Τεύχος 47 • Μάιος 2012

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

HONDA CBR600F
από κάτω hornet

KTM EXC-F 250 & 500
και ξανά προς τα βουνά τραβά

TRIUMPH TIGER EXPLORER 1200

THE FRONT
Η Ducati στα γερμανικά χέρια του Volkswagen Audi Group!

FIRST RIDE
Honda Vision 110: value for money, όνομα και πράγμα

RACING
Stoner, Lorenzo, Pedrosa: το μαγικό τρίο των MotoGP

ΔΕΓΑCE365

ebike.gr

SINISALO
SINISALO
SINISALO
MICHELIN
MICHELIN
MICHELIN

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.

Απρίλιο;

The Front

News 14
Η Ducati πέρασε σε γερμανικά χέρια και μια H-D επαναπατρίστηκε με τη βοήθεια του Θεού

First Rides

Honda CBR 600F 30
Τα supersport γενικής χρήσης επιστρέφουν

KTM 250 EXC-F & 500 EXC 44
Στείλαμε τον Δάλλα να κάνει enduro για να θυμηθεί τα νιάτα του

Honda NSC110 Vision 60
Αγάπη μου, συρρίκνωσα το SH

Cover Story

Triumph Tiger Explorer 1200 74
Το νέο σημείο αναφοράς στην κατηγορία;

Racing

Editorial 100
Μπρος γκρεμός και πίσω η Phillip Morris

Gossip 104
Πλημμύρες στο παγκόσμιο SBK και ο εκατοστός εικοστός όγδοος τραυματισμός του John Hopkins

MotoGP Losail, Jerez, Estoril 120
Το πρωτάθλημα ξεκίνησε και το βάθρο μονοπωλούν οι τρεις γνωστοί / άγνωστοι

Racing Lines 162
Αχ αυτό το άμοιρο το Desmosedici...

The Back

eMarket 166
Ο Σέρλοκ Χόλμς του ebike.gr συνεχίζει την σχολαστική έρευνα αγοράς. Αυτά είναι τα νέα του ευρήματα

exodus 186
Ο Σπύρος χάνει τον ύπνο του βλέποντας το μέλλον της μηχανοκίνησης

eClubs 188
Λέσχες:
Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eIssues 192
Πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη, την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

Τεύχος 47 • Μάιος '12

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

Φωτό εξωφύλλου: Κάββας Σκουρίδης

editorial

Σπύρος Τσαντήλος

bike.gr

...δύο επιλογές έχεις: Ή ανοίγεις το γκάζι ή κάθεσαι και ψαχουλεύεις νούμερα πωλήσεων. Τα κάναμε και τα δύο, ξεκινάμε από το δεύτερο. Γκάζια στις επόμενες σελίδες

Άμα σε τρώει το χέρι σου...

Έφτασαν στα χέρια μας οι αναλυτικές πωλήσεις μοτοσυκλετών για το πρώτο τετράμηνο του 2012 και λέω να ρίξω μια διερευνητική ματιά. Πέντε λεπτά αργότερα το έχω μετανιώσει, τι ήθελα να δω νούμερα;

Το τετράμηνο έκλεισε σε 8,702 πωλήσεις, ένα νούμερο που πραγματικά δεν ξέρω πόσο πίσω πρέπει να φτάσω για να το ξανασυναντήσω. Μέχρι το 1998 που υπάρχουν δημοσιευμένα στοιχεία από τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (www.seaa.gr) δεν υπάρχει αντίστοιχο τετράμηνο που να μετριέται σε τετραψήφιο σύνολο πωλήσεων. Για να καταλάβουμε ενδεικτικά το μέγεθος της πτώσης, ας πούμε ότι στη σούπερ τριετία της ελληνικής αγοράς μοτοσυκλέτας, 2006-2008, η σούμα του πρώτου τετραμήνου ξεκινούσε από 20,000 το 2006 ως 26,000 το 2008. Στην ίδια περίοδο η πρώτη εταιρεία (Honda τα 06-07, Yamaha το 08) έκανε μόνη της γύρω στις 4,000 ταξινομήσεις, ενώ συγκριτικά φέτος η Honda οδηγεί τον πίνακα με 1,327 πωλήσεις.

