον Ιταλό είχε τριπλό όφελος

Η Ducati είχε προγραμματίσει στο Mugello ένα τριήμερο τεστ όπου υπό τον Filippo Preziosi οι αναβάτες Franco Battaini και Vittoriano Guareschi θα δοκίμαζαν την Desmosedici της επόμενης χρονιάς. Η παρουσία του Rossi την τρίτη και τελευταία μέρα περιελάμβανε μια εξηνταριά γύρους με τη GP12, αλλά του έδωσε και την ευκαιρία για μερικούς γύρους με τη νέα Superbike της ιταλικής εταιρείας και να συμμετάσχει για λίγο στην εξέλιξή της. Ήδη έχουμε δύο κρατούμενα, αλλά πριν μίλησα για τρία.

Το τρίτο λοιπόν αφορά στη νέα ασφαλτόστρωση του Mugello, την οποία ο Rossi δοκίμασε μια μέρα περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο αναβάτη που θα την πρωτοδεί την Παρασκευή πριν τον αγώνα εκεί και δήλωσε πολύ ικανοποιημένος από τη δουλειά που έγινε στην αγαπημένη του πίστα.

HONDA NSF250R

Παρουσιάστηκε επίσημα η μοτοσυκλέτα της Honda για τη Moto3 στη Βαρκελώνη, ακριβώς πριν τον αγώνα GP

Την κουκούλα των αποκαλυπτηρίων σήκωσαν περήφανα ο αντιπρόεδρος της Honda Racing Corporation, Shuhei Nakamoto, με τον υπεύθυνο εξέλιξης Yoshiyuki Kurayoshi. Η αγωνιστική Moto3 είναι υγρόψυκτη, τετράχρονη, μονοκύλινδρη 250 cc, ζυγίζει 84 κιλά στεγνή και βασίζεται αρκετά στη γεωμετρία της δίχρονης 125, χρησιμοποιώντας ένα πλαίσιο που προέρχεται από το RS125R. Αποδίδει 35.5 hp στις 13,000 rpm και περίπου 3 kg.m ροπής στις 10,500 rpm. Θα είναι διαθέσιμη για άλλες ενδιαφερόμενες ομάδες από το τέλος του 2011, έναντι €23,600 συμπεριλαμβανομένου του ισπανικού ΦΠΑ.

Για πρώτη φορά θα έχουν την ευκαιρία να τη δουν σε δράση οι θεατές στην πίστα του Montmelo στα χέρια του Alex Criville.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ PADDOCK ΣΚΟΥΤΕΡ

Η Yamaha αντικαθιστά τα σκουτεράκια των paddocks με ηλεκτρικά σε μια μορφή επικοινωνιακής πρωτοπορίας

Πέρυσι η ιαπωνική εταιρεία παρουσίασε το ηλεκτρικό σκούτερ EC-03 στο Μιλάνο ανακοινώνοντας πως, μετά από πολλά χρόνια στο κουρμπέτι ως πρωτότυπο όχημα επίδειξης, επιτέλους θα το βάλει σε παραγωγή. Τώρα μας ανακοινώνει πως συμφώνησε με τη Dorna να το χρησιμοποιήσει και στα paddocks των MotoGP, αντικαθιστώντας τα μικρά πενηντάρια JogRR που είχε εδώ και πολλά χρόνια.

Μπορεί το EC-03 να είναι ένα απολύτως βασικό ηλεκτρικό μοτοποδήλατο που δεν περνά με τίποτα τα νόμιμα 45 km/h τελικής, αλλά ενδεχομένως να μην αργεί η μέρα που θα μας έρθει βαμμένο στα χρώματα του Lorenzo ή του Spies, όπως πρόσφατα διέθετε το JogRR σε χρωματισμό Rossi ρέπλικα.

Η YAMAHA ΒΛΕΠΕΙ BRADL

Ο νεαρός αναβάτης της Moto2 είναι στο στόχαστρο της Yamaha για τη μεγάλη κατηγορία

Η είδηση δεν είναι φήμη, επιβεβαιώνεται από όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές. Ο Lyn Jarvis δε δίστασε καθόλου ερωτούμενος να απαντήσει πως η εταιρεία ενδιαφέρεται πολύ για τον Stefan Bradl, καθώς πρόκειται για έναν ταλαντούχο αναβάτη και, κυρίως, διότι εκπροσωπεί μια μεγάλη αγορά που είναι πολύ σημαντική για το εμπορικό μέλλον της Yamaha. Στόχος τους είναι να τον κλείσουν για να τρέξει το 2012 στα MotoGP με μια από τις μοτοσυκλέτες της Tech3.

Ο πατέρας του αναβάτη, ο οποίος αυτή τη στιγμή προηγείται στη βαθμολογία της Moto2, βρέθηκε στο Jerez με ανθρώπους της Yamaha για να συζητήσει σχετικά με το μέλλον του γιου του, δίχως να αποκαλυφθεί αν προέκυψε κάποιου είδους συμφωνία. Ο ίδιος ο Stefan προς το παρόν δηλώνει ότι δεν ασχολείται με το θέμα, καθώς το κυνήγι του τίτλου της μεσαίας κατηγορίας απαιτεί την αναπόσπαστη προσοχή του και εκεί θέλει να στοχεύσει.

HONDA MOTOGP 2012

Δύο μέρες πέρασε ο Stoner στο Jerez με το χιλιάρι πρωτότυπο του 2012

Η πρώτη επαφή με τη μοτοσυκλέτα που θα τρέξει του χρόνου στα MotoGP είχε ως στόχο να συγκεντρωθούν δεδομένα από τους μηχανικούς της ομάδας και γι' αυτό η Honda δεν έδωσε στη δημοσιότητα κανένα αριθμητικό στοιχείο από τη δοκιμή αυτή, όπως λ.χ. γυρολόγια.

Ο Αυστραλός αναβάτης δήλωσε πως η μοτοσυκλέτα είναι αρκετά κοντά στη φετινή του αγωνιστική, με τη βασική διαφορά να προκύπτει από την ιπποδύναμη: "Εκεί που το 800 κρεμάει, αυτό έχει ακόμη δύναμη και πραγματικά διασκέδασα πολύ το γεγονός πως γλιστράει περισσότερο." Πέραν αυτών των κλασικών –περίπου τα ίδια έλεγε και ο Rossi καβαλώντας το χιλιάρι της Ducati πριν περίπου ένα μήνα– ο Stoner τόνισε πως είναι κρίμα που δε μπόρεσε να είναι εδώ και ο Pedrosa, καθώς οι δικές του παρατηρήσεις θα συνεισέφεραν πολύ στη δουλειά των μηχανικών του HRC. Ίσως γι' αυτό η Honda επέλεξε να παρατείνει την, προγραμματισμένη αρχικά για μονοήμερη, δοκιμή σε διήμερη. Τον ρόλο του άτυχου Ισπανού στη δοκιμή πήρε ο αναβάτης εξέλιξης της εταιρείας, Shinichi Ito.

ΖΗΤΟΥΝ RSV4 ΓΙΑ ΤΑ MOTOGP

Η Aprilia αποκλείει και διαψεύδει διαρκώς κάθε φημολογούμενη εμπλοκή με τα MotoGP, είτε ως πρωτότυπο ή ως CRT – μα το τηλέφωνο δε σταματά να χτυπά

Όπως αποκάλυψε ο διευθυντής του προγράμματος WSBK της Aprilia, Gigi dall' Igna, είναι αρκετές οι ομάδες που θέλουν να τρέξουν του χρόνου ως CRT στα MotoGP και τους ζητούν κινητήρες. Όπως δήλωσε λοιπόν ο Ιταλός, "αν επιμένουν να θέλουν να αγοράσουν τον V4 μας εμείς δε μπορούμε να κάνουμε κάτι για να τους εμποδίσουμε, αλλά κανείς να μην περιμένει την παραμικρή βοήθεια από μας…" Όταν στη superbike μορφή του αυτός ο V4 δείχνει πως μπορεί να ανταγωνιστεί στην ευθεία τα 800άρια GP και ο dall' Igna ισχυρίζεται πως ένα μοτέρ βγάζει άνετα δύο ολόκληρα σαββατοκύριακα αγώνα, πώς να μην έχει τόση ζήτηση;

SUPERBIKES ΣΤΗ ΡΩΣΙΑ

Η συμφωνία οριστικοποιήθηκε, οι τζίφρες έπεσαν και δε μένει παρά να βρεθεί και μια πίστα

Η εταιρεία που διαχειρίζεται τα δικαιώματα του WSBK, σε μια τελετή που έλαβε τεράστια δημοσιότητα στη Ρωσία, υπέγραψε συμφωνία με την Yakhnich Motorsports για την προώθηση του πρωταθλήματος στην τεράστια αυτή αγορά, καθώς και για την υλοποίηση ενός ρωσικού αγώνα από το 2012. Η όλη προσπάθεια έχει την αμέριστη υποστήριξη της ρωσικής κυβέρνησης, όπως αυτή εκφράστηκε από τον αναπληρωτή πρωθυπουργό της χώρας Alexander Zhukov, ωστόσο ως αυτή τη στιγμή δεν είναι γνωστό σε ποια πίστα θα γίνει ο αγώνας.

Η Ρωσία διαθέτει αρκετές πίστες, καμία όμως ομολογκαρισμένη για αυτό το επίπεδο αγώνων από τη FIM, οπότε θα πρέπει να γίνει η τελική επιλογή και να γίνουν οι όποιες εργασίες κρίνονται απαραίτητες. Έχοντας στο βάθος του μυαλού μας τον παράγοντα κλίμα, οι σοβαρότερες υποψηφιότητες προέρχονται από πίστες στον νότο της Ρωσίας, όπως η υπό κατασκευή Crimea Grand Prix Racing complex (www.crimeagp.com).

ΕΞΕΛΙΣΣΕΙ MOTO3 ΚΑΙ Η YAMAHA

Φαίνεται πως η κατηγορία που θα αντικαταστήσει τα 125 δε θα έχει ενιαίο κινητήρα και βέβαια η Yamaha δε μπορεί να μείνει απ' έξω

Ο ίδιος ο αγωνιστικός διευθυντής της εταιρείας, Masao Furusawa, αποκάλυψε πως στην Ιαπωνία βρίσκεται υπό εξέλιξη ένας κινητήρας μονοκύλινδρος 250 στις προδιαγραφές της Moto3, ο οποίος εξελίσσεται παράλληλα με μια ολόκληρη αγωνιστική μοτοσυκλέτα. Πληροφορίες από διάφορα ΜΜΕ αναφέρουν πως ο κινητήρας αυτός προέρχεται από τα αγωνιστικά MX YZ250F, πληροφορία που ο ίδιος ο Furusawa δεν επιβεβαιώνει.

Είναι ωστόσο σαφές πως στη Yamaha έχουν αρχίσει να τρέχουν, καθώς η Honda έχει ήδη παρουσιάσει το πλήρως λειτουργικό αγωνιστικό NSF250R, οπότε δε θέλουν να βρεθούν πολύ πίσω στην εξέλιξη. Σύμφωνα με τον ίδιο τον Furusawa, η εταιρεία του ήταν απρόθυμη να εμπλακεί οικονομικά στην εξέλιξη μιας αγωνιστικής Moto3, ωστόσο κρίθηκε αναγκαίο να το κάνει καθώς η μικρή κατηγορία είναι ένα φυτώριο αναβατών απ' όπου η Yamaha δε θέλει να απουσιάζει. Με βάση τα παραπάνω, ακούγεται ακόμη πιο λογικό να πατήσουν πάνω στο ήδη υπάρχον μοτέρ του YZ250F παρά να ξεκινήσουν από λευκό χαρτί.

Η TEN KATE ΚΟΙΤΑΖΕΙ ΠΡΟΣ MOTO2

Η ολλανδική ομάδα σκέφτεται σοβαρά να ανηφορίσει προς τα Grand Prix και η μεσαία κατηγορία είναι μια χαρά εντός των τεχνικών της γνώσεων

Την ώρα που η ομάδα έδινε τη μάχη της στον αμερικανικό αγώνα του WSBK Miller Park, ένα κλιμάκιό της βρισκόταν στο Assen με τον Michael van der Mark, αναβάτη της από το πρωτάθλημα Superstock 600, όπου δοκίμαζε ένα αγωνιστικό πρωτότυπο στα πλαίσια των κανονισμών της Moto2. Σύμφωνα με τις λιγοστές πληροφορίες που διέρρευσαν από τη δοκιμή αυτή, το πλαίσιο που χρησιμοποιήθηκε ήταν της ιταλικής ICP. Φαίνεται πως πράγματι οι Ολλανδοί έχουν στο μυαλό τους τη μετανάστευση.

ΝΕΑ RALLY ΟΜΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ KTM SEE

Η KTM South East Europe ανακοινώνει την δημιουργία ομάδας Rally η οποία θα πραγματοποιήσει το ντεμπούτο της στο Evia Rally Raid 2011 από 7 έως 10 Ιουλίου

Η επίσημη ομάδα για το 2011 απαρτίζεται από δύο αναβάτες, τον Μιχάλη Μιμίκο στην κατηγορία Μ1 με μοτοσυκλέτα KTM EXC 450 και τον Νίκο Σπανό στην κατηγορία Μ3 με μοτοσυκλέτα KTM 990 Adventure R. Και οι δύο μοτοσυκλέτες είναι οι απολύτως εργοστασιακές εκδόσεις χωρίς ειδικές μετατροπές πέραν του εξοπλισμού πλοήγησης. Το EXC 450 προετοιμάζεται από τον ίδιο τον Μιχάλη μιας και είναι Εξουσιοδοτημένος Διανομέας KTM για την Εύβοια, ενώ το 990 Adventure R από τον Αποστόλη Σωτηρίου ο οποίος είναι και ο μηχανικός στο Racing Center 500 Αλίμου αλλά και της Επίσημης Ομάδας Motocross KTM.

Οι δύο αναβάτες θα βρεθούν σε κοινή εκδήλωση παρουσίασης και με τον Κώστα Μητσάκη μιας και όλοι μαζί αποτελούν την ομάδα των KTM Xtreme Adventure & Rally Events 2011.

BEON MOTO3

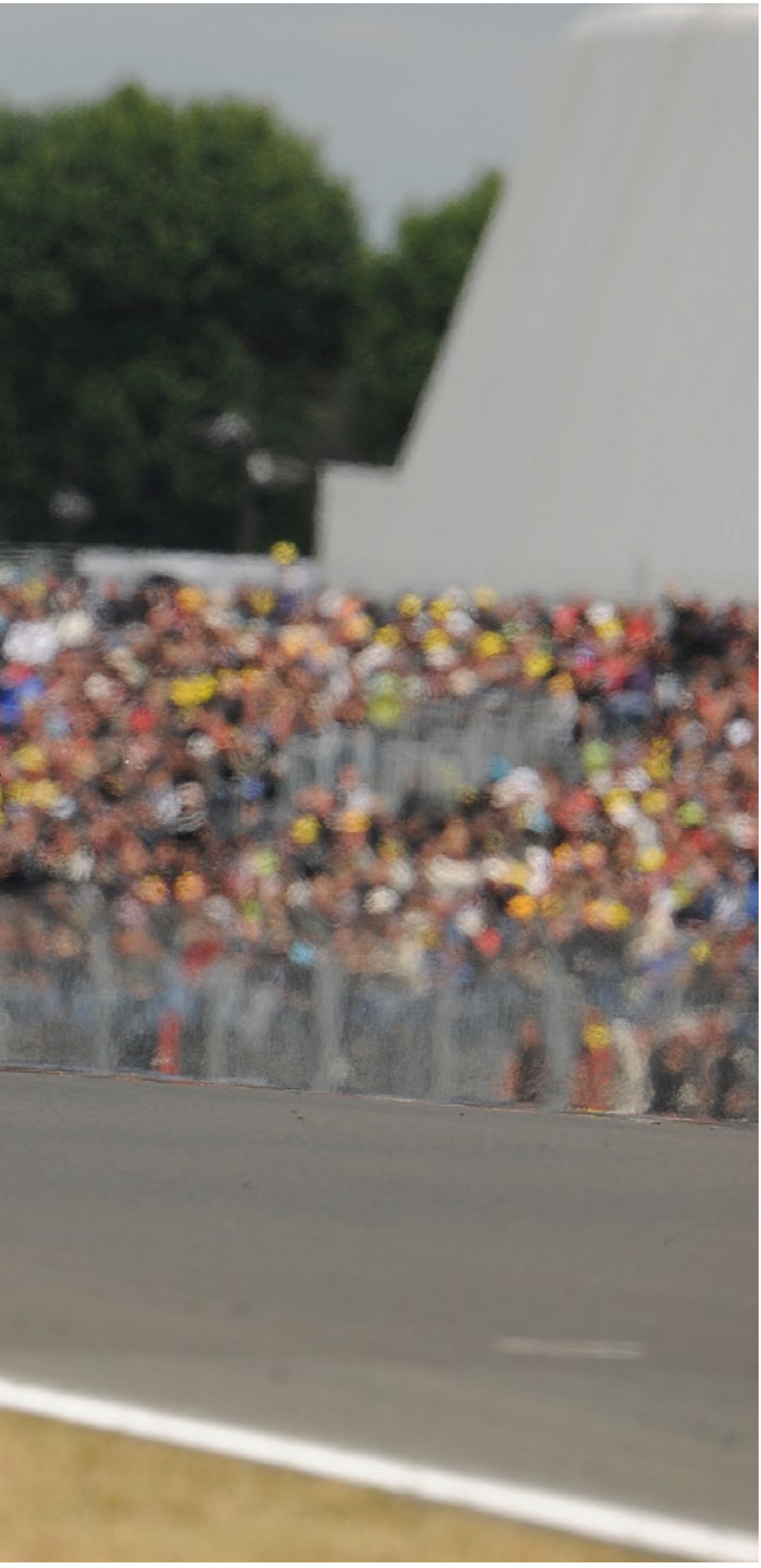
Εκτός από τη Honda, μια ακόμη υποψήφια μοτοσυκλέτα για τη Moto3 του 2012 έκανε την επίσημη παρουσίασή της στη Βαρκελώνη

Η εταιρεία BeOn Automotive εδρεύει στη Santa Perpetua de la Mogoda της Βαρκελώνης και διευθύνεται από δύο Ισπανούς μηχανικούς με εκτενή εμπειρία στην ανάπτυξη πρωτοτύπων για αγώνες, τους Santiago Abad και Raul Cívico. Η μοτοσυκλέτα τους έχει σχεδιαστεί για κινητήρα μονοκύλινδρο 250 cc στα πρότυπα της Moto3 και ζυγίζει περίπου 80 kg.

