Τεύχος 38 • Ιούλιος 2011

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

APRILIA RSV4 FACTORY APRC
τρεις μέρες test στη πίστα των Σερρών

DUCATI
Diavel

FIRST RIDES
Aprilia RS4 στο Vairano, Beta Alp 4.0 στην Αττική

ΡΕΠΟΡΤΑΖ
Ιδρύθηκε το ελληνικό σχολείο βελτίωσης μοτοσυκλέτας!

RACING
Αντεπίθεση Lorenzo στο γεμάτο Mugello

Αγάπη μου συρρίκνωσα το συγκριτικό!

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood, mike@ebike.gr

Assistant Art Director

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

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 12
Μμμμ, πολλές καινούργιες μοτοσυκλέτες και όλες δείχνουν πανάκριβες

Ρεπορτάζ 24
Πάνε οι εποχές που ο καλός ο μάστορας ήξερε να ρυθμίσει τετραπλέτα καρμπυρατέρ

First Rides

Aprilia RS4 38
Ο Θοδωρής ταξιδεύει στη χώρα των εφήβων superbike riders

Beta Alp 4.0 52
Ο Μάνος ανακαλύπτει το αστικό trial

Cover Story

Ducati Diavel 66
Όταν γράφει ο Σπύρος πως αυτό το Ducati θα το αγόραζε κάτι δεν πάει καλά

The Test

Aprilia RSV4 Factory APRC 88
Αφού ο Κώστας γύρισε από τις Σέρρες, πάλι καλά να λέμε. Πριν επιστρέψει πάντως ανέκρινε κάποιον που σίγουρα ζηλεύει

Racing

Editorial 116
Αν οι κινητήρες παραγωγής ήταν τόσο καλοί γιατί να υπάρχουν πρωτότυπα;

Gossip 118
Απώλειες, δοσοληψίες, αλλαξοκωλίες και παγκόσμια πρωταθλήματα

MotoGP Mugello 132
Ο Lorenzo ξύπνησε, ο Rossi βάζει όπισθεν

Racing Lines 164
Ακόμα με τον Pedrosa ασχολούμαστε;

The Back

Press 168
Μηχανόβιες μαμάδες και ιταλικά σπεσιαλάκια

eCycle 170
Πάρε ένα ποδήλατο και… σπάσ' το!

eMarket 176
Το παζάρι της μοτοσυκλέτας μεγάλωσε. Λεφτά υπάρχουν!

eClubs 194
Λέσχες:
Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

exodus 198
Κάποιος ρούφηξε τα δακρυγόνα της ζωής του κι ακόμα να συνέλθει

eIssues 200
Πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη, την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

Τεύχος 38 • Ιούλιος '11

Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

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

editorial

Κωνσταντίνος Δάλλας

Superbike Battle

Ιούνη μήνα και όλα ήταν έτοιμα. Οι Σέρρες κλεισμένες και πληρωμένες, ένα φορτηγό μισθωμένο για να μας μεταφέρει, οι αναβάτες έτοιμοι να οδηγήσουν, κάμερες να τραβήξουν, λάστιχα να φάμε, GoPro για video στο youtube, σένσορες χρονομέτρησης, γιατροί, ασθενοφόρα... Τι μας έλλειπε; Α, ναι, τα μηχανάκια!

Η επιλογή της φωτογραφίας δεξιά μόνο τυχαία δεν είναι. Το μοναδικό superbike που ανέβηκε στη πίστα των Σερρών την προκαθορισμένη ημερομηνία του συγκριτικού ήταν το Aprilia. Όλα τα άλλα είχαν και από μια δική τους, ξεχωριστή ιστορία να πουν. Ξεκινώ να εξιστορώ -και να σχολιάζω- με αλφαβητική σειρά.

Η BMW έκρινε ότι ήταν καλύτερα να στείλει το S1000RR για test ride στην Πάτρα παρά στο συγκριτικό μας. Δεν αμφισβητώ τη δυναμική των test ride και το πόσο βοηθάνε στις πωλήσεις, αλλά το να έχεις μια μοτοσυκλέτα για όλες τις δουλειές τη στιγμή που μέχρι πέρυσι έβγαζες για test όλη τη γκάμα σε όλα τα χρώματα δεν δείχνει επαγγελματική αντιμετώπιση ως προς τον ειδικό Τύπο τουλάχιστον - πόσο μάλλον όταν η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα έχει βγει πρώτη στο περσινό Superbike Battle και σίγουρα έπαιζε δυνατά για τη νίκη και φέτος.

Η Ducati δεν είχε διαθέσιμο 1198SP για δοκιμή - όχι ότι εκπλαγήκαμε κιόλας, έτσι; Θυμίζω ότι το 1198S που χρησιμοποιήσαμε στα συγκριτικά μας τις δύο προηγούμενες χρονιές ανήκει σε προσωπικό

ke
e '11

"...το μοναδικό superbike
που ανέβηκε στη πίστα των Σερρών
ήταν το Aprilia..."

μου φίλο. Φέτος είπαμε να το αφήσουμε στην ησυχία του και ζητήσαμε από την αντιπροσωπεία να μας παραχωρήσει μοτοσυκλέτα, έτσι για το τυπικό της διαδικασίας.
Η Honda είχε έτοιμη τη μοτοσυκλέτα για το συγκριτικό. Μιλήσαμε Παρασκευή για την τελική επιβεβαίωση και Δευτέρα πήγαμε να την παραλάβουμε για να ενημερωθούμε επιτόπου ότι μάλλον... πουλήθηκε! Μείναμε με την υπόσχεση ότι θα μας πάρουν τηλέφωνο την επομένη αν το δάνειο του υποψήφιου αγοραστή δεν εγκριθεί. Δεν μας πήραν, οπότε συμπεραίνουμε ότι την παρέλαβε ο άνθρωπος.
Η Kawasaki, η μόνη που είχε ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα για το 2011, αρχικά αρνήθηκε τη συμμετοχή στο συγκριτικό λέγοντάς μας ότι δεν σκοπεύει να βγάλει μοτοσυκλέτα για test. Προσπαθήσαμε έντονα να τους αλλάξουμε γνώμη, πιστεύοντας ότι η συμμετοχή τους στο Superbike Battle μόνο καλό θα έκανε στην εμπορική πορεία του ZX-10R. Λίγες μέρες προτού αναχωρήσουμε για τις Σέρρες φάνηκε να τους καταφέρνουμε. Ωστόσο, στο τελικό στάδιο έκδοσης της πινακίδας -σύμφωνα πάντα με τα λεγόμενα των ανθρώπων της αντιπροσωπείας-, το σενάριο ναυάγησε και το ZX-10 παρέμεινε άθικτο στη βιτρίνα της ΤΕΟΜΟΤΟ.
Η KTM είχε την πιο ντόμπρα στάση. Το μοναδικό διαθέσιμο RC8 εκείνες τις μέρες ήταν μοντέλο 2008 (υποθέτουμε ότι ήταν το ίδιο με αυτό που είχαμε πέρυσι), και οι άνθρωποι της KTM δεν ήθελαν να συμμετάσχουν στο συγκριτικό με μια τόσο κουρασμένη μοτοσυκλέτα, θεωρώντας -σωστά κατά τη γνώμη μας- ότι μια τέτοια κίνηση θα αδικήσει τη μοτοσυκλέτα που διατίθεται σήμερα προς πώληση και που έχει πολλές αλλαγές από το μοντέλο του ’08.
Η αντιπροσωπεία της MV Agusta απάντησε θετικά στο κάλεσμά μας, λέγοντας ότι θα τους στείλει μια μοτοσυκλέτα το εργοστάσιο και ότι θα την έχουμε εγκαίρως για το συγκριτικό. Η μοτοσυκλέτα δεν ήρθε ποτέ και το F4 1000 διαγράφηκε από την ολοένα και μικρότερη λίστα των συμμετοχών.
Η Suzuki προσπάθησε να μας βρει μια μεταχειρισμένη μοτοσυκλέτα, καθώς η παλαιότητα του K9 δεν δικαιολογούσε το να βγει καινούργιο για δοκιμή από την αποθήκη τους. Αφότου μας απάντησαν ότι δεν βρίσκουν κάτι, τους προτείναμε να χρησιμοποιήσουμε τη μοτοσυκλέτα του φίλου Δημήτρη που είχαμε στο περσινό συγκριτικό, με την προϋπόθεση να μας καλύψουν το service της. Δέχτηκαν ευχαρίστως, αλλά όταν είδαμε ότι το συγκριτικό οδεύει προς διάλυση δεν υπήρχε κανένα νόημα να προχωρήσουμε σε κάτι τέτοιο.
Η Yamaha ήταν η μόνη που είχε μοτοσυκλέτα έτοιμη για το συγκριτικό. Τους ευχαριστήσαμε πολύ για την τιμή που μας έκαναν να συμμετάσχουν και φέτος -παρά τα όχι και τόσο καλά αποτελέσματα που φέρνει το R1 στις Σέρρες-, και τους ενημερώσαμε για την ακύρωση του συγκριτικού λόγω μικρής συμμετοχής των αντιπροσωπειών.
Έτσι, ανεβήκαμε στη πίστα για δεύτερη φορά φέτος με το Aprilia, κάνοντας μια διαφορετική συγκριτική δοκιμή. Δεν αποκαλύπτω περισσότερα, θα τα διαβάσετε με την ησυχία σας στο τεύχος Αυγούστου. Πάμε τώρα να δούμε τι έχετε μπροστά σας για μελέτη και ξεφύλλισμα...

Ζεστό τεύχος Ιουλίου

Όπως είδατε από το εξώφυλλο, ο Σπύρος πήρε στα χέρια του το κατάμαυρο Ducati Diavel, το οποίο καταφέραμε να του το αφαιρέσουμε μόνο με ολική νάρκωση. Τόσο πολύ του άρεσε!
Ο Θοδωρής βρέθηκε στην Ιταλία για την επίσημη παρουσίαση του Aprilia RS4, μιας μικρογραφίας του RSV4 που έχει πολλά να προσφέρει στους επίδοξους πιτσιρικάδες.
Ο Μάνος δοκίμασε το ανανεωμένο Alp 4.0 της Beta και θυμήθηκε τα νιάτα του για μια ακόμη φορά.
Στα υπόλοιπα του τεύχους, θα βρείτε ένα αφιέρωμα στο πρώτο ελληνικό σχολείο που ασχολείται με τη βελτίωση της μοτοσυκλέτας και στο οποίο μπορούν όλοι να λάβουν μέρος και να μάθουν να χαρτογραφούν τον κινητήρα τους. Θα βρείτε τα τελευταία νέα του μοτοσυκλετιστικού κόσμου, πλούσιο αγωνιστικό ρεπορτάζ και ένα σημαντικά αναβαθμισμένο Market με πικάντικα σχόλια για τα δρώμενα της αγοράς δίπλα στις καλύτερες προσφορές αυτού του μήνα.
Καλή ανάγνωση και καλές βουτιές! <<

Το ebike.gr παρουσιάζει: 1ο Φθινοπ

Η αυτοκρατορία των μοτοσυκλετώ

Που: στον χώρο του AUTO FESTIVAL
Αφιδνών Αττικής

Πότε: Σάββατο-Κυριακή

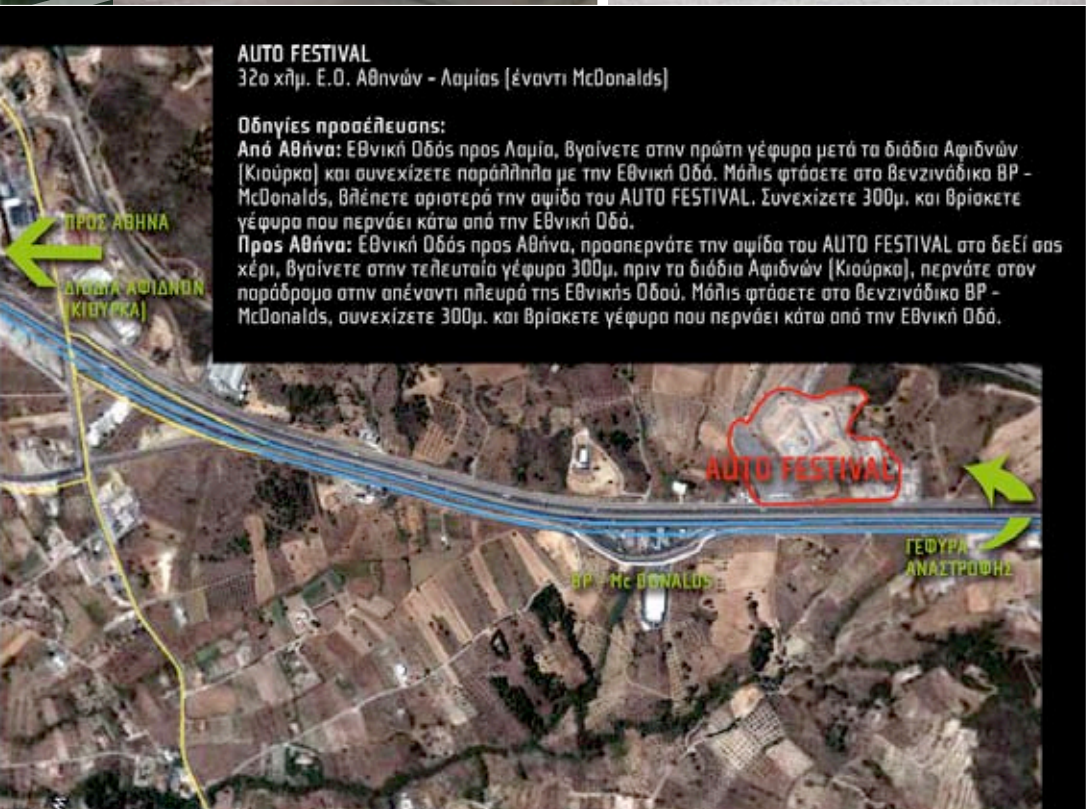
1 & 2

ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2011

Ωρα: 10.00 - 22.00

ΔΩΡΕΑΝ ΕΙΣΟΔΟΣ για ΟΛΟΥΣ

Highli
Πτήσε
ΑΕΡΟ



AUTO FESTIVAL
32ο χλμ. Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας (έναντι McDonalds)

Οδηγίες προσέλευσης:
Από Αθήνα: Εθνική Οδός προς Λαμία, βγαίνετε στην πρώτη γέφυρα μετά τα διόδια Αφιδνών (Κιούρκα) και συνεχίζετε παράλληλα με την Εθνική Οδό. Μόλις φτάσετε στο βενζινάδικο BP - McDonalds, βλέπετε αριστερά την αψίδα του AUTO FESTIVAL. Συνεχίζετε 300μ. και βρίσκετε γέφυρα που περνάει κάτω από την Εθνική Οδό.
Προς Αθήνα: Εθνική Οδός προς Αθήνα, προσπερνάτε την αψίδα του AUTO FESTIVAL στο δεξί σας χέρι, βγαίνετε στην τελευταία γέφυρα 300μ. πριν τα διόδια Αφιδνών (Κιούρκα), περνάτε στον παράδρομο στην απέναντι πλευρά της Εθνικής Οδού. Μόλις φτάσετε στο βενζινάδικο BP - McDonalds, συνεχίζετε 300μ. και βρίσκετε γέφυρα που περνάει κάτω από την Εθνική Οδό.

Διοργάνωση εκδήλωσης:

MOTRAC MOTORCYCLE RIDING ACADEMY PAPASTA

Τηλέφωνο συμμετ

ωρινό event μοτοσυκλέτας!

ν... αντιστέκεται και αντεπιτίθεται!

- **ΕΚΘΕΣΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ & SCOOTER**
  Καινούργιων και Μεταχειρισμένων
- **TEST DRIVE**
  Εντός του Χώρου
- **ΑΞΕΣΟΥΑΡ – ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**
  Ευκαιρία για ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ!
- **ΜΟΥΣΙΚΗ όλη μέρα**
  Και Live το βραδάκι
- **Έχει και MOTOGP να δούμε**
  Αλλά νωρίς το πρωί... (GP Ιαπωνίας)

Χορηγοί επικοινωνίας:

AVROU Shops ebike.gr RIDING ACADEMY AUTO FESTIVAL KISS 92.9 free BIKER Red Bull JOLLY CAFFÈ

τοχής περιπτέρων: 6946120836 - e-mail: 3chris@ebike.gr

the front

Ο Erik Buell επιστρέφει με άγριες διαθέσεις, ενώ παίρνουμε την πρώτη ιδέα για την 1199 από τη Ducati

FIERCELY INDEPENDENT™

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

Eric Buell Racing

Στον αέρα είναι πλέον το νέο site της Eric Buell Racing, της εταιρείας που γεννήθηκε από τις στάχτες της Buell όταν η H-D αποφάσισε να την κλείσει για να περιορίσει τα έξοδά της.

Η περιήγηση στο www.ericbuellracing.com φέρνει πολλά ενδιαφέροντα νέα, με επικεφαλίδα φυσικά την έκδοση παραγωγής της EBR 1190RS που θα διατεθεί σε μόλις 100 κομμάτια. Τα $39,999 που ζητά η EBR, στα οποία προσθέτετε άλλα $4,000 για την Carbon Edition, ακούγονται όπως και να το κάνουμε ελαφρώς τσιμπημένα, μέχρι να αρχίσεις να διαβάζεις τα τεχνικά: Ο κινητήρας των 1,190 κυβικών μοντάρεται στο χέρι όπως αρμόζει σε μια σπέσιαλ έκδοση, αποδίδοντας 175 ίππους στις 9,750 στροφές, έχοντας να κινήσει μόλις 176 κιλά. Τα σώματα ψεκασμού είναι κτηνώδη στα 61mm, ενώ στο αλουμινένιο πλαίσιο που ντουμπλάρει και ως ρεζερβουάρ δένει ένα πλήρως ρυθμιζόμενο πιρούνι 43mm της Ohlins, που συνοδεύεται από το αμορτισέρ TTX της ίδιας εταιρείας. Το πακέτο ολοκληρώνει το νέο κουστούμι, σαφώς πιο όμορφο αν και ελαφρά λιγότερο χαρακτηριστικό απ' το 1125R που αποτέλεσε τη βάση για το 1190RS.

Για όσους από την άλλη προτιμούν κάτι πιο προσιτό οικονομικά, τα νέα, έστω και περιορισμένα, είναι ακόμη καλύτερα. Χωρίς άλλες πληροφορίες, η EBR ανακοίνωσε ότι έχει τρία νέα μοντέλα στα σκαριά, ονομαζόμενα SX, RX και AX. Δε χρειάζονται ιδιαίτερες μαντικές ικανότητες για να καταλάβει κανείς ότι ο Eric Buell ετοιμάζει μια πλήρη γκάμα μοτοσυκλετών όπως παλιά, που οι φήμες λένε ότι θα περιλαμβάνουν ένα Streetfighter, ένα Supersport και πιθανότατα ένα μεγάλο On-off στα ίχνη του Ulysses, με πιο γήινους κινητήρες και σαφώς πιο προσγειωμένες τιμές. Πώς το λέγαμε; Α ναι... "Και ξανά προς τη δόξα τραβά".

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

Husqvarna Nuda

Η Husqvarna το ρίχνει στο γυμνό με την παρουσίαση της Nuda, αν και η ιδιόρρυθμη αισθητική ίσως να μην είναι για όλα τα γούστα.

Τονίζοντας τις εκτός δρόμου ρίζες της εταιρείας, το Nuda θυμίζει περισσότερο μακρύ και χαμηλό motard παρά streetfighter, ξεχωρίζοντας άμεσα απ' ο,τιδήποτε άλλο κυκλοφορεί. Οι όποιες στυλιστικές ομοιότητες του πίσω μέρους με προϊόντα της KTM ξεχνιούνται όταν κάνεις το γύρο της μοτοσυκλέτας, με την ψηλή και εξαιρετικά λεπτή σέλα και φυσικά αυτό το φανάρι. Πλαίσιο και κινητήρας προέρχονται από το F800GS, αν και με την ευλογία της μαμάς BMW ο κυβισμός έχει ανέβει στα 900 κυβικά, βοηθώντας την ισχύ να ξεπεράσει κατά ένα ακόμα άγνωστο νούμερο τους 100 ίππους και τα 10 κιλά ροπής. Τα περιφερειακά ταιριάζουν με τη φιλοσοφία "100% ποιότητα BMW – 100% απόδοση Husqvarna", με ανεστραμμένο 48άρι πιρούνι Sachs πλήρες ρυθμίσεων όπως άλλωστε και το αμορτισέρ της Ohlins πίσω, ακτινικές monoblock δαγκάνες της Brembo και βάρος που δεν ξεπερνά τα 175 κιλά.

Η εξάτμιση διαθέτει φυσικά βαλβίδα όπως είναι της μοδός και δε φείδεται στη χρήση Carbon, ενώ το μινιμαλιστικό σελάκι που αντιστοιχεί στον συνεπιβάτη θα βεβαιώσει όσους δεν έχουν πιάσει ακόμα το νόημα ότι το Nuda είναι κατασκευασμένο με αποκλειστικό στόχο τη διασκέδαση, γελώντας στην αναφορά της λέξης "πρακτικότητα".

Για να δείτε το Nuda σε δράση, περάστε από εδώ: http://youtu.be/ej4cQv-K0so

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

Ducati 1199

Μετά τις πρώτες κατασκοπευτικές φωτογραφίες που είχαμε δημοσιεύσει στο προηγούμενο τεύχος, ακολουθεί το επόμενο στάδιο πληροφόρησης για την αντικαταστάτρια της Ducati 1198, με μια σειρά αποκλειστικών φωτογραφιών από το Ιταλικό Motociclismo.

Η απουσία ολόκληρης φωτογραφίας και οι επιλεκτικές λεπτομέρειες τονίζουν λιγάκι τις φήμες ότι πρόκειται για ένα σωστά ενορχηστρωμένο σχέδιο της Ducati, αλλά ποιος νοιάζεται όταν έχουμε τέτοια αλλαγή πορείας; Ξεχάστε το χωροδικτύωμα που χαρακτηρίζει τις Ducati από καταβολής κόσμου, ξεχάστε την κίνηση του Desmo από τους ευαίσθητους ιμάντες, ξεχάστε για την ακρίβεια τον L2 κινητήρα, σήμα κατατεθέν της Ιταλικής εταιρείας.

Στη θέση τους έχουμε ένα πλαίσιο ρέπλικα του ανθρακονημάτινου μονοκόκ που δυσκολεύει το Rossi στα GP με ρυθμιζόμενη γωνία στον λαιμό (τουλάχιστον), κίνηση του Desmo με γρανάζια και έναν σαφώς στενότερο V2 που είναι τοποθετημένος με μικρότερη κλίση επιτρέποντας σαφώς μικρότερο μεταξόνιο απ' ότι ο απερχόμενος V2 των 90ο. Και επειδή δεν υπάρχει ιδιαίτερος λόγος για τέτοια ρήξη με το παρελθόν χωρίς υψηλούς στόχους, οι φήμες θέλουν το δικύλινδρο κινητήρα να έχει ιδιαίτερα κοντή διαδρομή, με στρατοσφαιρικό όριο στροφών για κάτι που δεν έχει τέσσερις κυλίνδρους.

Σε πλήρη αντίθεση με τις μηχανολογικές αλλαγές είναι η εμφάνιση της 1199 (ή Xtreme, εξαρτάται ποιόν ακούς), με τα LED daytime running lights να έχουν μια εντυπωσιακή ομοιότητα με την 916, παρά τους αεραγωγούς υψηλής πίεσης που βρίσκονται κάτω από τα φανάρια και θυμίζουν περισσότερο Lamborghini παρά μοτοσυκλέτα.

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

more stuff...

Μια πορεία κατά της υποχρεωτικής χρήσης κράνους στη Νέα Υόρκη έληξε λίγο άδοξα όταν ένας εκ των μοτοσυκλετιστών χτύπησε στο κεφάλι μετά από πτώση. Ανακηρύχθηκε νεκρός στο νοσοκομείο, ενώ οι γιατροί δήλωσαν ότι αν φορούσε κράνος θα την είχε γλιτώσει.

Η Ducati σε συνεργασία με την Puma ξεκίνησε την παραγωγή μιας σειράς ολιγόλεπτων video, με τις ιστορίες διαφόρων μοτοσυκλετιστών και τις συνθήκες που τους ενέπνευσαν: http://youtu.be/Rokp5zlcUEY

Η Aprilia σε συνεργασία με το hellforleather.com έστησε μια μικρή κοντρίτσα ανάμεσα σε ένα RSV4 Factory APRC και ένα Nissan GTR. Και στον βωμό του θεάματος ξεκίνησαν μαζί δίνοντάς μας κάποιες εντυπωσιακές προσπεράσεις: http://youtu.be/Jxm3YQdF8io

---

Μπήκες στην πίστα, έριξες χρόνο, έξυσες γόνατο, έξυσες αγκώνα... Τι μένει να κάνεις; Κάποιοι θα έλεγαν προπόνηση, πρωταθλητισμό ίσως αν είσαι τόσο καλός. Από την άλλη, γιατί να μην ξύσεις και κράνος πρώτα χωρίς να πέσεις; Δείτε πως γίνεται στο 1:05. http://youtu.be/4Ov43cWkYIA

Το Γαλλικό Motostation μας έφερε λίγο πιο κοντά στην παρουσίαση της MV Agusta F3, με το ακόλουθο βίντεο γυρισμένο στο Circuit des Ecuyers. Ωραία ακούγονται τα άτιμα... http://youtu.be/NC5SpC2_rGQ

Διήθηση στο Βέλγιο

Μια σειρά νόμων που θα τεθούν σε ισχύ το Σεπτέμβριο στο Βέλγιο έρχονται σε αντίθεση με την πάγια τακτική αύξησης των περιορισμών, καθώς μεταξύ άλλων επιτρέπουν τη διήθηση ανάμεσα από τα αυτοκίνητα.

Η διήθηση που είναι ουσιαστικά παράνομη στις περισσότερες χώρες, θα επιτρέπεται σε ταχύτητες έως 50 km/h, με τη διαφορά ταχύτητας ανάμεσα στη μοτοσυκλέτα και τα αυτοκίνητα να μην ξεπερνά τα 20 km/h. Ταυτόχρονα, επιτρέπεται το παρκάρισμα σε πεζοδρόμια αρκεί να μένει διαθέσιμο πλάτος τουλάχιστον 1.5 μέτρου για τους πεζούς, ενώ δεν είμαστε ιδιαίτερα σίγουροι για τη μεταφορά παιδιών ως συνεπιβάτες, που είναι ελεύθερη άνω των 8 ετών και περιορίζεται σε δίκυκλα που δεν ξεπερνούν τα 125 κυβικά για ηλικίες 3-8.

Οι Βέλγοι μοτοσυκλετιστές θα μπορούν πλέον να χρησιμοποιούν και τις λεωφορειολωρίδες για τη μετακίνησή τους, κάτι που ίσως να χρυσώσει το χάπι για την εφαρμογή του ATGATT: All The Gear, All The Time, ή με άλλα λόγια την υποχρεωτική χρήση πλήρους εξοπλισμού, με κράνος, γάντια, μπουφάν, μακρύ παντελόνι και μπότες που να προστατεύουν τους αστραγάλους.

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

Υγρόψυκτες Harley

Με τις προδιαγραφές θορύβου να γίνονται ολοένα και πιο αυστηρές, ήταν θέμα χρόνου να περάσει και η Harley στην υγρόψυξη.

Με δεδομένο το πόσο χαρακτηριστικοί είναι οι κινητήρες της βέβαια, χρειαζόταν μια διαφορετική προσέγγιση στο όλο θέμα. Και απ' ότι δείχνει η πατέντα, μάλλον βρέθηκε. Το σύστημα περιγράφει τη διαδικασία και τις προδιαγραφές για τη χρήση υγρόψυξης στις κεφαλές των τουριστικών H-D, με τα δύο ψυγεία να είναι κρυμμένα πίσω από τα πλαστικά. Παρότι αυτή η διάταξη δεν έχει τα ίδια οφέλη με ένα πλήρως υδρόψυκτο κινητήρα, δε μπορούμε να παραβλέψουμε το ατού της διατήρησης της εμφάνισης του αερόψυκτου V2, γλιτώνοντας την Αμερικανική εταιρεία από τους εξοργισμένους οπαδούς της.

Παρότι η πατέντα αφορά τις τουριστικές μοτοσυκλέτες, δε λείπει η υποσημείωση που ξεκαθαρίζει ότι αφορά τη νοοτροπία της κατασκευής και όχι την αποκλειστική διάταξη, ανοίγοντας το δρόμο για παρόμοιες λύσεις στα υπόλοιπα μοντέλα της εταιρείας. Αναρωτιέται κανένας άλλος που θα κρύψουν τα ψυγεία;

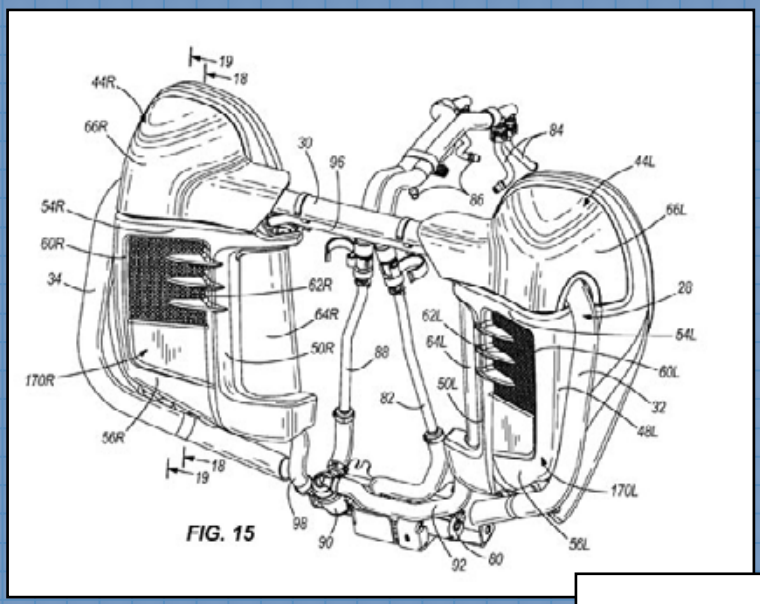


FIG. 15

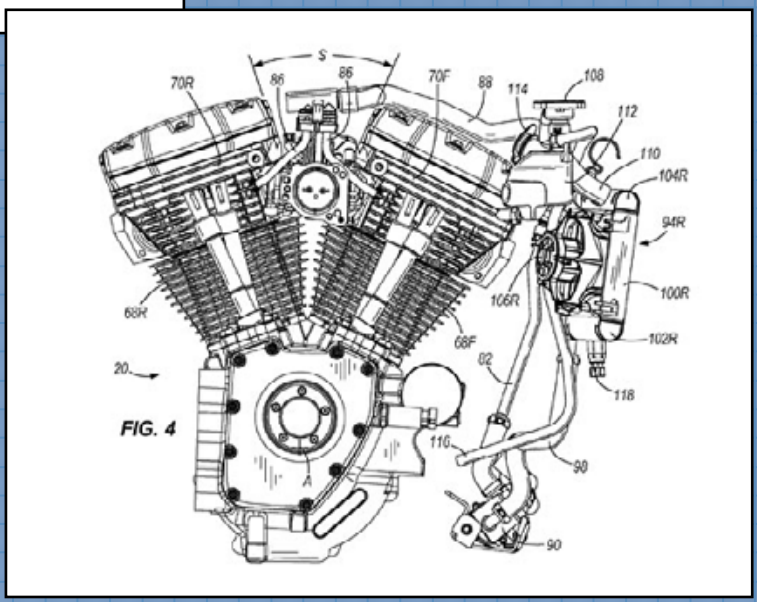


FIG. 4

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

BMW DDC

Η BMW φιγουράρει όλο και πιο συχνά τελευταία στη μοτοσυκλετιστική επικαιρότητα καθώς οι φήμες για έκδοση παραγωγής του εξακύλινδρου K1600R όλο και πληθαίνουν, αλλά το πιο ενδιαφέρον νέο είναι ελαφρώς πιο ηλεκτρονικής φύσης.

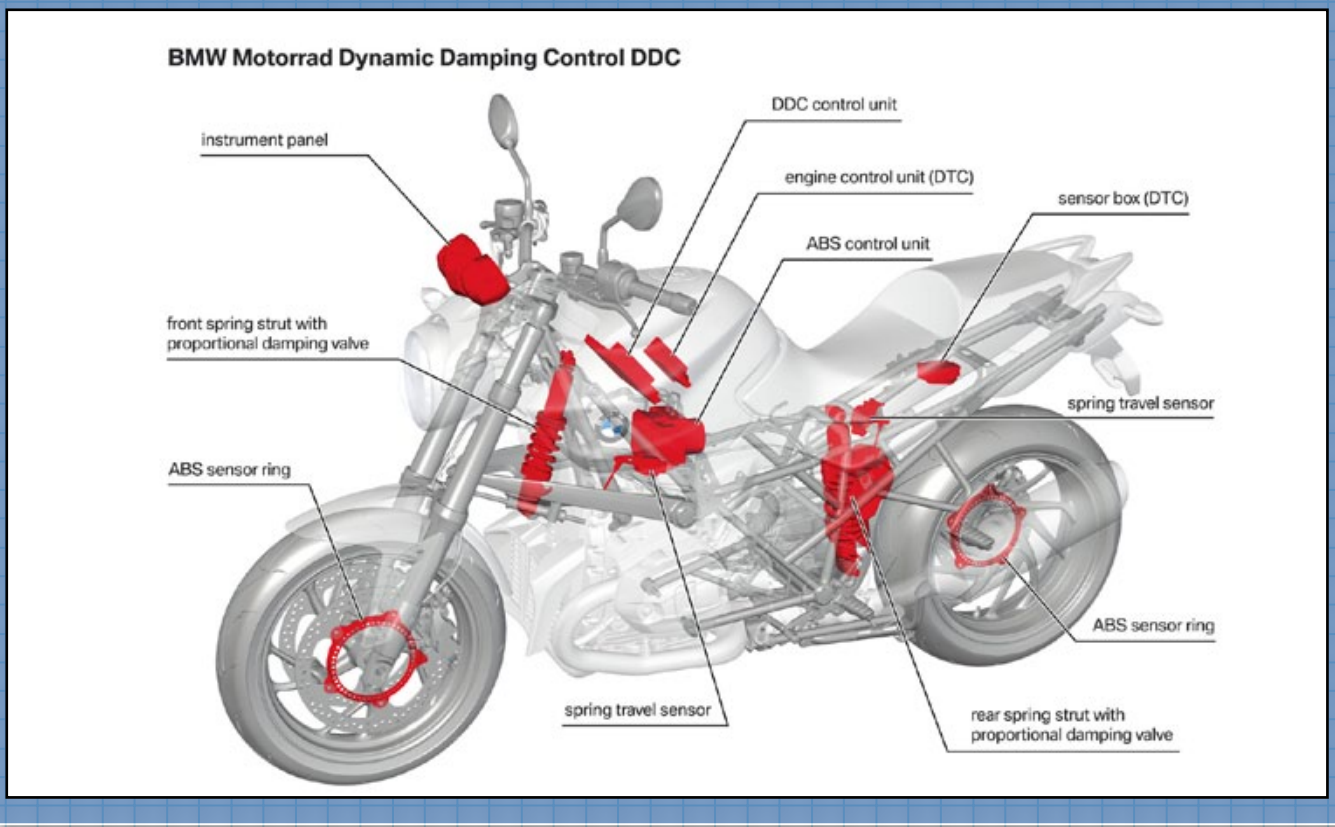
Και δε μιλάμε για το ψυχεδελικά καμουφλαρισμένο ηλεκτρικό E-Scooter της Βαυαρικής εταιρείας που υπόσχεται επιτάχυνση αντίστοιχη με 600άρια και αυτονομία 100 χιλιομέτρων. Το ζουμί βρίσκεται στο DDC, ή αλλιώς Dynamic Damping Control. Μια τεχνολογία δανεισμένη από τα αυτοκίνητα της BMW, όπου ηλεκτρονικοί αισθητήρες αλλάζουν τη συμπεριφορά των αναρτήσεων ανάλογα με τις συνθήκες.

Όντας πρωτοπόρος στα ηλεκτρονικά δικύκλων τα τελευταία χρόνια, η BMW μας είχε είδη προσφέρει τη δυνατότητα να αλλάζουμε τις ρυθμίσεις των αναρτήσεων σε comfort, normal και sport με το ESA II, αλλά όταν έχουμε να κάνουμε με δυναμικές ρυθμίσεις τα πράγματα αλλάζουν αισθητά προς το καλύτερο.

Το DDC λαμβάνει μεταξύ άλλων δεδομένα από το ABS και το Traction Control για να "καταλάβει" τι κάνει η μοτοσυκλέτα, αλλάζοντας αντίστοιχα τις αποσβέσεις στις βέλτιστες ρυθμίσεις για δυνατά φρεναρίσματα, απότομες αλλαγές ταχυτήτων και διαφορετικά οδοστρώματα.

Σύμφωνα με τη BMW, το DDC πρόκειται να κάνει τις μοτοσυκλέτες της όχι μόνο πιο ασφαλείς αλλά και πιο διασκεδαστικές για τους αναβάτες – και μετά το δείγμα του S1000RR δεν είμαστε σίγουροι κατά πόσο ένας πιθανός αντίλογος θα έχει ουσιαστική βάση.

γνωστούς και άγνωστους φίλους της Triumph καθώς και καλοκαιρινές μουσικές από τον Μιχάλη Τσαουσόπουλο, ευχόμαστε καλές δουλειές τόσο στην Ηλιοφίλ όσο και στο Triumph Athens Central.



100 Χρόνια Benelli

Περιμένεις και περιμένεις για ένα καινούργιο Benelli και ξαφνικά τρία έρχονται μαζί. Αφορμή φυσικά τα γενέθλια της εταιρείας, που πρωτοάνοιξε τις πόρτες της το 1911 στο Pesaro, ακριβώς έναν αιώνα πριν.

Όπως οι περισσότερες Ιταλικές εταιρείες, η ιστορία της Benelli δεν ήταν χωρίς τα σκαμπανεβάσματά της, αλλά τα πράγματα δείχνουν να έχουν σταθεροποιηθεί υπό την κατοχή του Qianjiang Group, που αποφάσισε να γιορτάσει την επέτειο της εταιρείας με μια σειρά ειδικών εκδόσεων.

Πρώτες και καλύτερες οι εκδόσεις TNT Century Racer 899 και 1130, όπου οι τρικύλινδροι κινητήρες είναι περικυκλωμένοι από κορυφαία περιφερειακά με αναρτήσεις Marzocchi και Sachs, ακτινικές δαγκάνες Brembo και φυσικά ειδική βαφή βασισμένη στις αγωνιστικές Benelli του '60 και σέλα ντυμένη με αλκαντάρα.