Πολύ ενδιαφέρον έχει η ανάλυση κατά μοντέλα. Υπολογίστε πως από τα 8,702 δίκυκλα που πουλήθηκαν, περίπου 4,500 είναι σκούτερ και άλλα 2,500 χοντρικά είναι παπιά – και εκεί μέσα γίνεται του Κινέζου το κάγκελο! Στην πρώτη δεκάδα συναντάμε φυσικά μόνο σκουτεροπαπιά, με το

απόλυτο best seller της περιόδου να είναι το Yamaha Crypton X με 417 ταξινομήσεις και δεύτερο το Honda Innova με 380. Στη δεκάδα θα συναντήσουμε ακόμη το πιο φτηνό παπί της Yamaha, Crypton T110 και μια σειρά σκούτερ: το Honda PCX125, τέσσερα μοντέλα της Piaggio, Beverly 300, Beverly Tourer 350, Beverly 350 ABS/ASR και Carnaby Cruiser 300, καθώς και δύο SYM, Symphony 150 (στην τρίτη θέση των πωλήσεων!) και HD200.
Η πρώτη μοτοσυκλέτα που συναντάμε στον πίνακα είναι –κρατηθείτε– το τσοπεράκι Jincheng JC100-7 στην 22η θέση, με 87 πωλήσεις παρακαλώ, ενώ θα πρέπει να κατέβουμε ως την 29η για να δούμε την πρώτη μεγάλη μοτοσυκλέτα. Το V-Strom 650 κρατάει τη σημαία της Suzuki με 75 ταξινομήσεις.
Μεγάλους κινητήρες βλέπουμε πολύ-πολύ χαμηλότερα, πρέπει να φτάσουμε στην 86η θέση για να βρούμε το Triumph Tiger 1050, πρώτο και καλύτερο με 20 ταξινομήσεις, ακολουθούμενο από κοντά από το R1200GS της BMW, το οποίο μετρά 17 απλά μοντέλα (και 13 Adventure). Εντυπωσιακή είναι η παρουσία του Multistrada 1200, του οποίου οι εκδόσεις συνολικά μετρούν 15 πουλημένα κομμάτια, ενώ έχουν πωληθεί και 14 αειθαλή TDM900.
Στα Superbike/Supersport καλύτερα να μη σας τα λέω, έχει γίνει πανωλεθρία. Κυριολεκτικά δεν υπάρχει μοντέλο με διψήφιο αριθμό ταξινομήσεων, τόσο στα 1000 όσο και στα 600 κυβικά, με την κορυφή να συνίσταται σε μια μάχη των 8 Honda CBR1000RR με τα 7 BMW S1000RR.
Ας δούμε πώς τα πάνε τα νέα μοντέλα που εισήλθαν φέτος στην αγορά. Εντυπωσιάζουν οι 11 ταξινομήσεις του Triumph Tiger Explorer σε λιγότερο από δύο μήνες στην αγορά, ενώ καλά πάει και το Honda NC700X με 22 ταξινομήσεις (και 2 στην έκδοση DCT). Το Crosstourer έχει επίσης γράψει το όνομά του στη λίστα με 6 ταξινομήσεις, 3 στην απλή έκδοση και 3 με DCT. Δυναμικά έχει μπει και το τρίροδο Quadro που έχει πουλήσει 31 κομμάτια, δεύτερο τη τάξει στην ιδιότυπη αυτή κατηγορία όπου κυριαρχεί το Piaggio MP3 300 LT με 51 πωλήσεις. Στα μεγάλα σκούτερ κινούνται δυναμικά το νέο T-Max (41), Honda Integra (35), Aprilia SRV 850 (9).