Ο σκοπός της είναι να λειτουργήσει σε μια λογική ανάλογη της Moto2, δηλαδή να πουληθεί ως πακέτο δίχως κινητήρα σε ενδιαφερόμενες ομάδες, οι οποίες θα πρέπει να εξασφαλίσουν την κινητήρια μονάδα από αλλού. Σύμφωνα με τον Abad, η μοτοσυκλέτα τους έχει ήδη περάσει από αρκετές δοκιμές με τον αναβάτη Mateo Tínez (ο οποίος έτρεχε στα 125 το 2005 και 2006) και εντός του καλοκαιριού θα είναι σε θέση να παράξουν τα πρώτα 15 κομμάτια που βγουν προς πώληση. Φορώντας έναν κινητήρα Honda από CR-F250 στη διαδικασία εξέλιξής της, αναμένεται να τρέξει και μερικούς αγώνες στο ισπανικό πρωτάθλημα ώστε να μαζευτούν ακόμη περισσότερα δεδομένα σε συνθήκες κανονικού αγώνα.

Έντονα και ανατροπές

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Αρχείο eBike.gr



Κάθε συνέντευξη Τύπου πλέον μοιάζει με θεατρικό μονόπρακτο, οι δημοσιογράφοι ρίχνουν το δόλωμα και οι αναβάτες το τσιμπούν επικοινωνιακότατα. Με τίποτα δεν περίμενα να περάσει τόσο στο ντούκου το πρώτο κόκκινο βάθρο του Rossi

>> Casey Stoner

Έφτασε στη Γαλλία έχοντας όλα τα φώτα της δημοσιότητας πάνω του, κυρίως για τους εξωγηπεδικούς διαλόγους (εκ του μακρόθεν) με τον Rossi και την όλη ιστορία της πτώσης στο Jerez. Ξεκίνησαν με αβρές συγνώμες, πέρασαν στις μπηχτές και κατέληξαν σε πολιτικώς ορθές χοντράδες. Όταν ο Lorenzo έριχνε την πρώτη πιστολιά στην παράσταση "Simoncelli ο Επικίνδυνος" και τραβούσε πάνω του το ενδιαφέρον, ο Αυστραλός αναβάτης της Repsol Honda συνέχισε να πρωταγωνιστεί, αυτή τη φορά για τον σωστό λόγο.

Για μια ακόμη φορά ο απόλυτος κυρίαρχος της πίστας, με τρελούς χρόνους στις δοκιμές και άλλη μια εμφάνιση αλά Κατάρ, ο Stoner (#27) απλά εξαΰλωσε οποιονδήποτε βρήκε μπροστά του στο Le Mans.

Ο Pedrosa (#26) προσπάθησε να επαναλάβει το Estoril, μα αυτή τη φορά άντεξε λίγους μόνο γύρους στον απίθανο ρυθμό του Stoner και πριν τη μέση του αγώνα τον άφηνε να απομακρυνθεί προς μια πειστική όσο και εύκολη νίκη.

Η αλήθεια είναι πως ο Stoner τη χρειαζόταν αυτή την εμφάνιση, κυρίως γιατί είναι εξώφθαλμα πιο γρήγορος απ' όλους παντού, μα είχε μόνο μια νίκη σε τρεις αγώνες για λόγους που δεν ήταν πάντα στο χέρι του. Μία ο Rossi (Jerez), μια η μέση του (Estoril), είχε από εκείνο το βράδυ στο Κατάρ να μετουσιώσει την ταχύτητά του σε βαθμούς. Στη Γαλλία απλά πρωταγωνίστησε σε μια παράσταση για έναν ρόλο, χωρίς να απειληθεί από κανέναν, πλην του Pedrosa και για λίγους μόνο γύρους. Ήδη σκαρφάλωσε στη δεύτερη θέση της κατάταξης, βλέπει τον Lorenzo μόλις 12 βαθμούς μπροστά του και με τη φόρα που έχει τώρα δε δείχνει και τόσο δύσκολο να τον φτάσει.

Αν καταφέρει να ξεφορτωθεί αυτά τα καραγκιοζιλίκια που κάνει λόγω εκνευρισμού –λ.χ. τη σφαλιάρα/μπουνιά που τιμωρήθηκε με €5,000 προς τον de Puniet όταν τον έκοψε βλακωδώς στα χρονομετρημένα ή τους θεατρινισμούς όπως ειρωνικά χειροκροτήματα προς τον Rossi και νεύματα στην πίστα να τον ακολουθήσει να του δείξει γραμμές– θα συνδυάσει την εκπληκτική του φόρμα με έναν πιο συμπαθητικό χαρακτήρα.

REPSOL
93
REPSOL
25

>> Andrea Dovizioso

Αν του έλεγε κάποιος πριν τον αγώνα πως θα βρισκόταν στο μεσαίο σκαλί του βάθρου αμφιβάλλω αν κι ο ίδιος ο Dovi (#4) θα τον έπαιρνε στα σοβαρά. Βλέπετε ο Ιταλός έχει ένα σοβαρό πρόβλημα: Καβαλά την κατά τεκμήριο καλύτερη μοτοσυκλέτα του πρωταθλήματος στην πλήρη εργοστασιακή της μορφή, αλλά δε μπορεί να κοιτάξει στα μάτια τους άλλους τρεις αναβάτες που την μοιράζονται. Έτσι βρίσκεται στην περίεργη θέση να θεωρεί σημαντικότερα κατορθώματά του τις νίκες στα σφικτά ντέρμπι με τον Rossi. Ο οποίος, όσο κι αν είναι τιμητική η επικράτηση επί ενός θρύλου, εξακολουθεί να καβαλά την τρίτη τη τάξει μοτοσυκλέτα, μια Ducati υποδεέστερη ακόμη των Honda και Yamaha. Διά του λόγου το αληθές λοιπόν, αν στον αγώνα δεν είχαν αλληλοεξουδετερωθεί οι Simoncelli και Pedrosa, ο Dovizioso δεν έβλεπε ψηλότερα από τέταρτος. Πάλι.

Για μια φορά ακόμη ο Ιταλός έχασε οπτική επαφή με τους προπορευόμενους και, ακόμη και όταν ο Pedrosa άρχισε να ανεβάζει τα γυρολόγιά του, αυτός ουδέποτε μπόρεσε να ακολουθήσει τον ρυθμό του Simoncelli που τάχιστα μάζεψε τη διαφορά του από τον τότε δεύτερο.

Μοιραία λοιπόν ο Dovi βρέθηκε να μονομαχεί με τον Rossi (#46), σε έναν αγώνα που θα γινόταν για την τέταρτη και πέμπτη θέση, μέχρις ότου οι δύο προπορευόμενοι βρέθηκαν εκτός και μετατράπηκε σε μοιρασιά του βάθρου. Εκεί ο νεαρός Ιταλός εκμεταλλεύτηκε σωστά τα πλεονεκτήματα της μοτοσυκλέτας του και καθάρισε τον σιτεμένο Ιταλό με περισσότερη ευκολία απ' ότι πριν 15 μέρες στη γραμμή τερματισμού του Estoril.

JL
46

>> Valentino Rossi

Πριν πάει στη Γαλλία ο Rossi (#46) και ο Hayden δοκίμασαν ένα νέο πλαίσιο κατασκευασμένο με στόχο να προσφέρει αίσθηση μπροστά. Σύμφωνα με αμφότερους τους αναβάτες της ομάδας, ο στόχος επετεύχθη σε ικανοποιητικό βαθμό. Ο Ιταλός ήταν συγκρατημένα αισιόδοξος, δήλωνε πως βρήκαν τη βάση πάνω στην οποία θα δουλέψουν, πετούσε σπόντες πως "είμαστε καθ' οδόν, ερχόμαστε" και άλλα τέτοια ευχάριστα. Στο Le Mans μάθαμε πως δεν έχουν φτάσει ακόμη.

Κατ' αρχήν τους λείπει το γκάζι. Απέναντι σε μοτοσυκλέτες που έχουν περισσότερη δύναμη παντού και το δυνατό τους σημείο είναι η έξοδος από τη στροφή οι αδυναμίες της GP11 είναι κάτι παραπάνω από εμφανείς.

Άλλη μια χαμένη μάχη από το RCV του Dovizioso (#4) μας προσφέρει την πιο εύγλωττη περιγραφή αυτής της πραγματικότητας. Ο Rossi επιστράτευσε ξανά όλο του το ταλέντο για να αντισταθεί στον συμπατριώτη του της Honda, οδήγησε τη Ducati του πιο μακριά απ' όσο μπορεί οποιοσδήποτε άλλος αναβάτης της εταιρείας, μα στο τέλος αναγκάστηκε να υποκύψει εκ νέου στην ανωτερότητα του αντίπαλου εξοπλισμού. Αυτή τη φορά ο Dovi καθάρισε νωρίτερα τη μάχη, αφήνοντας ενάμιση γύρο στον Rossi για να συνειδητοποιήσει πως, έστω και μέσα από πολλή τύχη, το πρώτο του βάθρο με τη Ducati είναι πραγματικότητα και καλά θα κάνει να το γιορτάσει δεόντως –διότι υπό φυσιολογικές συνθήκες πέμπτος θα τερμάτιζε.

Στον επόμενο αγώνα στη Βαρκελώνη η Ducati έχει προγραμματίσει να του φέρει τον νέο της κινητήρα, ο οποίος υπόσχεται να μειώσει την απόσταση από την ισχύ των αντιπάλων. Αν κι αυτό το βήμα είναι όντως θετικό, ίσως τότε ο Ιταλός πολυπρωταθλητής να δικαιωθεί όταν λέει "ερχόμαστε". Το καλό γι' αυτόν, ως κίνητρο, είναι πως δεν έχει χάσει απαγορευτικά τη βαθμολογική επαφή με την κορυφή.

DUCATI
REPSOL
4

>> Jorge Lorenzo

Αν και γενικά το γαλλικό GP δεν του πήγε καθόλου καλά, ο Lorenzo παραδόξως έφυγε από το Le Mans κερδισμένος. Με τον Pedrosa 4 βαθμούς πίσω του και τη φόρα που είχαν μαζέψει τα Honda σε όλους τους αγώνες έβλεπε το προβάδισμά του στην κατάταξη να απειλείται με εξαφάνιση. Αντ' αυτού, ο Ισπανός βρέθηκε με αυξημένη διαφορά στην κορυφή, πλέον 12 βαθμούς μπροστά από τον Stoner.

Η πραγματικότητα βέβαια, πίσω από την ψυχρή λογική 8 βαθμών, είναι μάλλον πιο άσχημη για τον πρωταθλητή. Ο Lorenzo έχει αρχίσει να τα βρίσκει μπαστούνια με το στήσιμο της M1 του και αυτό έχει ξεκινήσει νωρίτερα κι από το Estoril. Όσο προχωρά η χρονιά τόσο δείχνει να χάνει τη λάμψη του στον πόλεμο απέναντι στα Honda και στο Le Mans ο Ισπανός είχε αρκετά προβλήματα με το μπροστινό του. Ο ρυθμός του ήταν σαφώς πιο αργός από τους βασικούς του ανταγωνιστές για την πρωτιά χάνοντάς τους από νωρίς, στη συνέχεια έχασε και από τους Rossi, Dovizioso και Simoncelli, επιπλέον ήρθε και μια σημαντική ατυχία.

Στο πρωινό warmup του αγώνα είχε μια πτώση, συνεπεία της οποίας χτύπησε το μικρό δάκτυλο του χεριού του, αλλά ακόμη πιο κρίσιμο πρόβλημα είναι το ότι η μοτοσυκλέτα του πήρε φωτιά. Δεν έχει γίνει γνωστό αν ήταν φρέσκος ή κοντά στην απόσυρσή του ο συγκεκριμένος κινητήρας, ούτε και αν έπαθε ζημιά από τη φωτιά και πόση, αλλά αν έχασε ένα φρέσκο μοτέρ από τόσο νωρίς στο πρωτάθλημα αντιμετωπίζει ένα πρόβλημα που πιθανότατα θα βρει μπροστά του στον μακρύ δρόμο ως τον Νοέμβριο του 2011.

X-lite
YAMAHA
FACTORY RACING
BRIDGESTONE
YAMAHA

>> Marco Simoncelli

Είναι αναμφίβολα το πρόσωπο του αγώνα. Έθεσε υποψηφιότητα γι' αυτό ακούσια όταν ο Lorenzo ξεκίνησε ένα επικοινωνιακό μέτωπο εναντίον του, με την πολύτιμη βοήθεια των κ.κ. Stoner, Dovizioso και …Barbera. Η λεκτική του διαμάχη με τον Lorenzo στη συνέντευξη Τύπου θα μείνει κλασική, καθώς ο Ιταλός κατάφερε να φέρει τον Ισπανό σε δύσκολη θέση και να κερδίσει τις εντυπώσεις, στη συνέχεια όμως οι παραπάνω αναβάτες έκαναν επίσημα παράπονα γι' αυτόν στη διοίκηση, τα οποία αυτή του μετέφερε σε μορφή παρατήρησης.

Και τότε ήρθε ο 18ος γύρος. Είχε καθαρίσει από τους πίσω του όταν είδε πως ο Pedrosa έκοψε ρυθμό. Χρειάστηκε μόλις 2-3 γύρους για να μαζέψει 2 δευτερόλεπτα διαφοράς και έκανε την κίνησή του καθώς κινιόταν εμφανώς πιο γρήγορα από τον Ισπανό. Ο Pedrosa απάντησε στην μικρή ευθεία και στην επόμενη αριστερή βρέθηκαν δίπλα-δίπλα, όπου ο Ιταλός μη διατεθειμένος να του ξαναδώσει πίσω τη θέση επέμεινε από την εξωτερική. Για τη στιγμή αυτή ως και δύο δευτερόλεπτα αργότερα που ο Pedrosa μετρούσε την άσφαλτο έχουν ειπωθεί τα πάντα. Η ιστορία έγραψε πως ο Simoncelli έχασε 4-5 δευτερόλεπτα βγαίνοντας όρθιος στην αμμοπαγίδα, μετά τιμωρήθηκε με ποινή διέλευσης, επέστρεψε έκτος και καθάρισε εύκολα τον Spies για να τερματίσει πέμπτος.

Όπως κι αν το δει κανείς το συμβάν και την υπαιτιότητα αυτού, η ωμή αλήθεια λέει πως η χρονική στιγμή ήταν η απολύτως χειρότερη για τον Simoncelli. Αφενός ήρθε ακριβώς μετά τις γκρίνιες και τις συστάσεις που του έγιναν, αφετέρου ήρθε ο τραυματισμός του Pedrosa (σπασμένη κλείδα, ξανά!) που φόρτισε συναισθηματικά την ατμόσφαιρα.

Πίσω από τις ίντριγκες ωστόσο, ο SuperSic ήταν για μια φορά ακόμη ταχύτατος και στα χρονομετρημένα μόνο αυτός απειλούσε τον Stoner σε απόσταση εκατοστών του δευτερολέπτου. Μετά το highside που έφαγε με κρύο λάστιχο στην Πορτογαλία, αυτή τη φορά ξεκίνησε πιο επιφυλακτικά, γεγονός που σήμαινε πως, παρότι είχε τον ρυθμό, δε θα μπορούσε να απειλήσει τον εξαφανισμένο Αυστραλό στον αγώνα, αλλά τη δεύτερη θέση την είχε στο τσεπάκι. Θα την είχε πάρει πανηγυρικά αν έδειχνε λίγη περισσότερη υπομονή, αφού ήταν φως φανάρι πως τον Pedrosa τον είχε για πλάκα, θα μπορούσε ίσως να έχει επιχειρήσει ένα πιο ασφαλές πέρασμα λίγο αργότερα.

58
HONDA
DAINESE
HRC
NISSIN
BERNER
rizoma
SAN CARLO
HONDA
BRIDGESTONE
Agos
DUCATO
Castrol

>> Ben Spies

Ο Τεξανός συνεχίζει να είναι ο σιωπηλός παρτενέρ του πρωταθλητή. Σπάνια τον ακούμε από το γκαράζ της Yamaha, δεν έχει φέρει και το αποτέλεσμα που θα τραβήξει πάνω του λίγο ενδιαφέρον. Έχοντας τερματίσει τους μισούς από τους τέσσερις πρώτους αγώνες, αμφότερους στην έκτη θέση, δε δείχνει να δικαιώνει τις προσδοκίες που γέννησε φτάνοντας στα MotoGP. Δεν ξέρουμε αν έχει αρχίσει να νιώθει την πίεση, πάντως είναι γεγονός πως ο Lorenzo φαίνεται να παλεύει μόνος του για το γόντρο της Yamaha απέναντι στα Honda που είναι και ταχύτερα και περισσότερα. Αυτό μάλιστα έχει αρχίσει να συζητείται και στο παρεΐστικο φιλοθεάμον κοινό, ενώ δε θα γίνει καλύτερο αν η Ducati ανέβει και προσθέσει άλλον έναν αναβάτη (Hayden) στους ανταγωνιστές του.

