Τεύχος 45 • Μάρτιος 2012

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

KAWASAKI VERSYS 1000
η άλλη όψη των on-off

KTM DUKE 125
μόνο τα άλογα του λείπουν

SUZUKI V-STROM 650

THE FRONT
Σου περισσεύει ένα δις; Διάβασε τι θα το κάνεις

FIRST RIDE
Οδηγούμε το Piaggio Beverly 350 Sport Touring

RACING
Η σεζόν ξεκίνησε με WSBK στο Phillip Island

Interface365

ebike.gr

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο
Κωνσταντίνος Δάλλας, cd@ebike.gr
Μάνος Κάττουλας, mk@ebike.gr
Σπύρος Τσαντήλας, spirontas@ebike.gr

Φωτογραφικός Φακός
Κάββας Σκουρίδης, cavvas@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
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Άρης Παπαπαναγής, aris@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@ebike.gr
Δημήτρης Ταυλίκος, jimitav@ebike.gr
Μιχάλης Τήλιος, mtilios@ebike.gr
Κώστας Φωτιάδης, fotiadisk@ebike.gr

Δεν ξεχνάμε
Τον Χρήστο Μωραϊτη

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

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

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

το εξώφυλλο...

The Front

News 14
Καινούργια Aprilia, Moto Guzzi και Triumph.
Όλοι οι άλλοι πάνε Ασία

First Rides

KTM Duke 125 30
Ο Κάττουλας θυμάται τα νιάτα του

Piaggio Beverly 350 Sport Touring 44
Βουτάει με τα μούτρα στη δημοφιλέστερη κατηγορία

Cover Story

Suzuki DL650 V-Strom 58
Άλλαξε ο Μανωλιός...

The Test

Kawasaki Versys 1000 80
Ωραία ιδέα. Αλήθεια!

Racing

Editorial 98
Να γιατί Panigale

Gossip 100
Ενώ τα WSBK τρέχουν, οι άλλοι ακόμα δοκιμάζουν

Racing Lines 118
Ο Checa γκρινιάζει γιατί τον παχύνανε. Ο Stoner πάλι, το βιολί του

The Back

Feature 122
Του -Bando- ιμάντα το γιαπωνέζικο ράουλο

eMarket 134
Ο Σέρλοκ Χόλμς του ebike.gr συνεχίζει την σχολαστική έρευνα αγοράς.
Αυτά είναι τα νέα του ευρήματα

exodus 152
Δημοκρατία τέλος. Φάγατε καλά την τσικνοπέμπτη;

eClubs 154
Λέσχες:
Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eIssues 158
Πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη,
την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

Τεύχος 45 - Μάρτιος '12

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

Φωτό εξωφύλλου: ο φυγόδικος

editorial

Σπύρος Τσαντήλας

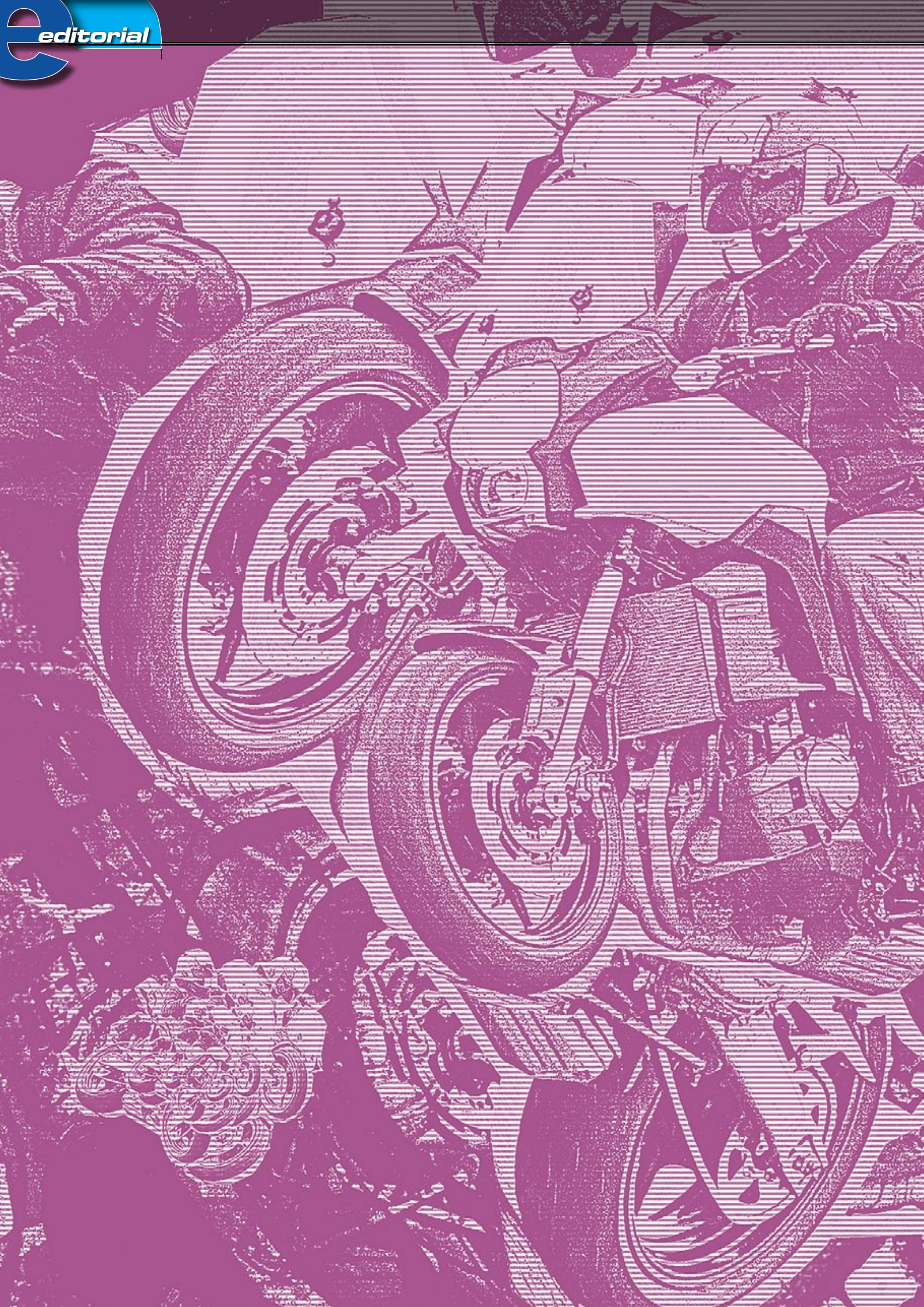
ebike.gr

Το ξέρω καλά πως το τελευταίο που θέλει να ακούσει κανείς αυτή την εποχή είναι κακά νέα. Φτώχεια από δω, κατάθλιψη από κει, θέλει κανείς να δει μια ηλιόλουστη είδηση να του σκάσει ένα χαμογελάκι, αλλά πού 'ναι;

Όχι **άλλο** κάρβουνο

Αυτό το 2012 δε μπήκε καθόλου καλά και η συνέχεια προβλέπεται ακόμη χειρότερη, ακόμη δεν έχουν εφαρμοστεί όλα τα μέτρα του πρώτου μνημονίου και ήδη οι γνωστοί εθνοπροδότες έχουν ψηφίσει δεύτερο πακέτο αφανισμού. Γι' αυτό λοιπόν έχω μια μόνο πρόταση: Γράφτε τους όλους εκεί που δεν πιάνει μελάνι και κοιτάξτε λίγο την πάρτη σας. Κλείστε τις βρωμοτηλεοράσεις, αγνοήστε τη σιχαμένη προπαγάνδα που βρέχει από παντού καθημερινά. Το έχω ξαναγράψει μερικούς μήνες πριν πως δεν έχουμε καμμιά άλλη επιλογή απ' το να βρούμε γαλήνη και ισορροπία κοιτώντας μέσα μας και δίπλα μας. Οικογένεια, φίλοι και αγαπημένοι, αυτοί θα μας δώσουν ό,τι χρειαζόμαστε και όχι τα καταναλωτικά αγαθά που πλέον δυσκολευόμαστε να αγοράσουμε. Κοινωνικοποιηθείτε, ερωτευτείτε, βρείτε την απλότητα, δε χρειάζονται λεφτά για τα πάντα.

Προσωπικά πλέον περνώ όσο περισσότερο χρόνο μπορώ με φίλους, απολαμβάνοντας μεζεδάκια της κρίσης και φτηνό κρασί. Έχω παρκάρει τη μοτοσυκλέτα –τουλάχιστον όταν δεν έχω κάποια δοκιμή να κάνω– και ξεποδαριάζομαι στο περπάτημα, πάω όσο πιο μακριά μπορώ ξοδεύοντας τα λιγότερα δυνατά χρήματα και φροντίζω να βάζω όσο γέλιο μπορώ στη ζωή μου. Θέλουν οι ξεφτίλες €10 για ένα σινεμά; Κανένα πρόβλημα, άγια πειρατεία και καλή παρέα



αρκούν πλέον για μια βραδιά που θα κρατήσει περισσότερο, θα κοστίσει τίποτα και θα γεμίσει με διασκέδαση. Ήρθε νομίζω η ώρα να αναθεωρήσουμε πολλές από τις σπατάλες που μας είχε καλομάθει η προηγούμενη λογική του lifestyle που μας πουλούσαν οι διαφημιστές και τα ΜΜΕ σε ανίερη συνεργασία με τις τράπεζες.
Παρατηρώντας τους να βυθίζονται στην άβυσσο που οι ίδιοι δημιούργησαν, ανακαλύπτω πως πίσω απ' όλα υπάρχει ακόμη ζωή –κι ας μη μπορώ να πάω στη Μποτσουάνα για σαφάρι ή στις Άλπεις για σκι. Τι να κάνουμε, Έλληνες είμαστε, αργά ή γρήγορα θα βρούμε τις δικαιολογίες που χρειαζόμαστε για να πείσουμε τους εαυτούς μας πως όλα αυτά δεν ήταν παρά ψευδεπίγραφες επιδιώξεις για να φουσκώσει το εγώ μας και πως δεν τα χρειαζόμαστε. Κάτι που είναι αλήθεια κατά βάθος.
Στην τελική, μετά την καταστροφή θα έρθει η διόρθωση. Αργά ή γρήγορα η "αγορά" θα αναγκαστεί να προσαρμοστεί στα δεδομένα των πελατών της: Όταν από τα €1,500 έχεις πέσει στα 500, θα βρεθούν και τα ρούχα και τα ηλεκτρονικά και τα μπαρ που θα έχουν τιμές για το μέγεθος της τσέπης σου. Η διαδικασία είναι αργή, πλην όμως αναπόφευκτη. Αν κάτι μας έχει διδάξει η μέγιστη αμαρτία του καπιταλισμού που ονομάζεται μάρκετινγκ, οποιαδήποτε ζήτηση δημιουργηθεί θα βρεθεί η αγορά να την καλύψει. Στην Ελλάδα αυτό το λέμε με μια παροιμία, απ' το ολότελα καλή κι η Παναγιώταινα. Βλέπω, για παράδειγμα, ένα μεγάλο κεντρικό μαγαζί παπουτσιών στη γειτονιά μου. Πριν τρία χρόνια η βιτρίνα του ήταν γεμάτη Timberland και ανάλογες μάρκες, πουθενά διψήφιες τιμές, όλα σε εκατοντάδες. Σήμερα το πρωί που πέρασα από την ίδια βιτρίνα, το 80% των παπουτσιών έκανε κάτω από €50…

Το ίδιο συμβαίνει και στην αγορά Μοτοσυκλέτας, όσο κι αν δε με συμφέρει να το λέω –όσο πέφτει η αγορά, τόσο ακολουθούν τα περιοδικά. Πέρυσι ταξινομήθηκαν στην Ελλάδα συνολικά 25% λιγότερες μοτοσυκλέτες από πρόπερσι, όμως ο Δεκέμβριος του '11 ξεχωρίζει στη στατιστική της χρονιάς μοστράροντας ένα -47%. Αν κάποιος ήθελε να μιλήσει για μια εξαίρεση, έρχεται ο Ιανουάριος και ο Φεβρουάριος του '12 να δώσουν την πραγματική διάσταση της κατάστασης: 38% κάτω ο πρώτος μήνας, 54% ο δεύτερος, νούμερα πτώσης ως προς το ήδη γονατισμένο 2011… Λέγαμε πριν μερικούς μήνες πως η αγορά πάει να βρει το φυσιολογικό της ύψος πωλήσεων στα επίπεδα του 2000 και μάλλον πέσαμε έξω. Πάει ολοταχώς για τα νούμερα της δεκαετίας του '90 και ποιος ξέρει που θα σταματήσει.
Σε πείσμα των καιρών όμως –και για όσο η βενζίνη καταφέρνει να μένει κάτω από τα €2/λίτρο– διοργανώνουμε μια όμορφη χωμάτινη βόλτα στις 18 του Μάρτη στα Γεράνεια Όρη. Σκοπός μας δεν είναι άλλος παρά όσα έλεγα πιο πάνω, να περάσουμε καλά. Ο φίλος μας ο Θανάσης Μουρίκης θα μας οδηγήσει σε διαδρομές βατές για οποιαδήποτε on-off μοτοσυκλέτα, διαδρομές που μοιραζόμαστε με το Ράλι Ακρόπολις, διαδρομές εστιασμένες στη θέα και την απόλαυση. Δε χρειάζεται να έχεις εντούρο για να έρθεις, έλα με το Africa, το Transalp, το V-Strom, ελάτε μια ολόκληρη λέσχη παρέα. Η βόλτα είναι ανοικτή σε όλους, δεν κοστίζει τίποτε και δεν παρέχει τίποτε άλλο εκτός από καλή παρέα και 2-3 ανθρώπους που ξέρουν που να μας πάνε. Και, επειδή ακόμη μπορούμε, εξασφαλίσαμε μερικά δωράκια από πελάτες μας, κάτι κράνη, γάντια και τα τοιαύτα, που θα τα κληρώσουμε σε κάποιο σημείο της διαδρομής μεταξύ των παρευρισκόμενων, έτσι ως κερασάκι σε μια όμορφη μέρα. Αρκεί να μας κάνει ο Μάρτης τη χάρη και να μην ξαναχιονίσει –γιατί αρκετά μας έχει σκίσει ως τώρα.

Στα του τεύχους, θα ξεκινήσω με ένα wallpaper που θα προσέξατε λίγο πριν αυτό το άρθρο. Είναι δουλειά ενός καλού φίλου, του Πέτρου Βασιάδη, ενός σπουδαίου γραφίστα και καλλιτέχνη που απλά θέλησε να βρει έναν τρόπο να συνεργαστεί μαζί μας αφιλοκερδώς. Από αυτό το τεύχος λοιπόν και για τη συνέχεια θα δημιουργεί μια ωραία εικόνα πάνω σε μια φωτογραφία από κάθε τεύχος. Η εικόνα αυτή είναι διαθέσιμη να την κατεβάσετε για wallpaper ή ό,τι άλλο θέλετε, κλικάροντας το "e" στην πάνω αριστερή γωνία της. Μην ξεχάσετε μόνο να κάνετε κι ένα κλικ στο λογότυπο του καλλιτέχνη, για να οδηγηθείτε και να απολαύσετε τις δημιουργίες του στο προσωπικό του site, http://deface365.blogspot.com, αξίζει τον κόπο.
Από πλευράς ύλης δεν έχω σκοπό να σας κουράσω. Επικαιρότητα, αρκετές ενδιαφέρουσες μοτοσυκλέτες, αγωνιστική δράση και μια βόλτα στις ευκαιρίες της αγοράς συνιστούν τη συνήθη ύλη που θα βρει κανείς σε κάθε μας τεύχος. Ελπίζω να το απολαύσετε.
Καλή σας ανάγνωση. <<

Το ebike.gr σας καλεί σε μια χωρ

**Με πλοηγό τον Θανάση Μουρίκη
και την παρέα του ebike.gr*
σε διαδρομές του Ράλι Ακρόπολις,
κατάλληλες για κάθε είδους on-off**

*Θα ακολουθήσει παραθαλάσσιο γεύμα για γερά πιρούνια

...ύτινη βόλτα στα Γεράνεια Όρη

ΚΥΡΙΑΚΗ 18 ΜΑΡΤΙΟΥ

ΠΟΤΕ ΑΚΡΙΒΩΣ; 10:00 ΣΤΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ

ΠΟΣΟ ΑΚΡΙΒΩΣ; Ο,ΤΙ ΦΑΣ ΚΑΙ ΟΣΗ ΒΕΝΖΙΝΗ ΚΑΨΕΙΣ!

Start

Κινέτα Kineta

Agioi Theodoroi Άγιοι Θεόδωροι

τηλέφωνα επικοινωνίας για οτιδήποτε προκύψει:

2109240868 και 6946220280 (Θανάσης)

6936688916 (Κώστας)

6976679404 (Σπύρος)

the front

Όχι μόνο η μοτοσυκλέτα αλλά και η εταιρεία. Βεβαιωθείτε ότι έχετε τα απαραίτητα ψιλά και μπείτε στην ουρά.

1199

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

Ducati for sale... again

Ο απαραίτητος πανικός γίνεται στο διαδίκτυο μετά τη δημοσίευση των Financial Times ότι η Investindustrial αναζητεί πιθανό αγοραστή για τη Ducati.

Το ενδιαφέρον της ιστορίας δεν είναι η πρόθεση πώλησης όπως θα δείτε παρακάτω, αλλά η υπολογισμένη αξία της εταιρείας στο 1 δις Ευρώ, ποσό τριπλάσιο αυτού που έδωσε η Ιταλική εταιρεία για την αγορά της Ducati το 2005 από την Texas Pacific Group.

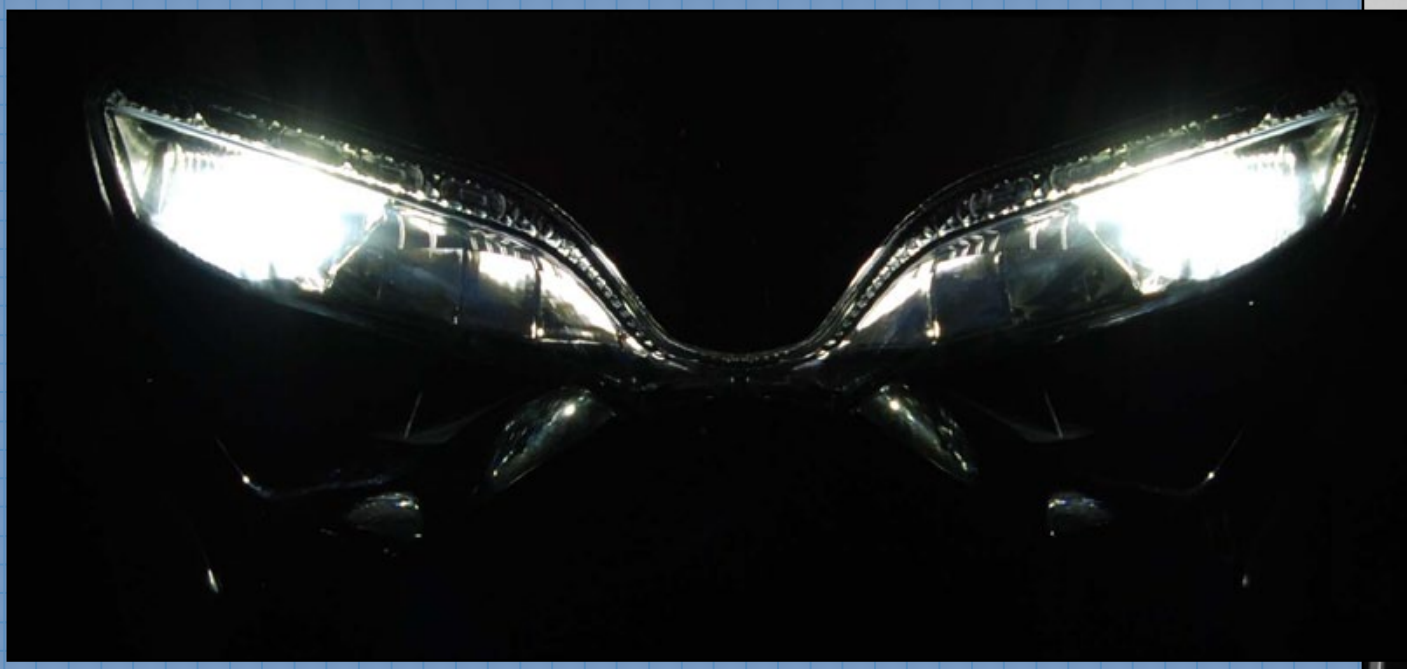
Ήδη από το 2009 κυκλοφορούσαν φήμες για πιθανή πώληση της ένδοξης Ιταλικής εταιρείας μοτοσυκλετών στην VW, οι οποίες είχαν πυρώσει μετά τις δηλώσεις του CEO της VW, Ferdinand Piech, ότι πάντα ήθελε να προσθέσει "μια μικρή, πολύτιμη εταιρεία μοτοσυκλετών" για να μπει το Group στο χώρο τον δικύκλων, δηλώσεις που αποκτούσαν περισσότερο ενδιαφέρον από τη στιγμή που ο Piech ήταν αναβάτης Ducati.

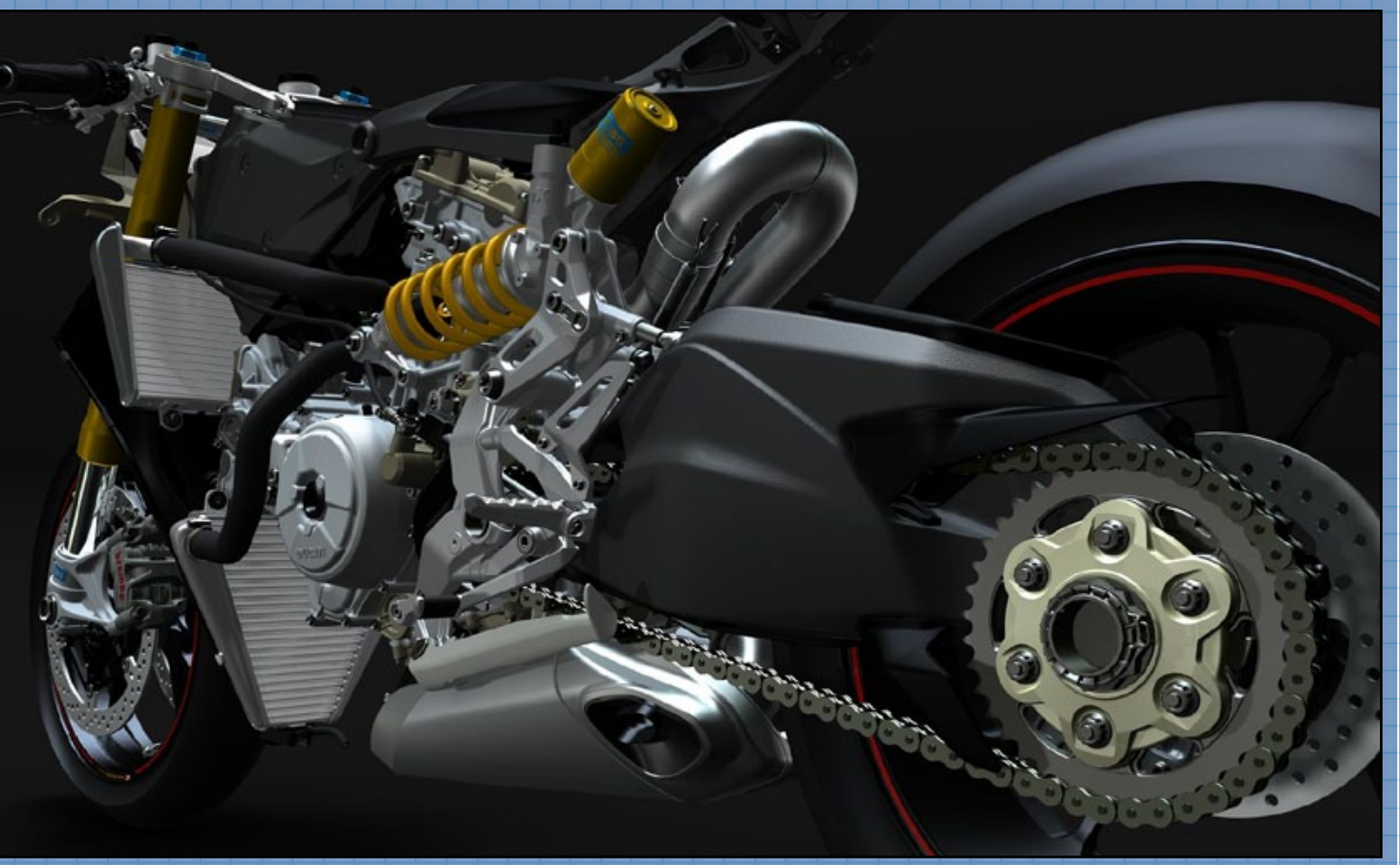
Τελικά η VW αποφάσισε να συνεργαστεί με τη Suzuki, μια συμφωνία που ναυάγησε δύο χρόνια αργότερα, αλλά η Investindustrial υπό τον έλεγχο της οικογένειας Bonomi δε σταμάτησε τις προσπάθειές της ανακοινώνοντας την πρόθεσή της να διαθέσει μετοχές της εταιρείας στο χρηματιστήριο του Τόκιο αρχικά μέσα στο 2011 και αργότερα μέσα στο 2012. Κύρια αιτία της μεταφοράς της πιθανής ημερομηνίας επιστροφής της Ducati στο χρηματιστήριο, έχοντας βγει από το stock market του Μιλάνο το 2008, ήταν οι επαφές που γινόντουσαν με τη Mercedes-Benz εκείνο το διάστημα για πιθανή συνεργασία. Πέραν κάποιων κοινών διαφημίσεων και ειδικών εκδόσεων φαίνεται ότι τα πράγματα δεν προχώρησαν όπως ήθελαν οι Ιταλοί, αν και σύμφωνα με τις δηλώσεις του Andrea Bonomi στους Financial Times, η εξαγορά από κάποιο αυτοκινητιστικό γκρουπ φαίνεται σαφώς πιο πιθανή από το χρηματιστήριο:

"Η Ducati είναι αυτή τη στιγμή μια τέλεια εταιρεία, αλλά η περαιτέρω ανάπτυξη απαιτεί την υποστήριξη ενός παγκοσμίου βελτνεκούς βιομηχανικού συνεργάτη," προσθέτοντας ότι ενδιαφέρονται ήδη για πιθανή εξαγορά διάφοροι όμιλοι από Ασία, Ευρώπη και Αμερική.

Οι φημολογίες για τους πιθανούς αγοραστές οργιάζουν αλλά στην κορυφή μετά τη δήλωση της BMW ότι δεν ενδιαφέρεται "αυτή τη στιγμή" για τη Ducati βρίσκεται ξανά η Volkswagen παρέα με την Ινδική Mahindra. Γιατί όμως φιγουράρουν μονίμως αυτοκινητοβιομηχανίες ως πιθανοί μνηστήρες; Η απάντηση βρίσκεται στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις προδιαγραφές καυσαερίων, που χρησιμοποιεί συντελεστή υπολογισμού των μέσων εκπομπών κάθε εταιρείας κάνοντας τις μοτοσυκλέτες ιδιαίτερα θελκτικές για όσους δε θέλουν να πληρώνουν πρόστιμα.

Με τη Ducati να βρίσκεται σε μια από τις καλύτερες στιγμές της ιστορίας της παρά την πορεία της στα MotoGP και με τον ίδιο τον Bonomi να παραδέχεται ουσιαστικά ότι δεν έχουν τους πόρους για περαιτέρω ανάπτυξη η στιγμή φαίνεται ιδανική. Και ο τριπλασιασμός της επένδυσης σίγουρα δε θα πειράξει κανέναν.





DUCATI

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

Husqvarna vs Asia

Όλο και περισσότερες εταιρείες ανοίγουν τα φτερά τους προς ανατολή μεριά, ορεγόμενες τόσο το σαφώς χαμηλότερο κόστος παραγωγής όσο και τις ταχύτατα αναπτυσσόμενες αγορές, αλλά η BMW είχε ένα πρόβλημα στο να τις ακολουθήσει.

Χωρίς μικρές μοτοσυκλέτες στη γκάμα της και με την upmarket προώθηση των μοτοσυκλετών της, μια τέτοια συνεργασία μπορεί να έβλαπτε περισσότερο απ' όσο θα βοηθούσε. Μόνο που τώρα υπάρχει η Husqvarna. Σύμφωνα με δηλώσεις του Hendrik von Kuenheim, επικεφαλής του τμήματος μοτοσυκλέτας της Βαυαρικής εταιρείας, στους Γερμανικούς Financial Times, η BMW βρίσκεται στη διαδικασία αναζήτησης συνεργάτη στην Ινδία, όπως ακριβώς έκανε η KTM με τη Bajaj.

Αν οι επαφές ευδοκιμήσουν, όχι μόνο αυξάνονται οι πιθανότητες να δούμε σύντομα μικρά και οικονομικά προσιτά Husky που θα παίξουν στα ίσια τα μικρά Duke, αλλά διασφαλίζεται και το μέλλον της Husqvarna που παρά τα νέα μοντέλα δεν έχει αποδώσει ως τώρα αυτά που υπολόγιζαν οι Γερμανοί.

more stuff...

Ναι, είναι διαφήμιση για τις εκπληκτικές video ικανότητες της νέας Nikon D800 αλλά το τετράλεπτο νυχτερινό video με πρωταγωνιστή τον αναβάτη TT και BSB Mark Miller στο ρόλο του γιατρού με το S1000RR είναι από τα πιο απολαυστικά που έχουμε δει ποτέ. http://youtu.be/H9UoaT3raos

---

Όταν η Graves πιάνει στα χεράκια της ένα ολοκαίνουργιο R1 και το μετατρέπει σε Stunt Bike το μόνο σίγουρο είναι ότι το αποτέλεσμα θα είναι εξαιρετικά απολαυστικό. Πάντως αυτό το Traction Control δε δείχνει να δουλεύει πολύ καλά. http://youtu.be/MY2yHyR4snk

---

Ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες. Βαρετές και αδιάφορες, σωστά; Για ρίξτε μια ματιά στο βιντεάκι που έβγαλε η BRD για το επερχόμενο RedShift SM της και τα ξαναλέμε... http://youtu.be/3robHRHhNHY

Η Agusta 675 μπαίνει επιτέλους σε παραγωγή και η MV μας βάζει στις γραμμές για να παρακολουθήσουμε τη διαδικασία http://youtu.be/usELFp0zc6Q

Σας τρόμαξε το χιόνι που όλο απειλούσε ότι θα ασπρίσει την Ελλάδα και μας την έκανε τελευταία στιγμή; Θέλετε να πάτε μια εκδρομούλα στο βουνό να δείτε τις ασπρισμένες κορυφές αλλά φοβάστε ότι οι μικροί τροχοί του σκούτερ σας ίσως να μην είναι ιδανικοί για αυτή την εξόρμηση; Ιδού η λύση για όσους δε φοβάστε να λερώσετε τα χέρια σας λιγάκι: http://youtu.be/vUo9Zu2-bnU

Piaggio Vietnam

Όταν οι περισσότεροι ανταγωνιστές της ψάχνουν να βρουν στρατηγικούς συνεργάτες στην αγορά της Ασίας, η Piaggio εγκαινιάζει το δεύτερο εργοστάσιό της στο Vietnam.

Αρχικά θα κατασκευάζει κινητήρες για τα μοντέλα που ήδη διατίθενται στην τοπική αγορά, με στόχο να τριπλασιάσει την εγχώρια παραγωγή σκούτερ από τις 100,000 μονάδες που βρίσκεται σήμερα. Σύμφωνα δε με τις δηλώσεις του CEO της Ιταλικής Εταιρείας, Roberto Colaninno, στα μελλοντικά σχέδια φιγουράρει η κατασκευή της νέας γενιάς κινητήρων του Group που θα διατίθενται παγκοσμίως.

Με το νέο εργοστάσιο να ενδυναμώνει τη θέση του Group στις ασιατικές αγορές, η Piaggio υπολογίζει ότι η παραγωγή της θα ξεπεράσει το ένα εκατομμύριο μονάδες μέχρι το 2014, με το 50% των εσόδων της να προέρχονται από τις τοπικές αγορές. Για να το επιτύχει αυτό, η Ιταλική εταιρεία σκοπεύει να επενδύσει 70 εκατομμύρια ευρώ στα εργοστάσιά της στο Vietnam, ενώ το σύνολο των επενδύσεων την περίοδο 2012-2014 αναμένεται να ξεπεράσει τα 400 εκατομμύρια.

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

2013 Triumph Street Triple

Μπορεί το Street Triple να ανανεώθηκε για το 2012 αποκτώντας τα χαρακτηριστικά φανάρια του Speed Triple, αλλά η Triumph σαφώς και δεν κάθεται στα αυγά της γνωρίζοντας ότι αν θέλει να διατηρήσει την αύξηση των πωλήσεών της τη στιγμή που όλοι μαζεύονται πρέπει να είναι επιθετική.

Τρανή απόδειξη οι φωτογραφίες που βγήκαν στη δημοσιότητα από το Ισπανικό Motociclismo, που αποκαλύπτουν το Street Triple του 2013. Οι γραμμές της μοτοσυκλέτας παραμένουν απαράλλακτες μέχρι να φτάσουμε στο υποπλαίσιο που είναι πλέον στενότερο και σαφώς πιο ανάλαφρο οπτικά, καθώς η εξάτμιση βρίσκεται πλέον κάτω από τον κινητήρα.

Πέραν του νέου ψαλιδιού που κάνει πλέον χώρο για την εξάτμιση δεν εντοπίζονται ουσιαστικές αλλαγές, κάτι που έρχεται να επιβεβαιώσει και η έγκριση τύπου του μοντέλου στην California όπου οι εκπομπές ρύπων είναι ίδιες και απαράλλακτες με του υπάρχοντος μοντέλου.