Για όσους θέλουν κάτι παραπάνω σε ιπποδύναμη, η Ιταλική εταιρεία έβγαλε σε κανονική παραγωγή την TNT R160, που πρωτοείχαμε δει το 2009 ως πρωτότυπο με προγραμματισμένη κυκλοφορία το 2010. Η R160 είναι η πολιτική έκδοση των αγωνιστικών Roadster Cup με 158 ίππους και 12.2 κιλά ροπής, ενώ χάρη στην εκτεταμένη χρήση Carbon το βάρος πλήρες υγρών δεν ξεπερνά τα 215 κιλά.

Η καθυστέρηση στην παρουσίαση του R160 φαίνεται να οφείλεται στην απόφαση της Qianjiang να βελτιώσει την ποιότητα κατασκευής που ήταν από τα ευαίσθητα σημεία στην αρματωσιά της Benelli, ενώ ακούγεται ότι βελτιωμένα είναι και τα ηλεκτρικά. Νέα πνοή ζωής στην ιστορική επέτειο; Δεν ακούγεται καθόλου άσχημα.

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

Suzuki V-Strom 650

Με την σιγοψιθυριστή παρουσίαση του νέου V-Strom να αναβάλλεται λίγο πριν διαρρεύσουν οι επίσημες φωτογραφίες του στο Internet, δε θα μπορούσαμε να πούμε ότι τα πράγματα πήγαν όπως ακριβώς περίμενε η Suzuki.

Ούτε πήγαν σύμφωνα με τις φήμες για ένα εντελώς καινούργιο μοντέλο, καθώς η Ιαπωνική εταιρεία σοφά αποφάσισε να μην πειράξει πολύ την κότα που κάνει τα χρυσά αυγά, κρατώντας την ίδια βασική συνταγή και κάνοντας επεμβάσεις στα σημεία. Η κύρια εστίαση ήταν στην αεροδυναμική και κατ' επέκταση στην εμφάνιση, με τα μεγάλα πλαϊνά πλαστικά να έχουν δώσει τη θέση τους σε μικρότερα που φέρνουν κάτι από τους αεραγωγούς των RF 600 και 900, ενώ μια ελαφρά πνοή από το Gladius έχει φέρει πιο καμπύλες επιφάνειες και διχρωμία στο ρεζερβουάρ που είναι πλέον 20 από 22 λίτρα λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης σύμφωνα με τη Suzuki. Με νέα διαχείριση, άλλους εκκεντροφόρους και επανασχεδιασμένους θαλάμους καύσης, το V-Strom δίνει έμφαση στη ροπή και στην ακόμα πιο απρόσκοπτη μετακίνηση. Με άλλα λόγια, συνεχίζει στο ίδιο επιτυχημένο πνεύμα.

TRIUMPH ATHENS CENTRAL

Μια όμορφη απογευματινή γιορτή δύο-σε-ένα, επέτειος και εγκαίνια μαζί.

Το κεντρικό θέμα ήταν τα εγκαίνια του κεντρικού αθηναϊκού καταστήματος της Triumph στην οδό Μιχαλακοπούλου 77. Αν σας φαίνεται γνώριμο το κατάστημα δεν κάνετε λάθος, είναι το προϋπάρχον κεντρικό σημείο συνάντησης των φίλων της εταιρείας που ανανεώθηκε και πλέον λειτουργεί υπό νέα διεύθυνση.

Παράλληλα όμως η ελληνική αντιπροσωπεία της Triumph, Ηλιοφίλ, γιόρτασε 20 χρόνια παρουσίας στη χώρα μας, γεγονός που συνδυάστηκε υπέροχα με τα εγκαίνια του κεντρικού καταστήματος.

Μετά από μια ευχάριστη βραδιά με όλες τις μοτοσυκλέτες της αγγλικής εταιρείας σε πρώτο φόντο, εκατοντάδες γνωστούς και άγνωστους φίλους της Triumph καθώς και καλοκαιρινές μουσικές από τον Μιχάλη Τσαουσόπουλο, ευχόμαστε καλές δουλειές τόσο στην Ηλιοφίλ όσο και στο Triumph Athens Central.

Triumph goes to India

Κάθοδο στην Ινδική αγορά ετοιμάζεται να κάνει η Triumph το 2012 με στόχο να πάρει ένα μερίδιο από την ολοένα και αυξανόμενη πίτα της εκεί αναπτυσσόμενης αγοράς.

Τα αρχικά σχέδια θέλουν 6 από τα 20 μοντέλα της εταιρείας να κυλούν τις ρόδες τους στην Ινδία, πιθανότατα λόγω της ιδιαίτερα χρονοβόρας διαδικασίας για την έγκριση μοτοσυκλετών κάτω των 800 κυβικών.

Παρότι αυτό σημαίνει ότι τα Speed Triple και Sprint θα πρωταγωνιστούν μαζί με τις σειρές classic και cruiser, μια ματιά στα στατιστικά της αγοράς (9.02 εκατομμύρια μονάδες στο τελευταίο οικονομικό έτος με το 42% αυτών να είναι κάτω από 125 κυβικά) δείχνει ότι ίσως η Triumph να ακολουθήσει το δρόμο της KTM, πιάνοντας τους νέους μοτοσυκλετιστές από την αρχή της δίτροχης καριέρας τους.

Η Triumph έχει αυτή τη στιγμή δύο εργοστάσια στο Hinckley και άλλα τρία στην Ταϊλάνδη, αλλά αν η αναμενόμενη αύξηση των πωλήσεων ξεπεράσει τις 50,000 μονάδες που μπορεί αυτή τη στιγμή να παράξει δεν είναι καθόλου απίθανο να δούμε ένα νέο εργοστάσιο στην τοπική αγορά.

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

Νέες τιμές Suzuki

Κάντε δική σας τη Suzuki που πάντα θέλατε, με όφελος έως €3.000!

Μοντέλο	Προηγούμενη Τιμή	Νέα Τιμή
DL650AL0	€8.495	€6.995
GSX650FAL0	€8.895	€6.895
SFV650K9	€7.395	€5.895
GSF650SK8	€6.495	€5.595
GSF650SAL0	€8.695	€6.695
GSF1250AL0	€11.195	€8.195
GSX1250FAL0	€11.995	€8.995
GSX1250FAL0 TRAVEL	€12.995	€9.995
GSX-R600K9	€11.695	€8.695
GSX-R750K9	€12.895	€9.895
GSX-R1000K9	€13.995	€10.995
GSX-R1000L0	€15.595	€12.595
GSX-R1000ZL0 ANNIVERSARY	€15.995	€12.995

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

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

Honda Vision 110

Τα μικρά σκούτερ δεν κερδίζουν συνήθως πολλές γραμμές δημοσιότητας, αλλά η αλλαγή προσέγγισης της Honda στην κατηγορία έχει ένα μικρό ενδιαφέρον παραπάνω.

Όχι επειδή το Vision 110 αντικαθιστά το κλασικό Lead που ως όνομα βρίσκεται στους καταλόγους της Honda από τα πρώτα βήματα εξάπλωσης των σκούτερ εκτός Ιταλίας, ούτε επειδή εγκαταλείπει τους μικρούς τροχούς και την ελαφρώς απολογητική εμφάνιση δανειζόμενο στοιχεία από το ιδιαίτερα επιτυχημένο SH. Η κίνηση-κλειδί είναι η ανακοίνωση της κατανάλωσης στα 1.99 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα συνδυασμένη με τα παραπάνω.

Μέρος της τιμής αυτής οφείλεται στο χαμηλό βάρος που δεν ξεπερνά τα 102 κιλά, ενώ οι νέες ρυθμίσεις του ηλεκτρονικού ψεκασμού του μονοκύλινδρου των 108 κυβικών σίγουρα παίζουν το ρόλο τους. Το ύψος της σέλας είναι μόλις στα 760mm παρά τον χώρο κάτω από τη σέλα, ενώ τα δύο ντουλαπάκια στην ποδιά και το CBS στα φρένα δείχνουν ότι η Honda κατεβαίνει με φόρα στη μικρή κατηγορία.

Κράνη από... χαρτόνι;

Παρότι η τεχνολογία προχωράει με ταχύτατους ρυθμούς, οι συνταγές κατασκευής κρανών έχουν παραμείνει ουσιαστικά απαράλλακτες εδώ και χρόνια. Μια νέα και αρκετά ριζοσπαστική προσέγγιση μας έρχεται από τον χώρο των κρανών ποδηλασίας, από μια εταιρεία που έξυπνα ονομάζεται Kranium.

Το κόλπο δεν είναι στο περίβλημα αλλά στο απορροφητικό υλικό του κράνους, όπου η Kranium χρησιμοποιεί φιλέτα από χαρτόνι (εμποτισμένο με ρητίνη για αδιαβροχοποίηση) που είναι πλεγμένα μεταξύ τους. Πριν αρχίσετε να γελάτε, να σημειώσουμε ότι σε δοκιμές που έκανε η εταιρεία, η δομή αποδείχτηκε τόσο στιβαρή που να αντέχει 5 συνεχόμενα χτυπήματα στο ίδιο σημείο, κάτι ιδιαίτερα σημαντικό όταν παίρνεις τούμπες. Ειδικά από τη στιγμή που τα περισσότερα συμβατικά κράνη ποδηλάτου με το ζόρι είναι σε θέση να απορροφήσουν δεύτερο χτύπημα. Ταυτόχρονα απορροφά περίπου τέσσερις φορές περισσότερη δύναμη από ένα κλασικό κράνος, με μηδαμινό βάρος.

Ακόμα πιο φρέσκια είναι η προσέγγιση στα θέματα μεγέθους και προσαρμογής: Αντί για τα κλασικά S, M, L μεγέθη, η εταιρεία σκανάρει το κεφάλι του υποψήφιου αγοραστή, κατασκευάζοντας τα κομμάτια επ' αυτού με τέλεια προσαρμογή. Δεν ξέρουμε πόσο πυκνό θα πρέπει να είναι το πλέξιμο για να περάσει προδιαγραφές μοτοσυκλέτας και λόγω έλλειψης απορροφητικότητας η δομή αυτή δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μάγουλα σε full face, αλλά, παρότι αστείο αρχικά, το Kranium ακούγεται όλο και πιο ενδιαφέρον όσο διαβάζεις γι' αυτό. Το video της συναρμολόγησης μπορείτε να βρείτε εδώ: http://vimeo.com/15480758

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

MOTORRAD BEST BRAND 2011 Kategorie: Helme
touring sports cruising
Safety and Comfort made in Germany
Schuberth HEAD PROTECTION TECHNOLOGY
www.motofashion.gr
ΒΕΛΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
Καζαντζάκη 6 - 13561 - Άγιοι Ανάργυροι, Τηλ.: 210 8547681 - 210 8547682 - Fax: 210 8547480 - info@motofashion.gr

Μάθε, παιδί μου γράμματα

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Στέλιος Μπουρσινός, T2NE

Ένα Σχολείο Βελτίωσης Μοτοσυκλέτας δεν είναι και ότι πιο συνηθισμένο έχουμε ακούσει στην Ελλάδα. Στην εποχή των ψηφιακών μοτοσυκλετών η αποκωδικοποίησή τους δεν είναι πλέον τόσο απλή υπόθεση

SCIENTIA POTESTAS EST
HELLENIC MOTORCYCLE
TUNING
SCHOOL
T2NE

Αποτελεί σημαντική τιμή για μας το γεγονός πως οι ιθύνοντες του Hellenic Motorcycle Tuning School (www.HMTSchool.gr) επέλεξαν το καλοκαιρινό track day του "δικού μας" trackbike.gr για να κάνουν την πρώτη παρουσίασή του. Ο Ντίνος Νικολαΐδης, ο γιος του Μάριος και ο Χρήστος Γεωργιάδης έδωσαν το παρόν για τρεις μέρες στις Σέρρες, μίλησαν και εξήγησαν σε κάθε ενδιαφερόμενο τα πάντα για το HMTS και, επί τη ευκαιρία, μας έδωσαν μια συνέντευξη ώστε να μπορέσουμε να μεταφέρουμε τη σημαντική αυτή εξέλιξη.
Θα αφήσω τον ίδιο τον Ντίνο Νικολαΐδη να ξεκινήσει την κουβέντα. Τον γνωρίζω πάνω από δέκα χρόνια και σε όλο αυτό το διάστημα παραμένει πρωτοπόρος σε ό,τι ασχολείται. Αυτός έμαθε στον κόσμο τι εστί δυναμόμετρο, αυτός μας έβγαλε έξω από τα σύνορά μας φτιάχνοντας τα φίλτρα αέρα DNA που πλέον εξάγονται σε 42 χώρες και χρησιμοποιούνται από πολλές αγωνιστικές ομάδες. Τώρα πρωτοπορεί και πάλι.

Τι είναι το Tuning School;
Θέλουμε να μεταφέρουμε γνώση και εμπειρία στις νεότερες γενιές. Οι μοτοσυκλέτες έχουν γίνει ηλεκτρονικές, οι σένσορες έχουν γίνει άπειροι κι ο μηχανικός άμα μείνει έξι μήνες εκτός έχει χάσει πλέον το τρένο. Εμείς έχουμε τη γνώση και την εμπειρία από τη δουλειά μας και τις επαφές μας με τις αγωνιστικές ομάδες στο παγκόσμιο και θέλουμε να τις φέρουμε στους μοτοσυκλετιστές και τους επαγγελματίες αν το επιθυμούν.

Περίγραψέ μας τη δομή του Σχολείου.
Ξεκινάμε με τον Πρώτο Κύκλο αυτή τη στιγμή. Είναι τρεις τάξεις, η Standard, η Advanced και η Pro. Ο πρώτος αυτός κύκλος έχει σχέση με τον προγραμματισμό του ψεκασμού χρησιμοποιώντας οποιονδήποτε εγκέφαλο, από τον εργοστασιακό μέχρι οποιονδήποτε άλλο. Δε μένουμε στο Power Commander που είναι το πιο γνωστό, αλλά καλύπτουμε όλες τις μάρκες.
Μετά ακολουθεί δεύτερος κύκλος μαθημάτων που τώρα τον ετοιμάζουμε και μετά τρίτος και τέταρτος. Αν κάποιος έρθει στα πρώτα σεμινάρια, μετά μπορεί να μάθει κι άλλα πράγματα, δυναμόμετρα, αναρτήσεις. Ανάλογα με το επίπεδό του μπορεί να χρησιμοποιήσει τις γνώσεις που θα αποκτήσει για να κάνει σωστές επιλογές σε υπηρεσίες και προϊόντα, να ρυθμίζει μόνος τη μοτοσυκλέτα του ή ακόμη και να κάνει καριέρα ως μηχανικός και βελτιωτής μοτοσυκλετών. Αν είναι ήδη επαγγελματίας θα είναι ενήμερος με τα τελευταία δρώμενα, άρα θα κάνει καλύτερα τη δουλειά του."

Πότε θα ξεκινήσουν τα Σχολεία;
Ο πρώτος κύκλος είναι έτοιμος να ξεκινήσει. Εδώ κάνουμε την πρώτη παρουσίαση και μετά αρχίζουμε να το επικοινωνούμε μέσα από το δίκτυο συνεργατών της Tecno-Moto σε όλη την Ελλάδα και να δημιουργούμε τις τάξεις, που θα είναι μέχρι 20-22 άτομα. Τα μαθήματα θα γίνονται στις εγκαταστάσεις της DNA στη Μάνδρα Αττικής όπου μας παραχωρείται ένας χώρος συνεδριακός. Τα πρακτικά θα γίνουν στο ίδιο μέρος, στο τμήμα έρευνας και εξέλιξης όπου βρίσκεται το δυναμόμετρο.

HELLENIC MOTORCYCLE
TUNING
SCHOOL
DENICOL
WWW.DENICOL.COM
AFAM
AFAM
Kawasaki
Kawasaki

Αφορά μόνο supersport αναβάτες;
Σήμερα ακόμα και τα βεσπάκια ψεκαστά είναι, αφορά όλους. Αγοράζεις ένα Power Commander και έχεις πρόσβαση σε χιλιάδες χάρτες δωρεάν από το Internet. Αυτό ενέχει κινδύνους για τον άπειρο χομπίστα που καμιά φορά νομίζει πως τα ξέρει όλα και μπορεί να το τραβήξει στα άκρα. Αφού θα το χρησιμοποιήσει έτσι κι αλλιώς, γιατί να μη μάθει πρώτα πώς να το κάνει σωστά; Για να παίξεις παιχνίδια, πρέπει να ξέρεις πως παίζονται.

Τι οφέλη να περιμένω παίζοντας με ένα φίλτρο και ρυθμίσεις του ψεκασμού;
Ο κατασκευαστής για να περάσει τις προδιαγραφές θορύβου και καυσαερίων κάνει κάποιους ελιγμούς. Στις περιοχές που γίνονται οι μετρήσεις προδιαγραφών οι μοτοσυκλέτες δε λειτουργούν και τόσο καλά. Εμείς ερχόμαστε σε μια μοτοσυκλέτα εντελώς νορμάλ, με όλα τα εργοστασιακά περιφερειακά της, κάνουμε μια χαρτογράφηση και προσθέτουμε ένα φίλτρο που είναι η πλέον ανώδυνη μετατροπή. Αυτό από μόνο του, αν γίνει σωστά, μόνο πλεονεκτήματα φέρνει.

Και το κόστος πόσο είναι;
Τα δύο πρώτα επίπεδα, Standard και Advanced, κοστίζουν €300, είναι ημερήσια σχολεία. Το Professional θα το ανακοινώσουμε αργότερα, είναι διήμερο οπότε λογικά θα είναι λίγο πιο πάνω. Τα μαθήματα θα είναι οκτάωρα από το πρωί μέχρι το απόγευμα, οι μαθητές θα έχουν καφέ-αναψυκτικό στα διαλείμματα και το μεσημέρι φαγητό από catering.

Το ZX-10R του Κώστα
Στις Σέρρες η ομάδα του HMTS είχε ένα Kawasaki ZX-10R 2006 το οποίο προσέφερε ο ιδιοκτήτης του, Κώστας Καλπίδης, ως μουλάρι δοκιμών. Η ιδέα είναι να το οδηγήσουν τρεις διαφορετικοί αναβάτες στην στοκ μορφή του και μετά να το ξαναοδηγήσουν με μόνη μετατροπή ένα φίλτρο αέρα DNA και έναν ψηφιακό χάρτη που φτιάχτηκε

DENICOL
LUBRICANTS
AKRAPOVIC
AFAM
SPIDI MOTORSPORT
TUNING SCHOOL

για τον συγκεκριμένο κινητήρα. Οι τρεις αναβάτες είναι ο ιδιοκτήτης του, καθώς και δύο φίλοι συνεργάτες του ebike.gr και συντελεστές του trackbike.gr, ο Δημήτρης Λασηθιωτάκης και ο Βαλάντης Μπελεσιώτης. Ο Ντίνος μας εξηγεί:

Το ZX-10R που έχουμε εδώ το έχω μετρήσει και αναλύσει σε πολύ μεγάλη λεπτομέρεια, αλλά δε θα σου πω πόσα άλογα πήρε ή τι άλλο έκανε. Χτες όλη τη μέρα τα βάλαμε και τα βγάλαμε τρεις φορές, θα σου πουν οι αναβάτες που το οδήγησαν με και χωρίς τα πράγματα τι διαφορά έκανε. Το κάναμε νορμάλ, μπήκε ο Κώστας, μετά το αλλάξαμε, ξαναμπήκε και αυτή η δουλειά έγινε τρεις φορές για τους αναβάτες. Στο τέλος ο Κώστας μας είπε, σας παρακαλώ, μην το ξανακάνετε νορμάλ, έχω ξενερώσει. Αυτό και μόνο δείχνει πόση διαφορά μπορεί να κάνει μια τόσο απλή και βασική μετατροπή. Η γραμμικότητα, το ότι μπορούσε και έστριβε με μία ταχύτητα πάνω, η αίσθηση στο γκάζι, αυτό ήθελε. Δε μιλάμε εδώ για καμιά πανάκριβη superbike που έχουνε πέσει τα εκατομμύρια πάνω της, μιλάμε για μια απλή μοτοσυκλέτα με έναν κοινό αναβάτη.

Μπορούμε να μιλήσουμε για άλογα;

Βεβαίως, σε αυτό εδώ το Kawasaki υπάρχει όφελος σε ισχύ από τις 2,000 στροφές μέχρι τον κόφτη, παντού καλύτερο.

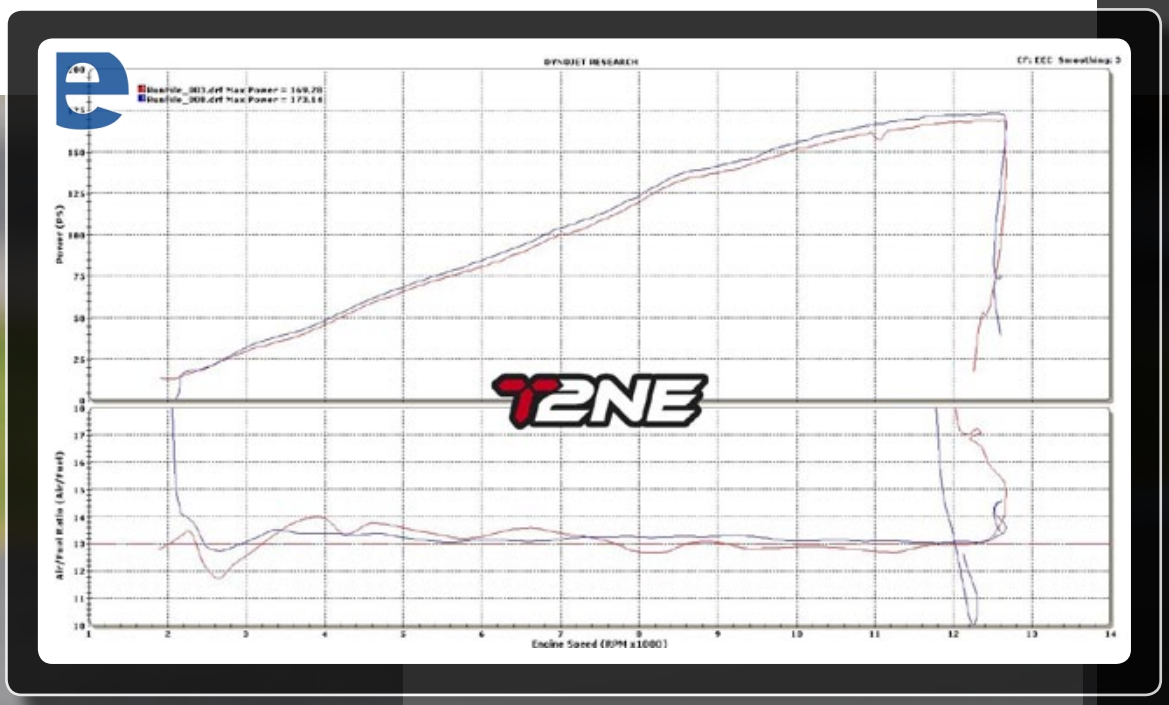
Σε κατανάλωση;

Εφόσον η μοτοσυκλέτα ρυθμιστεί σωστά και το μίγμα είναι στοιχειομετρικά σωστό ανάλογα με την περιοχή και τη χρήση, δε χρειάζεται μετά ο αναβάτης να πιέζει πολύ το γκάζι. Έχει την ίδια ισχύ με λιγότερο γκάζι και αυτό μεταφράζεται σε οικονομία καυσίμου, ειδικά στην καθημερινή κίνηση. Τώρα στην πίστα που πας τέρμα γκάζι δε θα έχει μεγάλη διαφορά σε κατανάλωση, εκτός αν η μοτοσυκλέτα ήταν πολύ λάθος.

Αν μια μοτοσυκλέτα χρειαστεί να περάσει ΚΤΕΟ θα πρέπει να επανέλθει στην εργοστασιακή κατάσταση;

Όχι, έτσι όπως είναι τώρα τα ΚΤΕΟ δεν ξέρουν να τα

Kawasaki



μετρήσουν αυτά τα πράγματα. Αλλά ακόμη κι αν έρθει η στιγμή που γνωστικά και τεχνολογικά τα ΚΤΕΟ θα μπορούν να τα ελέγξουν, έχουμε τη λύση έτοιμη. Θα προσφέρουμε εμείς στον αναβάτη έναν χάρτη ΚΤΕΟ. Πολύ απλά, χωρίς άγχη, χωρίς διαδικασίες, χωρίς να πρέπει να βγάλει τις όποιες after market εξατμίσεις μπορεί να έχει βάλει.

Στη συζήτηση μπαίνει και ο Χρήστος Γεωργιάδης, ο οποίος έχει αναλάβει το επικοινωνιακό κομμάτι του Σχολείου.

Με τον Ντίνο συνεργαζόμαστε πολλά χρόνια και όταν μου έκανε την τιμή να μου προτείνει την ιδέα του δεν ήταν μια σκέψη για το πώς θα βγάλουμε χρήματα. Ήταν η φυσική εξέλιξη, όπως λέμε το μήλο έπεσε κάτω από τη μηλιά. Θα μιλήσω από τη δική μου σκοπιά, της αγοράς, του μάρκετινγκ. Υπάρχει ένα κενό στην αγορά, από τη μια οι τεχνολογικές εξελίξεις και από την άλλη η εικόνα του επαγγελματία του χώρου. Όταν η αγορά έχει μείνει σε ένα ασφαλές επίπεδο προ πενταετίας και έχει μάθει κάποια πράγματα, ενώ από την άλλη η εξέλιξη είναι ραγδαία, ο μοτοσυκλετιστής μπερδεύεται, χάνει χρόνο και συχνά χρήματα, κάνει κακές επιλογές που μερικές φορές μπορεί να του κοστίσουν μέχρι και την ασφάλειά του. Εδώ έρχεται αυτό το σχολείο, αυτός ο θεσμός να κλείσει λίγο αυτήν την ψαλίδα. Φαντάζομαι τον εαυτό μου αύριο να πηγαίνω στον μηχανικό και να μπορώ να συνεννοηθώ μαζί του, να του πω τι θέλω κι αυτός να με καταλάβει. Είναι Παιδεία αυτό. Είναι μεγάλη υπόθεση να μπορεί να κάτσει στο ίδιο θρανίο ο χομπίστας με τον επαγγελματία.

Εγώ έρχομαι εδώ σε αυτά τα track days έξι χρόνια και θεωρώ πως οι άνθρωποι που μαζεύονται δεν είναι τυχαίοι, είναι ενθουσιώδεις ερασιτέχνες. Με οτιδήποτε και να ασχολείσαι, με αυτόν τον ενθουσιασμό μερικές φορές μπορεί να εμβαθύνεις περισσότερο κι από κάποιους επαγγελματίες.

Και ο Ντίνος ολοκληρώνει την κουβέντα.

Ακόμη κι αν βγάλω στην άκρη όλη μου την εμπειρία από τους αγώνες, τη συνεργασία μου με τις εταιρείες και να

αφήσω μόνο το τελευταίο το κομμάτι που λέγεται DNA, πρέπει να μάθει ο κόσμος πως εδώ στην Ελλάδα μια ομάδα Ελλήνων δημιουργεί τεχνολογία και την πουλάει σε όλον τον κόσμο. Αυτό και μόνο αρκεί να δώσει στον κόσμο την αυτοπεποίθηση, τη σιγουριά πως αυτοί εδώ οι άνθρωποι που μας λένε αυτά τα πράγματα ξέρουν τι κάνουν.

Οι αναβάτες

Μιλήσαμε με τους αναβάτες που δοκίμασαν τον ZX-10R. Για τον Κώστα το περιέγραψε ήδη ο Ντίνος Νικολαΐδης πιο πριν, δεν ήθελε καν να ξανακαβαλήσει τη μοτοσυκλέτα του όπως ήταν πριν περαστεί ο χάρτης και το φίλτρο.
Ο Βαλάντης ξεκίνησε ως πιο δύσπιστος. Τόσο όμως αυτός, όσο και ο Δημήτρης, όταν οδήγησαν τη μοτοσυκλέτα για πρώτη φορά "φτιαγμένη", αμέσως μετά τη στοκ μορφή της, έμειναν με το στόμα ανοικτό. "Αν μου έλεγες πως έχεις αλλάξει αναρτήσεις θα σε πίστευα. Ο τρόπος που έβγαζε τη δύναμη στην άσφαλτο, ακόμη και σε εντελώς διαφορετικά σημεία όπως είναι η αργή Κ5 ή η γρήγορη Κ16 ήταν απίστευτος. Άνοιγα το γκάζι και η μοτοσυκλέτα καθόταν κάτω και επιτάχυνε χωρίς γλιστρήματα και ανακρίβειες. Ήταν μεγάλη η διαφορά και δεν περίμενα πως θα έβγαινε μόνο από τη ρύθμιση της τροφοδοσίας."
Λες και ήταν συνεννοημένοι, έμειναν σχεδόν αποκλειστικά στην πολύ πιο γραμμική λειτουργία του ψεκασμού, την εξαφάνιση των τρυπών στην απόδοση και το πόσο αυτό τους βοήθησε να κινούνται συχνά με μια σχέση πάνω και με πολλή περισσότερη σιγουριά στην πίστα. Η επιπλέον ιπποδύναμη δεν είναι κάτι που παρατήρησε κανείς. Τον λόγο μπορούμε να τον δούμε και στη σχετική δυναμομέτρηση του ZX-10R. Το κέρδος σε άλογα με αυτή τη βασική αλλαγή ίσως δεν είναι αρκετό για να γίνει εμφανές, αλλά το "σιδέρωμα" της καμπύλης ροπής του κινητήρα είναι το σπουδαιότερο όφελος. Φανταστείτε λοιπόν τι έχει να γίνει αν στην ίδια μοτοσυκλέτα αρχίσουν να προστίθενται και εξτραδάκια που φέρνουν άλογα…
Αυτό είναι ένα μικρό παράδειγμα για τις δυνατότητες που αποκομίζει κάποιος παρακολουθώντας ένα τέτοιο Σχολείο. Και η αλήθεια είναι πως δε μπορώ να φανταστώ καταλληλότερη ομάδα ανθρώπων για να αναλάβει ένα τέτοιο πόνημα. Ευχόμαστε την καλύτερη επιτυχία στην ομάδα του Hellenic Motorcycle Tuning School. <<

Τα Papastavrou Shops κάνουν τις αποδράσεις σας

...παιχνίδι!

ΜΟΝΟ στα PAPASTAVROU Shops, ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΒΑΣΕΙΣ ΣΑΜΑΡΙΩΝ και σαμάρια για τα παρακάτω μοντέλα:

APRILIA: Scarabeo 300, Tuono 1000, Shiver 750 ● **BMW:** GS650, GS800 ● **DUCATI:** Multistrada 620 / 1000, Multistrada 1200 **HONDA:** Africa XRV750, CB 1300, CBR 600F3, CBR 1100XX, HORNET 600 07+, Transalp 650, Transalp 700, Varadero 1000 09-11, Varadero 1000 99-08 ● **KAWASAKI:** KLE 500, KLV 1000, Versys 650, ZZR 1400 ● **KTM:** 620 / 640 LC4, 950 / 990 Adventure, 990 SMT 09 +, Super Duke 950 - 990 ● **SUZUKI:** Bandit 650, Bandit 1200, Freewind 650, Freewind 1000, GSXR 1300 ● **SYM:** City Com 300 ● **YAMAHA:** Fazer 1000, TDM 900, Tenere, XT 660 08+

ΒΑΣΕΙΣ ΣΑΜΑΡΙΩΝ + ΣΑΜΑΡΙΑ GIVI ΠΡΟΣΦΟΡΑ: €134

Διατίθενται, βάσεις σαμαριών για τα περισσότερα μοντέλα της αγοράς.

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

first rides

Απ' έξω Biaggi κι από μέσα 125 cc. Πριν 25 χρόνια θα σκότωνα γι' αυτό

aprilia
aprilia racing

Αλλαγές στην πρωτοβάθμια

κείμενο: Θοδωρής Ερμήλιος **φωτό:** Aprilia

Για όσους ήθελαν μπουν στον κόσμο της αγωνιστικής οδήγησης, τα δίχρονα 125 ήταν τα καλύτερα σχολεία και από αυτό της Aprilia είχαν περάσει οι καλύτεροι αναβάτες της εποχής μας. Πλέον το παρόν είναι τετράχρονο και το σχολείο όφειλε να προσαρμοστεί...

Η αντικατάσταση του θρυλικού δίχρονου RS 125 από το νέο RS4 που χρησιμοποιεί τετράχρονο κινητήρα ίδιου κυβισμού δεν ήταν νέο που άρεσε στους ενθουσιώδεις πιτσιρικάδες. Τα σχόλια που αποκόμισε στην έκθεση του Μιλάνου όταν παρουσιάστηκε για πρώτη φόρα στο τέλος του προηγούμενου έτους ήταν ιδιαίτερα κολακευτικά για την εμφάνισή του αλλά… ένα τεράστιο "αλλά" είχε δημιουργηθεί στις συνειδήσεις όσων έχουν οδηγήσει έστω και μία φορά δίχρονο 125. Πώς θα μπορέσει ένας τετράχρονος κινητήρας τόσο μικρού κυβισμού να είναι εξίσου ανταγωνιστικός και ζωηρός; Θα μπορέσει η χρήση υψηλής τεχνολογίας για τον νέο τετράχρονο κινητήρα όπως οι δύο επικεφαλής εκκεντροφόροι, οι τέσσερις βαλβίδες και οι υπερτετράγωνες διαστάσεις του κυλίνδρου να αντισταθμίσουν τους δύο παραπάνω χρόνους που μεσολαβούν των καύσεων σε σχέση με τον δίχρονο;
Η απάντηση είναι όχι και το ξεκαθαρίζουμε νωρίς-νωρίς καθώς αρκεί μια βόλτα λίγων δευτερολέπτων για το διαπιστώσει κανείς. Η απόδοση του νέου τετράχρονου κινητήρα υπολείπεται σημαντικά σε σχέση με αυτή του προκατόχου που περνούσε προδιαγραφές Euro2 (26hp στον τροχό) και ακόμη περισσότερο σε σχέση με τα μοντέλα ως το 2005 που απέδιδαν κάτι περισσότερο από 30hp στον τροχό. Πλέον το ψηφιακό κοντέρ αργεί να δείξει τριψήφιο αριθμό km/h και μόλις το κάνει πεισμώνει και θέλει προσπάθεια από τον αναβάτη για μερικά ακόμα "χιλιομετράκια". Ξεχάστε λοιπόν τα γκάζια και τις εύκολες 150αρες των προηγούμενων μοντέλων…

Η πίστα του Vairano

Το παραπάνω συμπέρασμα θα μπορούσε να αποτελεί σύντομη εμπειρία από οδήγηση στο δρόμο, μια βόλτα με δανεική μοτοσυκλέτα ή ακόμα και ένα γρήγορο test ride από έναν πιτσιρικά-υποψήφιο πελάτη. Γιατί λοιπόν ταξιδέψαμε μέχρι την Ιταλία προκειμένου να σας μεταφέρουμε τις εντυπώσεις μας; Τι κρύβεται πίσω από τον αδύναμο κινητήρα και το racing look του νέου RS4 125; Απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα δόθηκαν στη γειτονική χώρα, λίγο νότια από το Μιλάνο. Η πίστα του Vairano αποτελεί ιδιόκτητο χώρο δοκιμών γνωστού αυτοκινητάδικου ιταλικού περιοδικού (!), ενώ χρησιμοποιείται και ως πεδίο εξέλιξης αρκετών εταιρειών από το χώρο του αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας. Διαθέτει διαδρομή τριών επιλογών χάραξης από τις οποίες είχαμε στη διάθεσή μας την πιο σφιχτή, ενώ υπάρχει και ξεχωριστή ευθεία 2km για δοκιμές τελικής ταχύτητας και φρεναρίσματος. Στα πιτς μας περίμεναν περισσότερα από 15 ολοκαίνουρια RS4 μοιρασμένα (σχεδόν) σε λευκό και μαυροκόκκινο χρώμα.

Arai
aprilia
SPIDI

Πριν ωστόσο φορέσουμε τις δερμάτινες φόρμες μάς περίμενε μια σύντομη τεχνική ανάλυση από τους υπεύθυνους εξέλιξης.

Η εξέλιξη

Σύμφωνα με τους Ιταλούς για τη σχεδίαση του πλαισίου αντλήθηκε τεχνογνωσία από την εμπλοκή της Aprilia στους αγώνες. Αποτελείται από χυτά αλουμινένια τμήματα με εσωτερικές κάθετες ενισχύσεις και το αποτέλεσμα θυμίζει μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες. Επίσης αναφέρουν πως η σχεδίαση του πρώτου τετράχρονου κινητήρα 125cc (για την Aprilia) ξεκίνησε από λευκό χαρτί. Ωστόσο δεν μπορούν να παραβλεφθούν κάποια κοινά χαρακτηριστικά με τους αντίστοιχους κινητήρες της ισπανικής Derbi που ανήκει -όπως και η Aprilia- στο Piaggio Group. Αντικρίζοντας από κοντινή απόσταση το νέο RS4 αυτό που σου έρχεται αμέσως στο μυαλό είναι σίγουρα το μεγαλύτερο RSV4 1000. Η ομοιότητα είναι εντυπωσιακή τόσο στην επιλογή χρωμάτων όσο και το σχήμα του φέρινγκ. Ειδικά αν οπτικά απομονώσεις το μούτρο είναι σχεδόν αδύνατον να ξεχωρίσεις αν πρόκειται για το 125 ή το 1000 καθώς έχουν ίδια σχεδίαση προβολέων και ίδιες αεροδυναμικές γραμμές. Αντίθετα αυτό που προδίδει αμέσως το μέγεθος και την απόδοση του 125 είναι τα ελαστικά. Με πλάτος 100mm το μπροστά και μόλις 130 το πίσω δείχνουν ιδιαίτερα στενά και κάνουν σαφές πως για την επιλογή τους γνώμονας ήταν η ελαχιστοποίηση της τριβής λόγω της μικρής απόδοσης. Να θυμίσουμε πως το δίχρονο RS 125 ήταν εφοδιασμένο με ελαστικά πλάτους 110 και 150mm για μπροστά και πίσω αντίστοιχα.