Στο Le Mans ο Spies ξεκίνησε άσχημα, προσπάθησε να μπλεχτεί στο γκρουπ των Simoncelli, Rossi, Dovizioso και Edwards μα δύο λάθη στους δύο πρώτους γύρους τον απομάκρυναν. Αργότερα ανέβασε ρυθμό, έπιασε τον οπισθοχωρούντα Edwards, μα τότε αυτός έπεσε μπροστά του και στην κίνηση αποφυγής ο Spies βρέθηκε να μάχεται με τον επερχόμενο Hayden. Αν και κέρδισε τελικά τον συμπατριώτη του, ήρθε η επιστροφή του Simoncelli από την ποινή ride-through για να τον επαναφέρει στην πραγματικότητα που λέει πως ακόμη δε βλέπει ούτε τα Honda, ούτε τον ομόσταυλό του, αλλά ούτε και τον Rossi. Πρέπει να πάει καλύτερα στο μέλλον και το ξέρει, γιατί η 12η θέση της κατάταξης δεν πρέπει να φιγουράρει όμορφα στα Δ.Σ. της μαμάς Yamaha.

35
MONSTER
ENERGY

>> Dani Pedrosa

Κερδίζει το βραβείο ατυχίας, αυτό δεν αμφισβητείται. Ο Pedrosa ήρθε στη Γαλλία με ανεβασμένη ψυχολογία και τον ενθουσιασμό της Πορτογαλίας, ο Lorenzo τον ένιωθε απειλητικά στον σβέρκο του και η πολύπαθη αριστερή του κλείδα βρισκόταν σε καλό δρόμο αποθεραπείας. Αν ήμουν ο Dani θα σκεφτόμουν πως έφτασε η ώρα να περάσω πρώτος στην κατάταξη, τέσσερα μόνο ποντάκια να πάρω από τον Lorenzo κι αν βάλω και τον Stoner πίσω μου… γιούχου!

Αυτή τη φορά ωστόσο ο Stoner δεν ήταν τόσο εύκολη λεία. Εκεί που στο Estoril ο Pedrosa επέβαλλε τον νόμο του χωρίς να επηρεαστεί από κανένα πρόβλημα φυσικής κατάστασης, στο Le Mans ο ώμος του αναφέρεται ως ο βασικός λόγος που μετά τη μέση του αγώνα έκοψε εμφανέστατα ρυθμό. Το βάθρο πάντως το είχε φαινομενικά στην τσέπη.

Το όνειρο του το έκοψε ο Simoncelli, χάρη σε ένα προσπέρασμα που χαρακτηρίστηκε και τιμωρήθηκε ως επικίνδυνο. Ασχέτως της θέσης που μπορεί να έχει ο καθένας για το συγκεκριμένο συμβάν, ήταν πρόδηλο πως η δεύτερη θέση χανόταν από τον Pedrosa, αλλά και τρίτος του αρκούσε για την κορυφή στην κατάταξη. Αν μάλιστα δεν είχαν βγει από τη μέση αυτός και ο Simoncelli, ο Lorenzo θα τερμάτιζε έκτος χάνοντας ακόμη περισσότερο έδαφος.

Η μεγάλη ατυχία του Pedrosa είναι πως, ενώ δε φάνηκε αρχικά να είναι σοβαρή η τούμπα, αμέσως έπιασε τη δεξιά του κλείδα. Παρά το άνοιγμα του αερόσακου της φόρμας του, έχουμε νέο σπάσιμο, εγχείριση και τώρα αγωνία για τον αγώνα της γειτονιάς του στη Βαρκελώνη. Το μόνο που δεν του χρειάζεται τώρα είναι ο άκομψος μάνατζέρ του, Alberto Puig, που δε χάνει ευκαιρία να δηλώνει πως ο Dani καταστράφηκε, πάει η χρονιά του και άλλα τέτοια μίζερα.

PEDROSA

MOTO2

>> Marc Marquez

Με λένε Marc και μπορώ να πιω σαμπάνια! Ο 18χρονος πρωταθλητής των 125 έχει πίσω του υποστήριξη και φέρεται ως το επόμενο μεγάλο όνομα που θα βγει από την Ιβηρική χερσόνησο. Μόνο που στους τρεις πρώτους αγώνες της χρονιάς μετρούσε τρεις πτώσεις και μηδέν βαθμούς. Την ταχύτητα την έχει όπως έχει δείξει στις δοκιμές, μπορεί να μην είναι ακόμη έτοιμος να πρωταγωνιστήσει πάντως για rookie μια χαρά τα πάει με μια μοτοσυκλέτα που πρέπει να είναι ό,τι πιο δυνατό έχει καβαλήσει στη ζωή του.

Στο Le Mans εκκίνησε έκτος και στο μεγαλύτερο μέρος του αγώνα μαχόταν σε αυτό το επίπεδο. Όλη αυτήν την ώρα ο πρωτοπόρος της κατάταξης Stefan Bradl οδηγούσε την κούρσα φαινομενικά εκ του ασφαλούς. Μέχρι που έβαλε όπισθεν. Καθώς αυτός υποχωρούσε, από πίσω η τετράδα των Marquez, Yuki Aoyama, Julian Simon και Thomas Luthi ανέβαινε. Ο Luthi ήταν ο πρώτος που πέρασε τον Γερμανό στην κεφαλή, η φόρα του Marquez όμως ήταν ασταμάτητη. Περνώντας τους πάντες και τα πάντα, έξι γύρους πριν το τέλος καθάρισε και τον Luthi, ενώ μερικές σταγόνες βροχής έδειχναν να απειλούν τον αγώνα.

Δεύτερος τερμάτισε ο Aoyama, με ένα δυνατό ντεμαράζ στους τελευταίους γύρους, ενώ η τρίτη θέση κατέληξε στον Bradl αφού απειλήθηκε από τον Ελβετό Luthi. Ο τελευταίος μάλιστα υποχώρησε άλλη μια θέση στον τελευταίο γύρο, υποκύπτοντας στις ορέξεις του Simon. Μεγάλος χαμένος του αγώνα ήταν δίχως άλλο ο Andrea Iannone, που έπεσε στον πρώτο γύρο και έχασε την ευκαιρία να πλησιάσει τον Bradl στη βαθμολογία και μαζί τη δεύτερη θέση της.

Κάπως έτσι, ο Marc Marquez πανηγύρισε την πρώτη του νίκη στη Moto2 και, ως κερασάκι στην τούρτα, απήλαυσε για πρώτη του φορά σαμπάνια στο βάθρο, καθώς για ένα ολόκληρο παγκόσμιο πρωτάθλημα 125 ήταν ανήλικος και δεν του επιτρεπόταν…

REPSOL
Catalunya
93
SCALEXTRIC
alpinestars

GP 125

>> Maverick Vinales

Δε γνωρίζουμε αν η μητέρα του 16χρονου Maverick (#25) ήταν τόσο φανατική θαυμάστρια του Tom Cruise στο Top Gun, πάντως μια διασύνδεση με το Hollywood την έχει ο πιτσιρικάς. Προσέξτε το όνομα της ομάδας του: Blusens by Paris Hilton Racing –ναι, της γνωστής! Τώρα έχουμε άλλον ένα λόγο να προσέξουμε τον Ισπανό rookie, καθώς πήρε την παρθενική του νίκη στα 125 και μάλιστα με εξαίσιο στυλ στα μούτρα του αδιαφιλονίκητου φαβορί της κατηγορίας, Nico Terol (#18).

Ο Terol έχει συντρίψει τον ανταγωνισμό σε χρονομετρημένα και αγώνες στους τρεις πρώτους γύρους και στο Le Mans η άνετη pole που (ξανα)πήρε άφηναν μια γνωστή γεύση. Στην 100ή του εκκίνηση σε GP οδήγησε το μεγαλύτερο μέρος του αγώνα, μόνο που ο Vinales ήταν απροσδόκητα κολλημένος πίσω του από την αρχή. Οι δύο τους έκαναν μια ευτραφέστατη διαφορά επτά και βάλε δευτερολέπτων από το επόμενο γκρουπ αναβατών, όταν οκτώ γύρους πριν το τέλος ο Vinales κάνει την κίνησή του και περνά τον Terol! Ο έμπειρος Ισπανός απαντά πέντε γύρους αργότερα και, εκεί που όλοι περιμένουν πως ο rookie δεν έχει λόγο να ρισκάρει μια εκτυφλωτική δεύτερη θέση στο πρώτο παγκόσμιο βάθρο της καριέρας του, ο Maverick βλέπει το όνειρο.

Με μια κίνηση που έδειξε καλά μελετημένη βουτά στην εσωτερική του Terol στην τελευταία στροφή του τελευταίου γύρου. Ο τρόπος που πέρασε τον αντίπαλό του σα σταματημένο δύο πράγματα υπονοεί: Αφενός ο Terol ήταν ήσυχος πως δεν απειλείται από τον Vinales, αφετέρου ο τελευταίος είχε μελετήσει καλά το σημείο που θα δοκίμαζε το πέρασμα μαζεύοντας πολλή φόρα για την τελευταία αυτή στροφή. Ο Terol προσπάθησε να απαντήσει, μα απ' το slipstream του έλειπε μισό δέκατο του δευτερολέπτου στη γραμμή.

Απ' όσο γνωρίζουμε η Paris Hilton ακόμη δεν έχει κάνει δηλώσεις επί του σπουδαίου αυτού κατορθώματος.

Airoh
KING REGAL
DELLORTO
Gaviota
MAPFRE
Bankia
18
EUROPA
FM
PULL&BEAR
MASTER
Decorant
DUNLOP
Avintia
MASTER
MAPFRE

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	44'03.955
2		Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	+14.214
3		Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	+14.564
4		Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	+21.075
5		Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+31.245
6		Ben SPIES	USA	Yamaha Factory Racing	+31.609
7		Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+35.566
8		Hiroshi AOYAMA	JPN	San Carlo Honda Gresini	+51.502
9		Hector BARBERA	SPA	Mapfre Aspar Team MotoGP	+1'03.731
10		Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing	+1'03.885
11		Toni ELIAS	SPA	LCR Honda MotoGP	+1'04.068
12		Alvaro BAUTISTA	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	+1'04.192
13		Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech 3	2 Laps
Δεν τερμάτισαν					
		Loris CAPIROSSI	ITA	Pramac Racing Team	7 Laps
		Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	11 Laps
		Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	22 Laps
		Randy DE PUNIET	FRA	Pramac Racing Team	27 Lap

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

Κατασκευαστές

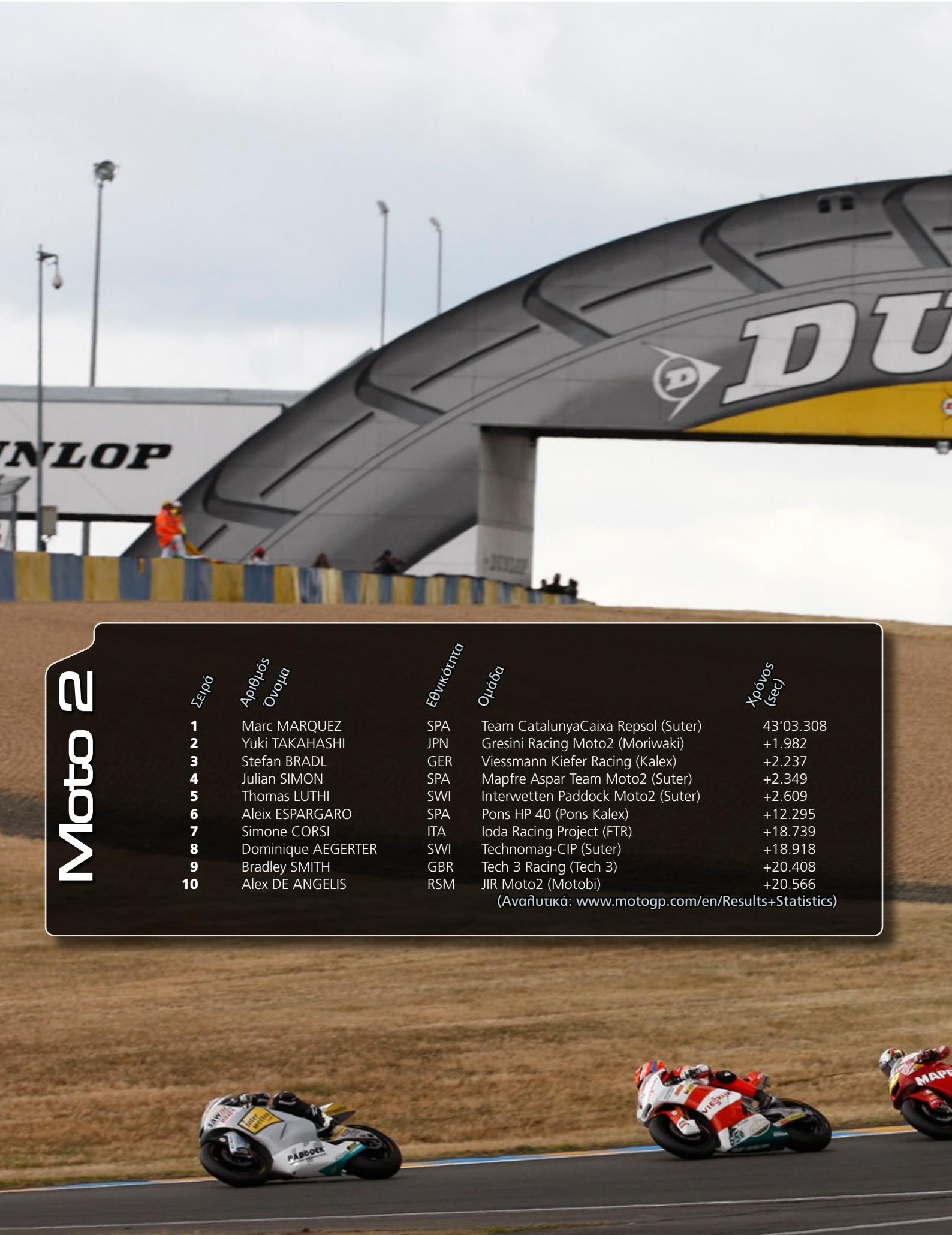
		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Honda	25	20	25	25															**95**
2	Yamaha	20	25	20	13															**78**
3	Ducati	9	16	11	16															**52**
4	Suzuki	-	6	3	4															**13**

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	13															**78**
2	C. Stoner	25	-	16	25															**66**
3	D. Pedrosa	16	20	25	-															**61**
4	A.Dovizioso	13	4	13	20															**50**
5	V. Rossi	9	11	11	16															**47**
6	N. Hayden	7	16	7	9															**39**
7	H. Aoyama	6	13	9	8															**36**
8	M. Simoncelli	11	-	-	11															**22**
9	C. Edwards	8	-	10	3															**21**
10	H. Barbera	4	10	-	7															**21**
11	C. Crutchlow	5	8	8	-															**21**
12	B. Spies	10	-	-	10															**20**
13	K. Abraham	3	9	-	6															**18**
14	T. Elias	-	7	5	5															**17**
15	L. Capirossi	-	5	4	-															**9**
16	A. Bautista	-	-	3	4															**7**
17	R. de Puniet	-	-	6	-															**6**
18	J. Hopkins	-	6	-	-															**6**