Με δεδομένη τη συγγένεια του Street Triple με το Daytona 675 μην εκπλαγείτε καθόλου αν σύντομα 'διαρρεύσουν' ακόμα περισσότερες λεπτομέρειες για το κορυφαίο μεσαίο Supersport.

EBR & Hero Motocorp

Η συνεργασία της Honda με τη Hero μπορεί να έληξε πέρυσι, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι η μεγαλύτερη εταιρεία παραγωγής μοτοσυκλετών σταμάτησε να κοιτάει για συνεργασίες.

Χωρίς τη δικλείδα που απαγόρευε στη Hero να πωλεί τις μοτοσυκλέτες της εκτός της εγχώριας αγοράς, ο τοπικός γίγαντας βρήκε το νέο του συνεργάτη στο πρόσωπο της Eric Buell Racing.

Η στρατηγική συνεργασία που έγινε εφικτή χάρη στις επαφές της Qualtran LLC θα δώσει στη Hero Motocorp την τεχνογνωσία για κατασκευή μεγαλύτερων μοτοσυκλετών, κάτι που σύμφωνα με δηλώσεις του CEO της Hero, Pawan Munjal, θα γίνει σταδιακά με τους πρώτους γόνους της συνεργασίας να μπαίνουν στην παραγωγή μέσα στο 2013.

Ταυτόχρονα, η EBR θα βάλει το χεράκι της και στην εξέλιξη των υπαρχόντων μοντέλων της Hero και είμαστε πραγματικά περίεργοι να δούμε τι θα σκαρφιστεί ο Eric Buell τώρα που δε δεσμεύεται πια από τους κινητήρες της Harley-Davidson.

Από τη μεριά της, η Hero βρίσκεται στη διαδικασία αγοράς μικρού μεριδίου μετοχών της EBR, όπως είχε κάνει και η Bajaj με την KTM πριν φτάσει σταδιακά στο 40%, ενώ θα κατέβει έστω και πλαγίως για πρώτη φορά στους αγώνες μοτοσυκλετών ως ο κεντρικός σπόνσορας της EBR σε δύο μοτοσυκλέτες του AMA Superbike.

Όσο για τα πλεονεκτήματα αυτής της συμφωνίας για την EBR; Με τις πλάτες της Hero που πωλεί πάνω από έξι εκατομμύρια μοτοσυκλέτες ετησίως στην Ινδία, μάλλον θα βρεθεί το budget για την εξέλιξη νέων μοντέλων που όπως και να το κάνουμε έλειπε μετά το διαζύγιο του Buell με την H-D.

Tron Lightcycle

Παραλάβατε επιτέλους την Tron Replica φόρμα που παραγγείλατε από τη UD Replicas μόνο και μόνο για να συνειδητοποιήσετε ότι η καθημερινή σας μοτοσυκλέτα δεν ταιριάζει όσο καλά είχατε φανταστεί με τις φουτουριστικές γραμμές της;

Μην ανησυχείτε, το eBike είναι εδώ για να δώσει για άλλη μια φορά λύση στις εικαστικές σας ανησυχίες. Τα γερακίσια μάτια του Σπύρου εντόπισαν τη δημοπρασία για το Xenon Lightcycle που βλέπετε σε αυτές τις φωτογραφίες, τη replica του Tron Lightcycle που κατασκευάζει η Parker Brothers Choppers. Η παράδοση θα γίνει περίπου 90 ημέρες μετά τη λήξη της δημοπρασίας, καθώς ο τυχερός αγοραστής θα επιλέξει όχι μόνο το χρώμα των OLED που διατρέχουν το πλαίσιο και τους hubless τροχούς των 32 ιντσών, αλλά και τα τεχνικά χαρακτηριστικά ηλεκτροκινητήρα και μπαταρίας που προέρχονται από την Evolve.

Παρά την υπολογισμένη αξία των 55,000 δολαρίων, τελευταία φορά που κοιτάξαμε η δημοπρασία ήταν μόλις στις 29,000 δολάρια δίνοντάς σας την ευκαιρία να ολοκληρώσετε το σετ σας σε τιμή πρόκληση. Και στην τελική, όχι μόνο θα είστε ηλεκτρικοί και φιλικοί προς το περιβάλλον αλλά θα κοιμάστε ήσυχοι γνωρίζοντας ότι τα χρήματα θα πάνε στην Global Green USA. Για το καλό του πλανήτη ρε παιδιά. http://bit.ly/wYcjlW

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

2013 Triumph Trophy

Όπως και στην περίπτωση του Street Triple οι φωτογράφοι του Motociclismo. es φαίνεται ότι ήταν πέρα από εξαιρετικά τυχεροί και ιδιαίτερα αόρατοι, καταφέρνοντας να τραβήξουν εξαιρετικά καθαρές φωτογραφίες από ένα μοντέλο που παρά την παντελή έλλειψη καμουφλάζ υποτίθεται ότι είναι μυστικό.

Σε αντίθεση δε με το 675, το νέο Trophy δεν αποτελεί μια εξέλιξη στα σημεία, αλλά μια εντελώς καινούργια μοτοσυκλέτα που έρχεται να αναβιώσει την τουριστική γκάμα της Triumph με τις καλύτερες βάσεις. Την κίνηση δίνει ο νέος τρικύλινδρος του Tiger Explorer, με τα 1215 κυβικά, τους τουλάχιστον 135 ίππους και τον άξονα που κρατά το κόστος της συντήρησης χαμηλά.

Αν δε αναρωτιέστε ποιόν μπορεί να έχει στο στόχαστρο η Triumph δε χρειάζεται να κοιτάξετε πολύ μακριά, καθώς το κλασικά αμφιλεγόμενο design των Βρετανικών μοτοσυκλετών έχει δώσει τη θέση του σε ένα σύνολο που θα μπορούσε πολύ εύκολα να έχει βγει από τις γραμμές παραγωγής της BMW. Λέτε γι' αυτό να μη μπήκαν στον κόπο να το καμουφλάρουν;

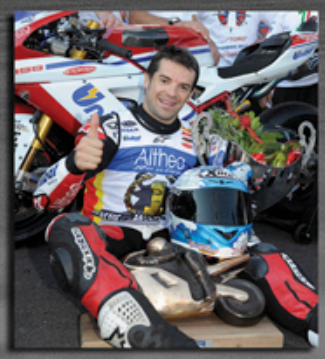
Τεχνολογικά πάντως το Trophy δεν αναμένεται να έχει πολλά να ζηλέψει από το Βαυαρικό ανταγωνισμό. Μπορεί να μην έχει τον εξακύλινδρο του K1600 αλλά ο νέος τρικύλινδρος δεν υπολείπεται ούτε σε ροπή ούτε σε χαρακτήρα, ενώ πέρα από το ABS και το Traction Control που είδαμε ήδη στο Explorer αναμείνατε πλήρες πακέτο ηλεκτρονικών καλουδιών που θα διασφαλίσουν ότι δε θα βαριέστε στα ατελείωτα ταξίδια.

sbs® 2011

WORLD SUPERBIKE CHAMPION

Carlos Checa

Althea Racing



SBS 845 DS Dual Sinter
World Superbike 2011 Championship WINNER

THE POWER TO STOP YOU®

www.sbs.dk

Photographer: Fabrizio Porrozzi

1

MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε. Αποκλειστικός Αντιπρόσωπος

www.motoway.gr

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

Aprilia Caponord 1200

Το μεγάλο On Off της Aprilia επέστρεψε, αλλά όχι ακριβώς όπως περιμέναμε.

Όταν οι προβολείς έπεσαν πάνω του στο συνέδριο του Piaggio Group στο Monte Carlo, οι dealers αντίκρισαν μια μοτοσυκλέτα εμφανώς βασισμένη στο Dorsoduro 1200, αλλά αντί δικιάς της σχεδιαστικής ταυτότητας αυτή είχε δανειστεί τα μούτρα του RSV4, γινόμενη έτσι η πέμπτη μοτοσυκλέτα της εταιρείας (μετά τα RS4 50 και 125, SRV850 και φυσικά το RSV4) με τα χαρακτηριστικά 3 φανάρια εμπρός σε μια τακτική που αρχίζει να θυμίζει έντονα την οικογενειακή ομοιότητα των BMW και Audi μέχρι πριν λίγα χρόνια. Η δεύτερη έκπληξη ήρθε από το όνομα, καθώς η αναβίωση του λογοτύπου Tuareg έμεινε στα χαρτιά δίνοντας τη θέση της στο πιο πρόσφατο αλλά σαφώς λιγότερο ιστορικό Caponord.

Αναμενόμενο πλέον ως μοντέλο 2013, το Caponord 1200 μπορεί να καθυστέρησε δύο χρόνια να παρουσιαστεί λόγω της κρίσης, αλλά όλα δείχνουν ότι έρχεται διατεθειμένο να δημιουργήσει μερικούς πονοκεφάλους στη μεγάλη κατηγορία. Μπορεί το μεγάλο Dorsoduro να μην ήταν το ακραίο Supermoto που θα εκθρόνιζε το SM της KTM, αλλά σε συνδυασμό με το μεγαλύτερο ρεζερβουάρ και την αυξημένη προστασία από τον αέρα δίνει τις καλύτερες προϋποθέσεις για τον πιο τουριστικό ρόλο που καλείται να καλύψει το Caponord.

Με δεδομένη την αγάπη της Aprilia για τα ηλεκτρονικά, οι πιθανότητες είναι ότι θα κάνουν ιδιαίτερα αισθητή την παρουσία τους, με διαφορετικούς χάρτες ανάφλεξης, εξελιγμένο αντισπίν και ηλεκτρονικά ελεγχόμενες αναρτήσεις.

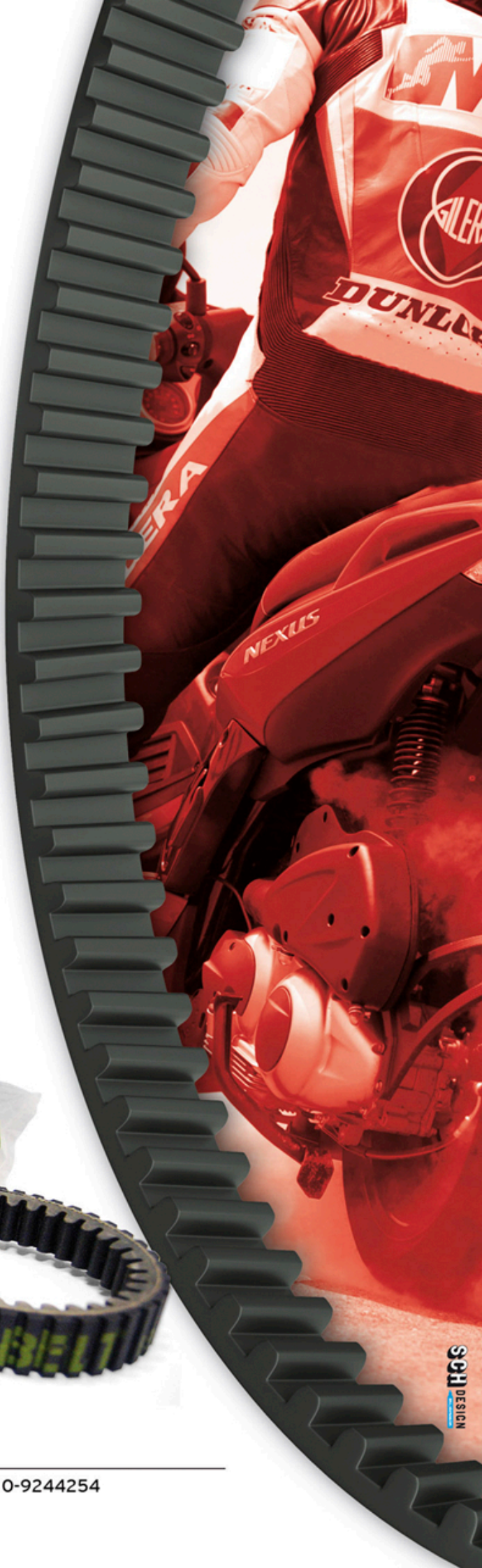
BANDO

The right belt

Η Bando Chemical Industries, με 17 εργοστάσια σε 15 χώρες, έχει την έδρα της στο Κόμπε της Ιαπωνίας. Είναι παγκόσμιος ηγέτης στην κατασκευή ιμάντων μετάδοσης ισχύος για όλα σχεδόν τα scooter OEM, καθώς διαθέτει ένα διεθνές δίκτυο διανομής.

Η ποιότητα και το αξιόπιστο service είναι το θεμέλιο της φιλοσοφίας Bando. Με επίκεντρο σε προϊόντα που είναι ασφαλή για τον καταναλωτή και φιλικά προς το περιβάλλον.

Οι ιμάντες της Bando παρέχουν ομαλή, ακριβή απόδοση κάτω από απαιτητικές συνθήκες οδήγησης. Με ευέλικτο σώμα neoprene και ισχυρά καλώδια από fiberglass που αντέχουν στη θερμότητα, την τριβή και την υγρασία για μέγιστη διάρκεια ζωής. Το σκληρό ύφασμα νάιλον και στις δύο πλευρές της ζώνης προστατεύει τα δόντια από τη φθορά, παρέχοντας την πλέον ομαλότερη λειτουργία.



Αλεξοπουλος
motorcycle parts & accessories

Δημητρακοπούλου 22, 117 42, Κουκάκι, Αθήνα, Τηλ.: 210-9222776 - Fax: 210-9244254
www.alexopoulos.gr, http://alexopoulosltd.blogspot.com

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

Moto Guzzi California 1400

Το Aprilia Caponord δεν ήταν η μόνη μοτοσυκλέτα που εμφανίστηκε στο συνέδριο του Piaggio Group.

Την τιμητική της είχε και η Moto Guzzi California 1400 που είχε παρουσιαστεί στο περσινό συνέδριο ως πρωτότυπο. Σαφώς πιο κοντά στην κανονική παραγωγή πλέον με μικροδιαφορές στα σημεία και πιο θελκτική για την Αμερικανική αγορά τουλάχιστον σχεδίαση, το μεγάλο Cruiser της Moto Guzzi είναι σαφώς πιο σημαντικό απ' ότι φαίνεται με την πρώτη ματιά καθώς είναι η πρώτη μοτοσυκλέτα της εταιρείας που φοράει τη νέα γενιά των V2 που θα κινήσει τα μελλοντικά μοντέλα της εταιρείας.

Παρότι σχεδιασμένος από ένα λευκό φύλλο χαρτί σύμφωνα με τη Guzzi και παρά τις φήμες και τις σφιχτές προδιαγραφές ρύπου και θορύβου, ο δικύλινδρος των 1400 κυβικών παραμένει χαρακτηριστικά αερόψυκτος, κάτι που σημαίνει ότι παίρνουμε τους ψιθύρους για άλλες εκδόσεις του ίδιου κινητήρα με υδρόψυξη με την απαραίτητη δόση αλατιού.

ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ **ΔΩΡΕΑΝ ΑΞΕΣΟΥΑΡ** TRIUMPH

ΜΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΙΟ ΠΑΝΩ ΜΟΝΤΕΛΑ Η **TRIUMPH** ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΤΑ **ΠΑΚΕΤΑ ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΔΩΡΕΑΝ**

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ VOLKSWAGEN BANK GmbH

Η προσφορά ισχύει από 01/02 έως 30/6/2012 σε όλα τα εξουσιοδοτημένα καταστήματα TRIUMPH

Eliofil S.A. GROUP OF COMPANIES
• MOTORCYCLES
• SPARE PARTS
• ACCESSORIES

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε., ΟΔ. ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ 27 ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ,
Τ: 210 2849200, 210 2842226 **(Ε,Α,Σ)**

ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ:
TRIUMPH ΠΙΕΡΡΑΚΟΣ,
ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 77,
Τ: 210 7488251 **(Ε)**

TRIUMPH ΠΙΕΡΡΑΚΟΣ,
Λ. ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ 104,
Τ: 210 9824821 **(Ε,Α,Σ)**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
TRIUMPH INTERMOTO,
ΟΜ. ΣΚΥΛΙΤΣΗ 24-26.
Τ: 210 4173235 **(Ε,Α,Σ)**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ,
Λ. ΚΩΝ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 145,
Τ: 2310 308811 **(Ε,Α,Σ)**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ:
TRIUMPH ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ,
ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟΣ,
Τ: 27210 87954 **(Ε,Α,Σ)**

ΚΕΡΚΥΡΑ:
TRIUMPH M&M STORES,
2ο ΧΙΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΕΛΕΚΑ,
Τ: 26610 31456 **(Ε,Α,Σ)**

ΛΑΡΙΣΑ:
TRIUMPH ΤΣΙΟΥΡΗΣ,
3ο ΧΙΛ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΑΘΗΝΩΝ,
Τ: 2410 663098 **(Ε,Α,Σ)**

ΠΑΤΡΑ:
TRIUMPH ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΙ,
ΝΟΤΑΡΑ & ΑΜΕΡΙΚΗΣ 27,
Τ: 2610 434320 **(Ε,Α,Σ)**

ΧΙΟΣ:
TRIUMPH ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ,
ΜΑΣΤΡΟΛΕΑΝΔΡΟΥ 5,
Τ: 22710 41541 **(Ε,Α,Σ)**

Έκθεση: **(Ε)**
Ανταλλακτικά Αξεσουάρ: **(Α)**
Συνεργείο: **(Σ)**

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

Too Kool Cycles TRT

Ωραία τα MP3 και τα Quadro 3D, αλλά τι κάνεις αν τα σκούτερ δεν είναι ακριβώς το αγαπημένο σου μέσο μετακίνησης και δε σε ψήνουν τα κλασικά Trike; Παίρνεις τα πράγματα στα χέρια σου.

Αυτό ακριβώς έκανε ο Jim Harrell, αφότου οι μώλωπες που απέκτησε όταν μια αφηρημένη ξανθιά έσκασε πάνω του σε ένα φανάρι έκαναν τις καθημερινές μετακινήσεις του λίγο πιο δύσκολες. "Εμείς οι μεγαλύτερης ηλικίας αναβάτες προτιμούμε τις μοτοσυκλέτες που γέρνουν," είπε, "αλλά το ολοένα αυξανόμενο βάρος τους και η ηλικία κάνουν την ισορροπία στα φανάρια λίγο άβολη." Γι'αυτό σχεδίασε ένα μπροστινό σύστημα που κλειδώνει τη μοτοσυκλέτα όρθια κάτω από τα 10 km/h. Σύμφωνα με τον ίδιο, χάρη στο μεγαλύτερο μεταξόνιο και το σύστημα ανάρτησης με τα διπλά ψαλίδια εμπρός, τόσο η οδική συμπεριφορά όσο και η άνεση έχουν βελτιωθεί αισθητά μετά τη μετατροπή.

Ο Jim δημιούργησε την Too Kool Cycles για να προωθήσει το προϊόν του, πιστεύοντας ότι υπάρχουν και άλλοι μοτοσυκλετιστές που θα εκτιμήσουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κατασκευής του. Το κόστος των $8-12,000 δεν είναι απαγορευτικό για την κατηγορία των αναβατών που απευθύνεται, ενώ η δυνατότητα αφαίρεσης του κιτ και επαναφοράς της μοτοσυκλέτας στην εργοστασιακή της κατάσταση είναι ένα σημαντικό ατού.

Αν σας ψήνει μια τέτοια ιδέα, καλό θα είναι αρχικά τουλάχιστον να έχετε μια Touring μοτοσυκλέτα της Harley ή την όρεξη να ταξιδέψετε στην Αμερική. Παρότι ήδη είναι στο στάδιο της σχεδίασης εκδόσεις για άλλες μοτοσυκλέτες, ως αυτή τη στιγμή τόσο η τοποθέτηση όσο και ο έλεγχος γίνεται αποκλειστικά από την Too Kool Cycles.

[Πηγή: TheKneeSlider.com]

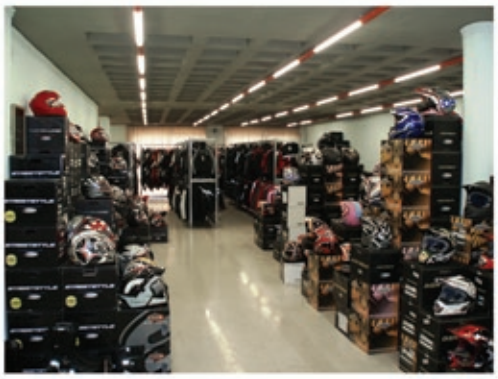
motofashion stock house

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ALL YEAR LONG...

Κράνη Full face από 40€
Κράνη Jet από 30€
Κράνη Motocross από 50€
Δερμάτινα μπουφάν από 120€
Συνθετικά μπουφάν από 70€
Φόρμες δερμάτινες από 250€

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΩΣ 70%

250 τετραγωνικά με μόνιμες προσφορές...



...σε επώνυμα μοντέλα περασμένης σεζόν!

HEPCO & BECKER · Held BIKER FASHION · kbc · KRAUSER · Schuberth HEAD PROTECTION TECHNOLOGY · LSL

www.motofashion.gr

Λεωφ. Δημοκρατίας 264 - 13562 - Άγ. Ανάργυροι,
Τηλ.: 210 8547681 - 210 8547682 - Fax: 210 8547480 - info@motofashion.gr

ΒΕΛΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.

IMPORT & TRADING OF MOTORCYCLE ACCESSORIES & CLOTHING

first rides

Ένα απόλυτο best seller κατέφθασε πλήρως ανανεωμένο

The KTM Way

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Μ.Κ.

Τι γίνεται όταν φτιάξεις το πρώτο σου 125άρι με μεράκι και στόχους των "καλών" σου μοτοσυκλετών; Αν είσαι η KTM κάνεις πολλούς έφηβους πάρα πολύ χαρούμενους.

Εκατόν είκοσι τέσσερα κόμμα επτά κυβικά εκατοστά. Ακόμα και γραμμένα ολογράφως δε σου γεμίζουν το μάτι, πόσο μάλλον δε όταν γνωρίζεις εξαρχής ότι είναι τετράχρονα και άρα συμβιβασμένα με τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές που ορίζουν ότι οι ανά τον κόσμο δεκαεξάχρονοι, ή στην περίπτωση της Ελλάδας δεκαοκτάχρονοι, θα φάνε τα μούτρα τους τη στιγμή που θα αποπειραθούν να ελέγξουν πάνω από 15 ίππους με τον δεξί τους καρπό.

Το έχουμε εμπεδώσει αυτό εδώ και καιρό, όπως έχουμε συνηθίσει στις χαμηλού κόστους κατασκευές, προσανατολισμένες στην ευκολία χρήσης με μια ελαφριά πινελιά στην καλύτερη από την αισθητική των μεγαλύτερων αδελφών τους.

Μόνο που αυτό δεν το είπε κανείς στην KTM. Αντίθετα, αποφάσισαν να ασχοληθούν με το κοινό κάνοντας απανωτές έρευνες για να βρουν το τι θέλει τελικά ο μυθικός πιτσιρικάς

Low Fuel Level

και τι είναι διατεθειμένος να πληρώσει γι' αυτό. Οι απαντήσεις όπως είναι αναμενόμενο ήταν 'τα πάντα' και 'λίγα' αντίστοιχα. Και η KTM πήγε στο σχεδιαστήριο.

Look at me

Το Duke 125 είναι το πρώτο παιδί της συνεργασίας KTM-Bajaj, μιας ένωσης που έχει απασχολήσει το 'The Front' πολλές φορές ακριβώς λόγω της σπουδαιότητάς της. Γιατί είναι λοιπόν τόσο δύσκολο να το θυμηθείς ή να ασχοληθείς με αυτό άπαξ και δεις τον μικρό Δούκα από κοντά; Αυτό δεν είναι 125, τουλάχιστον όχι όπως τα ξέραμε. Δείτε πέρα από τις ακμές του τυπικά μινιμαλιστικού κουστουμιού, στο πλαίσιο χωροδικτύωμα, το βαρβάτο αλουμινένιο ψαλίδι, το ανάποδο πιρούνι της WP με διάμετρο 43mm, την ακτινική τετραπίστονη μπροστά και τις πανέμορφες ζάντες με τα λεπτά μπράτσα.

Ο κινητήρας; Σχεδιασμένος από ένα λευκό φύλλο χαρτί, σαφώς πιο προηγμένος τεχνολογικά από τον επίσης μονοκύλινδρο του 690, φέροντας περήφανα το λογότυπο KTM racing στα καπάκια αφού έχει μεγαλύτερη συγγένεια με τα EXC. Δύο μινιμαλιστικοί εκκεντροφόροι επικεφαλής, δύο αντλίες λαδιού, αντικραδασμικός άξονας, υγρόψυξη, ψεκασμός από τη Bosch και εξάρι κιβώτιο, με βάρος αντίστοιχο και κατά περιπτώσεις σαφώς μικρότερο πολύ πιο συμβατικών κατασκευών.

Η εξάτμιση δεν είναι κάτω αλλά πίσω από τον κινητήρα ώστε να διατηρηθεί το ύψος χαμηλά χωρίς να σέρνεται η κοιλιά του Duke στην άσφαλτο. Το μειονέκτημα αυτής της διάταξης είναι ότι το καζανάκι γλύφει κυριολεκτικά το αμορτισέρ της WP, κάτι που θέτει κάποιες ανησυχίες για τη διατήρηση των

μια καθημερινή ένεση εφηβικού κεφιού και διαολιάς

αποσβέσεών του σε συνθήκες καύσωνα.
Το ψηφιακό όργανο προσφέρει μια πανδαισία πληροφοριών που πολύ τις ζηλεύουν οι περισσότερες μοτοσυκλέτες παραγωγής. Πέρα από τα λίγο-πολύ αναμενόμενα, έχουμε ένδειξη σχέσης, στιγμιαία κατανάλωση, μέση ωριαία , shift light κλπ. Αυτό που σίγουρα δεν περιμέναμε ήταν οι φωτιζόμενοι διακόπτες στις άκρες του κωνικού τιμονιού που περιέργως δεν το κάνουν να φαίνεται σαν ινδική λατέρνα το βράδυ, αλλά αντίθετα ενισχύουν την αίσθηση της ποιότητας. Αν είχατε ανησυχίες για το συνδυασμό Ινδίας και ποιότητας κατασκευής μπορείτε να ηρεμήσετε. Τα μόνα εικαστικά ψεγάδια έχουν να κάνουν με κάποιες βίδες και η συνολική εικόνα δεν είναι χειρότερη αλλά καλύτερη της πλειοψηφίας των μεγαλύτερων μοτοσυκλετών.

Το πορτοκαλί διαολάκι

Το Duke είναι KTM στα καλύτερά του ως τώρα, αλλά πρέπει να το δεις δίπλα σε κάποιο απ' τα μεγαλύτερα αδελφάκια του για να συνειδητοποιήσεις ότι είναι υπό κλίμακα. Και ανεβαίνοντας πάνω τρως ένα ακόμα σοκ: Περιμένεις ότι θα είναι χαμηλό, αλλά δεν περιμένεις τη σέλα να είναι τόσο φαρδιά ή τόσο σκληρή, ούτε το ανυψωμένο σελάκι του συνεπιβάτη που περιορίζει τις μπρος-πίσω μετακινήσεις θυμίζοντας περισσότερο Supersport παρά Supermoto. Κανένα παράπονο όμως δε φέρνει η ίδια η θέση, καθώς είναι εργονομικώς άριστη και ενθαρρυντικά επιθετική, ενώ το σωστά σμιλευμένο ρεζερβουάρ θα σε βοηθήσει να κλειδώσεις τα πόδια όταν βρεθεί το ανάλογο στροφιλίκι.
Η ποιότητα κύλισης σου τραβάει την προσοχή με το που θα

ξεκινήσεις, το πρώτο δείγμα για το πόσο μπροστά από την κατηγορία είναι τη συμπεριφορά των αναρτήσεων της WP. Σφικτές αλλά αρκετά ενδοτικές, χρησιμοποιώντας το εύρος της διαδρομής τους χωρίς να ταλαιπωρούν αναβάτη και πλαίσιο.

Ο μικρός μονοκύλινδρος παρά την ελαστικότητά του δε θα τις φέρει σε δύσκολη θέση, ενώ κλειδώνοντας τη γκαζέρα με τη μεγάλη διαδρομή στο τέρμα θα εκμεταλλευτείς την 'καλή' περιοχή του κινητήρα από τις 7 έως τις 10,000 rpm. Μικρή; Ίσως αλλά δε φαίνεται στο δρόμο χάρη και στην κλιμάκωση: Η πρώτη είναι μακριά δίνοντας σχετικά αργό ξεκίνημα, αλλά από εκεί και μέχρι την 5η η κλιμάκωση είναι σφιχτή κρατώντας τον κινητήρα συνέχεια στην καλή του περιοχή όταν θες να παίξεις. Και θα θες. Όσο για την 6η, επίσης μακριά ώστε να μπορείς να κινηθείς αξιοπρεπώς στα ανοιχτά κομμάτια χωρίς να σκας τον κινητήρα.

Εκεί είναι που η επιβολή του συνόλου πλαισίου-αναρτήσεων έναντι των 15 ίππων κάνει το Duke έως βαρετό, φωνάζοντας για την παραπάνω ισχύ των επερχόμενων Duke 200 και 350. Η φυσιολογική του ταχύτητα που τη μαζεύει και τη διατηρεί πριν το καταλάβεις είναι γύρω στα 95 κοντερίσια. Θα βγάλει 120 με υπομονή και επιμονή ή 130 αν είσαι ψαράκι σε γκρεμό. Ακόμα και σε ελεύθερη πτώση όμως είναι εκνευριστικά σταθερό μέχρι και στην τελική του, χωρίς να επηρεάζεται από λακκούβες ή ανωμαλίες ακόμα και υπό κλίση. Η έντονη αίσθηση σταθερότητας και η ανέλπιστη άνεση από τη σέλα κάνει τα ταξίδια να φαίνονται ατελείωτα αρχικά, μέχρι να θυμηθείς τα όργανα και να αρχίσεις να παίζεις με τις ενδείξεις που σου ταιριάζουν. Θες να δεις πόσο οικονομικά μπορείς να

"Το πραγματικό πανηγύρι είναι στην πόλη"

κινηθείς; Θες μήπως κανένα παραπάνω χιλιομετράκι μέσης ωριαίας; Τα πάντα όλα.

Και όσο για την πόλη... εκεί είναι το πραγματικό πανηγύρι, καθώς κάθε καθημερινή διαδρομή μετατρέπεται σε πίστα. Μπορεί να μην εντυπωσιάζει με τη δύναμή του, αλλά η ευστροφία και ο ήχος του σε βάζουν στο τριπάκι του να κυνηγάς τον εαυτό σου, έχοντας τη σιγουριά ότι δε θα σε προδώσει. Απορώ πως δεν έχεις τη δυνατότητα να πατάς ένα κουμπί και να κάνεις tweet τους χρόνους σου σε συγκεκριμένες διαδρομές. Προβλέπω αντάπτορα για iPhone και σχετικό app που να χρησιμοποιεί το GPS. Ανάρπαστο θα γίνει.

Αν δεν είστε της τεχνολογίας αλλά των πιο πρακτικών εφαρμογών κάτι τέτοιο δε θα σας λείψει καθόλου. Πως να λείψει όταν κάθε φανάρι γίνεται μια ακόμα ευκαιρία προπόνησης σε endo ή drift; Η Ινδική Bybre μπορεί να μην είναι ακριβώς διάσημη αλλά είναι θυγατρική της Brembo και αυτό φαίνεται τόσο στην απόδοση όσο και στην σχετικά ξεχασμένη τέχνη της αίσθησης στη μανέτα.

Στόχος επετεύχθη

Τρεις χιλιάδες οκτακόσια ενενήντα Ευρώ, για να κλείσουμε με αριθμούς όπως ξεκινήσαμε. Σαφώς στο άνω άκρο της κατηγορίας, παρότι απέχει από την απόλυτη κορυφή της, αλλά κάπου δυσκολεύεσαι να παραπονεθείς όταν κάνει τους τιμολογιακούς γείτονες να φαίνονται τόσο υπερτιμημένοι.

Δε θυμίζει 125 αλλά μεγάλη μοτοσυκλέτα που τυχαίνει να έχει έναν μικρό μονοκύλινδρο κινητήρα, σε έναν συνδυασμό που σου δίνει μια καθημερινή ένεση εφηβικού κεφιού και διαολιάς. Θα ταξιδέψει με υπομονή, θα πάρει δεύτερο άτομο αν οι σχέσεις σας είναι ελαφρώς στενές και η κατανάλωση δε θα επιβαρύνει ιδιαίτερα το χαρτζιλίκι. Εάν δε περισσέψει και κάτι, υπάρχει μια πληθώρα από αξεσουάρ για να γίνει ακόμα πιο ξεχωριστό.

Αντικειμενικά η μόνη 'ένσταση' είναι στο ότι σε παραβάζει στη πρίζα. Φαντάσου όταν θα έρθουν τα 200 και 350 που θα προσθέσουν το ενδιαφέρον στοιχείο της μεγαλύτερης ιπποδύναμης... <<

KTM DUKE 125
KTM SOUTHEAST EUROPE S.A.
€3,890

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	-
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,361 mm
Ύψος σέλας:	810 mm
Ρεζερβουάρ/ρεζερβα:	10.5/1.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	125 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υγρόψυκτος μονοκύλινδρος τετραβάλβιδος, DOHC
Διάμετρος x Διαδρομή:	58 x 47.2 mm
Χωρητικότητα:	124.7 cc
Σχέση συμπίεσης:	12,8:1
Ισχύς:	15/10,500 hp/rpm
Ροπή:	1.22/8,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι WP
Διάμετρος/Διαδρομή:	43/150 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ WP
Διαδρομή:	150 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	MRF revz-fc 110/70R17
Φρένο:	Δίσκος 280 mm, Ακτινική τετραπίστονη δαγκάνα ByBre
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	MRF revz-c 150/60R17
Φρένο:	Δίσκος 230 mm, μονοπίστονη δαγκάνα Bybre με γλίστρα

Fan_Motorcycles

όπως λέμε DUCATI - KTM*

*service, πωλήσεις, γνήσια ανταλλακτικά, γνήσια αξεσουάρ!