Από το υπόλοιπο σύνολο υπάρχουν πάρα πολλές λεπτομέρειες να χαζέψεις και να εντυπωσιαστείς με την προσοχή που έχει δοθεί σε αυτή τη μοτοσυκλέτα. Μπροστά υπάρχει ανάποδο πιρούνι και τετραέμβολη ακτινική δαγκάνα, τα όργανα έχουν το γνωστό racing look των μεγάλων μοντέλων, ενώ και η ουρά έχει την ίδια αιχμηρή σχεδίαση με το μεγάλο 1000αρι. Ο συνδυασμός κόκκινου-μαύρου θυμίζει το RSV4 Factory ενώ το λευκό 125 θυμίζει το "απλό" 1000αρι. Στην περίπτωση της δοκιμής μας όμως τα πράγματα ήταν ανάποδα και "σπέσιαλ" ήταν το λευκό. Τη διαφορά είχε; Για πρώτη φορά σε μοτοσυκλέτα 125cc είχαμε την ευκαιρία να οδηγήσουμε με shifter στο κιβώτιο ταχυτήτων! Αποτελεί έξτρα αξεσουάρ εμπνευσμένο από την έκδοση APRC δείχνοντας την προσοχή που έχει δώσει η Aprilia στη σχεδίαση και την εξέλιξη της συγκεκριμένης μοτοσυκλέτας. Η τεχνική ανάλυση τελειώνει και σειρά έχουν τέσσερα 15λεπτα δοκιμής.

Ώρα για οδήγηση

Ανεβαίνω στη χαμηλή σέλα και αυτό που μου κάνει αμέσως εντύπωση είναι οι μαζεμένες διαστάσεις και το καλό ζύγιασμα του RS4. Ό,τι πρέπει δηλαδή για έναν πιτσιρικά. Βάζω μπροστά και ο τετράχρονος μονοκύλινδρος κινητήρας αρχίζει να περιστρέφεται χωρίς ίχνος κραδασμού και με ελάχιστο

> το σώμα μου βρίσκεται κρεμασμένο στο πλάι με το γόνατο να σέρνεται στην άσφαλτο και για να χωρέσω στη στροφή εξαντλώ όλο το πλάτος της πίστας

Το RS4 125 παράγεται εκτός από τους δύο βασικούς χρωματισμούς (Racing Black και Racing White) και σε έκδοση Replica SBK εμπνευσμένη από τη μοτοσυκλέτα με την οποία ο Max Biaggi και η ομάδα της Aprilia Alitalia κέρδισαν τον τίτλο οδηγών και κατασκευαστών στο παγκόσμιο πρωτάθλημα SBK το 2010

Ακτινική τετραέμβολη δαγκάνα, δίσκος 300mm και ανάποδο πιρούνι 41mm. Το σύστημα αποδείχθηκε άριστο στις απαιτητικές συνθήκες της πίστας

Άντε να ξεχωρίσεις από αυτή τη γωνία το 125 με το 1000!

Φανταστικό. Η Aprilia σχεδίασε σύστημα shifter που για πρώτη φορά μπαίνει σε 125. Επιτρέπει τις αλλαγές με τέρμα γκάζι και αποτελεί έξτρα εξοπλισμό

Κάλυμμα σέλας συνεπιβάτη για 100% racing look

θόρυβο. Με νεκρά στο κιβώτιο ανεβάζει στροφές ήρεμα και χωρίς βιασύνη επιδεικνύοντας υπέρ του δέοντος πολιτισμένη λειτουργία. Στατικά και με τον αναβάτη να τις πιέζει μπροσπίσω οι αναρτήσεις δείχνουν να δουλεύουν ικανοποιητικά, ενώ πολύ καλή αίσθηση δίνει και η μανέτα του φρένου.
Το σήμα για την εκκίνηση του πρώτου session δίνεται με τη σειρά σε κάθε αναβάτη και ο ήχος από διαδοχικά πατιναρίσματα των προπορευόμενων κάνουν σαφές πως η παρατεταμένη χρήση του συμπλέκτη είναι άκρως απαραίτητη για αξιοπρεπή εκκίνηση. "Αφιερώνω" τα πρώτα μέτρα στην πίστα για να βολευτώ πάνω στη μοτοσυκλέτα και ξοδεύω τους επόμενους λίγους γύρους να πάρω την αίσθηση του κινητήρα, των φρένων και της ευελιξίας του συνόλου. Η τετράχρονη δύναμη είναι λιγοστή και χρειάζεται αρκετό κυνήγι με το κιβώτιο. Ο κόφτης επεμβαίνει μόλις η βελόνα ξεπεράσει τις 11,000rpm ενώ το καλό του σημείο βρίσκεται πάνω από τις 9,000. Με τη συγκεκριμένη χάραξη της πίστας τα φρένα δε χρειάζονται παρά μόνο σε δύο σημεία και αποδεικνύονται άριστα για τις δεδομένες συνθήκες. Με δύο ή ακόμη και ένα δάχτυλο στη μανέτα η δύναμη που παράγεται είναι υπεραρκετή για το ελαφρύ σύνολο που επιβραδύνει γρήγορα προετοιμάζοντας τον αναβάτη για την δεξιά παρατεταμένη. Ελαφριά πίεση στο δεξί κλιπ ον και η μοτοσυκλέτα παίρνει εύκολα κλίση βουτώντας στο εσωτερικό. Λόγω του σχετικά μικρού βάρους το κάνει ταχύτατα και θέλει συνήθεια για να εκμεταλλευτείς πλήρως αυτή του τη δυνατότητα αντί να ανοιγοκλείνεις άσκοπα τη γραμμή στο μέσον της στροφής. Λίγα γυράκια ακόμη και το μυαλό προσαρμόζεται πλήρως για τα επόμενα session.
Στο πρώτο διάλλειμα τα σχόλια μεταξύ των συναδέλφων είναι άκρως κολακευτικά: "Ωραία στρίβει", "πλάκα έχει" και άλλα τέτοια δεν είναι κουβέντες που θα περίμενες να ακούσεις από συντάκτες που έχουν πατήσει τα -άντα και έχουν φάει χρόνια δοκιμάζοντας κάθε είδους μοτοσυκλέτα. Κι όμως το RS4 είναι ικανό να προσφέρει απόλαυση στην πίστα με το καλημέρα.

Ο ανταγωνισμός αγριεύει

Η ύπαρξη μνήμης στο κοντέρ για τη μέγιστη ταχύτητα αποτελεί καλό στοίχημα στα pit που θέλει υπερπροσπάθεια για να κερδηθεί. Απαιτεί καλή ροή στις δύο τελευταίες σφιχτές στροφές ώστε να βγεις με τη περισσότερη δυνατή φόρα στη μικρή ευθεία. Μετά σκύψιμο για να καλυφθείς πίσω από το φέρινγκ όσο στύβεις το γκάζι και καθυστέρηση των φρένων μήπως και ξεκλέψεις ένα με δύο (!) km/h. Στους πρώτους γύρους ξεπερνάω οριακά τα 110 αλλά για να φτάσω το στόχο των 120 που έχει πετύχει ξένος συνάδελφος χρειάζομαι σίγουρα κάποιο κόλπο, καθώς για να καλύψει αυτή τη διαφορά ο κινητήρας απαιτεί αρκετά δευτερόλεπτα. Δοκιμάζω πιο αργή είσοδο στην προτελευταία στροφή που μου επιτρέπει να βουτήξω πιο άγρια στην τελευταία

"ακολουθεί τη γραμμή που επιλέγεις χωρίς την παραμικρή αντίρρηση και χωρίς ίχνος κουνήματος ή γλιστρήματος..."

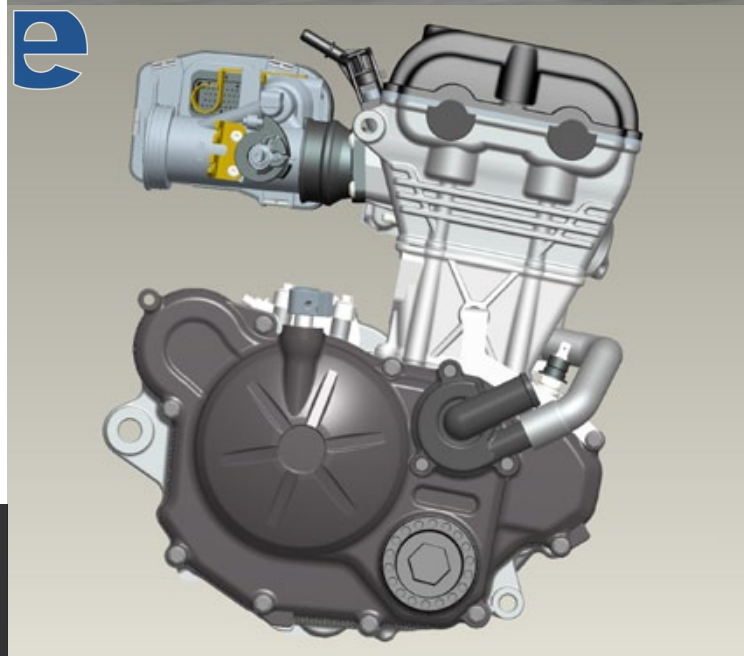
ανοίγοντας βίαια το γκάζι από την καρδιά της. Βγαίνω με τρίτη σχέση και περισσότερη φόρα και με το ζόρι μένω εντός πίστας χωρίς να κλείσω το γκάζι. Το κρατάω τέρμα και νομίζω πως θα ξεχειλώσω τη γκαζιέρα. Παρατηρώ καλύτερα το στροφόμετρο ώστε να αποφύγω έστω και την ελάχιστη επέμβαση του κόφτη και μόλις η βελόνα βγει από την ένδειξη των 11.000 ανεβάζω το λεβιέ ταχυτήτων αφήνοντας το shifter να κόψει ελάχιστα την ισχύ του κινητήρα και να αναλάβει τον συγχρονισμό. Κρατάω λίγο ακόμα το γκάζι και ξεπερνάω κατά ένα μέτρο το λουλούδι-σημάδι στα αριστερά της πίστας πριν πέσω στα φρένο. Η ταχύτητα είναι εμφανώς μεγαλύτερη από τις προηγούμενες φορές σε σημείο που ανεβάζω απότομα παλμούς. Θέλω να αποφύγω την εικόνα μιας γελοίας εξόδου με το 125 και το φρενάρισμα που διαρκεί όλο και όλο ούτε δύο δευτερόλεπτα μου φαίνεται ατελείωτο. Φτάνω την είσοδο της στροφής, έχω μειώσει σημαντικά την ταχύτητά μου αλλά και πάλι παραμένει ελάχιστα υψηλότερη από τις προηγούμενες φορές. Το δίλημμα "στρίβω ή βγαίνω;" με βασανίζει για λίγο… Επιλέγω "στρίβω" και αμέσως ρίχνω το βλέμμα στην καρδιά της στροφής. Το επόμενο δευτερόλεπτο το σώμα μου βρίσκεται κρεμασμένο στο πλάι και για να χωρέσω στη στροφή εξαντλώ όλο το πλάτος της πίστας με την ξύστρα στο γόνατο να σέρνεται στην άσφαλτο. Το RS4 ακολουθεί τη γραμμή χωρίς την παραμικρή αντίρρηση και χωρίς ίχνος κουνήματος ή γλιστρήματος. Ουαااαου λέω από μέσα μου εντυπωσιασμένος από τη συμπεριφορά του και με την πρώτη ευκαιρία κοιτάω το κοντέρ. "MAX 115km/h. Πέντε κερδισμένα km είναι μεγάλη υπόθεση σκέφτομαι αλλά και πάλι η διαφορά μέχρι τα 120 δύσκολα καλύπτεται. Συνεχίζω στην υπόλοιπη πίστα με ανεβασμένο ρυθμό για να διαπιστώσω πως δύο συνεχόμενες αριστερές μπορούν να γίνουν μία παρατεταμένη με πολύ φόρα. Ξεκλέβω μια ματιά στο κοντέρ την ώρα που στρίβω και βλέπω και πάλι 110km/h χωρίς να έχω πιέσει καθόλου! Στον επόμενο γύρο επιχειρώ ένα γρήγορο πέρασμα από εκείνο το σημείο και βλέπω 114km/h χωρίς πολύ ιδρώτα. Βάζω σημάδι στο μέσο της στροφής ώστε να πετύχω καλύτερη ροή και στον επόμενο γύρο ανεβάζω δύο ακόμη km/h πετυχαίνοντας νέο ρεκόρ: 116! Καρό σημαία και ένα ακόμη session φτάνει στο τέλος.

Στα pit επικρατεί ασυγκράτητος ενθουσιασμός! Η ιδέα για έναν μίνι αγώνα δεν αργεί να πέσει και ας είναι ενάντια στις οδηγίες που δίνονται πάντα σε αυτές τις περιπτώσεις. Μπαίνουμε στην πίστα συνεννοημένοι και οι πρώτοι περιμένουν όλους τους υπόλοιπους για να δοθεί το άτυπο rolling start. Στους γύρους που ακολουθούν τα αλληλοπροσπεράσματα δεν έχουν τελειωμό. Ανοίγεις τη γραμμή σου για να επιτεθείς στο μπροστινό και χάνεις αμέσως τη θέση σου. Προσπαθεί ο μπροστινός να κλείσει τη γραμμή του και τον περνάς από εξωτερική. Το πόσο διασκεδαστική μπορεί να γίνει η οδήγηση σε τέτοιες συνθήκες δεν περιγράφεται. Οι ταχύτητες

διατηρούνται πάντα σε επίπεδα που διαχειρίζονται εύκολα και οι διαφορές κρίνονται σε λεπτομέρειες. Αυτό είναι σίγουρα κάτι που σε βελτιώνει ως αναβάτη και σε βάζει για τα καλά στο νόημα της αναζήτησης των ιδανικών γραμμών. Δεν είναι τυχαίο πως λίγες μέρες αργότερα βελτίωσα τον προσωπικό μου χρόνο στην πίστα των Σερρών χωρίς κόπο και ρίσκο!

Μόνο για πίστα;

Η δοκιμή μας ολοκληρώθηκε με τη λήξη του τέταρτου session. Πολλοί αναρωτήθηκαν αν αυτό σήμαινε πως το νέο RS4 προορίζεται κυρίως για πίστα και, αν όχι, πώς τα καταφέρνει σε συνθήκες καθημερινής μετακίνησης; Το μεγαλύτερο όμως ερώτημα είναι αν είναι καλύτερο από το δίχρονο RS 125 που αντικαθιστά ή απλά αναγκαίο κακό λόγω των όλο και πιο αυστηρών προδιαγραφών; Η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι σαφέστατα όχι. Ένα τετράχρονο 125 δεν έχει κανέναν λόγο να περιοριστεί σε χρήση πίστας αρκεί ο αναβάτης του να είναι αποφασισμένος πως στο δρόμο δεν πρόκειται να ζήσει συγκλονιστικές εμπειρίες. Οι σχεδόν δεκαπέντε ίπποι μέγιστης απόδοσης είναι υπεραρκετοί για απλές μετακινήσεις αλλά όχι για "ζωηρές" βόλτες. Στο δεύτερο ερώτημα η απάντηση είναι πως το δίχρονο RS 125 ήταν μια γνήσια replica μοτοσυκλέτα με άρωμα (διχρονίλας…) κατευθείαν από το παγκόσμιο και που όμοιά της αυτή τη στιγμή δεν παρασκευάζεται από κανένα εργοστάσιο. Το πιο δύσκολο όμως ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι σε ποιους απευθύνεται το RS4 125. Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες δικαίωμα οδήγησης μοτοσυκλετών 125cc έχουν οι αναβάτες από 16 χρονών και πάνω. Σε αυτή την ηλικία μία μοτοσυκλέτα σαν το RS4 125 φαντάζει όνειρο. Πανέμορφο look και ιδανικό εργαλείο για τα πρώτα μοτοσυκλέτιστικά βήματα. Στην Ελλάδα δυστυχώς το δικαίωμα οδήγησης των 125 έρχεται με δύο χρόνια καθυστέρηση και έτσι ένας 16χρονος μπορεί να οδηγήσει μια μοτοσυκλέτα σαν το RS4 μόνο σε κλειστό περιβάλλον πίστας. Αυτό θα τον βοηθήσει στο μέγιστο στην εξέλιξή του σαν αναβάτη αλλά θα του στερεί τη χαρά της οδήγησης της μοτοσυκλέτας στον δημόσιο δρόμο. Μήπως με το νέο RS4 125 ήρθε και η ώρα για επαναπροσδιορισμό της ελληνικής νοοτροπίας στο θέμα μοτοσυκλέτα; <<



Σύμφωνα με την Aprilia ο "ψεκαστός" κινητήρας του RS4 είναι εντελώς νέος. Κάποια χαρακτηριστικά του ωστόσο δείχνουν να προέρχονται από τον αντίστοιχο της Derbi

αντικρίζοντας
από κοντινή απόσταση το νέο RS4 αυτό
που σου έρχεται αμέσως στο μυαλό
είναι σίγουρα το μεγαλύτερο
RSV4 1000

APRILIA RS4 125
PIAGGIO HELLAS
ΤΙΜΗ: ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,953mm
Πλάτος:	740mm
Μεταξόνιο:	1,350mm
Ύψος σέλας:	820mm
Βάρος κατασκευαστή:	135.8kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος, 2 ΕΕΚ, 4 βαλβίδες, ηλεκτρονικός ψεκασμός
Διάμετρος x Διαδρομή:	58 x 47mm
Χωρητικότητα:	124.8cc
Σχέση συμπίεσης:	12.5: 1
Ισχύς κατασκευαστή:	Δ.Α.
Ροπή κατασκευαστή:	Δ.Α.
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ (°):	Δ.Α.
Ίχνος:	Δ.Α.
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	110 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	-
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ (χωρίς μοχλικό)
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	-
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.75 x 17in
Ελαστικό:	100/80-17
Φρένο:	Δίσκος 300mm, Ακτινική δαγκάνα 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3.5 x 17in
Ελαστικό:	130/70-17
Φρένο:	Δίσκος 218mm, Δαγκάνα 1 εμβόλου

GIVI
THE ITALIAN SIGN
OF MOTODESIGN
MOTO MARKET
WORKBOOK .11
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

Μην το πεις πουθενά

κείμενο: Μάνος Κάττουλας Ενδουράς: Θοδωρής Ερμήλιος **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

***Less is more* λένε κατά περίπτωση οι φίλοι μας οι Βρετανοί και στην περίπτωση του Beta Alp 4.0 φαίνεται να πέφτουν διάνα**

X-lite
Beta

Παρότι δύσκολο να το πιστέψει κανείς, δεν πάνε πολλά χρόνια που οι περισσότερες μοτοσυκλέτες που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα ήταν on-off 250 και 350 κυβικών, με τα σπάνια μονοκύλινδρα 600άρια να θεωρούνται αήττητα πασπαρτού, ενώ οι δυνατότητες επαφής του μέσου μοτοσυκλετιστή με τετρακύλινδρα δρόμου περιορίζονταν στις σελίδες των περιοδικών και σε δανεικές βόλτες από ευκατάστατους ή πυροβολημένους φίλους.

Από τότε έχουμε καλομάθει σε μικρούς κύκλους αντικατάστασης, με ολοένα και πιο τεχνολογικά προηγμένες και εξειδικευμένες μοτοσυκλέτες.

Η συνταγή του Alp φαινόταν παλιομοδίτικη ήδη όταν είχε παρουσιαστεί η πρώτη γενιά, αλλά υπήρχε κάτι εξαιρετικά τίμιο στο συνδυασμό του ροπάτου αερόψυκτου κινητήρα του DR350 με ένα πιο "πολιτικό" αλλά ιδιαίτερα σεβαστό σε δυνατότητες σύνολο. Αυτό το κάτι μου έκανε κλικ, αλλά δεν είχα καταφέρει να το οδηγήσω λόγω ενός ακόμα από τα τότε συχνά διαλείμματα μου από τον χώρο.

Όταν όμως είδα τις φωτογραφίες του ανανεωμένου Alp 4.0 δε μπορώ να πω ότι ενθουσιάστηκα. Ειδικά στο πορτοκαλί έδειχνε σαν κόπια KTM με χαμηλό φτερό για να διατηρηθεί το trail look, ενώ το φανάρι κάτι μου έκανε από προ facelift ER-6. Έλα όμως που απ' ότι φαίνεται το Alp δεν έχει φωτογένεια. Από κοντά είναι μια εντελώς διαφορετική ιστορία, αποπνέοντας καλή ποιότητα κατασκευής και μια ταυτότητα που διακριτικά κλείνει το μάτι προς το πιο πονηρό. Το μόνο ουσιαστικό ψεγάδι είναι δυστυχώς μέσα στα μούτρα του οδηγού, καθώς τα καλούπια του πλαστικού τεπόζιτου δεν είναι ότι πιο ακριβές έχουμε δει, ειδικά στη ραφή.

FOUR STROKE
SCALVINI
RACING

> Στην πόλη το Alp είναι απλά απόλαυση

Να είσαι ή να φαίνεσαι;

Ούτε εγώ, ούτε το Alp φιγουράρουμε κάτω από τον ορισμό του "πρώτο μπόι". Παρόλα αυτά δεν ήμουν ακριβώς προετοιμασμένος για τη σέλα του. Όχι μόνο είναι χαμηλά τοποθετημένη και σκαμμένη για να βοηθά τους (έως εξαιρετικά) μικρόσωμους, αλλά δείχνει να έχει όλες τις απορροφητικές ικανότητες μιας άκαμπτης πλαστικής φλοίδας. Συνδυάστε δε το χαμηλό ύψος της σέλας με τη μεγάλη απόσταση της ποδιάς από το έδαφος και ακόμα και αν είστε λίγα αλλά κρίσιμα ποντάκια κάτω από το 1.80 όπως εγώ θα βρείτε τα γόνατα περισσότερο διπλωμένα απ' το ιδανικό.

Αυτό που βέβαια αδυνατώ να εξηγήσω ακριβώς, είναι το γιατί αυτά δεν είναι τόσο ενοχλητικά όσο περιμένεις, γιατί δε σου ξαναέρχονται στο μυαλό παρά αρκετή ώρα αφότου έχεις κατέβει από τη σέλα του. Ίσως να είναι η απόλαυση του να καβαλάς μια τόσο στενή, μινιμαλιστική μοτοσυκλέτα, χωρίς υπερβολικά καπάκια για να καλύπτουν ψυγεία ή να δικαιολογούν την ύπαρξή τους μόνο για λόγους αισθητικής. Ίσως να είναι το εντυπωσιακό κόψιμο του τιμονιού, η χαρακτηριστική άνεση με την οποία ελίσσεσαι μέσα στην πόλη αφήνοντας τα σκούτερ να αναρωτιούνται.

Αλλά ας τα πάρουμε από την αρχή: Το Alp διαθέτει μίζα αλλά όχι ψεκασμό, κάτι που σημαίνει ότι μακριά από τις ζεστές μέρες που διανύουμε θα χρειαστεί το χειροκίνητο τσοκ που βρίσκεται πάνω στο Mikuni BST 33, όπως παλιά. Οι διακόπτες έρχονται από την εποχή που οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές

"Δεν προσπαθεί να εντυπωσιάσει στα χαρτιά, το κάνει στην πράξη"

προσπαθούσαν να πάνε κόντρα στην εργονομική σταθερά που είχαν θέσει οι Ιάπωνες, αλλά το κίτρινο κουμπί που βγάζει μάτι αριστερά σας δίνει τη δυνατότητα να γυρίσετε ανάμεσα στην πληθώρα παρεχόμενων πληροφοριών της LCD οθόνης, που διαθέτει μεταξύ άλλων lap timer και καταχώρηση τελικής ταχύτητας.

Τα μαρσπιέ διαθέτουν αφαιρούμενα λάστιχα για καλύτερο γκριπ στις εντουράδικες μπότες σας όταν θα αποφασίσετε να εξερευνήσετε τις εκτός δρόμου δυνατότητες του Alp, ενώ το σύνολο δείχνει σαφώς ελαφρύτερο από τα 133 κιλά που ανακοινώνει η Beta. Σε αυτό προφανώς βοηθάει η εμπειρία της Beta στα trial και στην κατανομή μαζών, κάτι που φροντίζει να μας θυμίζει με ένα μάλλον ξεχωριστό τρόπο: Τόσο η σέλα όσο και τα καλύμματα του ρεζερβουάρ αφαιρούνται, μειώνοντας το βάρος κατά 2.5 κιλά και μετατρέποντας το Alp από Trail σε Trial, τουλάχιστον αισθητικά.

Η ολόκληρη Scalvini που φοράει η μοτοσυκλέτα της δοκιμής αφαιρεί λίγα κιλά ακόμα και αφήνει το μονοκύλινδρο να ανασάνει καλύτερα στις υψηλές στροφές, αλλά απαιτεί φιλοσοφία ερημίτη καθώς ξεπερνά κατά κάτι τις το όριο ανοχής των γειτόνων, αφαιρώντας έτσι ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα του Alp 4.0 – τη διακριτική του παρουσία.

Οι αναρτήσεις, με συμβατικό 46άρι παρακαλώ μπροστά, είναι σχετικά σφιχτές χωρίς χαζά τερματίσματα, ενώ η πίσω δείχνει για κάποιο λόγο ρυθμισμένη για να σηκώνει με άνεση δύο άτομα σεβαστών διαστάσεων, όντας πιο σκληρή απ' ότι περιμένεις στις μονοκάβαλες διαδρομές που θα έχουν και τη μερίδα του λέοντος.

Στην πόλη, το μεγαλύτερο Alp της οικογενείας είναι απλά απόλαυση. Δεν υπάρχει λακκούβα ή πεζοδρόμιο που θα το φέρει σε δύσκολη θέση, θα χωθεί παντού αξιοποιώντας κάθε κενό ανάμεσα στα αυτοκίνητα ενώ η πανταχού παρούσα ροπή σε ξελασπώνει, ολοένα και δυναμώνοντας την υποψία ότι οι μοντέρνοι κινητήρες που εντυπωσιάζουν στα χαρτιά με τους υψηλούς ρυθμούς περιστροφής ίσως να μην είναι η καλύτερη επιλογή για πραγματικές καθημερινές συνθήκες.

Θα στηθεί στον πίσω τροχό του με χαρά στο παραμικρό τσίμπημα του συμπλέκτη στις πρώτες σχέσεις, με τη γραμμική παροχή ροπής να διευκολύνει όσους δε διεκδικούν μετάλλια απόστασης στις σούζες, ενώ το χαμηλό φτερό θα κρατήσει τις ταλαντώσεις που χαρακτηρίζουν τα ψηλόφτερα μακριά ακόμα και σε ταχύτητες κοντά στην τελική που λόγω κλιμάκωσης φλερτάρει τα 140. Σε τέτοιους ρυθμούς θα ήθελες λίγο περισσότερο δάγκωμα από το εμπρός φρένο, αλλά η άλλη

Υψηλή ραπτική

Συνειδητοποιώντας ότι το Alp ως βάση ταιριάζει σε ένα ευρύ φάσμα χρήσεων και ιδιοκτητών, η Beta φρόντισε για μια σειρά αξεσουάρ που θα το κόψουν και θα το ράψουν στις ανάγκες του κάθε ιδιοκτήτη:

- kit μανιβέλας
- Αποστάτες εμπρός φτερού
- Χούφτες
- Εμπρός γρανάζια με 13,14 ή 15 δόντια
- Ολόκληρη αλουμινένια εξάτμιση Scalvini
- Top Case με βάση
- Μαλακή πλαϊνή τσάντα Tucano Urbano
- Ποδιά προστασίας κινητήρα

Για περισσότερες πληροφορίες και πλήρη κατάλογο, δείτε το www.betamotor.gr

όψη του νομίσματος είναι στο χώμα όπου η γραμμικότατη απόδοσή του θα σε βγάλει ασπροπρόσωπο δίνοντάς σου απόλυτο έλεγχο ακόμα και σε εδάφη με μπόλικο χαλίκι.
Και η αλήθεια είναι ότι πρέπει να πας στο χώμα. Εκεί θα εκτιμήσεις τη δουλειά που έχει ρίξει η Beta στη δημιουργία του Alp 4.0, θα μάθεις γιατί η ροπή και η ελαστικότητα είναι σαφώς προτιμότερες για trail χρήση από τη δύναμη ψηλά, γιατί το συμβατικό 46άρι της Piaoli είναι προτιμότερο από ένα πιο εντυπωσιακό αλλά ακριβότερο ανάποδο. Το χαμηλό φτερό έχει ικανή απόσταση από τον τροχό για να μη μπουκώνει με το που θα δει λάσπες, ενώ μπορείς και να το σηκώσεις ελαφρά, η χαμηλή σέλα δε θα σε ενοχλήσει γιατί θα είσαι κυρίως όρθιος και αν τύχει να το δώσεις βόλτα στον Ερμήλιο θα αναρωτηθείς πώς καταφέρνει να ανεβαίνει σχεδόν κάθετες πλαγιές. Όχι άσχημα για κάτι που δεν το πιάνει το μάτι σου.

Out of the Box Motorcycling

Για να εκτιμήσεις τι είναι και τι κάνει το Alp, πρέπει να βγεις από τη νοοτροπία των τεχνικών χαρακτηριστικών που έχουμε συνηθίσει ως μοτοσυκλετιστές. Δεν κυνηγάει την τεχνολογία για την τεχνολογία επιλέγοντας μόνο ό,τι είναι πιο σύγχρονο και εντυπωσιακό στα χαρτιά, με ακριβό κινητήρα που απαιτεί εκπτώσεις κλίμακας σε αναρτήσεις. Δεν προσκοπεί στον εντυπωσιασμό ούτε εμφανισιακά, με τις γραμμές του να είναι διακριτικές.
Με άλλα λόγια, δεν απευθύνεται σε μοτοσυκλετιστές καφετέριας αλλά σε όσους ενδιαφέρονται περισσότερο για το τι κάνει η μοτοσυκλέτα τους γι' αυτούς και όχι για τους άλλους. Σε κάνει να αναρωτιέσαι αν όντως τα σκούτερ είναι η καλύτερη επιλογή για την πόλη, θα σε συνοδέψει με ευκολία σε μικρά ή με υπομονή σε μεγαλύτερα ταξίδια, θα σε ακολουθήσει με χαρά όταν ξυπνήσει ο κάγκουρας μέσα σου και, όχι μόνο θα σε συνοδέψει στα πρώτα σου βήματα εκτός δρόμου, αλλά θα σου δείξει τι έχανες τόσα χρόνια βάζοντας ένα πελώριο χαμόγελο στα χείλη σου σε κάθε διαδρομή. Αξίζει να δώσει κανείς €5,690 για μια μοτοσυκλέτα με τόσο παρωχημένο στα χαρτιά κινητήρα; Μακράν. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,208 mm
Πλάτος:	850 mm
Ύψος:	1,240 mm
Μεταξόνιο:	1,444 mm
Ύψος σέλας:	863 mm
Ρεζερβουάρ/ρεζέρβα:	10.5/3.0 lt
Βάρος κατασκευαστή:	133 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Αερόψυκτος μονοκύλινδρος, SOHC διβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 71.2 mm
Χωρητικότητα:	349 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.5:1
Ισχύς:	-
Ροπή:	-

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	46/220 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

Μονό αμορτισέρ, uni-trak

Διαδρομή:	220 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	1.85 x 21΄΄
Ελαστικό:	Dunlop MT21 90/90-21
Φρένο:	Δίσκος 260 mm, Διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	3.0 x 18΄΄
Ελαστικό:	Dunlop MT21 130/90-18
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, μονοπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

BETA ALP 4.0
THE FUORISTRADA CO.
ΤΙΜΗ: 65,690

Motoway Γ. Καμπράνης Α.Ε.
Επίσημος Αντιπρόσωπος Bel-Ray • Τηλέφωνο επικοινωνίας: 2310-515557 • www.motoway.gr

MOTO WAY
THE WORLD OF MOTORCYCLE

cover story

Διαβολικά απολαυστικό

Arai
DIAVEL

Γυμνασμένη σαύρα

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

Ο αστικός μύθος λέει πως αυτές οι μοτοσυκλέτες φτιάχνονται για την αμερικανική αγορά. Εγώ λέω πως το Diavel είναι ένα από τα πιο ενδιαφέροντα Ducati που έχω καβαλήσει

Arai

Έχουν πλάκα οι αστικοί μύθοι, τα εύπεπτα παραμυθάκια που κολλούν προβλέψιμες ταμπέλες σε καταστάσεις για τις οποίες συνήθως έχουμε μαύρα μεσάνυχτα. Όταν φτάνουμε στον μοτοσυκλετισμό των ΗΠΑ, τη χώρα καταγωγής και αυτή με το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στον κόσμο για τη Harley-Davidson, ο μύθος θέλει τους Αμερικανούς κλασικούς ευθειάκηδες. Η αλήθεια είναι πως υπάρχει ένα μεγάλο τέτοιο κοινό στην άλλη άκρη του Ατλαντικού, αλλά δεν είναι το μόνο.

Για τη Ducati η αγορά αυτή έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και έχει δώσει τιτάνιες μάχες τις τελευταίες δύο δεκαετίες για να αποκτήσει ένα σεβαστό μερίδιο. Μέχρι τώρα όμως όλες οι μοτοσυκλέτες που φτιάχνονται στη Bologna έχουν μια κοινή σπορ σφραγίδα, μοιράζονται έναν χαρακτήρα που μοιάζει με το διαμετρικά αντίθετο άκρο από αυτών των χαλαρών και ασθενικών μακρυπίρουνων. Καλωσορίστε τον κόσμο των power cruisers.

Αυτό το υβρίδιο ανάμεσα σε θεόμακρα μεταξόνια με ξεχειλωμένες κάστερ και πανίσχυρους κινητήρες με σπορ περιφερειακά έγινε κάποτε μόδα χάρη στο V-Max της Yamaha και ενέπνευσε ακόμη και την ίδια τη Harley-Davidson για να φτιάξει το V-Rod. Σε αυτό ακριβώς το τμήμα της αγοράς έρχεται να χωθεί η Ducati με το Diavel.

Subbuteo

Υπάρχει μια σαφέστατη συνάφεια ανάμεσα στο Fighter και το Diavel. Θα μπορούσε κανείς να πει πως εύκολα προκύπτει μια αλληλοεπικάλυψη στα εν δυνάμει αγοραστικά κοινά των δύο μοντέλων. Εδώ ακριβώς

είναι που το Diavel εντυπωσιάζει. Έχοντας οδηγήσει και τις δύο μοτοσυκλέτες σχετικά πρόσφατα, κατά κάποιον περίεργο τρόπο το power cruiser αποδεικνύεται πολύ πιο πρακτικό από το streetfighter.

Η θέση οδήγησης είναι ευεργετικά πολιτισμένη, σε βάζει μέσα και χαμηλά στη μοτοσυκλέτα, το τιμόνι έρχεται φυσικά στα χέρια, τα μαρσπιέ είναι εκεί που πρέπει, ούτε πολύ πίσω, ούτε πολύ μπροστά. Αν και το μεταξόνιό του δείχνει μακρύ, η τιμή του βρίσκεται σε χωράφια μεγάλων on-off, touring ή και κάποιων sport touring. Καμιά σχέση με custom. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως η οδηγική συμπεριφορά του Diavel δεν πάσχει από την έντονη άρνηση μοτοσυκλετών όπως το V-Max, Rocket III και V-Rod να μπουν στη στροφή, αλλά είναι δεκτικό στην προσταγή του αναβάτη του και ακόμη και σε στενό στροφιλίκι δε νιώθεις καπετάνιος δεξαμενόπλοιου. Σε αυτό συνεισφέρει το σωστό ζύγισμα του πλαισίου, καθώς και το φυσιολογικό βάρος της μοτοσυκλέτας, σε αντίθεση με τις 300άρες των συνηθισμένων εκπροσώπων των προαναφερθέντων power cruisers.

Τη συνταγή χαλάει μόνο το τεράστιο πίσω λάστιχο. Θυμάστε τους παίκτες του Subbuteo; Αυτήν ακριβώς την αίσθηση δίνει το 240 πίσω Pirelli του Diavel καθώς παίρνει πλαγιασμένο τη στροφή, η μοτοσυκλέτα θέλει να ανασηκωθεί και να επιστρέψει στη θέση ισορροπίας της. Είναι ξεκάθαρο πως το όλο φαινόμενο εκπορεύεται από την πίσω ρόδα, διαφορετικά όλη η υπόλοιπη κατασκευή σε κάνει να ξεχνάς τις 28 μοίρες της γωνίας κάστερ πιο γρήγορα κι από τα σκάνδαλα στις εξεταστικές επιτροπές της Ελληνικής Βουλής. Επιμένω

DUCATI
DIAVEL
brembo
EMHNMOTO

...εκεί που πρέπει, στις μεσαίες, τσακίζει κόκκαλα...

και θα το φωνάζω πως με ένα 200άρι λάστιχο πίσω το Diavel θα ήταν σε θέση να ξεφτιλίζει πολλές πιο σπορ κατασκευές σε μια επαρχιακή διαδρομή, αλλά ας όψεται ο εντυπωσιασμός.
Αντίθετα με ότι μπορεί να υπονοεί οπτικώς το Diavel, είναι εξίσου εύκολο και σε καθημερινή χρήση. Το τιμόνι του κόβει πολύ, το βάρος δε συνιστά πρόβλημα σε καμία περίπτωση και η εργονομία του απολύτως ξεκούραστη.