Ομάδες

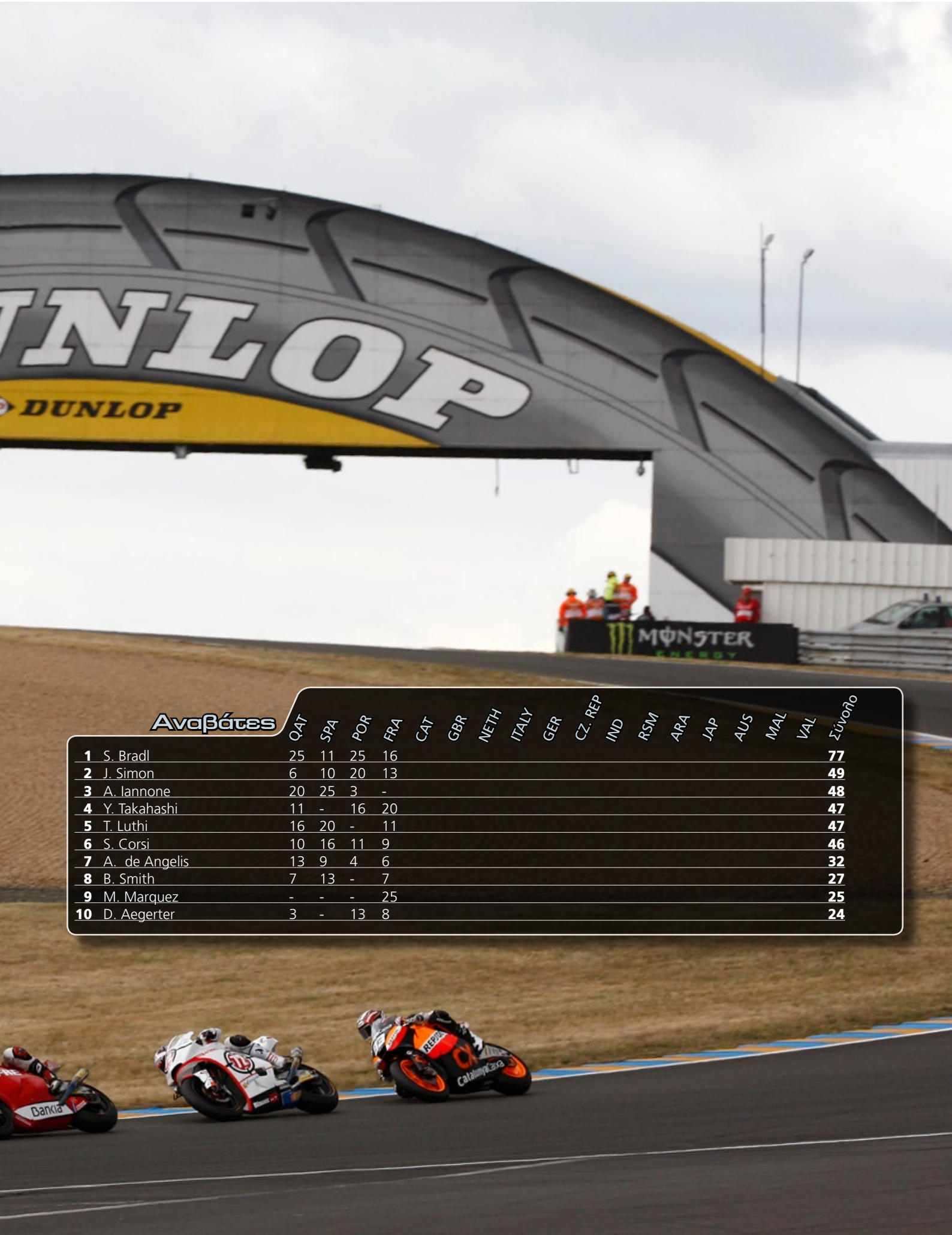
		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Repsol Honda	38	20	38	25															**121**
2	Yamaha Factory Racing	30	25	20	23															**98**
3	Ducati Marlboro	16	27	18	25															**86**
4	San Carlo Honda Gresini	17	13	9	19															**58**
5	Monster Yamaha Tech3	13	8	18	3															**42**
6	Mapfre Aspar Team	4	10	-	7															**21**
7	Cardion AB Motoracing	3	9	-	6															**18**
8	LCR Honda	-	7	5	5															**17**
9	Pramac Racing Team	-	5	10	-															**15**
10	Rizla Suzuki	-	6	3	4															**13**



Moto 2

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Marc MARQUEZ	SPA	Team CatalunyaCaixa Repsol (Suter)	43'03.308
2		Yuki TAKAHASHI	JPN	Gresini Racing Moto2 (Moriwaki)	+1.982
3		Stefan BRADL	GER	Viessmann Kiefer Racing (Kalex)	+2.237
4		Julian SIMON	SPA	Mapfre Aspar Team Moto2 (Suter)	+2.349
5		Thomas LUTHI	SWI	Interwetten Paddock Moto2 (Suter)	+2.609
6		Aleix ESPARGARO	SPA	Pons HP 40 (Pons Kalex)	+12.295
7		Simone CORSI	ITA	Ioda Racing Project (FTR)	+18.739
8		Dominique AEGERTER	SWI	Technomag-CIP (Suter)	+18.918
9		Bradley SMITH	GBR	Tech 3 Racing (Tech 3)	+20.408
10		Alex DE ANGELIS	RSM	JIR Moto2 (Motobi)	+20.566

(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	16														**77**
2	J. Simon	6	10	20	13														**49**
3	A. Iannone	20	25	3	-														**48**
4	Y. Takahashi	11	-	16	20														**47**
5	T. Luthi	16	20	-	11														**47**
6	S. Corsi	10	16	11	9														**46**
7	A. de Angelis	13	9	4	6														**32**
8	B. Smith	7	13	-	7														**27**
9	M. Marquez	-	-	-	25														**25**
10	D. Aegerter	3	-	13	8														**24**

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Maverick VIÑALES	SPA	Blusens by Paris Hilton Racing	42'00.505
2		Nicolas TEROL	SPA	Bankia Aspar Team 125cc	+0.048
3		Efren VAZQUEZ	SPA	Avant-AirAsia-Ajo	+6.836
4		Hector FAUBEL	SPA	Bankia Aspar Team 125cc	+8.298
5		Johann ZARCO	FRA	Avant-AirAsia-Ajo	+8.590
6		Jonas FOLGER	GER	Red Bull Ajo MotorSport	+10.236
7		Sandro CORTESE	GER	Intact-Racing Team Germany	+10.667
8		Sergio GADEA	SPA	Blusens by Paris Hilton Racing	+15.642
9		Miguel OLIVEIRA	POR	Andalucia Banca Civica	+22.838
10		Luis SALOM	SPA	RW Racing GP	+30.901

(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	20														**95**
2	S. Cortese	20	10	20	9														**59**
3	J. Zarco	10	16	16	11														**53**
4	J. Folger	11	20	11	10														**52**
5	E. Vazquez	13	7	10	16														**46**
6	M. Vinales	7	-	13	25														**45**
7	S. Gadea	16	-	4	8														**28**
8	H. Faubel	5	5	-	13														**23**
9	M. Oliveira	6	-	9	7														**22**
10	L. Salom	8	-	8	6														**22**

Τα V2 είναι εδώ

Ενώ όλοι οι κατασκευαστές έχουν καταφύγει στη λύση του τετρακύλινδρου και φήμες αναφέρουν ότι ακόμα και η Ducati ετοιμάζει V4, τα δικύλινδρα αντιστέκονται. Στην άλλη άκρη του Ατλαντικού, στο Miller Motosport Park, ο Carlos Checa ήταν ο απόλυτος κυρίαρχος σε δοκιμαστικά και αγώνα. Κέρδισε την Superpole και τα δύο σκέλη του αγώνα ανοίγοντας τη βαθμολογική διαφορά του από τους αντιπάλους του. Ειδικά μετά την πτώση του Max Biaggi στο πρώτο σκέλος και τη μέτρια απόδοση του Melandri

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

>>Checa

Δυνατός...

...παραμένει μετά από πέντε αγώνες ο Carlos Checa σε αντίθεση με όσα μας είχε συνηθίσει μέχρι πέρσι. Συγκριτικά με το 2010 ο Ισπανός έχει μετά από 10 σκέλη 85 περισσότερους βαθμούς έχοντας κάνει 6 νίκες αντί μίας. Όλα δείχνουν λοιπόν ότι βρήκε τον σωστό δρόμο στη σέλα του Ducati ή ότι απούσης εργοστασιακής ομάδας δέχεται πλέον σοβαρή βοήθεια από τη Μπολόνια.

Όπως και να έχει ο συμπαθέστατος Checa τα πάει περίφημα, είναι ταχύτατος, σταθερός και αν συνεχίσει με τέτοια απόδοση το πρωτάθλημα θα είναι σίγουρη υπόθεση. Χωρίς team mate και επίσημη εργοστασιακή υποστήριξη μοιάζει ο πιο αδύναμος και δε μπορούμε παρά να τον υποστηρίξουμε...Forza Carlos!

C. Checa
Althea
Unibat
Unibat
BMP

>>Melandri

Σε άγνωστο τερέν

Για πρώτη φορά στην πίστα του Miller, ο Marco ήταν αναμενόμενο να υστερεί απέναντι στους "παλιούς" των Superbike. Όσο η πίστα ήταν στεγνή έχανε δύο δευτερόλεπτα από τον Checa αλλά στα βρόχινη Superpole έδειξε την κλάση του. Σημείωσε τον τρίτο χρόνο ξεκινώντας από την πρώτη σειρά. Και τα δύο σκέλη του αγώνα όμως ήταν στεγνά και δυσκολεύτηκε να ακολουθήσει τον ρυθμό των πρώτων. Μια δέκατη και μια έκτη θέση ωστόσο, τον κράτησαν στην δεύτερη θέση του πρωταθλήματος

YAMAHA
WITH YOU JAPAN
がんばろう日本
PIRELLI
YAMAHA
YAMALUBE
PIRELLI

>>Laverty

Ανεβαίνει ο rookie

Ο συμπαθέστατος Ιρλανδός αποδεικνύει πως η επιλογή της Yamaha να του δώσει την ευκαιρία να ανέβει στα Superbike ήταν σωστή. Με δύο νίκες στη Monza βρέθηκε στο Salt Lake με ανεβασμένη ψυχολογία. Ήδη από την Superpole έδειξε τις δυνατότητες του με τον τέταρτο χρόνο.

Στην εκκίνηση του πρώτου σκέλους έμεινε στην όγδοη θέση, οδήγησε όμως δυνατά ανεβαίνοντας δεύτερος για να υποχωρήσει τελικά στην πέμπτη θέση. Στο δεύτερο σκέλος ξεκίνησε καλύτερα και με σταθερότητα πήρε ακόμα 13 βαθμούς για να σκαρφαλώσει έτσι στην τέταρτη θέση της βαθμολογίας. Αναμφισβήτητα πρόκειται για το κελεπούρι της Yamaha

YAMAHA
SHOEI
MONSTER
AKRAPOVIČ
YAMALUBE
FERODO

Biaggi

Ήρθαν τα λάθη

Βλέποντας τον Checa να απομακρύνεται στη βαθμολογία και τον Melandri ένα βαθμό μπροστά του πήγε στο Salt Lake City αγχωμένος. Στην Superpole μόλις που κατάφερε να πλασαριστεί στην έβδομη θέση και ο αγώνας αναμένονταν δύσκολος. Πράγματι στο πρώτο σκέλος, αν και ξεκίνησε δυνατά χάρη στη μεγάλη ευθεία εκκίνησης, έπεσε πριν συμπληρώσει γύρο παρασέρνοντας και τον Rea. Σαν να μην έφτανε αυτό, στο δεύτερο σκέλος που τα πήγε καλύτερα και ανέβηκε τρίτος στο βάθρο δεύτερος ήταν ο team mate του Leon Camier.

aprilia
GEOX
aprilia
GEOX
Alitalia
1861 > 2011 > >
BioStrada
aprilia

>>Camier

Ένα κλικ κάτω...

...από τους πρωτοκλασάτους βρίσκεται η απόδοση του Leon Camier, ο οποίος ενώ κινείται συνεχώς γύρω από τις θέσεις του βάθρου δεν καταφέρνει να πάρει μια νίκη. Επίσης έχει κάνει κάποια σκαμπανεβάσματα που τον έχουν αφήσει πίσω στη βαθμολογία. Στο Salt Lake όμως πήγε καλύτερα τερματίζοντας και στα δύο σκέλη ψηλά. Τέταρτος και δεύτερος είναι ένα αποτέλεσμα που κράτησε ψηλά τη σημαία της Aprilia και σίγουρα ψηλότερα από ότι την κράτησε ο Max. Βέβαια η υπόθεση πρωτάθλημα δε δείχνει να βρίσκεται μέσα στις δυνατότητες του Leon. Αναρωτιόμαστε όμως αν δε μπορεί να το διεκδικήσει με Aprilia με τι θα μπορέσει;

aprilia
SHOEI
aprilia
aprilia

>>Team Effenbert

Άλλη μια επιτυχία

Τα Ducati έδειξαν να βρίσκονται στο στοιχείο τους στο Miller και οι δύο αναβάτες του Effenbert Team το εκμεταλλεύτηκαν όσο μπορούσαν. Ανέβηκαν και οι δύο στο βάθρο του πρώτου σκέλους, γεμίζοντάς το με ιταλικά V2 και τα κατάφεραν μια χαρά στο δεύτερο με έβδομη και όγδοη θέση. Όπως έχουμε πει ξανά ο Smrz αξίζει μια ευκαιρία για κάτι καλύτερο. Αφού τα καταφέρνει με δορυφορικές ομάδες αν βρεθεί στη σέλα μιας εργοστασιακής μοτοσυκλέτας σίγουρα θα πάει καλύτερα. Δυστυχώς είναι Τσέχος και το marketing δεν τον ευνοεί…

Badovini

Ο καλύτερος της BMW

Τα δυο μεγάλα ονόματα στις τάξεις της, Corser και Haslam, δεν κατάφεραν σε κανένα από τα δύο σκέλη να κάνουν κάτι καλύτερο από ότι έκανε ο 25χρονος Ayrton Badovini. Ο νεαρός Ιταλός αφού χάρισε στην BMW το πρωτάθλημα των Superstock ανέβηκε να παλέψει στη μεγάλη κατηγορία. Στο Miller τα πήγε καλύτερα από τους πρωτοκλασάτους της ομάδας και σίγουρα οι υπεύθυνοι το πρόσεξαν. Επίσης θα πρόσεξαν ότι βρίσκεται ψηλότερα στη βαθμολογία από τον Corser. Αν συνεχίσει έτσι σίγουρα θα δεχθεί μια καλύτερη πρόταση.

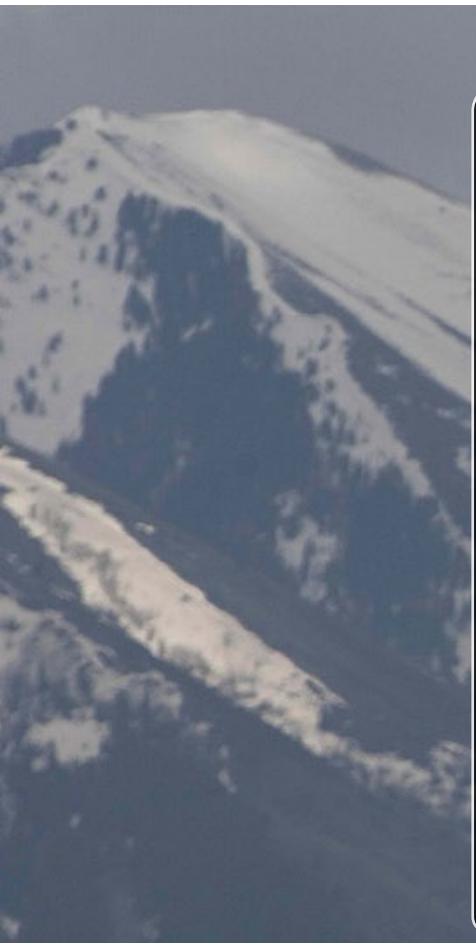
86

Castrol Honda

Καταστροφή

Πραγματικά απογοητευτικό ήταν το τριήμερο στην αμερικανική πίστα για την ομάδα της Honda. Οι δύο αναβάτες της ξεκινούσαν από την τέταρτη σειρά με τον Rea 13ο και τον Xaus 14ο. Το Βατερλό του πρώτου σκέλους είδε και τις δύο μοτοσυκλέτες της ομάδος να εγκαταλείπουν από πτώση. Ο Rea παρασύρθηκε από τον Biaggi, ενώ ο Xaus έπεσε παρασέρνοντας τον Fabrizio. Στο δεύτερο σκέλος ο Ισπανός έπεσε και πάλι αλλά συνέχισε για να τερματίσει τελευταίος, ενώ ο Rea δεν κατάφερε καν να μπει στη δεκάδα. Ένας αγώνας για να σβηστεί από τη μνήμη της ομάδας…

HONDA
Castrol
111
Castrol
Honda
CBR
Fireblade
Ten Kate
Honda Racing
F.lli
Scotto
Castrol
HONDA
TERMORACE
ARLENNESS



SBK 1ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	C. CHECA	Althea Racing	**38'46.915**
2	J. SMRZ	Team Effenbert	**+2.766**
3	S. GUINTOLI	Team Effenbert	**+4.093**
4	L.CAMIER	Aprlia Alitalia Racing	**+8.885**
5	E. LAVERTY	Yamaha WSBK Team	**+15.718**
6	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+20.477**
7	A. BADOVINI	BMW Motorrad Italia	**+22.170**
8	L. HASLAM	BMW Motorrad Motorsport	**+22.267**
9	N. HAGA	Team PATA B&G Racing	**+24.087**
10	M. MELANDRI	Yamaha WSBK Team	**+27.150**
11	M. BERGER	Supersonic Racing Team	**+29.422**
12	J. WATERS	Yoshimura Racing Team	**+33.428**
13	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+36.573**
14	J .LASCORZ	Kawasaki Racing Team	**+1'05.369**
15	J. TOSELAND	BMW Motorrad Italia	**+1'14.382**
16	M. AITCHISON	Team Pedercini	**+1'14.736**
17	R. ROLFO	Team Pedercini	**+2 γύροι**
Εκτός κατάταξης			
-	M. FABRIZIO	Team Suzuki Alstare	**18 γύροι**
-	R. XAUS	Castrol Honda	**18 γύροι**
-	J. REA	Castrol Honda	**-**
-	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**-**