όλοι οι συνδυασμοί ανταλλαγών
όλων των επώνυμων εργοστασίων

Fan_Motorcycles

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

Επανεκλογή

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

Το Beverly ήταν από την αρχή ένα αναμφισβήτητο best seller σε όλον τον κόσμο και τώρα ανανεώνεται εκ βάθρων διεκδικώντας μια νέα θητεία στον προεδρικό θώκο

Arai

Για τους περισσότερους από μας, το Beverly ήταν το σκούτερ που μας έμαθε πως μπορεί να υπάρχει αυτόματο "βεσπάκι" με αξιοπρεπή οδική συμπεριφορά χάρη στους μεγάλους τροχούς 16 ιντσών. Ήταν μια εποχή που τα περισσότερα σκουτεράκια φορούσαν τροχούς από καρότσια σούπερ μάρκετ και φυσικά η πρώτη εμπειρία με τις μεγάλες ρόδες σε μοντέλα όπως το Beverly και το Scarabeo ήταν αποκαλυπτική.
Ο κόσμος αγκάλιασε αυτά τα σκούτερ γιατί του θύμιζαν περισσότερο μοτοσυκλέτα και γιατί δεν έδειχναν πως θα σκορπίσουν σε κάθε μεγάλη λακούβα. Ως αποτέλεσμα το αειθαλές σκούτερ της Piaggio έχει πουλήσει στις διάφορες εκδόσεις του ως σήμερα περισσότερα από 300,000 κομμάτια παγκοσμίως και, αν κρίνουμε από το νέο αυτό μοντέλο, το νούμερο αυτό μάλλον θα μεγαλώσει αρκετά.

Πάει σαν 400, συντηρείται σαν 300

Για την ανανέωσή του η Piaggio εξέλιξε εκ του μηδενός ένας ολοκαίνουργιο κινητήρα, εστιασμένο σε μια λογική κόστους: "Πάει σαν 400, συντηρείται σαν 300." Η νέα αυτή μονάδα μετρά 330cc, αποδίδει όμως 33 υγιέστατους ίππους, ζυγίζει ελαφρύτερα από τον κινητήρα 400cc της ίδιας εταιρείας και καταναλώνει ανάλογα με τον 300άρη.
Το βασικό του χαρακτηριστικό στο δείχνει με το καλημέρα. Από το ρελαντί αναγνωρίζεις ένα μοτέρ με λιγότερους μηχανικούς θορύβους από τον προκάτοχό του, λιγότερους κραδασμούς και μια απίθανη επιτάχυνση από στάση. Όταν

Beverly

"Το μενού του δεν αποκλείει τίποτα"

πρωτομάθαμε στο Μιλάνο πως το Beverly θα συνοδεύεται από ένα προαιρετικό σύστημα Traction Control, η αρχική μου αντίδραση ήταν να γελάσω. TC σε σκούτερ; Να δω τι άλλο θ' ακούσω. Την ημέρα που παρέλαβα το 350 ST από το Francesco Center στο Κουκάκι για τη δοκιμή έβρεχε. Στο πρώτο φανάρι που πήγα να ανοίξω το γκάζι απότομα για να επιταχύνω έκανε σχεδόν τετακέ, έγραψε μισή στροφή με τον μπροστινό τροχό σχεδόν ακίνητο! Κοίτα να δεις που τελικά μπορεί και να το χρειάζεται...

Για την ιστορία, αυτή η δοκιμή είναι στο απλό μοντέλο, δίχως ABS και ASR, αλλά ο κινητήρας είναι ο ίδιος και οφείλω να ομολογήσω πως τόσα παντιλίκια με σκούτερ 350cc δεν έχω ξανακάνει στη ζωή μου! Το καρυδώνεις στην έξοδο αστικής γυαλιστερής στροφής στην πόλη με λίγα χιλιόμετρα στο κοντέρ και βγαίνεις διπλωμένος λες κι οδηγείς supermotard. Η πολύ καλή επιτάχυνση δεν οφείλεται μόνο στη δύναμη του κινητήρα, αλλά πρωτίστως στη ρύθμιση της μετάδοσης, η οποία αποσυμπλέκει γρήγορα και σου δίνει την αίσθηση πως έχεις πολλή δύναμη χαμηλά. Θα μπορούσαμε λοιπόν να πούμε πως αυτό το Beverly χρειάζεται επειγόντως το πακέτο ηλεκτρονικών του; Να είμαι ειλικρινής, όχι. Αν σκέφτεσαι πριν περιστρέψεις τον δεξιό σου καρπό δε θα έχεις κανένα πρόβλημα μαζί του, αλλά αν έχεις έμφυτη τη ροπή στη βλακεία ρισκάρεις να έρθει η στιγμή που θα δεις τον πίσω τροχό να σε προσπερνά και τότε θα εύχεσαι να τα είχες πληρώσει. Μπορείς να ζήσεις μια χαρά μαζί του και χωρίς ASR, για να μην πω πως το ABS μου έλειψε περισσότερο.

Πλήρες μενού

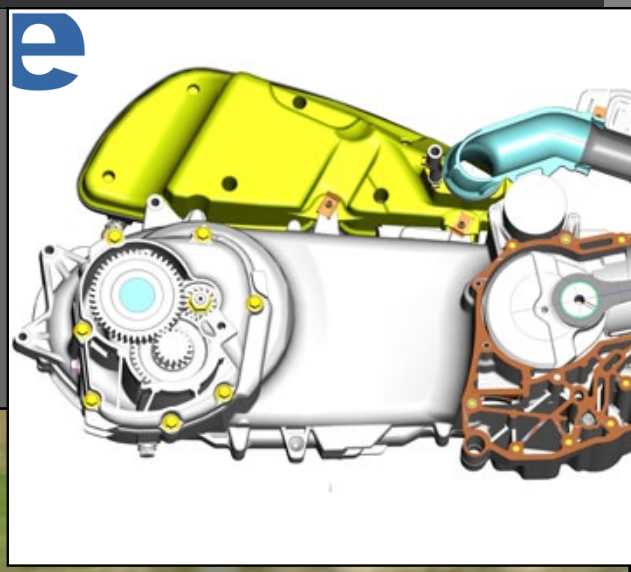
Ο λόγος που αναφέρομαι στο ABS δεν έχει να κάνει με τα φρένα του Beverly. Αυτά είναι εξόχως δυνατά για τα δεδομένα του και στην απλή έκδοση (μόνο) διαθέτουν συνδυασμένο σύστημα, όπου τα δύο έμβολα του μπροστινού δίσκου πιάνουν με τη δεξιά μανέτα, ενώ το τρίτο ενεργοποιείται παρέα με το πίσω φρένο. Το γεφύρωμα αυτό λειτουργεί πολύ καλά και στην πόλη συχνά δε χρειάζεται πολλές φορές

καν να δουλέψεις το μπροστινό φρένο, εκτός αν έχεις μαζέψει πολλά χιλιόμετρα ή το φρενάρισμά σου είναι αυτό που λέμε "πανικού".

Δεν αναφέρομαι ούτε στα λάστιχά του. Η Piaggio έχει πετύχει διάνα με την αρχική τοποθέτηση Michelin City Grip, τα οποία λειτουργούν εξαιρετικά από κρύα και προσφέρουν πρόσφυση που θα σε κάνει να θες να πας μια βόλτα σε μικρές νοτιοασιατικές χώρες και να βομβαρδίσεις όλα αυτά τα εργοστάσια που φτιάχνουν νάιλον υποκατάστατα ελαστικών.

Το θέμα έχει να κάνει, όπως πάντα, με τις αναρτήσεις και το ζύγισμα. Όπως συμβαίνει σε κάθε σκούτερ, η πισόβαρη κατανομή αφήνει κάπως έρμαιο το πιρούνι στη διαδικασία του στριψίματος και ανοίγοντας το γκάζι δεν έχεις και πολλή αίσθηση του τι συμβαίνει από κάτω σου. Η αίσθηση δεν επανέρχεται ούτε όταν φρενάρεις –και εδώ δε μπορείς να κατηγορήσεις εξ ολοκλήρου το ζύγισμα. Το πιρούνι του Beverly λειτουργεί εξαιρετικά εντός των ορίων της άνεσης, αλλά δε μπορείς να του ζητήσεις και σπορ συμπεριφορά στο στροφιλίκι. Παρότι για το κόστος του έχει λογικές αποσβέσεις, δε σου λέει και πολλά για την κατάσταση της πρόσφυσης, έτσι στα ζόρικα θα δυσκολευτείς να πείσεις τον εαυτό σου να το τσαρουχώσει στα φρένα δίχως το ABS.

Κατά τα λοιπά το νέο Beverly δεν έχει αλλάξει ιδιαίτερα σε χαρακτήρα. Η εργονομική και ξεκούραστη θέση οδήγησης, η καλή ποιότητα κατασκευής, η ευελιξία του στην πόλη, το όμορφο σχέδιο, όλα παραμένουν γνώριμα και αναγνωρίσιμα όσο ποτέ. Ο δε αποθηκευτικός του χώρος είναι εντυπωσιακός. Χώρεσε το Arai Quantum μου για πλάκα με χώρο για κάμποσα ψιλοπράγματα ή άνετα το γεμίζεις με δύο jet κράνη. Μαζί του θα κάνεις παιχνιδάκι τις καθημερινές μετακινήσεις, καίγοντας κατά μέσο όρο γύρω στα 4 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, ποσό που μπορεί να γίνει λιγότερο αν είσαι μεταξένιος με το γκάζι και εύκολα περισσότερο (κοντά στα 5lt/100km) αν σου αρέσει να το καρυδώνεις. Με το 350 ST ο αυτοκινητόδρομος είναι ευπρόσιτος, ταξιδεύοντας για πλάκα με 120-130, βλέποντας πολύ εύκολα τα 140 στο κοντέρ έχοντας λίγο ακόμη περιθώριο για επιτάχυνση. Το μενού του δηλαδή δεν αποκλείει τίποτα.



Βήμα εμπρός

Δε θα συγκρατηθώ, ξανά θα γκρινιάξω για τις τιμές. Ένα νέο σκούτερ που κοστίζει όσο μια καλή μεταχειρισμένη μεγάλη μοτοσυκλέτα μου φαίνεται αλμυρό. Αλλά δυστυχώς δεν είμαι εγώ που καθορίζω την αγορά. Ας το δούμε λοιπόν πιο ρεαλιστικά. Ποιος είναι ο στόχος της Piaggio; Μα φυσικά ο μεγάλος αντίπαλος στην κατηγορία, το Honda SH. Με βάση αυτό λοιπόν οι Ιταλοί ορίζουν μια τιμή μόλις €120 πάνω από το απλό μοντέλο ή όσο κάνει το SH Top Box. Με δεδομένο πως εμφανίζονται με ολοκαίνουργιο κινητήρα, περισσότερα κυβικά και ονομαστική ισχύ, καθώς και εξίσου δυνατό εμπορικό όνομα, μάλλον λογική αρχίζει να δείχνει η τιμολόγησή τους, τουλάχιστον όταν βάλεις εντός των πλαισίων της κατηγορίας.

Το σίγουρο είναι πως το νέο Beverly 350 έχει κάνει ένα ακόμη βήμα μπροστά και μας έρχεται σαφώς καλύτερο από τον προκάτοχό του. <<

60 80 100 120 140 160
MODE
RUN

PIAGGIO BEVERLY 350 SPORT TOURING
PIAGGIO HELLAS
€4,800

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,215 mm
Πλάτος:	760 mm
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,560 mm
Ύψος σέλας:	795 mm
Ρεζερβουάρ:	13 l
Βάρος κατασκευαστή:	177 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 1ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 69 mm
Χωρητικότητα:	330 cc
Σχέση συμπίεσης:	Δ.Α.
Ισχύς:	33.3 hp / 8,250 rpm
Ροπή:	3.3 kg.m / 6,250 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	90 / 35 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	81 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων σε 4 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3 x 16 in
Ελαστικό:	Michelin City Grip, 110/70-16
Φρένο:	Δίσκος 300 mm, δαγκάνα 3 εμβόλων, συνδυασμένο με πίσω
ΠΙΣΩs	
Ζάντα:	3.50 x 14 in
Ελαστικό:	Michelin City Grip, 150/70-14
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα 2 εμβόλων

VIPER STRYKE

Το νέο ελαστικό από την **AVON** είναι ειδικά μελετημένο και κατασκευασμένο για όλους τους τύπους SCOOTER.
Διαθέτει πυκνή χάραξη η οποία συνδυαζόμενη με το μείγμα πυριτίου, επιτυγχάνει γρήγορα ιδανικές θερμοκρασίες.
Έχει όλα τα απαραίτητα χαρακτηριστικά ώστε να παρέχει την μέγιστη δυνατή πρόσφυση σε γυαλιστερή και βρεγμένη άσφαλτο, σήμα κατατεθέν των Ελληνικών δρόμων.

Αποκλειστική Διάθεση Αντιπροσώπευση

AGRIPAN SA

ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΙΤΗΣ

Ορφέως 111, Αθήνα 118 55 (Ρουφ)

Τηλ.: 210 3485185 - 8, Fax: 210 3410080

cover story

Το πιο καλοπουλημένο μεσαίο on-off της αγοράς ανανεώθηκε. Άλλαξε κάτι επί της ουσίας;

V-Strom 2.0

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Μ.Κ.

Για την ανανέωση του V-Strom η Suzuki απευθύνθηκε στους υπάρχοντες ιδιοκτήτες. Ήξεραν όμως τι ζητούσαν;

Δεν είναι τυχαίο που οι δρόμοι της Ελλάδας είναι κυριολεκτικά πλημμυρισμένοι από V-Strom. Το μεσαίο δικύλινδρο της Suzuki χτύπησε διάνα στις ανάγκες αλλά και τα όνειρα της εγχώριας αγοράς, σε ένα σύνολο που όχι μόνο εκθρόνισε με άνεση το Transalp 650 από την κορυφή της κατηγορίας αλλά έκανε και μοτοσυκλέτες σαφώς μεγαλύτερου κυβισμού και ως τότε κύρους όπως το TDM 900 να μένουν από απαντήσεις.

Από το 2004 έως τώρα βέβαια η εικόνα της αγοράς έχει αλλάξει αισθητά, αλλά το V-Strom παρέμεινε ουσιαστικά ίδιο πέρα από κάποιες μικροαλλαγές στον κινητήρα για συμμόρφωση με τις διάφορες προδιαγραφές και την τοποθέτηση δύο μπουζί στον κύλινδρο για καλύτερη καύση και χαμηλότερη κατανάλωση. Όχι ότι μπορούμε να κατηγορήσουμε τη Suzuki γι' αυτό βέβαια. Οι ρυθμοί ανανέωσης στην κατηγορία είναι χαρακτηριστικά αργοί καθώς η ίδια η νοοτροπία τους δε βασίζεται στο κυνήγι των τελευταίων τεχνολογικών εξελίξεων αλλά στη λειτουργία τους ως σύνολο και το V-Strom παρέμενε το πιο ελκυστικό πακέτο της αγοράς. Τι πιο λογικό λοιπόν από τη μεριά της Suzuki απ' το να αναζητήσει τις αλλαγές που ήθελαν οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες V-Strom για να τις ενσωματώσει στη νέα έκδοση;

Μπαίνοντας σε δίαιτα

Σε αντίθεση με τις ικανότητές του που ήταν αρκετά σκαλιά πάνω από το τότε κατεστημένο, η ογκώδης σχεδίαση μπορεί να πατούσε γερά στην ψυχολογία του Έλληνα που θέλει πολύ μοτοσυκλέτα για τα Ευρώ του αλλά δεν έφερε και τα πιο κολακευτικά σχόλια. Από

τότε το συνηθίσαμε, όπως φυσιολογικά συμβαίνει όταν το βλέπεις σε κάθε φανάρι που σταματάς, όσο και όταν ξέρεις ότι το ασχημόπαπο κρύβει μέσα του έναν κύκνο σε απόδοση και πολυχρηστικότητα. Ένα μυστικό που απλά τύχαινε να το μοιράζεται η μισή Ελλάδα.

Με την ανανέωση τα πράγματα είναι σε αυτό το επίπεδο καλύτερα: Τώρα το μεσαίο δικύλινδρο διχάζει τις απόψεις αντί να είναι στην πλειοψηφία τους αρνητικές κάτι που σημαίνει ότι το μέλλον προμηνύεται λαμπρό. Εδώ συνηθίσαμε το προηγούμενο.

Φαίνεται ότι οι σχεδιαστές της Suzuki έχουν τσακωθεί τα τελευταία χρόνια με τις ακμές, εκτιμώντας όλο και περισσότερο τις πιο οργανικές καμπύλες ειδικά σε πιο καθημερινές εφαρμογές. Το είδαμε όταν το Gladius βγήκε από το κουκούλι που είχε τυλιχτεί γύρω από το SV650, το βλέπουμε και τώρα με το ανανεωμένο V-Strom. Μαζί με τις ακμές ξεφορτώθηκαν και αρκετό από τον όγκο της μοτοσυκλέτας, τόσο ουσιαστικά στο εμπρός τμήμα με το μικρότερο ρεζερβουάρ και τους αεραγωγούς για απαγωγή ζεστού αέρα στη θέση των πλαϊνών, όσο και σχεδιαστικά όσο προχωράς προς την ουρά. Παρά τη διατήρηση των δύο φαναριών εμπρός η πιο λεπτή σιλουέτα φέρνει στο μυαλό περισσότερο τα TDM και Transalp 700 παρά το προηγούμενο μοντέλο, ενώ αφήνει σαφώς πιο εκτεθειμένες τις σωληνώσεις των ψυγείων. Για κάποιο λόγο πιστεύω ότι οι περισσότεροι ιδιοκτήτες θα επιλέξουν την ποδιά της Suzuki που μπορεί να είναι πλαστική αλλά δένει οπτικά το σύνολο. Η έξυπνη μίξη ποιοτικά βαμμένων επιφανειών με μαύρο ματ πλαστικό βάζει το λιθαράκι της στην οπτική εξαφάνιση του όγκου, αν και η πληθώρα ψεύτικου

GR
010
752

"η διαφορά στον όγκο γίνεται εμφανής απ' τη στιγμή που το καβαλάς"

ανθρακονήματος στο τελευταίο ίσως να μην είναι η καλύτερη επιλογή όταν θες να αναβαθμίσεις την εικόνα του προϊόντος σου.
Τα διπλά αναλογικά όργανα με την κεντρική οθόνη έχουν δώσει τη θέση τους στον σαφώς πιο συνηθισμένο πλέον συνδυασμό αναλογικού στροφομέτρου και μεγάλης ψηφιακής οθόνης που βρίθει πληροφοριών. Δύο μερικοί χιλιομετρητές με τις προσωπικές τους μετρήσεις κατανάλωσης, ρολόι, θερμοκρασία περιβάλλοντος και κινητήρα, ένδειξη σχέσης και φυσικά στάθμη βενζίνης. Ό,τι μπορεί να χρειαστείς με άλλα λόγια από μια μοτοσυκλέτα πασπαρτού δίνοντάς σου και κάτι να κάνεις στα μεγαλύτερα ταξίδια.
Για κάποιο περίεργο λόγο η Suzuki επέλεξε να μετακομίσει το μπουτόν εναλλαγής των ενδείξεων στη θέση του σινιάλου στον αριστερό διακόπτη, ενώ αυτό με τη θέση του έχει μετακομίσει στο διακόπτη της μεγάλης σκάλας όπως σε κάποια σκούτερ. Όχι η πιο πρακτική ή ασφαλής λύση όταν το μόνο που καταφέρνεις όταν πας να κάνεις σινιάλο είναι να αλλάζεις τις ενδείξεις των οργάνων.
Μια ματιά στα καπάκια του κινητήρα αρκεί για να καταλάβεις ότι η Suzuki πήρε ως βάση την έκδοση που είχε ήδη εξελίξει από το Gladius, προερχόμενη από το προηγούμενο V-Strom, που με τη σειρά του τον είχε δανειστεί από το SV 650. Και φυσικά κάθε μετενσάρκωση συνοδευόταν από αναβαθμίσεις και μικροαλλαγές για τον δικύλινδρο των 645 κυβικών.
Στην τελευταία του έκδοση έχουν τοποθετηθεί νέα πιστόνια, άλλοι εκκεντροφόροι και μονά ελατήρια στις βαλβίδες, οι κύλινδροι έχουν επίστρωση SCEM μειώνοντας τις τριβές και την κατανάλωση, ενώ σε συνδυασμό με τα δύο μπουζί ιριδίου σε κάθε κύλινδρο, τις διπλές πεταλούδες του ψεκασμού και τη νέα ηλεκτρονική ταυτόχρονα γεμίζουν ακόμα περισσότερο την καμπύλη της ροπής στο ιδιαίτερα χρήσιμο κομμάτι ανάμεσα στις 4 και τις 6,000 στροφές.
Το πίσω αμορτισέρ παραμένει απαράλλακτο αλλά συνοδεύεται από ισχυρότερο ελατήριο, ενώ, όπως και

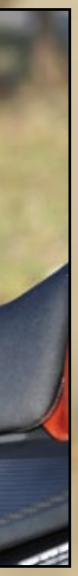
X-lite

το πιρούνι, έρχεται πλέον με μερικά κλικ περισσότερη προφόρτιση από το εργοστάσιο. Τα φρένα με τις διπίστονες δαγκάνες εμπρός έχουν μεταφερθεί αυτούσια από το προηγούμενο μοντέλο συνοδευόμενα από μια αναβαθμισμένη έκδοση του ABS της Bosch και μεταλλικά σωληνάκια.

Τα σημεία και η εικόνα

Παρά τα φαινόμενα λοιπόν, το V-Strom του '12 δεν είναι εντελώς νέο μοντέλο αλλά μια βελτίωση στα σημεία του παλιού. Άρα και η αίσθηση που έχεις ανεβαίνοντας είναι απολύτως γνώριμη, σωστά;
Έλα μου ντε όμως που δεν είναι. Μπορεί το τρίγωνο της εργονομίας να παραμένει ουσιαστικά αμετάβλητο, αλλά η διαφορά στον όγκο γίνεται άμεσα εμφανής από τη στιγμή που θα το καβαλήσεις, δίνοντάς σου της αίσθηση μιας σαφώς πιο μανιτζέβελης κατασκευής. Σε αυτό βοηθάει και η νέα σέλα. Μπορεί στα χαρτιά να είναι 15mm ψηλότερη αλλά αυτό είναι κάτι που δεν το νιώθεις ανεβαίνοντας χάρη στην πιο λεπτή σχεδίαση που φέρνει τα πόδια σε πιο φυσιολογική θέση, δίνοντάς σου και καλύτερο κλείδωμα στο ρεζερβουάρ. Και το καλύτερο αφρώδες έρχεται σαν απολαυστικό κερασάκι

> "συνεχίζει να είναι από τις καλύτερες επιλογές για την πραγματική ζωή"



να σε διατηρήσει ξεκούραστο στις μεγάλες διαδρομές. Ο ήχος του δικύλινδρου έχει αποκτήσει μια πιο κροταλιστή χροιά, όχι τόσο λόγω του διαφορετικού τελικού αλλά κυρίως γιατί ακούς περισσότερο το φιλτροκούτι, ενώ ακόμα και χωρίς ανακοινωμένα νούμερα απόδοσης είναι δύσκολο να μην εντυπωσιαστείς από το fine tuning που έχουν κάνει οι τεχνικοί της Suzuki. Ο V2 ήταν πάντα από τους καλύτερους της κατηγορίας του, γεμάτος και με όρεξη για στροφές, αλλά όσο και να προσπαθήσεις πλέον δε θα βρεις ούτε δείγμα σκορτσαρίσματος. Μεγάλη σχέση στο κιβώτιο και στροφές κοντά στο ρελαντί; Κανένα πρόβλημα. Το V-Strom θα επιταχύνει άνευ διαμαρτυριών μειώνοντας την ανάγκη για αλλαγές ταχυτήτων και κάνοντάς το ακόμα πιο εύκολο στην καθημερινή χρήση. Μπορείς να αλλάζεις ταχύτητα γύρω στις 5,000 στροφές και να είσαι ήδη μπροστά από την κίνηση, χαμογελώντας κάθε φορά που θα κοιτάζεις την ένδειξη κατανάλωσης να κυμαίνεται γύρω στα 5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα.

Αν θες να κάνεις το χαμόγελό σου πιο πλατύ βέβαια, το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να ανοίξεις λίγο περισσότερο το γκάζι. Τα ξεσπάσματα λάμπουν δια της απουσίας τους, αλλά ο δικύλινδρος τραβάει δυνατά μέχρι τις 10,000 στροφές, ενώ σε οποιοδήποτε σημείο και να αλλάξεις ταχύτητα πάλι δε θα βγεις ποτέ εκτός της καλής του περιοχής. Αυτός ο τρόπος απόδοσης μπορεί να μην είναι ο πιο εθιστικός, αλλά ταιριάζει απόλυτα με τον "τα κάνω όλα" χαρακτήρα του V-Strom βγάζοντας άνετα μουαγιέν άνω των 160 km/h χωρίς παράπονα από τον/την συνεπιβάτη.

X-lite

Οι αλλαγές στις αναρτήσεις κάνουν το V-Strom ελαφρά πιο ευέλικτο σε χαμηλές ταχύτητες, αλλά η ουσιαστική διαφορά φαίνεται όταν οι ρυθμοί ανεβαίνουν αυξάνοντας τη σταθερότητα και τις μετατοπίσεις βάρους στο άνοιξε-κλείσε του γκαζιού. Στο ταξίδι θα εκτιμήσεις το ότι μπορείς και πάλι να αλλάξεις το ύψος της ζελατίνας αν δε βαριέσαι να βγάλεις τα εργαλεία από τη θήκη τους, αλλά θα συναντήσεις και το μοναδικό μειονέκτημα της στενότερης σχεδίασης: Τη μειωμένη προστασία των ποδιών από τον αέρα, κάτι ιδιαίτερα εμφανές τις μέρες που είχαμε το V-Strom στα χέρια μας που ήταν τόσο κρύες που το λαμπάκι του παγετού έκανε αρκετά συχνά την εμφάνισή του.

Σε τέτοιες συνθήκες όμως είναι που το V-Strom διαπρέπει. Δε στρίβει σα Supersport σε τέλειο οδόστρωμα, αλλά καταπίνει κακοτεχνίες με χαρακτηριστική άνεση χάρη στις μεγάλες διαδρομές και σχετικά μαλακές ρυθμίσεις των αναρτήσεων, ενώ τα TrailWing της Bridgestone αντεπεξέρχονται με άνεση σε συνθήκες χαμηλής πρόσφυσης. Ο μεγάλος μοχλός του τιμονιού και οι πιο άμεσες αντιδράσεις επιτρέπουν να αλλάζεις κατά βούληση τη γραμμή σου, ενώ, παρότι οι διπίστονες θα αρχίσουν να κουράζονται σε απανωτά φρεναρίσματα από τριψήφια νούμερα, το στάνταρ πλέον ABS δίνει ένα περαιτέρω στρώμα ασφαλείας. Και ας έχει ακόμα την τάση να ψιλοχαζεύει όταν φρενάρεις πάνω σε μάτια γάτας ή απανωτές μικροανωμαλίες.

Και δε χρειάζεται να κοιτάξεις πολύ μακρύτερα από την έλλειψη διακόπτη απενεργοποίησης και στάνταρ ποδιάς για να δεις τον πιο ασφάλτινο προσανατολισμό του V-Strom σε σχέση με τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές. Θα περάσει από χώμα σαφώς πιο άνετα από ένα Versys, αλλά όπως και οι περισσότεροι αγοραστές του δε δείχνει να ενδιαφέρεται για πιο άγριες εκτός δρόμου εξορμήσεις.

2η Άποψη

Οδήγησα το V-Strom πρώτη φορά το 2004, όταν είχε μόλις έρθει στην Ελλάδα και η εντύπωση που αποκόμισα ήταν πως πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο μηχανάκι που θα καλύψει τις ανάγκες μιας πολυ ευρείας γκάμας αναβατών.
Αρκετά αργότερα το απέκτησα, ως μοντέλο 2005 –φορτωμένο με διάφορα αξεσουάρ– και αποφασισμένος πλέον να το κρατήσω μέχρι τέλους, όπως αρμόζει σε ένα εξαιρετικό εργαλείο δουλειάς.
Όταν όμως βρέθηκα στη σέλα του νέου V-Strom σα να μου αποκάλυψε ξαφνικά την πάροδο των επτά ετών που μεσολάβησαν από την κυκλοφορία του δικού μου και να ανέτρεψε τα στερεότυπα που είχαν ριζώσει στο μυαλό μου το διάστημα αυτό.
Σπεύδω να διευκρινίσω: Το νέο V-Strom ΕΙΝΑΙ όμορφο –ελάχιστοι άνθρωποι μπορούν να το ισχυριστούν αυτο για το προηγούμενο μοντέλο. Δε φωνάζει "περιπέτεια", όπως κάποιοι εκ των ανταγωνιστών του, αλλά έχει πλέον φινέτσα που παραπέμπει σε ευρωπαϊκό.
Ο κινητήρας του είχε περιθώριο να γίνει πιο βελούδινος. Κι όμως... Χωρίς να χάσει σε δύναμη ή ευστροφία, απέκτησε τόσο στις χαμηλές όσο και στις μεσαίες στροφές αίσθηση που αν δεν ξέρεις τι οδηγάς, ορκίζεται πως έχει περισσότερα κυβικά. Δε σκορτσάρει παρά μόνο αν το προσπαθήσεις επίμονα. Όσο για τις ψηλές... Μπορεί να δουλεύει όλη μέρα στις 8-9,000 rpm χωρίς κραδασμούς ή διαμαρτυρίες.
Οι αναρτήσεις του έγιναν ένα κλικ πιο σφιχτές, πράγμα που σε συνδυασμό με τον μικρότερο όγκο που έχει στο οπτικό του πεδίο ο αναβάτης, το λεπτότερο ρεζερβουάρ και την πολύ καλή θέση οδήγησης στην οποία συνεισφέρει η ανασχεδιασμένη σέλα, επιτρέπουν πιο γρήγορες εναλλαγές κλίσεων στο στροφιλίκι και πιο επιθετική οδήγηση, χωρίς τις χαρακτηριστικές αντιδράσεις δυσφορίας του παλιού.
Τέλος ο κινητήρας όντας οικονομικότερος, άφησε ανεπηρέαστη την αυτονομία της μοτοσυκλέτας, ακόμη κι αν το ρεζερβουάρ γεμίζει πια με δυο λιγότερα λίτρα (κάθε φουλάρισμα σε σχέση με το παλιό θα σας εξοικονομεί τα λεφτά ενός καφέ σε σινιέ καφετέρια).
Μόνα μελανά σημεία σε σχέση με το δικό μου: Η απουσία χουφτών στον στάνταρ εξοπλισμό και η μικρότερη ζελατίνα που –αν το προορίζετε για ταξιδιωτική χρήση– θα φανεί "λίγη" στους από 1.75 και πάνω.
Αν κρίνω από τη σταδιοδρομία του παλιού, το νέο Strom θα είναι μαζί μας για καιρό. Οι ιδιοκτήτες του θα απολαμβάνουν την αξιοπιστία και τη χρηστικότητα του για χιλιάδες χιλιόμετρα και, ανεξαρτήτως από το αν θα το φορτώσουν με ένα σκασμό αξεσουάρ ή όχι, θα καμαρώνουν πλέον και για την εμφάνιση της μοτοσυκλέτας τους.