Ράθυμος διάβολος

Η Ducati λέει πως ο "εκπολιτισμένος" Testastretta, όπως τον συναντάμε στα Fighter, Multistrada και Diavel, χρειάζεται ένα μεγάλο σέρβις ανά 24,000 χιλιόμετρα, σημαντικό προσόν σε μοτοσυκλέτες που προορίζονται για πολιτική χρήση και όχι μόνο για αγώνες. Ο αθλητικός V2 στις τρεις αυτές χρήσεις του δείχνει πραγματικά εξημερωμένος έχοντας άφθονη δύναμη σε όλο το εύρος του στροφόμετρου και δίχως να σε προκαλεί με μυριάδες μηχανικούς ήχους. Οι Ιταλοί έχουν βρει μια μαγική ισορροπία ανάμεσα στον φωνακλάδικο τσαμπουκά –που, κακά τα ψέματα, οφείλουν να έχουν οι μοτοσυκλέτες τους– και την πνευματική ηρεμία στην καθημερινή συμβίωση.
Παρόλα αυτά το Diavel αποδεικνύεται εξαιρετικά ισχυρό σε κάθε είδους χρήση, έχει άφθονη δύναμη από πολύ χαμηλά στο στροφόμετρο και μαζί του μπορείς να πετύχεις εντυπωσιακές εκκινήσεις δίπλα σε μοτοσυκλέτες που ενδεχομένως να διαφημίζουν πολλά περισσότερα άλογα στον τροχό. Οι 162 ίπποι που περήφανα αναγράφονται και στα όργανα της μοτοσυκλέτας όταν φτάνουν στον τροχό είναι περίπου 135, αλλά αυτό δεν πρέπει να μας χαλάει πολύ. Ο λόγος είναι πως ένα σεβαστό ποσό ροπής είναι διαθέσιμο στο χέρι από πολύ χαμηλά, ενώ η ισχύς επαρκεί για να ξεπεράσεις κατά πολύ τις αντοχές του σβέρκου σου στην αεροδυναμική αντίσταση και να δεις ταχύτητες που θεωρούνται άκρως απαγορευτικές για γυμνές κατασκευές. Κοινώς και να είχε περισσότερα

άλογα δε θα μπορούσε να τα αξιοποιήσει. Εκεί που πρέπει, στις μεσαίες, τσακίζει κόκαλα.
Η δυνατότητα να μηδενίσεις το Traction Control είναι κατά τη γνώμη μου υπέροχη καθώς το φαρδύ πίσω λάστιχο και το σχετικά μακρύ μεταξόνιο εγγυώνται αρχοντικά παντιλίκια ανεξαρτήτως ασφάλτου. Επίσης για τα γούστα μου, οποιαδήποτε ρύθμιση του TC άνω του 3 αρχίζει να γίνεται πολύ εκνευριστική καθώς όχι μόνο κόβει μαχαίρι κάθε όρεξη για παιχνίδι, αλλά συχνά σε προδίδει την απολύτως λάθος στιγμή που θες το γκάζι για να βγεις από μια δύσκολη θέση αλλά από κάτω σου έχεις άσφαλτο-γυαλί. Σε αντίθεση με το Fighter και την υπερβολικά κοφτερή του γεωμετρία, το ράθυμο στήσιμο του Diavel συγχωρεί πολύ περισσότερο την απώλεια πρόσφυσης του πίσω τροχού, οπότε ο περιορισμός του TC στα επίπεδα του 1 ή ακόμη και η πλήρης απενεργοποίησή του είναι κάτι παραπάνω από αποδεκτή. Φυσικά όλα αυτά επαφίενται στην ικανότητα του αναβάτη, λ.χ. ένας άπειρος ιδιοκτήτης μιας τόσο ισχυρής μοτοσυκλέτας μπορεί κάλλιστα να εκμεταλλευτεί το ηλεκτρονικό μαξιλαράκι

Arai
ΔOK
712

ασφαλείας για να έχει το κεφάλι του ήσυχο. Η ύπαρξη δυνατότητας απενεργοποίησης απλούστατα σημαίνει εύκολη προσαρμογή σε κάθε είδους απαίτηση.
Συνεχίζοντας με τα ηλεκτρονικά, ας μιλήσουμε για τις τρεις επιλογές χαρτογράφησης. Όπως έχουμε αναφέρει και στο Multistrada, ατυχώς το πολύ ηλεκτρονικό στη διαδρομή από το δεξί χέρι ως το σύστημα τροφοδοσίας τα κάνει μαντάρα. Η απόκριση του ηλεκτρονικού γκαζιού είναι, στην καλύτερη περίπτωση, τεμπέλικη. Στη χειρότερη είναι καθυστερημένη. Ο μόνος χάρτης που δουλεύει σχετικά σωστά είναι ο Sport, όπου όλη η δύναμη είναι διαθέσιμη με τραχύ τρόπο. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, όπως για παράδειγμα στην επιλογή Touring όπου η ίδια ιπποδύναμη παρέχεται με πιο γραμμικό τρόπο, η ανακρίβεια του ηλεκτρονικού γκαζιού (ride by wire) και η ελλιπής συνεργασία με το TC κάνουν τις εκκινήσεις από το φανάρι να μοιάζουν με μπαρμπούτι. Μπορεί και να φύγεις σε ρυθμό απογείωσης, παίζει όμως και να πατάς ένα γλιστερό σημείο στην άσφαλτο, να διαγνώσει το traction απώλεια πρόσφυσης και να σου κόψει στιγμιαία την ανάφλεξη σε βαθμό που τρως ξαφνικά τη μοτοσυκλέτα στην κοιλιά καθώς φρενάρει απότομα λες και κοπάνησε σε τοίχο. Μια ολόκληρη μέρα που επίτηδες πέρασα με τον χάρτη Touring αποδείχθηκε τόσο συχνά ενοχλητική που πάμπολλες φορές έφτασα στο όριο του να το ξαναγυρίσω στη Sport να ησυχάσω. Για τη Rain τα πράγματα είναι ακόμη χειρότερα. Οι 100

...με ένα 200άρι λάστιχο πίσω
το Diavel θα ξεφτίλιζε πολλές
σπορ κατασκευές...

"...η απόκριση
του ηλεκτρονικού γκαζιού είναι,
στην καλύτερη
περίπτωση, τεμπέλικη..."

ίπποι μετατρέπουν το Diavel σε νυσταλέο γατάκι, ενώ η καθυστέρηση στην απόκριση του γκαζιού μεγεθύνεται. Απορώ γιατί υπάρχει καν αυτή η επιλογή.
Τι να σας πω, με τα δικά μου δεδομένα ακόμη και στη βροχή το Diavel με τον Sport χάρτη και το traction στο 1 ήταν ένα ποίημα, με οποιαδήποτε άλλη ρύθμιση ο φόβος του γλιστρήματος δεν ήταν παρά μια ανυπόληπτη λεπτομέρεια μπροστά στην κάκιστη αίσθηση στο γκάζι.

Μόνο μη μου πείτε πόσο κάνει

Συνολικά το Diavel το ευχαριστήθηκα απείρως περισσότερο από το Fighter. Το απίστευτα δυνατό μπροστινό του φρένο δε με τρόμαξε ποτέ καθώς είχα πάντα στο πίσω μέρος του μυαλού μου το εξαιρετικό ABS που προσφέρεται με αυτή τη μοτοσυκλέτα. Δοκίμασα να το οδηγήσω με απενεργοποιημένο το σύστημα αντιμπλοκαρίσματος, αλλά το αποτέλεσμα δεν ενέπνεε τόση ασφάλεια. Η ανοικτή κάστερ και η τουριστάδικη γεωμετρία στερούν σε πληροφόρηση από το πιρούνι, έτσι το πανίσχυρο φρένο μπορεί εύκολα να μετατραπεί σε εχθρό σου. Αυτή η ίδια αίσθηση φόβου για το τι θα γίνει σε ένα φρενάρισμα πανικού είχε κυριαρχήσει στις λίγες μέρες που είχα περάσει με το Fighter. Εκεί η τσιμεντένια αίσθηση του πιρουνιού και η πολύ σπορ γεωμετρία με έκαναν να κόβω ρυθμό προκειμένου να

μην ξαπλώσω για χάρη καμιάς πόρτας αυτοκινήτου ή αφηρημένου πεζού. Με το ABS όμως η εβδομάδα με το Diavel πέρασε ζάχαρη.
Εκτίμησα ιδιαιτέρως τη φιλικότητα με την οποία με περιέβαλε κάθε βόλτα που έκανα μαζί του μέσα ή έξω από την πόλη, ευχαριστήθηκα πολύ τον τρόπο που όλοι ασχολούντο μαζί του σε κάθε ευκαιρία. Πέραν όλων αυτών όμως απόλαυσα μια πρωτόγνωρη εμπειρία, μια Ducati που σε χαλαρώνει, που μπορεί να οδηγηθεί ανετότατα σε χαλαρούς ρυθμούς, ικανή όμως ανά πάσα ώρα και στιγμή να εξαπολύσει ανηλεή επίθεση σε οποιονδήποτε βάλει στο μάτι. Γιατί έχει τα όπλα και μπορεί να τα χρησιμοποιήσει.
Μου αρέσουν πολύ οι γυμνές μοτοσυκλέτες και το Diavel ειλικρινά δε με έκανε σε καμιά περίπτωση να νιώσω πως καβαλάω μια ποζεράδικη "αμερικανιά", αντιθέτως μου φάνηκε ως μια μοτοσυκλέτα που εύκολα θα αγόραζα (αν είχα τόσα λεφτά). Όλους όσους θέλουν να το συγκρίνουν με V-Max και λοιπά ανάλογα κατασκευάσματα θα ήθελα να τους ενημερώσω πως δεν έχει ουδεμία σχέση, είναι εντελώς άλλο φρούτο. Η μόνο μοτοσυκλέτα με την οποία βρίσκω μια ουσιαστική

συγγένεια σε πραγματικές συνθήκες είναι το Griso της Moto Guzzi, αν και στην περίπτωση της Ducati έχουμε μια σαφώς πιο hi tech και ισχυρή πρόταση.

Αν είχα τη δυνατότητα να πω στους Ιταλούς τι να αλλάξουν, θα τους ζητούσα ένα μεγαλύτερο ρεζερβουάρ καυσίμου. Τα 17 λίτρα του είναι πολύ λίγα, καθώς με μια μέση κατανάλωση της τάξης των 9l/100km θα βλέπεις το λαμπάκι της ρεζέρβας να ανάβει μονίμως λίγο μετά τα 140 χιλιόμετρα. Θα μπορούσα επίσης να τους πω ότι το όλο πακέτο χαρτογραφήσεων και TC μου είναι εντελώς άχρηστο. Τέλος θα τους ευχαριστούσα για το υπέροχο ABS, την εμφάνιση Mad Max, τις μοναδικές έγχρωμες LED οθόνες και μετά θα έφευγα για βόλτες ατελείωτες. Μόνο μη μου πείτε πόσο κοστίζει αυτό το πίσω λάστιχο και κάθε πότε θέλει αλλαγή. <<

e

DUCATI
ADVANCE

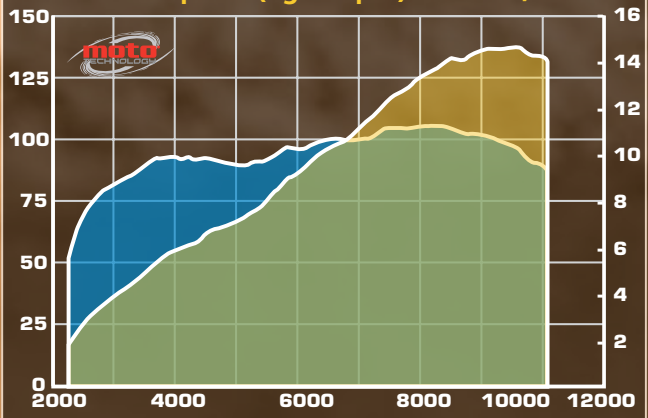
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,257 mm
Πλάτος:	- mm
Ύψος:	1,192 mm
Μεταξόνιο:	1,590 mm
Ύψος σέλας:	770 mm
Ρεζερβουάρ:	17 l
Βάρος κατασκευαστή:	210 kg (ξηρό)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος, δικύλινδρος L2 Testastretta 11°, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	106 x 67.9 mm
Χωρητικότητα:	1198.4 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς:	162/9,500 hp/rpm
Ροπή:	13/8,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο πιρούνι Marzocchi
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/50 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Sachs monoshock
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, αποσβέσεις συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Rosso II, 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo Monoblock 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	8.00 x 17
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Rosso II, 240/45-17
Φρένο:	Δίσκος 265 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

DUCATI DIAVEL
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
€18,900

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 136.9 / 9,200
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 11.3 / 8,000



Το Diavel, με αριθμό πλαισίου 0965 και 4,980km 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 15%, ατμοσφαιρική πίεση 1000.42mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4. Επιλεγμένος χάρτης κατά τη δυναμομέτρηση: 162 High

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

Κάθετη Μονάδα Ducati/Ανταλλαγές

Fan_Motorcycles

Ηρώων Πολυτεχνείου 8 Ηλιούπολη | showroom 210.9955451
service 210.9922948, www.fanmoto.gr - info@fanmoto.gr

the test

Ένα Factory, slicks, κουβέρτες και τρεις μέρες πίστα ίσον ο Παράδεισος του Δάλλα

aPRC
FACTORY

Ντριιιιιιιvvv...! "Ναι, γεια σας, ο Κώστας ο Δάλλας από το ebike είμαι. Πότε είχαμε πει ότι πρέπει να σας επιστρέψουμε το RSV4;", -"Γεια σου Κώστα, αύριο είχαμε πει να το γυρίσετε. Συνέβη κάτι;", -"Όχι, όχι, τίποτα...", -"Όλα καλά δηλαδή;", -"Όλα καλά, απλώς δεν θα μπορέσουμε να σας το γυρίσουμε αύριο. Για την ακρίβεια, δεν θα μπορέσουμε να σας το γυρίσουμε ΠΟΤΕ!". Κλακ...

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **συνεργάστηκε:** Άρης Παπαπαναγής **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Κατάσχεται!

aprilia
Armakolas
aprilia racing

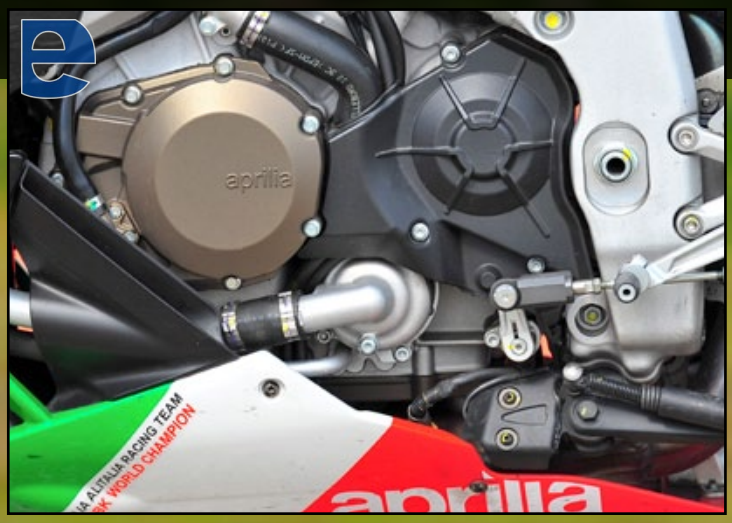
...αυτό το RSV4 είναι ό,τι καλύτερο έχω οδηγήσει στις Σέρρες από μοτοσυκλέτες παραγωγής...

Μετά από δύο trackday και εκατοντάδες γύρους στη πίστα των Σερρών, δεν θα ήταν υπερβολή αν έλεγα πως αυτό το RSV4 είναι ό,τι καλύτερο έχω οδηγήσει εκεί μέσα από μοτοσυκλέτες παραγωγής - και με απόσταση ασφαλείας από τη δεύτερη. Για όσους βιαστούν να συμπεράνουν πως αυτό οφείλεται στα ηλεκτρονικά, να πω ότι αυτά ήταν το χαρακτηριστικό που μου άρεσε λιγότερο από όλα στη νέα για το 2011 έκδοση Factory APRC. Αλλού βρίσκεται το μυστικό της επιτυχίας του ανανεωμένου RSV4 - και αυτό σίγουρα δεν είναι το ηλεκτρονικό πακέτο Aprilia Performance Riding Control.
Ψάχνοντας στο internet να βρω τις ουσιαστικές διαφορές, έπεσα πάνω σε ένα εσωτερικό έγγραφο της Aprilia με αποδέκτη τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία. Αυτό λοιπόν εξηγεί αναλυτικά τις όποιες αλλαγές του 2011 σε πλαίσιο και κινητήρα, καθώς και τις συμβατότητες των ανταλλακτικών ανάμεσα στα μοντέλα 2009 και 2011, έτσι ώστε να γνωρίζουν οι μηχανικοί τι ταιριάζει που και τι όχι. Πέρα λοιπόν από τις επίσημες αλλαγές, για τις οποίες θα διαβάσετε παρακάτω, η Aprilia δείχνει να έχει αλλάξει σχεδόν τα μισά εξαρτήματα του κινητήρα, είτε για λόγους αξιοπιστίας ή για βελτίωση της απόδοσης. Στην πράξη, η διαφορά είναι τόσο μεγάλη που θα ορκιζόσουν ότι οδηγείς μια εντελώς άλλη μοτοσυκλέτα.

Στο δυναμόμετρο για επαλήθευση

Το Dynojet 250i του Χρήστου Μόνου επιβεβαίωσε την αίσθησή μας με τον καλύτερο τρόπο - και εξηγούμαι. Το πρώτο Factory που δοκιμάσαμε στο τεύχος 22 απέδιδε 151 ίππους. Το APRC σταμάτησε το τύμπανο του δυναμόμετρου στους 164.7, έχοντας παρόμοια καμπύλη ισχύος με το απερχόμενο μέχρι τις 8,000 rpm

Ιδανικό σε σχήμα και πλάτος, προσφέρει πολύ καλή στήριξη στα πόδια υπό κλίση



και καμία σχέση από εκεί μέχρι τον κόφτη. Αυτό δεν μπορεί να οφείλεται μόνο στην επανασχεδιασμένη εξάτμιση και στο βελτιωμένο σύστημα λίπανσης, έτσι δεν είναι; Ενδεικτικά, στις 10,000 rpm, το APRC βγάζει ήδη 12 ίππους και ένα σχεδόν κιλό ροπής περισσότερο. Το προηγούμενο μοντέλο δεν φτάνει εκεί πάνω ούτε με αλλαγή ολόκληρη της εξάτμισης και χαρτογράφηση του κινητήρα με παράλληλο εγκέφαλο τύπου Power Commander.

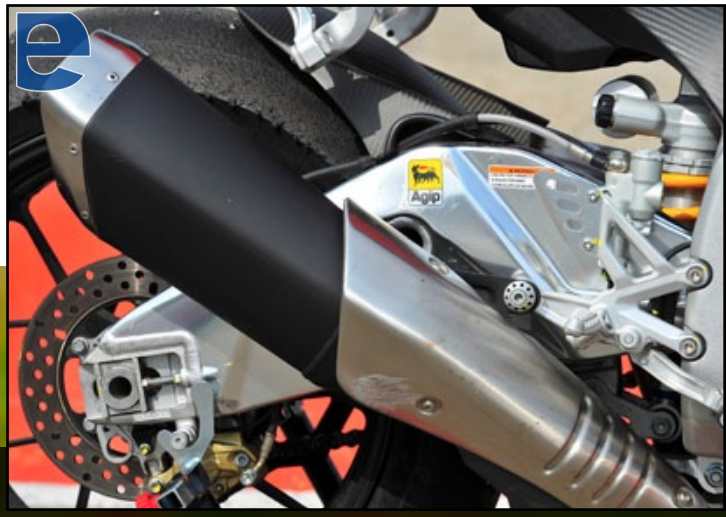
Στα ψιλά γράμματα του press kit της Aprilia, αναγράφεται ότι μερικές από τις αλλαγές στον κινητήρα έχουν να κάνουν με την τοποθέτηση ρουλεμάν στον αντικραδασμικό άξονα, τη βελτίωση των διόδων ψυκτικού στην κεφαλή, το σχήμα των θαλάμων καύσεως και την εφαρμογή των εμβόλων στους κυλίνδρους. Όσο περνάει η ώρα, ένα προς ένα τα κομμάτια του παζλ αρχίζουν να πέφτουν στη θέση τους.

Πάμε στα ηλεκτρονικά

Το ηλεκτρονικό πακέτο Aprilia Performance Riding Control (APRC) αποτελείται από τα παρακάτω ηλεκτρονικά καλούδια: ATC (Aprilia Traction Control), AWC (Aprilia Wheelie Control), ALC (Aprilia Launch Control) και AQS (Aprilia Quick Shift). Πάμε να τα δούμε ένα προς ένα.

Το Traction Control της Aprilia είναι ό,τι καλύτερο μπορεί να συναντήσει κανείς σε μοτοσυκλέτα παραγωγής σήμερα για δύο λόγους: ο πρώτος είναι γιατί μπορεί να δουλέψει με όλα τα λάστιχα, ανεξαρτήτως διαστάσεων και ο δεύτερος γιατί μπορείς να αλλάξεις την ευαισθησία του την ώρα που οδηγείς, άμεσα, όμορφα και γρήγορα με το πάτημα ενός κουμπιού, χωρίς να κλείσεις το γκάζι και να χαλάσεις το ρυθμό σου. Αυτό το τελευταίο πάντως έχει και τα προβλήματά του στην πράξη, καθώς η θέση του κουμπιού που ανεβάζει την ευαισθησία του ATC είναι τέτοια που όλοι όσοι το οδήγησαν ανέβαζαν κατά λάθος την εμπλοκή του ATC με τον αντίχειρα και το έπαιρναν χαμπάρι όταν έβγαιναν στην ευθεία με το γκάζι στο τέρμα και το Aprilia δεν πήγαινε πουθενά.

Σαν traction control, το ATC δείχνει να έχει σχεδιαστεί με γνώμονα να προλάβει ένα λάθος χειρισμό στο δρόμο και όχι τόσο για να βελτιώσει το χρόνο στην πίστα. Από τις οκτώ προεπιλεγμένες θέσεις λειτουργίας, μόνο οι τρεις



Μικρότερη και σαφώς πιο κομψή η καινούργια εξάτμιση, που παράγει εξίσου ερεθιστικούς ήχους με την απερχόμενη

Το πλήρως ρυθμιζόμενο Ohlins δεν είναι της σειράς TTX. Το τελευταίο υπάρχει στη λίστα των αξεσουάρ, αλλά δεν νομίζω ότι η μοτοσυκλέτα το χρειάζεται

τελευταίες έχουν νόημα στη πίστα των Σερρών, ενώ οι πιο γρήγοροι αναβάτες θα αισθανθούν ότι το σύστημα τους "κόβει" ακόμα και στη θέση 1, όπου το ATC παρεμβαίνει το λιγότερο δυνατό. Κάτι παρόμοιο βέβαια συμβαίνει με όλα τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης που έχουμε συναντήσει μέχρι σήμερα στην κατηγορία. Για τους πιο απαιτητικούς λοιπόν, η Aprilia προσφέρει racing εγκέφαλο που δίνει πιο πισταδόρικη ρύθμιση στο ATC αλλά και τη δυνατότητα επιλογής διαφορετικής ευαισθησίας για κάθε στροφή της πίστας, πράγμα που το πετυχαίνει με τη βοήθεια ενός δέκτη GPS.

Επιστρέφοντας στα στάνταρ χαρακτηριστικά του πακέτου APRC, ώρα να ασχοληθούμε με το Wheelie Control. Από τις τρεις διαθέσιμες θέσεις λειτουργίας, μόνο στην πρώτη περνάει απαρατήρητη η παρέμβασή του. Στις άλλες δύο είναι υπερβολικό το κόψιμο που κάνει για να κρατήσει τον εμπρός τροχό στο έδαφος. Εξάλλου, με το μακρύ, νορμάλ γρανάζωμα του RSV4 στις Σέρρες, η λειτουργία του είναι περιττή, καθώς οι τάσεις για σούζα στις εξόδους είναι μικρές και εύκολα ελεγχόμενες. Μόνο και μόνο για να έχεις να λες ότι το χρησιμοποιείς, το βάζεις στη θέση 1 και ξεχνάς ότι υπάρχει - διαφορετικά, έχεις τη δυνατότητα να το απενεργοποιήσεις, κρατώντας σε λειτουργία το traction control.

Απροβλημάτιστα δουλεύει και το Quick Shift, που αναλαμβάνει να κόβει την ανάφλεξη κάθε φορά που ανεβάζεις ταχύτητα στο κιβώτιο, έτσι ώστε να "κουμπώνεις" την επόμενη χωρίς να χρειαστεί να κλείσεις το γκάζι ούτε στο ελάχιστο. Το μόνο αρνητικό αυτού του συστήματος είναι η αδυναμία μετατροπής του κιβωτίου σε ανάποδο, περίπτωση στην οποία χρειάζεται να προμηθευτείς έναν επιπλέον αισθητήρα από τον κατάλογο με τα αξεσουάρ του RSV4.

Άραγε υπάρχει σοβαρός ανταγωνισμός για τις monobloc δαγκάνες της Brembo;

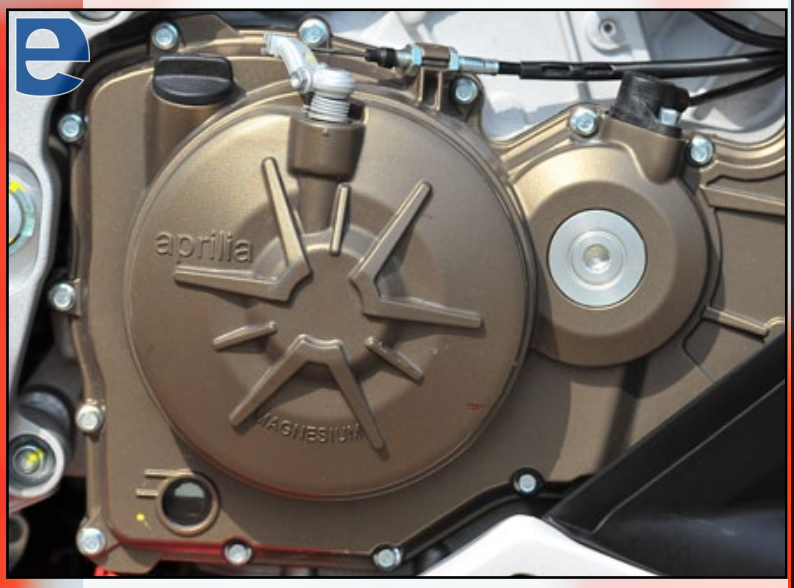
Απαρατήρητο περνάει το σταμπιλιζατέρ της Ohlins - και έτσι πρέπει να λειτουργεί ένα αμορτισέρ τιμονιού

Άφησα για το τέλος το Launch Control, ένα σύστημα που δεν μπόρεσα να δοκιμάσω στην πράξη. Παρότι συμμετείχα στην τύπου club racing εκκίνηση του trackbike.gr με το RSV4 -και μάλιστα δύο φορές-, προτίμησα να αφήσω το θέμα της εκκίνησης καθαρά πάνω στις δικές μου δυνατότητες. Στο video άλλωστε που μπορείτε να δείτε κάνοντας κλικ τη σχετική εικόνα, φαίνεται ξεκάθαρα η εμπλοκή των ηλεκτρονικών που "κατεβάζουν" βίαια τον μπροστινό τροχό στην εκκίνηση. Αυτό συμβαίνει αν δεν ενεργοποιήσεις το launch control, καθώς τα ηλεκτρονικά μεταφράζουν ως γλίστρημα τη διαφορά ταχύτητας των τροχών. Δεν μπορώ όμως να κάνω αυτό που περιγράφει το βιβλίο ιδιοκτήτη, δεν μου είναι καθόλου εύκολο. Κουμπώνεις πρώτη στο κιβώτιο, ανοίγεις τέρμα το γκάζι και αμολάς το συμπλέκτη, λέει. Όλα τα υπόλοιπα τα αναλαμβάνουν τα ηλεκτρονικά, λέει. Ε, κάθε φορά που με φαντάζομαι να το κάνω, μου έρχεται στο μυαλό η εικόνα του Pedrosa πριν μερικά χρόνια όπου σε μια δοκιμαστική εκκίνηση κάτι δεν πήγε καλά με το launch control και του ήρθε το ντεπόζιτο του RCV στο κεφάλι. Με βρίσκετε υπερβολικό;

Τα λόγια είναι περιττά

Υπερβολικός ή όχι, τα όποια οδηγικά σχόλια που έχω να κάνω για το RSV4 μόνο υπερθετικά μπορούν να είναι. Από την πρώτη φορά που το οδηγήσαμε στην πίστα, το

...Στην πράξη, η διαφορά είναι τόσο μεγάλη που θα ορκιζόσουν ότι οδηγείς μια εντελώς άλλη μοτοσυκλέτα...



Στα χαρτιά, οι αλλαγές στον κινητήρα είναι ελάχιστες. Στην πράξη όμως δεν έχουν καμία σχέση. Αυτός ο V4 είναι ασύλληπτα καλύτερος από εκείνον του "απλού" Factory

Άπλετος χώρος για τον αναβάτη, δύσκολα τα πράγματα για τον συνεπιβάτη - αλλά μην ανησυχείτε, ούτε εσείς, ούτε και αυτός θα θέλει να βρίσκεται εκεί πάνω

2009, φαινόταν ότι το πακέτο πλαισίου/αναρτήσεων είναι "αλλού". Στην είσοδο της στροφής, αλλάζει κατεύθυνση σαν 600 και ορμά με την ίδια σχεδόν φόρα. Στο κέντρο, προσφέρει σίγουρο πάτημα, αίσθηση και εμπιστοσύνη. Στην έξοδο αναδεικνύει τις δυνατότητες του πλαισίου, που σε συνδυασμό με τον βελτιωμένο κινητήρα σε αφήνουν με το στόμα ανοιχτό. Βάζει τη δύναμη κάτω χωρίς χαζογλιστρήματα και ξεσπάσματα, κάνοντας το ATC περιττό αξεσουάρ - με τα Dunlop βέβαια, γιατί με τα κακοποιημένα Pirelli που φορούσε όταν το παραλάβαμε, τα λαμπάκια στον πίνακα οργάνων δούλευαν υπερωρίες. Ακολουθεί τη γραμμή που του ορίζεις με ακρίβεια χιλιοστού και έχει τόση δύναμη στις εξόδους που δύσκολα θα ζητήσεις κάτι παραπάνω από μοτοσυκλέτα παραγωγής. Στο τέλος κάθε επιτάχυνσης, τα φρένα της Brembo και ο μονόδρομος συμπλέκτης κρατούν το σύνολο σε αρμονία, χωρίς αναπηδήσεις της ουράς και άγχος για το αν θα φτάσουν τα φρένα για να σταματήσουν τα 208 γεμάτα κιλά του RSV4. Το βελτιωμένο κιβώτιο με τις μικρότερες αποστάσεις ανάμεσα από τις σχέσεις χαρίζει αδιάλειπτη επιτάχυνση σε κάθε έξοδο, ενώ το Quick Shift αδειάζει το μυαλό σου από μια επιπλέον σκέψη, αυτή του κλεισίματος του γκαζιού σε κάθε αλλαγή. Απλώς σηκώνεις τον επιλογέα με δύναμη και η επόμενη ταχύτητα έχει κουμπώσει προτού

TRACKBIKE GR
00:12 / 13:18
360p

Dunlop KR106/108

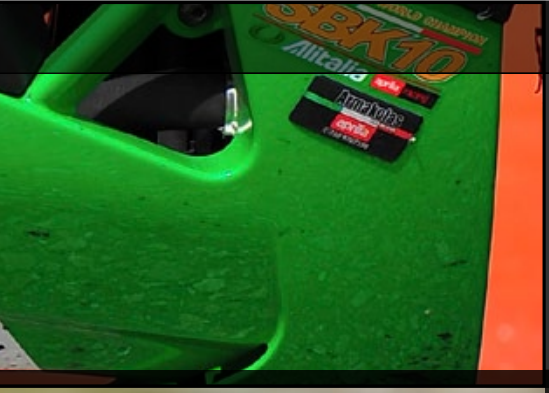
Το κορυφαίο αγωνιστικό ελαστικό σήμερα

Η Dunlop είναι η μόνη εταιρεία που περνάει στην παραγωγή όλες τις τεχνολογίες που χρησιμοποιεί στα κορυφαία πρωταθλήματα μοτοσυκλέτας ανά τον κόσμο. Έτσι, τα προνόμια των αναβατών της Moto2, του αμερικάνικου και του αυστραλέζικου πρωταθλήματος Superbike μπορούμε να τα απολαμβάνουμε και εμείς, χωρίς να χρειάζεται να πληρώσουμε μια περιουσία.

Τα αγωνιστικά slick παραγωγής της Dunlop, KR106 και KR108, χρησιμοποιούν τον σκληρό σκελετό N-TEC και τις ίδιες, διπλές γόμες με τα περισσότερο δημοφιλή Sportmax D211GP. Για την ακρίβεια, τα KR είναι ίδια με τα D211GP, με μόνη διαφορά την απουσία αυλακώσεων. Χρειάζονται κουβέρτες για να δουλέψουν όπως πρέπει, καλή ροή στην οδήγηση για να μην φαγωθούν άτσαλα και προσεκτική επιλογή στις γόμες, ειδικά για την πίστα των Σερρών. Εμείς, ύστερα από καθοδήγηση του Νίκου Περιστερά, αντιπρόσωπου της Dunlop Motorsport στην Αθήνα, επιλέξαμε τη μαλακή 6743 εμπρός και τη μεσαία 7712 πίσω. Οι πιέσεις που τα δουλέψαμε ήταν 28 psi εμπρός και 18 πίσω, μετρημένα κρύα υπό σκιά. Με προσεκτική χρήση και συνεχή εφαρμογή κουβερτών, ένα πισινό βγάζει λίγο περισσότερους από 50 γύρους, ενώ το μπροστινό μπορεί να αποδίδει το ίδιο καλά για πάνω από 100.

"...Από την πρώτη φορά που το οδηγήσαμε στην πίστα φαινόταν ότι το πακέτο πλαισίου/αναρτήσεων είναι "αλλού"..."

aprilia
BOSCH
APRILIA ALITALIA RACING TEAM
2010 SBK WORLD CHAMPION
RSV4
aprilia
FACTORY
BOSCH



Αυτό είναι που λέμε ψαλιδάρα...

Πληρέστατα όργανα με δύο mode λειτουργίας, Road και Race

πάρεις χαμπάρι.

Θα μπορούσα να γράφω για ώρες για τα θετικά του RSV4 στην πίστα, δεν τελειώνουν ποτέ. Αντίθετα, τα σημεία που χρήζουν βελτίωσης χωράνε σε μερικές μόνο γραμμές. Ένα stop στο πίσω μέρος της σέλας θα ήταν ιδανικό για να βελτιώσει τη στήριξη του σώματος μέσα στη στροφή. Γίνεται εύκολα αυτό αν αλλάξεις τα πλαστικά με πολυεστερικά και προσαρμόσεις με κόλλα το προεξέχων μαλακό υλικό. Τα μαρσπιέ λίγο πιο ψηλά - όχι πιο πίσω, μόνο πιο πάνω τα θέλω. Έναν αισθητήρα στο shifter για ανάποδο κιβώτιο, λιγότερο ολισθηρή σέλα και ένα δόντι μικρότερο γρανάζι μπροστά. Ούτε εξάτμιση θέλω, μόνο αυτά τα ψιλοπράγματα. Τι άλλο να πω, κρίμα που δεν μπορέσαμε να το βάλουμε απέναντι στον ανταγωνισμό, έτσι ώστε να φανούν οι διαφορές συγκριτικά. Εγώ έχω ξεμείνει από λόγια γι' αυτή τη μοτοσυκλέτα, τα υπόλοιπα ας τα πουν οι φωτογραφίες, τα video και τα χρονόμετρα. Στο 1'26" εγώ, στο 1'24" ο Παπαπαναγής, κάτω από το 1'21" ο Μπούστας. Μαμά το μηχανάκι, με φώτα, φλας και καθρέφτες, έτσι; Περισσότερα όμως για όλα αυτά στο επόμενο τεύχος, όπου το RSV4 τα βάζει με έναν αντίπαλο έκπληξη.

Μέχρι τότε, αν κάποιος βρει τα 22,400 που ψάχνω για να το αγοράσω, ας μου στείλει ένα μήνυμα ο χριστιανός... <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,040 mm
Πλάτος:	735 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,420 mm
Ύψος σέλας:	845 mm
Βάρος πραγματικό:	208 kg (γεμάτη)
Ρεζερβουάρ:	17 λίτρα

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος V65, υγρόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	999.6 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	180 / 12,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.7 / 10,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μονόδρομος
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.659
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.625 (16:42)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.375 / 12
2α	1.944 / 15
3η	1.647 / 17
4η	1.455 / 19
5η	1.308 / 22
6η	1.222 / 23
Ταχύτητα με 6η στη μέγιστη ισχύ:	277 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	24.5°
Ίχνος:	105 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Ohlins
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

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

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα: 3	.5x17in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Diablo Supercorsa SP (Dunlop KR106 6743)
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές monobloc δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

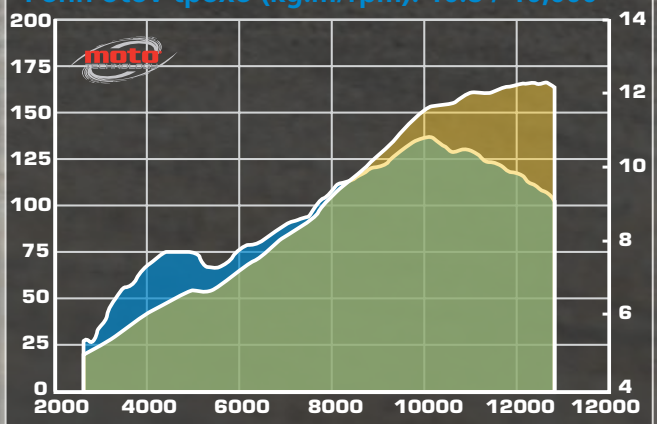
ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6x17in
Ελαστικό:	200/55-17, Pirelli Diablo Supercorsa SP (Dunlop KR108 7712)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

APRILIA RSV4 FACTORY APRC
PIAGGIO ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
€22,400

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 164.7 / 12,000
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.8 / 10,000



Το RSV4 Factory APRC, με αριθμό πλαισίου 0099 και 3,000km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 24.9C, υγρασία 7%, ατμοσφαιρική πίεση 992.90mBar, 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

Racer €420
σε 10 άτοκες δόσεις

Run Red €456
σε 12 άτοκες δόσεις

Shado €450
σε 10 άτοκες δόσεις

GP White & Black Pearl €350

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

Simon Replica
από ~~€470~~ μόνο €340

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

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

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

ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ...

...Εσύ θα μείνεις στα παλιά;

ΟΛΗ Η ΝΕΑ COLLECTION ΑΝΑΒΑΘΗ ΣΕ 12 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

ΧΕΙΜΩΝΙΑΤΙΚΗ COLLECTION -20% & ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΣΕ 12 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

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

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

Aprilia RSV4 Factory APRC

Τις μέρες που οδηγούσαμε το RSV4 στις Σέρρες, κυκλοφορούσε στην πίστα άλλο ένα Factory APRC με μπλε περιβολή. Το RSV4 του Λεωνίδα Ψωμόπουλου είναι το πρώτο APRC που μετέχει στα αγωνιστικά δρώμενα της Ελλάδας. Τα φωτογραφίσαμε μαζί και κάναμε μερικές ερωτήσεις για να λύσουμε τις απορίες μας

Παίρνεις, τρέχεις

AKRAPOVIC
aprilia racing
APRC

Γιατί επέλεξες το RSV4;
Είναι μια δελεαστική πρόταση από την ιταλική σχολή. Μου άρεσε από την αρχή και με το APRC το πακέτο ολοκληρώθηκε και προσφέρεται σε πολύ δελεαστική τιμή.

Δελεαστική φαντάζομαι ότι εννοείς την τιμή του σε σχέση με το Ducati.
Ακριβώς, σε σχέση με τον ανταγωνισμό από Ιταλία, για την ιταλική σχολή μιλάμε πάντα. Είναι και V4 βέβαια...

Είχες ξανά ιταλική μοτοσυκλέτα στην κατοχή σου;
Είχα και έχω ένα Monster S4RS, με το οποίο έκανα τα πρώτα μου βήματα στην πίστα και έφτασα να γυρίζω μέχρι το 1'31" (σ.σ. στις Σέρρες).