Αυτό που παρατηρώ είναι μια πόλωση. Η συντριπτική πλειοψηφία των πωλήσεων στρέφεται αναμενόμενα γύρω από μικρά σκούτερ και παπιά, ενώ κάποια κίνηση σημειώνεται γύρω από τις μεγάλες και ακριβές κατηγορίες. Η κυριαρχία των σκούτερ είναι πολύ λογική, αφενός η ευκολία χρήσης και το χαμηλό κόστος τους έλκει κόσμο από τα αυτοκίνητα, έτσι εταιρείες όπως η Piaggio και η Γκοργκόλης έχουν αποκτήσει μερίδια αγοράς που αφήνουν πίσω παραδοσιακές δυνάμεις της αγοράς. Αν μάλιστα αθροίζαμε όλες τις μάρκες που αντιπροσωπεύονται από αυτές τις δύο εταιρείες, τότε είναι ξεκάθαρα και με διαφορά στην κορυφή της ελληνικής αγοράς. Από την άλλη, οι ακριβές μοτοσυκλέτες ανέκαθεν πουλούσαν σε μικρά νούμερα και πάντα θα υπάρχουν εκείνοι οι λίγοι που έχουν τα λεφτά να τις αγοράσουν.
Εκεί που έχει πέσει πανωλεθρία είναι στις μεσαίες κατηγορίες, μα μονοψήφια νούμερα σε μοντέλα όπως XT660 ή τα Fazer, Bandit, Hornet και CBF;
Αυτό όμως που προκαλεί τη μεγαλύτερη ανησυχία είναι η συνολική εικόνα. Μέχρι πέρυσι υπήρχαν κάποια σημάδια αισιοδοξίας. Μάρκες όπως η SYM και η Kymco έκαναν εντυπωσιακά άλματα στις πωλήσεις τους τα τελευταία χρόνια, φέτος η πτώση είναι καθολική, κοιτάς τους πίνακες, μια τον φετινό, μια τον περσινό και δε βρίσκεις μια εταιρεία που να έχει κρατηθεί έστω κοντά στα περσινά της νούμερα. Σημάδια των καιρών…

Πάμε λοιπόν να δούμε κάτι πιο αισιόδοξο. Έχουμε τεύχος, επιτέλους! Με τις εκλογές, κάποια απρόοπτα και τα στενέματά μας καταφέραμε να το καθυστερήσουμε πάλι λιγάκι.
Απολαμβάνουμε το χορταστικό Explorer στο εξώφυλλο, δύο Honda στα χέρια του Μάνου, CBR600F και Vision 110i, καθώς και τον κύριο Δάλλα να ξανανιώνει στα βουνά και στα λαγκάδια με δύο KTM.
Οι αγώνες ξεκίνησαν σε όλον τον κόσμο, οι εξωγήινοι των MotoGP είναι ξανά σε δράση, ο Rossi ακόμα να τσουλήσει, στο WSBK ακόμη βρέχει, η αγορά εξακολουθεί να έχει ευκαιρίες, η επικαιρότητα καλά κρατεί κι εγώ συνεχίζω να γκρινιάζω. Business as usual δηλαδή.
Καλή σας ανάγνωση! <<