Λευτέρης Κωνσταντόπουλος

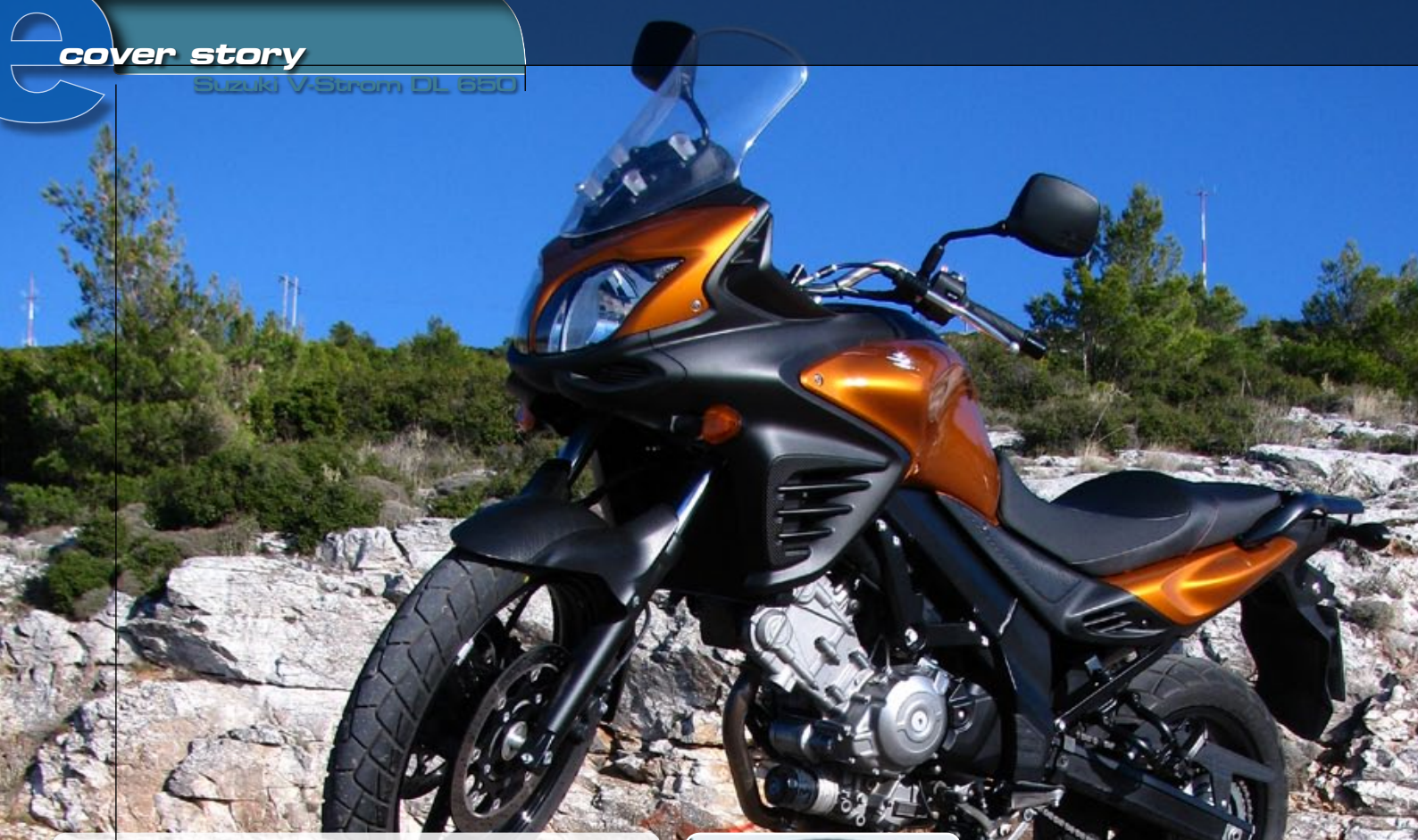
SUZUKI

Άτιμο Yen

Μπορεί τα τελευταία V-Strom προηγούμενης γενιάς να έφυγαν από τις εκθέσεις της Suzuki στη συμπιεσμένη από την Ελληνική αντιπροσωπεία τιμή των €6,995, αλλά η δραματική άνοδος του yen σε σχέση με το Ευρώ και το στάνταρ ABS σημαίνει ότι το η απόκτηση του νέου V-Strom απαιτεί την εκταμίευση €8,995. Είναι ακριβότερο κατά €500 από τα Versys και Transalp στις εκδόσεις ABS, παρότι διατηρεί μια σεβαστή διαφορά από τα 800άρια BMW και Triumph.

Το V-Strom συνεχίζει να είναι από τις καλύτερες επιλογές για την πραγματική ζωή ενός μοτοσυκλετιστή. Κινείται σα σκούτερ στην πόλη και καίει αντίστοιχα όταν δεν το κυνηγάς, φορτώνεται και ταξιδεύει καταπίνοντας απροβλημάτιστα όσα χιλιόμετρα έχεις όρεξη να καλύψεις και θα σε ειδοποιήσει διακριτικά ότι κάπου έχεις μπερδευτεί όταν αρχίζεις να το κυνηγάς παραπάνω απ' όσο προβλέπεται.

Ανοίγει λίγο ακόμα την ψαλίδα από τους Ιάπωνες ανταγωνιστές του και με τον πιο ασφάλτινο προσανατολισμό από τα Tiger και BMW καταφέρνει για άλλη μια φορά να παίζει ουσιαστικά μόνο του. Το μόνο εμπόδιο που βλέπουμε για να γεμίσει για άλλη μια φορά τους δρόμους προέρχεται από την πληθώρα μεταχειρισμένων V-Strom προηγούμενης γενιάς, η σαφώς χαμηλότερη τιμή απόκτησης των οποίων τα κάνει ιδιαίτερα ελκυστικά στην περίοδο που διανύουμε. <<



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,290 mm
Πλάτος:	835 mm
Ύψος:	1,405 mm
Μεταξόνιο:	1,560 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Ρεζερβουάρ:	20 lt
Βάρος κατασκευαστή:	214 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος V90, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 62.6 mm
Χωρητικότητα:	645 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.2:1
Ισχύς:	-
Ροπή:	-
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	150/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΠΙΣΩ	
	Αμορτισέρ Showa με μοχλικό
Διαδρομή:	150 mm
Ρυθμίσεις:	Υδραυλική προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.5 x 19΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone TrailWing 101 110/ 80-19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Tokico 2 εμβόλων με γλίστρα, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.0 x 17΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone TrailWing 152 150/70-17
Φρένο:	Δίσκος 260 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου με γλίστρα, ABS

SUZUKI V-STROM DL 650
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€8,995

Tsalikis

Οι καλύτερες τιμές σε όλα τα νέα μοντέλα.
Μεγάλες προσφορές σε προηγούμενα μοντέλα.

Κάθετη Μονάδα & Εξουσιοδοτημένο Service HONDA

VFR 1200 | Cross tourer | Cross runner | NC 700X | Integra 700 | CBR 600F | CBR 250F

- NC 700X 7,500€
- CBR 600F 9,880€
- CBR 250F 4,780€
- TRANSALP 700 6,600€

- HORNET 600 6,300€
- SILVER WIND 7,875€
- CBF 125 2,350€
- PCX 125 από 2,710€ 2,590€

- VISION 50 1,780€
- VISION 110 1,940€
- CBR 1000 /09 12.130€
- CBR 1000 C-ABS 12,720€

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE
ΕΛΑΣΤΙΚΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
ΜΕ 6 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

Κάθετη Μονάδα & Εξουσιοδοτημένο Service SUZUKI

Hayabusa 1300 | GSXR 1000 | V-Strom 650 | GW 250 | Burgman 650 | Sixteen 150

- HAYABUSA 1300 '12 15,695€
- GSXR 600 K9 8,695€
- GSXR 1000 K9 10,200€

- V-STROM 650 ABS 6,995€
- V-STROM 650 NEW 8,995€ & επώνυμα δώρα
- GSXF 650 ABS 6,895€

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE
ΕΛΑΣΤΙΚΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
ΜΕ 6 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

Κάθετη Μονάδα & Εξουσιοδοτημένο Service

Kawasaki | PEUGEOT

- Z 750 '10 7,590€
- ZX 130 (ΠΑΠΙ) 2,090€
- VERSYS 1000 13,490€

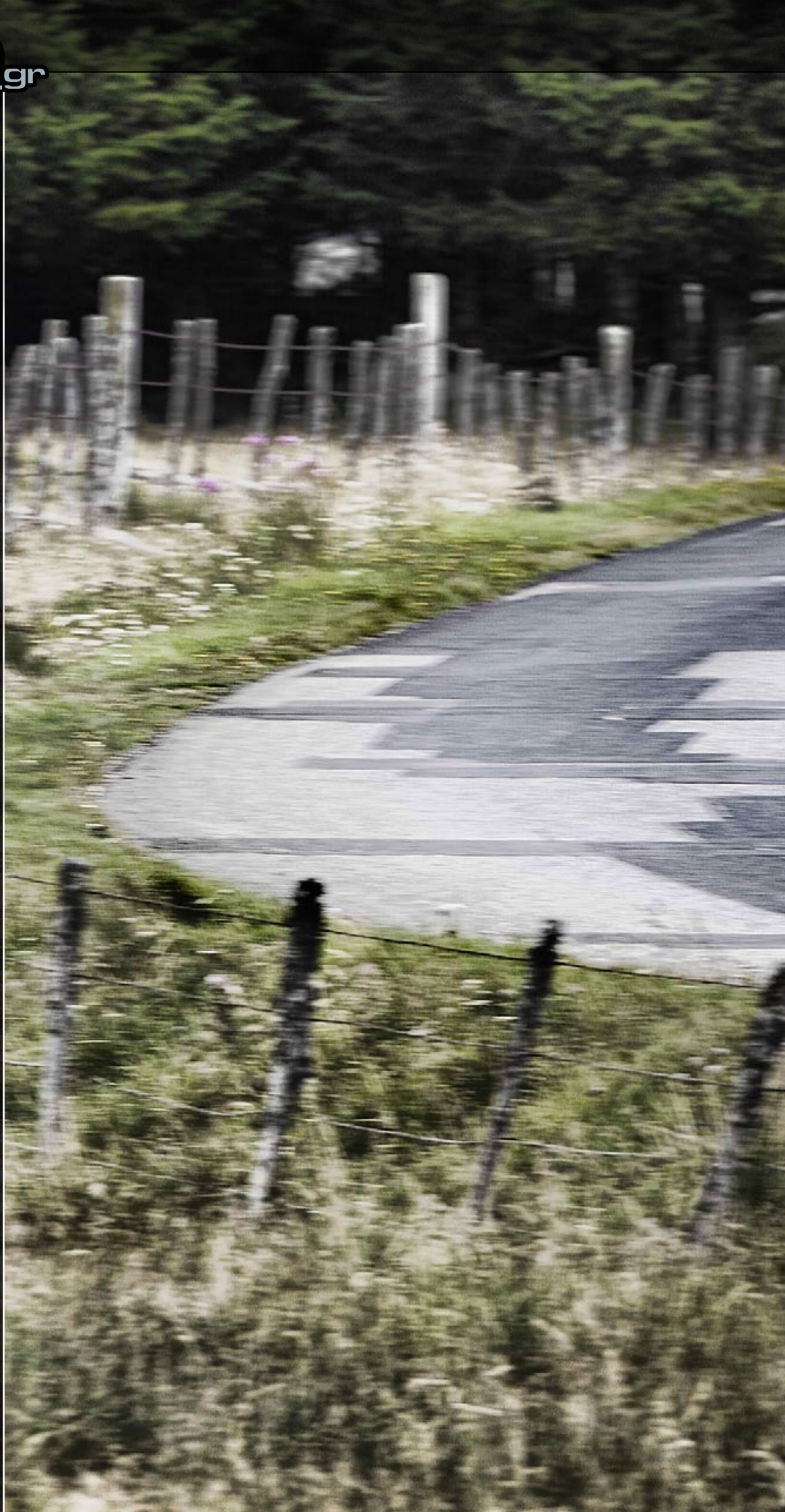
- PEUGEOT TWEET 150 1,790€
- PEUGEOT LX2 200 2,660€
- PEUGEOT VIVA CITY 125 1,700€
- PEUGEOT V-CLICK 978€

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE
ΕΛΑΣΤΙΚΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
ΜΕ 6 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

ZX 10 Ninja | Z 1000 | Z 750 | versys 1000 | geopolis 400-500

Λ. ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ 22, 153 44 ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΑΥΡΟΥ, ΤΗΛ.: 210 6046581, 210 6615126, FAX: 2106615126, e-mail: info@tsalikis.gr, www.tsalikis.gr

the test



Το Z1000 ψήλωσε και ήρθε στα μέρη μας

Ανήμερο πολυεργαλείο

δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Η Kawasaki γδύνει το Z1000, το ντύνει Versys και επιτίθεται

Πάντα εκτιμώ την ειλικρίνεια. Μου άρεσε πολύ που το press kit του Versys 1000 ξεκινά με την ξεκάθαρη παραδοχή πως αυτή η μοτοσυκλέτα δεν είναι σχεδιασμένη για εκτός δρόμου χρήση. Ο λόγος που το εκτίμησα είναι μάλλον προφανής: Τόσα χρόνια διαβάζω κορώνες για τις λεγόμενες "μεγάλες on-off" που πάνε παντού και προμοτάρονται με βιντεάκια που κάποιος αναβάτης-θεός τα δείχνει να πηδούν αλματάκια, να τσαλαβουτούν στις λάσπες και να παντιλικιάζουν στα χωράφια. Μόνο που για εμάς τους κοινούς θνητούς, το να πάρει κάποιος μια μοτοσυκλέτα 250 κιλών και 100+ ίππων και να τα κάνει αυτά δεν είναι ακριβώς απλή υπόθεση. Σε πολλές περιπτώσεις είναι σχεδόν αδύνατο –κι αν σου πέσει, ποιος πληρώνει; Η Kawasaki εδώ είναι πολύ ειλικρινής, το Versys φτιάχτηκε με το δόγμα "any street", για κάθε δρόμο, πόλη, επαρχιακό, αυτοκινητόδρομο, αρκεί να είναι στρωμένος.

Στις εποχές που ζούμε οι εταιρείες συχνά το σκέφτονται δύο και τρεις φορές πριν εξελίξουν νέο κινητήρα. Πρώτα θα κοιτάξουν στο οπλοστάσιό τους και πολλές φορές χρησιμοποιούν μια δοκιμασμένη λύση σε μια εναλλακτική εφαρμογή. Στην προκείμενη περίπτωση η Kawasaki επέλεξε τον τετρακύλινδρο σε σειρά του Z1000, μια μονάδα που έχει τις καταβολές της στο ZX-9R και κίνησε τις πρώτες γενιές Z από το 2003 ως το 2010, όταν υπέστη ένα εκτενές λίφτινγκ με αύξηση κυβισμού μέσω μακρύτερης διαδρομής εμβόλων. Το νέο μοντέλο ντύθηκε με ένα κοστούμι που θυμίζει έντονα Versys 650 και εντάχθηκε στην ίδια οικογένεια με το ίδιο όνομα.

Στον εμφανισιακό τομέα μπορεί κάποιος να έχει πολλές ενστάσεις και λόγω της γνωστής υποκειμενικότητας του θέματος θα περιοριστώ να πω πως η υπέρβαρη εμφάνιση μάλλον ήταν αναπόφευκτη με τον τετρακύλινδρο σε σειρά κινητήρα, αλλά πολύ θα ήθελα κάποιος να έχει σκεφτεί εκεί στο Akashi να βάψει το ψυγείο μαύρο, θα έκανε απίστευτη διαφορά στο οπτικό πλάτος.

Πειθήνια χοντρή

Για να είμαι ειλικρινής, το Z1000 δε μου άρεσε. Το ζύγισμα του πλαισίου και το μεγάλο βάρος χαλούσαν τον παιχνιδιάρικο χαρακτήρα και του προσέδιδαν τουριστικά χαρακτηριστικά. Όταν πέρυσι δοκίμασα το Z1000SX, βρήκα πως αυτή η sport touring εφαρμογή του ταίριαζε πολύ καλύτερα, σε αντίθεση με τις streetfighter επιφάσεις του γυμνού Z που για μένα μένουν αναπάντητες στην πραγματικότητα. Με αυτό το σκεπτικό προσέγγισα το Versys θετικά κείμενος, θεωρώντας πως το ίδιο πλαίσιο εδώ θα ταιριάξει ακόμη καλύτερα.

Στο μεταξύ η Kawasaki έκανε και στο πλαίσιο κάποιες επεμβάσεις, μεγαλώνοντας τη γωνία κάστερ και προσθέτοντας πλευρικές ενισχύσεις. Δίχως να είμαι σίγουρος για ποιον λόγο να χρειάζεται ενισχύσεις, η ηπιότερη γεωμετρία σε μια ψηλή μοτοσυκλέτα δε με χαλάει καθόλου ως ιδέα, απεναντίας ακούγεται πολύ σωστή κίνηση.

Διά του λόγου το αληθές, λοιπόν, τις πρώτες μέρες στην Αθήνα με το μεγάλο Versys γνώρισα μια μοτοσυκλέτα που αντιμετωπίζει την κίνηση ως παιχνίδι, είναι ευκίνητη και ευέλικτη, καταφέρνοντας να κρύψει πολύ καλά τα πολλά-πολλά κιλά της. Ναι, είναι πολύ βαρύ, όταν βλέπεις 240 κιλά ονομαστικό βάρος ξέρεις πως με βενζίνη, λάδια και ό,τι άλλο μπορεί να απουσίαζε από την εργοστασιακή ζυγαριά το τελικό νούμερο θα εκτοξευθεί άνετα πάνω από τα 250, αλλά η αλήθεια είναι πως ελάχιστες φορές με απασχόλησε στην πράξη.

Αντιθέτως, κάθε μέρα και σε κάθε βόλτα δεν έχανα την ευκαιρία να θαυμάζω αυτόν τον κινητήρα. Η προσθήκη διαδρομής στους κυλίνδρους του το 2010 ήταν μια πολύ σοφή κίνηση, γιατί πήρε έναν έτσι κι αλλιώς παλαιάς κοπής τετρακύλινδρο και τον γέμισε ροπή. Το Versys μπορείς να το πηγαίνεις όλη μέρα με 2,000 rpm και να ανοίξεις όποτε γουστάρεις χωρίς ποτέ να κομπιάσει. Σηκώνει τρίτη από τις 1,500 δίχως σκορτσάρισμα, μόνο καθαρή επιτάχυνση, αργά στην αρχή, δυνατά στη συνέχεια, "κρατήσου αν μπορείς" από τις μεσαίες και πάνω.

Και έχει δύναμη, πολλή δύναμη, πολλή περισσότερη απ' όση χρειάζεσαι στην πλειονότητα των περιπτώσεων. Η Kawasaki δεν έκανε το λάθος της Honda στο Crossrunner και έριξε άφθονη δουλειά στον κινητήρα. Άλλοι εκκεντροφόροι, άλλη σχέση συμπίεσης και προσαρμογή

Kawasaki
Versys
1000
Kawasaki

στις σχέσεις του κιβωτίου. Το αποτέλεσμα είναι απλά άριστο. Επίσης, δεν επέλεξε να τον φιμώσει πάνω από τα 200 όπως η προαναφερθείσα περίπτωση, απλά τον άφησε να αναπνέει ελεύθερα μέχρι τα περίπου 250 που είναι η τελική ταχύτητα που θα δεις με αυτό το γρανάζωμα που φοράει. Όλα αυτά χωρίς να χρειαστεί ποτέ να περάσεις τις 9,000 rpm, με τα κόκκινα να αρχίζουν στις 10,000.

Αντιπολεμικό

Στον αυτοκινητόδρομο έχεις ένα εξαίρετο εργαλείο για να καταπιείς πολλά μαζεμένα χιλιόμετρα. Μπορείς να ταξιδεύεις οικονομικά γουργουρίζοντας στις μεσαίες με κάμποσα χιλιόμετρα στο κοντέρ. Η αεροδυναμική προστασία είναι αρκετά καλή, καλύπτει τα πόδια με τα έξυπνα σχεδιασμένα πλαϊνά μαύρα πλαστικά, ενώ η στάνταρ ρυθμιζόμενη ζελατίνα αναλαμβάνει κορμό και κεφάλι. Αυτό που θα ήθελα επιπλέον είναι ένα ζευγάρι χούφτες και ίσως μια φαρδύτερη ζελατίνα που να κρύβει και τους ώμους πίσω της.

Ταξιδεύοντας με μια ταχύτητα που δεν ξεπερνά τα 160 km/h, το Versys μπορεί πανεύκολα να δει αυτονομίες γύρω στα 250 km ή και να τις ξεπεράσει εφόσον ταξιδεύεις με μικρότερη μέση ωριαία. Αν θες διακοσάρες θα τις πληρώσεις σε βενζίνη, όχι όμως και σε κούραση, καθώς η μοτοσυκλέτα δείχνει πρόθυμη να πηγαίνει για ώρες με τέτοιες ταχύτητες και η προστασία από τον αέρα θα στο επιτρέψει –GTR δεν είναι, αλλά τη δουλειά της την κάνει.

Στο επαρχιακό δίκτυο το Versys συνεχίζει να δείχνει το καλό του πρόσωπο. Οι αναρτήσεις λειτουργούν μια χαρά στις στάνταρ ρυθμίσεις τους και έχουν τη δυνατότητα προσαρμογής ως προς την επαναφορά, κάτι χρήσιμο αν θες να το ταιριάξεις με μεγάλο φορτίο, όπως δικάβαλο με μπαγκάζια. Είναι κάπως μαλακές εξυπηρετώντας την άνεση και με τις αυξημένες διαδρομές τους νιώθουν πολύ καλύτερα όταν φτάνεις σε στροφιλίκια με απρόβλεπτες ανωμαλίες, θα μαζέψουν μερικές αναταράξεις δίνοντάς σου το περιθώριο να διατηρήσεις τη γραμμή σου. Όσο οδηγείς σε τουριστικό mode σε κερνούν ουδέτερη συμπεριφορά, σωστές αποσβέσεις και επαρκή πληροφόρηση στο πιρούνι.

Αυτό που δε θα κάνεις με το Versys είναι η πολεμική οδήγηση. Αν αρχίσεις να το πιέζεις θα βρεις μπροστά σου εμπόδια. Το βάρος είναι το πρώτο από αυτά, εμφανιζόμενη ως αδράνεια, υποστροφή όταν προσπαθείς να το στριμώξεις με πολλά στη στροφή. Εκεί δε θα έχεις ούτε τη συμπαράσταση των αναρτήσεων, καθώς από ένα όριο πίεσης και πάνω αρχίζουν να δείχνουν πλαδαρές καθυστερώντας τις αντιδράσεις σου, ειδικά όταν θες

πολύ
θα ήθελα κάποιος
να έχει σκεφτεί να
βάψει το ψυγείο
μαύρο

ΠΛΑΙΣΙΟ

Σε σχέση με το Z1000, απ' όπου προέρχεται αυτό το πλαίσιο, εδώ έχουν γίνει οι εξής αλλαγές:

- Γωνία κάστερ 27 μοίρες (από 24.5)

- Ενισχυμένη ακαμψία στην περιοχή έδρασης του ψαλιδιού

- Επιπλέον δύο μπάρες ενισχύουν το πλαίσιο στα πλαϊνά του κινητήρα.

Ένα σημείο που χρίζει προσοχής είναι οι δύο ενισχύσεις του πλαίσιου, καθώς δείχνουν εκτεθειμένες και εύκολα μπορούν να τραυματιστούν σε μια πτώση, ακόμη και από στάση.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Οι αλλαγές στον κινητήρα έχουν ως σκοπό την καλύτερη λειτουργία στις χαμηλομεσαίες. Αναλυτικά, συγκριτικά με το Z:

- Χαμηλότερη σχέση συμπίεσης, 10.3:1 (από 11.8)

- Εκκεντροφόροι με μεγαλύτερο βύθισμα και μικρότερη διάρκεια

- 1η και 2η ταχύτητα κοντύτερες, 3η ως 6η μακρύτερες.

ABS

Χρησιμοποιείται η ίδια μονάδα της Bosch που πρωτοφορέθηκε στο τελευταίο ZX-10R. Πρόκειται για τη μικρότερη και ελαφρύτερη μονάδα ABS στην παραγωγή σήμερα. Είναι επαναπρογραμματισμένη για τις συνθήκες χρήσης του Versys και διαθέτει ειδική πρόβλεψη ελέγχου του μπροστινού φρένου ώστε να αποφεύγεται η απώλεια επαφής του πίσω τροχού με το έδαφος σε περίπτωση έντονου φρεναρίσματος.

ΠΙΡΟΥΝΙ

Το ανεστραμμένο Kayaba έχει διαδρομή 150mm και ανήκει στην τελευταία γενιά της εταιρείας. Ζυγίζει ελαφρύτερα από αυτό του Z, διαθέτει φαρδύτερο έμβολο και βαλβίδες διπλής κατεύθυνσης, ώστε να υπάρχει απόσβεση ανεξαρτήτως από τη φορά λειτουργίας της ανάρτησης, δηλαδή τόσο στη συμπίεση όσο και στην επαναφορά. Για λόγους οικονομίας (πιθανότατα), η ρύθμιση απόσβεσης επαναφοράς στο πιρούνι υπάρχει μόνο στο δεξί καλάμι του πιρουνιού.

γρήγορες εναλλαγές κλίσης.
Αυτό που πάντα θα στέκεται στο επίπεδό του είναι το ζευγάρι των δύο τετραπίστονων Tokico μπροστά, προσφέροντας πολλή και ελεγχόμενη δύναμη, ενώ πολύ καλό είναι και το ABS του Versys, επεμβαίνοντας γρήγορα και αποτελεσματικά χωρίς να χαλάει πολύ το φρενάρισμα και, στις περισσότερες περιπτώσεις, αποφεύγοντας να μπαίνει σε λειτουργία χωρίς λόγο. Είναι η ίδια μονάδα της Bosch που φοράει και το νέο ZX-10R, ένας λόγος που εξηγεί την άριστη συμπεριφορά του σε μια πολύ λιγότερο απαιτητική εφαρμογή.

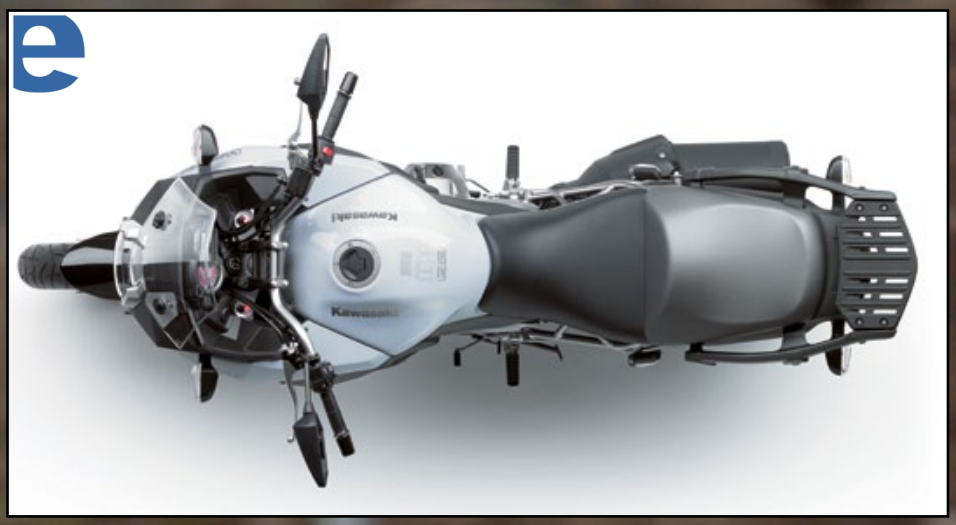
Ηλεκτρονικά

Το πακέτο του Versys 1000 συμπληρώνεται από το KTRC, το ίδιο Traction Control που φορούν τα ZX-10R και GTR1400 με τρεις στάθμες ρύθμισης. Δε μπορώ να πω ότι είναι τόσο εμφανής η διαφορά στη λειτουργία του συστήματος μεταξύ των τριών επιλογών, ειδικά στις 1 και 2. Αυτό που σίγουρα μπορώ να πω είναι πως πρόκειται για ένα από τα πιο ευχάριστα TC που έχω δοκιμάσει, αφήνοντας χώρο για ολισθήσεις πριν σε κόψει ακόμη και στην επιλογή 3, επεμβαίνοντας αρκετά διακριτικά και όχι ως τσεκούρι στα όνειρά σου. Σημαντικό επίσης είναι το ότι μπορείς να το απενεργοποιήσεις, αφήνοντας αχαλίνωτο τον τετρακύλινδρο να στέλνει τον πίσω τροχό σε χορευτικές φιγούρες, κάτι που αυτός ο κινητήρας έχει για ψωμοτύρι.
Τέλος, η Kawasaki έχει προσθέσει και την επιλογή μεταξύ δύο χαρτών ανάφλεξης, Full (F) και Low (L) Power Mode, όπου στη δεύτερη είναι διαθέσιμο το 75% της πλήρους ισχύος και η απόκριση του γκαζιού είναι πιο νωχελική. Το δεύτερο φαίνεται περισσότερο στην πράξη, το νιώθεις στο χέρι πως υπάρχει μια μικρή καθυστέρηση από τη γκαζιέρα ως τη μεταφορά της δύναμης στον πίσω τροχό. Η μικρότερη ισχύς δεν είναι και τόσο εμφανής χαμηλά και μόνο όσο ανεβαίνεις ψηλότερα στη διαδρομή του στροφόμετρου βλέπεις από πού λείπουν τα άλογα. Για να είμαι ειλικρινής τους χάρτες δεν τους βρήκα ιδιαίτερα χρήσιμους. Η εκκίνηση με Low Power Mode μοιάζει εξίσου χορταστική με αυτή της Full, την ώρα που η σωστή λειτουργία του ψεκασμού και η άφθονη ροπή του κινητήρα χαμηλά ουσιαστικά κάνει την οδήγησή του παιχνιδάκι ούτως ή άλλως.

Στο ταμείο

Το Versys 1000 αναδείχθηκε σε μια εξαιρετική μοτοσυκλέτα, ικανή να χρησιμοποιηθεί μέσα και έξω από την πόλη με την ίδια άνεση. Θα ήθελα να είναι

TOKICO
TOKICO



"αργά στην αρχή, δυνατά στη συνέχεια, 'κρατήσου αν μπορείς' από τις μεσαίες και πάνω"

σημαντικά ελαφρύτερο, αλλά προς τιμήν του ήταν πολύ λίγες οι φορές που με απασχόλησαν τα κιλά του. Ροπάτο, ευκολοδήγητο και πανίσχυρο, κάνει πράξη τις υποσχέσεις της Kawasaki για μια μοτοσυκλέτα "κάθε δρόμου", δίχως να έχει κάποιο σημείο για παράπονο, είτε μιλάμε για περιφερειακά, ποιότητα κατασκευής ή στάνταρ εξοπλισμό.

Όπως και να έχει τα €13,490 μου φαίνονται πολλά, κάτι δεν πάει καλά στην τιμολόγηση των εταιρειών ή εγώ έχω γίνει γκρινιάρης; Ο άμεσος ανταγωνισμός του είναι το Triumph Tiger 1050 ABS SE και το Multistrada 1200, με το δεύτερο να ξεφεύγει πολύ πάνω σε επίπεδο τιμής και απόδοσης. Δίπλα στο Tiger όμως το Versys δείχνει ακριβό –αν και μου φάνηκε πληρέστερο, πιο αποτελεσματικό από το αγγλικό τρικύλινδρο. Ναι, από τη μια είναι καλύτερα εξοπλισμένο, από την άλλη δεν παύει να μας έρχεται με έναν κινητήρα που τα έχει τα χρονάκια του από τότε που σχεδιάστηκε και έχει και άλλα δυο χρόνια στο κουρμπέτι πάνω στο Z. Τουλάχιστον η Kawasaki έχει ρίξει δουλειά για να τον προσαρμόσει στη μοτοσυκλέτα αυτή, έβαλε άλλες αναρτήσεις και το εξόπλισε επαρκώς.

Αν δεν έχεις πρόβλημα με τη χοντρή του εμφάνιση και το σηκώνει η τσέπη σου, το Versys άνετα θα σε αποζημιώσει για την επιλογή σου. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,235 mm
Πλάτος:	900 mm
Ύψος:	1,405 mm
Μεταξόνιο:	1,520 mm
Ύψος σέλας:	845 mm
Βάρος κατασκευαστή:	239 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4T, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	77 x 56 mm
Χωρητικότητα:	1,043 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.3:1
Ισχύς κατασκευαστή:	118/9,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	10.4/7,700 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.627 (83/51)
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.867 (43/15)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.692 / 9
	2α 1.950 / 13
	3η 1.529 / 17
	4η 1.304 / 20
	5η 1.136 / 22
	6η 0.958 / 27
Ταχύτητα στη μέγιστη ισχύ:	239 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Rake:	27°
Trail:	107 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο πιρούνι Kayaba
Διαδρομή / Διάμετρος:	150 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	150 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Trail, 120/70 ZR17 (58W)
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300mm, δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

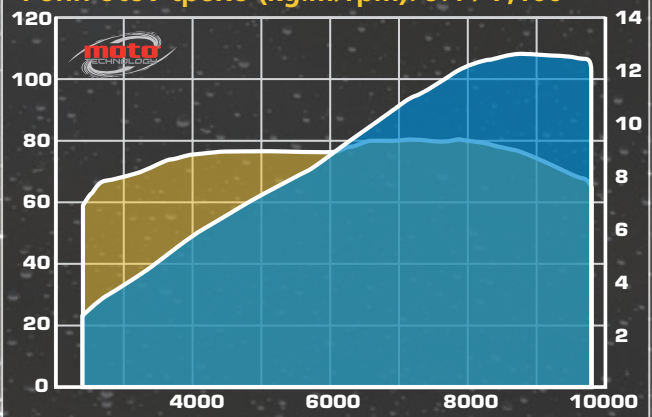
Ζάντα:	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Trail, 180/55 ZR17 (73W)
Φρένο:	Δίσκος 250 mm, δαγκάνα 1 εμβόλου, ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	21 lt
Μέση κατανάλωση:	8 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	262 km

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 108.0 / 8,800
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 9.4 / 7,100



Το Versys 1000, με αριθμό πλαισίου 0828 και 3,620km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 18.6C, υγρασία 27%, ατμοσφαιρική πίεση 975.18mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

KAWASAKI VERSYS 1000
TEOMOTO A.E.
€13,490

Βρίσκονται ανάμεσα μας...

NEXT
1000 km

ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΩΡΕΑΝ ΠΑΚΕΤΑ ΑΞΕΣΟΥΑΡ TRIUMPH...

με το TIGER 800 ABS:

- Top case
- Σχάρα για top case
- Μαξιλαράκι για top case
- Θερμαινόμενα γκριπ
- Ψηλή ζελατίνα

συνολικής αξίας: €939

με το DAYTONA 675:

- Τελικό Arrow
- Quickshifter
- Φλάς LED
- Ακτινικές μανέτες ελαφρού κράματος
- Ανοδιωμένο δοχείο υγρού φρένου εμπρός πίσω

συνολικής αξίας: €1.397

με το TIGER 1050 ABS S.E.:

- Top case στο χρώμα της ζελατίνας
- Σχάρα για top case
- Ψηλή ζελατίνα
- Θερμαινόμενα γκριπ
- Ανοδιωμένο δοχείο υγρού φρένου εμπρός πίσω
- Μανέτες ελαφρού κράματος

συνολικής αξίας: €1.197

PIERRAKOS

Μιχαλακοπούλου 167 & 169, Αθήνα, Τηλ.: 210 77 55 065
Λεωφ. Καλαμακίου 104, Άλιμος, Τηλ.: 210 993 0612

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

Εξουσιοδοτημένο service, ανταλλακτικά & αξεσουάρ

racing

Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα SBK ξεκίνησε στο Max

sterilgarda
SUOMY
SUOMY
sterilgarda
sterilgarda
PIRELLI
5

Λάστιχα και Πλαίσια

...μακάρι να το είχαν πάρει πρέφα από πέρυσι εκεί στο Borgo Panigale...