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	7- 6	25-25									**195**
2	M. Melandri	11-16	25-20	13-0	13-20	6-10									**134**
3	M. Biaggi	20-20	9-0	20-20	20-8	0-16									**133**
4	E.Laverty	13-1	0-2	9-10	25-25	11-13									**109**
5	L. Haslam	16-11	13-13	4-11	16-0	8-3									**95**
6	J. Rea	4-13	11-10	25-16	10-0	0-5									**94**
7	L. Camier	3-10	8-16	0-13	8-0	13-20									**91**
8	M. Fabrizio	10-8	0-9	11-9	11-16	0-11									**85**
9	J. Smrz	9-5	20-8	0-7	6-0	20-8									**83**
10	S. Guintoli	0-0	5-5	0-6	4-9	16-9									**54**
11	N. Haga	7-9	10-0	0-8	0-13	7-0									**54**
12	A. Badovini	2-0	3-7	7-1	5-10	9-7									**51**
13	T. Sykes	8-7	0-4	2-5	3-5	10-6									**50**
14	T. Corser	6-0	7-3	10-0	9-11	3-0									**49**
15	J. Lascorz	0-0	6-11	5-4	0-7	2-4									**39**
16	R. Xaus	0-6	4-6	8-2	1-4	0-0									**31**
17	R. Rolfo	5-4	2-1	0-0	0-3	0-0									**15**
18	M. Berger	0-0	0-0	0-3	2-0	5- 2									**12**
19	M. Aitchinson	0-0	1-0	6-0	0-2	0-0									**9**
20	J. Waters	0-3	0-0	0-0	0-0	1-4									**8**
21	B. Veneman	0-0	0-0	3-0	0-0	0-0									**3**
22	J.Toseland	0-2	0-0	0-0	0-0	1-0									**3**
23	F. LAI	0-0	0-0	0-0	0-1	0-0									**1**
24	B. Staring	1-0	0-0	0-0	0-0	0-0									**1**

World SBK

Miller Motorsports Park
www.millermotorsportspark.com
Έτος κατασκευής: 2006
Μήκος: 4,907 km
Στροφές: 15
Δεξιές: 5
Αριστερές: 10

1ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 14ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 24ºC
Διάρκεια αγώνα: 21 γύροι – 103.047 km
Ρεκόρ πίστας: Carlos Checa 1:47.081 – 164.970km/h
Superpole: Carlos Checa 1:58.315 – 149.307km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Carlos Checa 1:48.827 – 162.324km/h

2ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 13ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 20ºC

SBK 2ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	C. CHECA	Althea Racing	**38'22.082**
2	L.CAMIER	Aprlia Alitalia Racing	**+7.194**
3	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**+8.734**
4	E. LAVERTY	Yamaha WSBK Team	**+14.214**
5	M. FABRIZIO	Team Suzuki Alstare	**+14.750**
6	M. MELANDRI	Yamaha WSBK Team	**+21.634**
7	S. GUINTOLI	Team Effenbert	**+24.079**
8	J. SMRZ	Team Effenbert	**+25.688**
9	A. BADOVINI	BMW Motorrad Italia	**+29.621**
10	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+30.681**
11	J. REA	Castrol Honda	**+31.033**
12	J .LASCORZ	Kawasaki Racing Team	**+37.063**
13	L. HASLAM	BMW Motorrad Motorsport	**+37.455**
14	M. BERGER	Supersonic Racing Team	**+40.509**
15	J. WATERS	Yoshimura Racing Team	**+40.894**
16	R. ROLFO	Team Pedercini	**+48.989**
17	M. AITCHISON	Team Pedercini	**+52.388**
	R. XAUS	Castrol Honda	**+1'18.485**
Εκτός κατάταξης			
-	N. HAGA	Team PATA B&G Racing	
-	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Οι περισσότεροι αναβα
είναι πλέον κοτούλ

Valentin

αναβάτης Marlboro Ducati M

«
να χάνεις συνέχεια

ανα

αναβάτης San Carl

«Είδα τον Simoncelli να
χρειάζεται απεξίπτωτο...

Colin Edwards,

αναβάτης Monster Yamaha Tech3 MotoGP

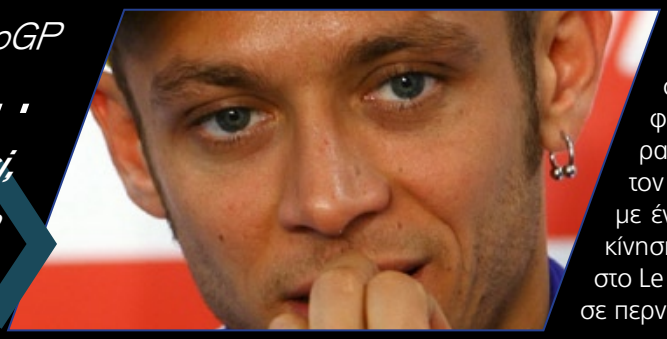
«Young, dumb, full of piss and vinegar,
ready to rip your head off and shit in your neck...

Colin Edwards,

αναβάτης Monster Yamaha Tech3 MotoGP

πύρος Τσαντήλας

άτες MotoGP
λες…
ο Rossi,
MotoGP



Η ακριβής έκφραση του Ιταλού ήταν "pussies", συμπληρώνοντας ότι γκρινιάζουν σαν παιδάκια κάθε φορά που τρώνε μια σφικτή προσπέραση. Μόνο που ο ίδιος ακύρωσε τον εαυτό του 15 μέρες αργότερα, με ένα πολιτικότατο κάρφωμα στην κίνηση του Simoncelli στον Pedrosa στο Le Mans. Εκτός από αυτούς που σε περνούν συνέχεια φέτος Vale;

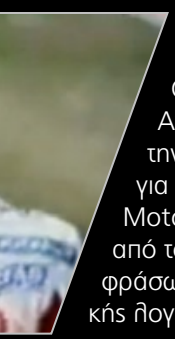
Πρέπει να είναι ντροπή
α από παιδάκια…
Jorge Lorenzo,
βάτης Yamaha MotoGP

Πιάνει, που λέτε, ο πονηρός δημοσιογράφος την ατάκα του Rossi περί "pussies" και τη σκάει στα μούτρα του Lorenzo στη συνέντευξη Τύπου του Le Mans. Ο πρωταθλητής, όντας αυτός που ξεκίνησε το θέμα Simoncelli, είχε έτοιμη μια νόστιμη απάντηση. Αργότερα στον αγώνα απέδειξε πως δεν είναι παιδάκι εξηγώντας στον Dovizioso τη φυσική του μοχλού

Ο Lorenzo ήδη
με φοβάται…
Marco Simoncelli,
ο Honda Gresini MotoGP

Με αφορμή τη συνέντευξη Τύπου του Estoril, όπου ο νεαρός Ιταλός δέχτηκε στα ίσια επίθεση από τον Ισπανό πρωταθλητή, ο Simoncelli μας προσφέρει μια γρήγορη ματιά στον εγκέφαλό του. Απτόητος από τις αντιδράσεις, αμετανόητος και καλός μαθητής του αλά Rossi ψυχολογικού πολέμου, απαντά κάτω από τη ζώνη στον Lorenzo. Και μετά έκανε "αυτήν" την προσπέραση

Ο Τεξανός μας περιγράφει την αρχή του αγώνα στο Estoril, όπου πρώτα είδε μπροστά του τον Spies να το σώζει τελευταία στιγμή και αμέσως μετά τον SuperSic να μην το σώζει καθόλου. Από κείνο το σημείο και μετά ο Edwards άλλαξε τρόπο σκέψης: "Η συνέχεια για μένα ήταν επιβίωση και βλέπουμε τι θα γίνει μετά…"



Όλοι οι δημοσιογράφοι μετά το Estoril ζητούσαν να έχουν τον Colin σε κάθε συνέντευξη Τύπου. Αν δεν ξέρετε γιατί, απολαύστε την άποψή του στα "Τεξανικά" για τους νεαρούς αναβάτες των MotoGP, λίγο πιο περιφραστικά από τον Rossi. Αδυνατώ να μεταφράσω τέτοια μνημεία προφορικής λογοτεχνίας…

the back

Η Yamaha γιορτάζει μισό αιώνα στα Grand Prix με μια εκπληκτική ιστοσελίδα αφιερωμένη σε αυτή τη γωνιά της ιστορίας της

MICHELIN (ΓΑΛΛΙΑ)

www.michelinpilotroad3.com

Αυτός είναι τουριστικός οδηγός!

Συνήθως καταδικάζω το μάρκετινγκ, αλλά αραιά και πού μια εξαιρετική ιδέα μου κλείνει το στόμα. Η Michelin έφτιαξε μια ιστοσελίδα αφιερωμένη στο νέο της sport touring ελαστικό Pilot Road 3 και σε αυτήν ενσωμάτωσε μια απίστευτα προκλητική όσο και χρήσιμη εφαρμογή.

Ακολουθώντας τον σύνδεσμο Itineraries (Προορισμοί) συναντάμε έναν αναλυτικό χάρτη της Γαλλίας με σημειωμένες εκατοντάδες όμορφες δίτροχες διαδρομές. Σε κάθε μία προσφέρονται μερικές βασικές πληροφορίες, ένα roadbook (pdf) καθώς και δωρεάν χάρτης για GPS (gpx). Ό,τι πρέπει δηλαδή για να οργανώσεις ονειρεμένες βόλτες και να τις μοιραστείς με τους φίλους σου. Παράλληλα, κάνει και την καλή της διαφήμιση στον γαλλικό τουρισμό.

Ώστε κάπως έτσι είναι οι έξυπνες ιδέες…

YAMAHA (ΓΑΛΛΙΑ)

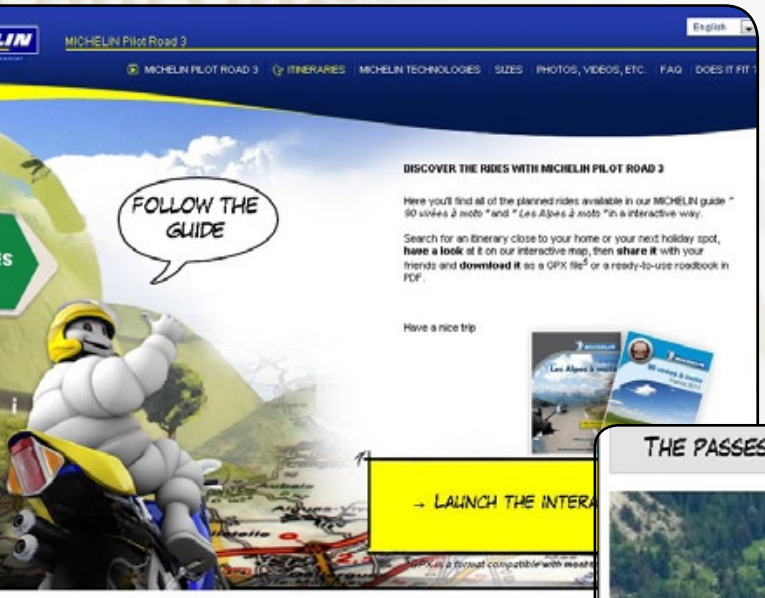
www.yamaha-motor.co.jp

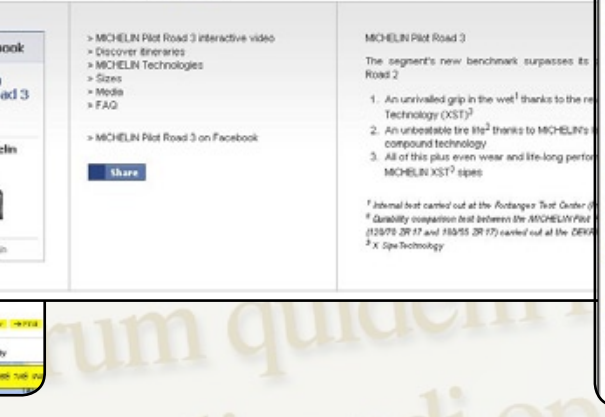
Οφθαλμόλουτρο στην ιστορία

Η Yamaha φέτος γιορτάζει 50 χρόνια συνεχούς παρουσίας στα Grand Prix και τιμά την ιστορία της με μια εκπληκτική ιστοσελίδα: www.yamaha-motor.co.jp/global/race/wgp-50th.

Δε θα μιλήσω για αισθητική –αν και η σελίδα είναι υπέροχη και στο μάτι– αλλά πρωτίστως για ουσία. Το ιστορικό αρχείο είναι απίστευτα πλήρες, όλες οι φωτογραφίες είναι διαθέσιμες σε αρκετά μεγάλα μεγέθη για wallpaper, η αναδρομή συνοδεύεται από βίντεο και άφθονες πληροφορίες και, ειλικρινά, βούτηξα μέσα της για ώρες πριν συνειδητοποιήσω τι έδειχνε το ρολόι.

Ο χαρακτηρισμός "άψογη" μου ακούγεται λίγος!


MICHELIN Pilot Road 3
English
MICHELIN PILOT ROAD 3
ITINERARIES
MICHELIN TECHNOLOGIES
SIZES
PHOTOS, VIDEOS, ETC.
FAQ
DOES IT FIT ?
FOLLOW THE GUIDE
DISCOVER THE RIDES WITH MICHELIN PILOT ROAD 3
Here you'll find all of the planned rides available in our MICHELIN guide " 90 routes à moto " and " Les Alpes à moto "in a interactive way.
Search for an itinerary close to your home or your next holiday spot, have a look at it on our interactive map, then share it with your friends and download it as a GPX file[5] or a ready-to-use roadbook in PDF.
Have a nice trip
→ LAUNCH THE INTERA


> MICHELIN Pilot Road 3 interactive video
> Discover itineraries
> MICHELIN Technologies
> Sizes
> Media
> FAQ
> MICHELIN Pilot Road 3 on Facebook
Share
MICHELIN Pilot Road 3
The segment's new benchmark surpasses its Road 2
1. An unrivalled grip in the wet[1] thanks to the re Technology (XST)[2]
2. An unbeatable tire life[3] thanks to MICHELIN's compound technology
3. All of this plus even wear and life-long perfor MICHELIN XST[2] sipes

THE PASSES AND MOUNTAIN ROADS OF DÉVOLUY
353 km
Vote!
Start: Gap
Riding enjoyment
Scenic beauty
Two-Up riding pleasure
Between the wonders of the Alpine summits and the splendours of the Verdon Gorge, the Cime de la Bonette and Provence, are two little-known regions that form the last stage of the Route Napoleon, between Gap and Grenoble. Dévoluy and Trièves are bordered by the Vercors Massif on one side and the mountains of Les Écrins on the other, with the River Drac cutting through the middle.
→ DOWNLOAD THE ROADBOOK (.PDF)
→ DOWNLOAD THE GPS FILE (.GPX)
Share this itinerary
BETTER HANDLING THANKS TO MICHELIN PILOT ROAD 3
→ DISCOVER MICHELIN PILOT ROAD 3

Road Racing World Championship Grand Prix
50th ANNIVERSARY
YAMAHA
32
© Yamaha Motor Co.,Ltd

YAMAHA
Road Racing World Championship Grand Prix
50th ANNIVERSARY
LECTRON
YAMAHA
GOODYEAR

iCycling.gr

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

Δε θέλουμε χάρες

Όλοι το έχουμε νιώσει κάποια στιγμή: Ξυπνάμε από τα άγρια χαράματα, φορτώνουμε ποδήλατα & εξοπλισμό στο αυτοκίνητο και οδηγούμε για κάμποση ώρα/ώρες προκειμένου να φτάσουμε στην εκκίνηση του αγώνα που τόσο περιμέναμε.

Περνάμε από τη γραμματεία για τζίφρες-νούμερα, κάνουμε το ζεσταμα-τάκι μας, παίρνουμε την πολυπόθητη εκκίνηση, αλλά στο τέλος αυτό που μένει είναι ένα αίσθημα απογοήτευσης. "Μόνο αυτό ήταν;", "Τι ήθελα και ήρθα; Δεν πήγαινα καλύτερα βόλτα με την παρέα μου;"

Δεν εξετάζω καν αν η συμμετοχή μου στον αγώνα ήταν δωρεάν ή αν πλήρωσα €20, €30 ή €40. Ο χρόνος και τα έξοδα μου για να έρθω σίγουρα δεν ήταν δωρεάν. Θα μπορούσα να τα είχα διαθέσει όπως αλ-λιώς ήθελα. Τραβήχτηκα μέχρι εδώ όχι επειδή περίμενα την πρωτιά ή μια θέση στο βάθρο, ήρθα κυρίως για να περάσω καλά και να ευχαρι-στηθώ την προσπάθεια μου. Δε θέλω να νιώσω ότι οι διοργανωτές μου κάνουν χάρη που με αφήνουν να τρέξω!

80% του χρόνου = 20% της διασκέδασης

Σε διάφορες μορφές αγώνων όπως αυτή του XCO (Κρος Κάντρυ Ολυ-μπιακής μορφής) χρησιμοποιείται το ακόλουθο κριτήριο ώστε να "κα-θαρίζει η πίστα" από τους πιο αργούς αναβάτες: Οι ποδηλάτες που αρ-γοπορούν περισσότερο από το 80% του χρόνου του προπορευόμενου ποδηλάτη βγαίνουν από τον αγώνα συμπληρώνοντας τη στροφή όπου "πιάστηκαν" (με βάση τους κανονισμούς αγώνων ορεινής ποδηλασίας Ε.Ο.Π. παρ.4.2.061 -βέβαια, μερικές γραμμές πιο κάτω η ίδια η Ε.Ο.Π. συμπληρώνει πως είναι στην ευχέρεια των αρμοδίων του αγώνα η εφαρμογή ή μη του κανονισμού αυτού). Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι ένας ποδηλάτης που είναι σε μια μέτρια φυσική κατάσταση σε αγώνα με 6 ή 7 γύρους πιθανό να προλάβει να ολοκληρώσει μόνο 3 από αυτούς και να γράψει με το ζόρι μία ώρα στη σέλα. Κρίμα τον κόπο και τα έξοδα του να έρθει μέχρι την εκκίνηση δηλαδή, ειδικά αν πρόκειται για διοργάνωση μακριά από τον τόπο διαμονής του.
Είναι απόλυτα λογικό να μη θέλει κανείς να περιμένει κάποιον που θα χρειαστεί 5 ώρες για να ολοκληρώσει έναν αγώνα που τελείωσε στις δυ-όμιση ώρες. Η λήξη του αγώνα με την ολοκλήρωση του από τον πρώτο τερματίσαντα δε θα βρει κανέναν αντίθετο.