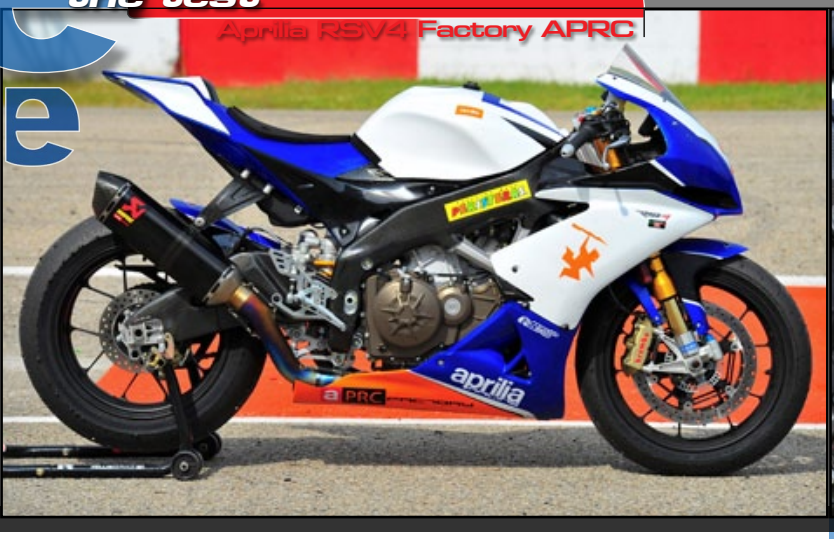
Τι σε τράβηξε περισσότερο στο RSV4; Ο κινητήρας, η αισθητική ή τα ηλεκτρονικά;
Πρώτα το μοτέρ, μετά τα ηλεκτρονικά και τελευταία η αισθητική.

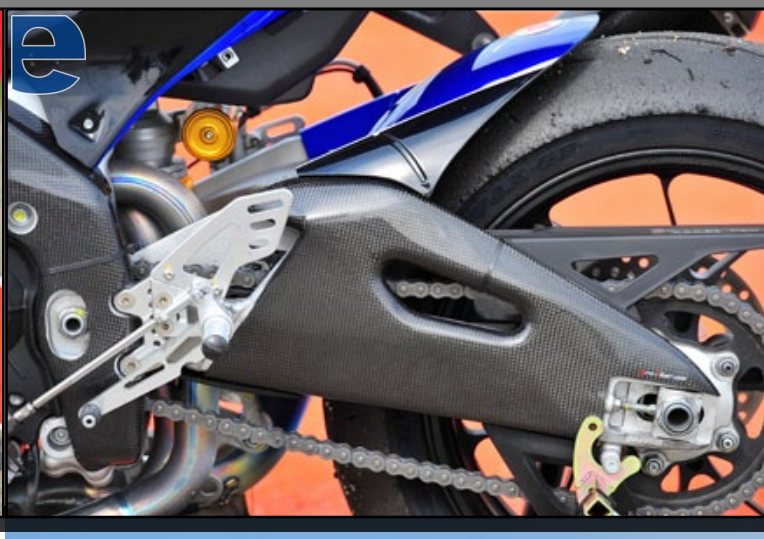
Τελευταία η αισθητική, παρότι το RSV4 είναι και αντικειμενικά από τις πιο όμορφες μοτοσυκλέτες σήμερα;
Όχι, τα μάτια μου είναι για Ducati. Είμαι ντουκατάκιας.

Φαντάζομαι ότι το 1198 σου αρέσει περισσότερο.
Βέβαια, αλλά δε με εντυπωσίασε οδηγικά, θα περιμένω το επόμενο μοντέλο. Το V4 είναι άλλο πράγμα και για να το έχεις σε Ducati πας μόνο σε Desmosedici το οποίο δε μπορείς να το τρέξεις, δεν είναι μηχανάκι για εμάς τους κοινούς θνητούς. Δεν έχεις την επιλογή να οδηγείς άλλο V4, οπότε αφού μπορείς να το έχεις τόσο φθηνά, η επιλογή της Aprilia είναι μονόδρομος.

Τι αλλαγές έχεις κάνει στη μοτοσυκλέτα;
Έχω βάλει ολόκληρη εξάτμιση της Akrapovic, μαζί με το πρόγραμμα χαρτογράφησης της Aprilia.

Δηλαδή δεν έχεις βάλει κάποιο παράλληλο εγκέφαλο.
Όχι, ούτε καν φίλτρο αέρα. Έχω βάλει μαρσπιέ και μανιτάρια





της Aprilia, πολυεστερικά pro fiber, σέλα neopren, ένα δέκτη GPS της Starlane για το χρονόμετρο, carbon προστατευτικά pro fiber στο πλαίσιο και το ψαλίδι. Τέλος, έχω βάλει ένα κάλυμμα ρεζερβουάρ που ήρθε μαζί με το πολυεστερικό κοστούμι. Α, και μια ψηλότερη ζελατίνα της Fabri.

Και τι έχεις κάνει μέχρι σήμερα με το RSV4;

Το έστρωσα στο δρόμο, το έγδυσα και του φόρεσα τα πολυεστερικά και από τότε μόνο πίστα βλέπει. Έχω κάνει τρεις αγώνες στο κύπελλο Βορείου Ελλάδος και πολλά trackdays σε Σέρρες και Μέγαρα. Ό,τι έχω κάνει είναι δημοσιευμένο στο blog μου.

Πριν από το RSV4 είχες ένα R6 για την πίστα, σωστά;

Πολύ σωστά. Πιο πριν είχα ένα Kawasaki ZX-10R του '08, αυτό ήταν το πρώτο μου μετά το Monster.

Μα καλά, είχες Kawasaki του '08 και το έδωσες;

Δεν το βολεύτηκα με τίποτα. Είναι αρκούδα, δεν το μπορούσα. Δε μου αρέσει να πιάνω τον ταύρο από τα κέρατα, προτιμώ να το γονατίζω εγώ. Ψηλά αυτό το μηχανάκι δεν καθότανε κάτω.

Και γιατί να κάτσει; Αφού έχει δύναμη...

Αυτό με τρομάζει και γι' αυτό πήγα σε 600άρι, στο οποίο του έπινα το αίμα. Τώρα, επέστρεψα σε 1000άρι που έχει μεν κτηνώδη δύναμη αλλά μεγάλη βοήθεια από τα ηλεκτρονικά.

Έχεις σημειώσει πτώση στην πίστα με κάποια από τις μοτοσυκλέτες σου;

Όχι, δεν έχω πέσει ποτέ. Έχω πέσει μια φορά με KTM 690 Enduro R στην K1 στα Μέγαρα στον πρώτο γύρο, με κρύο μπροστινό, αλλά δεν την μετράω λόγω απειρίας.

Το R6 σου τι χρονιάς ήταν;

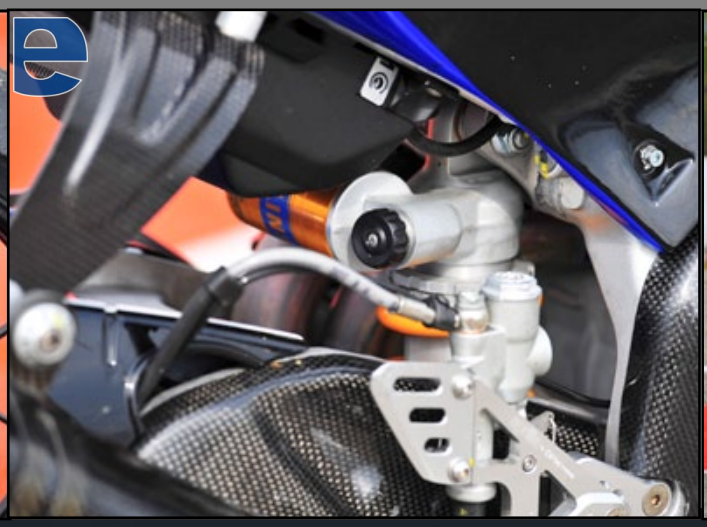
Του 2009 είναι.

Είναι; Δεν το έχεις δώσει;

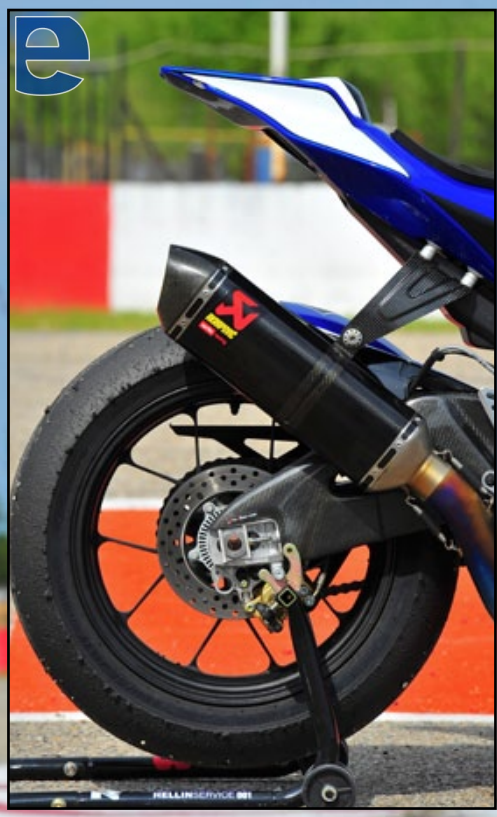
Όχι. Το R6 το αγαπάω και δεν έχω τελειώσει μαζί του, έχει πράγματα να μου προσφέρει.

Αφού λοιπόν έχεις μηχανάκι για πίστα, από πού προέκυψε η απόφαση για το Aprilia;

Οδήγησα το απλό στα Μέγαρα και είδα ένα 600άρι σε συμπεριφορά, πράγμα που μου άρεσε. Κατ' αρχή μου άρεσε το μέγεθος, είναι πιο μικρό και από το R6. Ήμουν και σε καλή



aprilia
aPRC



PERISTERAS

διάθεση και το γύρισα καλά, παρότι δεν το οδήγησα ψηλά καθώς δεν ήταν δικό μου και είπα τι μηχανάρα είναι αυτή. Βγήκε και το APRC και αυτό ήταν.

Έχεις κάποιου είδους υποστήριξη για τη συμμετοχή σου σε αγώνες;

Όχι, δεν έχω υποστηρικτές, πέρα από την αγωνιστική τιμή που κάνει η Aprilia και την έκπτωση του 30% στα ανταλλακτικά.

Πώς και αποφάσισες να τρέξεις;

Ξεκίνησα κάνοντας με την παρέα μου κάποιους άτυπους φιλικούς αγώνες και διαπίστωσα ότι η χαρά του να στηθείς στο grid δεν υπάρχει!

Εσύ δηλαδή χαίρεσαι όταν στήνεσαι στο grid;

Πλάκα κάνεις;

Εγώ πάντως δεν χαίρομαι καθόλου, καθώς το μόνο που σκέφτομαι είναι το αν θα στρίψουμε όλοι στην K1.

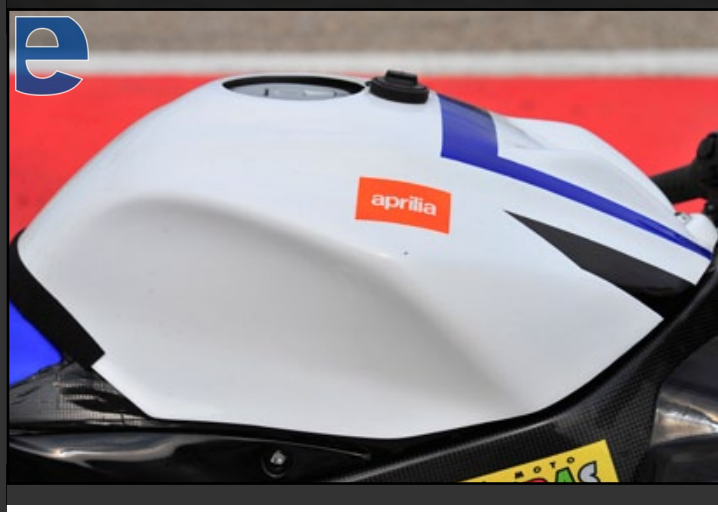
Εντάξει, η έκρηξη αδρεναλίνης είναι καταπληκτική. Αν το καλοσκεφτείς, γι' αυτό το κάνουμε.

Πόσες εκκινήσεις έχεις πάρει;

Γύρω στις δέκα. Δυστυχώς όχι περισσότερες, καθώς είναι άσχημη αυτή η εποχή για να κάνεις κάτι τέτοιο.

leopsomo.blogspot.com

Ο Λεωνίδας ενημερώνει τακτικά το blog του, στο οποίο μπορείτε να μαθαίνετε όλα όσα κάνει με το RSV4, να δείτε φωτογραφίες από την προετοιμασία της μοτοσυκλέτας, μέχρι και on board video από τις αγωνιστικές τους συμμετοχές. Του ευχόμαστε ό,τι καλύτερο!



aprilia
RACING
aPRC FACTORY
26

aprilia

Η Moto3 είναι γεγονός! Το HRC παρουσίασε και επίσημα στη Βαρκελώνη το NSF250R

HONDA
Moto
NSF
250R
HRC
DA
10

Λεφτά και χρονόμετρα

Στο επίσημο τεστ των MotoGP που έγινε τη Δευτέρα μετά τον αγώνα στο Mugello για πρώτη φορά μια μοτοσυκλέτα των επερχόμενων Claiming Rule Teams δοκιμάστηκε απέναντι στα εργοστασιακά πρωτότυπα.

Η αγωνιστική μοτοσυκλέτα της Marc VDS Racing Team με πλαίσιο του κορυφαίου κατασκευαστή της Moto2 Eskil Suter, κινητήρα BMW S1000RR και αναβάτη τον Mika Kallio ρίχτηκε για πρώτη φορά στα βαθιά. Το αποτέλεσμα μοιάζει απογοητευτικό. Ένα γυρολόγιο περίπου 6.3 δευτερόλεπτα πιο αργό από τον ταχύτερο χρόνο που σημείωσε ο Casey Stoner δεν αφήνει και πολλές ελπίδες για διάκριση.

Ναι, είναι στα πρώτα στάδια εξέλιξής της και έχει πολλά να μάθει ακόμη, ο Kallio σίγουρα δεν είναι αυτός που θα απειλήσει την αφρόκρεμα των MotoGP και η σύγκριση με τον χρόνο του Stoner την αδικεί. Ωστόσο αν μελετήσουμε πιο λεπτομερώς τους χρόνους της βλέπουμε πως βρίσκεται τουλάχιστον τέσσερα με πέντε δευτερόλεπτα μακριά από τα όρια της δεκάδας των MotoGP και το κενό αυτό εκ πρώτης όψεως μοιάζει χαοτικό. Σκεφτείτε πως το ταλέντο και η ικανότητα του Valentino Rossi πάνω σε μια εργοστασιακή Ducati σε μισή σεζόν ακόμη δεν έχει καταφέρει να πλησιάσει κάτω από ένα δευτερόλεπτο τους χρόνους των πρώτων…

Τα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει η Marc VDS Racing Team είναι πολλά. Πρωτίστως θα πρέπει να μάθει να δουλεύει με τα πρωτότυπα λάστιχα της Bridgestone, τα οποία δε μοιάζουν σε τίποτε με τα Pirelli που έχουν προσφέρει όλη την τεχνογνωσία της BMW ως τώρα από το WSBK και απέχουν αρκετά και από τα Dunlop της Moto2 που αποτελούν τη βάση συλλογής πληροφοριών για τον Eskil Suter. Έπειτα η BMW επιμένει να δουλεύει με τα δικά της ηλεκτρονικά βοηθήματα και, σύμφωνα με τους Troy Corser και Leon Haslam, αυτό είναι και το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι Γερμανοί στο WSBK. Αυτή τη φορά απέναντί τους θα έχουν τους καλύτερους ηλεκτρονικάδες του αγωνιστικού κόσμου, δε θα είναι εύκολο.

Για τη Dorna το στοίχημα των CRT είναι σπουδαίο, καίγεται να μεγαλώσει τη σχάρα εκκίνησης των MotoGP με μερικές ακόμη μοτοσυκλέτες. Οι νέες ομάδες όμως, όσο κι αν είναι πολύ φτηνότερες από μια εργοστασιακή συμμετοχή θα έχουν απόλυτη ανάγκη χορηγών, οι οποίοι με τη σειρά τους περιμένουν καλή προβολή. Αν είναι οι CRT να τρώνε γύρο στη μέση του αγώνα από τα εργοστασιακά πρωτότυπα, αργά ή γρήγορα το χορηγικό χρήμα θα γκρινιάξει και θα απομακρυνθεί. Τα πράγματα δεν είναι εύκολα, αν σκεφτούμε πως ολόκληρη πρωταθλήτρια Yamaha δεν έχει βρει φέτος κεντρικό χορηγό, ενώ ομάδες όπως η LCR Honda κλείνουν χορηγίες ανά αγώνα και κρέμονται από κάθε αποτέλεσμα λες και η ζωή τους εξαρτάται από αυτό…

theraceeditorial

ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

ΘΡΙΑΜΒΕΥΤΗΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ Ο MC GUINNESS

Το φετινό Isle of Man TT "ανήκει" στον John Mc Guinness (Honda/TT Legends) καθώς επικράτησε τόσο στο Dainese Superbike TT όσο και στο Pokerstars Senior TT.

Παράλληλα, με μια δεύτερη θέση στο Royal 360 Superstock και άλλη μια στο δεύτερο σκέλος του Monster

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

Energy Supersport απέδειξε με έργα γιατί θεωρείται ο σπουδαιότερος εν ενεργεία αναβάτης του Tourist Trophy. Για την ιστορία, το πρώτο σκέλος των Supersports κέρδισε ο Bruce Anstey (Honda) και το δεύτερο ο Gary Johnson (Honda), ενώ στη Superstock νικητής αναδείχθηκε ο Michael Dunlop (Kawasaki).

HONDA NSF250R

Η Moto3 της Honda παρουσιάστηκε επισήμως στην Catalunya.

Η Honda έσπευσε να επιδείξει σε όλους τη νέα της αγωνιστική μοτοσυκλέτα για τη Moto3. Η NSF250R παρουσιάστηκε σε συνέντευξη Τύπου, αλλά και οδηγήθηκε στην πίστα από τον παλιό πρωταθλητή των GP500 Alex Criville σε δύο διαφορετικές περιπτώσεις. Πρώτα την Παρασκευή πριν τον αγώνα και άλλη μια μετά το πρωινό warm up της Κυριακής, μπροστά σε μια πίστα γεμάτη κοινό.

Η μοτοσυκλέτα φορά έναν τετράχρονο μονοκύλινδρο κινητήρα 250cc, ζυγίζει 84 κιλά και επιδείχθηκε με τόση επισημότητα από τη Honda ακριβώς επειδή φιλοδοξεί να γίνει η μοτοσυκλέτα επιλογής για τις περισσότερες άλλες ομάδες. Δείτε τη σε δράση κατά τη διάρκεια της εξέλιξής της στη διεύθυνση http://www.motogp.com/en/videos/2011/Free+Video+HRC+NSF250R+Moto3.

ΕΦΥΓΕ Ο ΣΤΕΛΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ένας σπουδαίος Έλληνας πρωταθλητής δε βρίσκεται πια ανάμεσά μας...

Ο Στέλιος Σπυριδόπουλος απετέλεσε σημαντικό κεφάλαιο στους ελληνικούς χωμάτινους αγώνες, αφενός ως πολυπρωταθλητής Enduro και MX, αφετέρου ως έμπορος-αντιπρόσωπος μοτοσυκλετών (Husqvarna, Husaberg, Cagiva) και υποστηρικτής νεότερων αγωνιζόμενων στους χωμάτινους αγώνες.

Έφυγε πρόωρα στις 2 Ιουλίου, σε ηλικία μόλις 56 ετών. Τα θερμά συλλυπητήριά μας στην οικογένειά του.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ SBK: ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΤΟΥΣ

Τρεις αναβάτες παίζουν για τον τίτλο στο WSBK και μεταξύ τους γέμισαν τα δύο βάθρα στα αντίστοιχα σκέλη του Brno.

Στο πρώτο σκέλος ο Marco Melandri επικράτησε μπροστά από τους Max Biaggi και Carlos Checa, με τους τρεις αναβάτες να απέχουν κάτι λιγότερο από μισό δευτερόλεπτο. Στο δεύτερο σκέλος ο Checa κράτησε ξανά την τρίτη θέση, αυτή τη φορά αρκετά μακρύτερα από τους δύο Ιταλούς που αντάλλαξαν θέσεις καθώς ο Biaggi επικράτησε του Melandri για μόλις δύο δέκατα του δευτερολέπτου. Στη βαθμολογία ο Checa συνεχίζει να προηγείται με 293 βαθμούς, πίσω του ο Biaggi ακολουθεί με 263 και τρίτος κατατάσσεται ο Melandri με 240. Απομένουν πέντε διπλοί αγώνες, δηλαδή 250 βαθμοί στη διάθεσή τους.

Στο παγκόσμιο Supersport ο Gino Rea έδωσε στη Honda την πρώτη της φετινή νίκη, έχοντας μάλιστα τον ομόσταυλό του Fabien Foret δεύτερο πίσω του και το Yamaha του Chaz Davies τρίτο. Ωστόσο ο τελευταίος συνεχίζει να απολαμβάνει μια καθαρή πρωτοπορία στη γενική κατάταξη.

Στα Superstock 1000 τη νίκη πήρε ο Γάλλος Sylvain Barrier (BMW), αλλά την πρώτη θέση στο πρωτάθλημα συνεχίζει να κρατά σφικτά ο Ιταλός Davide Giugliano (Ducati) με τη δεύτερη θέση που πήρε στο Brno.

Τέλος στα Superstock 600 η κυριαρχία των R6 –που αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία του γκριντ– συνεχίστηκε και η νίκη πήγε στον Dino Lombardi (Yamaha). Ο Ιταλός έτσι μείωσε σε μόλις 10 βαθμούς την απόστασή του από τον πρωτοπόρο της κατάταξης, τον Γάλλο Romain Lanusse (Yamaha) που στην Τσεχία δεν τερμάτισε χάνοντας πολύτιμο έδαφος.

Περισσότερες πληροφορίες στο www.worldsbk.com.

ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΠΛΑΓΙΩΣ ΣΤΑ MOTOGP

Αν και η Kawasaki δε φαίνεται να έχει καμιά βλέψη για επιστροφή στα MotoGP, ο κινητήρας του νέου ZX-10R είναι προ των πυλών.

Όπως απεκάλυψε το αφεντικό της FTR, ήδη κατασκευάζει το πλαίσιο που θα χρησιμοποιήσει η ισπανική ομάδα BQR για να τρέξει του χρόνου ως Claiming Rule Team (CRT) με κινητήρα από Kawasaki ZX-10R! Η FTR έφτιαξε το όνομά της προσφέροντας πλαίσια σε ομάδες της Moto2 (φωτό) και τώρα έχει εμπλακεί σε στενή συνεργασία με τη BQR, αφενός για τη μεγάλη κατηγορία, αλλά και στα σχέδια της ισπανικής ομάδας να τρέξει και στη Moto3 με τον κινητήρα της Honda.

Παράλληλα, η FTR απεκάλυψε πως συνεργάζεται και με τη Norton, η οποία έχει δηλώσει πως θέλει να επιστρέψει στα MotoGP με έναν δικό της V4 κινητήρα. Για το τελευταίο πάντως δε θα κρατούσαμε και την ανάσα μας.

Η KTM ΣΤΟ AMA SUPERBIKE

Συνεχίζοντας να αποφεύγει το Παγκόσμιο SBK η Αυστριακή εταιρεία επεκτείνεται σε ένα ακόμη σημαντικό εθνικό πρωτάθλημα.

Η KTM Motorsports σε συνεργασία με την HMC Racing θα τρέξει το 2012 μια εργοστασιακή συμμετοχή στο AMA Pro Superbike Road Racing Championship. Στο πρόγραμμα δεν είναι ολόκληρη η σεζόν, αλλά γι' αρχή η συμμετοχή σε τρεις αγώνες με αναβάτη τον Chris Fillmore πάνω σε ένα Mitch Hansen της HMC Racing, με τον οποίο η εταιρεία κέρδισε 10 εθνικούς τίτλους AMA Supermoto ως το 2009.

Η χρονιά αυτή έχει ως στόχο την προπαρασκευή της ομάδας για πλήρη συμμετοχή στο αμερικανικό πρωτάθλημα από το 2013, όπως γίνεται τώρα στο αντίστοιχο γερμανικό πρωτάθλημα IDM.

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

ΤΡΙΖΕΙ Η ΚΑΡΕΚΛΑ ΤΟΥ TONI ELIAS

Οι φήμες θέλουν τον Ισπανό να έχει λάβει τελεσίγραφο τριών αγώνων πριν βρεθεί με αποτύπωμα παπουτσιού στα οπίσθιά του.

Η τελευταία θέση στο Mugello –τον "τοπικό" αγώνα της LCR– ήταν μάλλον η σταγόνα που ξεχείλισε το ποτήρι. Κυκλοφορούν πολλές αναφορές για ιδιαίτερα τεταμένη ατμόσφαιρα στο γκαράζ της ομάδας και ειδικότερα απέναντι στον Toni Elias, καθώς τα αποτελέσματά του φέτος είναι το λιγότερο απογοητευτικά. Λέγεται λοιπόν τώρα πως ο Lucio Cecchinello έδωσε στον Ισπανό ένα τελεσίγραφο τριών αγώνων στους οποίους θα πρέπει να βελτιώσει την απόδοσή του αλλιώς...

Ένα σοβαρό πρόβλημα για την LCR είναι πως δεν έχει συμβόλαιο με κάποιον κεντρικό χορηγό, αλλά κλείνει συμφωνίες χορηγίας για κάθε αγώνα ξεχωριστά, γεγονός που σημαίνει πως το να βγαίνει μονίμως τελευταία δεν της κάνει κι ακριβώς εύκολη τη ζωή. Σημαίνει επίσης πως εύκολα θα προσπαθούσε να ξεφορτωθεί τον Elias, ποντάροντας στο χρηματιστήριο του marketing που πάντα σπεύδει να επιβραβεύσει με δημοσιότητα κάθε νέα εμφάνιση στο πρωτάθλημα –ειδικά αν ο Cecchinello έχει στο μυαλό του κάποιο καλό όνομα για μερικούς τελευταίους αγώνες μέσα στο 2011.

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

ΜΑΛΑΚΩΝΕΙ Η BRIDGESTONE ΣΤΑ MOTOGP

Μετά από αρκετές φωνές αναβατών και κάμποσες σπασμένες κλείδες η ιαπωνική εταιρεία πράττει αναλόγως.

Σύμφωνα με τα ισχύοντα περί ελαστικών MotoGP οι αναβάτες έχουν στη διάθεσή τους δύο διαφορετικές γόμες (σκληρή και μαλακή) σε κάθε αγώνα – και βρόχινο εφόσον οι συνθήκες το απαιτήσουν. Ωστόσο όλοι σχεδόν γκρινιάζουν μήνες τώρα πως η σκληρή γόμα πίσω είναι άχρηστη στην ουσία, καθώς ακόμη κι η μαλακή ζεσταίνεται δύσκολα και χάνει πολύ εύκολα τη θερμοκρασία λειτουργίας της. Οι τούμπες στους πρώτους γύρους από κρύα λάστιχα είναι ένα φαινόμενο που έχει στοιχίσει αρκετά σπασμένα κόκκαλα φέτος, ενώ οι πολύ χαμηλότερες θερμοκρασίες σε σχέση με πέρυσι στις ίδιες πίστες δυσχεραίνει την κατάσταση.

Η Bridgestone επιτέλους αντέδρασε ανακοινώνοντας πως στους τέσσερεις αγώνες από Laguna Seca ως Motegi θα φέρει μια νέα μαλακότερη γόμα. Αφαιρώντας από την εξίσωση την ως τώρα σκληρή γόμα, αυτή που γνωρίζαμε ως μαλακή θα αποκτήσει δίπλα της μια μαλακότερη εναλλακτική και αυτές οι δύο θα αποτελούν την επιλογή των αναβατών για τη συνέχεια του πρωταθλήματος. Την απόφαση χαιρετίζουν όλοι οι αναβάτες, αν και κάποιοι εξ αυτών (Stoner, Rossi, Simoncelli κ.ά.) ζητούν περισσότερες επιλογές από δύο σε κάθε αγώνα.

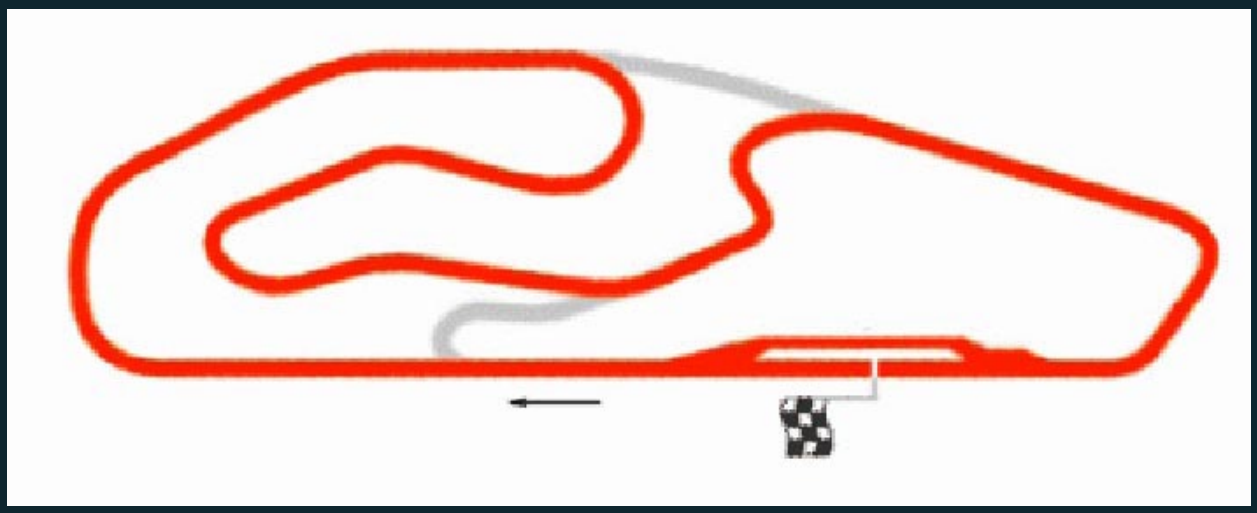
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ MOTOGP ΣΤΗ ΒΡΑΖΙΛΙΑ;

Αν βάλουμε κάτω όλες τις φήμες για πιθανή επέκταση των GP θα πρέπει να περιμένουμε 25 αγώνες στα επόμενα χρόνια…

Αν βάλουμε κάτω όλες τις φήμες για πιθανή επέκταση των GP θα πρέπει να περιμένουμε 25 αγώνες στα επόμενα χρόνια…

Άλλη μια φήμη μας έρχεται με κάμποση επισημότητα πίσω της, καθώς εκθειαστικά σχόλια για το ενδεχόμενο ενός βραζιλιάνικου GP ακούστηκαν τόσο από τη Dorna όσο και από τον πρόεδρο της FIM, Vito Ippolito, που κατάγεται από τη Βενεζουέλα και λογικά πολύ θα ήθελε έναν αγώνα στη Νότια Αμερική.

Σύμφωνα με όσα διαβάζουμε, το ενδεχόμενο επιστροφής δε θα είναι στην πίστα του Rio που συμμετείχε στο πρωτάθλημα ως και το 2003, αλλά σε μια άλλη στην περιοχή Goiania. Εκεί υπάρχει ήδη μια πίστα, η οποία φιλοξενούσε GP ως το 1989 (τελευταία φορά νίκησε εκεί ο Kevin Schwantz) και την οποία έχει ήδη επισκεφτεί ο Hermann Tilke προκειμένου να σχεδιάσει τις όποιες απαραίτητες αλλαγές. Οι εργασίες μπορούν να αρχίσουν στις αρχές του 2012, εφόσον το σχέδιο προκριθεί, ώστε να είναι έτοιμη για το πρωτάθλημα του 2013, ως ακούγεται.



Η KTM ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΑ GP

Οι Αυστριακοί ανακοίνωσαν την είσοδό τους στη Moto3 με δικό τους κινητήρα και δορυφορική ομάδα!

Η επίσημη ανακοίνωση από το Mattighofen ήρθε δια στόματος του αγωνιστικού της διευθυντή, Pit Beirer, και ξεκαθάρισε πως η KTM εδώ και καιρό εξελίσσει τον δικό της τετράχρονο μονοκύλινδρο 250 κινητήρα για τη νέα κατηγορία.

Παράλληλα, ανακοίνωσε τη συνεργασία της με την Kalex Engineering, στην οποία θα προσφέρει κινητήρες. Η γερμανική Kalex ήδη τρέχει στη Moto2 και αγκαζέ με τη γειτόνισσα KTM θα περάσει και στη νέα μορφή της μικρότερης κατηγορίας. Η KTM έχει ξεκαθαρίσει την πρόθεσή της να προσφέρει κινητήρες και σε άλλες ομάδες εφόσον το αποφασίσουν, θέλοντας να κοντράρει τη Honda που εκ πρώτης όψεως φαίνεται πως θα αποκτήσει τη μερίδα του λέοντος στις ομάδες της Moto3.

Κρίνοντας από την επιτυχία των KTM στις δίχρονες κατηγορίες των 125 και 250, περιμένουμε να δούμε μια άμεσα ανταγωνιστική πορτοκαλιά μοτοσυκλέτα.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ MX

Έχουμε ήδη περάσει το μέσο της σεζόν και όλα είναι στον αέρα.

MX1: Ο Evgeny Bobryshev (Honda, φωτό) έγραψε ιστορία στον γερμανικό αγώνα του Teutschenthal παίρνοντας δύο εντυπωσιακές νίκες σε ισάριθμα σκέλη, ξανασηκώνοντας τη ρωσική σημαία στο βάθρο για πρώτη φορά μετά από τρεις δεκαετίες. Συνολικά δεύτερος κατετάγη ο Ιταλός Antonio Cairoli (KTM) και τρίτος ο Βέλγος Clement Desalle (Suzuki). Το αποτέλεσμα ήταν ευεργετικό για τον Cairoli που διεύρυνε λίγο τη διαφορά του από τον βασικό του διώκτη στη γενική κατάταξη Desalle. Βέβαια οι 16 πόντοι που προηγείται δε συνιστούν ιδιαίτερο μαξιλάρι ασφαλείας με επτά αγώνες μπροστά ως το τέλος της χρονιάς.

MX2: Ο τοπικός ήρωας Ken Roczen (KTM) της Γερμανίας ξεκίνησε ηγετικά το GP της πατρίδας του κερδίζοντας το πρώτο σκέλος, ωστόσο στο δεύτερο ένα λάθος του σήμαινε πως μετά από πολλή πίεση θα κατάφερνε να τερματίσει τρίτος. Παρόλα αυτά ο Roczen παρέμεινε στην κορυφή της κατάταξης και διεύρυνε τη διαφορά του κατά 5 βαθμούς από τον Ολλανδό Jeffrey Herlings (KTM) που τον ακολουθεί 17 βαθμούς πιο πίσω.

Περισσότερες πληροφορίες στο www.motocrossmx1.com.

ΞΕΚΙΝΗΣΑΝ ΟΙ ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΤΗ MOTO3

Μέχρι την 1η Ιουλίου η Dorna συγκέντρωσε τις επίσημες υποψηφιότητες ομάδων για την επόμενη μέρα της μικρής κατηγορίας των GP.

Η αντικατάσταση των δίχρονων 125 από τετράχρονα 250 είναι γεγονός και η νέα κατηγορία θα τρέξει κανονικά στο πρωτάθλημα του 2012. Ήδη η Honda παρουσίασε με κάθε επισημότητα στην Catalunya το αγωνιστικό της NSF250R και δεν είναι η μόνη καθώς η Ioda Racing (φωτό), επίσης στη Βαρκελώνη, παρουσίασε τον νέο αγωνιστικό της κινητήρα.

Η καταληκτική ημερομηνία για αίτηση συμμετοχής ήταν η 1η Ιουλίου, ενώ οι ενδιαφερόμενες ομάδες έχουν προθεσμία μέχρι τις 12 Αυγούστου να καταθέσουν το σχετικό παράβολο. Στη συνέχεια επιτροπή των FIM, Dorna και IRTA θα εξετάσει όλες τις συμμετοχές και μετά τον αγώνα του Brno θα ανακοινώσει την τελική λίστα συμμετοχών της κατηγορίας.

Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις η πλειοψηφία θα αποτελείται από τις υπάρχουσες ομάδες των 125, συν κάποιες νέες αφίξεις –όπως λ.χ. η KTM. Οι πληροφορίες ως τώρα αναφέρουν πως το ενδιαφέρον είναι πολύ μεγάλο και στην περίπτωση μεγάλου αριθμού υποψηφίων θα ισχύσει κάτι ανάλογο με τη Moto2, δηλαδή θα τεθεί ένα ανώτατο όριο 40 συμμετοχών.

ΔΥΟ SUZUKI ΤΟ 2012 ΣΤΑ MOTOGP;

Για κάποιους είναι ήδη εκτός MotoGP για του χρόνου, για άλλους θα επιστρέψει με δύο αναβάτες. Τι γίνεται;

Η πληροφορία που κυκλοφόρησε την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου λέει πως η Suzuki θα τρέξει του χρόνου ξανά με δύο αναβάτες στη μεγάλη κατηγορία, αλλά θα το κάνει με το τωρινό της πρωτότυπο των 800cc. Ούτως ή άλλως είναι σαφές πως στο Hamamatsu δεν έχουν ασχοληθεί καθόλου να εξελίξουν χιλιάρι για το 2012, γεγονός που τροφοδοτούσε τόσον καιρό τις φήμες για πλήρη απόσυρση της εταιρείας φέτος που τελειώνει και το δεσμευτικό της συμβόλαιο με τη Dorna.

Οι νέες φήμες επιπλέον ισχυρίζονται πως είναι 99% κλεισμένος και ο δεύτερος αναβάτης. Ο Ελβετός Thomas Luthi, πρωταθλητής των 125 και εδώ και δύο χρόνια αναβάτης της Moto2 προεξοφλείται ως ο επόμενος ομόσταυλος του Alvaro Bautista (φωτό). Αν μη τι άλλο θα έχει ένα ενδιαφέρον να δούμε μια κατηγορία με τριών ειδών μοτοσυκλέτες, πρωτότυπα χιλιάρια, πρωτότυπα οκτακοσάρια και CRT χιλιάρια. Είναι μάλιστα πιθανό να υπάρξουν και ιδιωτικές ομάδες που θα επιλέξουν να μισθώσουν οκτακοσάρια από τη φετινή σοδειά, ως φθηνότερα από τα νέα χιλιάρια των εργοστασίων και πιο ανταγωνιστικά από τα χιλιάρια παραγωγής.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ENDURO

Εξαιρετική αποδείχθηκε η διοργάνωση του αγώνα που φιλοξενήθηκε στην Καλαμπάκα στις 18-19 Ιουνίου, ενώ η συνέχεια δόθηκε με τον αγώνα της Ρουμανίας. Τώρα το EWC διακόπτει για καλοκαίρι και επανέρχεται τον Σεπτέμβριο με τα δύο τελευταία GP της χρονιάς.