Τον τελευταίο καιρό διαβάζω συνεχώς σε διάφορα φόρουμ, ελληνικά και ξένα, αρνητικές κριτικές για την απόφαση της Ducati να χρησιμοποιήσει ένα "συμβατικό" αλουμινένιο πλαίσιο στην αγωνιστική μοτοσυκλέτα της στα MotoGP. Πολλοί λένε ότι αντιγράφει τη Yamaha, όπως ακριβώς κατηγορούσαν τον Rossi πως όταν μετακόμισε τη Yamaha αντέγραψε τη μοτοσυκλέτα της Honda.

Τη Ducati την κορόιδευαν όλοι κάποτε όταν εμφανίστηκε με ένα ατσάλινο χωροδικτύωμα, αλλά όταν ο Stoner διέλυσε τον ανταγωνισμό με αυτό το 2007 τα στόματα βούλωσαν. Ωστόσο, κατ' εμέ, εκείνη τη χρονιά βέβαια το πραγματικό λαχείο για τη Ducati δεν ήταν τόσο ο αναβάτης αλλά το ότι τους έκατσε η Bridgestone. Ο Capirossi τους είχε εξελίξει μοτοσυκλετάρα, η Marelli τους έφτιαξε ηλεκτρονικάρες (που μετά τα φόρεσαν ΟΛΟΙ). Αυτοί που άρχισαν να ασχολούνται με το ασχημόπαπο Bridgestone στα πρώτα της χρόνια στα MotoGP και, όταν η Michelin άρχισε να χάνει το τρένο των εξελίξεων, βρέθηκαν με λάστιχα που είχαν εξελιχθεί αποκλειστικά πάνω σε Desmosedici και ουσιαστικά ήταν φτιαγμένα γι' αυτούς. Θυμάστε το κλάμα των Honda και Yamaha το '07-'08 για τα Michelin; Θυμηθείτε επίσης ότι η ίδια εποχή ήταν η καλύτερη της Suzuki στα τετράχρονα χρόνια (αν και δεν είχε μοτέρ λόγω αφραγκίας), γιατί το μηχανάκι τους ήταν ψιλοαντιγραφή Ducati και βολευόταν μια χαρά με τα Bridgestone. Το είχε πει σε ανύποπτο χρόνο ο Vermeulen.

Στην πορεία οι Ιταλοί "την άκουσαν", άρχισαν να πειραματίζονται με τα μονοκόκ του τμήματος μάρκετινγκ –το 1199 Panigale αποδεικνύει τα πώς και γιατί, όλα προγραμματισμένα ήταν– και έφαγαν δύο χρόνια προσπαθώντας να κάνουν το δικό τους, δεν τους βγήκε και εξαναγκάστηκαν να προσαρμοστούν σε λάστιχα που από την ενιαία εποχή και μετά δε φτιάχνονταν πια γι' αυτούς, αλλά για τα αλουμινένια πλαίσια. Τυχαία νομίζετε πως η Honda έσπευσε να κρεμάσει τη Michelin;

Στην τετράχρονη εποχή αυτό που αποδείχθηκε περίτρανα είναι πως κυρίαρχο ρόλο παίζουν τα λάστιχα. Γι' αυτό η Dorna έσπευσε να τα καπελώσει. Από τη στιγμή που εισήχθη το ενιαίο ελαστικό, ήταν θέμα χρόνου για τη Ducati να "αναγκαστεί" να "συμμορφωθεί" τεχνολογικά για να μπορέσει να παίξει μπάλα. Απλά οι Ιταλοί είναι ξεροκέφαλοι και ήθελαν να κάνουν το δικό τους το διαφορετικό, έχασαν χρόνο πέρυσι, πολύ χρόνο.

Πίσω απ' όλα η ουσία δείχνει πως όλες οι μοτοσυκλέτες είναι ίδιες τεχνολογικά, αυτό που αλλάζει είναι το επίπεδο εξέλιξης, το χρήμα που το στηρίζει και η ικανότητα αυτού που το καβαλάει. Στα GP ανέκαθεν η τεχνολογία που νικούσε περνούσε σε όλους. Γι' αυτό όλοι φορούν Brembo, Ohlins, Marelli και ίδια πλαίσια. Ήταν θέμα χρόνου να προσαρμοστεί και η Ducati και η έλευση του διδύμου Rossi-Burgess συνιστά την καλύτερη συγκυρία. Δε γινόταν αλλιώς και μακάρι να το είχαν πάρει πρέφα από πέρυσι εκεί στο Borgo Panigale.

Σπύρος Τσαντήλας

ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
OSCAR MCINTYRE (21/12/1994-25/02/2012)
Ο εναρκτήριος αγώνας του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Superbikes σημαδεύτηκε από ένα πολύ κακό ξεκίνημα στη φετινή αγωνιστική σεζόν.

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

Κατά τον αγώνα των Αυστραλιανών Superstock 600 που έγινε το Σάββατο 25 Φεβρουαρίου, μόλις στη δεύτερη στροφή του δεύτερου γύρου ένα συμβάν τριών αναβατών είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο του 17χρονου Oscar McIntyre. Ως αποτέλεσμα οι διοργανωτές ακύρωσαν τη διαδικασία της Super Pole που θα ακολουθούσε και το αγωνιστικό πρόγραμμα του 2012 εγκαινιάστηκε κάτω από πολύ μαύρα σύννεφα.

WORLD SUPERBIKE 2012, PHILLIP ISLAND

Μοιράστηκαν τις νίκες οι αναμενόμενοι πρωταγωνιστές, αλλά η εντυπωσιακή κυριαρχία του Aprilia RSV4 είναι αυτή που έκλεψε τη δημοσιότητα στην Αυστραλία.

Στο πρώτο σκέλος του αγώνα ετοιμαζόμασταν για μια μονομαχία του Max Biaggi (Aprilia) με τον Carlos Checa (Ducati), ωστόσο το σποραδικό ψιλόβροχο είχε άλλη άποψη. Ο Ισπανός πρωταθλητής του 2011 είχε ένα τρομακτικό highside στον 17ο γύρο με αποτέλεσμα, αντί βάθρου, να περάσει τις επόμενες ώρες στο ιατρείο με χτυπημένο τον αγκώνα του. Ο Biaggi συνέχισε σε μια εύκολη νίκη, ενώ περίπου 7 δευτερόλεπτα πίσω του ο Marco Melandri (BMW) κατάφερε να επικρατήσει του Sylvain Guintoli (Ducati) για δύο μόλις δέκατα. Στο δεύτερο σκέλος οι ρόλοι αντιστράφηκαν. Ο Checa έδωσε τελικά το παρόν, παρότι βρόντηξε καλά στο πρώτο σκέλος, ενώ ο Biaggi είχε μια έξοδο μετά από μια παραλίγο σύγκρουση με τον Tom Sykes (Kawasaki) στην αρχή του αγώνα. Ως αποτέλεσμα ο Ιταλός ουσιαστικά ξεκίνησε τελευταίος, παρόλα αυτά έκανε έναν εντυπωσιακό αγώνα κατά τον οποίο πέρασε τους πάντες –και τον Sykes– για να τερματίσει δεύτερος πίσω από τον Checa. Το βάθρο συμπλήρωσε ο κάτοχος της pole, Sykes, με το νέο Kawasaki που δείχνει πως έχει τα φόντα για να πρωταγωνιστήσει φέτος.

WORLD SUPERSPORT 2012, PHILLIP ISLAND

Με ένα κλασικό θρίλερ, όπως μας έχει συνηθίσει τόσα χρόνια, το WSS ξεκίνησε με έναν γνώριμο νικητή.

Ο Τούρκος Kenan Sofuoglu (Kawasaki) είναι ένας πρωταθλητής του Παγκοσμίου Supersport και πέρυσι δοκίμασε την τύχη του στη Moto2. Φέτος, επιστρέφοντας σε γνώριμα εδάφη, ξεκίνησε με στυλ τη χρονιά κερδίζοντας στην Αυστραλία τον πρώτο αγώνα της σεζόν. Φυσικά αυτό δεν ήταν εύκολο, έχοντας δίπλα του ένα σφικτό γκρουπ επίδοξων νικητών με τους Fabien Foret (Kawasaki), Broc Parkes (Honda), Jules Cluzel (Honda) και Sam Lowes (Honda).

Στις επικές μονομαχίες που δόθηκαν στη διάρκεια του αγώνα, τελικά ήταν ο Γάλλος Foret που κατάφερε να ακολουθήσει από πολύ κοντά τον Τούρκο νικητή, χαρίζοντας ένα σπουδαίο 1-2 στην Kawasaki. Την τρίτη θέση στο βάθρο πήρε ο κάτοχος της pole position, Parkes.

MOTOGP TEST SEPANG II

Η δεύτερη επίσημη τριήμερη δοκιμή των MotoGP ολοκληρώθηκε την Πέμπτη 1 Μαρτίου στη Sepang της Μαλαισίας και για μια ακόμη φορά τα δύο Repsol Honda των Casey Stoner και Dani Pedrosa ήταν αχτύπητα.

Ο απρόβλεπτος καιρός σημάδεψε το τεστ. Την πρώτη ημέρα το απογευματινό session έγινε υπό δυνατή βροχή, όπως και σχεδόν ολόκληρη η δεύτερη μέρα, ενώ μόνο την τρίτη κατάφεραν οι αναβάτες να έχουν την πίστα όλη μέρα στεγνή και καθαρή.

Οι δύο εργοστασιακές Honda ξεχώρισαν από την αρχή, ωστόσο λίγο πριν αρχίσουν οι βροχές εμφανίστηκε ένα πρόβλημα. Στο RCV του Pedrosa άναψε μια προειδοποιητική λυχνία στο ταμπλό του και αμέσως οι μηχανικοί του HRC απέσυραν όλα τα αγωνιστικά –και τα δύο των Alvaro Bautista και Stefan Bradl– έστειλαν τον κινητήρα στην Ιαπωνία για έλεγχο και τη δεύτερη μέρα δεν έτρεξαν καθόλου. Το ok ήρθε για την Πέμπτη, οι τέσσερεις αναβάτες επέστρεψαν στην πίστα, όπου οι δύο εργοστασιακοί ξαναδιέλυσαν τον ανταγωνισμό, με τον Stoner πρώτο και καλύτερο.

Εξαιρετική εμφάνιση έκανε στην τρίτη θέση ο Andrea Dovizioso, ο οποίος άρχισε να βρίσκει τη θέση του στο M1 έχοντας μελετήσει πολύ τον Jorge Lorenzo για να τον βοηθήσει να προσαρμοστεί. Όσον αφορά στον Ισπανό πρωταθλητή του 2010, φεύγοντας από τη Μαλαισία δήλωσε πως ήταν η καλύτερη δοκιμή της ζωής του. Ο λόγος είναι πως μόνο αυτός έκανε προσομοίωση αγώνα, γυρνώντας πολύ κοντά στα Honda με εντυπωσιακή συνέπεια. Έχει βρει άκρη με τα ηλεκτρονικά του, η M1 του δεν υπολείπεται πια πολύ σε γκάζι και ο ίδιος ισχυρίζεται ανακουφισμένος πως "πλέον δε θα βλέπω τα Honda να χάνονται χωρίς να μπορώ να κάνω τίποτα". Ο Ben Spies γύρισε πολύ γρήγορα την Τετάρτη στο βρεγμένο, ωστόσο την Πέμπτη δεν κατάφερε σημαντική βελτίωση και μάζεψε μια ανώδυνη τούμπα, όπως και ο Lorenzo.

Για τη Ducati οι χρόνοι δεν ήταν καλοί, όμως οι Ιταλοί δηλώνουν πως έκαναν πολλή δουλειά. Ο Valentino Rossi απέχει ακόμη πάνω από δευτερόλεπτο από την κορυφή. Την πρώτη μέρα έκανε λάθος που μπήκε πρώτος το πρωί με την πίστα ακόμη βρώμικη, όταν καθάρισε η γραμμή δεν είχε πια πολύ λάστιχο και το απόγευμα έβρεξε. Ουσιαστικά είχε μόνο την τελευταία μέρα για να δουλέψει σε συγκεκριμένα θέματα και δήλωσε πως ο δρόμος έχει βρεθεί αλλά θέλει ακόμη πολύ χρόνο στην πίστα για να γίνει ανταγωνιστικό το Desmosedici. Ο Nicky Hayden δεν έκρυψε πως φυλαγόταν όντας εγχειρισμένος πριν τρεις μόλις εβδομάδες –την τουμπίτσα του πάντως την άρπαξε την Πέμπτη, ανώδυνα.

Σπουδαία πρόοδο έκαναν οι Cal Crutchlow, Alvaro Bautista και Hector Barbera, ενώ εξίσου χαρούμενος είναι και ο Colin Edwards που επιτέλους δηλώνει πως βρήκε άκρη με το BMW-Suter. Η απόστασή από την κορυφή έπεσε από τα πέντε στα τρία δευτερόλεπτα και ελπίζει πως σύντομα θα καταφέρει να κυνηγά τους τελευταίους των δορυφορικών ομάδων. Αντίθετα, χαμένοι στο διάστημα οι δύο αναβάτες της Avintia (Kawasaki), με μόνο θετικό στοιχείο το ότι πιάνουν το 107% που σημαίνει χρόνο πρόκρισης σε αγώνα.

Moto GP

	Αναβάτης	Ομάδα	Ταχύτερος γύρος	Γύροι
1	Casey Stoner	Repsol Honda Team	2:00.473	3
2	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	2:00.648	40
3	Andrea Dovizioso	Monster Yamaha Tech 3	2:00.802	54
4	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	2:00.877	51
5	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	2:00.986	54
6	Hector Barbera	Pramac Racing Team	2:01.231	66
7	Alvaro Bautista	San Carlo Honda Gresini	2:01.275	51
8	Ben Spies	Yamaha Factory Racing	2:01.432	28
9	Stefan Bradl	LCR Honda	2:01.492	54
10	Valentino Rossi	Ducati Team	2:01.550	57
11	Nicky Hayden	Ducati Team	2:01.609	44
12	Franco Battaini	Cardion AB Motoracing	2:03.490	39
13	Colin Edwards	NGM Mobile Forward Racing	2:03.681	43
14	Yonny Hern?ndez	Avintia Racing	2:06.632	48
15	Ivan Silva	Avintia Racing	2:06.785	53

Ένα ενδιαφέρον συμπέρασμα που βγήκε στη Μαλαισία ήρθε από την προσομοίωση αγώνα του Lorenzo, η πρώτη για τα νέα λάστιχα της Bridgestone. Σύμφωνα με τον Ισπανό, η διάρκειά τους έχει μειωθεί –λογικό από τη στιγμή που το ζητούμενο ήταν να ζεσταίνονται νωρίτερα, άρα μαλάκωσαν– γεγονός που σημαίνει πως οι τελευταίοι γύροι των αγώνων θα αποκτήσουν ξανά μια ακόμη συνιστώσα ενδιαφέροντος.
Επόμενη επίσημη δοκιμή στο Jerez στις 23-25 Μαρτίου, όπου αναμένεται να δώσουν το παρόν όλες οι 21 μοτοσυκλέτες της κατηγορίας, εργοστασιακές και CRT για πρώτη φορά.

Ο HAGA ΣΤΟ BSB

Βρέθηκε επιτέλους μια σέλα για τον Ιάπωνα στο Αγγλικό Πρωτάθλημα Superbikes (BSB), όπου μαζεύονται και κάμποσοι άλλοι που είχαν ξεμείνει.

Ο τραυματισμός του Ian Hutchinson στο πόδι ήταν η "τύχη" που χρειαζόταν ο Nitro Nori Haga, καθώς λίγες μέρες πριν την έναρξη του Παγκοσμίου SBK ήταν ακόμη άνεργος. Το R1 της Swan Yamaha θα του δώσει επιτέλους την ευκαιρία να τρέξει και φέτος σε ανταγωνιστικό επίπεδο.

Το BSB την τελευταία στιγμή αναδεικνύεται σε τελευταία ευκαιρία για κάμποσους αναβάτες. Ο Anthony West είχε ξεμείνει στην προσπάθεια να βρει χορηγία για μια ομάδα CRT στα MotoGP και τώρα ανακοινώθηκε πς θα τρέξει με BMW και τη Supersonic Racing, καθώς η ομάδα εγκατέλειψε το WSBK για το BSB.

Μια ακόμη νέα ομάδα στο BSB θα είναι η Padgetts Honda και έκλεισε ήδη δύο αναβάτες, τους Luca Scassa και Ian Lowry. Ο έμπειρος Ιταλός περίμενε μέχρι την τελευταία στιγμή την MV Agusta να τρέξει την F3 στο Παγκόσμιο Supersport, ωστόσο η απόφαση να μη γίνει αυτό φέτος τον άφησε στον αέρα. Ευτυχώς βρέθηκε γι' αυτόν η Padgetts που αποφάσισε να κάνει το μεγάλο βήμα, έχοντας χρόνια εμπειρίας από τις κατηγορίες Supersport, Superstock και φυσικά το Πρωτάθλημα Road Racing.

Ο HOPKINS ΞΑΝΑ ΑΤΥΧΟΣ

Η γκαντεμιά αυτού του ανθρώπου δεν έχει τέλος...

Τον προηγούμενο μήνα γράφαμε για την απόφαση του John Hopkins να ακρωτηριάσει το δάκτυλο του δεξιού του χεριού προκειμένου να ξεπεράσει ένα χρόνιο πρόβλημα τραυματισμού και να μπει δυνατά στο WSBK φέτος.

Στις 13 Φεβρουαρίου όμως, κατά την επίσημη δοκιμή των SBK στο Phillip Island, ο Hopper συνάντησε ξανά το κακό πρόσωπο της μοίρας. Μια πτώση την πρώτη ημέρα τον έστειλε με σπασμένο χέρι, το ίδιο που είχε ακρωτηριάσει!

Τώρα ο Αμερικανός αναβάτης έχει βάλει ως στόχο να δώσει το πρώτο παρόν στην Imola για τον δεύτερο αγώνα του πρωταθλήματος, καθώς έχει ήδη χάσει την πρεμιέρα του Phillip Island. Του ευχόμαστε ταχεία ανάρρωση αλλά, όπως και να έχει, ακόμη κι αν προλάβει να επιστρέψει γρήγορα θα είναι ένα βήμα πίσω έχοντας χάσει τις πολύτιμες δοκιμές που όλοι οι άλλοι έχουν κάνει.

ΠΕΤΑΕΙ Ο RANDY DE PUNIET

Ο κινητήρας της Aprilia δείχνει ο καλύτερος εκ των CRT ως τώρα και με τον έμπειρο Γάλλο δείχνει πραγματικά δόντια.

Συνεχίζονται οι ιδιωτικές δοκιμές των ομάδων CRT στην ισπανική πίστα του Jerez de la Frontera, όπου στα τέλη του Φεβρουαρίου βρέθηκαν για τρεις μέρες τέσσερις μοτοσυκλέτες με κινητήρες της Aprilia και μία της Ioda, επίσης και αυτή με κινητήρα από RSV4.

Στην ίδια πίστα είχε κλείσει χρόνο και η Ducati, ώστε να κερδίσει χαμένο έδαφος ο Nicky Hayden που δεν κατάφερε να εκμεταλλευτεί την πρώτη επίσημη δοκιμή της Sepang, ωστόσο η δεύτερη επέμβαση στην οποία υποβλήθηκε τον ανάγκασε να χάσει και αυτή τη δοκιμή. Έτσι η Ducati προσέφερε την ευκαιρία στους δορυφορικούς της αναβάτες να δοκιμάσουν στο Jerez, κάτι που εκμεταλλεύτηκε ο Hector Barbera για να εξοικειωθεί περισσότερο με τη GP Zero –δηλαδή τη Ducati με το αλουμινένιο περιμετρικό πλαίσιο και τον "παλιό" κινητήρα που δοκίμαζαν οι εργοστασιακοί αναβάτες στα τέλη του 2011.

Η παρουσία του Barbera στη δοκιμή έδωσε την ευκαιρία στις CRT να δουν που βρίσκονται σε σχέση με μια εργοστασιακή μοτοσυκλέτα και εκεί ακριβώς έλαμψε ο Randy de Puniet. Γυρνώντας μόλις 3 δέκατα πιο αργά από τον Barbera, ο Γάλλος ήταν πανευτυχής με την επίδοσή του, όχι μόνο ως προς τον καλύτερο χρόνο αλλά και γιατί είδε πως μπορούσε να τον ακολουθήσει σε ρυθμό μέσα στην πίστα. Δεδομένου ότι η CRT του έχει ακόμη κάμποση εξέλιξη μπροστά της, ο de Puniet ελπίζει πως ο στόχος της ομάδας του είναι εφικτός. Θέλει να είναι ο πρώτος εκ των CRT και να μπορεί να περνάει τους τελευταίους δορυφορικούς αναβάτες και έχει πλέον κάθε λόγο να ελπίζει πως θα το καταφέρει. Ο ταχύτερος χρόνος του στο Jerez ήταν 1.40.30 (Barbera: 1.40.00), δηλαδή στα επίπεδα που γυρνούσαν πέρυσι οι ιδιωτικές ομάδες στις δοκιμές των MotoGP. Φαίνεται πως πράγματι η Aprilia έχει αυτή τη στιγμή την καλύτερη CRT μοτοσυκλέτα.

RED BULL X-FIGHTERS WORLD TOUR

Οι καλύτεροι freestylers του κόσμου ετοιμάζονται πυρετωδώς για να απογειωθούν μπροστά σε εκατομμύρια θεατές σε 6 τοποθεσίες.

Το Red Bull X-Fighters ξεκινά τη φετινή παγκόσμια περιοδεία του στις 13 Απριλίου από το Ντουμπάι. Σκληρές κόντρες μέχρι τελικής πτώσης, συγκλονιστικοί αγώνες στα πιο απίθανα μέρη του κόσμου, άλματα και ακροβατικά που αψηφούν τους νόμους της βαρύτητας, εκατομμύρια θεατές και οι κορυφαίοι αναβάτες του κόσμου θα αποτελέσουν για ακόμα μία φορά τα απαραίτητα συστατικά του Red Bull X-Fighters World Tour 2012.

Το πρωτάθλημα θα πραγματοποιήσει φέτος αγώνες στο Ντουμπάι (ΗΑΕ), το Glen Helen (ΗΠΑ), την Κωνσταντινούπολη (Τουρκία), τη Μαδρίτη (Ισπανία), το Μόναχο (Γερμανία) και το Σίδνεϋ (Αυστραλία). Νέες τοποθεσίες μπαίνουν για πρώτη φορά στο αγωνιστικό πρόγραμμα, όπως το Glen Helen στην Καλιφόρνια, η γειτονική Κωνσταντινούπολη και το Μόναχο. Ο Ισπανός Dany Torres θα αποπειραθεί να υπερασπιστεί τον τίτλο που με κόπο κατέκτησε πέρυσι, όταν εκθρόνισε τον Αμερικανό Nate Adams μπροστά σε 230,000 θεατές. Ο Torres τότε, έδωσε μια συναρπαστική μάχη εντός έδρας, στη Μαδρίτη. Γνωρίζει ότι φέτος θα αντιμετωπίσει σοβαρές προκλήσεις, τόσο με την επιστροφή του Νορβηγού Andre Villa, ο οποίος είχε ξεκινήσει πολύ δυναμικά την περσινή σεζόν, πριν αναγκαστεί να εγκαταλείψει λόγω τραυματισμού, όσο και από το νικητή του Σίδνεϋ Josh Sheehan (Αυστραλία), ο οποίος κατάφερε δύο διπλά backflips, αλλά και τον Levi Sherwood (Νέα Ζηλανδία).

Μάθετε τα πάντα για το X-Fighters World Tour στη διεύθυνση www.redbullxfighters.com.

Η DUCATI ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΟ PIKES PEAK

Η Ducati πολύ πρόσφατα ανακοίνωσε επίσημα τη συμμετοχή της και στον φετινό αγώνα ανάβασης "2012 Race to the Clouds", τον οποίο κέρδισε πέρυσι.

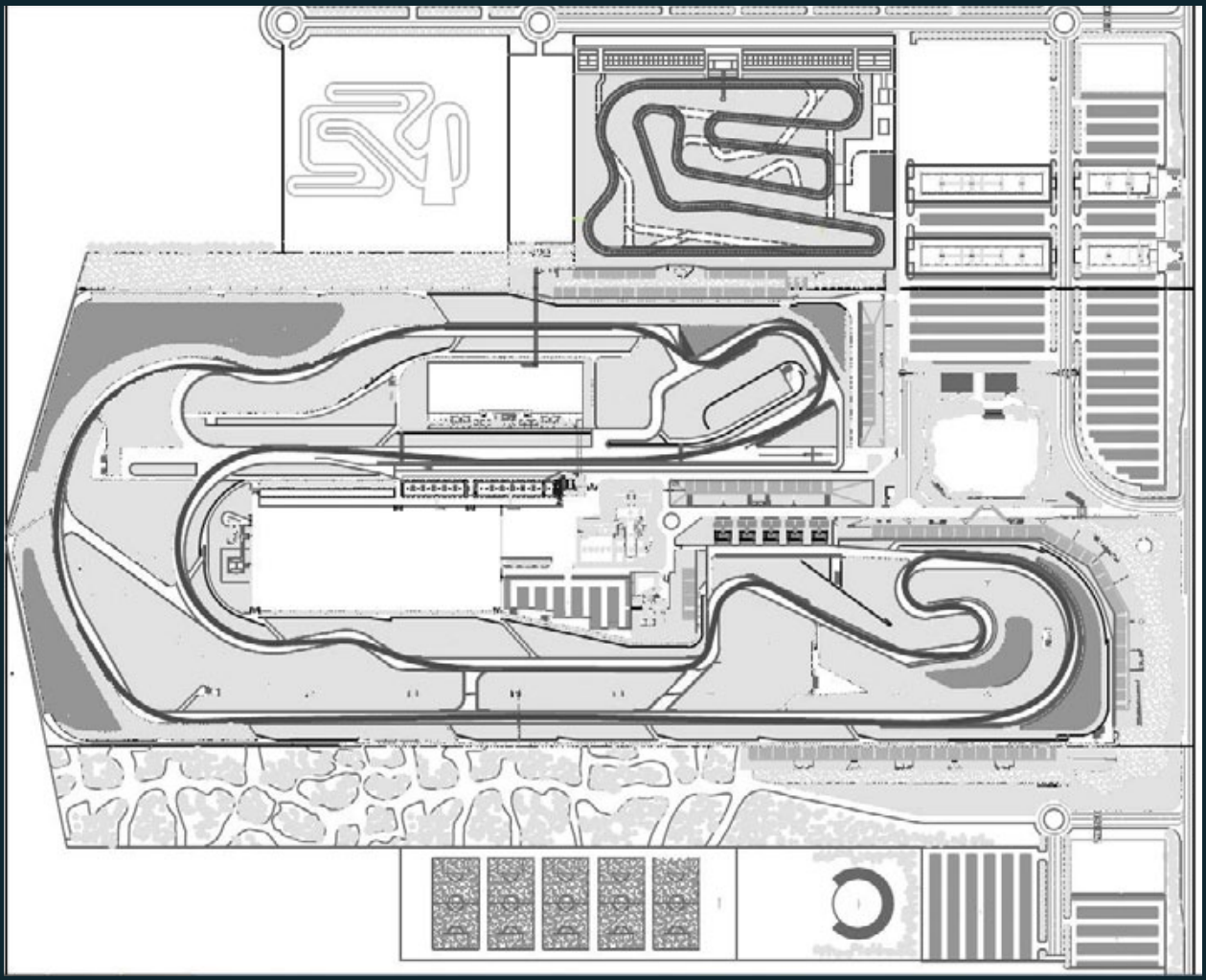
Ο αγώνας θα γίνει στις 8 Ιουλίου 2012 στην ιστορική τοποθεσία του Κολοράντο των Η.Π.Α (www.usacracing.com/ppihc). Με την ευκαιρία αυτή η Ducati North America, η οποία αναλαμβάνει για λογαριασμό της μητρικής εταιρείας την οργάνωση της αγωνιστικής ομάδας, δημοσίευσε στο διαδίκτυο ένα πλήρες ντοκιμαντέρ προς τιμή της δεύτερης στη σειρά νίκη της Multistrada στο Pikes Peak το 2011. Μπορείτε να το παρακολουθήσετε στο http://youtu.be/WJXYMaEquzA.

MOTORPARK SANTIAGO

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει εδώ και καιρό, η Χιλή έχει υπό κατασκευή μια νέα πίστα και μπαίνει δυναμικά στη διεκδίκηση αγώνων Παγκοσμίου βεληνεκούς, μεταξύ των οποίων και το MotoGP.

Το Motorpark Santiago σχεδιάζεται από τον γνωστό Hermann Tilke με ειδικό σύμβουλο τον Kevin Schwantz και μόλις η κυβέρνηση της Χιλής κυκλοφόρησε ένα διαφημιστικό βίντεο που αποδεικνύει πως είναι εξαιρετικά σοβαρή στα πλάνα της για αγωνιστική και τουριστική ανάπτυξη -έχοντας ήδη μπει σταθερά στη διαδρομή του Dakar. Το ακριβώς αντίθετο από την Ελλάδα δηλαδή…

Δείτε το στη διεύθυνση http://youtu.be/CgVIpSUGE6Q.



ΑΠΡΟΣΜΕΝΗ ΑΥΞΗΣΗ ΒΑΡΟΥΣ ΣΤΑ MOTOGP

Πάνω που όλοι είχαν έτοιμες τις μοτοσυκλέτες τους, η Dorna τους ανάγκασε να φορέσουν άλλα 4 επιπλέον κιλά.

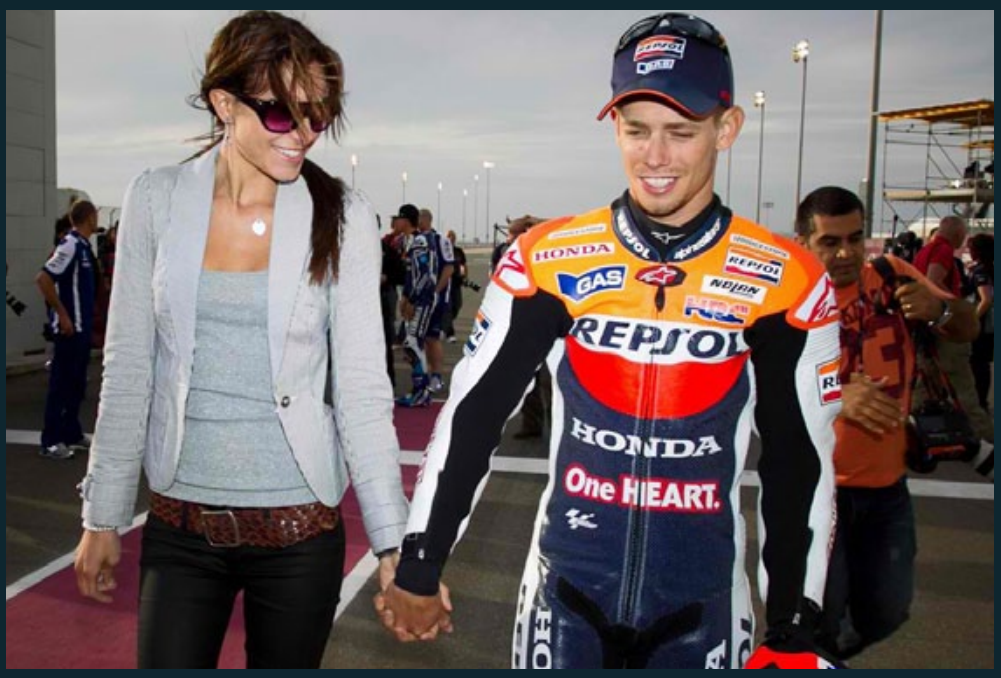
Αρχικά, σύμφωνα με τους φετινούς κανονισμούς των MotoGP, οι εργοστασιακές των 1000cc έπρεπε να ζυγίζουν κατ' ελάχιστον 153 kg. Μετά τις γιορτές των Χριστουγέννων ωστόσο, κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των GP οι διοργανωτές απαίτησαν από τα εργοστάσια να αυξηθεί το ελάχιστο βάρος στα 160 kg, κάτι που η MSMA απέρριψε αμέσως. Τελικά, μετά από θυελλώδεις διαβουλεύσεις συμφωνήθηκε νέο ελάχιστο βάρος 157 kg, κάτι που σήμαινε πως θα έπρεπε πλέον οι κατασκευαστές να αλλάξουν τις μοτοσυκλέτες που είχαν ήδη ετοιμάσει. Το γεγονός προκάλεσε πολλές αντιδράσεις, τόσο στις ομάδες όσο και στους ίδιους τους αναβάτες, πρωτοστατούντος του πρωταθλητή Casey Stoner, γκρινιάζοντας –δικαιολογημένα– για το ξαφνικό και καθυστερημένο της απόφασης.

Είναι ωστόσο ξεκάθαρο για ποιον λόγο συμβαίνει αυτό. Για τη Dorna και τον Carmelo Ezpeleta (φωτό), ο στόχος είναι να κλείσει όσο γίνεται η διαφαινόμενη ψαλίδα μεταξύ εργοστασιακών πρωτοτύπων και CRT και προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να σκεφτούμε για να δικαιολογήσουμε το ξαφνικό επιπλέον βάρος. Αυτό που δεν έχει γίνει γνωστό είναι πως κατάφερε να πείσει την Ένωση Κατασκευαστών (MSMA) που είχε ήδη ετοιμάσει και κάνει αρκετές δοκιμές στις μοτοσυκλέτες της με το όριο των 153 κιλών.