Αδιάφορη ή ακόμα και άθλια διαδρομή

Άσχημο τοπίο, διαδρομή με ελάχιστο ή χωρίς κανένα ενδιαφέρον δεί-χνουν λανθασμένη επιλογή τοποθεσίας για τη διεξαγωγή του αγώνα. Πολύ μικρή διάρκεια γύρου που αναγκάζει τους ποδηλάτες να περνούν από το ίδιο σημείο 15 φορές υποδεικνύει το ίδιο λάθος. Έχω δει πολύ ενδιαφέρουσες διαδρομές σε σημεία που ούτε καν πιστεύεις ότι βγαίνει αγώνας, αλλά και πραγματικά αδιάφορες χαράξεις διαδρομής σε μέρη που προϊδέαζαν για ό,τι καλύτερο. Ενδιαφέρουσες χαράξεις μπορούν να γίνουν. Όμορφα σημεία για ποδήλατο υπάρχουν, δικαιολογίες όχι. Εδώ φαίνεται και το μεράκι του διοργανωτή.

iCycling.gr

14

iCycling.gr

Έλλειψη βασικών προϋποθέσεων για τη διεξαγωγή αγώνα

Αν οι διοργανωτές δεν έχουν τη διάθεση ή τα μέσα να φροντίσουν για μια βασική τροφοδοσία (νερό σε κάποιο σημείο της διαδρομής έστω!), να βρουν αρκετούς κριτές για τα σημεία ελέγχου ή να φωνάξουν ένα ασθενοφόρο που θα είναι σε ετοιμότητα για την περίπτωση τραυματισμού κάποιου ποδηλάτη, καλύτερα να μη μπουν στον κόπο να διοργανώσουν τον αγώνα.

Έλα νωρίς-νωρίς για να τρέξεις μετά από 5 ώρες

Πρόσφατα μου έτυχε να παρουσιαστώ στη γραμματεία αγώνα MTB στις 09:00 (όπως έλεγε και η προκήρυξη τους) μόνο και μόνο για να μου ανακοινώσουν -μετά από αλλεπάλληλες αοριστίες- ότι η κατηγορία μου θα λάβει εκκίνηση στις 14:00. Μπήκα αμέσως στο αυτοκίνητο και έφυγα για να ευχαριστηθώ λίγο ποδηλατάκι πριν χάσω περισσότερο από τον χρόνο μου. Αφού δε με σεβάστηκαν ως άνθρωπο και αθλητή στήνοντάς με στο κρύο για πέντε ώρες, δε μπήκα καν στον κόπο να τους ενημερώσω πως δε θα τρέξω τελικά.

Κάθε ένας με αγωνιστική εμπειρία θα μπορούσε να συμπληρώσει τις δικές του προσθήκες στα παραπάνω. Για εμάς η ουσία είναι ότι ο αγώνας δεν πρέπει να είναι κάτι που υπομένουμε, αλλά κάτι που ευχαριστιόμαστε. Για τους διοργανωτές αγώνων η ουσία θα πρέπει να είναι μία: Οι αγωνιζόμενοι δεν είναι αποδέκτες κάποιας χάρης. ΕΙΝΑΙ ΠΕΛΑΤΕΣ! Είτε πρόκειται για λαϊκό ποδηλατικό γύρο σε κάποια κωμόπολη είτε για κάποια επίσημη διοργάνωση πανελλήνιου επιπέδου, ο συμμετέχοντας είναι τόσο πολύτιμος στη διοργάνωση όσο οι πελάτες σε ένα κατάστημα. Αν οι διοργανωτές φροντίσουν ώστε ο συμμετέχοντας-πελάτης τους φεύγοντας να μη νιώθει χαζός που ξόδεψε άδικα το χρόνο και τα χρήματα του ή πως ήρθε για να παίξει τον "κομπάρσο" του πρωταθλητή, σημαίνει ότι κάνουν κάτι καλά. Αν οι συμμετέχοντες-πελάτες τους φεύγουν κατευχαριστημένοι, τότε σίγουρα η διοργάνωση έχει πετύχει. Ας μην ξεχνάμε τι σημαίνει ερασιτέχνης ποδηλάτης: Αυτός-ή που ασχολείται με την ποδηλασία από ευχαρίστηση, όχι επαγγελματικά ή με σκοπό το οικονομικό κέρδος.

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 ΚΛΑΣΙΚΗΣ 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.
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΠΤΟΛΕΜΑΙΔΑΣ
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

yourclubs

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

ΔΩΣ' ΤΟ ΝΑ ΠΑΕΙ ΣΤΟ ΚΑΛΟ

Βαρέθηκες την παλιά σου μοτοσυκλέτα και θέλεις να την αλλάξεις; Θες απλώς να την πουλήσεις γιατί χρειάζεσαι λεφτά;
Ότι και να θες, ένα είναι το κατάστημα (βασικά είναι πολλά, αλλά ένα σου κάνει όλα τα χατίρια), Πιερράκος στην Μιχαλακοπούλου. Ναι αλήθεια σας λέμε, αν δε μας πιστεύετε κάντε ένα τηλέφωνο στο 2107755065 ή πέρνα από την Μιχαλακοπούλου στο 169 για να δεις και μόνος σου. Α, μην ξεχάσεις να πάρεις και το εκκαθαριστικό σου μαζί, έτσι για να μην πηγαινοέρχεσαι.

ΘΑ Σ' ΑΛΛΑΞΩ ΤΑ ΦΩΤΑ...

Και θα σου βάλω κάτι Χενον μούρλια. Αφού δεν αλλάζεις που δεν αλλάζεις μοτοσυκλέτα να πάρεις κάποια με καλύτερα φώτα –και όχι μόνο– άλλαξε τα παλιορημάδια τα φώτα σου.
Όχι μόνο για να κάνεις την νύχτα-μέρα, αλλά και για να σε βλέπουν στον καθρέφτη τους οι όλο και αυξανόμενοι κινητομιλούμενοι και πάντα αγχωμένοι οδηγοί αυτοκινήτων. Θες τηλέφωνο; Πάρε 2109824821 θα το σηκώσει κάποιος και θα πει "Πιερράκος παρακαλώ". Έχει και τρία καταστήματα εδώ κι εκεί σε όλη την Αθήνα για να μην τρέχεις. Και στα τοποθετούν κι όλας, αμέ!

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΑΤΙΚΑ;

Είδε λοιπόν ο άνθρωπος ότι μια κρύο, μια ζέστη, μια βροχή, μια σκόνη από την έρημο και απηύδησε, κοινώς "σφύριξε".
Τι έκανε ο λοιπόν ο Γιάννης που έχει το Quick Turn (κατάστημα με αξεσουάρ είναι μην μπερδεύεσαι); Πήρε όλη τη χειμερινή κολεξιόν και την έβγαλε στο "σφυρί". Και εμείς τι θα κάνουμε σαν έξυπνοι αναβάτες; Θα του τα πάρουμε κοψοχρονιά, θα τον πεθάνουμε στο παζάρι και θα ζητήσουμε και 12 άτοκες δόσεις... βέβαια. Τώρα, για κοψοχρονιά δεν ξέρω, αναλόγως τα κέφια του (κάτι έλεγε για 25% και κάτι τέτοια χαζά), αλλά για παζάρι και 12 άτοκες δόσεις είναι έτοιμος. Πάρε στο 2106911077 ή μπες στο www.quickturn.gr ή, αν θες, πέρνα από τον περιφερειακό Πολυγώνου, Περρίκου 28 και δες και μόνος σου. Άντε όλα στο πιάτο τα θέλετε.

REV'IT TARMAC AIR ΓΙΑ ΝΑ ΜΗ ΣΚΑΣΕΙΣ ΚΙ ΟΛΑΣ

Σε πρήζουν με την κρίση και τη δραχμή τους, σε πρήζει και το αφεντικό σου με την κλάψα του, έχεις και εσύ να καβαλάς όλη μέρα το "μοτοσακό" και να σκας μέσα στην κίνηση. Ε όχι ρε κύριε.

Αφού καβαλάς που καβαλάς, να είσαι δροσερός παντού, ώστε να μπορείς να σκέφτεσαι τα προβλήματα σου χωρίς ζόρι ρε παιδί μου. Και να είσαι και φινετσάτος να λένε τι παλικάρι είναι αυτό στα φανάρια. Και από λεφτά μην τρελαίνεσαι, πάρε την κάρτα σου μαζί σου και πήγαινε και αποπλήρωσε το σε 12 μήνες άτοκα. Δώρο τα προστατευτικά, η διάτρηση του μπουφάν, το χρώμα και τα μανίκια…

Τηλέφωνο γράφε: 2106911077, είναι αυτός που λέγαμε στην Περρίκου 28, στο Πολύγωνο, που έχει το καλό το Site, το www.quickturn.gr, α γεια σου ο Quick Turn. Δες το και ζωντανά στο REV'IT! Tarmac Air Jacket Review at RevZilla.com.

ΕΧΕΙΣ ΔΙΠΛΩΜΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ; ΩΡΑΙΑ ΠΑΡΕ SCOOTER!

Λοιπόν δεν πάει άλλο με την κίνηση στους δρόμους, άσε που για να πάς λίγα χιλιόμετρα θες 2 χρόνια και 6 μήνες. Κι όσο για θέση στάθμευσης, είχα δει κάποτε μία στο χωριό της μάνας μου.

Θα πάμε να πάρουμε λοιπόν το νέο Piaggio MP3 Yourban, που δεν καίει τίποτα –ξεχνάς το βενζινάδικο λέμε, είναι ευκολοδήγητο και ασφαλές (ε βέβαια, άλλο να έχεις 2 ρόδες και άλλο 3), χωράει παντού, ΜΕΓΑΛΟ στο μάτι μικρό στο παρκάρισμα. Α, δε θέλει και δίπλωμα μοτοσυκλέτας. Ρε σου λέω ο Ιταλιάνος υπεύθυνος της Piaggio, το έχει φτιάξει για την Ελλάδα το MP3, σου λέει "τι δεν έχει ο Έλληνας"; Χρόνο, χρήμα και υπομονή, "άντε φτιάξε ένα καινούργιο MP3 LT". Να 'ναι καλά το παλικάρι. Κι από φινέτσα; Το 'χει ρε παιδάκι μου ο ιταλός το design στο αίμα του.

VESPA "VIE DELLA MODA" SPECIAL EDITION

Σε ποιόν γνήσιο μοτοσικλετιστή ρομαντικό του είδους δεν έχει περάσει η ιδέα να έχει σε μία άκρη μία κλασική Vespa; Αλλά και πάλι που να τη βρείς;

Ε λοιπόν ορίστε κυριέ μου: Το σύμβολο μόδας και κομψότητας ξαναχτυπά παρουσιάζοντας τις Vespa GTV και Vespa LXV "Vie della Moda", σε απίστευτο χρωματισμό που τονίζει τις ρετρό γραμμές τους. Κοίτα πως το διατηρεί θα λένε… πού να ξέρουν ότι το έχεις πάρει κούτα.

Οι εκδόσεις 125 και 300 "Vie della moda" της μυθικής VESPA, είναι διαθέσιμες στα σημεία πώλησης Piaggio στις εξής τιμές: VESPA LXV 125 "Vie della moda" €4,130 και VESPA GTV 300 "Vie della moda" €5,890. Και με επέκταση εργοστασιακής εγγύησης για 2 επιπλέον χρόνια αν θέλετε, αλλά και ευέλικτα σαν χέλι χρηματοδοτικά προγράμματα.

NEO WEB SITE Η KTM, ΠΡΟΧΩΡΑΕΙ Ο ΚΟΣΜΟΣ!

Θυμάστε το site www.ktm.gr της KTM; Ε λοιπόν ξεχάστε το, εξάλλου τελευταία κόλλαγε το ρημάδι, κοκομπλόκο για πλάκα.
Γι αυτό τώρα θα μπαίνουμε στο www.ktm.com που συνεχώς αναβαθμίζεται και θα βρίσκουμε τα πάντα, εύκολα και γρήγορα. Συνεργάτες και μη, όλοι σε μια γραμμή. Τι νομίζατε προχωράει ο κόσμος ρεεεεε!

APRILIA TUONO V4R APRC

Μερικές φορές τα απλά πράγματα είναι και τα πιο έξυπνα.
Τι κάνανε τα παλικάρια της Aprilia; Πήραν το μηχανάκι του Max Biaggi, που παρόλα τα 40 του χρόνια πήρε το πρωτάθλημα στα SBK, το έγδυσαν, του δώσανε το θρυλικό όνομα Tuono κι έτσι απλά φτιάξανε το καλύτερο naked στην κατηγορία του, το TUONO V4 R. Θα μου πεις τώρα ρε φίλε πως θα δαμάσω 165 άλογατα; Άκου λοιπόν: Ο αναβάτης με το APRC (Aprilia Performance Ride Control) που είναι νέας γενιάς ηλεκτρονικό πακέτο από την Aprilia, μπορεί να συνδυαστεί απόλυτα με το Tuono, μέσω ενός πατενταρισμένου συστήματος που καθιστά διαθέσιμη σε κάθε οδηγό την κορυφαία τεχνολογία από τα Superbikes. Όλα αυτά με πολύ απλό χειρισμό, επιτρέποντας την προσαρμογή του Tuono V4R σε κάθε απαίτηση του αναβάτη, σε κάθε οδηγικό στυλ ή συνθήκες. Έτσι απλά και όμορφα.

Η ULTRA PREMIUM TEQUILA DON JULIO ΒΡΑΒΕΥΕΤΑΙ ΩΣ Η BEST OVERALL TEQUILA

Εντάξει, ας χαλαρώσουμε λίγο τώρα, όλο για μηχανάκια μιλάμε. Σου αρέσει η τεκίλα;
Δοκίμασε την καλύτερη που κυκλοφορεί. Σε χειροποίητα μπουκάλια που ξεχωρίζουν μέσα στη μπάρα, με φελά ξύλινα και ιστορία απόσταξης από το 1942. Μόνο να θυμάσαι φιλαράκο, εμείς λέμε δοκίμασε και όχι ξεκοιλιάσου στο ποτό. Γιατί και το πιο καθαρό πράγμα "βαράει" μετά από τα πολλά. Το νου σου λοιπόν μην πίνεις και οδηγάς σαν χαζός.

MODENAS KRISS 125 ΜΕ ΝΕΑ ΤΙΜΗ: €1,695

Όλο γκρινιάζεις. Ορίστε, η Modenas στα Kriss-ιμα είναι μαζί μας! Το πιο ποιοτικά καλό παπί σε τιμή κρίσης.

Δε σπάει, δε χαλάει και δεν "καίει" παρά μόλις 2 lt/100km. Είναι ιδανικό για courier δουλειές και επαγγελματική χρήση, με διπλά σημεία στήριξης στο πλαίσιό του για σχάρα αποσκευών. Και από σέλα; Ξεχνάς να κατέβεις! Το νέο Kriss έχει σημαντικές αλλαγές στον κινητήρα και καταλυτική εξάτμιση. Με ιπποδύναμη 10 αλόγατα και αυξημένη ροπή, επιτυγχάνει καλύτερη επιτάχυνση και μεγαλύτερη τελική ταχύτητα, για να μην παγώνει και η πίτσα. Σε άσπρο, κόκκινο, μπλε και πράσινο, αναλόγως τι ψηφίζεις… Θα το βρείτε στο δίκτυο ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε. Αθήνα: Θησέως 309, τηλ. 2109403880, υπόλοιπη Ελλάδα: τηλ. 2431056101, www.modenas.gr.

ΝΕΑ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ CITYCOM 300I

Φρέσκο πράγμα που σαλεύει και μάλιστα πολύ σβέλτα από την SYM, με τη νέα ειδική έκδοση του Citycom 300i.

Κύριο χαρακτηριστικό της νέας έκδοσης είναι το κοντό φέρινγκ που προσδίδει μια έξτρα σπορ πινελιά στον χαρακτήρα του μοντέλου, ενώ θα συνοδεύεται και από μεγάλο διαφανές φέρινγκ για όσους και όταν το επιθυμήσουν.

Η νέα ειδική έκδοση του Citycom300i περιλαμβάνει και πλάτη στήριξης για να σταματήσει κάθε τύπου hands free μουρμούρα στο αυτί σου την ώρα που οδηγάς. Το νέο Citycom θα κυκλοφορήσει σε όλα τα διαθέσιμα χρώματα, ενώ για τους ήδη κατόχους Citycom300i, θα μπορούν να προμηθευτούν το sport κοντό φέρινγκ και την πλάτη συνοδηγού ως αξεσουάρ. Είδες η SYM, κανένας δυσαρεστημένος…

Η ειδική έκδοση Citycom300i διατίθεται στην τιμή των €3,895 και εύκολα μπορείς να το αποκτήσεις καθώς η εταιρεία το υποστηρίζει με 24μηνο επιδοτούμενο χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

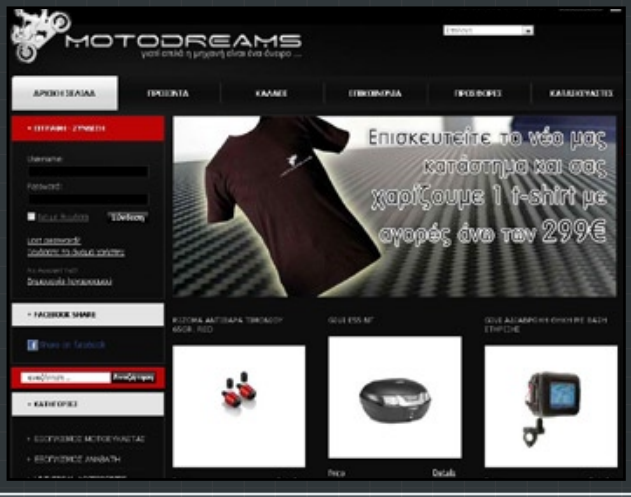
Θα το βρείτε στο δίκτυο της ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε., Αθήνα: Θησέως 309, τηλ. 2109403880, υπόλοιπη Ελλάδα: τηλ. 2431056101, www.sym.gr, e-mail: sales@gorgolis.gr.