E1: Ο Φιλανδός Juha Salminen (Husqvarna) συνέχισε τις ηγετικές εμφανίσεις επί του συμπατριώτη του και δεύτερου στο πρωτάθλημα Eero Remes (KTM). Μετά τη διπλή του νίκη στην Ελλάδα, ο Salminen πήρε μια πρώτη και μια δεύτερη θέση στα δύο σκέλη της Ρουμανίας, αυξάνοντας τη διαφορά από τον Remes στους 46 βαθμούς, με άλλους 100 να απομένουν στους δύο τελευταίους αγώνες του Enduro World Championship.

E2: Ο Γάλλος Antoine Meo (Husqvarna) συνεχίζει να οδηγεί το πρωτάθλημα μπροστά από τον Ισπανό Cristobal Guerrero (KTM). Στη Ρουμανία αμφότερα τα σκέλη πήγαν στον τέταρτο της κατάταξης, τον Γάλλο Pierre Alexandre Renet (Husaberg), ο οποίος όμως με την απουσία του από το ελληνικό GP έχει απομακρυνθεί πολύ από τη διεκδίκηση του τίτλου, αφού η διαφορά του από τον πρώτο είναι πλέον 72 βαθμοί. Οι 39 βαθμοί που απέχει ο Meo από τον Guerrero είναι μάλλον ικανή να τον χρίσει φαβορί.

E3: Το πράγμα έχει αρχίσει να σφίγγει επικίνδυνα για τον πρωτοπόρο Φιλανδό Mika Ahola (Honda), ο οποίος σάρωνε τα πάντα μέχρι τον τουρκικό αγώνα, μα σε Ελλάδα και Ρουμανία είδε τον δεύτερο Christophe Nambotin (Gas-Gas) να παίρνει και τα τέσσερα σκέλη και να μαζεύει τη διαφορά του στους 23 βαθμούς.

Περισσότερες πληροφορίες στο www.enduro-abc.com.

Ο ΕΞΑΓΟΡΑΣΑΣ ΤΟΥ ΕΞΑΓΟΡΑΣΑΝΤΟΣ

Μέσα από μια περίπλοκη διαδικασία συνεχόμενων εξαγορών, προκύπτει ένα σοβαρό ενδεχόμενο τα GP και τα SBK να βρεθούν στην ίδια εταιρεία!

Πριν κάποια χρόνια οι Ιταλοί αδελφοί Flammini έφτιαξαν στην εταιρεία FGSports που αγόρασε τα δικαιώματα του WSBK. Αργότερα αυτή η εταιρεία μετονομάστηκε Infront Motorsports καθώς εξαγοράστηκε από την εταιρεία Infront Sports and Media, ιδιοκτησίας του κυρίου Andreas Jacobs (φωτό) –ναι, της γνωστής οικογενείας με τους καφέδες! Τώρα ο κύριος Jacobs έχει βάλει πωλητήριο στην Infront που βρίσκεται στην πιο κερδοφόρα περίοδο της σύντομης ιστορίας της και οι υποψήφιοι αγοραστές είναι δύο Αραβικά επενδυτικά σχήματα από το Qatar και το Abu Dhabi, καθώς και μια Αγγλική επενδυτική εταιρεία με το όνομα Bridgeport Capital. Αυτή η τελευταία ωστόσο τυγχάνει να έχει εξαγοράσει πριν μερικά χρόνια και τη Dorna! Κάπου εδώ λοιπόν αρχίζει να μπερδεύεται το πράγμα, καθότι υπάρχει ένα διαφαινόμενο μέλλον με τα δύο κορυφαία παγκόσμια πρωταθλήματα ταχύτητας στην ίδια οικονομική και διοικητική στέγη. Το γεγονός τροφοδοτεί τις φωνές εκείνων που έχουν αρχίσει να συζητούν συγχώνευση των δύο πρωταθλημάτων ενόψει οικονομικής κρίσης. Αξίζει δε να σημειώσουμε πως η όλη ιστορία βρίσκεται και κάτω από το μικροσκόπιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς ενδέχεται να προκύπτουν και θέματα παραβίασης των αντιμονοπωλιακών νόμων.

Επισήμως η Infront Motorsports εμμένει στο "καμιά δήλωση", ενώ η Dorna δηλώνει "άγνοια"…

ΑΚΟΜΗ ΝΑ ΔΟΥΜΕ ΤΟ ΧΙΛΙΑΡΙ M1

Η Yamaha ακύρωσε την προγραμματισμένη δοκιμή του αγωνιστικού του 2012 στο Mugello.

Ήταν να ντεμπουτάρει στις δοκιμές του Mugello, μια μέρα μετά τον αγώνα, ωστόσο τελευταία στιγμή η δοκιμή αυτή ματαιώθηκε. Η επίσημη αιτία για την αναβολή αυτή λέει πως είναι απόφαση της ομάδας να συνεχίσει λίγο ακόμη την εξέλιξή της πριν την παρουσιάσει. Η Yamaha δηλώνει τώρα πως η νέα της μοτοσυκλέτα θα κάνει την πρώτη της δημόσια εμφάνιση στην επόμενη επίσημη δοκιμή των MotoGP που θα γίνει στο δεύτερο μισό του Αυγούστου, μετά τον αγώνα του Brno στην Τσεχία.

Στο μεταξύ τόσο η Honda όσο και η Ducati φαίνονται να είναι ένα-δυο βήματα μπροστά, έχοντας κάνει παραπάνω από μια δοκιμές της μοτοσυκλέτας τους –και ειδικά η δεύτερη που πλέον την τρέχει/εξελίσσει στο φετινό πρωτάθλημα με τον 800cc κινητήρα, εξελίσσοντας το πλαίσιό της που φαίνεται πως είναι και η αχίλλειος φτέρνα της μοτοσυκλέτας.

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

SHOYA'S DAY

Στις 13 Σεπτεμβρίου είμαστε όλοι καλεσμένοι σε μια εκδήλωση αφιερωμένη στη μνήμη του αδικοχαμένου Shoya Tomizawa.

Η εκδήλωση στη μνήμη του Shoya θα φιλοξενηθεί στην πίστα Pole Mécanique d'Alès, στην έδρα της ομάδας του Technomag-CIP στη Γαλλία. Η είσοδος είναι ελεύθερη για το κοινό. Στα πλαίσια αυτής της εκδήλωσης θα παραβρεθούν πολλοί αναβάτες των GP125 και Moto2, επί τόπου αλλά και στο ebay.com από τις 28 Αυγούστου θα προσφερθούν προς δημοπράτηση πολλά προσωπικά αντικείμενα του εκλιπόντος Ιάπωνα, καθώς και αντικείμενα με αυτόγραφα πολλών άλλων αναβατών, συμμετοχές σε track days ή μια μέρα σε αγώνα GP με την Technomag-CIP. Λαχνούς μπορεί ήδη κανείς να αγοράσει στο email tof.s.o@live.fr, προς €4 έκαστον ή €10 τους τρεις. Όλα τα έσοδα θα προσφερθούν για υποστήριξη στους γονείς του Shoya Tomizawa.

Παράλληλα θα στηθεί ένας ειδικός "Shoya's Tribute Wall" στον οποίο θα εκτεθούν αφιερώματα κάθε είδους (κείμενα, ζωγραφιές, φωτογραφίες, γράμματα, ποιήματα κλπ) που θα στείλει ο κόσμος στην παρακάτω διεύθυνση: CIP / Shoya's wall, Pole Mécanique d'Alès, Vallon de Fontanes, 30520 St Martin de Valgalgues, France.

Τέλος, στα πλαίσια της Shoya's Day θα διοργανωθεί και track day, συμμετοχή στο οποίο μπορεί κανείς να κλείσει μέσω της ιστοσελίδας www.mgbmoto.fr ή με email στο atmgbmoto@hotmail.fr.

MOTO2 ΚΑΙ MOTO3 ΜΟΝΟ ΜΕ DUNLOP

Η Αγγλική εταιρεία ελαστικών ορίστηκε ως η αποκλειστική πάροχος στις δύο μικρές κατηγορίες των GP για τρία χρόνια.

Έχοντας στην πλάτη τη σταθερή συνεργασία με τη Dorna για τα δίχρονα πρωταθλήματα των 125 και 250 επί σειρά ετών, καθώς και την πετυχημένη αποκλειστικότητα της Moto2 εδώ και δύο σεζόν, η Dunlop υπέγραψε στη Βαρκελώνη συνεργασία με τη Dorna για την αποκλειστική παροχή των ελαστικών της νεοσύστατης Moto3 ως και το 2014. Παράλληλα, επέκτεινε τη συνεργασία της για την κατηγορία Moto2 για άλλα δύο χρόνια, φτάνοντας δηλαδή επίσης ως και τη σεζόν του 2014.

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

Και τώρα οι δυο τους

Ο Stoner είναι άπιαστος. Οδηγεί πλέον το πρωτάθλημα από την κορυφή και ως τώρα βάσει αποτελεσμάτων ο Lorenzo δείχνει ο μόνος ικανός να τον κυνηγήσει. Η άνοδος της Yamaha τους τελευταίους δύο αγώνες και εμφανίσεις όπως αυτή του Mugello από τον πρωταθλητή υπόσχονται αγωνία

>> Casey Stoner

Τέσσερεις απανωτοί αγώνες μέσα σε έναν μήνα δεν αφήνουν και πολλά περιθώρια για εξωγηπεδικές κουβέντες. Οι κοντρίτσες με τον Rossi και οι απόψεις για θέματα άλλων (όπως λ.χ. ο Simoncelli) πέρασαν στο παρασκήνιο, καθώς η δράση ήταν χρονικά καταιγιστική.

Με καταιγίδα έμοιαζε και ο Casey Stoner το πρώτο μισό του Ιουνίου, συνεχίζοντας από τη νικηφόρα του εκδρομή στη Γαλλία με άλλες δύο ακόμη εμφαντικές επικρατήσεις σε Catalunya και Silverstone. Παρότι οι δύο εργοστασιακές Yamaha επικράτησαν στους επόμενους δύο αγώνες σε Assen και Mugello, ο Αυστραλός συνεχίζει να τερματίζει αποκλειστικά και μόνο στο βάθρο –εκτός του μοιραίου Jerez, ας όψεται ο Rossi.

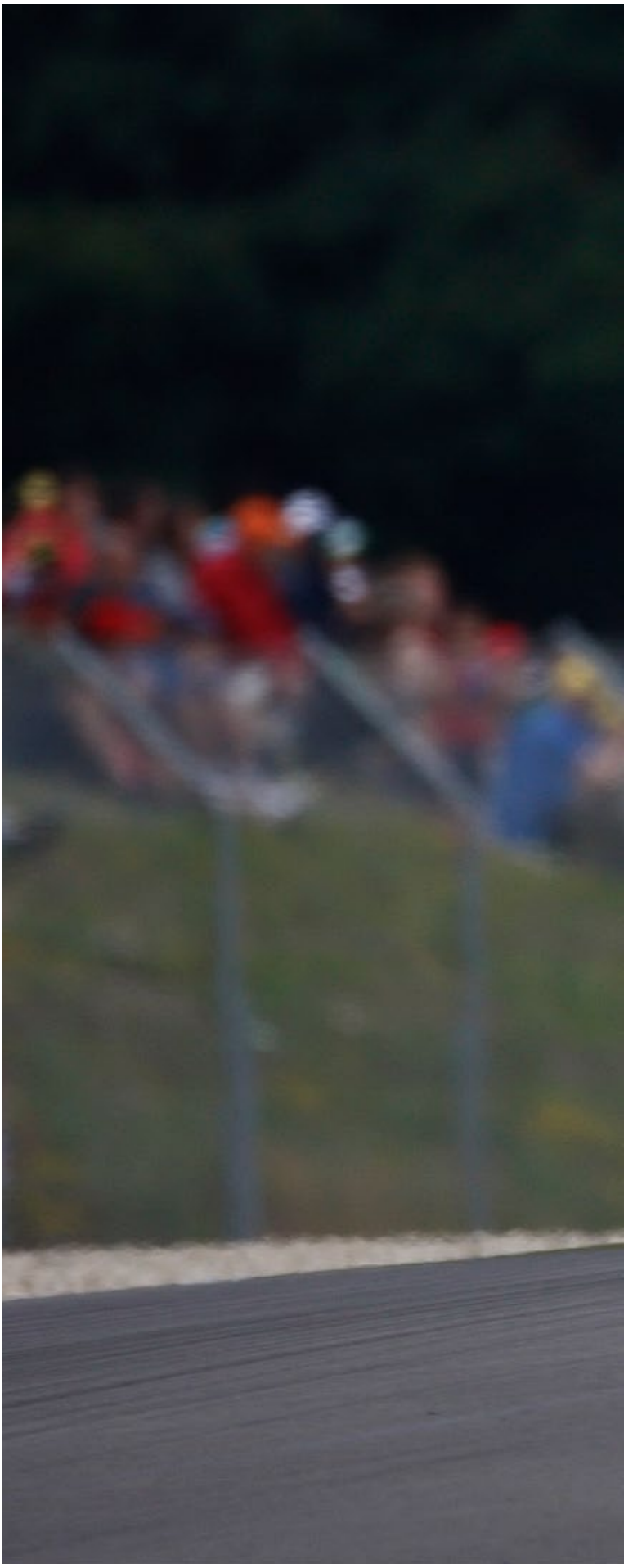
Στο Mugello ο Stoner έκοψε αρκετά τον ρυθμό του στο τελευταίο τρίτο του αγώνα αντιμετωπίζοντας υπερβολική φθορά στα ελαστικά του, κάτι που αποδόθηκε σε λανθασμένη εκτίμηση για τη θερμοκρασία της ασφάλτου με αποτέλεσμα λάθος πιέσεις. Παρόλα αυτά, η παρουσία του στο βάθρο δεν απειλήθηκε, εξακολουθεί να προηγείται στην κατάταξη –και τσάκισε και το ρεκόρ πίστας στις δοκιμές που ακολούθησαν το ιταλικό GP.

HONDA
One HEART.
GAS
REPSOL
X-802

>> Jorge Lorenzo

Για αρκετό καιρό ο πρωταθλητής έβρισκε εμπόδια στη μοτοσυκλέτα του, καθώς έψαχνε ανεπιτυχώς να βρει το σωστό setup. Παρόλα αυτά προηγήθηκε στην κατάταξη για κάμποσες εβδομάδες εκμεταλλευόμενος τη νίκη του στο Jerez όπου ο Stoner δεν τερμάτισε. Από εκεί και μετά η κατάσταση θα άλλαζε με δύο συνεχόμενες νίκες του Αυστραλού.
Το σερί νικών του Stoner σταμάτησε στην Ολλανδία, όπου ο Lorenzo μάζεψε μόλις δέκα βαθμούς, αλλά η απόδοση του ομόσταυλού του έδειξε πως η Yamaha είχε βρει μια άκρη με την M1. Η πειστικότερη απόδειξη ήρθε στο Mugello, όπου ο Ισπανός έκανε ένα εκπληκτικό δεύτερο μισό του αγώνα και μάζεψε μια αρκετά μεγάλη διαφορά από τον ως τότε κυρίαρχο Stoner.
Ο Lorenzo πανηγύρισε μια σπουδαία νίκη με εντυπωσιακά γυρολόγια στους τελευταίους γύρους του αγώνα, μα νομίζω πως περισσότερο από τους 25 βαθμούς ο Ισπανός θα πρέπει να γιόρτασε το γεγονός πως η M1 του κοίταξε στα μάτια τα κυρίαρχα φέτος RCV.

58
PETRONAS
YAMAHA
SEMAKIN DI DEPAN
BRIDGESTONE
GAS



>> Andrea Dovizioso

Για να είμαστε ειλικρινείς, από πλευράς συμφέροντος θα έπρεπε κανονικά να ανάψει μια λαμπάδα ίσαμε την αφάνα του Simoncelli, διότι από τη στιγμή που αυτός ενεπλάκη στο περίφημο συμβάν με τον Pedrosa, ο Dovi μετράει τρεις δεύτερες, μια τρίτη και μια τέταρτη θέση, έχει σκαρφαλώσει στην τρίτη θέση της κατάταξης και δείχνει να έχει αποκτήσει πολλή περισσότερη αυτοπεποίθηση.

Οι συνήθεις μάχες του με τον Rossi έχουν πλέον εκλείψει καθώς ο νεαρός Ιταλός του έχει πάρει τον αέρα με τη βοήθεια μιας σαφώς ανώτερης μοτοσυκλέτας και πλέον θέλει να κοιτά τους μπροστινούς του και όχι τους πίσω. Το πρόβλημα είναι ότι ακόμη δεν έχει καταφέρει να παλέψει στα ίσια με τους Stoner και Lorenzo αν αυτοί δεν αντιμετωπίζουν κάποιο πρόβλημα και αυτό εξηγεί γιατί ακόμη δεν έχει δει τον χρυσό της νίκης.

Προφανώς η θερμοκρασία θα αρχίσει να ανεβαίνει τώρα που επέστρεψε και ο Pedrosa, καθώς οι φήμες λένε πως του χρόνου δε θα υπάρξουν πάλι τρία Repsol RCV, άρα τουλάχιστον μια σέλα θα πρέπει να αδειάσει. Ο Dovizioso εξακολουθεί να μοιάζει με τον αδύναμο κρίκο της ομάδας και θα πρέπει να κυριαρχήσει πειστικά επί του (υγιούς) Pedrosa αν θέλει να μην είναι αυτός που θα αλλάξει χρώματα το 2012.

>> Valentino Rossi

Ο έμπειρος πολυπρωταθλητής τα έχει βρει πολύ σκούρα προσπαθώντας να δαμάσει τη στρίγγλα του. Η Ιταλίδα αρνείται να συμμορφωθεί και ο Ιταλός είναι καλομαθημένος σε Γιαπωνέζες που του έκαναν όλα τα χατίρια. Κάπου εκεί λοιπόν, η Ducati έστησε μια –τάχα μου δήθεν, λένε οι κακές γλώσσες– δοκιμή της GP12 στο Mugello μερικές εβδομάδες πριν τον εκεί αγώνα, όπου οδήγησαν οι δύο εργοστασιακοί αναβάτες το νέο πλαίσιο που εξελίσσεται με τις εντολές του Rossi. Ξαφνικά μαθαίνουμε πως στο Assen η Ducati θα έφερνε μια μοτοσυκλέτα με το νέο πλαίσιο και τον τρέχοντα κινητήρα των 800 cc και οι φήμες οργίασαν πως η όλη ιστορία είναι μια πρόβα τζενεράλε για το Mugello. Όσον αφορά σε θέματα νομιμότητας στη χρήση του νέου πλαισίου, ο κανονισμός είναι ξεκάθαρος: Απαγορεύονται οι δοκιμές της φετινής μοτοσυκλέτας από τους επίσημους αναβάτες εκτός των επισήμων τεστ. Η δοκιμή εξαρτημάτων αυτής δεν είναι παράτυπη και ο καθένας μπορεί να το κάνει όποτε θέλει, ακόμη κι αν το κάνει με ένα "άλλο" μοτέρ, ακόμη κι αν είναι 801 cc…

Ατυχώς όμως για τους Ιταλούς που συνέρρευσαν για τον αγώνα, ο Rossi δεν κατάφερε να είναι ανταγωνιστικός ούτε στο σπίτι του και η έκτη θέση που πήρε ήταν όλη δική του. Το θέμα με τον συγκεκριμένο κύριο είναι πως μάλλον πρέπει να έχει το κοκκαλάκι της νυχτερίδας, καθώς ο ίδιος συνεχίζει να αποδίδει σταθερά όσο μπορεί χωρίς να ρισκάρει, ενόσω επωφελείται από τις ατυχίες των αντιπάλων του. Κάπως έτσι καταφέρνει να βρίσκεται στην τέταρτη θέση της κατάταξης και να βλέπει την κορυφή αρκετά πιο κοντά απ' όσο θα περίμενε κανείς βάσει των γυρολογίων του.

Η εμπειρία του και μόνο τον κρατά ζωντανό στο πρωτάθλημα, καθώς ξέρει πώς να πιέσει δίχως να πέσει –μόνο αυτός και ο Dovi έχουν βαθμολογηθεί σε όλους ανεξαρτήτως τους φετινούς αγώνες. Ειδάλλως εξακολουθεί να γυρνά ένα και ενάμιση δευτερόλεπτο πιο αργά από τους πρώτους σε κάθε αγώνα, ό,τι πλαίσιο και να δοκιμάσει. Για να δούμε, θα πάρει μπρος φέτος η Ducati ή πάμε για το 2012 κατευθείαν;

24
46
TIM
TIM
DUCATI
Enel

>> Nicky Hayden

Αν κάποιος παρακολουθούσε όλους τους αγώνες MotoGP δίχως ποτέ να έχει δει τη βαθμολογία θα το έβρισκε απίστευτο που ο Hayden είναι τόσο ψηλά. Κι όμως αφανώς ο Αμερικανός είναι πάντα εντός δεκάδας, τακτικά εντός οκτάδας και κάμποσες φορές εξ αυτών εντός εξάδας. Αν δει και κανένα βάθρο…

Από την άλλη επωφελείται κι αυτός τα μάλλα από τις ατυχίες δυνατότερων αντιπάλων, όπως ο Pedrosa και ο αυτοκαταστροφικός Simoncelli. Δε δείχνει όμως πως έχει πια τα φόντα να επαναλάβει παλιότερα μεγαλεία, εκτός αν κάποια στιγμή ο Rossi του φτιάξει ένα Desmosedici που να τσακίζει κόκκαλα.

DUCATI
Arai
GIABELLO
GENERALI
BRIDGESTONE
Enel
riello ups
TIM

>> Ben Spies

Λέγαμε στο προηγούμενο τεύχος πως ο Τεξανός θα πρέπει να κάνει επιτέλους κάτι που να εντυπωσιάσει τη Yamaha, διότι αρκετά ήταν αόρατος στους πρώτους αγώνες της χρονιάς. Ο Spies ως τώρα είναι ασταθής, έχει χάσει τους βαθμούς τριών αγώνων, αλλά όποτε τερματίζει είναι στάνταρ μέσα στην εξάδα.

Επιτέλους στον περίεργο αγώνα του Assen κατάφερε να πάρει την πρώτη του νίκη στα MotoGP, κάνοντας υπό βροχή έναν εντυπωσιακό αγώνα κυριαρχίας μπροστά από αντιπάλους που σε καμία περίπτωση δεν κατάφεραν να τον πλησιάσουν.

Αμέσως μετά στο Mugello επέστρεψε στα γνώριμα λημέρια του, δηλαδή μια τέταρτη θέση μακριά από τους διεκδικητές του βάθρου.

HJC
SEMAKIN
DI DEPAN
YAMAHA
PETRONAS
11
YAMALUBE
PETRONAS
YAMAHA

>> Dani Pedrosa

Η μεγάλη του επιστροφή έγινε επιτέλους στο Mugello, έχοντας χάσει τέσσερεις αγώνες, υπερβολικά πολλούς για μια σπασμένη κλείδα. Κυκλοφόρησαν διάφορες φήμες πως ξανατραυμάτισε τον ίδιο ώμο κατά τη διάρκεια της αποθεραπείας του και το HRC δε μας βοήθησε όταν ανακοίνωσε πως θα έκανε και δεύτερη εγχείριση για αυτό το σπάσιμο δίχως να εξηγεί το γιατί. Πάντως ο ίδιος εμφανίστηκε στην Ιταλία πολύ εκνευρισμένος, επιθετικός προς τον Simoncelli και έτοιμος να τσαμπουκαλευτεί στους δημοσιογράφους –λ.χ. όταν ρωτήθηκε για την τελευταία φήμη ο ίδιος απάντησε σε έντονο ύφος "νομίζετε πως είμαι ηλίθιος;"

Στον μοναδικό αγώνα αυτού του μήνα που έτρεξε, στο Mugello, ο Dani ήταν προφανώς ιδιαίτερα επιφυλακτικός, δε ρίσκαρε, δε διέπρεψε. Απλά μάζεψε οκτώ βαθμούς που τον κρατούν στην πολύ χαμηλή έβδομη θέση της κατάταξης. Το σημαντικό είναι πως κατά διαστήματα η απόδοσή του έφτασε σε χρόνους αντάξιους των πρώτων, γεγονός που σημαίνει πως –γκαντεμιάς εξαιρουμένης– θα επανέλθει ψηλότερα όσο ξαναβρίσκει τον εαυτό του.

46
TIM
TIM

>> Hiroshi Aoyama

Ο Ιάπωνας γέμισε τη σέλα του Pedrosa στον ολλανδικό αγώνα, κάνοντας αυτό που ξέρει καλά: Να τερματίσει όρθιος και συνεπής στον φετινό του μέσο όρο, όγδοος. Είναι ένα ακόμη δείγμα της ιδιοσυγκρασίας του, καθώς πολλοί θα περίμεναν πως πάνω στο εργοστασιακό RCV ίσως προσπαθούσε να δείξει το κάτι παραπάνω, ωστόσο αυτός προτίμησε να το παίξει ασφαλής και να οδηγήσει στον ρυθμό που έχει συνηθίσει με το δορυφορικό του Honda. Δεν ξέρουμε άλλωστε τι οδηγίες είχε από τη Honda, πάντως σίγουρα τα πήγε καλύτερα απ' όσο θα κατάφερνε ποτέ ο αναβάτης εξέλιξης της εταιρείας, Kousuke Akiyoshi που γέμισε το δικό του κενό στη San Carlo Gresini.

REPSOL
7
HONDA
GAS
23

>> Colin Edwards

Σε μια ακόμη "τελευταία σεζόν" στα MotoGP ο Texas Tornado αποδεικνύεται σαν το παλιό καλό κρασί, δεν είναι για κάθε μέρα, αλλά μια στις τόσες θα σου φωτίσει την ύπαρξη. Πέραν των διαφωτιστικών του δηλώσεων, λοιπόν, ο αειθαλής Edwards είχε την ατυχία να σπάσει κι αυτός την κλείδα του στο Le Mans. Στη Βαρκελώνη, μια εβδομάδα μετά εκλιπαρούσε τους γιατρούς να τον αφήσουν να τρέξει, εις μάτην όμως καθώς αυτοί δεν του έδωσαν το ΟΚ και έτσι σταμάτησε ένα εντυπωσιακό σερί 141 συνεχών εκκινήσεων MotoGP.

Η επιστροφή του στην Αγγλία έμελλε να γίνει με πανηγυρικό τρόπο, καθώς ο απρόβλεπτος καιρός και οι πολλές τούμπες του έδωσαν την ευκαιρία να απολαύσει ένα σπουδαίο και κάθε άλλο παρά συχνό γι' αυτόν βάθρο, χάρη στη σταθερή του οδήγηση υπό βροχή.

Στη συνέχεια επέστρεψε στην κανονικότητά του, μαζεύοντας μια έβδομη και μια ένατη θέση σε Ολλανδία και Ιταλία αντιστοίχως.

antoniolupi
MONSTER ENERGY
STANLEY
MOTUL

>> Marco Simoncelli

Η δεκάδα της κατάταξης κλείνει με τον ένα και μοναδικό SuperSic. Πολύ περισσότερο από τα μαλλιά του, ο νεαρός Ιταλός μας έχει δώσει αμέτρητους λόγους για να τον συζητάμε. Πρώτο και καλύτερο είναι το συμβάν του με τον Pedrosa, το οποίο ήρθε αφότου είχε ξεκινήσει λεκτική επίθεση εναντίον του από τον Lorenzo. Σε κάποια μορφή ειρωνικής θείας δίκης, ο Simoncelli συνεχίζει να δίνει τροφή στους επικριτές του, είτε πέφτοντας μόνος του (Silverstone) ή παίρνοντας μαζί του και τον Ισπανό πρωταθλητή (Assen), αυτή τη φορά δίχως να φταίει.

Στο μεταξύ εξακολουθεί να είναι εκτυφλωτικά γρήγορος στις δοκιμές και να είναι ο μόνος που απειλεί τον Stoner κάθε εβδομάδα στην κατάκτηση της pole position. Ο αγώνας του στην Ιταλία είναι μια πρώτη απόδειξη πως προσπαθεί να βάλει μυαλό, καθώς είναι προφανές πως έχει επηρεαστεί αρνητικά τόσο από την έντονη κριτική, όσο και από τις απρόβλεπτες τούμπες που μαζεύει, με αποτέλεσμα να οδηγεί πιο μαζεμένα.

Όσο περνά ο καιρός γίνεται εμφανής η πίεση για αποτελέσματα, καθώς το συμβόλαιό του με το HRC τελειώνει φέτος και σίγουρα δε θα έχει πολλές ελπίδες για ανανέωση με εργοστασιακή μοτοσυκλέτα εφόσον το 2011 αφήσει ως σημαντικότερη ανάμνηση το προσπέρασμα επί του Pedrosa στο Le Mans.

11
HONDA

MOTO2

>> Stefan Bradl

Η Moto2 έχει εξελιχθεί στην πιο συναρπαστική κατηγορία των αγώνων και ο Stefan Bradl (#65) αναδεικνύεται σε ήρωά της. Αν και βαθμολογικά ο Γερμανός έχει ξεφύγει πάνω από 50 βαθμούς μπροστά από τον δεύτερο, Marc Marquez (#93), στους τελευταίους τέσσερεις αγώνες οι δυο τους μονοπωλούν το ενδιαφέρον. Μοιράζονται από δύο νίκες, από μια δεύτερη θέση και από μια εγκατάλειψη. Το γεγονός πως ο 18χρονος Ισπανός δε βαθμολογήθηκε στους πρώτους τρεις αγώνες της χρονιάς είναι και η βασική αιτία που ο Bradl έχει αυτή τη διαφορά ασφαλείας στην κατάταξη. Διότι από τη στιγμή που ο Marquez πήρε τον αέρα της –πρωτόγνωρης γι' αυτόν– τετράχρονης αγωνιστικής μοτοσυκλέτας του έχει πιέσει στα ίσια τον πρωτοπόρο, του έχει πάρει τρεις νίκες και μέσα σε έναν μόλις μήνα εκτοξεύτηκε από την ένατη στη δεύτερη θέση της κατάταξης.

Από κοντά ακολουθεί ο εντυπωσιακά ανεβασμένος τον περασμένο μήνα Bradley Smith (#38), συμπληρώνοντας την τριάδα που δείχνει πως θα έχει τον λόγο για το φετινό πρωτάθλημα της Moto2.

Μεγάλος άτυχος της Moto2 είναι ο Julian Simon, μετά από ένα τραγικό ατύχημα με τον Kenan Sofuoglou στην Catalunya που είχε ως αποτέλεσμα ένα πολύ άσχημο σπάσιμο στο πόδι του και ακόμη δεν έχει επιστρέψει στη δράση –η δε μοτοσυκλέτα του κόντεψε να γίνει πανηγύρι του μάρκετινγκ στην πορεία.

SHOEI
MunyaCaixa
93
REPSOL
Windreich
VIESSMANN
65%
Windreich
VIESSMANN

GP 125

>> Nico Terol

Ο Ισπανός συνεχίζει να κυριαρχεί στα 125, παίρνοντας στο Mugello την πέμπτη του νίκη σε οκτώ αγώνες. Αυτή τη φορά στο κατόπι του μπλέχτηκε ο Johann Zarco, ο οποίος μάλιστα τον πέρασε δέκα γύρους πριν το τέλος και έμεινε πρωτοπόρος του αγώνα μέχρι την τελευταία στροφή, όπου ο Terol έκανε την πολύ καλά μελετημένη του κίνηση και πήρε τη νίκη.

Τρίτος στο Mugello έχει ανέβει ο Maverick Vinales (ναι, της Blusens by Paris Hilton Racing) που τους τελευταίους δύο μήνες αναδεικνύεται σε έκπληξη του πρωταθλήματος. Εκτοξεύτηκε από το πουθενά στη νίκη στη Γαλλία και έκτοτε πρωταγωνιστεί, δεύτερος στην Catalunya, ξανά νίκη στο Assen, βάθρο τώρα. Στο μεταξύ στις τρελές συνθήκες του Silverstone ο σταθερά καλός Jonas Folger κατάφερε την πρώτη του νίκη, την ώρα που ο Terol τα έβρισκε σκούρα μέχρι μόνο την όγδοη θέση.

MAPFRE
AVANT

Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	41'50.089
2	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	+0.997
3	Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	+1.143
4	Ben SPIES	USA	Yamaha Factory Racing	+8.980
5	Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+9.076
6	Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	+26.450
7	Hector BARBERA	SPA	Mapfre Aspar Team MotoGP	+28.745
8	Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	+32.043
9	Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech 3	+33.421
10	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+34.724
11	Hiroshi AOYAMA	JPN	San Carlo Honda Gresini	+37.359
12	Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing	+43.964
13	Alvaro BAUTISTA	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	+47.654
14	Randy DE PUNIET	FRA	Pramac Racing Team	+48.840
15	Toni ELIAS	SPA	LCR Honda MotoGP	+1'15.199
Δεν τερμάτισε				
	Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	17 γύροι

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

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Honda	25	20	25	25	25	25	20	20											**185**
2	Yamaha	20	25	20	13	20	16	25	25											**164**
3	Ducati	9	16	11	16	11	13	13	10											**99**
4	Suzuki	-	6	3	4	4	11	5	3											**36**

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	C. Stoner	25	-	16	25	25	25	20	16											**152**
2	J. Lorenzo	20	25	20	13	20	-	10	25											**133**
3	A.Dovizioso	13	4	13	20	13	20	16	20											**119**
4	V. Rossi	9	11	11	16	11	10	13	10											**91**
5	N. Hayden	7	16	7	9	8	13	11	6											**77**
6	B. Spies	10	-	-	10	16	-	25	13											**74**
7	D. Pedrosa	16	20	25	-	-	-	-	8											**69**
8	H. Aoyama	6	13	9	8	-	7	8	5											**56**
9	C. Edwards	8	-	10	3	-	16	9	7											**53**
10	M. Simoncelli	11	-	-	11	10	-	7	11											**50**
11	H. Barbera	4	10	-	7	5	5	4	9											**44**
12	K. Abraham	3	9	-	6	6	9	-	4											**37**
13	T. Elias	-	7	5	5	3	8	6	1											**35**
14	C. Crutchlow	5	8	8	-	9	-	2	-											**32**
15	A. Bautista	-	-	3	4	4	11	5	3											**30**
16	L. Capirossi	-	5	4	-	7	6	-	-											**22**
17	R. de Puniet	-	-	6	-	-	4	-	2											**12**
18	J. Hopkins	-	6	-	-	-	-	-	-											**6**
19	K. Akiyoshi	-	-	-	-	-	-	3	-											**3**

Ομάδες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	ITALY	GER	USA	CZ. REP	IND	RSM	ARA	JAP	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Repsol Honda	38	20	38	25	25	25	28	28											**227**
2	Yamaha Factory Racing	30	25	20	23	36	-	35	38											**207**
3	Ducati Marlboro	16	27	18	25	19	23	24	16											**168**
4	San Carlo Honda Gresini	17	13	9	19	10	7	10	16											**101**
5	Monster Yamaha Tech3	13	8	18	3	9	16	11	7											**85**
6	Mapfre Aspar Team	4	10	-	7	5	5	4	9											**44**
7	Cardion AB Motoracing	3	9	-	6	6	9	-	4											**37**
8	Rizla Suzuki	-	6	3	4	4	11	5	3											**36**
9	LCR Honda	-	7	5	5	3	8	6	1											**35**
10	Pramac Racing Team	-	5	10	-	7	10	-	2											**34**

Moto 2

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Marc MARQUEZ	SPA	Team CatalunyaCaixa Repsol (Suter)	40'02.941
2	Stefan BRADL	GER	Viessmann Kiefer Racing (Kalex)	+0.071
3	Bradley SMITH	GBR	Tech 3 Racing (Tech3)	+0.419
4	Alex DE ANGELIS	RSM	JIR Moto2 (Motobi)	+2.091
5	Andrea IANNONE	ITA	Speed Master (Suter)	+4.595
6	Thomas LUTHI	SWI	Interwetten Paddock Moto2 (Suter)	+13.021
7	Simone CORSI	ITA	Ioda Racing Project (FTR)	+13.092
8	Max NEUKIRCHNER	GER	MZ Racing Team (MZ-RE Honda)	+13.409
9	Aleix ESPARGARO	SPA	Pons HP 40 (Pons Kalex)	+14.139
10	Kenan SOFUOGLU	TUR	Technomag-CIP (Suter)	+14.419

(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	25	25	-	20										**147**
2	M. Marquez	-	-	-	25	20	-	25	25										**95**
3	B. Smith	7	13	-	7	-	20	16	16										**79**
4	S. Corsi	10	16	11	9	13	6	2	9										**76**
5	T. Luthi	16	20	-	11	-	1	8	10										**66**
6	A. de Angelis	13	9	4	6	10	11	-	13										**66**
7	A. Iannone	20	25	3	-	1	-	4	11										**64**
8	Y. Takahashi	11	-	16	20	-	9	-	2										**58**
9	J. Simon	6	10	20	13	-	-	-	-										**49**
10	R. Krummenacher	-	-	9	4	11	5	7	3										**39**

125 GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Nicolas TEROL	SPA	Bankia Aspar Team 125cc	39'51.815
2	Johann ZARCO	FRA	Avant-AirAsia-Ajo	+0.167
3	Maverick VIÑALES	SPA	Blusens by Paris Hilton Racing	+8.379
4	Efren VAZQUEZ	SPA	Avant-AirAsia-Ajo	+8.491
5	Hector FAUBEL	SPA	Bankia Aspar Team 125cc	+8.594
6	Luis SALOM	SPA	RW Racing GP	+22.908
7	Sergio GADEA	SPA	Blusens by Paris Hilton Racing	+23.989
8	Miguel OLIVEIRA	POR	Andalucia Banca Civica	+40.138
9	Alberto MONCAYO	SPA	Andalucia Banca Civica	+40.767
10	Jakub KORNFEIL	CZE	Ongetta-Centro Seta	+41.198

(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	25	8	-	25										**153**
2	J. Zarco	10	16	16	11	10	20	11	20										**114**
3	M. Vinales	7	-	13	25	20	-	25	16										**106**
4	J. Folger	11	20	11	10	16	25	8	-										**101**
5	S. Cortese	20	10	20	9	13	9	13	4										**98**
6	E. Vazquez	13	7	10	16	11	11	9	13										**90**
7	L. Salom	8	-	8	6	-	13	20	10										**65**
8	H. Faubel	5	5	-	13	9	16	6	11										**65**
9	S. Gadea	16	-	4	8	8	-	16	9										**61**
10	D. Kent	3	13	1	-	5	6	10	1										**39**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

Ο Pedrosa
σπ

Τηλεσχ

MotoG

αναβάτης

Τι κανονισμό θα ήθελες να δεις,
Όλα ελεύθερα!