Ο STONER ΚΑΙ Ο ROSSI ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΙ ΚΟΙΝΟ

Θα γιορτάζουν κάθε χρόνο την ίδια μέρα!

"Η Alessandra Stoner γεννήθηκε στις 16 Φεβρουαρίου, ώρα 21:55 και ζυγίζει 2.8 kg. Μαμά και κόρη είναι πολύ καλά στην υγεία τους!" Αυτό ανέφερε στο Twitter το επίσημο HRC MotoGP και έκτοτε ο Casey Stoner δε χάνει την ευκαιρία να λέει σε όλους πως θα προτιμούσε να είναι με την κόρη του παρά στην πίστα.



Εκτός αυτού όμως, δε γίνεται να μην παρατηρήσουμε πως την ίδια μέρα έχει γενέθλια και ο Valentino Rossi. Ελπίζουμε αυτή η απλή σύμπτωση να σημάνει επιτέλους καλύτερες σχέσεις για τους δύο αναβάτες, μιας και κάθε χρόνο θα γιορτάζουν από κοινού αυτή τη μέρα.

Να σου ζήσει Casey!

ΑΚΟΜΗ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ Ο MARC MARQUEZ

Σχεδόν 100% τη μια εβδομάδα, δεν ξέρει αν προλαβαίνει το Κατάρ την άλλη...

Στις 14 Φεβρουαρίου ο Marc Marquez δήλωνε πως η αποθεραπεία του πάει εξαιρετικά και η υγεία του βρίσκεται σχεδόν στο 100%. Οκτώ μέρες αργότερα, ο ίδιος έδωσε συνέντευξη σε ισπανική εφημερίδα όπου άφησε όλα τα ενδεχόμενα ανοικτά, ακόμη και να χάσει την πρεμιέρα των GP στο Κατάρ τον Απρίλη.

Η ομάδα του, Catalunya CX Suter Moto2, έχει ήδη κλείσει το Portimao για την πρώτη του ιδιωτική δοκιμή στις 7 Μαρτίου, ωστόσο ο Marquez απεκάλυψε πως ακόμη δεν έχει πάρει το ok των γιατρών του, διότι εξακολουθεί να τα βλέπει διπλά όταν κοιτάει προς τα πάνω. Λόγω του ευαίσθητου χαρακτήρα της επέμβασής του, λοιπόν, αποκαλύπτει πως υπάρχει μια μικρή πιθανότητα να χάσει και τις δοκιμές, αλλά ακόμη και τον πρώτο αγώνα. Είναι πάντως βέβαιος πως θα θεραπευτεί εντελώς, κάτι που όλοι ελπίζουμε και του ευχόμαστε.

Θυμίζουμε πως ο Marquez χτύπησε στον αγώνα της Moto2 στη Sepang και το ατύχημα αυτό του άφησε ένα σοβαρό κουσούρι στο μάτι. Ακολούθησε νευροχειρουργική επέμβαση στο οπτικό του νεύρο, η αποθεραπεία της οποίας πάει καλά, αλλά όχι ακόμη ως το 100% όπως είπαμε παραπάνω.

KTM 690 DUKE EUROPEAN JUNIOR CUP

Φέτος το πρωτάθλημα WSBK θα πλαισιωθεί από μια σειρά αγώνων ενιαίου τύπου με KTM 690 Duke, ένα Κύπελλο που θα τρέξει μόνο σε ευρωπαϊκούς αγώνες του πρωταθλήματος.

Η KTM έδωσε στη δημοσιότητα μερικά στοιχεία για τη μοτοσυκλέτα του EJC, η οποία εξελίσσεται υπό την καθοδήγηση του πρεσβευτή της KTM, Jeremy McWilliams, στην ισπανική πίστα της Cartagena. Γράφοντας έναν χρόνο που θεωρείται ικανοποιητικότατος από τους Αυστριακούς, το εντυπωσιακό Duke παρουσιάστηκε με την παρέα του πρωταθλητή European Superstock 600, Jed Metcher.

Η Μοτοσυκλέτα ζυγίζει 140 κιλά, αποδίδει 79 λαχταριστούς ίππους και φορά το παρακάτω εντυπωσιακό πακέτο αγωνιστικού εξοπλισμού:

- KTM PowerParts: Φιλτροκούτι, εκκεντροφόροι, προστατευτικά κάγκελα, σέλα
- WP πλήρως ρυθμιζόμενη αγωνιστική ανάρτηση μπρος-πίσω
- Marchesini ζάντες
- Brembo competition φρένα
- Akrapovic titanium/carbon ολόσωμη εξάτμιση
- APTC slipper συμπλέκτη
- Συλλέκτη λαδιού (ποδιά, βάσει κανονισμών)
- Χαμηλότερο τιμόνι και καβαλέτα.

Περισσότερες πληροφορίες και πρόγραμμα αγώνων θα βρείτε στο www.europeanjuniorcup.com, ενώ ένα όμορφο βίντεο με τον αγωνιστικό Δούκα έχει ανέβει στη διεύθυνση http://youtu.be/cOc_Lpph3f0.

ΟΧΙ ΤΗΣ MV AGUSTA ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ SUPERSPORT

Ο Francis Batta έκανε όνειρα, αλλά υπολόγιζε χωρίς τον ξενοδόχο.

Το αρχικό σχέδιο του κυρίου Batta άρχιζε με σποραδικές wildcard εμφανίσεις σε επιλεγμένους αγώνες WSS και έφτανε ως το όνειρο μιας πλήρους αγωνιστικής συμμετοχής στο πρωτάθλημα με το νέο τρικύλινδρο F3 675 της MV.

Ωστόσο στα μέσα του Φεβρουαρίου του έγινε ξεκάθαρο από το ιταλικό εργοστάσιο πως δεν υπάρχουν αρκετοί πόροι για αγωνιστικές βλέψεις φέτος, καθώς οι ιθύνοντες της MV τα δίνουν όλα στην παραγωγή του F3 και ό,τι περισσέψει θα πάει στην εξέλιξη νέων μοντέλων, αφήνοντας μηδαμινό περιθώριο για αγωνιστική υποστήριξη. Κάπως έτσι ο ιδιοκτήτης της Alstare θα δει την ομάδα του εκτός πρωταθλήματος φέτος, παρότι είχε σχεδόν εξασφαλίσει τον Luca Scassa για να καβαλήσει τη νέα MV Agusta. Τώρα δηλώνει πως θα δώσει όλη του την ενέργεια για να προετοιμαστεί για πλήρη συμμετοχή στο WSS του 2013.

Pipercross
Performance Air Filters

ΔΩΡΟ σε όλα τα φίλτρα άνω των €50
ΚΙΤ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Lifetime Warranty

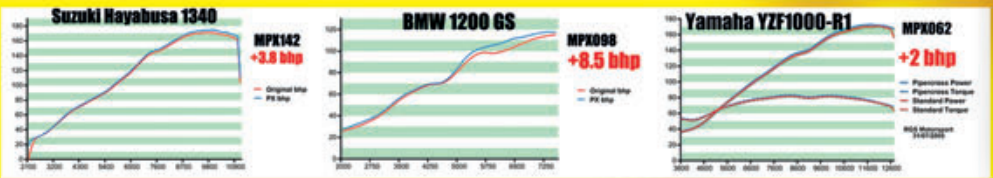
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

YAMAHA CRYPTON X 135	€35.14
SUZUKI V-STROM 650	€43.21
YAMAHA TDM 900	€65.80
TRIUMPH TIGER 1050	€43.60
SUZUKI HAYABUSA K8	€69.00
KAWASAKI Z 750	€51.00
GILLERA GP 800	€41.82
HONDA SH 300	€43.66
KAWASAKI ZX 250 R	€22.75
APRILIA RSV4	€67.00
BMW S 1000 RR	€59.00
YAMAHA TMAX 500	€48.50
HONDA CBR 1000 RR 08	€65.80
HONDA XLV 1000 i	€57.40
HONDA HORNET 600 07	€48.52
BMW R 1200 GS	€51.18
YAMAHA R1 09	€76.56
HONDA CBF 600	€40.55
SUZUKI BANDIT 650-1250	€47.20
YAMAHA XT 600	€45.47
YAMAHA XT 660	€40.55
YAMAHA FZS 600 04+	€43.19
KAWASAKI ER 6	€51.18
BMW K 1300	€82.43
SUZUKI GSR 600	€46.96
HONDA XLV 650	€51.18
DUCATI 1098	€51.19
HONDA CBR 1000 RR 07	€65.80
KAWASAKI ZX 10 R 2011	€70.05
KAWASAKI ZX 6 R 09	€71.45
YAMAHA FZ1	€56.01
YAMAHA XJ 600 2009	€65.00
APRILIA SXV 450	€46.80
PIAGGIO BEVERLY	€19.30
KAWASAKI ZX 130	€25.84

*Διαθέσιμα για τα περισσότερα μοντέλα της αγοράς

ΦΙΛΤΡΑ ΑΕΡΑ ΜΕ ΕΦ' ΟΡΟΥ ΖΩΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗ

Η μεγάλη γκάμα φίλτρων αέρα υψηλών επιδόσεων της Pipercross προσφέρει το μέγιστο και απόλυτο φιλτράρισμα που έχει ανάγκη ένας κινητήρας, δίνοντας του μοναδικές επιδόσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του φίλτρου ανώτερα από άλλα φίλτρα αέρα που χρησιμοποιούν υλικά βαμβακερής γάζας. Αυτό είναι εφικτό λόγω του μοναδικού υλικού που χρησιμοποιείται σε όλα τα φίλτρα και είναι κατασκευασμένο από πολλαπλές στρώσεις δικτυωτού πλέγματος αφρού πολυουρεθάνης εμποτισμένου με ειδικά πρόσθετα κατακράτησης μικροσωματιδίων σκόνης και ρύπων. Η Pipercross είναι επίσημος προμηθευτής της Triumph και συνεργάζεται με κατασκευαστές μοτοσυκλετών, διανομείς εμπόρους & κατασκευαστές βελτιωτές αγωνιστικών μοτοσυκλετών και εξαρτημάτων στην Ευρώπη και στην Ασία για να εξασφαλίσει ότι όλες οι εφαρμογές της προσφέρουν βελτίωση επιδόσεων, όχι μόνο στον δρόμο και στην καθημερινή χρήση αλλά και στις αγωνιστικές πίστες. Τα φίλτρα αέρος της εταιρίας παρέχουν αξιοσημείωτη αύξηση τόσο στην ιπποδύναμη όσο και στην ροή σε όλο το φάσμα στροφών του κινητήρα. Πολλές ομάδες από τα παγκόσμια πρωταθλήματα ταχύτητας καθώς και πολλοί Έλληνες αγωνιζόμενοι εμπιστεύονται τα κορυφαία φίλτρα της Pipercross.



ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ NO LIMITS ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ 47 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 9219978

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΑΣΕΕΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ – ΣΠΗΛΙΩΤΗΣ Α.Ε.
ΘΗΒΩΝ 123-129 ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ, ΤΗΛ.: 210 5763427, 210 5777906, ΤΗΛ./FAX: 210 5751687
e-mail: info@spiliotis.gr · sales@spiliotis.gr, site: www.spiliotis.gr

Spiliotis motorcycles parts & accessories

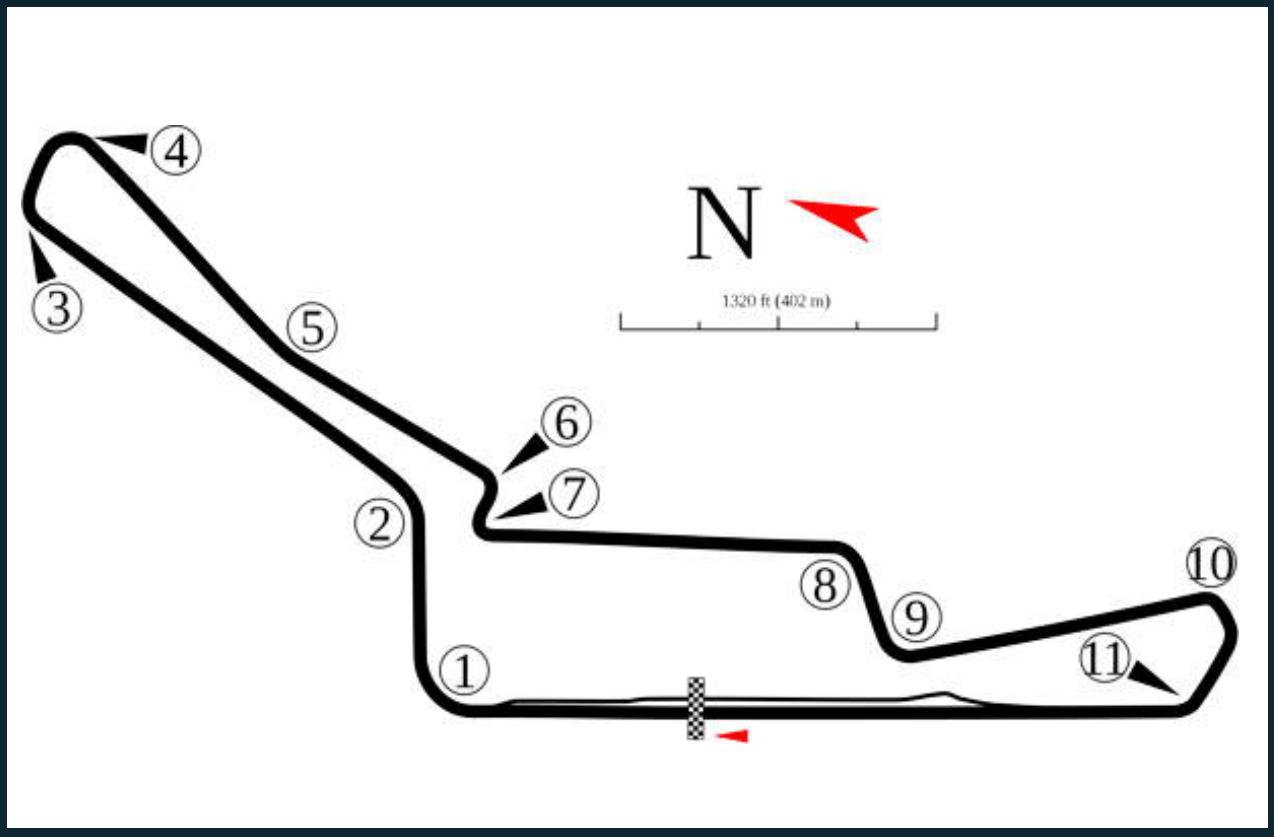
ΤΟ WSBK ΠΑΕΙ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Η επέκταση προς Ανατολάς συνεχίζεται, καθώς όσο οι Δυτικές οικονομίες πέφτουν, τόσο ανεβαίνουν οι Ασιατικές.

Η ανακοίνωση της Infront Motor Sports, διοργανωτών του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος SBK, αναφέρει πως επήλθε συμφωνία και στις 15 Φεβρουαρίου έπεσαν οι σχετικές υπογραφές με την κυβέρνηση της Ινδονησίας. Στην πίστα Sentul λοιπόν το WSBK θα τρέχει από το 2013 και για τα επόμενα πέντε χρόνια, ως και το 2017 δηλαδή. Προς το παρόν η πίστα αναφέρεται πως δεν είναι σε κατάσταση αντάξια ενός Παγκοσμίου Πρωταθλήματος, ωστόσο υπάρχει η δέσμευση της τοπικής κυβέρνησης πως όλα θα διορθωθούν.

Κατά τη χειμερινή διακοπή οι αναβάτες της Yamaha, Jorge Lorenzo και Ben Spies, έκαναν μια μεγάλη τουρνέ στην Ινδονησία, ενώ η Suzuki τρέχει ένα πρόγραμμα με τον Nobuatsu Aoki να εκπαιδεύει τοπικούς αναβάτες. Αυτά είναι μόνο δύο δείγματα του πόσο πολύ θεωρούνται σημαντικές οι ανερχόμενες αγορές της Ασίας από τα μεγάλα εργοστάσια που βλέπουν τις ευρωπαϊκές τους πωλήσεις να βυθίζονται με ραγδαίο ρυθμό.

Η InFront έχει ήδη βάλει τη Ρωσία στο πρόγραμμα του 2012, τώρα ανακοινώνει την Ινδονησία για το 2013 και δηλώνει ξεκάθαρα πως έχει στόχο να προσθέσει και την Ινδία από το 2013 αν όλα πάνε καλά.



mouratis gp · racing parts

Sebimoto
Carbon Technology Race bodykits

- Κουστούμι carbon
- Προστατευτικά ψαλιδιού και πλαισίου carbon
- Φτερό εμπρός και πίσω carbon
- Ram air racing carbon

GB Racing
Motorcycle Protection

- Προστατευτικά καπάκια κινητήρα

ACCOSSATO Racing

- Racing γκαζιέρα ergal μαζί με ντίζες
- Τρόμπα φρένου PRS evolution μαζί με μανέτα
- Kit δοχείο υγρών φρένου (εμπρός)
- Δαγκάνες racing monoblock
- Βάση με μανέτα αμπραγιάζ racing

4 Racing Components

- Σέλα Racing
- Τεντωτήρες αλυσίδας
- Ποδιστήρια ρυθμιζόμενα
- Clipons racing
- Δοχείο υγρών φρένου (πίσω)
- Μανιτάρια τροχού (εμπρός, πίσω)
- Τάπες τεποζίτου racing

STOMP GRIP
TRACTION PADS

- Αντιολισθητικές μεμβράνες

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

www.mouratisgp.gr

battle one

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Για το 2012 περιμένουμε τουλάχιστ

Team Manager Yamaha

«Η Honda

χρειάζονταν κάποιον

αναβάτης

«Αν

αναβ

«Honda -Yamaha, δύο αντίθετα άκρα

Andrea Dovizioso,

αναβάτης Tech3 Yamaha MotoGP

«Το δάκτυλο είναι ελαφρύτερο, γι' αυτό πήγα γρήγορα

Jorge Lorenzo,

αναβάτης Yamaha MotoGP

τον **νίκη**

Lin Jarvis,

MotoGP

Ο κύριος Jarvis κρούει το καμπανάκι κινδύνου στον Ben Spies: "Τα αποτελέσματά του ήταν απογοητευτικά. Είμαι βέβαιος πως κι ο ίδιος θα είναι απογοητευμένος, αλλά κι εγώ δεν είμαι χαρούμενος. Είναι ανταγωνιστικός αυτός ο κόσμος και θέλουμε δύο δυνατούς αναβάτες." Ο Spies δεν έχει τα περσινά περιθώρια χαλαρότητας.

α είχε ήδη καλή μηχανή, απλά

να κάνει τη **διαφορά**

Casey Stoner,

Repsol Honda MotoGP

Σε συνέντευξή του στο ιταλικό Motosprint ο Αυστραλός συνεχίζει να τα χώνει σε όλους και για όλα. Δε χάνει ευκαιρία να καρφώνει τον Rossi με κάθε ευκαιρία, ενώ εδώ δίνει στεγνά και τον Pedrosa, εξηγώντας έξω από τα δόντια πως ο Ισπανός είναι αδικαιολόγητος που δεν είχε πάρει τίτλο με το RCV προ Stoner.

συνεχίσουν να προσθέτουν βάρος

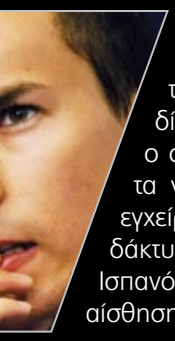
ας τρέξω και με **Diavel**

Carlos Checa,

άτης Althea Ducati WSBK

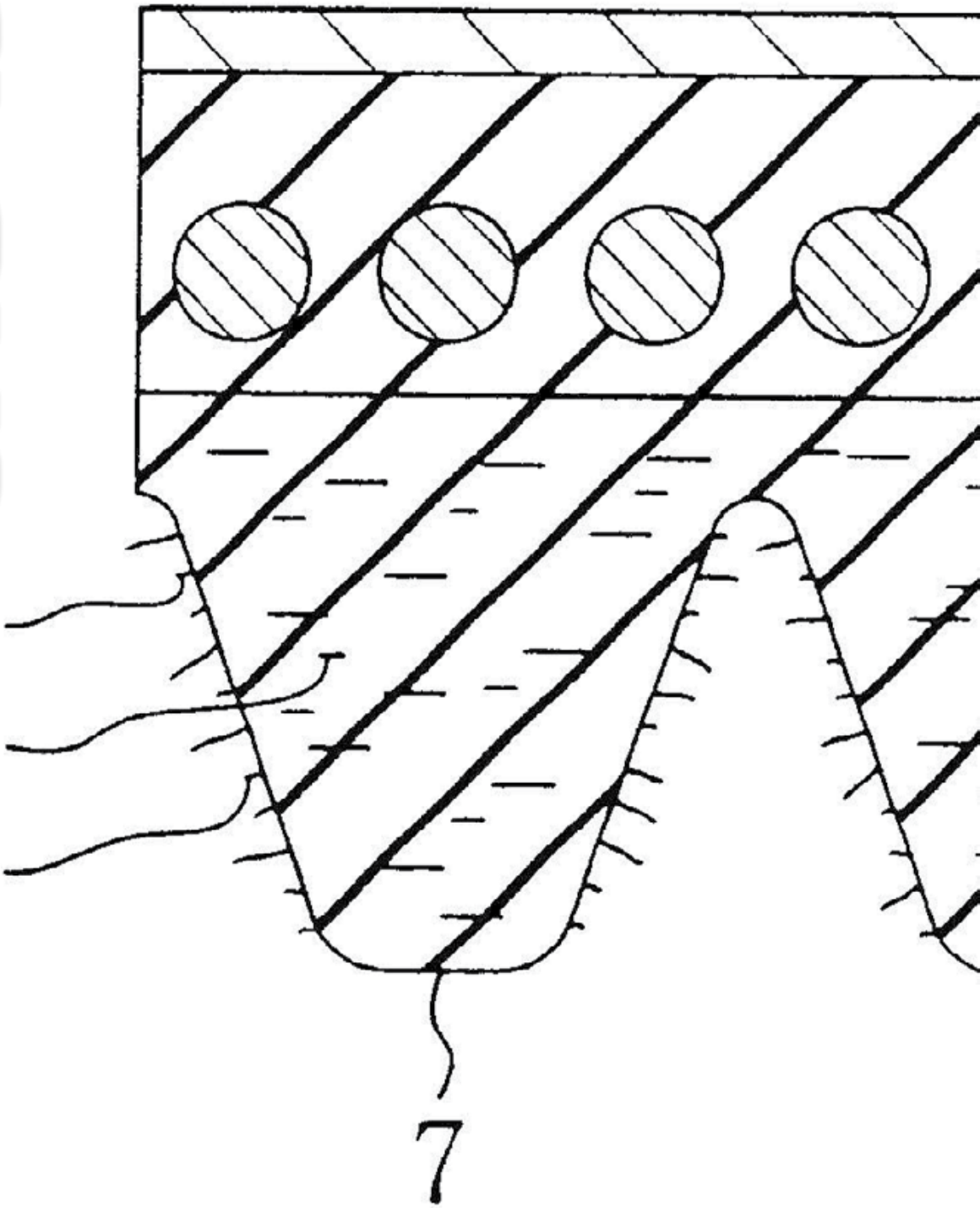
Φέτος οι αλλοπρόσαλλοι κανονισμοί των αδελφών Flammini στο Παγκόσμιο SBK φόρτωσαν έρμα 6 κιλών στο Ducati του και φυσικά δεν είναι καθόλου χαρούμενος. "Όταν χάναμε από τον Biaggi πρόπερσι δεν πείραζε κανέναν. Με την ίδια μοτοσυκλέτα πήραμε το πρωτάθλημα πέρυσι και τώρα μας τιμωρούν." Άδικο δεν του δίνεις.

Ο Ιταλός περιγράφει τις εντυπώσεις του από το M1 εξηγώντας πως πρέπει να μάθει να οδηγεί αλλιώς. "Η Honda θέλει την καλύτερη επιτάχυνση, η Yamaha την καλύτερη οδηγησιμότητα, πρέπει να προσαρμοστώ ακόμη περισσότερο γιατί ήρθα με νοοτροπία Honda και πάνω στο Yamaha αυτό δεν αποδίδει."



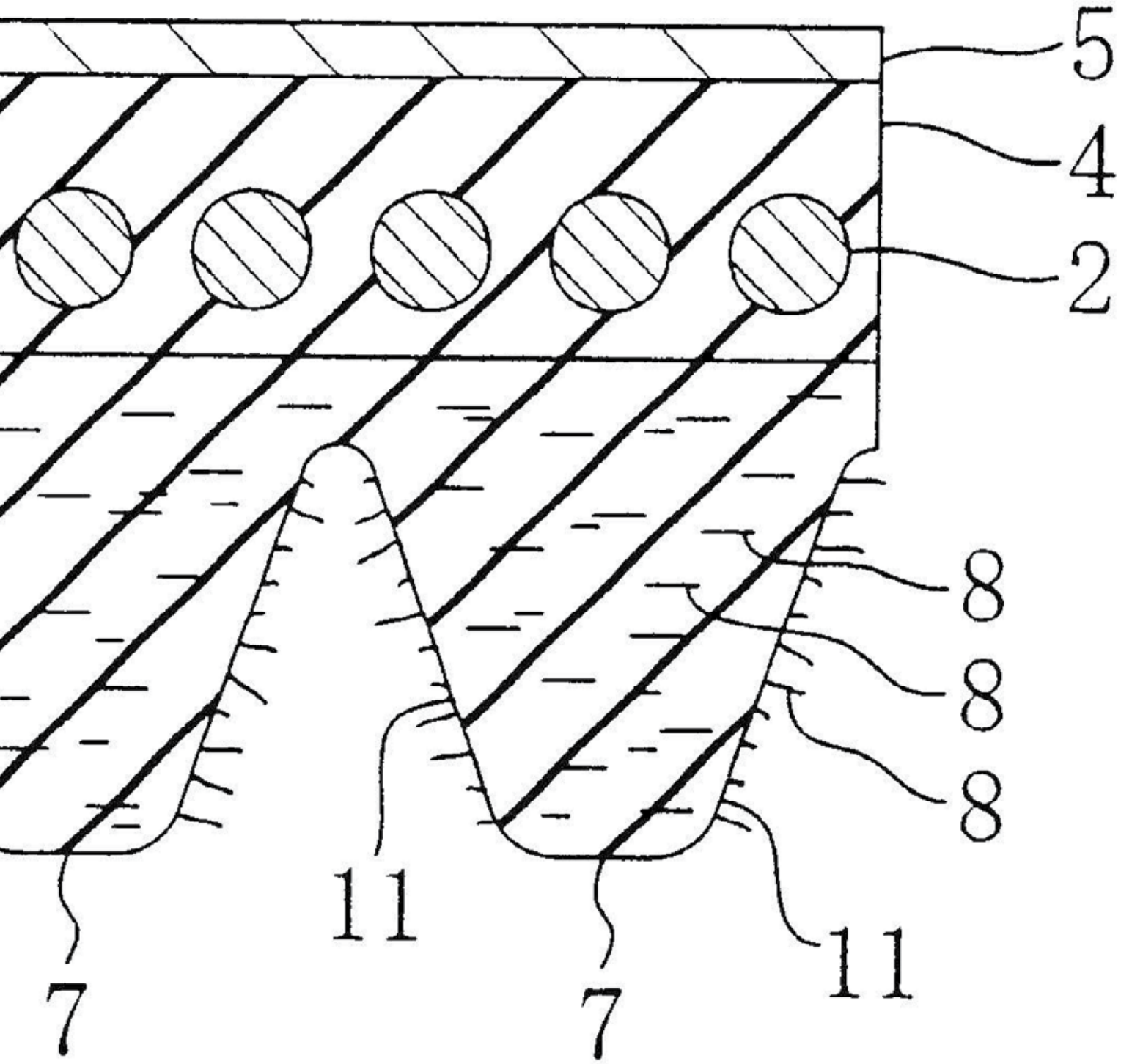
Πρώτη μέρα στην επίσημη δοκιμή MotoGP της Sepang ο ταχύτερος χρόνος φιγουράρει δίπλα στο όνομα του Lorenzo, ο οποίος καβαλάει μοτοσυκλέτα για πρώτη φορά μετά από εγχείρηση ακρωτηριασμού του δάκτυλού του. Αν μη τι άλλο ο Ισπανός έχει αποκτήσει ωραία αίσθηση του χιούμορ.

the back



Οι παγκοσμίως γνωστοί ιμάντες για σκούτερ της Bando ήρθαν στην Ελλάδα. Μάθετε πώς, τι και γιατί

10



OEM ποιότητα σε After Market

Η Αλεξόπουλος Motorcycle Parts & Accessories ανακοίνωσε μια σημαντική νέα αντιπροσώπευση στην Ελλάδα, αυτή της ιαπωνικής Bando

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Γιάννης Φαρασόπουλος

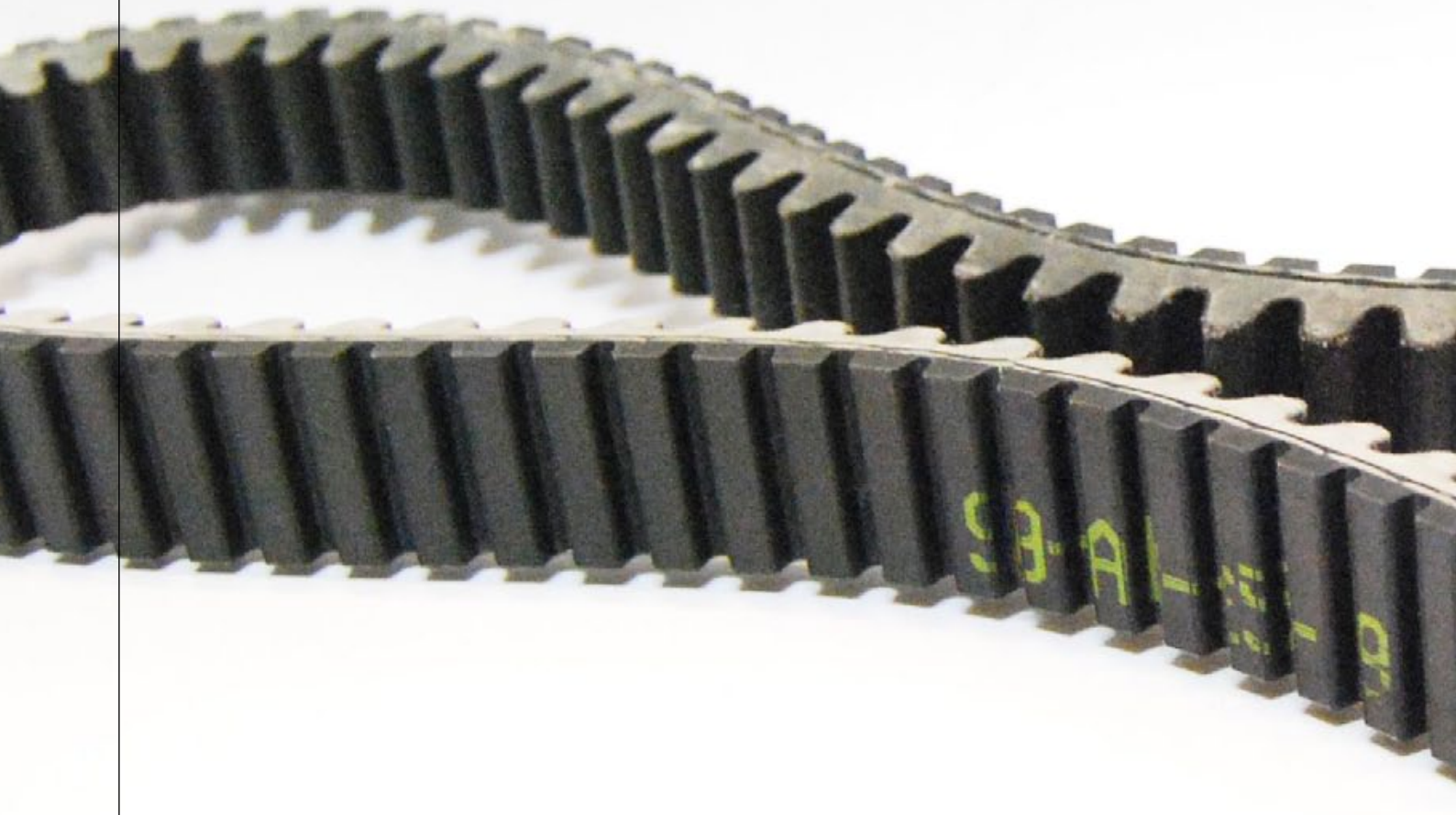
τιμή

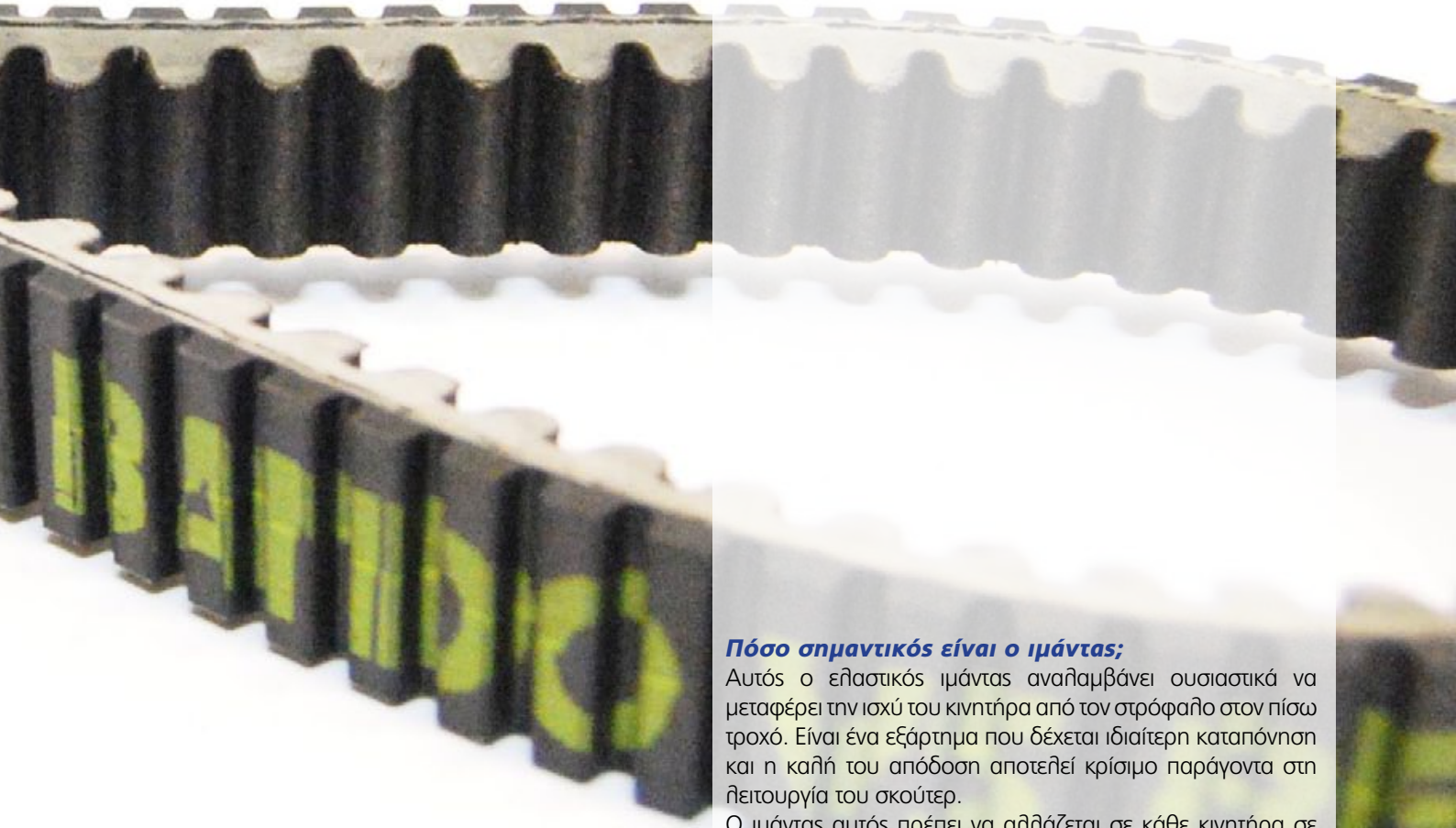
Ποια είναι η Bando;

Πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες και παλιότερες βιομηχανίες της Ιαπωνίας. Η Bando Chemical Industries με 17 εργοστάσια σε 15 χώρες, εδρεύει στο Kobe και από το 1906 έχει εξελιχθεί σε παγκόσμιο ηγέτη στην κατασκευή ιμάντων μετάδοσης ισχύος.