ΤΟ SCOOTER TOY SPORT BILLY

Θυμάστε το μικρό βαλιτσάκι του Sport Billy που από μέσα έβγαζε το κάθε τι;
Έ, έτσι είναι και το νέο Miro 130 από τη Daytona. Μικρό και "μανιτζέβελο" για να χώνεται παντού, αλλά με πολύ χώρο κάτω από την σέλα και στο βαλιτσάκι του (που είναι και στον βασικό εξοπλισμό) για να κουβαλάς τα πάντα. Και όχι μόνο αυτό, πάει κοντά στα 100 χιλιόμετρα (ταχύτητα, όχι απόσταση) χωρίς να καίει, έχει υποδοχή φόρτισης της μπαταρίας, έχει αντικλεπτικό διακόπτη κάτω από τη σέλα και πλήρη όργανα με πίεση λαδιού, βολτόμετρο και δείκτη μπενζίνας. Και είναι και με την εγγύηση της Γκοργκόλης Α.Ε. Από τιμή; Όχι δε σου λέω γιατί δε θα με πιστεύεις, πάρε μόνος σου να δεις… όχι πάρε: 2431056101.

ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ SITE, MOTODREAMS .GR

Σιγά μην δεν ξέραμε εμείς ποια είναι τα καλά τα site.
Αλήθεια τώρα, όλα τα προϊόντα μαζεμένα με τόση τάξη, τόσες προσφορές και με αποστολή παντού δύσκολα βρίσκεις, ο άνθρωπας έχει κάνει δουλειά σας λέω. Βέβαια δεν κατάλαβα γιατί κάτω αριστερά γράφει τις επισκέψεις στο site. Θες να μας καταποντίσεις ρε Πάρη; (έτσι λένε το παλικάρι μας). Εντάξει έχεις πολλούς επισκέπτας, αλλά σαν εμάς δεν είσαι, www.ebike.gr και ξερό ψωμί ρε… Άντε και λίγο www.motodreams.gr για να μην κλαίς. Σοβαρά τώρα επικροτούμε τέτοιες προσπάθειες, γιατί όπως λέμε και εμείς το Internet δεν είναι απλά το μέλλον είναι το παρόν (τσσσσσ).



ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΓΑΝΤΙΑ ΑΠΟ ΤΗ SPIDI

Όχι πες την αλήθεια. Να σου δώσω εγώ 40 ευρώ, να σου πω ψώνισε ότι γάντι θες και φέρε μου και τα ρέστα και να μην πας να πάρεις τα νέα G Flash, είναι δυνατόν;
Με τρία διαφορετικά υλικά, με προστατευτικά στο επάνω μέρος για τους καθρέπτες και τις πέτρες, με τρελή σεξουαλική ελαστικότητα και διαπνέοντα (αυτά που αναπνέουν) υλικά, θα είναι κρίμα να μην τα φορέσεις και εσύ. Τηλέφωνο για όλη την Ελλάδα: 80111795615 από τη Moto Market.

ΝΕΟ ΠΟΛΥΚΡΑΝΟΣ CABERG HYPER-X

Κράνος άσπρο και ελαφρύ, της Caberg το καμάρι… είναι το νέο Hyper-X.
Κράνος που θα ζήλευε και ο δικαστής Dread, γιατί πέραν της ασφάλειας (Standard e.c.e. 22.05) και της θεαματικής "μόστρας", διαθέτει τα πάντα: Τι αντιχαρακτικό εξωτερικό βερνίκωμα λέμε, τι εσωτερικό αντιαλλεργικό με δικαίωμα βάλε-βγάλε για τη βρώμα, τι κανάλια στο εσωτερικό για έξτρα κυκλοφορία του αέρα και μάλιστα χωρίς φανάρια. Αλλά εκτός αυτά διαθέτει και αποσπώμενο υποσιάγωνο και έτοιμη υποδοχή για ενδοεπικοινωνία, με εξωτερικό κομβίο για "λέγετε παρακαλώ". Και φυσικά εσωτερικό πονηρό φιμέ ζελατινάκι για να βλέπεις στο ντάλα φώς χωρίς να μπαινοβγάζεις τα γυαλιά ηλίου σου. Πατάς κουμπάκι και "τσουπ" πέφτει το κακό τζαμάκι, και ξανά "τσούπ" κι ανεβαίνει το φιμέ εσωτερικό… Τρελό λέμε και ούτε €200 δεν έχει, μόνο €199.90 με γραμμή επικοινωνίας για όλη την Ελλάς στο 80111795615 από τη Moto Market.

KYMCO VISA R 110 ΜΕ €1,245

Φίλε μου γραμμικό μοτεράκι 110cc που αποδίδει τη ροπή του από πολύ χαμηλά, για να μην ανεβοκατεβάζεις ταχύτητες και μου κουράζεσαι.
Εκτιμάται δεόντως από τον αναβάτη, ειδικά σε συνθήκες κυκλοφοριακής ακινησίας –δηλαδή πάντα. Ο πίνακας οργάνων περιλαμβάνει αναλογικό δείκτη βενζίνης που δεν πέφτει με τίποτα από την ένδειξη "τίγκα" –μιας και δεν καίει καθόλου λέμε– και ένδειξη ταχυτήτων. Πλαϊνό και κεντρικό σταντ για το πλύσιμο, χειρολαβές συνεπιβάτη αν δεν τον χωνεύεις χωρίς να του το λες και χώρο για μικροαντικείμενα κάτω από την σέλα.
Η τιμή του είναι μόλις €1,245, τσάμπα δηλαδή και αν θες έχει χρηματοδοτικά προγράμματα της αντιπροσωπείας που περιλαμβάνουν αποπληρωμή σε 18 δόσεις με επιδότηση των τόκων ή 0% προκαταβολή και έως 72 μήνες εξόφληση.
Δύο χρόνια εγγύηση παρακαλώ και σε Λευκό, Μαύρο ή Κόκκινο.
Δεν κρατιέσαι; Πάρε τότε τηλ. 800-11-20025 ή στο www.kymco.gr.

ΠΟΣΟ ΕΙΠΕΣ ΓΥΡΙΖΕΙΣ;

Βαρέθηκες όλους αυτούς τους κολλητούς σου που σε κάνουν ράκος, κάθε φορά που σου λένε τον χρόνο που γυρίζουν στις Σέρρες και στα Μέγαρα;
Τώρα μπορείς να τους ξεμπροστιάσεις, με την νέα κάμερα από την Ιταλική PZR. Άκου ρε φίλε τι δείχνει: Πόσες στροφές έχεις, πόσα χιλιόμετρα πας, τι ταχύτητα έχεις, πόσο γκάζι ανοίγεις, πόσα g (επιτάχυνση αγράμματε) θετικά ή αρνητικά έχεις, όλα σε πραγματικό χρόνο και, για τους "φιδέμπορες" ψεύτες, χρόνο που γυρίζεις πάνω αριστερά με ώρα και ημερομηνία μέσω GPS… Κλείσε το στόμα τώρα. Τηλεμετρία με κάμερα δηλαδή. Και μη φαντάζεσαι τίποτα ογκώδη πράματα, κάμερα σα στυλό και κεντρική μονάδα όσο ένα πακέτο τσιγάρα (και σε βάρος). Εμείς στο ebike το δοκιμάσαμε κι όλας: Trackbike.gr presents 1'19"341.

MOTORCYCLE RIDING ACADEMY, ΟΠΩΣ ΛΕΜΕ "ΓΙΝΕ ΑΝΘΡΩΠΟΣ"

Άκου φίλε μου, σκύλο παίρνεις και αν δε δώσεις λίγα λεφτά να τον εκπαιδεύσεις θα έχεις ένα χαζό κουτάβι μια ζωή, το μόνο που θα κάνει είναι να σου γλύφει τα πόδια.
Έτσι και με το μηχανάκι σου. Αν δεν το "καβαλάς" και δεν το ευχαριστιέσαι, αν σε τρομάζει και δεν ξέρεις που είναι τα όριά του, τότε γιατί το έχεις; Εμείς έχουμε να σου προτείνουμε ένα σχολείο με μεγάλη πείρα που θα σε μάθει να συμβιώνεις και να διασκεδάζεις την κάθε μέρα σου με την αγαπημένη μοτοσυκλέτα σου, είτε οδηγάς στο δρόμο είτε στο χώμα. Θα "κουμπώσεις" πάνω της και τίποτα δε θα σε τρομάζει. Άσε λοιπόν τα αντριλίκια και τις χαζομάρες και μπές στο www.motorcycleridingacademy.gr ή πάρε στο 6941633040 και γίνε άνθρωπος.

KAPPA TK714 SADDLE BAG

Μπορεί ο κωδικός τους να μοιάζει σαν ταχυδρομικός κώδικας, αλλά αυτές οι πλαϊνές Soft βαλίτσες με τα 30 λίτρα χώρο είναι ιδανικές για μεγάλα ταξίδια και μάλιστα με υψηλές ταχύτητες.
Διαθέτουν κάλυμμα βροχής γιατί ο καιρός έχει τρελαθεί, πολύ ανθεκτικό υλικό της 3M και ανακλαστικά νυκτός για παν ενδεχόμενο. Με μόνο 95 ευρώπουλα παίρνεις δώρο τους ιμάντες πρόσδεσης και τις πολλές τσέπες για τα μικροαντικείμενα, για να μην έχεις άνοιξε-κλείσε.
Ποιος άλλος; Φυσικά ο Moto Market μας, με τηλέφωνο δια το κοινό 80111795615.

ΕΠΩΝΥΜΑ ΚΡΑΝΗ ΜΕ €12;

Βλακείες λέμε; Καλά. Μπές στο www.goudoufas.gr. , ή πάρε στο 2107484891 για να δείς.
Ο άνθρωπος (ο Βασίλης δηλαδή) έκανε το εξής απλό και έντιμο: Πήρε όλα τα κράνη και ιδίως τα καλοκαιρινά που έχει από όλες τις μάρκες, AGV, NOLAN, GIVI, NEXX, κ.ά., τους στρογγύλεψε τις τιμές προς τα κάτω και τα δίνει σε 12 άτοκες δόσεις. Έτσι παίρνεις κρανάρα καλοκαιρινή επώνυμη για το ευαίσθητο κεφαλάκι σου –που μυαλό δε βάζει και φοράει ό,τι βρει το καλοκαίρι– με 10 έως 15 ευράκια τον μήνα, τρία πακέτα τσιγάρα δηλαδή τον μήνα που σου χαλάνε και την υγεία σου. Και χωρίς εξάντληση των αποθεμάτων και βλακείες…

ΤΕΛΕΙΟ, ΤΕΛΕΙΟΤΕΡΟ, ΤΕΛΕΙΟΤΑΤΟ;

Γίνεται; Γίνεται. Να ο κυρίαρχος της ανάβασης του Pikes Peak το νέο MTS 1200S Pikes Peak!
Οι πρώτες δύο επετειακές μοτοσυκλέτες έφτασαν στην χώρα μας και θα βρίσκονται στην έκθεση του Ducati Store ώσπου να παραδοθούν στους τυχερούς ιδιοκτήτες τους. Και ποιοί είστε εσείς ρε παλικάρια; Άντε μην τα πάρω… συνεχίζω:
Η Ducati Multistrada Pikes Peak έχει ως βάση την έκδοση MTS 1200S και είναι βαμμένη στα χρώματα της Ducati Corse. Το τελικό της εξάτμισης είναι Carbon της Termignoni που καλύπτει τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, με "ζελατίνα" σχήματος number plate, Carbon και αυτή… ρε ποιοι είστε εσείς λέω;
Επίσης σέλλα αναβάτη-συνεπιβάτη με τη χαρακτηριστική Corse κόκκινη ραφή, μπροστινό Carbon φτερό, μαύρη κακιά ποδιά κινητήρα, κακές μαύρες βάσεις μαρσπιέ του συνεπιβάτη και κακό κόκκινο πλαίσιο.
Τώρα μαζέψτε τα σάλια σας γιατί η έκδοση Pikes Peak είναι περιορισμένης παραγωγής, με τιμή €23,900 και εισάγεται μόνο κατόπιν παραγγελίας. Για λίγες μέρες θα έχετε τη δυνατότητα να τη δείτε από κοντά στην έκθεση του Ducati Store, Πλαταιών και Αγησιλάου στο Γκάζι. Επίσης, αν πάρετε τηλέφωνο, έχετε τη δυνατότητα να προγραμματίσετε ένα Test Ride MTS 1200S, σιγά μη σου έδιναν το επετειακό.

ΤΑ ΝΕΑ ΚΡΑΝΗ ΤΗΣ NEXX, ΜΕ 12 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

Τα είδες; Δες τα και θα πάθεις. Πολύ προχωρημένο στυλ που συνδυάζει… πώς να το πω ρε παιδί μου… το κλασικό με το σύγχρονο; Το ρετρό με το μετρό; Κάπως έτσι τέλος πάντων.
Εναρμονισμένα συνδυασμένο μέταλλο με δέρμα, χρώμα με design (ζωγραφίζω ο άνθρωπος) και χρώματα σε τεράστια ποικιλία. Από τα λίγα που διαθέτουν και γυναικεία σειρά με θηλυκά γραφικά φτιαγμένα και εμπνευσμένα από γυναίκες. Με τιμή από €80 έως το πολύ €140 και σε 12 άτοκες δόσεις; Πλάκα κάνεις! Ποιος; Γράφε: 2107484891 ή μπες στο www.goudoufas.gr για να δεις όλη τη γκάμα.

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)
Tuono V4R APRC	36(C)
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)
Derbi	
Rambla 300i	36(F)
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)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
FLSTSB Softail Cross Bones	25(F)
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)
Z1000 SX	36(F)
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)

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
990 SMT	22(F)
990 SMT ABS	34(F)
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)
GSR 750	36(F)
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)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Thunderbird	19(F)
Tiger 800	32(F),34(T)
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
Συνέντευξη: Μ. Χαϊδεμενάκης	36
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 Test	
Bianchi Methanol SL 9500	22(F)
Dura Ace Di2	15(F)
Futura Napoli	26(F)
Futura Roma	32(Σ)
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21
2 Χρόνια eBike.gr	24

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Civil Enduro	9
Civil Enduro II	11
Dynojet Annual Seminar '09	16
Επίσκεψη στο Bushmills	30
eParty '09	21
eParty '10 – Rockin' Bones	26
Farewell Buell	19
Μελωδικές εξατμίσεις 2009	18
Μελωδικές εξατμίσεις 2010	30
Μοτοσυγκέντρωση Χανίων '10	30
Motorcycle Design	1
Mythic Bikes 2009	12
Superbike Design	16
Πλέξιμο	2
Trackday στις Σέρρες	6
Trackbike.gr 2009	20
Yamaha Serow	6,8,10,17,20,27,35
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
Michelin Power Road 3	36

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

DAINESE
INDEPENTENDET IMPORTER

PAPASTAVROU Shops

Προορισμός ο κορυφαίος εξοπλισμός!

PAPASTAVROU shops

Γκάζι... στο γαζί!

Τώρα στα PAPASTAVROU Shops!

Δεχόμαστε τον εξοπλισμό σας για επιδιόρθωση ή καθαρισμό απ' όλη την Ελλάδα!

Επιδιορθώνουμε ή μεταποιούμε φόρμες, μπουφάν, παντελόνια, γάντια, μπότες... τα πάντα!

Καθαρίζουμε επαγγελματικά όλο τον εξοπλισμό σας!

DAINESE
INDEPENDENT IMPORTER

PAPASTAVROU Shops

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:
MRA – GILLES.TOOLING – GALESPEED – TITAX – HEAL TECH

PAPASTAVROU SHOPS 01 ΑΞΕΣΟΥΑΡ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 92 49 350
PAPASTAVROU SHOPS 02 ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30 & ΝΑΚΟΥ 2, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 92 49 349
PAPASTAVROU SHOPS 03 ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE. ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 108, ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ. ΤΗΛ.: 210 56 24 440
PAPASTAVROU SHOPS 04 ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE. ΑΧΑΡΝΩΝ 421, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 25 30 933

DAINESE

INDEPENTENDET IMPORTER

PAPASTAVROU Shops

PELLE

TATTOO YKZ

~~2.000€~~

1.449€

STRIPES

799€

ALLIEN

RACING

NEW DELMAR

GORE TEX

GATOR

HILTON

FILLIPE

D-DRY

500GT

SHOTGUN

AIR FRAME TEX

FULL METAL PRO

2.STROKE

TORQUE PRO OUT

FULKRUM GORETE

SCARPA TULVA

agv

GP-TECH
Five Continents

GP-TECH
The Face

GP-TECH
The Donkey

GP-TECH
Limited Edition Mugello

T2
Multi Reach

T2
Multi feather

STEALTH SX
Multi Stile

K4
Explorer

K3
Fleurs Black Pink

Schuberth
HEAD PROTECTION TECHNOLOGY

SHOEI

X-Spirit II

KIYONARI 2 TC1

KALLIO 2

QWEST

PARAGON TC1

XR-1100

HADRON TC-6

CONQUEROR TC-1

Φτιάξτε τη μοτοσυκλέτα στα μέτρα σας!