TRIUMPH
TRIUMPH

Θυμάμαι όταν σας έγραφα το πρώτο γράμμα, πίστευα πως λίγες εβδομάδες αργότερα θα σας έστελνα μια φωτογραφία με τη μηχανή μου. Λίγο καιρό αργότερα, μέσα από τον φράχτη, φορτωμένος με όπλο-κράνος-εξάρτηση έτρεχα να "αποθέσω" και να πείσω τον ΑΜίτη και τον αρχιφύλακα να με αφήσουν να πεταχτώ μέχρι την πίστα λίγα μέτρα πιο κάτω που είχε motocross. Και καταϊδρωμένος να γυρίσω πίσω, να πείσω τον καψιμιτζή να ανοίξει στα μουλωχτά το ΚΨΜ να δω και το MotoGP. Κι ύστερα να παρακαλάω κάποιον με φορητό ίντερνετ να κατεβάσει το ebike, ή λόγω στέρησης εξόδου και κράτησης κάποιον να μου φέρει από έξω κάποιο περιοδικό μοτοσυκλέτας, όποιο κι αν έβρισκε, είτε το είχα είτε όχι.
Θυμάμαι τις ατελείωτες ώρες, τα καλοκαιρινά βράδια, που άκουγα από τη σκοπιά ή τον θάλαμο κάποια μηχανή να τσιρίζει στην εθνική. Και τις σειρούλες, θυμάμαι, που μια στο τόσο μου έδιναν τη μηχανή να κάνω μια σουλατσάδα μέσα στο στρατόπεδο να μου φύγει η όρεξη. Θυμάμαι βέβαια και τα κολλητάρια μου, που τους έχω καταξεσκίσει το ZX-9R και το Intruder, θυμάμαι πώς κυλάω με τη μηχανή στην άσφαλτο, τόσο φυσικά, όσο το νερό στο ποτάμι.
Μα αυτό που θυμάμαι πιο έντονα, που το ζω ξανά και ξανά, είναι το βράδυ στο νησί. Έχω πάει από το σπίτι της πρώην μου, εκεί πηγαίνω κάθε φορά που βρίσκομαι στο νησί. Κι ο κολλητός μου έχει δανείσει το ZX του. Η κατάληξη ήταν η ίδια, η πόρτα δεν άνοιξε εκείνο το βράδυ. Αυτό που άλλαξε ήταν η συνέχεια. Αυτή τη φορά δε με έσερναν ταπεινωμένο πίσω στον κολλητό μου τα πόδια μου, αλλά με οδηγούσε ελεύθερο η μηχανή. Όχι ότι δεν ξαναπήγα, όχι ότι δεν ξαναχτύπησα εκείνο το κουδούνι χωρίς ανταπόκριση. Αλλά όσο μόνος κι αν ήμουν, όσο κι αν ήξερα πως η πόρτα δε θα άνοιγε, ο φόβος κι η στεναχώρια έφευγαν όσο πήγαινα για λίγο μια σουλατσάδα με τη μηχανή. Όσες φορές κι αν βρεθώ πάλι να χτυπάω εκείνη την πόρτα ξέρω πως, όσο κι αν μπροστά είναι αδιέξοδο, από πίσω μου θα βρίσκεται η ελευθερία και λίγες στιγμές πιο κει ο φίλος μου.
Πάντα πίστευα πως "τα μ****ά και τα μοτέρια πέφτουνε σε λάθος χέρια". Και για το πρώτο είμαι σίγουρος. Αλλά το δεύτερο είναι ο λόγος που σας γράφω αυτή τη φορά. Για ένα μοτέρι που έχει πέσει σε σωστά χέρια, στο φιλαράκι μου τον Άκη, που μου έδινε το ZX του χωρίς δεύτερη κουβέντα, για όση ώρα ήθελα, παρόλο που το πονάει το μηχανάκι του. Για να του πω ευχαριστώ που τόσο αυτός όσο και η μηχανή του ήταν δίπλα μου τον Φεβρουάριο στο νησί, να με πηγαίνουν από την πραγματικότητα στη φαντασία και πίσω πάλι.
Σας ευχαριστώ και τους δυο σας...

Νίκος, Lykon Rider (μέσω email)

you say...

yourletters

Στη στήλη αυτή δημοσιεύονται γράμματα και e-mail που εσείς στέλνετε στο eBike, επιλεγμένα με κάθε άλλο πα
Για να επικοινωνήσετε μαζί μας, αν το info@ebike.gr δεν σας αρκεί, στο σαλόνι των Περιεχομένων κάθε τεύχους
επιθυμείτε. Εφόσον η επικοινωνία υπογράφεται με το όνομα του αποστολέα, αυτό θα δημοσιεύεται εκτός αν α
(παρά μόνο αν μας παρακαλέσετε πάρα, μα πάρα πολύ).Εννοείται πως ο,τιδήποτε κρίνεται ως κακόβουλο, προ
Εξυπακούεται, ακόμη, πως οι απόψεις που εκφράζονται στην αλληλογραφία δεν αντανακλούν απαραιτήτως κα

we say...

Νίκο καλός πολίτης! Καλά να 'σαι συ και θα 'ρθει και η δική σου μηχανή. ΖΧ γουστάρεις; ΖΧ σου ευχόμαστε, το καινούργιο το 10άρι που λένε πως είναι άπαιχτο.

Σπύρος Τσαντήλας

ρά δημοκρατικές διαδικασίες και με βασικότερο κριτήριο να έχουν κάτι να πουν.
θα βρείτε μια πληθώρα διευθύνσεων, ηλεκτρονικών και ταχυδρομικών, για να τα χώσετε στο ακριβές πρόσωπο ή τμήμα του eBike που
αφέρεται ρητά πως επιθυμεί την ανωνυμία του. Το e-mail ή η ταχυδρομική διεύθυνση του αποστολέα δεν πρόκειται να δημοσιευτούν
σβλητικό, χυδαίο ή, απλά, ανούσιο προωθείται με την ταχύτητα του φωτός προς τον Κάδο Ανακύκλωσης.
ις απόψεις του περιοδικού.

the front

Το Kawasaki Z σαρανταρίζει, η Ducati εκγερμανίζεται και τα Ιαπωνικά Maxi-Scooter αποκτούν ηλεκτροκίνητη άποψη

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

Audi & Ducati

Ήταν ηλίου φαεινότερο, αλλά στις 18 Απριλίου ανακοινώθηκε επίσημα από την Audi η εξαγορά της Ducati Motor Holding S.p.A. από τα χέρια του Investindustrial Group.