Οι ιμάντες της αποτελούν επιλογή πρώτης τοποθέτησης (OEM) για πάρα πολλά scooter, μεταξύ αυτών τα περισσότερα των Honda, Kymco, SYM, Peugeot και, πρόσφατα, το νέο Yamaha T-Max.

Την παρουσίαση της εταιρείας στο ελληνικό κοινό έκανε ο κύριος Noboru Takiguchi, διευθυντής της Bando Iberica. Στη φωτογραφία διακρίνεται δίπλα στον κύριο Αλεξόπουλο.





Πόσο σημαντικός είναι ο ιμάντας;

Αυτός ο ελαστικός ιμάντας αναλαμβάνει ουσιαστικά να μεταφέρει την ισχύ του κινητήρα από τον στρόφαλο στον πίσω τροχό. Είναι ένα εξάρτημα που δέχεται ιδιαίτερη καταπόνηση και η καλή του απόδοση αποτελεί κρίσιμο παράγοντα στη λειτουργία του σκούτερ.

Ο ιμάντας αυτός πρέπει να αλλάζεται σε κάθε κινητήρα σε συγκεκριμένο αριθμό χιλιομέτρων (συνήθως μεταξύ 10,000 και 20,000).

Βάσει συμβολαίων, οι εταιρείες που κατασκευάζουν ιμάντες δεν επιτρέπεται να πωλούν ξεχωριστά ιμάντες με ακριβώς τα ίδια γεωμετρικά χαρακτηριστικά με τους OEM. Η Bando έχει εξελίξει τη γκάμα της έτσι ώστε μεταβάλλοντας ελάχιστα τη γεωμετρία του ιμάντα, δηλαδή το μήκος, το βήμα και το σχήμα των δοντιών, να επιτυγχάνει την ίδια ακριβώς λειτουργία με τον αυθεντικό διατηρώντας ακριβώς την ίδια ποιότητα με τον OEM.

High Quality
igh Performance

Γιατί Bando;

Η ιαπωνική εταιρεία έρχεται να προσφέρει ποιότητα OEM σε τιμή χαμηλότερη από αυτή του ανταλλακτικού που προτείνει η εκάστοτε αντιπροσωπεία. Οι ιμάντες της Bando διατίθενται για όλα τα σκούτερ και είναι μελετημένοι ώστε να προσφέρουν τουλάχιστον ισάξια απόδοση με τον αυθεντικής τοποθέτησης, χιλιομετρική αξιοπιστία και ποιότητα OEM – από την εταιρεία που, ούτως ή άλλως, προμηθεύει τους περισσότερους κατασκευαστές. Στο εμπόριο θα συναντήσει κανείς και φτηνότερες λύσεις, ωστόσο ο συμβιβασμός στην τιμή συχνά σημαίνει και συμβιβασμό στην ποιότητα και τη διάρκεια.

Η Bando διαθέτει εργοστάσια σε πολλές χώρες, κατασκευάζοντας προϊόντα για διάφορες αγορές, ωστόσο στην Ελλάδα η Bando και η εταιρεία Αλεξόπουλος εισάγουν την κορυφαία ποιότητα που διακρίνεται από το σήμα Made in Japan. <<

ebike.gr

market

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

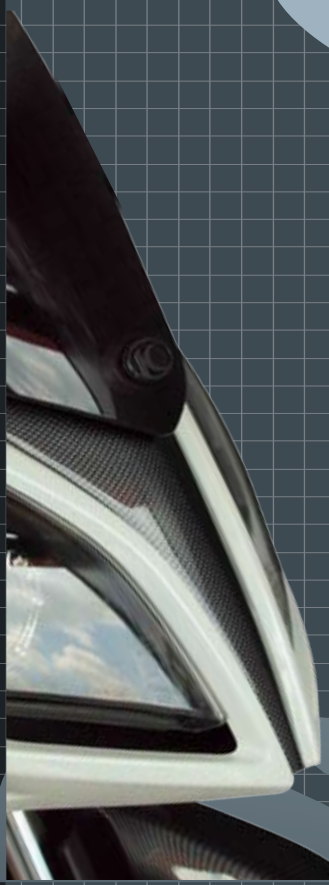
-60%

-40%

-50%

-20%

-30%



-10%

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωρόπουλος

market

ροσφορές της αγοράς
ρλουθούν...

Seconda Curva di Lesmo
Prima Variante
2 κορυφαίες εταιρείες
agv
SHARP
ST LAP 1.14.917
ebike
Όρθια Θέση 0°
Αεροδυναμική Θέση
GP 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

στον **κόσμο,** επιτέλους **μαζί!**

Η AGV και η DAINESE ενώνουν την τεχνογνωσία τους, για την παραγωγή των νέων μοντέλων κρανών της AGV.

Πληροφόρηση, άνεση, ασφάλεια...

Τα νέα μοντέλα της Ιταλικής εταιρίας ακολουθούν την εξέλιξη της παράδοσης των 100 χρόνων της AGV στην μέγιστη ασφάλεια, δίνοντας πλέον νέα βάση δεδομένων σε παράγοντες όπως αεροδυναμική, άνεση, εφαρμογή και ορατότητα.

Η AGV πιστεύει ότι όλα τα παραπάνω συνδυαζόμενα στον μέγιστο βαθμό, μπορούν να προσφέρουν την τέλεια πληροφόρηση στον εγκέφαλο του αναβάτη, διατηρώντας τον μέσα σε ένα χαλαρό – άνετο περιβάλλον.

Καλώς ήρθατε στην Νο 1 εταιρεία στον κόσμο ασφάλειας και εργονομίας.
Δείτε όλα τα νέα μοντέλα από κοντά.

Στα καταστήματα:

PAPASTAVROU Shops

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

ΕΛΛΑΔΑ, Η ΠΙΟ ΦΘΗΝΗ ΧΩΡΑ ΣΕ ΑΞΕΣΟΥΑΡ

Μην ψάχνεις άδικα στο internet και στο ebay για προσφορές από αξεσουάρ.
Για τον μήνα Μάρτη, το κατάστημα Pro Ride στην Καλλιρρόης 59 Αθήνα, προσφέρει Stock προϊόντα (και έχει πολλά) σε τιμές κάτω του κόστους, δηλαδή με έκπτωση από 40% έως και 70%. Ενδεικτικά αναφέρουμε κράνη OGK, Japan παρακαλώ, από €100, Kushitani (Japan) μπουφάν από €50, O'Neal MX κράνη από €55, γάντια Kushitani από €25, Bayard κράνη full face από €50.Επίσης αλυσίδες Tsubaki Japan και πολλά άλλα αξεσουάρ μοτοσυκλέτας σε απίστευτες τιμές. Εσύ ακόμα ψάχνεις στο διαδίκτυο;
Πρόσεξε γιατί όλοι στην Ευρώπη ψάχνουν στην Ελλάδα για προσφορές. Pro Ride, Καλλιρρόης 59, Αθήνα, 2109218974 και 2109218754.

ΝΕΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ TRIUMPH ΣΤΗ ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ο Γιώργος Πιερράκος και η παρέα του δημιούργησαν μετά από πολύ σκληρή δουλειά μία κάθετη μονάδα Triumph στο κέντρο της Αθήνας.
Το νέο κατάστημα Triumph Πιερράκος στη Μιχαλακοπούλου 167 προσφέρει πωλήσεις και ανταλλαγές καινούργιων και μεταχειρισμένων Triumph μοτοσυκλετών, ενώ κολλητά δίπλα παρέχει Service εξουσιοδοτημένο και γνήσια ανταλλακτικά της εν λόγω εταιρίας.
Για όσους δε βολεύονται με την περιοχή, ο Γ. Πιερράκος διαθέτει και μία ακόμα κάθετη μονάδα Triumph, στα Νότια παράλια του Φαλήρου.
Τηλέφωνο για Μιχαλακοπούλου: 2107755545, Καλαμακίου: 2109824821,

C' EST MAGNIFIQUE (ΕΙΝΑΙ ΦΑΝΤΑΣΤΙΚΑ)

Απίστευτη νέα γκάμα γαντιών, από την ολοκαίνουργια νέα εταιρεία που ήρθε και στην Ελλάδα μέσω της Moto Market.
Πρόκειται για τα γάντια που εμπιστεύεται ο γνωστός μας Andrea Dovizioso από τα MotoGP. Η Γαλλική εταιρεία 5 παράγει γάντια και μόνο, εξασφαλίζοντας εξειδίκευση και τεχνογνωσία σε ένα προϊόν. Υπάρχουν όλων των ειδών, από καθημερινής χρήσης, έως αγωνιστικά ίδια με αυτά που φοράει ο Dovi.
Το μεγάλο πλεονέκτημα της εν λόγω εταιρίας είναι η πολύ χαμηλή τιμή που λανσάρονται στην Ελληνική αγορά, ενώ η μεγάλη γκάμα της θα ενθουσιάσει και τον πιο αδιάφορο… αλήθεια λέμε. Μπές στο Site της εταιρείας www.five-gloves.com και δες τη μεγάλη ποικιλία. Moto Market, 210 9222349, www.motomarket.gr.

ΧΕΙΜΩΝΑΣ ΚΑΙ BEL-RAY

Οι πρωτόγνωρα χαμηλές θερμοκρασίες μεγάλης διάρκειας που έφερε ο φετινός χειμώνας στη χώρα μας κάνουν αναγκαία την επιλογή ενός αντίστοιχου αντιψυκτικού για όλες τις μοτοσυκλέτες.
Το πρωτοποριακό αντιψυκτικό Bel-Ray Moto Chill θέτει τον πήχη ψηλά όσον αφορά την προστασία της μηχανής και όχι μόνο. Το Moto Chill περιέχει υψηλής ποιότητας αντιδιαβρωτικά συστατικά και διευκολύνει υποδειγματικά τη μετάβαση της θερμοκρασίας στον κινητήρα με αρκετά χαμηλή θερμοκρασία τήξης. Συγκεκριμένα αποτρέπει το υγρό στο κύκλωμα ψύξης να γίνει πάγος μέχρι και τους -34°C!
Πέρα όμως από αυτό η μεγάλη διαφορά ποιότητας με τα υπόλοιπα αντιψυκτικά έχει να κάνει με την σύσταση του Bel-Ray Moto Chill και πιο συγκεκριμένα με τη μη τοξική βασική του ουσία, γλυκόλη προπυλενίου, η οποία είναι φιλική προς το περιβάλλον. Τα προϊόντα της Bel-Ray είναι διαθέσιμα από το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε., 2310515557, www.motoway.gr.

SYMPHONY SR150 SR ΜΕ ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΚΠΤΩΣΗ

Τώρα η ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε. προσφέρει το μοναδικό Symphony SR150 SR με σημαντική έκπτωση στην τιμή μετρητοίς.
Επωφεληθείτε της προσφοράς και κερδίστε €150 αγοράζοντας σήμερα το SYM Symphony SR150 μόνο με €1,795.
Με 16'' τροχούς, δύο μεγάλα δισκόφρενα τύπου μαργαρίτα και με την καλύτερη διάσταση ελαστικών προσφέρει τη χρυσή τομή ευελιξίας και σταθερότητας. Διαθέτει μεγάλο αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα, επίπεδο πάτωμα, ενσωματωμένο εμπρόσθιο ντουλαπάκι, πτυσσόμενα μαρσπιέ συνεπιβάτη, πανέμορφο πρωτοποριακό ψηφιακό καντράν πολλαπλών λειτουργιών και σχάρα αποσκευών, ικανοποιώντας και τους πλέον απαιτητικούς.
Θα το βρείτε στο δίκτυο της ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε. Αθήνα: Θησέως 309, 210 9403880 και Υπόλοιπη Ελλάδα: 24310 56101, www.gorgolis.gr, sales@gorgolis.gr.

FI TUNER PRO

Για όλα τα Suzuki και όχι μόνο, νέο σύστημα διαχείρισης καυσίμου από την Heal Teach.
Το σύστημα τοποθετείται με ένα απλό "κούμπωμα" στο σύστημα ελέγχου όλων σχεδόν των ψεκαστών Ιαπωνικών μοτοσυκλετών. Δε χρειάζεται καμία άλλη μετατροπή γιατί από μόνο του διαθέτει 3 προεπιλεγμένα προγράμματα βελτίωσης της απόδοσης του κινητήρα. Εσείς με ένα απλό κουμπί ρυθμίζετε το μείγμα που σας βολεύει και το Tuner Pro θα κάνει τα υπόλοιπα μόνο του.
Το Tuner Pro εξασφαλίζει από τις 500 στροφές του κινητήρα έως και τα κόκκινα αύξηση της ιπποδύναμης με αυξημένη κατά πολύ γραμμικότητα, δίνοντας τη δυνατότητα σε τρία επίπεδα ρύθμισης της απόδοσης: Μπούνια, πολύ μπούνια, τέντωμα χεριών.
Η τιμή του είναι μόνο €192 και το τοποθετείτε μόνοι σας κάτω από τη σέλα. Δες όλα τα νέα εγχειρήματα της Heal Tech στο κατάστημα Παπασταύρου Shops στην Καλλιρρόης ή πάρε στο 2109249350 για να το παραγγείλεις.

ΤΟ ΝΕΟ SUZUKI GW 250 ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟ ΣΤΟΝ ΤΣΑΛΙΚΗ

Όλα αυτά μόνο στον κυρ Σπύρο θα τα βρείτε και μάλιστα το Service, τα ελαστικά και τα αξεσουάρ, σε 6 άτοκες δόσεις και με έκπτωση.

Φυσικά στο συγκεκριμένο κατάστημα μπορείτε να δείτε και να αποκτήσετε πρώτοι, το νέο GW 250 της Suzuki, το οποίο διατίθεται σε τιμή έκπληξη και με επώνυμα δώρα.

Μάθετε περισσότερα στο 2106046581. Moto Tsalikis.

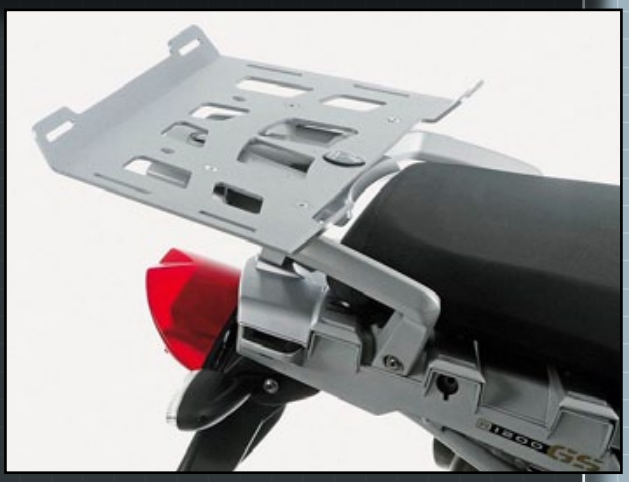
ENLARGEMENT RACK BMW 1200GS

Έχουμε πει για το κατάστημα Moto Fashion, μη λέμε τα ίδια. Εξάλλου καταχώρηση σχετική υπάρχει και στο τεύχος που κυκλοφορεί.

Στο συγκεκριμένο κατάστημα εκτός από μεγάλες προσφορές σε Stock αξεσουάρ, θα βρείτε και αξεσουάρ που γενικώς δεν τα βρίσκεις εύκολα στην ελληνική αγορά.

Έξτρα λοιπόν σχάρα enlargement για διεύρυνση του χώρου της original πίσω βάσης του BMW R1200 GS. Σε τιμή μόνο €82.

Βελλής Αναστάσιος, 2108547681, www.motofashion.gr.



ΝΕΟ HONDA INTEGRA 700

Το έχετε δει, το ξέρατε ότι θα έρθει, αλλά αυτό που δεν περιμένατε είναι να έρθει τόσο γρήγορα και σε τιμή που σκοτώνει τον ανταγωνισμό... μόνο €9,390.

Αυτό καθώς και όλα τα νέα μοντέλα της Honda μπορείτε να τα δείτε και να τα αποκτήσετε στο κατάστημα του Σπύρου Τσαλίκη που τους τελευταίους μήνες έχει βαλθεί να εξαλείψει με τις τιμές του τον ανταγωνισμό, σε ό,τι αφορά τουλάχιστον τα μοντέλα Honda.

Μάθετε περισσότερα στο 2106046581, Moto Tsalikis.

ΝΕΟΣ ΛΥΚΟΣ ΣΤΟ ΚΟΠΑΔΙ...

Με ένα νέο σύγχρονο κινητήρα, ο "λύκος" της SYM προσφέρει ένα εξαιρετικό πακέτο ιπποδύναμης και ροπής.
Η ψυχή του Wolf 250i είναι ένας 4βάλβιδος υγρόψυκτος κινητήρας 250 κυβικών με αντικραδασμικό στρόφαλο που αποδίδει 26 hp στις 7500 rpm! Η ειδική κατεργασία κεραμικής επίστρωσης του κυλίνδρου εγγυάται για τη μακροζωία του κινητήρα. Καθαρότερα καυσαέρια και εξαιρετική οικονομία καυσίμου (2.44lt/100km) επιτυγχάνονται χάρη στην ψηφιακή τεχνολογία ψεκασμού καυσίμου (EFI) και τον τριοδικό καταλύτη με αισθητήρα O2.

Η καλαίσθητη LCD οθόνη που ξεχωρίζει χάρη στον ιδιαίτερο μπλε φωτισμό της διαθέτει ψηφιακό ταχύμετρο και ψηφιακή ένδειξη ταχυτήτων ενώ παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες με μία ματιά.
Το σύστημα φρένων τύπου μαργαρίτα του Wolf 250i αποτελείται από ένα μεγάλο εμπρόσθιο δίσκο 288mm με τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες και πίσω δισκόφρενο 222mm, προσφέροντας σταθερή και ελεγχόμενη πέδηση. Επιπλέον, οι μανέτες του συμπλέκτη και του φρένου διαθέτουν 4 θέσεις ρύθμισης για βελτιστοποίηση του χειρισμού.
Δείτε το και αυτό μαζί με όλη την γκάμα SYM, στο κατάστημα Γκουντούφας στη Μιχαλακοπούλου 108, www.goudoufas.gr ή πάρε στο 2107484891.

ΝΕΑ ΤΑΚΑΚΙΑ NEWFREN ΣΕ ΑΠΙΣΤΕΥΤΗ ΤΙΜΗ.

Η Newfren επιτίθεται στην κρίση με απίστευτες νέες τιμές, για όλα τα μοντέλα μοτοσυκλετών.
Συγκεκριμένα τα νέα μεταλλικά τακάκια S2 υψηλής απόδοσης ιδανικά για μοτοσυκλέτες που έχουν μεταλλικά τακάκια από τον κατασκευαστή και προτεινόμενα από την εταιρία για χρήση στον δρόμο αλλά και σε πίστα, σε street μοτοσυκλέτες υψηλών επιδόσεων αλλά και σε off road μοτοσυκλέτες ανεξαρτήτως του τερέν, διατίθενται με λιανική τιμή με ΦΠΑ στα €26.80.
Επίσης τα BR της Newfren είναι τακάκια από ενισχυμένο με Kevlar οργανικό υλικό για μοτοσυκλέτες μεσαίου και μεγάλου κυβισμού. Δε χρειάζονται ζέσταμα και λειτουργούν υποδειγματικά τόσο στην καθημερινή χρήση όσο και στην εκδρομική χρήση, διατίθενται με νέα προτεινόμενη λιανική με ΦΠΑ €18.
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ, 2109222776, www.alexopoulos.gr.

ΝΕΟ XENTER 150 ΜΕ €3,090 ΜΟΝΟ

Είναι το νέο Yamaha Xenter 150. Νέος κινητήρας, νέο πλαίσιο, νέος σχεδιασμός μεγάλο μπροστινό δίσκο διαμέτρου 267 mm που συμπληρώνεται από ένα ισχυρό ταμπούρο διαμέτρου 150 mm, εξασφαλίζοντας προβλέψιμη απόδοση και χαμηλό κόστος συντήρησης.
Το νέο YAMAHA Xenter 150 διακρίνεται για την άνεση που προσφέρει, τόσο με τη χαμηλή σέλα των 785 mm, κατάλληλη για όλους τους αναβάτες και αναβάτριες, όσο και με το ευρύχωρο επίπεδο πάτωμα, το μεγαλύτερο στην κατηγορία του!
Στο πακέτο προσφέρεται δωρεάν βαλίτσα (top-case) που θα χωρέσει άνετα κράνος και άλλα μικρά αξεσουάρ.
Εκτιμάτε ιδιαίτερα τόσο τον LCD πίνακα οργάνων που παρέχει εκτός των βασικών και λειτουργικές υπενθυμίσεις, όσο και το LED πίσω φανάρι με τη δυνατή δέσμη φωτός.
Το νέο YAMAHA Xenter150 είναι ήδη διαθέσιμο σε τρία χρώματα - λευκό, γκρι και μαύρο - από τον Δεκέμβριο του 2011 στο Πανελλαδικό Δίκτυο Συνεργατών YAMAHA, 801-11-YAMAHA (926242), http://www.yamaha-motor.eu/gr.

ΜΠΟΤΕΣ KOCHMANN TOURINO

Πολύ-πολύ άνετες για καθημερινή και τουριστική χρήση.
Διαθέτουν μεμβράνη D-Tex (δηλαδή ελαστική αδιάβροχη επικάλυψη του δέρματος αγράμματε), full αδιάβροχη, με προστασία στον αστράγαλο και στο καλάμι του ποδιού. Ακόμη διαθέτουν κλείσιμο με στεγανό φερμουάρ και Velcro, ενώ έχουν και ανακλαστικά νυκτός. Επίσης η σόλα είναι ανθεκτική σε βενζίνη, οξέα και αντιολισθητική. Η τιμή είναι μόνο €115 και πραγματικά είναι οικονομικό κελεπούρι (σας το λέω επειδή τις έχω).
Βελλής Αναστάσιος, 2108547681, www.motofashion.gr.

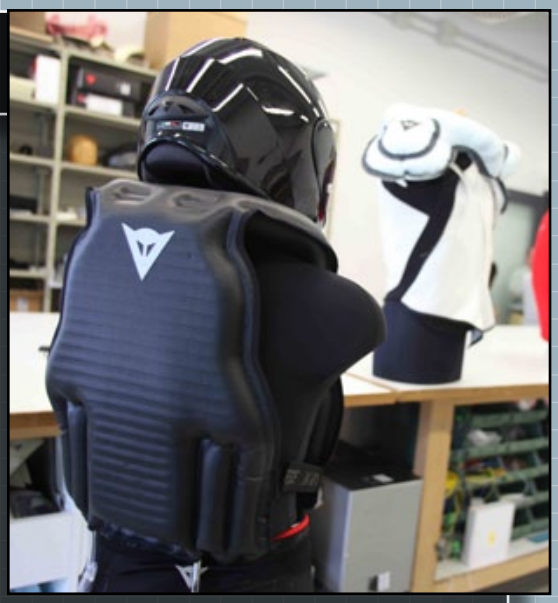
ΝΕΕΣ, ΤΡΕΛΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ TRIUMPH

Στα καταστήματα Πιερράκος στην Μιχαλακοπούλου και στον Άλιμο, μπορείτε να ενημερωθείτε για τα νέα πακέτα προσφορών Triumph.
Μιλάμε για πακέτα δώρων στα μοντέλα: Tiger 800, Daytona 675 και Tiger 1050, συνολικής αξίας €939, €1,397 και €1,197 αντίστοιχα. Επίσης στα εν λόγω καταστήματα θα βρείτε εξουσιοδοτημένο Service, γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ, δηλαδή μία κομπλέ After Sales εξυπηρέτηση. Τηλέφωνο για Μιχαλακοπούλου: 2107755545, Καλαμακίου: 2109824821, www.pierrakos-moto.com.

ΝΕΟ SUZUKI GW 250

Το νέο 250άρι της Suzuki είναι εδώ. Πρόκειται για ένα ολοκαίνουργιο μοντέλο της Ιαπωνικής εταιρίας, σχεδιασμένο εξ ολοκλήρου από λευκό χαρτί.
Μοιάζει βέβαια με το μεγάλο αδερφάκι του το GSR 600, πράγμα πολύ λογικό, αλλά πρόκειται για έναν δικύλινδρο κινητήρα υδρόψυκτο παρακαλώ, που θα αποδίδει κατά Suzuki 26 αλόγατα. Το νέο Suzuki έρχεται να χτυπήσει μία πληγωμένη αγορά, η οποία έχει ανάγκη από χαμηλού κυβισμού καθημερινής μετακίνησης μοτοσυκλέτες, οικονομικές και ως προς την αγορά τους.
Τα 250 κυβικά είναι σε έξαρση πλέον και η Suzuki δε θα μπορούσε να λείπει από το παιχνίδι. Μάθετε για το νέο μοντέλο στα κάθετα καταστήματα της Suzuki και στο Site της εταιρείας, www.suzuki.gr/motos.

ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ D-AIR ΑΠΟ ΤΗ DAINESE



Ήρθε μετά από 10 χρόνια εξέλιξης με κόστος πάνω από €30,000,000 το νέο πρωτοποριακό σύστημα ασφάλειας της Dainese.

Έχετε δει στα MotoGP τα παλικάρια που πέφτουν, όπως ο Rossi ή ο Pedrosa, και ανοίγει ένας αερόσακος στην πλάτη ή στο σώμα τους;

Αφού λοιπόν τσακίστηκαν επανειλημμένως όλοι αυτοί οι αναβάτες, εξέλιξαν για όλους εμάς που τα βρίσκουμε όλα έτοιμα το νέο σύστημα D-AIR.

Ο συγκεκριμένος αερόσακος προστατεύει όλα τα ζωτικά σημεία όπως: Θώρακα, σπλήνα, αυχένα, πλάτη και πλευρά και λειτουργεί με ένα πρωτοποριακό ηλεκτρονικό σύστημα που τοποθετείται πάνω στη μοτοσυκλέτα. Το κοκομπλόκι αυτό καταγράφει επιτάχυνση, χιλιόμετρα, γυροσκόπιο και άλλες παραμέτρους σε κλάσματα και ξέρει αν εσείς πάτε να τσακιστείτε ή όχι, έτσι ανοίγει λίγο πριν την πρόσκρουση ή την πτώση (μακριά από εμάς).

Μάθε παιδί μου πράματα στο 2109249350 ή περάστε από ένα κατάστημα Παπασταύρου Shops, για να το δείτε και από κοντά.

ΤΣΑΜΠΑ, ΡΕ ΠΑΙΔΙ ΜΟΥ

Τις Αγγλικές εξατμίσεις Scorpion τις ξέρετε φυσικά. Προσωπικά την έχω δοκιμάσει στο GSX-R μου και σας την προτείνω ανεπιφύλακτα.

Εγώ βέβαια πιάστηκα κορόιδο γιατί την είχα πληρώσει χρυσή, επειδή βλέπετε τότε δεν υπήρχε κάποιος στο ebike να μου τα δίνει όλα έτοιμα στο πιάτο… Τέλος πάντων δε μου κρατάω κακία και για να σας το αποδείξω σας δίνω την πληροφορία τσάμπα.

Τις εξατμίσεις Scorpion μπορείτε να τις αποκτήσετε από €260 τις μονές για GSX-R για παράδειγμα και από €480 τις διπλές, για TDM για αντίστοιχο παράδειγμα.

Τσάμπα; Καλά δεν τα λέω; Α ρε πλεονέκτες, €1 για κάθε τέτοια πληροφορία να μου δίνατε, θα ήμουν πλούσιος.

Βρείτε όλη την γκάμα στο www.mouratisgp.gr και στο 2104954121. (Δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού.)

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

Η Ιταλική εταιρεία Biondi, που ειδικεύεται στην κατασκευή αξεσουάρ για σκούτερ, παρουσιάζει μια νέα σειρά καλυμμάτων για τα μοντέλα Agility, People GTi και Downtown της Kymco.

Με εξαιρετικά προσεγμένη κατασκευή και μοναδικό ιταλικό φινίρισμα, οι ποδιές αυτές προστατεύουν το σώμα του αναβάτη από το κρύο και τον αέρα. Διαθέτουν 100% αδιάβροχη εξωτερική μεμβράνη, καλυμμένες ραφές για απόλυτη στεγανότητα, μεγάλη αδιάβροχη τσέπη και ανακλαστικά στοιχεία για αυξημένη ασφάλεια.

Η τιμή διάθεσης είναι μόλις €93 με ΦΠΑ για όλα τα μοντέλα και θα τις βρείτε στο δίκτυο αντιπροσώπων της Kymco ανά την Ελλάδα.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο 800-11-20025 ή στην επίσημη ιστοσελίδα της Kymco, www.kymco.gr.

Η AVON ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΛΥΣΗ

Στη γκάμα της εταιρίας προστίθεται το νέο Viper Strike το οποίο έχει τα εξής δύο πλεονεκτήματα: Πρώτον είναι ειδικά κατασκευασμένο από λευκό χαρτί για Mega Scooter και μόνο και, δεύτερον, είναι πολύ φθηνό!

Διαθέτει ενισχυμένο σκελετό με άκαμπτα λινά, συνδυάζοντας αντοχή στο βάρος σε μικρή μάζα. Επειδή λοιπόν τα περισσότερα Mega Scooter διαθέτουν μικρούς τροχούς και μεγάλο βάρος, ένα είναι το ελαστικό που τους δίνει πολύ καλή πρόσφυση, το νέο Viper Strike. Βρείτε το σε όλα τα καταστήματα ελαστικών. Αντιπρόσωπος Agripan S.A.

ΓΑΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ SBS ΚΑΙ MOTOWAY

Η εταιρία Motoway προσθέτει άλλο ένα κορυφαίο όνομα στις συνεργασίες της.

Με μεγάλη χαρά ανακοινώνει ότι ανέλαβε την αποκλειστική αντιπροσωπεία της κορυφαίας εταιρίας SBS, για να διανέμει στην Ελληνική αγορά τα Δανέζικα τακάκια.

Η εταιρία SBS με τη μακρόχρονη ανάπτυξη και εξέλιξη της τεχνολογίας της, αποτελεί σημείο αναφοράς στον χώρο της μοτοσυκλέτας.

Τα τακάκια SBS είναι η σταθερή επιλογή των πρωταθλητών Carlos Checa, Ken Roczen, David Giugliano, Antonio Cairoli, καθώς και αρκετών άλλων κορυφαίων οδηγών αφού χρόνια τώρα τους χαρίζουν παγκόσμιες διακρίσεις.

Τα τακάκια SBS είναι διαθέσιμα από το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε., 2310515557, www.motoway.gr.

MODENAS GT135 ΜΕ SUPER ΕΚΠΤΩΣΗ!

Τώρα η ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε, προσφέρει το παπί της Modenas GT 135 με σημαντική έκπτωση στη τιμή Μετρητοίς.