X-TRE POWER BOX Αντικόφτης
Τοποθετώντας το βελτιώνουμε θεαματικά
την ανταπόκριση του γκαζιού, πετυχαίνοντας έτσι εντυπωσιακή αύξηση ροπής από χαμηλά + αύξηση ιπποδύναμης. Καλύτερη επιτάχυνση.
95,00 €

O·Z RACING

Ζάντες OZ
Από 1,5 έως 4 kg κάτω από το βάρος των εργοστασιακών ζαντών.
Τώρα από 1990,00€
μόνο **1750,00€**

GILLES TOOLING

Μαρσπιέ Racing Gilles
Τα μόνα racing μαρσπιέ με βαλβίδα
ενεργοποίησης φωτός φρένου.
Πλήρως ρυθμιζόμενα μαρσπιέ με αποτέλεσμα να βρίσκουμε την τέλεια θέση οδήγησης και να μπορούμε έτσι να μεταφέρουμε
το βάρος μας επιτυγχάνοντας την ιδανική φόρτιση στις αναρτήσεις μας, φέρνοντας τη μοτοσυκλέτα στα μέτρα μας

YOSHIMURA
ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ
ΕΩΣ 30 ΙΟΥΛΙΟΥ
ΕΚΠΤΩΣΗ ΕΩΣ 50%

PAPASTAVROU Shops

MRA

MRA Ζελατίνα
Για κάθε μοτοσυκλέτα ο αναβάτης αποτελεί το πιο αντιαεροδυναμικό σημείο της. Αντικαθιστώντας την εργοστασιακή ζελατίνα με μια ζελατίνα M.KA το ελαχιστοποιούμε.
93,00 €

BAZZAZ

BAZAAZ
Περιλαμβάνει:
Κιτ διαχείρισης καυσίμων Quick Sifter, Traction Control
950,00€
Διατίθενται και χωριστά:
Κιτ διαχείρισης καυσίμων και των οκτώ μπεκ **380,00€**
Quick Sifter
480,00 €
Δυνατότητα δύο χαρτογραφήσεων με ρυθμιστή στο τιμόνι
80,00 €
Καλωδιωτή με ρύθμιση του Traction Control από το τιμόνι
130,00€

GILLES TOOLING

CLIPONS VARIOBAR
Τα πρώτα μεταβλητά clipons Ρυθμιζόμενα και ως προς το ύψος και ως προς τη γωνία.Εύκολες και γρήγορες ρυθμίσεις ανά 4 μοίρες. Απόλυτη ακρίβεια στις ρυθμίσεις. Δεν απαιτείται καμία μετατροπή στη μοτοσυκλέτα. Χρώματα: Μαύρο, ασημί και χρυσαφί.
160-440,00 €

Μανέτες
Η πιο μαλακή / απαλή αίσθηση που είχατε ποτέ από μανέτα φρένου ή συμπλέκτη. Η μανέτα είναι σπαστή. Αποτελεί την πρώτη επιλογή των οδηγών Superbike και Stund Riders παγκοσμίως. Θα τις βρείτε ετοιμοπαράδοτες για τις περισσότερες sport μοτοσυκλέτες σε χρυσό και μαύρο χρώμα
200,00€

Κουστούμια Πολυεστερικά από **295,00€** έως
CARBON FIBRE KIT **960,00 €**

carbonin

Εμπρός φτερό CARBON από την CARBONIN **159,00 €**

MADE IN GERMANY

No 1 ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Ο ΜΟΝΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΖΕΛΑΤΙΝΩΝ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΜΕ ΔΙΚΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗ ΣΗΡΑΓΓΑ.

Ο Μεγαλύτερος Κατασκευαστής Ζελατινών στον Κόσμο.

Ο ΕΦΕΥΡΕΤΗΣ ΤΗΣ RACING DOUBLE BUBBLE ΖΕΛΑΤΙΝΑΣ.

- Τέλεια προστασία του αναβάτη.
- Βελτίωση της αεροδυναμικής της μοτοσυκλέτας.
- Εντυπωσιακή βελτίωση της εμφάνισης.

Εξέλιξη μέσα από τους αγώνες, συνεργασία με ομάδες MotoGP, Superbike, Endurance.

Για κάθε μοτοσυκλέτα ο αναβάτης αποτελεί το πιο αντιαεροδυναμικό σημείο/μέρος της. Αντικαθιστώντας την εργοστασιακή ζελατίνα με μια ζελατίνα MRA το ελαχιστοποιούμε.

Racing Screens

Spoiler Screens

Touring Screens

Vario-Touring Vario Screens

Racing screens. Πρωτοπαρουσιάστηκαν από την MRA το 1994. Εκτοτε οι Max Biaggi, Loris Capirossi, Alex Barros, Carlos Checa, Andrew Pitt, Gary McCoy και πολλοί άλλοι κέρδισαν πρωταθλήματα και αγώνες με τη ζελατίνα αυτή στη μοτοσυκλέτα τους. Οι Racing Screens είναι ζελατίνες που στο κέντρο τους έχουν ένα αεροδυναμικό διακριτικό φούσκωμα το οποίο ελαχιστοποιεί την πίεση στο κράνος του αναβάτη, βελτιώνει την αεροδυναμική της μοτοσυκλέτας και παράλληλα αυξάνει τη μέγιστη ταχύτητα της.

Spoiler screens. Ζελατίνα στο σχήμα της εργοστασιακής αλλά με διαφορετικό χείλος ώστε να προστατεύει περισσότερο από τον αέρα.

Touring screens. Οι ζελατίνες αυτές έχουν το ίδιο σχήμα με τις εργοστασιακές με επιπλέον κυρτότητα στην εξωτερική επιφάνεια της ζελατίνας, που οδηγεί την πίεση του αέρα μακριά από τον αναβάτη εξασφαλίζοντας άνετη και ξεκούραστη οδήγηση, ακόμη και στις μεγαλύτερες διαδρομές.

Vario-Touring Screens. Ζελατίνες ταξιδιού με ρυθμιζόμενο σπόιλερ. Το σπόιλερ ρυθμίζεται ως προς το ύψος και τη γωνία σε 7 διαφορετικές θέσεις. Με αυτό τον τρόπο ελέγχεται ιδανικά η ροή του αέρα στη ζελατίνα.

Vario screens. Ρυθμίζεται σε ύψος και γωνία ανάλογα με το μοντέλο της μοτοσυκλέτας. Μπορείτε να τη ρυθμίσετε λεπτομερώς ώστε να ταιριάζει απόλυτα στις απαιτήσεις σας και στο ύφος σας. Διατίθεται και για γυμνές μοτοσυκλέτες.

GILLES TOOLING

Μαρσπιέ

TÜV CERT EN ISO 9001:2000

Τα μόνα racing μαρσπιέ με βαλβίδα ενεργοποίησης φωτός φρένου.

Πλήρως ρυθμιζόμενα μαρσπιέ με αποτέλεσμα να βρίσκουμε την τέλεια θέση οδήγησης και να μπορούμε έτσι να μεταφέρουμε το βάρος μας επιτυχάνοντας την ιδανική φόρτιση στις αναρτήσεις μας.

Ανεξάντλητες δυνατότητες ρυθμίσεων [ποδωστήρια, διαδρομή μοχλού, μήκος ποδιού].

Διεθνή βραβεία πρωτοποριακού σχεδιασμού. Ιδανικός συνδυασμός αντοχής και μικρού βάρους.

Δυνατότητα αγωνιστικής διάταξης του σασμάν. Προστατευτικά από κάρμπον.

Χρώματα: Χρυσό, Τιτάνιο, Μαύρο.

Διαθέτουμε για τα GILLES σας όλα τα ανταλλακτικά.

GILLES TOOLING

Clipons Variobar

TÜV CERT EN ISO 9001:2000

Τα πρώτα μεταβλητά clipons.

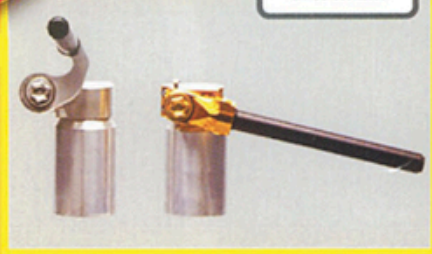
Ρυθμιζόμενα και ως προς το ύψος και ως προς τη γωνία.

Εύκολες και γρήγορες ρυθμίσεις ανά 4 μοίρες.

Απόλυτη ακρίβεια στις ρυθμίσεις.

Δεν απαιτείται καμία μετατροπή στη μοτοσυκλέτα.

Χρώματα: Μαύρο, ασημί και χρυσό.



O·Z RACING

CATTIVA R BLACK PIEGA PIEGA

O·Z RACING

Γιατί είναι η καλύτερη ζάντα στον κόσμο;

Γιατί έχει το ***ελαφρύτερο άκρο στην αγορά*** και μεταφορά δυνάμεων και βάρους στο κέντρο με αποτέλεσμα τη μείωση του γυροσκοπικού φαινομένου που αντιστοιχεί σε **Καλύτερες Επιδόσεις:**

Καλύτερο φρενάρισμα, καλύτερη επιτάχυνση, καλύτερο κράτημα, μεγαλύτερη ευελιξία.

ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΕΣ ΖΑΝΤΕΣ.

Φτιάξτε το scooter στα μέτρα σας!

Εξατμίσεις

Κουβέρτες

Αναρτήσεις

PAPASTAVROU Shops

Θερμικές χούφτες

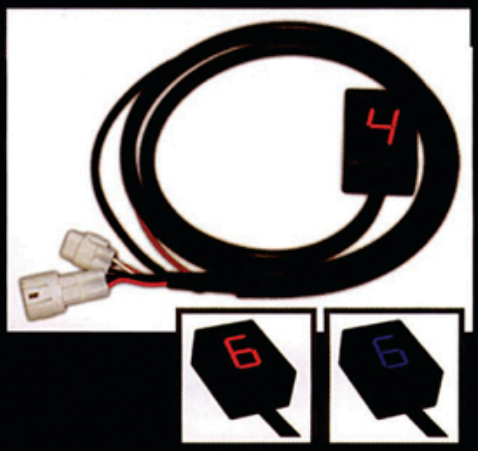
Ζελατίνες

Active Throttle kit

Variator

HEALTECH ELECTRONICS

Απόλυτη Ακρίβεια Εντυπωσιακές Επιδόσεις.



GIPRO + ATRE

(Advanced Timing Retard Eliminator)
Απόλυτα συμβατό με Bazaaz

2 σε 1!

Γιατί το Βάζουμε;
Βελτιώνουμε αισθητά τη δύναμη της μοτοσυκλέτας μας +Ένδειξη ταχύτητας σασμάν για μοτοσυκλέτες που δεν έχουν ένδειξη οίο εργοστασιακό τους όργανο. Γραμμική λειτουργία σε όλο το φάσμα των στροφών του κινητήρα.

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ΑΥΞΗΣΗ ΡΟΠΗΣ ΑΠΟ ΧΑΜΗΛΑ + ΑΥΞΗΣΗ ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗΣ

100% αδιάβροχο
Απόλυτα συμβατό με Power Commander και άλλα ηλεκτρονικά Βοηθήματα (που ίσως έχουμε ή σκεφτόμαστε να τοποθετήσουμε).

Βελτίωση της ανταπόκρισης του γκαζιού, καλύτερη επιτάχυνση.

Κατάργηση του κόφτη σε συγκεκριμένα μοντέλα μοτοσυκλετών Kawasaki, Suzuki.

X-TRE POWER BOX

Σχεδιασμένο για ιαπωνικές μοτοσυκλέτες που έχουν ένδειξη ταχύτητας σασμάν στο εργοστασιακό τους όργανο.
Τοποθετώντας το βελτιώνουμε θεαματικά την ανταπόκριση του γκαζιού, πετυχαίνοντας έτσι εντυπωσιακή αύξηση ροπής από χαμηλά + αύξηση ιπποδύναμης. Καλύτερη επιτάχυνση.
Ενδεικτικά:
Αύξηση ιπποδύναμης έως και 15 hp (B-King, 2η ταχύτητα. Hayabusa 1300 +4 hp.

Επίσης κατάργηση του κόφτη χιλιομέτρων σε συγκεκριμένα μοντέλα μοτοσυκλετών Kawasaki, Suzuki.

Απόλυτα συμβατό με Power Commander και άλλα ανάλογα ηλεκτρονικά βοηθήματα
Διαθέτει 3 διαφορετικούς χάρτες με εύκολη επιλογή,.

SPEEDO HEALER V4

ΑΥΞΗΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΓΙΣΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Ακριβής ένδειξη ταχύτητας και μέτρηση χιλιομέτρων ότι κι αν αλλάξετε στη μοτοσυκλέτα σας: Γρανάζωμα, προφίλ ελαστικού, διάσταση τρόχου.
Με το Speedometer ο χιλιομετρητής της μοτοσυκλέτας σας δε θα μετρά περισσότερα χιλιόμετρα από όσα κάνετε, με αποτέλεσμα να μη χάνετε σε τιμή μεταπώλησης και νά μην ξοδεύετε χρήματα σε άσκοπα σέρβις.

Διαθέτει μνήμη μέγιστης ταχύτητας.

Ασφάλεια: έχετε πάντα ακριβή ένδειξη οπότε και ασφαλή τήρηση των ορίων ταχύτητας όπου χρειάζεται
Μετατροπή μιλίων σε χιλιόμετρα ή και αντίστροφα.
Ιδιαίτερα χρήσιμο σε περιπτώσεις εισαγομένων μοτοσυκλετών ή σε ταξίδια στο εξωτερικό.

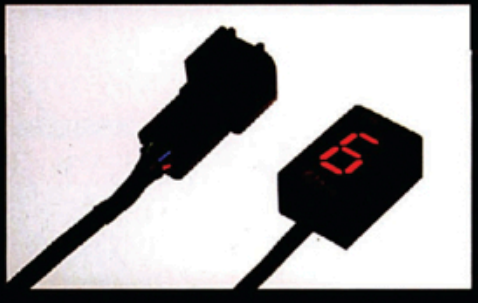
ΤΩΡΑ ΚΑΙ ΔΙΠΛΗ ΜΝΗΜΗ ΓΙΑ ΔΥΟ ΕΤΟΙΜΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ.

Τώρα έχετε τη δυνατότητα να έχετε δύο ανεξάρτητες ρυθμίσεις προτοποθετημένες στη μνήμη του Speedohealer και νά επιλέγετε την επιθυμητή με το πάτημα ενός κουμπιού. Υπάρχει σαφής φωτεινή ένδειξη για το ποια από τις δύο ρυθμίσεις έχετε επιλέξει. Εξαιρετικά χρήσιμο όταν κινείστε και σε δρόμο και σε πίστα, όπου αλλαγέσσε γρανάζωμα ή διάσταση ελαστικού -τροχού μπορεί να είναι επιθυμητές.

Ακριβείς ενδείξεις σε όλα τα οχήματα που κινούνται με κινητήρες μοτοσυκλετας, ATVs, snowmobiles, cars.

Απλούστατη και εύκολη εγκατάσταση με ειδικό φις.
Συμβατό με όλες τις μοτοσυκλέτες που δεν έχουν ταχύμετρο με ντίζα.

100% ακριβείς ενδείξεις στο ταχύμετρο και στο χιλιομετρητή της μοτοσυκλέτας σας. (Εμποδίζει τον κόφτη να σας «κλέψει» χιλιόμετρα τελικής ενώ σε μοτοσυκλέτες όπως το ZX12R, ZX14, ZZR1400 τον ξεπερνά τελείως).



GIPRO DS Series

Κορυφαίο όργανο ένδειξης ταχύτητας του σασμάν.
Το πιο μικρό και κομψό της αγοράς, με έντονη την ένδειξη ώστε να φαίνεται καθαρά και την ημέρα.
Χωρίς μπουτόν και έξτρα καλώδια προγραμματισμού. Τελείως αυτόματο.
Διατίθεται σε κόκκινο, μπλε, κίτρινο χρωματισμό.

100% αδιάβροχο.

Εγγύηση 2 χρόνων

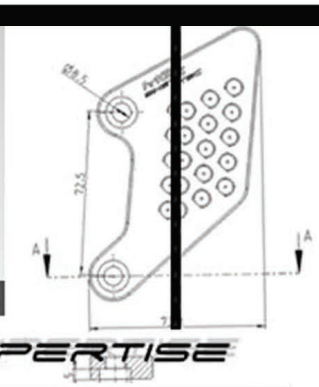
GALESPEED

GALESPEED
MADE IN JAPAN

Προσφορά από
2.800,00 - 1590,00€

Galespeed TYPE - R

TYPE – R 10 SPOKE
FORGED ALUMINIUM
FORGED MAGNESIUM



ENGINEERED EXPERTISE

Με δυνατότητα αντικατάστασης του μπράτσου της μανέτας σε περίπτωση οπασίματος!

MG BIKETEC

Σπαστές & Πλήρως Ρυθμιζόμενες Μανέτες.

Μοναδική αίσθηση, ακρίβεια, σιγουριά.

Απόλυτος έλεγχος και χειρισμός της μοτοσυκλέτας. Κατασκευασμένες από το ελαφρύτερο και σκληρότερο, αεροπορικού τύπου αλουμίνιο.

Θα τις βρείτε ετοιμοπαράδοτες για τις περισσότερες σπορ μοτοσυκλέτες σε χρυσό και μαύρο χρώμα.