Αυτό που δεν ήταν τόσο αναμενόμενο ήταν οι ποικίλες αντιδράσεις σε διάφορα φόρουμ των Ducatisti ανά τον κόσμο, με ιδιαίτερα καυστικά σχόλια για την αλλαγή χεριών της εταιρείας παρά το λαμπρό ιστορικό του Γερμανικού γίγαντα σε αντίστοιχες τετράτροχες αγορές, όπως της Bugatti και της Lamborghini που όλως τυχαίως είναι επίσης Ιταλικής προέλευσης.

Η εξαγορά, που είχε ως φυσικό επακόλουθο τη διακοπή των σχέσεων μεταξύ Ducati και AMG, ήταν το αποτέλεσμα της εμμονής του Ferdinand Piech οποίος είχε μπει στη διαδικασία εξαγοράς της Ιταλικής εταιρείας και τη δεκαετία του '80 για να δηλώσει αργότερα πως είχε μετανιώσει που δεν προχώρησε στην ολοκλήρωση της συμφωνίας.

Όπως συμβαίνει συνήθως σε αυτές τις περιπτώσεις, τα δελτία τύπου είναι γεμάτα από διθυράμβους και για τις δύο εταιρείες χωρίς όμως ιδιαίτερες οικονομοτεχνικές πληροφορίες. Κάτι που όπως είναι φυσικό έχει δώσει ακόμα περισσότερη φόρα στην παραφιλολογία και τις φήμες τόσο για το τελικό ποσό αγοράς – που φημολογείται ότι κυμαίνεται γύρω στα 860 εκατομμύρια ευρώ – όσο και για το ακριβές ποσοστό που κατέχει πλέον η Audi. Οι αρχικές πληροφορίες έλεγαν ότι η συμφωνία αφορούσε αποκλειστικά το ποσοστό της Investindustrial, αλλά δε λείπουν αυτοί που υποστηρίζουν ότι εξαγορά περιλάμβανε και το 30% που ήταν μοιρασμένο ανάμεσα στη BS και σε άλλους μικρομετόχους. Σε τέτοια περίπτωση, η Audi έχει παραλάβει και το χρέος της Ducati που υπολογίζεται στα 200 εκατομμύρια ευρώ. Ακριβή νούμερα δεν υπάρχουν φυσικά, αλλά παρά την εξαιρετική περσινή χρονιά της εταιρείας – με πωλήσεις 42,000 μονάδων και το 11% της αγοράς άνω των 600 κυβικών – τα προηγούμενα χρόνια δεν ήταν τόσο καλά. Υπό τον έλεγχο της Investindustrial τα έσοδα της Ducati προ τόκων και φόρων έφτασαν τα 51 εκατομμύρια ευρώ, δεκαπλάσια απ' όσα ήταν όταν την παρέλαβε. Και τις περισσότερες χρονιές οι πωλήσεις ήταν κάτω από το όριο των 30,000 μονάδων που θεωρείται από ειδικούς ότι ήταν το break-even point.

Το μόνο σίγουρο είναι ότι οι πλάτες της Audi και του VAG Group πρόκειται να δώσουν την πολυπόθητη σταθερότητα στην ιστορική ιταλική εταιρεία, με το μέλλον της να φαίνεται λαμπρό.