Filippo Preziosi,

τεχνικός διευθυντής Ducati MotoGP

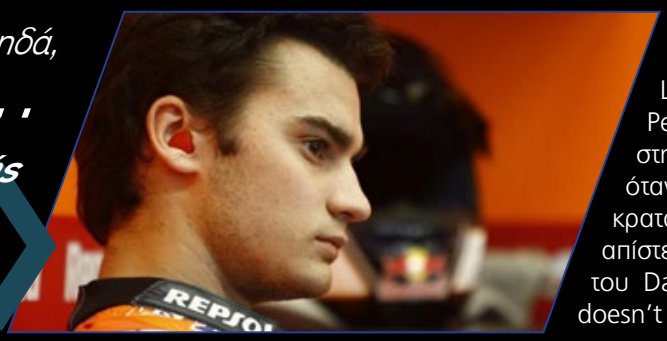
Δε με άφηναν γιατί
το όνομά μου δεν είναι Valentino Rossi...

Colin Edwards,

αναβάτης Monster Yamaha Tech3 MotoGP

πύρος Τσαντήλας

δεν αναπηδά,
άει...
ολιαστής
GP.com



Η ζωντανή κάλυψη των Άγγλων είναι πάντα αναζωογονητική. Στο Le Mans το περίφημο συμβάν Pedrosa-Simoncelli καταλήγει στην απογοήτευση του σχολιαστή όταν διαπιστώνει πως ο Ισπανός κρατά τη δεξιά του κλείδα και μια απίστευτη ατάκα για την αντοχή του Dani στις τούμπες: Pedrosa doesn't bounce, he breaks!

Στο κεφάλι δεν έχει τίποτα εκτός από τρίχες...

Dani Pedrosa, Repsol Honda MotoGP

Η επιστροφή του Pedrosa στο Mugello έκλεψε όλα τα φώτα της δημοσιότητας και φυσικά οι οργανωτές φρόντισαν στη συνέντευξη Τύπου να παρευρίσκονται τόσο το θύμα όσο και ο θύτης. Η συνάντησή τους εξελίχθηκε σε μια ανεπανάληπτη έκρηξη οργής από τον Pedrosa, ο οποίος φωνάζοντας αρνήθηκε τη χειραψία με τον Ιταλό πριν δηλώσει το αμίμητο...

Η BMW δε γουστάρει να την πιέζεις...

Troy Corser, αναβάτης BMW WSBK

Το τριετές πρόγραμμα της BMW πήγε σχετικά καλά τα δύο πρώτα χρόνια, δεκάδα τον πρώτο χρόνο, επίσκεψη στο βάθρο τον δεύτερο. Φέτος θα έπρεπε να παίρνει νίκες, όμως αυτές δεν έρχονται –και ο Αυστραλός έμπειρος πρωταθλητής μας εξηγεί γιατί. Η S1000RR έχει θέμα όταν πιέζεται στο όριο και ο Leon Haslam συμφωνεί απολύτως.

Είναι δεδομένο πως ο μηχανικός δε θέλει να ακούει τη λέξη "περιορισμός", δώσε του ελευθερία και πάρε του την καρδιά! Έτσι και ο Preziosi οραματίζεται ένα πρωτάθλημα όπου η εξέλιξη των μοτοσυκλετών θα γίνεται δίχως να απαιτείται η απομνημόνευση ολόκληρου τόμου περιορισμών από τη Dorna.

Ο Τεξανός είχε ένα σερί 141 συνεχόμενων εκκινήσεων στα MotoGP και δεν ήθελε να του το χαλάσει η σπασμένη κλείδα στο Le Mans. Παρότι λοιπόν ο ίδιος ζήτησε να τρέξει, η ιατρική επιτροπή των GP δεν το επέτρεψε να αγωνιστεί μια εβδομάδα μετά την εγχείρηση. Ο αθυρόστομος Colin μας εξηγεί γιατί δε συνέχισε το σερί του.

the back

Βολικό το σπαστό ποδήλατο, αλλά πόσο ποδήλατο είναι;

SPECIAL MAG ΙΤΑΛΙΑ

www.specialmag.it

Γειτονικά σπεσιαλάκια

Μπορεί οι τηλεοράσεις να γεμίζουν με εικόνες Αμερικανών καστομάδων που παίζουν με νεροσωλήνες σε κουρμπαδόρους, αλλά η Ευρώπη έχει μια απίστευτη αγορά σπέσιαλ κατασκευών βασισμένων σε μοτοσυκλέτες που σαφώς έχουν περισσότερο ενδιαφέρον για τους γηγενείς μοτοσυκλετιστές –και, το βασικότερο, είναι προσιτές σε όσους μπορούν να τις πληρώσουν.

Το Special Mag είναι το ψηφιακό επίνειο του ιταλικού περιοδικού Moto Special, το οποίο ειδικεύεται σε –το μαντέψατε– μοναδικές custom κατασκευές. Αποκλειστικά γραμμένο στην ιταλική γλώσσα, το specialmag.it έχει κάτι για όλους στις σελίδες του, από δοκιμές συνηθισμένων μοντέλων παραγωγής, μέχρι τα πιο εντυπωσιακά κατασκευάσματα μικρών οίκων με μεγάλη φαντασία.

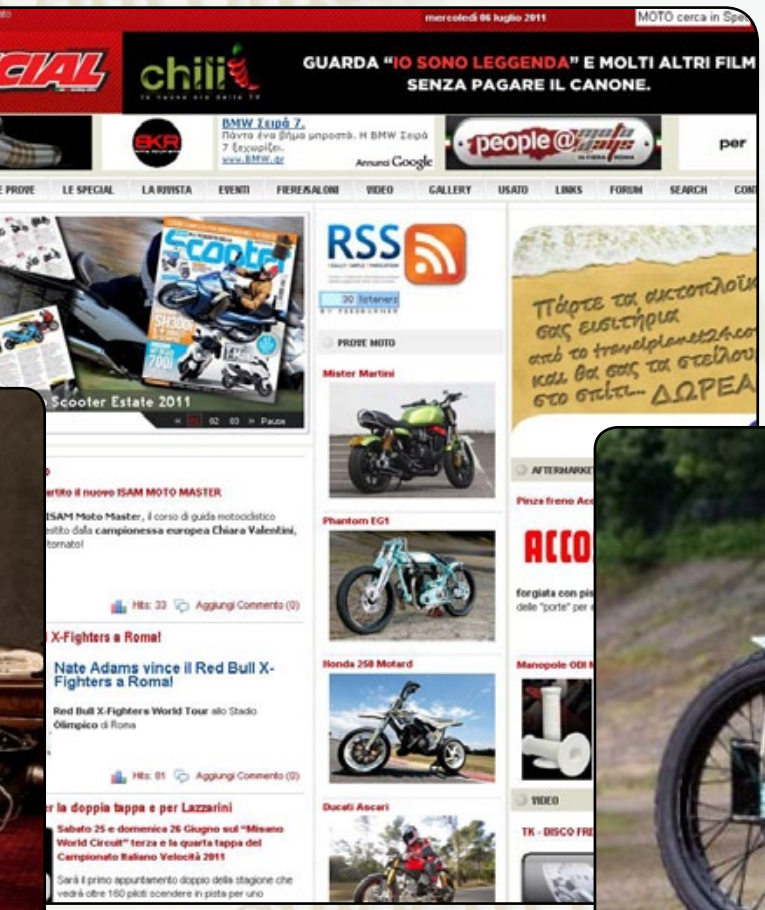
FUZZY GALORE

www.fuzzygalore.com

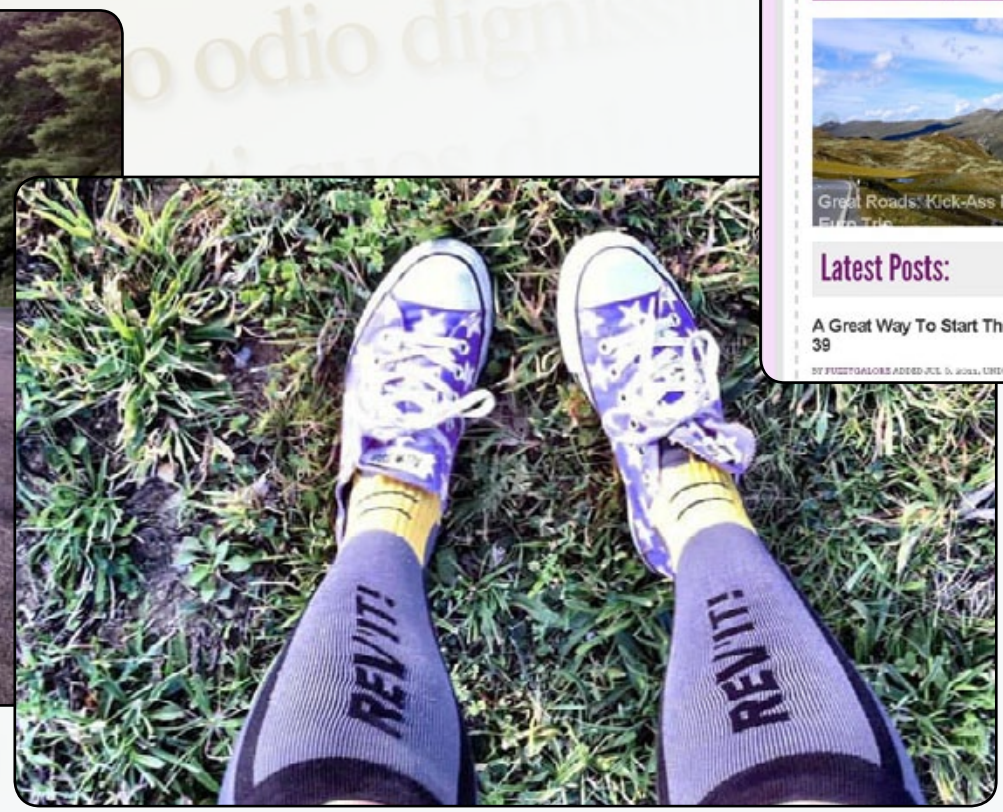
Μαμά και μηχανόβια

Η Rachael, κατά κόσμο "Fuzzy", ζει στη Νέα Υόρκη και δεν παίζει στα Φιλαράκια. Είναι μια μητέρα μοτοσυκλετίστρια –Motherbiker, όπως αυτοαποκαλείται και μια φίλη μας– που καταφέρνει να βρίσκει χρόνο και όρεξη να γυρνάει γύρω-γύρω σε όλη την Ανατολική ακτή των ΗΠΑ με το Speed Triple της και ταυτόχρονα να κάνει τα πρώτα της βήματα στο χώμα με το νεοαποκτηθέν της DR-Z400.

Η εμπειρία της αποτυπώνεται με φρέσκο λόγο και όμορφη εικονογράφηση από τα χεράκια της στο προσωπικό της blog, το οποίο είναι αναμενόμενα διακοσμημένο σε όλους τους πιθανούς τόνους του ροζ. Πέραν αυτού όμως, η Fuzzy μπορεί να είναι απολαυστική για όλους, όχι μόνο για το γυναικείο αναγνωστικό κοινό.


mercoledì 06 luglio 2011
GUARDA "IO SONO LEGGENDA" E MOLTI ALTRI FILM
SENZA PAGARE IL CANONE.
LE SPECIAL
LA RIVISTA
EVENTI
FIERE/SALONI
VIDEO
GALLERY
USATO
LINKS
FORUM
SEARCH
RSS
Scooter Estate 2011
PROVE MOTO
Mister Martini
Phantom EG1
Honda 250 Motard
Ducati Ascari
X-Fighters a Roma!
Nate Adams vince il Red Bull X-Fighters a Roma!
AFTERMARKET
VIDEO

FUZZYGALORE.COM
Girlie Motorcycle Blog
ASSORTED WEIRDNESS
EVENTS
GEAR
LONG ISLAND
ROAD TRIPS
SIGHTS FROM THE ROAD
VIDEOS
Great Roads: Kick-Ass Mountain Passes From Our
The Gotham Dream Car Tour
Latest Posts:
A Great Way To Start The Day – Heading West On Route 39
POPULAR
RECENT COMMENTS
TAGS


REVIT!
REVIT!

iCycling.gr

Κείμενο: Αλέξανδρος "Limas" Ιωαννίδης **Φωτό:** Βασίλης Νομικός

Σπαστό ποδήλατο

Διπλώνει και βολεύει αλλά πόσο διαφορετικό είναι από ένα κανονικό ποδήλατο;

Όταν θέλεις γάτα αλλά έχεις αλλεργία στις τρίχες της ή απλά σου τη σπάει να τις βρίσκεις πάνω στα έπιπλα και τα ρούχα σου, παίρνεις ως κατοικίδιο μια γάτα Sphynx. Σίγουρα δεν είναι ό,τι πιο όμορφο στο ζωικό βασίλειο και υπό συγκεκριμένο φωτισμό φαίνεται σα να σχεδιάζει τη δολοφονία σου, δεν παύει όμως να είναι "ψιψίνα", να γουργουρίζει όταν τη χαϊδεύεις και να τρίβεται στα πόδια σου όταν θέλει την προσοχή σου, πράγματα που για πολύ κόσμο είναι αρκετά καλοί λόγοι ώστε ν' ανεχτούν ένα κατοικίδιο με εμφάνιση αποβολής gremlin. Έτσι, όταν θέλεις ποδήλατο αλλά ο διαθέσιμος χώρος στο σπίτι σου ή οι ανάγκες μετακίνησης σου επιβάλλουν κάτι που καταλαμβάνει τον ελάχιστο χώρο, κοιτάς για ένα σπαστό ποδήλατο. Μπορεί τα σπαστά ποδήλατα να μην είναι τόσο άσχημα όσο οι γάτες Sphynx, σίγουρα όμως δε διαθέτουν την ομορφιά ενός στιλάτου Citybike, μιας ακριβής κούρσας ή ενός ποιοτικού hardtail. Εδώ η ομορφιά με την κλασική της έννοια θυσιάζεται στον βωμό της πρακτικότητας!

Γράφω τις ακόλουθες σειρές ως προαιρετική συνέχεια του άρθρου μου "Το πρώτο μου ποδήλατο (για μεγάλους!)", γιατί απ' όσους με ρωτούν κατά καιρούς τι ποδήλατο να αγοράσουν, δεν είναι λίγοι αυτοί που συνεχίζουν λέγοντας "έχω δει ένα ωραίο σπαστό στο τάδε μαγαζί και μου είπαν ότι είναι πολύ καλό για βόλτες, ποιά είναι η γνώμη σου για τα σπαστά;". Επειδή το προφανές πολλές φορές δεν είναι αρκετό για να πάρει κανείς τη σωστή απόφαση, ας το πάρουμε ανάποδα για να δούμε τι θυσιάζει ένα σπαστό (ή διπλωτό, αναδιπλούμενο ή πτυσσόμενο ποδήλατο) προκειμένου να χωρέσει εκεί που δε μπορεί κανένα άλλο δίτροχο αδέλφι του:

- Τροχοί: Όπως είχα αναλύσει σε παλαιότερη δοκιμή του A Bike+, "όσο καλοσχεδιασμένο κι αν είναι ένα αναδιπλούμενο/πτυσσόμενο ποδήλατο, ο παράγοντας που πάντα θα περιορίζει το πλήρως συμπτυγμένο του μέγεθος θα είναι η διάμετρός των τροχών του". Μεγαλύτεροι τροχοί ισούνται με καλύτερη κύλιση, περισσότερη σταθερότητα, υψηλότερες ταχύτητες και μακρύτερες αποστάσεις. Μικρότεροι τροχοί ισούνται με μικρότερο μέγεθος και γρηγορότερη επιτάχυνση, αλλά επίσης και με μειωμένη σταθερότητα και αυξημένη δυσκολία υπερπήδησης εμποδίων (δοκιμάστε ν' ανεβείτε ένα πεζοδρόμιο με τροχούς 26" και μετά με τροχούς 16", θα δείτε από μόνοι σας τη διαφορά). Υπάρχουν και αυτές οι ρημάδες οι παλιο-λακκούβες στην πόλη...

- Κατασκευή πλαισίου: Ενώ σε ένα συμβατικό ποδήλατο πόλης το πλαίσιο αποτελείται από μεταλλικούς σωλήνες συγκολλημένους μεταξύ τους, στα σπαστά ποδήλατα το πλαίσιο αποτελείται επίσης από έναν, δύο ή τρεις συνδέσμους που επιτρέπουν την αναδίπλωση του ποδηλάτου. Μπορεί να είναι κάτι εξελιγμένο και ποιοτικό από ακριβό κράμα μετάλλου ή κάτι τόσο κοινό και μπακαλίστικο όσο ο μεντεσές της εξώπορτας σας. Ίσως να μη θεωρείτε πως το ζήτημα της ακαμψίας του πλαισίου είναι κάτι που σας αφορά, αλλά φανταστείτε δύο αυτοκίνητα, το ένα συμβατικό και το άλλο "κομμένο" στη μέση για να μπορεί να ξεχωρίσει σε δύο κομμάτια και να το παρκάρετε ευκολότερα. Ποιο νομίζετε ότι συμπεριφέρεται καλύτερα στο δρόμο; Ναι, υπάρχουν και σύνδεσμοι κορυφαίας ποιότητας όπως οι S&S, αλλά πρόκειται για διαφορετική περίπτωση και κοστίζουν από €300 έως €1,000 (μόνο οι σύνδεσμοι, όχι όλο το ποδήλατο!). Γενικά ό,τι κόψεις στα δύο, όπως και να το ενώσεις δεν είναι το ίδιο. Τέλος.

- Γεωμετρία ποδηλάτου: Σε ένα συμβατικό ποδήλατο πλήρους μεγέθους, η γεωμετρία είναι προσαρμοσμένη στον σκοπό του και δίνεται προσοχή στην εργονομία. Σε ένα σπαστό ποδήλατο, η γεωμετρία

ORBEA
leisure
folding
balade
ORBEA
genius

iCycling.gr

μπορεί να είναι πολύ προσεγμένη αλλά στόχος της είναι κυρίως να εκμηδενίσει όσο μπορεί τις θυσίες που έχουν γίνει για χάρη της αναδίπλωσης. Δέχομαι ότι και πάλι ένα καλό σπαστό μπορεί να είναι πολύ ευχάριστο για τον αναβάτη του, αλλά το μούσι που σας πούλησαν ότι "δεν υστερεί σε τίποτα από ένα κανονικό ποδήλατο" καλά θα κάνετε να μη το χάψετε. Τα ποδήλατα αυτά δεν έχουν καν μεγέθη, δηλαδή το ίδιο ποδήλατο που καβαλά ο κ. Χ με ύψος 1.85 και βάρος 90 κιλά προσφέρεται και για την κα. Χ με ύψος 1.67 και βάρος 58 κιλά.

- Περιορισμένη μετάδοση: Σε ένα συμβατικό ποδήλατο, ανεξαρτήτου οικονομικής κατηγορίας, απολαμβάνετε ένα πλήρες -ή σχεδόν πλήρες- φάσμα σχέσεων που κάνει τη βόλτα σας πιο ευχάριστη και λιγότερη κουραστική. Η συντριπτική πλειοψηφία των σπαστών ποδηλάτων δε διαθέτει εμπρόσθιο εκτροχιαστή και περιορίζεται σε 3, 6, 8 ή 9 σχέσεις μετάδοσης. Βγάλτε τις πολύ απότομες ανηφόρες από το μενού.

- Περιορισμένη διάθεση ανταλλακτικών και αξεσουάρ: Οι ειδικές κατασκευές και τα ασυνήθιστα σχήματα που χαρακτηρίζουν τα περισσότερα σπαστά ποδήλατα, απαιτούν πολλές φορές και ειδικό περιφερειακό εξοπλισμό (αναλώσιμα, σχάρες, τσάντες κ.ά.).

Δηλαδή είναι άχρηστα;

Για να μην παρεξηγηθώ, δεν προσπαθώ να πω ότι τα σπαστά ποδήλατα είναι άχρηστα. Ίσα-ίσα, είναι πολύ πρακτικά. Μερικά από αυτά μάλιστα είναι πραγματικά έργα τέχνης και επιδεικνύουν τεχνικές κατασκευής που θα ζήλευαν τα περισσότερα "κανονικά" ποδήλατα. Ένα σπαστό ποδήλατο μπορεί μονίμως να "κοιμάται" στο πορτ-μπαγκάζ του αυτοκινήτου σας ή στην είσοδο του σπιτιού σας και να σας εξυπηρετεί σε καθημερινή βάση. Δεν είναι όμως το ποδήλατο του ποδηλάτη. Δεν πρέπει να το αγοράσετε επειδή βρίσκετε τη δυνατότητα αναδίπλωσης πολύ cool χωρίς όμως να ξέρετε αν τη χρειάζεστε αλλά σας είπαν ή υποθέσατε ότι τα κάνει όλα και συμφέρει. Αν το αγοράσετε, θα πρέπει να ξέρετε ότι παίρνετε πρωτίστως ένα "εργαλείο" μετακίνησης και μετά ένα μέσο ψυχαγωγίας ή άσκησης! Μην το πάρετε επειδή νομίσατε πως είναι μόδα, πάρτε το επειδή πραγματικά χρειάζεστε ένα σπαστό ποδήλατο!

Τι να προσέξω;

Υπάρχουν σπαστά ποδήλατα που στοιχίζουν πολύ φθηνά και άλλα που μπορούν να ξεπεράσουν κοστολογικά ένα mountain bike πλήρους ανάρτησης με υδραυλικά δισκόφρενα. Μέχρι ενός σημείου ό,τι πληρώνετε παίρνετε. Φροντίστε να έχει αρκετές ταχύτητες ώστε να μπορείτε να ποδηλατήσετε στις διαδρομές που μετακινείστε, γιατί αν καταλήξετε να περπατάτε σπρώχνοντας το ποδήλατο δίπλα σας δεν κάνατε καμία πρόοδο. Σιγουρευτείτε πως το βάρος του σπαστού σας είναι αρκετά χαμηλό ώστε να το σηκώσετε με σχετική ευκολία όπου χρειαστεί (π.χ. σκάλες) ακόμη και μετά από μια κουραστική μέρα στη δουλειά. Αν χρειάζεστε κάποιο πολύ συγκεκριμένο αξεσουάρ για το ποδήλατο σας, όπως π.χ. μια τσάντα μεγάλου όγκου για να κουβαλάτε τα ρούχα της δουλειάς ή τα ψώνια σας, σιγουρευτείτε ότι κάτι τέτοιο διατίθεται για το σπαστό της επιλογής σας ή ότι αν τοποθετήσετε κάτι που προσφέρει τρίτος κατασκευαστής, δε θα εμποδίζει την αναδίπλωση του. Ιδανικά θα πρέπει να το καβαλήσετε πριν την αγορά για να δείτε τη συμπεριφορά του. Το αστικό περιβάλλον είναι απρόβλεπτο και ο πλήρης, ανεμπόδιστος έλεγχος του ποδηλάτου σας κρίνεται απαραίτητος: Αν κάθε στροφή ή απότομο φρενάρισμα αποτελεί πρόκληση, ίσως να πρέπει να δοκιμάστε κάποιο άλλο ποδήλατο για να αποφύγετε μελλοντικά ατυχήματα.

ebike.gr

market

Το Εμπορικό τμήμα του ebike,
ψάχνει και βρίσκει για εσάς, τις καλύτερες πρ
και σας τις παρουσιάζει στις σελίδες που ακο

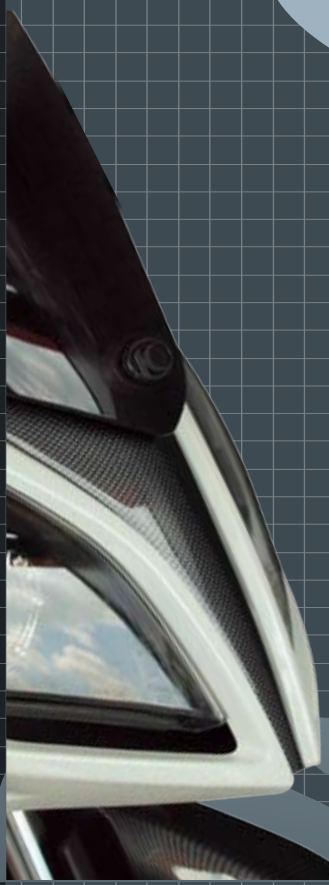
-60%

-40%

-50%

-20%

-30%



-10%

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωρόπουλος

market

ροσφορές της αγοράς
ρλουθούν...

GILERA NEXUS 300 GT ΤΩΡΑ ΜΟΝΟ €4,485 ΚΑΙ ΟΦΕΛΟΣ €500!

Ιταλική φινέτσα με κάτι από Aprilia Mille μούτρα, κινητήρα ξεφτέρι με ηλεκτρονικό ψεκασμό και πολύ ροπή, αποθηκευτικό χώρο κάτω από την σέλα 34 λίτρων που χωρούν δύο κράνη και…€4,485, μόνο; Για βάστα ρε φίλε. Βάλε να πλερωθεί ο σχεδιαστής, να φτιάξεις σκελετά, πλαστικά, κινητήρα φισέκι που να μην σπάει και να μην καίει με κόντρα νικαζίλια και τετραβάλβιδες κεφαλές, βάλε λάστιχα, ζάντες φρένα και ηλεκτρονικό ψεκασμό… δε βγαίνει ρε φίλε μου, τσάμπα το δίνουν οι άνθρωποι. Βρες ένα κατάστημα Piaggio, οδήγησέ το και πάρτο, πριν το πάρουν χαμπάρι… www.gr.gilera.com

ΑΦΗΣΤΕ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΤΕ 50ΑΡΙΑ, ΣΥΜΦΕΡΕΙ

Ποιος είπε ότι τα 50 κυβικά δεν έχουν elite; Ορίστε, σκληρός ανταγωνισμός από τις εταιρείες και στα 50cc με πολλούς διεκδικητές του τίτλου.

Ένας από αυτούς είναι και το νέο Jet 4 R50 από την SYM, που διεκδικεί πρωτεία όχι μόνο για την ποιότητα και την άνεση κύλισης του, αλλά και το "R" design που κουβαλάει στον κινητήρα και την εμφάνισή του. Να στο πω κι αλλιώς, έχει η γυναίκα μου ένα SYM Fiddly 50άρι, έβγαλε δίπλωμα με €15 από την Τροχαία, το έχει δύο χρόνια, έχει γράψει 15,000 χιλιόμετρα και το πάμε μόνο για λάδια και λάστιχα στον αντιπρόσωπο. Κουβαλάει δύο άτομα άνετα και βγάζει (σε ευθεία) 70 km/h, αλήθεια λέω. Και τιμή; Όσα γλιτώνεις σε 6 μήνες από βενζίνες με το παλιάμαξο, €1,395 δηλαδή, (για το Jet R μιλάω όχι για της γυναίκας). www.sym.gr

Η ΠΡΩΤΗ ΣΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΜΕ €2,080

Το Cross City 125 διαθέτει 5άρι κιβώτιο ταχυτήτων, δισκόφρενα εμπρός και πίσω, ατσάλινο περιμετρικό πλαίσιο και καρμπυρατέρ 26mm παρακαλώ.

Διαθέτει μελετημένα χαμηλό ύψος σέλας (κάτω από 800 mm) και τροχούς 18" μπροστά και 17" πίσω για ευελιξία και σταθερότητα. Είναι το ιδανικό "παιχνίδι" για την πόλη, για όσους αναζητούν μία μοτοσυκλέτα αξιόπιστη, απλή και πολύ οικονομική στη χρήση της. Μπείτε κι εσείς στον κόσμο της Derbi με μία επίσκεψη σε έναν εξουσιοδοτημένο διανομέα και ενημερωθείτε για τα ευέλικτα χρηματοδοτικά πρόγραμμα, το πρόγραμμα επέκτασης εγγύησης 2+2 και όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες

ΜΟΝΑΔΙΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ KTM

Δηλαδή: Συνολικά 17 ολοκαίνουργιες χωμάτινες μοτοσυκλέτες Enduro και Motocross είναι Ready to Race.

Η KTM μπορεί και κατεβάζει κι άλλο τις τιμές, δημιουργώντας πραγματικές ευκαιρίες για αγορά μοτοσυκλέτας. Πηγαίνετε στην Λεωφόρο Βουλιαγμένης 500 στον Άλιμο κοντά, να επιλέξετε τον κυβισμό και το μοντέλο που θέλετε και μια πραγματική έκπληξη τιμής για το καθένα ξεχωριστά (αν έχεις πάρτα όλα) σε περιμένει. Υπάρχει δυνατότητα χρηματοδότησης από 0 έως 72 μήνες από την Alpha Bank, (δε διαφημίζουμε τράπεζες), καθώς και δυνατότητα αγοράς με πιστωτική κάρτα. READY TO RACE! www.ktm.com

ΕΙΣΤΕ ΤΡΕΛΟΙ;

Το νέο αυτό έχει θέμα "νέα χρώματα για το Duke 690" (έτσι μας το έστειλε ο αντιπρόσωπος τουλάχιστον) όμως εμείς κολλήσαμε στη σούζα της φωτογραφίας που μας στείλανε.
Ποιος το x€zei το νέο χρώμα, το μηχανάκι ήταν και παραμένει κρυφός πόθος για πολλούς, ένας από αυτούς είμαι και εγώ, δεν το κρύβω (ας το είχα και στο παλιό χρώμα). Εξάλλου ποιος θα προσέξει τα νέα χρώματά του όταν πηγαίνεις σούζα παντιλίκι συνέχεια, ποιος θα προλάβει να τα δει; Έ; Τρελή καθημερινή οδηγική απόλαυση, σε συνδυασμό με ΤΙΣ, μα ΤΙΣ, επιδόσεις του μονοκύλινδρου κινητήρα, τα πανίσχυρα φρένα της Brembo και τις αναρτήσεις της WP, φέρνουν το 690 Duke στην κορυφή των προτιμήσεων όλων όσων αγαπούν τις Fun moto. Το 690 Duke τέλος πάντων διατίθεται σε μαύρο-άσπρο και τιμή €8,990. Υπάρχει δυνατότητα χρηματοδότησης από 0 έως 72 μήνες, ή 0 έως 84 μήνες. Περισσότερες πληροφορίες, στο δίκτυο εξουσιοδοτημένων διανομέων KTM, καθώς και στο νέο www.ktm.com. Αυτά…

ΝΕΟ PEUGEOT TWEET

Δείτε τη γκάμα των Peugeot Tweet αλλά και των υπόλοιπων μοντέλων της Γαλλικής εταιρείας, σε όλα τα καταστήματα Kawasaki και εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους.
Το Tweet διατίθεται σε 50, 125 και 150cc και ξεχωρίζει τόσο για τις τεχνικές του προδιαγραφές, δηλαδή τον τετράχρονο κινητήρα του, τους τροχούς 16 ιντσών, τα δύο δισκόφρενα στα 125 και 150, όσο και για την άνεση και την ποιότητα κατασκευής που διαθέτει.
Οι τιμές του Tweet είναι ιδιαίτερα ελκυστικές αφού ξεκινούν από €1,549 για το Tweet 50, ενώ το 125 κοστίζει €1,749 και το 150 €1,899. www.peugeotscooters.gr

ΓΙΑΝΝΗ ΘΕΕ, ΠΑΡΕ ΤΗΝ Π.Α.Ε.

Για μας φροντίζει ο άνθρωπος στο κατάστημα Quick Turn.
Εκτός από όλα τα καλούδια που έχει στο μαγαζί του, έφερε και αυτό το "τρελό" σταντάκι για όλες τις μοτοσυκλέτες που με μια απλή κίνηση, δηλαδή σπρώχνοντας απλώς πάνω του τη μοτοσυκλέτα μας, την κρατάει σταθερά σε όρθια θέση για να ασχολείσαι μαζί της άφοβα. Έλεγχος λαδιού, έλεγχος υγρών, πλύσιμο, λάδωμα αλυσίδας, έλεγχος του Sag κ.ά. γίνονται πια παιχνιδάκι. Δε σπάει δε χαλάει και μεταφέρεται παντού, ενώ όταν θέλεις να το βγάλεις, σπρώχνεις απλώς το μηχανάκι προς τα πίσω και αυτό ανοίγει την δαγκάνα του. Ιδανικό και για πίστα… μπουζούκια, Disco κ.ά.
Γράφε: 2106911077, είναι αυτός που λέγαμε στην Περρίκου 28, στο Πολύγωνο, που έχει το καλό το Site, το www.quickturn.gr , αϊ γεια σου ο Quick Turn.

ΠΡΟΣΙΤΗ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΑΞΙΑ

Οι δεκαεπτά εκατομμύρια μονάδες της Vespa που έχουν πουληθεί σε όλο τον κόσμο, από το 1946 μέχρι σήμερα, έχουν φέρει πιο κοντά ανθρώπους από διαφορετικούς πολιτισμούς και έχουν πραγματοποιήσει τα όνειρα και την επιθυμία για ελευθερία ολόκληρων γενιών.
Στην LX, οι ξεχωριστά κλασικές γραμμές της Vespa γίνονται άμεσα αισθητές και τονίζουν το διαχρονικά κομψό και απαράμιλλο στυλ της. Αποκτήστε τη Vespa LX 150 σήμερα και έως 30/9 μόνο με €3,030 και γίνετε μέλος της μεγάλης ιταλικής οικογένειας και του ξεχωριστού τρόπου ζωής!
Ενημερωθείτε για τα ευέλικτα χρηματοδοτικά προγράμματα, τη δυνατότητα επέκτασης εγγύησης για 2 επιπλέον χρόνια και όλες τις υπηρεσίες που παρέχει η Piaggio Hellas σε όλες τις μάρκες που αντιπροσωπεύει, σε ένα κατάστημα Piaggio, και στο www.gr.piaggio.com

ΔΩΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ TRIUMPH ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Ναι, οποιασδήποτε Triumph, αλλά από το κατάστημα Triumph Πιερράκος.
Και τι δώρα; Πακέτα ρουχισμού με το λογότυπο της Triumph για να είσαι ασορτί. Εσύ το μόνο που έχεις να κάνεις, είναι πάρεις στο τηλέφωνο: 2109824821 και να μάθεις.

ΟΛΟ ΚΕΡΔΙΖΕΤΕ, ΚΑΙ ΚΕΡΔΙΖΕΤΕ, ΚΑΙ ΚΕΡΔΙΖΕΤΕ...

Ναι, για σας δουλεύω. Για να σας βρίσκω όλες τις νέες προσφορές, να το μαθαίνετε πρώτοι και να επωφελείσθε.
Γιατί μόνο εδώ θα βρείτε τέτοια προσφορά: Στο κατάστημα Triumph του Γ. Πιερράκου θα βρείτε για περιορισμένο αριθμό το Triumph Tiger 1050 στην πολύ χαμηλή τιμή των €10,990! Και όχι μόνο αυτό... Δώρο με την αγορά του τριβάλιτσο παρακαλώ (τρεις βαλίτσες της Triumph), κεντρικό σταντ, χούφτες προστατευτικές και ζελατίνα τουριστική λίγο ψηλότερη. Είδατε όλο σας φτιάχνει το εμπορικό του ebike.gr. Θές τηλέφωνο; Πάρε: 2109824821. Θές site πάρε: www.pierrakos-moto.com

DOWNTOWN 300I/ ABS, ΝΤΥΜΕΝΟ ΣΤΑ CARBON ΚΑΙ ΣΤΑ ΑΛΟΥΜΙΝΙΑ

Το νέο επετειακό να το πούμε;
Kymco Downtown 300, διαθέτει Carbon κομμάτια στη σύνθεσή του, στη μάσκα, στην εξάτμιση και στο μοτέρ, ενώ το αλουμίνιο του προσδίδει φινέτσα, ακαμψία και λειτουργικότητα, έχει αντικαταστήσει πολλά μεταλλικά κομμάτια. Γιατί αυτό; Μα είναι απλό. Ένα πετυχημένο με τόσες πωλήσεις Scooter, μπορεί να κυκλοφορεί με ό,τι "R" βελτίωση θέλει. Επίσης η Cymco με αυτό τον τρόπο γιορτάζει τις πολλές χιλιάδες μονάδες που έχουν διατεθεί στην ευρωπαϊκή αγορά. Δείτε το από κοντά σε ένα κατάστημα Kymco. 800-11-20025 ή στο www.kymco.gr

MRG ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΜΕ ΜΕΡΑΚΙ

Το κατάστημα του Κωσταντίνου Γιαννακόπουλου στην Μιχαλακοπούλου (το MRG) , δεν είναι ένα απλό συνεργείο για Service και μόνο.
Ο συγκεκριμένος κύριος κατέχει άνω του μέσου όρου τη μηχανο-λογική, λύνοντας πολλά άλυτα μηχανολογικά και ηλεκτρολογικά προβλήματα στη μοτοσυκλέτα σας. Επίσης το "χοντρό" μεράκι του είναι η βελτίωση μοτοσυκλετών –κυρίως ιαπωνικών– καθώς και η τοποθέτηση ηλεκτρονικών βοηθημάτων όπως Traction Control, τηλεμετρίες, αισθητήρες κ.ά. Βέβαια, όπως όλα τα καλά συνεργεία του κολεγίου, διαθέτει ηλεκτρονικούς αναλυτές και μηχάνημα καθαρισμού μπεκ. Τηλ. 2107775834. Μιχαλακοπούλου και Φειδιππίδου 30 ή αλλιώς τρίτη γκαζιά στη Μιχαλακοπούλου δεξιά.

SUZUKI

Way of Life!

V-Strom

No1

σε πωλήσεις!

16.000* ευτυχισμένοι οδηγοί!

Εκατομμύρια συναρπαστικές στιγμές!

*ταξινομήσεις από το 2004 έως το 2011

DL 650 A

Τώρα, σε νέα, απίστευτη τιμή!

από €8.495

μόνο €6.995

V-Strom, η πρώτη μοτοσικλέτα σε πωλήσεις, με τον καλύτερο V-Twin κινητήρα... η απόλυτη ιαπωνική κατασκευή!
Τώρα, με τη νέα, ακόμη χαμηλότερη τιμή είναι εύκολο να την αποκτήσεις!

Βάλτο κιλό στο κεφάλι σου

made in Japan

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

LEON & PARTNERS

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ SERVICE ΣΤΟΥ ΖΩΓΡΑΦΟΥ

Ζεις στου Ζωγράφου, Γουδί, Ιλίσια ή στην ευρύτερη περιοχή; Υπάρχει ένα νέο συνεργείο με εξειδίκευση ειδικά στην βελτίωση, το "Service Moto".
Το Συνεργείο αυτό με το πρωτότυπο όνομα υπόσχεται άψογη βελτίωση σε παντός τύπου μοτοσυκλέτα (από τους δύο συνέταιρους ο ένας έχει Honda κι ο άλλος KTM, γι' αυτό παντός τύπου). Από εξέλιξη λέμε κεφαλών έως νίτρα, από ζάντες και σκελετά έως λάστιχα, για όλα μα για όλα τα μηχανάκια. Αν δεν το έχεις ήδη δει, είναι στην Κοκκινοπούλου και Διακρίας 26, Ζωγράφου. Με τηλ. 2107718909 και με Site παρακαλώ το: www.moto-service.gr.