Επωφεληθείτε της προσφοράς και κερδίστε €300 αγοράζοντας σήμερα το Modenas GT135 μόνο με €1,995. Το νέο GT135 είναι ασφαλές ευέλικτο και σταθερό. Εφοδιάζεται με δύο εργοστασιακά δισκόφρενα της NISSIN εμπρός και πίσω, με διπίστονες δαγκάνες και το μεγαλύτερο εμπρόσθιο δισκόφρενο στη κατηγορία του, διαμέτρου 234 mm, προσφέροντας άμεσο και προοδευτικό φρενάρισμα.

Θα το βρείτε στο δίκτυο της ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε. Αθήνα: Θησέως 309, 210 9403880 και Υπόλοιπη Ελλάδα: 24310 56101, www.gorgolis.gr, sales@gorgolis.gr.

ΟΛΑ ΤΑ DERBI ΜΕ ΔΩΡΕΑΝ 2ΕΤΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΓΥΗΣΗΣ

Η Piaggio Hellas για μια ακόμη φορά, όπως πάντα, βρίσκεται στο πλευρό των καταναλωτών.

Σε συνέχεια της προσπάθειας βελτιστοποίησης της λειτουργίας της, με κύριους στόχους την ανάπτυξη και ενδυνάμωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ανακοινώνει τη δημιουργία μίας νέας υπηρεσίας που δημιουργήθηκε για τον πελάτη της μάρκας DERBI.
Με γνώμονα τον σεβασμό για την εξυπηρέτηση και την ασφάλεια των πελατών, φροντίζει τώρα να παρέχει δωρεάν την υπηρεσία 2ετούς επέκτασης εγγύησης σε όλους όσους αποκτήσουν από 01/01/2012 μέχρι 31/12/2012 το μοντέλο της αρεσκείας τους.
Με τη δωρεάν επέκταση για 2 επιπλέον χρόνια της εργοστασιακής εγγύησης, η DERBI εξασφαλίζει για εσάς ακόμη περισσότερα ξέγνοιαστα χιλιόμετρα.
Piaggio Hellas, www.derbi.com/gr.

ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΥΤΟΛΙΠΑΝΣΗΣ RK

Οι παγκοσμίου φήμης αλυσίδες RK της σειράς GXW διαθέτουν νέο ειδικό σύστημα αυτο-λίπανσης ενάντια στις υψηλές τριβές και θερμοκρασίες που αναπτύσσονται στις πιο ακραίες ταχύτητες των αγώνων.

Ένα νομιστεράκι βγαίνει κάθε 500 km μέσα από το μοτέρ και τη λιπαίνει… Εντάξει δε γίνεται έτσι ακριβώς, αλλά η λίπανση είναι συνεχής κάτω από όλες τις συνθήκες.
Ως αποτέλεσμα οι GXW με έμφαση στην υψηλή ποιότητα και αντοχή, έχουν έως και 50% μεγαλύτερη διάρκεια ζωής σε σχέση με τις υπόλοιπες αλυσίδες τύπου O-Ring. Είναι διαθέσιμες σε 520, 525 & 530 σε διάφορα χρώματα και μπορείτε να τις προμηθευτείτε από όλο το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε., 2310515557, www.motoway.gr.

ΜΑΝΙΤΑΡΙΑ GB RACING

Τα ψάχνατε που και ποιός; Να ποιος τα έχει: Ο Μουράτης "ο γιατρός".

Αυτά τα μανιτάρια είναι θαύμα. Δοκιμασμένα χωρίς να καταστρέφουν πλαίσια και να τρυπάς πλαστικά, θα προστατέψουν στο ακέραιο τη μοτοσυκλέτα σας από τυχόν χαζοτούμπες γιατί διαθέτουν βάσεις ειδικά κατασκευασμένες όχι μόνο για τον σκελετό, αλλά και για τα "καπάκια" του κινητήρα. Εξελιγμένα και δοκιμασμένα στο Παγκόσμιο SBK, αλλά και από τον ίδιο τον αντιπρόσωπο, ο οποίος ως γνωστός βρόντακας των Σερρών αποφάσισε να φέρει κάτι σοβαρό για να του προστατεύει τον κινητήρα του επιτέλους.
Βρείτε όλη τη γκάμα στο www.mouratisgp.gr και στο 2104954121.
(Δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).

ΚΑΙ ΚΑΛΟ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟ

Ψάξε στο εξωτερικό και στα παλιο-eBay κι αν βρεις τέτοια τιμή σε τέτοια ποιότητα x€σ€μ€...
Made in Italy, δίσκοι συμπλέκτη από τη NEWFREN με τον αέρα της κατάκτησης του SBK για το 2011. Προσφέρουν υψηλό συντελεστή τριβής, μεγάλη ανθεκτικότητα και πολύ μεγάλες αντοχές στην υπερθέρμανση και την καταπόνηση. Το υλικό το οποίο επιλέγεται για κάθε μοτοσυκλέτα είναι ανάλογο του μοντέλου εφαρμογής και των απαιτήσεων του καταφέρνοντας έτσι να έχει την καλύτερη δυνατή απόδοση ικανοποιώντας παράλληλα τις ανάγκες του κατασκευαστή. Προτεινόμενη Λιανική με ΦΠΑ για το TDM 900, €63.70.
Δίπλα στα πόδια σου στον ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟ, 210-9222776, www.alexopoulos.gr.

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ CARBON LORAINE ΓΙΑ SCOOTER

Η Carbon Loraine επιτίθεται και στα scooters με την νέα σειρά τακάκια υψηλής πραγματικά ποιότητας.
Τα νέα Sc και Maxi Sc είναι ειδικά κατασκευασμένα από υλικά που συνδυάζουν γρήγορο ζέσταμα από το πρώτο κιόλας φρενάρισμα, μεγάλη αντοχή και πολύ μεγάλη ακαμψία για τέλειο φρενάρισμα. Επίσης στο κατάστημα Cost Part που τα εισάγει θα βρείτε και σωληνάκια υψηλής αλλά και δισκόπλακες για μέγιστες μετατροπές σε πολλά από τα φρένα των mini και maxi Scooter της αγοράς.
Έφυγες για το κατάστημα KostPart, του Σταμάτη Κοντογιάννη στο Κουκάκι, 2109241400, www.kostpart.gr.

PIAGGIO CARNABY 300 ΜΕ €590 ΚΕΡΔΟΣ

Η προσφορά ισχύει έως και 29 Μαρτίου και όποιος προλάβει το Carnaby είδε...
Το νέο Piaggio Carnaby 300, ένα μοντέλο που εκφράζει απόλυτα τον ιδιαίτερο ιταλικό σχεδιασμό σε συνδυασμό με τα πλεονεκτήματα ασφάλειας και λειτουργικότητας των σκούτερ με μεγάλους τροχούς, διατίθεται τώρα, με νέα προσφορά στη μοναδική τιμή των €3,290 από €3,880!
Ενημερωθείτε και για τα ευέλικτα χρηματοδοτικά προγράμματα και το πρόγραμμα επέκτασης εγγύησης για δύο επιπλέον χρόνια, σε όλα τα καταστήματα Piaggio.

Μια ημέρα που θα αλλάξει τη ζωή σας

RIDING SCHOOL Step1&2

ΗΜΕΡΙΔΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

"Riding School is doing a great job and the work is comparable with the very best I have seen across the world."
John CHATTERTON-ROSS LL.B (Hons)
Director EU Public Affairs, FIM
(Fédération Internationale de

RIDING SCHOOL 1

Γυροσκοπικό φαινόμενο
Πως στέκεται όρθια σε δύο τροχούς η μοτοσυκλέτα. Πως στρίβει. Τί πρέπει να κάνουμε και τι όχι για να στρίψει σωστά.

Rotation (Περιστροφή της μοτοσυκλέτας).
Η επίδραση που έχει η σωστή χρήση του γκαζιού στη συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας. Τι είναι μύθος και τι αλήθεια. Πως ανοίγουμε σωστά το γκάζι
κατά τη διάρκεια της στροφής και γιατί.

Φρενάρισμα.
Πως φρενάρουμε σωστά. Σωστή χρήση και των δύο φρένων. Που βρίσκεται το κατάλληλο σημείο για ένα σωστό φρενάρισμα.

Θέση οδήγησης.
Ποια είναι η σωστή στάση πάνω στη μοτοσυκλέτα. Τι επίδραση έχει. Πως
στηριζόμαστε καλύτερα. Πώς να μείνετε ξεκούραστοι.

Αλληλουχία κινήσεων κατά την οδήγηση
Πότε πρέπει να κάνουμε μία ενέργεια και πότε όχι. Ποια είναι η σωστή σειρά ενεργειών πριν και κατά τη διάρκεια της στροφής. Τι επίδραση έχει το λάθος.

Απόλυτος έλεγχος.
Ποιό είναι το σαφές μήνυμα που δεχόμαστε κατά την οδήγηση (αλλά το αγνοούμε). Με ποιό τρόπο εξασφαλίζουμε ότι θα έχουμε πάντα το 100% του ελέγχου.

RIDING SCHOOL 2

Επισκόπηση Riding 1
Επανάληψη της αλληλουχίας του Riding 1, με έμφαση στη στάση σώματος, καθώς αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για το υπόλοιπο της ημέρας.

Εναλλαγή κλίσης σώματος και μοτοσυκλέτας.
Πως μπορούμε να αλλάξουμε την η κλίση της μοτοσυκλέτας σε σχέση με το δρόμο χρησιμοποιώντας το σώμα μας.

Apex – η σημασία του για κάθε στροφή.
Ποιο είναι το σημείο εκείνο της στροφής μέσω του οποίου διακρίνουμε αν έχουμε σωστή γραμμή ή όχι-πόσο σημαντικό είναι για την ασφάλειά μας. Αναγνωρίστε το σημείο όπου θα ξεκινήστε τη στροφή σε άγνωστη διαδρομή. Πως θα αναγνωρίζετε με σαφήνεια το σημείο όπου πρέπει να ξεκινήσετε να στρίβετε, ακόμη και αν πρόκειται για μια στροφή που συναντάτε για πρώτη φορά.

Κλίσεις του οδοστρώματος – πως διαφοροποιείται η οδήγησή μας.
Η σημασία των κλίσεων του οδοστρώματος (ρήσεις, ανηφόρα, κατηφόρα), ποιες είναι οι ενέργειες που πρέπει να κάνουμε.

Εμπόδιο μέσα στη στροφή – τεχνικές για να αποφύγετε και να παραμείνετε στο δρόμο.
Ένα εμπόδιο ή νερά μέσα στη στροφή μπορεί να έχουν απρόβλεπτες συνέπειες Πως τα αντιμετωπίζουμε, πως παραμένουμε ψύχραιμοι και τί χρειάζεται να κάνουμε για να παραμείνουμε στο δρόμο.

Κόστος:
160 €
(Auto Festival)
200 €
(Μέγαρα)
Απαραίτητος εξοπλισμός:
Κράνος, δερμάτινα ή cordura (στην πίστα Μεγάρων υποχρεωτικά δερμάτινα), μπότες και γάντια. Δυνατότητα ενοικίασης εξοπλισμού με κόστος 20,00€

PRIVATE TRAINING

Μια ημέρα με τον Θανάση Χούντρα. Εξατομικευμένη εκπαίδευση στα στοιχεία τουRiding School. Συμμετέχουν έως δύο άτομα ανά ημέρα.
Κόστος Συμμετοχής1 άτομο: 400 € 2 άτομα: 500 € **Τοποθεσία:** Auto Festival

Auto Festival 32ο χλμ Αθηνών Λαμίας Πολυδένδρι
Τηλέφωνα επικοινωνίας: 210.92.49.350, 229.50.26.270, κιν.:6941633040
Email: jarv@0300.gr , joannaarvan@gmail.com
Πρόγραμμα Εκδηλώσεων:
www.MotorcycleRidingAcademy.com

ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: MAKE ROADS SAFE HELLAS, ΡΡΡΑΣΤΑΥΡΟΥ Shop, MOTRAC, AUTO FESTIVAL

ΧΟΡΗΓΟΙ: YAMAHA ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε., ΜΟΤΟΔΙΚΤΥΟ, ORTZOPOULOS, ebike

ΑΔΙΑΒΡΟΧΕΣ ΧΟΥΦΤΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Δε βρίσκεις γάντια για το κρύο και παραπονιέσαι συνέχεια ότι είναι χοντρά και δε μπορείς να οδηγήσεις;
Ορίστε η λύση. Άμεση επαφή με τα χειριστήρια, χωρίς να κρυώνεις, να τρως πέτρες και χώματα. Πρόκειται για αδιάβροχες αντιανεμικές χούφτες, κατασκευασμένες ειδικά για μοτοσυκλέτες από 3 στρώματα neoprene. Τα χέρια μπαίνουν και βγαίνουν άνετα, εντελώς στεγανά και είναι για όλες σχεδόν τις μοτοσυκλέτες. Επίσης διαθέτουν και ανακλαστικά. Η τιμή τους είναι όσο ένα ζευγάρι απλά γάντια, μόνο €42.
Βελλής Αναστάσιος, 2108547681, www.motofashion.gr.

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ COLLECTION, ΣΕ 12 ΑΤΟΚΕΣ

Είναι τόσο μεγάλη η προσφορά σε χειμερινά ρούχα από το κατάστημα Γκουντούφας, που γλωσσέψαμε τη μπέρδα μας.
Το εν λόγω κατάστημα στη Μιχαλακοπούλου ανακαινίστηκε βρίσκοντας νέο χώρο στο No 108 και επί τη ευκαιρία της ανακαίνισης έβγαλε προσφορά πολλά μπουφάν, αδιάβροχα, γάντια χειμωνιάτικα, αλλά και κράνη έτσι για το ξεκάρφωμα.
Μπορεί πολλοί να έχουν προσφορές τη σήμερον ημέρα, αλλά προσφορές σε επώνυμα λίγοι κάνουν. Επίσης στο κατάστημα Γκουντούφας μπορείτε να βρείτε έως 12 άτοκες δόσεις στις αγορές σας, για να μάθουν οι τράπεζες. Μπες στο www.goudoufas.gr ή πάρε στο 2107484891 για να δεις.

JACKET SOFTCELL HELD ME €90

Κατασκευασμένο από υδατοαπωθητικό (αυτό που απωθεί το νερό δηλαδής), αντιανεμικό και αναπνέον υλικό Softcell με 95 %nylon και 5% spandex (ένα ελαστικό πολύ υλικό).
Διαθέτει 3 εξωτερικές τσέπες με φερμουάρ φυσικά και 2 εσωτερικές τσέπες. Τέλος διαθέτει stormcuff στα μανίκια για να μη σηκώνονται στα πολλά χιλιόμετρα, διατηρώντας πάντα αντιανεμική προστασία. Είναι τόσο λεπτό και ελαφρύ που χρησιμοποιείται και εσωτερικά αντί της επένδυσης του μπουφάν.
Βελλής Αναστάσιος, 2108547681, www.motofashion.gr.

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

ΝΕΑ "ΠΟΛΙΤΙΚΑ" ΜΑΡΣΠΙΕ

Από την Gilles και τα καταστήματα Παπασταύρου, νέα πρωτοποριακά ρυθμιζόμενα μαρσπιέ για μοτοσυκλέτες εκτός πίστας.
Ενδεικτικά αναφέρουμε για V-Strom, Tiger 800 και 1050, Bandit 650, Varadero, κ.ά.
Επειδή όλοι οι αναβάτες δεν έχουν το ίδιο ύψος, ούτε τα ίδια πόδια, βρείτε τη σωστή θέση πάνω στη μοτοσυκλέτα σας για να μη σας φταίνε τα πάντα και γκρινιάζετε κάθε φορά που οδηγείτε.
Η ρύθμιση είναι απλή και πολυδιάστατη (πάνω, κάτω, μπρός και πίσω). Πάρτε στο 2109249350 ή περάστε από ένα κατάστημα Παπασταύρου Shops, για να τα δείτε και από κοντά. Για να πάρετε μαγική τιμή πείτε την μαγική λέξη ebike.

KPS ΜΑΡΣΠΙΕ, ΣΕ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Τα μαρσπιέ KPS Racing είναι πλήρως ρυθμιζόμενα, είναι από ergal ειδικής επεξεργασίας και μελέτης για μέγιστη ακαμψία, είναι και πολύ οικονομικά.
Και παρόλα αυτά, έρχεται και ο αντιπρόσωπος τους Νίκος Μουράτης και τους δίνει μία στην τιμή και τα πουλάει με 10% έκπτωση. Τι να πω ρε παιδί μου, ζητήσαμε έκπτωση; Όχι ρε κύριε μην τα ισοπεδώνεις όλα…
Χωρίς πλάκα τώρα, τα KPS Racing είναι από τις πλέον οικονομικές λύσεις σε ρυθμιζόμενα μαρσπιέ, προσφέροντας μέγιστη ακαμψία και λειτουργικότητα. Βρείτε όλη την γκάμα στο www.mouratisgp.gr και στο 2104954121. (Δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).

ΕΞΑΤΜΙΣΗ REMUS ΓΙΑ BEVERLY;

Αμέ, γιατί όχι; Ψυχή δεν έχουν και τα κακομοίρα τα σκούτερ;
Φυσικά και έχουν και φυσικά μπορούν και να βελτιωθούν ανάλογα. Εξοικονόμηση βάρους, αποπνιγμός από τις βάρβαρες προδιαγραφές ήχου και ένας πολύ ήσυχος κοντά στον "μαμά" ήχο (με το σχετικό μπάσο φυσικά), εγγυάται η νέα εξάτμιση Remus. Ειδικά κατασκευασμένη για Vespa και Beverly 300 χωρίς ραψίματα-κοψίματα και "περίπου" κατά την τοποθέτηση της.
Σπηλιώτης, 2105763427, www.spiliotis.gr.

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

ΣΙΑΓΩΝΕΣ ΦΥΓΟΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΓΙΑ SH

Το έχεις νιώσει αυτό το πατινάρισμα που κάνει το SH σου; Και κάνεις την πάπια γιατί ξέρεις ότι η ζημιά είναι μεγάλη και φοβάσαι να πας στον μηχανικό; Ε λοιπόν όχι κύριέ μου...

Σιαγώνες φυγοκεντρικού μαζί με την καμπάνα από την NEWFREN, με ενισχυμένα ελατήρια και βελτιωμένο υλικό τριβής που αποτελούν την ιδανική αντικατάσταση του γνησίου, μόνο €72.50. Στο συγκεκριμένο κιτ περιλαμβάνεται και η καμπάνα για μεγιστοποίηση της απόδοσης. Φυσικά και αυτό διατίθεται από τα καλά καταστήματα και τον αντιπρόσωπο της Newfren, ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟ, 210-9222776, www.alexopoulos.gr.

ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ;

Θες αναρτήσεις Ohlins και WP μεταχειρισμένες σε απίστευτη τιμή; Πολυεστερικά; Μαρσπιέ, ζάντες, σωληνάκια και άλλα καλούδια σε τιμές παζαριού; Τότε σου έχουμε τη λύση.

Πήγαινε στο κατάστημα του Φάνη Στρωματιά να δεις, να διαλέξεις και να αποφασίσεις. Το Fan Motorcycles είναι ένα κατάστημα που πάντα μας εντυπωσιάζει με τις προσφορές του αλλά και με τον ωραίο καφέ που φτιάχνει. Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, 210 9955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ AGV ΜΕ ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Το ήξερες ότι εδώ και λίγο καιρό η DAINESE αγόρασε την AGV;

Ωραία τώρα μάθε εκ των έσω ότι στους υπεύθυνους της Dainese έχει κατσικωθεί να φτιάξουν το νούμερο ένα κράνος χωρίς ανταγωνισμό. Πώς; Κρατώντας την ασφάλεια δεδομένη και δίνοντας έμφαση σε υλικά, άνεση, βάρος, ορατότητα και αεροδυναμική. Μοντέλο στο όλο εγχείρημα είναι ο συμπαθητικός σε όλους Rossάκος, που βοηθά στην εξέλιξη. Γι' αυτό έχει μείνει πίσω από βαθμολογία. Δες όλα τα νέα εγχειρήματα στο κατάστημα Παπασταύρου Shops στην Καλλιρρόης ή τηλεφώνα στο 2109249350. Επίσης μπορείς να μπεις και στο www.agv.it.

We Like

και προτείνουμε...

ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

γιατί και η Αγία Παρασκευή,
θέλει τον μαστορά της

Ν. ΚΟΣΜΟΣ

δίνει ΑΞΙΑ στην μοτοσυκλέτα σας

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Εμπειρία αποκτημένη στην πίστα

Ν. ΚΟΣΜΟΣ

Ο ΕΙΔΙΚΟΣ στα φρένα!

ΑΘΗΝΑ

Ειλικρίνεια και γνώση σε ένα!

ΝΙΚΑΙΑ

Μεταχειρισμένα ανταλλακτικά
για όλη την Ελλάδα

TEST RIDE ΣΤΟ ΝΕΟ KTM 125 DUKE

Γουρούνι στο σακί θα πάρεις; Όχι βέβαια. Γι' αυτό γεμάτοι αυτοπεποίθηση για τα προϊόντα τους, τα παλικάρια του Fan Motorcycles σας δίνουν να οδηγείστε ότι έχετε κατά νου να αγοράσετε.

Και φυσικά στην περίπτωση που σκέπτεστε να αγοράσετε τον νέο μικρό Δούκα, δε θα μπορούσε το εν λόγω κατάστημα να μη σας προσφέρει ένα Test Ride για να είστε σίγουροι 100% για την επιλογή σας. Κλείστε ένα ραντεβού σήμερα. Fan Motorcycles, Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, 2109955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.

ΚΟΙΤΑ ΜΑΜΑ ΕΝΑ ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ

Όχι δεν είναι οφθαλμαπάτη. Τα χρώματα που διαθέτει η εταιρία Spiliotis σε σωληνάκια υψηλής πίεσης είναι περισσότερα και από τα βασικά χρώματα ενός ουράνιου τόξου.

Το μαγικό είναι όμως ότι υπάρχουν σε όλα τα μεγέθη, για όλες τις μοτοσυκλέτες της αγοράς. Αντέχουν έως και 60 bar πίεση, ενώ διαθέτουν εγγύηση καλής λειτουργίας, εφ' όρου ζωής. Βρείτε το δικό σας στο www.spiliotis.gr και στο τηλ. 2105763427.

We Like

και προτείνουμε...

Επιτέλους, BMW service στα μέτρα σας

ΑΘΗΝΑ

Η υγεία της... πανω απ'όλα!

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Για ελαστικά υψηλών επιδόσεων

ΚΟΥΚΑΚΙ

Ο ταχύτερος στις αλλαγές...

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Εγγύηση στα μεσόγεια!

ΣΤΑΥΡΟΣ

αν θέλετε κι εσείς να προβληθείτε στις σελίδες του

We Like

επικοινωνήστε μαζί μας

στο: 3chris@ebike.gr

Κιν. 6946120836

ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ
POLICE

Σπύρος Τσαντάλας

Για την κρατική μηχανή η μετατροπή της Δημοκρατίας σε μια τηλεοπτική επίφαση είναι σε εξέλιξη, ενόσω εμείς κοιμόμαστε τον ύπνο του τηλεθεατή-καταναλωτή…

Προφανώς και δεν υπάρχει αύριο

Κάποτε θεωρούσαμε κάποιες χώρες όπως το Ιράν, την Κίνα ή το Βόρεια Κορέα ως αντιδημοκρατικές, ανατριχιάζαμε στην ιδέα πως εκεί δε μπορεί κανείς ελεύθερα να εκδηλώσει την αντίδρασή του.

Στη δική μας δημοκρατική γωνιά ο οποιοσδήποτε μπορεί να πει το μακρύ και το κοντό του, να στήσει ένα blog, να μπει στο Facebook και στο Twitter, ακόμη και να κρεμάσει ένα πλακάτ στο στήθος του και να βγει στον δρόμο βρίζοντας. Η κρατική προβοκάτσια ανέκαθεν ήταν ένα μέσο σχεδιασμένο να αμαυρώνει τις οργανωμένες μορφές αντίδρασης, παρέα πάντα με τη συντεταγμένη κρατική προπαγάνδα των ανεγνωρισμένων ΜΜΕ, αλλά πέραν αυτών πάντα είχαμε το δικαίωμα του εκφράζεσθαι –και πάντα η αδιαφορία μας άφνε στους "γνωστούς-αγνώστους" άφθονα περιθώρια δράσης.

Τελευταία όμως βλέπω πως το έργο έχει αρχίσει να αλλάζει. Η ΕΛ.ΑΣ. λειτουργεί πια με εντολές μηδενικής ανοχής, μόλις ένας ικανός αριθμός ανθρώπων βρεθεί έξω από το κοινοβούλιο θα δεχτεί νομοτελειακά βάρβαρη επίθεση με τοξικά δηλητήρια και άφθονο ξύλο από τους σύγχρονους ταγματασφαλίτες των Υπηρεσιών Αποκατάστασης Τάξης, ακόμη και ηλικιωμένοι άνθρωποι. Τα ΜΑΤ-ΥΑΤ δείχνουν να απολαμβάνουν τη βίαιη καταστολή τους, σε συνεργασία με εποχούμενες ομάδες ντροπής ΔΙΑΣ-ΔΕΛΤΑ που πλέον κάνουν καταδρομικές εφόδους στο κέντρο της πόλης χτυπώντας από τουρίστες στην Πλάκα μέχρι οποιαδήποτε παρέα άνω των 3-4 βρεθεί στον διάβα τους.

Στους διαδρόμους της Βουλής ακούγονται προτάσεις για περιορισμό των διαδηλώσεων, γελοίες ιδέες πως θα πρέπει να υπάρχει "νομικά υπεύθυνος" για την οργάνωση που οφείλει να πάρει άδεια από την Αστυνομία και φροντίζει να αφήνει ανοικτές λωρίδες για την κυκλοφορία και θα πληρώνει το μάρμαρο όταν οι κουκουλωμένοι ασφαλίτες και οι έμμισθοι προβοκάτορες κάνουν ζημιές.

Το Διαδίκτυο έχει βρεθεί ξανά στο στόχαστρο με προτεινόμενες νομοθεσίες που προσπαθούν να το φιμώσουν με την απειλή νομικών κυρώσεων.

Όλα αυτά από ανθρώπους σαν τον υπουργό Προστασίας του Πολίτη που κάποτε διαδήλωνε με τη σημαία του Πολυτεχνείου ως πρόεδρος της ΕΦΕΕ και άλλους συναδέλφους του από την περίφημη γενιά του Πολυτεχνείου. Μιλάμε για την απόλυτη απομυθοποίηση.

Σιγά-σιγά το καθεστώς αρχίζει να σφίγγει τον κλοιό γύρω από την αποκαλούμενη "Δημοκρατία" και ουδείς δείχνει να απασχολείται. Αντιθέτως, πλην μιας μικρής μειοψηφίας που συχνά αφορίζεται από τα ΜΜΕ ως "αριστεροί μπαχαλάκηδες", ο περισσότερος κόσμος είναι ακόμη απασχολημένος με την επαναδιεκδίκηση κλαδικών δικαιωμάτων, προσπαθεί να κρατηθεί στο οικογενειακό αυτοκίνητο και την ακριβή τηλεόραση που πλήρωσε με λεφτά που δεν είχε.

Βέβαια, θα μου πείτε, εδώ μας εξοντώνει και μας ξεπουλάει μια μη εκλεγμένη κυβέρνηση και ουδείς ασχολείται με το γεγονός πως οι επόμενες εκλογές έχουν υποβαθμιστεί σε μια ασήμαντη λεπτομέρεια, κανείς δε γνωρίζει αν και πότε θα γίνουν, με τους μπάτσους θ' ασχολούμαστε; Ωστόσο για την κρατική μηχανή η μετατροπή της Δημοκρατίας σε μια τηλεοπτική επίφαση είναι σε εξέλιξη, ενόσω εμείς κοιμόμαστε τον ύπνο του τηλεθεατή-καταναλωτή. Βλέπουμε τη Μέρκελ στο γυαλί να ορίζει ως κακή ιδέα το να κάνουμε εκλογές σύντομα και να αναλαμβάνει να διαπραγματευτεί το Σκοπιανό για λογαριασμό μας δίχως καν να ρωτήσει. Εκχωρούμε στην Τρόικα το δικαίωμα να κατάσχει περιουσίες Ελλήνων την ώρα που εμείς γεμίζουμε τις ταβέρνες της Τσικνοπέμπτης λες και δεν υπάρχει αύριο.

Ε ναι, προφανώς και δεν υπάρχει αύριο. Δε μας αξίζει το αύριο αν δεν το διεκδικήσουμε.

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

DUCATI
Desmo Owners Club

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΛΕΣΧΗ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΩΝ SUZUKI GSR
GSR 600
HELLENIC GSR CLUB
WWW.GSR600.GR

Μ. Ο. Κ.

ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ FAZER ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
FAZER
2010
www.myfazer.gr

moto
Club of Feres
ΟΜΙΛΟΣ ΦΙΛΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΦΕΡΩΝ

www.hayabusa.gr

pitlane.gr

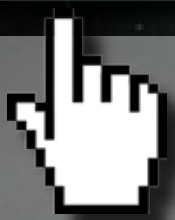
ΦΙΛΟΙ ΜΟτοσυκλέτας
E 75

SCOOTER
CLUBHELLAS.GR

los
Touristas
MOTO TOURING CLUB

www.MotoRadioStation.gr

TRANSALP
HELLAS CLUB



3kyklo.gr

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΣΚΑΛΑΝΙΟΥ 2009

BKing Club Hellas

V-Strom HELLASFORUM.COM

MOT.E.K ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

GS forum BMW

ΣΥΜΩΝ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΛΕΥΚΑΔΑΣ email: info@symol.gr www.symol.gr τηλ. 26450 21033

ΛΕΜΟΤ 30 ΧΡΟΝΙΑ

Africa Twin Λέσχη Βόρειας Ελλάδας

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ HAYABUSACLUB.GR Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ 2010

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(T),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
SR Max 300	43(F)
RS4	38(F)
RSV4 R	22(C),29(F)
RSV4 Factory	7(Π),14(C),22(C)
RSV4 Factory APRC	38(T),40(Σ)
Shiver 750 GT	20(F)
Shiver 750 ABS '11	35(F)
Tuono V4R APRC	36(C),42(T)
Beta	
Alp 4.0	38(F)
RR 350	37(F)
RR 400	27(F)
RR 450	37(F)
Urban 125	41(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	
Terra 125 Adventure	41(F)
Rambla 300i	36(F)
Ducati	
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ),25(Σ)
Diavel	38(C)
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)
Futura	
Como 800	43(F)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Gas-Gas	
EC250F	21(F)
Gilera	
GP 800	11(F)
Runner ST200	4(F)
Harley-Davidson	
Blackline	35(C)
Fat Boy Special	35(C)
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
FLSTSB Softail Cross Bones	25(F)
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 Ready 2 Track	41(Σ)
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 800X Crossrunner ABS	44(T)
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)
W800 '11	40(F)
Z750	2(Σ),33(Σ)
Z750R	39(F)
Z1000 '10	26 (T)
Z1000 SX	36(F)
ZX6R	7(Π),20(T)

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
ZX10R	5(T),15(Σ),25(Σ)
KTM	
450 EXC '10	26(F)
990 Adventure T	24(Σ)
990 Adventure R	27(F)
990 SM	3(Σ)
990 SMT	22(F)
990 SMT ABS	34(F),39(T)
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)
MP3 Yourban 300	40(F)
X7 250ie	5(F)
Quadro	
3D	44(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 600 L1	41(Σ)
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)
SYM	
MaxSym 400	44(F)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Wolf 250	42(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Daytona 675	17(C),41(Σ)
Daytona 675R	39(C),40(Σ)
Speed Triple	22(F),33(C),37(Σ)
Speed Triple ABS	41(F)
Sprint GT	30(F)
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(T),33(Σ)
Thunderbird	19(F)
Tiger 800	32(F),34(T)
Tiger 800 XC	32(F),39(F)
Tiger SE	24(Σ)
Vespa	
GTS 300 SuperSport	28(F)
GTS 300 Touring	39(F)
GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha	
FZ1 Fazer ABS	3(F)
FZ8	33(Σ)
T-Max 500	6(F)
V-Max	27(T)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
X-Max 250	27(F)
XJ600	14(T)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
XT1200Z Super Tenere	23(Π),29(T)
YZF-R 125	6(F)
YZF-R6	10(T),41(Σ)
YZF-R1	7(Π),15(Σ),25(Σ)
Σαλόνια	
Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08	2
EICMA '08	9
EICMA '10	31
EICMA '11	42
Intermot '08	8
Intermot '10	30
Moto Weekend 2011	40
Paris Moto et Scooter Show '11	43
Tokyo Motor Show '09	19
Tokyo Motor Show '11	43
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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
KTM 950 SuperMoto Voyager	4,5,6,7,9,11
Suzuki Burgman 400	40
Suzuki GSXR 600 K9	16,20
eCycle	
Αγοράζοντας MTB	5
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α΄)	9
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β΄)	10
Αγοράζοντας ελαστικά (ά)	10
ANTI Chain Reaction	35
Βασικά αξεσουάρ	15
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
Σπαστό ποδήλατο	38
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)

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21
2 Χρόνια eBike.gr	24
24H Enduro	44
Civil Enduro	9
Civil Enduro II	11
Dynojet Annual Seminar '09	16
Επίσκεψη στο Bushmills	30
eParty '09	21
eParty '10 – Rockin' Bones	26
Farewell Buell	19
Μελωδικές εξατμίσεις 2009	18
Μελωδικές εξατμίσεις 2010	30
Μοτοσυγκέντρωση Χανίων '10	30
Motorcycle Design	1
Mythic Bikes 2009	12
Superbike Design	16
Πλέξιμο	2
Trackday στις Σέρρες	6
Trackbike.gr 2009	20
Yamaha Serow	6,8,10,17,20,27,35
Racing Feature	
Ashley Fiolek	23
Athens Supercross '11	43
Bikenet Carting	4
Bol 'd Or 2009	18
Dakar '09	11
Dakar '10	21
Dakar '11	33
Dakar '12	44
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