Η YAMAHA ΓΙΟΡΤΑΖΕΙ 50 ΧΡΟΝΙΑ RACING

Η YZF-R1, μοτοσυκλέτα-ορόσημο για την πορεία της YAMAHA, φέτος θα συμπληρώσει 14 χρόνια ζωής σε πίστα και άσφαλτο
Συμμετέχοντας με τον δικό της τρόπο στον εορτασμό των 50 χρόνων Grand Prix Racing της YAMAHA, η ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ προσφέρει την YZF-R1 μοντέλο 2009 στην τιμή των €12,590 μόνο!
Η "εορταστική" τιμή έχει άμεση ισχύ, αφορά περιορισμένο αριθμό δικύκλων και ισχύει μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων. Μπορείτε από σήμερα κιόλας να επισκεφθείτε το Δίκτυο Συνεργατών μας ή το Site της εταιρίας: www.yamaha-motor.gr

ΚΑ-ΤΑ-ΠΛΗ-ΚΤΙ-ΚΟ

Κυρίες και κύριοι, σας παρουσιάζουμε το πιο εξελιγμένο σύστημα Bluetooth και ασύρματης ενδοεπικοινωνίας σε μία συσκευή.
Το όνομά του είναι Interphone F3 και μπαίνει σε όλα τα κράνη του κόσμου. Διαθέτει σύνδεση με το κινητό σου για να μιλάνε όλοι μαζί, ένας-ένας ή ο καθένας με το κινητό του. Ασύρματη ενδοεπικοινωνία μεταξύ οδηγού και συνοδηγού για μουρμούρα, σύνδεση με mp3 player για να ακούς hard rock στα στροφιλίκια, 2 ακουστικά για στερεοφωνικό ήχο και φυσικά μικρόφωνο. Επίσης είναι 100% αδιάβροχο. Τιμή μόνο €98 για τον έναν και €190 το διπλό πακέτο για δύο αναβάτες. Μα που αλλού από τον Γκουντούφα accessories; www.goudoufas.gr ή πάρε στο 2107484891

Μ' ΑΝΕΒΗΚΕ ΕΝΑ ΓΑΙΔΟΥΡΙ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΙ

Η ρέπλικα αυτουνού το παλιο-Ιταλού, που βάζει όλο γαϊδούρια, αστράκια και μάτια στο κράνος του (ρε πως τον λένε;), βρίσκεται στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories.
Το AGV του Ropi, Roti, κάπως έτσι τον λένε, διατίθεται τόσο για τον μπαμπά, όσο και για τον γιό του ή κόρη (κοινός τσούπρα). Στα ίδια γραφικά, για να μη λένε ότι "έχει ο γονιός και του παιδιού δεν δίνει". Με τιμή μόνο €110 για το παιδικό και €220 για το μπαμπαδίστικο. Και σε 12 άτοκες δόσεις. Φυσικά στον φίλο μας τον Βασίλη Γκουντούφα, www.goudoufas.gr, ή στο 2107484891.

Νέα κουμπωτά σαμάρια που κάνουν τις αποδράσεις σας

...παιχνίδι!

ΤΩΡΑ ΠΙΟ ΕΥΚΟΛΑ ΑΠΟ ΠΟΤΕ στα PAPASTAVROU Shops, ΒΑΣΕΙΣ ΣΑΜΑΡΙΩΝ και ΚΟΥΜΠΩΤΑ ΣΑΜΑΡΙΑ C-BOW για τα παρακάτω μοντέλα:

APRILIA: Aprilia NA850 Mana/GT, SL 750 Shiver/GT, SMV 750 Dorso-duro ● **BMW:** F 800 R, K1200 S. K1200 / 1300 R ● **DUCATI:** Monster 696 / 1100 / 1100 S, Multistrada 1200/S, Multistrada 620 / 1000 / 1100 / S ● **HONDA:** CB1000 R, CB600 F Hornet από '07-, Honda CBF 500 / 600 / 1000 ● **KAWASAKI:** ER-6n from '09, ER-6n / f up to '08, Versys '07-'09, Versys from '10-, Z1000 '07-'09, Z750 S from '07- - **KTM:** 690 Duke ● **MOTO GUZZI:** Breva V, Griso 850 / 1100 ● **SUZUKI:** DL 650 V-Strom, GSF 650 / 1250 S ● **TRIUMPH:** Speed Triple 1050, Street Triple, Tiger 800/XC - **YAMAHA:** FZ1 Fazer, FZ6 from '07-, XJ 6 Diversion

HEPCO & BECKER

Πλαϊνά σαμάρια με ρυθμιζόμενη χωρητικότητα αδιάβροχα φερμουάρ, υδροαπωθητικό υλικό και αδιάβροχες εσωτερικές θήκες. Τοποθετείται και κλειδώνει απευθείας επάνω στις C-Bow βάσεις της Hepco & Becker.

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

ΜΕ ΚΑΘΕ SERVICE ΔΩΡΟ ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ

Το Moto Hospital έχει για εσάς μια πολύ καλή προσφορά. Στο εν λόγω κατάστημα, εάν πάτε την μοτοσυκλέτα σας για γενικό Service, τότε οι άνθρωποι του Moto Hospital θα σας προσφέρουν δωρεάν γλυκό κουταλιού και: δωρεάν Service (λάδια μπουζί, όχι κανα κατέβασμα μοτέρ) στο έρμο το παπάκι σας. Για να μην έχετε το Super Sport στην πένα και το κακόμοιρο το παπάκι σας του πεταματού. Κλείστε σήμερα ραντεβού στο 210 9960080 ή μπείτε στο: www.moto–hospital.gr για να ενημερωθείτε.

ΚΑΘΑΡΟ ΜΠΕΚ, ΚΕΝΑ ΔΕΝ ΦΟΒΑΤΑΙ

Γι' αυτό περάστε από το κατάστημα Moto Hospital, που διαθέτει και υπηρεσίες καθαρισμού μπεκ παντός τύπου. Επίσης με το σύστημα της ογκομέτρησης που διαθέτει το κατάστημα, μπορείτε να δείτε ποια από τα μπεκ της μοτοσυκλέτα σας είναι κλ@σμένα και ποια όχι. Για να μην παραπονιέσαι για τις "τρύπες" και τα "κενά" που έχει το μοτέρ σου, ξεκίνα από τα βασικά, καθάρισε τον ψεκασμό σου δηλαδή. Για Ιδιώτες και επαγγελματίες του χώρου. Κλείστε σήμερα ραντεβού για "εισαγωγή" στο 210 9960080, ή μπείτε στο: www.moto–hospital.gr για να ενημερωθείτε.

ΟΛΑ ΓΙΑ ΤΑ BMW

Βάση και tank bag ειδικά σχεδιασμένο για το νέο F 650 και F 800 BMW GS.
Η χωρητικότητα του είναι 20 λίτρα, δηλαδή 40 κουτάκια αναψυκτικού και η τιμή του μόνο €4 ανά λίτρο. Θα το βρείτε και αυτό στο www.goudoufas.gr ή στο 2107484891

ΤΡΕΛΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ

Εμείς που πάντα ψάχνουμε για εσάς το καλύτερο και το φθηνότερο, έχουμε να σας προτείνουμε το κατάστημα του Γιάννη Λιανού Quick Turn.
Το συγκεκριμένο (κατάστημα) "σηκώνει" καθημερινά πολλές νέες προσφορές σε επώνυμα προϊόντα όπως ένδυση και αξεσουάρ. Γι' αυτό αν θες να αγοράσεις αξεσουάρ αναβάτη και μοτοσυκλέτας, ο,τιδήποτε από μπουφάν καλοκαιρινά και κράνη έως ergal μανέτες και βαλίτσες, πριν αποφασίσεις μπες στο www.quickturn.gr ή πάρε στο 2106911077 για να βρεις επώνυμες προσφορές έως και 50% κάτω.

Γκουντούφας

Επιλεγμένες καλοκαιρινές προτάσεις

accessories

Φέτος το Καλοκαίρι, Θα την περάσεις Jet

NEXX

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

NEXX

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

NEXX

€150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) AIR FOXY
€150 (6X25 ΑΤΟΚΑ) AIR WHITE

NOLAN

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

MT

RETRO LEATHER BROWN
RETRO LEATHER BLACK

CABERG

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

GIVI

€99 (6X16.50 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
€120 (6X20 ΑΤΟΚΑ) 10.4 AIR WHITE
€120 (6X20 ΑΤΟΚΑ) 10.4 AIR BLACK

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

ΝΕΟ CABERG CENTURY ΜΕ ΔΩΡΟ ΤΟ ΔΙΠΛΑΝΟ

Πείτε μου δε σας ταξιδεύει στην εποχή των αερομαχιών με διπλάνα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου;
Όχι; Ε τότε σας θυμίζει κάτι από Norton Comando; Τέλος πάντων αυτό το κράνος έχει κάτι το πολύ όμορφο και ιδιαίτερο μην μου πεις όχι. Είναι εμπνευσμένο και κατασκευασμένο εξολοκλήρου στην Ιταλία (ε βέβαια αν ήταν Ιαπωνικό θα είχε τον Πίκατσου πάνω), διαθέτει φινίρισμα και κέλυφος από φυσικό δέρμα και τα γυαλιά πάνε πακέτο. Η τιμή του είναι μόνο €159 από €199, κάτι σαν καλοκαιρινή προσφορά από τη Moto Market. Γραμμή επικοινωνίας για όλη την Ελλάδα 801 11 795 615

Η UVEX ΞΑΝΑΧΤΥΠΑ...

...με το νέο UVISION.
Τρελό κράνος από την Uvex με μυστικό επιτυχίας του το πολύ χαμηλό βάρος και τα τέσσερα κανάλια αερισμού που διαθέτει στο μπροστινό μέρος για τον απόλυτο δυνατό αερισμό σε κράνος Full Face. Για να πετύχει το χαμηλό βάρος του χρησιμοποιεί υλικά όπως Carbon, Kevlar και Fiber, ενώ είναι και για αγωνιστική χρήση, διαθέτοντας λουρί με Double D. Επίσης (και επιμένω για τον εξαερισμό του), διαθέτει και δύο κανάλια θερμοαποβολής στο πίσω μέρος του κέλυφους, για τρελό "πάρτι" αέρα μέσα στο κεφάλι σου τους καλοκαιρινούς μήνες. Η τιμή του είναι μόνο €299 από €375, κάτι σαν καλοκαιρινή προσφορά από τη Moto Market. Γραμμή επικοινωνίας για όλη την Ελλάδα 801 11 795 615

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, που 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 μπες στο www.motorcycleridingacademy.com ή πάρε στο 6941633040 και γίνε άνθρωπος.

MOTRAC
MOTORCYCLE RIDING ACADEMY

LOGITECH K360

Ένα νέο πληκτρολόγιο παρουσίασε σήμερα η Logitech, το ασύρματο K360, προσφέροντας μεγαλύτερη άνεση στην πληκτρολόγηση όταν χρησιμοποιούμε ένα laptop ή ένα netbook και με τη διάταξη πλήκτρων που έχουμε συνηθίσει.
Το νέο περιφερειακό είναι ιδιαίτερα συμπαγές, περίπου 20% μικρότερο από ότι τα κλασσικά πληκτρολόγια. Το K360 απαλλάσσει τον χρήστη από κάθε έγνοια καθώς η μπαταρία του έχει διάρκεια ζωής έως 3 χρόνια (ανάλογα τη χρήση), ενώ η plug and play σχεδίαση κάνει τη σύνδεση με τον υπολογιστή υπόθεση δευτερολέπτων. Επίσης η ασύρματη τεχνολογία της Logitech στα 2.4 GHz συνδυάζει τη σταθερότητα μιας ενσύρματης με την πρακτικότητα της έλλειψης καλωδίων. Τέλος, ο μικροσκοπικός USB δέκτης Logitech Unifying μπορεί να μείνει μόνιμα συνδεδεμένος πάνω στον φορητό μας και είναι συμβατός με μια σειρά από πληκτρολόγια, ποντίκια και αριθμητικά πληκτρολόγια, για να μην χρειαζόμαστε πολλαπλούς δέκτες.
Το ασύρματο πληκτρολόγιο Logitech K360 αναμένεται να είναι διαθέσιμο στην Ευρωπαϊκή αγορά από τα τέλη Ιουνίου με προτεινόμενη λιανική τιμή τα €29.99. Για περισσότερες πληροφορίες για το K360 μπορείτε να επισκεφθείτε το εταιρικό site www.logitech.com.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ!

Αφιερωμένο από εμάς (το ebike.gr) που ιδροκοπούμε να σας βρούμε ΤΙΣ προσφορές και τα καταστήματα Παπασταύρου Shops…
…πλαϊνά σαμάρια GIVI ή Kappa μεταβλητού όγκου για όλες σχεδόν τις μοτοσυκλέτες, μαζί με τις βάσεις του για να μη βρίσκουν στα πλαστικά και στις εξατμίσεις, αλλά και για καλύτερη στήριξη, μόνο με €130. Είπατε κάτι; Και με τοποθέτηση παρακαλώ. Πάρτε στο 210 9249350 ή περάστε από ένα κατάστημα Παπασταύρου Shops, για να τα δείτε και από κοντά. Για να πάρετε την μαγική τιμή πείτε την "μαγική" λέξη ebike.

MOTO HOSPITAL

- Service - Επισκευές
- Βελτιώσεις
- Αναπαλαιώσεις
- Ανταλλακτικά
- Καθαρισμός μπεκ
- Εμπορία μοτο
- Ελαστικά

www.moto-hospital.gr

Τα πάντα για την υγεία της μοτοσικλέτας σας σε ένα κατάστημα!

Vespa GILERA SUZUKI Kawasaki YAMAHA HONDA

Δωδεκανήσου 15 - Αργυρούπολη Τηλ/Fax: 210 9960080

ΝΕΑ ΑΠΙΣΤΕΥΤΗ ΤΙΜΗ ΓΙΑ ΤΟ V-STROM

Τέλος τα ψέματα παιδιά… Η Suzuki παρουσίασε τις νέες μειωμένες τιμές εδώ και κανα μήνα, και εμείς πρώτοι το δημοσιεύσαμε στο blog του περιοδικού ebike.gr. Όμως θέλουμε να επιμείνουμε στην απίστευτη τιμή του V-Strom 650, το οποίο διατίθεται στα €1,500 κάτω! Από €8,495 που είχε δηλαδή πήγε στα 6,995. Τώρα τι να σας πω; Ότι είναι για περιορισμένο αριθμό και εξαντλούνται με τάχιστο ρυθμό; Δε θέλω να σας αγχώσω. Γι' αυτό οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο δίκτυο των επίσημων εμπόρων μοτοσυκλετών Suzuki σε όλη την Ελλάδα, που θα βρουν στη διεύθυνση www.suzuki.gr/motos/sales.php και στο τηλέφωνο 24ωρης εξυπηρέτησης 210 99 88 168.

ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΛΑΔΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ;

Ένα πράγμα και μόνο πρέπει να προσέχεις στο έρμο το μηχανάκι σου, τα λάδια του. Αφού οι τιμές πάνω κάτω είναι σχεδόν ίδιες για όλα τα λάδια, γιατί να μην ταΐζεις το μηχανάκι σου με το καλύτερο;

Το Bel-Ray EXS Full Synthetic Ester είναι ένα πλήρες συνθετικό λάδι εστερικής βάσης ειδικά σχεδιασμένο για τις υψηλές απαιτήσεις του παγκόσμιου πρωταθλήματος SBK. Για τετράχρονους κινητήρες και μόνο, με κύριο πλεονέκτημα την υποδειγματική σταθερότητα και αντοχή του ιξώδους του στις υψηλές δυνάμεις διάτμησης και ακραίες θερμοκρασίες, αποτρέποντας έτσι την ολισθηρότητα του συμπλέκτη ακόμα και στις πιο αντίξοες συνθήκες. Πρόκειται για την κορυφαία επιλογή στην κατηγορία του που επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι το υπερπληροί τις απαιτήσεις απόδοσης API SM & JASO MA2.

Το EXS Full Synthetic Ester διατίθεται στην Ελληνική αγορά από τον επίσημο αντιπρόσωπο της Bel-Ray, MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε. Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε το www.motoway.gr, και στο 2310 515557.

Η ΝΕΑ SHAD SH48 ΠΑΕΙ ΠΑΝΤΟΥ!

Με χωρητικότητα 48 λίτρων για δύο full face κράνη , με εξαιρετικό αεροδυναμικό σχεδιασμό, και με το ιδανικό minimum βάρος των 3,7kg ώστε να εξασφαλίζεται η μέγιστη απορρόφηση των κραδασμών, η νέα SH48 αποτελεί την κορυφαία επιλογή.

Οι ειδικά σχεδιασμένες βάσεις της SH48 προσφέρουν την απόλυτη εφαρμογή στη μοτοσυκλέτα χωρίς να κουνά καθόλου. Η SHAD επίσης διαθέτει για το νέο μοντέλο της καλύμματα αποχρώσεων σε διάφορα χρώματα, που επιτρέπουν την αλλαγή της εξωτερικής εμφάνισης. Διαθέσιμο είναι και το ειδικό φανάρι stop. Για κόκκινη νύχτα παντού. Τα προϊόντα SHAD θα τα βρείτε σε όλη την Ελλάδα από το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε. Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφθείτε το www.motoway.gr.

ΓΑΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ MOTOWAY Α.Ε. ΚΑΙ BEL-RAY S.A.

Ποιος είπε ότι ο χώρος της μοτοσυκλέτας είναι στάσιμος; Ορίστε: Η MOTOWAY ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε. ανακοινώνει τη νέα συνεργασία της, για την διανομή των κορυφαίων λιπαντικών BEL-RAY στην Ελλάδα.

Η εταιρία BEL-RAY με την αδιαμφισβήτητη τεχνογνωσία της άνω των 60 ετών αποτελεί το σημείο αναφοράς που όλοι θέλουν να φτάσουν στην αγορά των λιπαντικών. Η γκάμα της BEL-RAY περιλαμβάνει εξειδικευμένες προτάσεις για όλους τους τύπους μοτοσυκλέτας αλλά και ειδικά προϊόντα λίπανσης για όλα τα μέρη της από την αλυσίδα μέχρι και τη μηχανή. Τα λιπαντικά BEL-RAY έχουν αναπτυχθεί σύμφωνα με τις αυστηρότερες προδιαγραφές και είναι τα μόνα τα οποία φέρουν την ένδειξη Environmental Carbon Management (ECM) ως φιλικά προϊόντα προς το περιβάλλον. Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε το www.motoway.gr και στο 2310 515557.

MOTO WAY
THE WORLD OF MOTORCYCLE

We Like

και προτείνουμε...

ΑΘΗΝΑ

TO Service και Η Βελτίωση
στην Μιχαλακοπούλου

ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ

Προστατευτικά κάγκελα
για όλα τα μοντέλα της αγοράς

ΠΟΛΥΓΟΝΟ

Πεπειραμένο λαστιχάδικο στον περιφερειακό...
που πιάνει όλη την περιφέρεια

ΖΩΓΡΑΦΟΥ

Ζωγράφου και προάστεια,
δεν υπάρχει καλύτερο!

ΥΜΗΤΤΟΣ

Το δικό μας λαστιχάδικο
στον Υμηττό

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Εξουσιοδοτημένο YAMAHA
service στην Αργυρούπολη

ΓΡΑΝΑΖΙΑ SUPERSPROX

Τα ergal γρανάζια είναι τρομερά ελαφριά έτσι; Αλλά τρώγονται και λίγο πιο γρήγορα. Τα ατσάλινα πάλι είναι ανθεκτικά, αλλά από βάρος και ζύγισμα τα περισσότερα είναι χάλια.
Ορίστε λοιπόν τι απλό και έξυπνο λανσάρει εδώ και χρόνια η αμερικανική SuperSprox: Συνδυασμό ergal και ατσαλιού μαζί σε ένα πακέτο. Έτσι εξασφαλίζεται χαμηλό βάρος, ακαμψία και μακροζωία, άσε που έχει και τρελή μόστρα. Είναι ίσως τα μοναδικά που αντέχουν τόσα χιλιόμετρα, με εγγύηση. Αντιπρόσωπος για τα συγκεκριμένα είναι ο δικός μας Τάκης Μπουρνάς και τα στέλνει όπου εσείς του πείτε τόσο απλά. 210 9617402 Κρώμνης 42 Αργυρούπολη.

ΤΟ FAN MOTORCYCLE ΣΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ!

Μέσα στην μουρμούρα της εποχής, υπάρχουν ορισμένα καταστήματα που συνεχίζουν να παλεύουν, να προκόβουν και στο τέλος να ανταμείβονται όχι μόνο για την προσπάθεια αλλά και για τη συνεισφορά τους στον χώρο της μοτοσυκλέτας.
Ο Φάνης Στρωματιάς και η παρέα του με το κατάστημα Fan Motorcycle κατάφερε μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα, όχι απλά να είναι ένα ακόμα εξουσιοδοτημένο κατάστημα της Ducati, αλλά να γίνει και No.1 dealer αυτής. Αν ήμασταν στην Αγγλία θα τον φωνάζαμε πλέον "σερ Φάνη". Ο,τιδήποτε επομένως χρειαστείς για Ducati όπως γνήσια ανταλλακτικά, Service και φυσικά ανταλλαγές και πωλήσεις, μην ψάχνεις άδικα... ένα είναι το νούμερο ένα κατάστημα πλέον: FAN Motorcycles
Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, Τηλ: 210 9955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.

KBC VR, ΜΕ ΜΟΝΟ 119€;

Νέο κράνος από την KBC με κωδικό όνομα VR. Κέλυφος Powercore (ελεύθερη μετάφραση "δυνατός πυρήνας"), υποσιάγωνο και επιρίνιο στανταράκι με την αγορά του, ενώ διαθέτει και αυτό αφαιρούμενη εσωτερική επένδυση duralux και πίσω αεροτομή, για το μάτιασμα... ή για σταθερότητα στα πολλά ή και τα δύο. Διατίθεται σε μαύρο και έντονο κίτρινο. Με το εικονικό αντίτιμο των €119 και λέμε εικονικό, γιατί τι δίνεις τι παίρνεις. 210 8547681 και διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, www.motofashion.gr.

KBC VR4R FULL CARBON

Ε ρε επιλογές κρανών που έχουμε εδώ στο περιοδικό... Όχι δες και πες μου, δεν είναι από τα ποιο όμορφα κράνη που έχεις δει; Είναι πανάλαφρο από Carbon υλικό, με άψογο εξαερισμό πέντε σημείων, υποσιάγωνο και επιρίνιο στάνταρ (και όχι εξτρά λεφτά) και Spoiler στο πίσω μέρος για μεγαλύτερη σταθερότητα στα πολλά χιλιόμετρα.
Επίσης "το όμορφο" διαθέτει full αφαιρούμενα εσωτερικά (να θυμάστε ότι πλένονται όπως όλα, μόνο με μαλακτικό) και κοστίζει άκουσον-άκουσον μόνο από €249. Και λέμε "από" γιατί βγαίνει και σε λευκό και σε μαύρο. Καλό έ; Γράφε: 210 8547681 και διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, www.motofashion.gr.

We Like

και προτείνουμε...

ΣΑΛΑΜΙΝΑ

για την Σαλαμίνα και το διαδίκτυο

Ν. ΚΟΣΜΟΣ

δίνει ΑΞΙΑ στην μοτοσυκλέτα σας

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Εμπειρία αποκτημένη στην πίστα

Ν. ΚΟΣΜΟΣ

Ο ΕΙΔΙΚΟΣ στα φρένα!

αν θέλετε κι εσείς να προβληθείτε στις σελίδες του

We Like επικοινωνήστε μαζί μας

στο: 3chris@ebike.gr • Κιν. 6946120836

THE WAVE WAS BACK!

Το ορμητικό κύμα της Jose Cuervo έριξε την αυλαία του την Κυριακή 3 Ιουλίου χαρίζοντάς μας τρεις ημέρες γεμάτες έντομο ρυθμό, αστείρευτο κέφι και ένα line up που κάλυπτε όλα τα rock μουσικά γούστα.
Το 15ο Rockwave Festival, το μεγαλύτερο μουσικό γεγονός του καλοκαιριού, ολοκληρώθηκε φιλοξενώντας ονόματα της διεθνούς και της ελληνικής μουσικής σκηνής που ξεσήκωσαν πλήθος κόσμου. Στις 1, 2 και 3 Ιουλίου, μια ξεχωριστή μουσική εμπειρία ξετυλίχτηκε στα καθιερωμένα πλέον 2 stages του θεματικού πάρκου TerraVibe Park. Το αποτέλεσμα ήταν ένα μεγάλο χορευτικό πάρτι που μας χάρισε ανεπανάληπτες στιγμές, παρασύροντάς μας σε νέους, δυναμικούς ήχους!
Εμπνευσμένο από την εκρηκτική ενέργεια της Jose Cuervo, η μουσική περιπέτεια του φετινού Rockwave Festival πλαισιώθηκε από τους: The Prodigy, Editors, Γιάννης Αγγελάκας 3, Cake, Ψαραντώνης, Gogol Bordello, Monster Magnet, The Stranglers, Kyuss Lives!, Therapy?, Sivert Hoyem, Παύλος Παυλίδης & B-Movies, VASSILIKOS και πολλούς άλλους που παρέλασαν από τις 2 σκηνές του TerraVibe Park!

ΣΑΜΑΡΙΑ ΠΟΥ ΚΟΥΜΠΩΝΟΥΝ...

...και ξεκουμπώνουν, ναι είναι αλήθεια.
Τώρα για όλες σχεδόν της μοτοσυκλέτες ειδικές διακριτικές βάσεις που τοποθετούνται πάνω στη μοτοσυκλέτα με αναμονές, για να "κουμπώνεις" και όχι να δένεις τα σαμάρια. Αυτή η πρωτοποριακή λύση έρχεται από τη Hebco και τα καταστήματα Παπασταύρου Shops. Τα σαμάρια είναι 100% αδιάβροχα από ημιάκαμπτο υλικό και μεταβλητού όγκου. Μάθετε για το δικό σας μηχανάκι στο 2109249350 ή δείτε σχετική διαφήμιση που κυκλοφορεί στο τεύχος του ebike.

ΔΡΟΣΕΡΑ LAPTOP

Σήμερα η Logitech παρουσίασε μια εξελιγμένη βάση ψύξης φορητών, την Logitech® Cooling Pad N200, με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας, προσφέροντας μεγάλη άνεση και σταθερή θερμοκρασία στη χρήση του φορητού μας, όπου κι αν καθόμαστε, από τον καναπέ, στο κρεβάτι ή ακόμη και στο πάτωμα!
Η βάση N200 προσφέρει κορυφαία ψύξη χάρη στον ανεμιστήρα της που καλύπτεται από μια μεγάλη σχάρα. Ο τοποθετημένος σε κλίση ανεμιστήρας είναι ουσιαστικά αθόρυβος, ενώ οι εισαγωγές αέρα -πίσω και πλάγια- προσφέρουν ανεμπόδιστη ροή αέρα. Έχουμε στην διάθεσή μας δύο ταχύτητες για τον ανεμιστήρα ενώ μπορούμε, αν το επιθυμούμε, να τον σβήσουμε. Η τροφοδοσία γίνεται μέσω σύνδεσης USB με τον φορητό, ενώ η κατανάλωση ρεύματος είναι χαμηλή επηρεάζοντας ελάχιστα την διάρκεια ζωής της μπαταρίας του. Επιπρόσθετα η βάση N200 είναι πολύ ελαφριά και κομψή οπότε είναι εύκολη στη μεταφορά σε οποιοδήποτε χώρο. Ακόμη, στο μπροστινό μέρος έχει μια ελαφριά προεξοχή συγκράτησης του φορητού.
Η Logitech Cooling Pad N200 αναμένεται να είναι διαθέσιμη στην Ευρώπη από τα τέλη Ιουνίου με προτεινόμενη λιανική τιμή τα €39.99. Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε το εταιρικό site www.logitech.com.

ΠΩ-ΠΩ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ

Θυμάστε το ανέκδοτο με τον τρελό τύπο που έψαχνε να βρει πινέζες στα εργοστάσια και στο τέλος είπε πω-πω πινέζεεες; Έτσι αισθανθήκαμε και εμείς, όταν βρεθήκαμε στο κατάστημα Fan Motorcycle.
Πολλά μεταχειρισμένα ρε παιδάκι μου και όλα άψογα και σε καλές τιμές. Τα πάντα έχει ο άνθρωπος και ανταλλαγές κάνει και καλό καφέ. Αν ψάχνεις και εσύ να δώσεις, να πάρεις ή να ανταλλάξεις, πέρνα από το κατάστημα του Φάνη Στρωματιά, και σίγουρα θα κάνεις το deal που θες. FAN Motorcycles, Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, Τηλ: 210 9955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

www.peugeotscooters.gr

ΚΕΝΤΡΟ - ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΣΕ ΧΡΟΝΟ LXR

arrow

24 άτοκες δόσεις με 10% προκαταβολή

Η καλύτερη λύση στην πόλη με 2.990€ στα 200cc

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

PEUGEOT LXR

PEUGEOT SCOOTERS

Shell ADVANCE

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

2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

ΤΕΟΜΟΤΟ

DUCATI
Desmo Owners Club
DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community
ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ACHAIA MOTO CLUB
DEAUVILLE.GR
HELLAS FAZER CLUB
GWGR
Kings Riders Club
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ
ΛΑΓΚΑΔΑ
MOO
AB
AprilliaBikers
Agrinio Motorcycle Club
ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ
1990
ΛΕΣΧΗ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΩΝ
ΖΑΚΥΝΘΟΥ (ΛΕ.ΜΟ.Ζ.)
MOTO CLUB of ZAKYNTHOS

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

bike me aprilia
aprilia riders club hellas

KTM HELLAS CLUB

Μοτοσυκλετιστικος Ομιλος Σοκου
Ο λιπος γεωμος
M.O.C.
2003

www.motoRidersClub.com

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
Σ.ΜΟ.Κ.
www. smok.gr

ΣΥ.ΜΟ.ΦΕ

TDM HELLAS

HELLAS CLUB
V-Strom

www.motoparea.gr

MYTHIC BIKES
Vintage Motorcycle Collection - ATHENS 2009

Honda Motorbikes Club Hellas
www.hondaclub.gr

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

clubs
DUCATI
Desmo Owners Club
M. O. H.
ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ FAZER ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
FAZER
2010
www.myfazer.gr
moto
Club of Feres
ΟΜΙΛΟΣ ΦΙΛΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΦΕΡΩΝ
www.hayabusa.gr
pit lane.gr
E-75
SCOOTER
CLUBHELLAS.GR
los Touristas
MOTO TOURING CLUB
yourclubs

BKing Club Hellas

V-Strom HELLASFORUM.COM

ΜΟΤ.Ε.Κ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

GS Forum BMW

www.MotoRadioStation.gr

ΣΥΜΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΛΕΥΚΑΔΑΣ
email: info@symoi.gr www.symoi.gr τηλ. 26450 21033

30 ΛΕΜΟΤ ΧΡΟΝΙΑ

TRANSALP HELLAS CLUB

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

Σπύρος Τσαντήλας

Σε λιγότερο από δύο μήνες γίνομαι 40. Κοιτώ πίσω στα χρόνια που πέρασαν και βλέπω μόνο δυσάρεστα γεγονότα στην παγκόσμια ιστορία.

Καταστολή στα μούτρα σας

Κάποτε οι άνθρωποι ήταν μάρτυρες σπουδαίων ιστορικών στιγμών, τεράστιες επιστημονικές ανακαλύψεις, κοινωνικές και εργατικές κατακτήσεις. Απ' το μικρό παράθυρο της δικής μου ζωής κοιτώ πίσω και βλέπω μόνο δυσάρεστα γεγονότα. Πόλεμοι, γενοκτονίες, αρρώστιες, πυρηνικές καταστροφές, σεισμοί, πφαίστεια, τσουνάμι, πείνα, κοινωνικές ανισότητες. Το μόνο ευχάριστο συμβάν της παγκόσμιας ιστορίας που μπορώ να ανακαλέσω στη μνήμη μου είναι η πτώση του τείχους στο Βερολίνο. Τίποτε άλλο.

Όλα αυτά τα θυμάμαι μετά από δύο κολασμένες εβδομάδες στην πλατεία Συντάγματος. Είδα με τα μάτια μου αστυνομικούς, μισθωτούς συμπολίτες μας, να δηλητηριάζουν και να χτυπούν λυσσαλέα ηλικιωμένους και παιδιά, άοπλους και φιλήσυχους διαδηλωτές, να κάνουν έφιππες επιδρομές στο Μοναστηράκι, την Πλάκα, το Θησείο, να εξαπολύουν απαγορευμένα χημικά όπλα σε πρωτοφανείς ποσότητες και να δέρνουν αδιακρίτως σε καφετέριες και εστιατόρια γεμάτα τουρίστες.

Έγινα αυτόπτης μάρτυρας ενός χρεωκοπημένου πολιτικού συστήματος να στέλνει έναν στρατό τεράτων για να δώσει (αυτό που νόμιζαν πως θα είναι) το τελειωτικό χτύπημα στην πιο όμορφη διαμαρτυρία που είχα ποτέ την τύχη να ζήσω. Δεν το κατάφεραν. Το μόνο που κατάφεραν είναι να περιθωριοποιήσουν ακόμη περισσότερο τη μίζερη ύπαρξή τους και να συμπαρασύρουν μαζί τους ένα τμήμα των ενόπλων δυνάμεων που κανονικά έχει ως αποστολή της προστασία του πολίτη.

Τους ακούω ακόμα και τώρα να ξερνούν βλακείες προσπαθώντας απελπισμένα να πείσουν όσους δεν ήταν εκεί πως ο διαμαρτυρόμενος κόσμος ήταν οπλισμένοι τραμπούκοι και πως ο πάνοπλος στρατός καταστολής του Κράτους ήθελε να μας προστατεύσει από αυτούς. Γι' αυτό έριξαν κοντά 3,000 κάνιστρα απαγορευμένων ασφυξιογόνων στην καρδιά του πλήθους της φωτογραφίας λίγα λεπτά αφότου την τράβηξα; Τους βλέπετε τους τραμπούκους που θέλουν να ανατρέψουν τη Δημοκρατία στη φωτογραφία…

Αντιλαμβάνομαι πολύ καλά πως ζήσαμε τρεις δεκαετίες άμυαλης υποταγής σε υλικές επιδιώξεις άνευ ουσίας και αντικρίσματος με δανεικά λεφτά. Έχοντας μεγαλώσει σε έναν κόσμο που άγεται και φέρεται από τις προσεκτικά επιλεγμένες κακές ειδήσεις που προπαγανδίζει το κύκλωμα διεφθαρμένων Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης προσπαθούμε να ξεφύγουμε από τη ζοφερή πραγματικότητα που μας παρουσιάζουν φτιάχνοντας μια ζωή που ομορφαίνει μόνο με υλικά αγαθά. Μέγα λάθος και τώρα το πληρώνουμε.

Ο κόσμος που συνέρχεται κάθε βράδυ στις πλατείες της χώρας είναι άνθρωποι που άνοιξαν τα μάτια τους και ψάχνουν να βρουν ένα νόημα στη ζωή τους. Την επόμενη φορά που θα συγκεντρωθούμε σε μια πλατεία όπως στις 28 και 29 Ιουνίου είναι χρέος όλων μας να δώσουμε το παρόν. Διότι μπορούν να καταστείλουν προσωρινά μια συγκέντρωση 50,000 ανθρώπων, αλλά δε θα είναι σε θέση να το κάνουν μπροστά σε εκατομμύρια. Εκτός κι αν όλοι οι υπόλοιποι είναι πεπεισμένοι πως τα αντισυνταγματικά και προδοτικά μεσοπρόθεσμα που υπογράφουν ερήμην μας είναι η σωστή λύση. Αν ναι, τότε καθήστε στον καναπέ και απολαύστε τα κορόιδα να τρώνε ξύλο από υπανθρώπους (*).

(*) Αυτά που είδα και έπαθα ο ίδιος στις 15, στις 22, στις 28 και στις 19 Ιουνίου στο Σύνταγμα δεν τα έκαναν άνθρωποι. Καταλαβαίνω πως όταν ένας αστυνομικός λάβει εντολή να δείρει οφείλει να υπακούσει, αλλά όταν τους βλέπω να το απολαμβάνουν τόσο πολύ ενώ έχουν ήδη καταφέρει τον "στόχο" τους, τότε δε μπορεί παρά να είναι υπάνθρωποι, ανάξιοι να αποκαλούνται Έλληνες –και ευγενικός είμαι.

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 350	37(F)
RR 400	27(F)
RR 450	37(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	
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ), 25(Σ)
Hypermotard 796	30(F)
Hypermotard	3(Σ)
Monster 696	12(T)
Monster 796 ABS	37(F)
Multistrada 1200	19(Π), 32(T)
Streetfighter	8(Π)
Streetfighter S	37(Σ)
Gas-Gas	
EC250F	21(F)
Gilera	
GP 800	11(F)
Runner ST200	4(F)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Harley-Davidson	
Blackline	35(C)
Fat Boy Special	35(C)
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), 37(Σ)
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)

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 Adventure R	27(F)
990 SM	3(Σ)
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)
Super Duke	37(Σ)
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), 37(T)
GSX-F 650	20(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 1000 K9	7(Π), 15(Σ), 25(Σ)
RMX 450Z	23(F)
RV 125 VanVan	34(F)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Daytona 675	17(C)
Speed Triple	22(F), 33(C), 37(Σ)
Sprint GT	30(F)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(Τ), 33(Σ)
Thunderbird	19(F)
Tiger 800	32(F), 34(Τ)
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(Τ)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
X-Max 250	27(F)
XJ600	14(Τ)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
XT1200Z Super Tenere	23(Π), 29(Τ)
YZF-R 125	6(F)
YZF-R6	10(Τ)
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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Βασικά αξεσουάρ	15
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
Συμμετέχοντας σε αγώνα MTB	37
Tech News	12
Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
Φεγγάρι στη Ρόδα 2010	27
X-Poros	23
eCycle Tests	
Bianchi Methanol SL 9500	22(F)
Dura Ace Di2	15(F)
Futura Napoli	26(F)
Futura Roma	32(Σ)
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
2 Χρόνια eBike.gr	24
Civil Enduro	9
Civil Enduro II	11
Dynojet Annual Seminar '09	16
Επίσκεψη στο Bushmills	30
eParty '09	21
eParty '10 – Rockin' Bones	26
Farewell Buell	19
Μεΐωδικές εξατμίσεις 2009	18
Μεΐωδικές 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