DUCAUDI

40 χρόνια Z

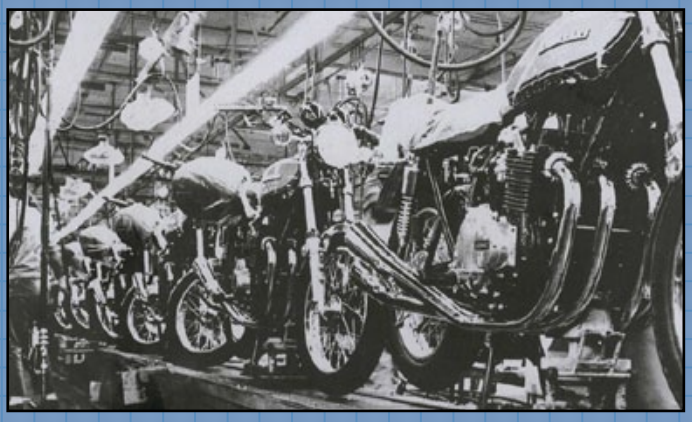
Μπορεί οι περισσότεροι θνητοί να περνούν όσο πιο διακριτικά μπορούν το κατώφλι των 40, αλλά τα πράγματα είναι κομματάκι διαφορετικά όταν έχουμε να κάνουμε με μοτοσυκλέτες.

Φέτος είναι η χρονιά που η σειρά Z της Kawasaki κλείνει την τέταρτη δεκαετία της ζωής της και η βαρέων βαρών Ιαπωνική εταιρεία φροντίζει να το γιορτάσει με το παραπάνω – και όχι άδικα.

Το Z1 παρουσιάστηκε το 1972 στην IFMA της Κολονίας, σηματοδοτώντας την είσοδο της KHI στις μεγάλες τετρακύλινδρες μοτοσυκλέτες και την ταύτισή της με τις κορυφαίες επιδόσεις. Η διαφήμιση της εποχής έλεγε πως το Z1 είχε κατασκευαστεί "Για έμπειρους αναβάτες που αναζητούσαν μια μεγαλύτερη, δυνατότερη μοτοσυκλέτα" και με τον τετρακύλινδρο των 903 cc να φτάνει τα 212 km/h σε έκδοση παραγωγής και τα 273 μετά την περιποίηση της Yoshimura στη Daytona μάλλον δεν υπερέβαλαν ιδιαίτερα.

Η Z1 όμως δεν ήταν διάσημη μόνο για τις επιδόσεις της, αλλά και για την αισθητική της. Οι τέσσερις εξατμίσεις – που μιμήθηκε το Z1000 όταν αναβίωσε το όνομα το 2003 – την έκαναν να ξεχωρίζει από τον ανταγωνισμό την εποχή των UJM, τιμώντας τον σχεδιαστή της Kawasaki Gyoichi 'Ben' Inamura και την ομάδα του.

Η Kawasaki έχει οργανώσει μια σειρά εορταστικών εκδηλώσεων για τα Z και τους απογόνους τους, που θα ολοκληρωθούν στην Intermot τον Οκτώβριο. Λέτε να δούμε και κανένα καινούργιο απόγονο;



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

zecOO – be cool

Από τα πιο εντυπωσιακά σκούτερ που έχουμε δει ποτέ, το zecOO δεν είναι ένα ακόμα πρωτότυπο γνωστής εταιρείας καταδικασμένο να χαθεί στην αφάνεια άπαξ και τελειώσει τις περιηγήσεις του στα σαλόνια μοτοσυκλέτας.

Το zecOO ήρθε στη ζωή από την πένα του Kota Nezu της Znug Designs και παρά τα φαινόμενα προορίζεται για περιορισμένη παραγωγή μέσα στο 2012 με άγνωστη προς το παρόν τιμή. Το ηλεκτροκίνητο δις μονόμπρατσο φουτουριστικό σκούτερ αποδίδει 28 ίππους και 6.5 κιλά ροπής, νούμερα που το φέρνουν στα ίσια με τις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες των Αμερικανικών Zero και Brammo.

Αν η αισθητική του με τις γυαλισμένες τεράστιες ζάντες των 18 ιντσών σας κάνει να αναρωτιέστε ποιος θα ενδιαφερόταν για κάτι τέτοιο πάρτε μια βαθιά, αργή ανάσα και μπείτε στη νοοτροπία των μοτοσυκλετιστών της Ιαπωνίας. Εκεί, η αγορά μιας μεγάλης μοτοσυκλέτας έχει απαγορευτικά κόστη για τους νέους αναβάτες, με αποτέλεσμα την ολοένα και αυξανόμενη πορεία των μεγάλων σκούτερ καθώς και της τεράστιας βιομηχανίας μετατροπών που τα στηρίζει. Ανάμεσα δε στα μυριάδες εκτρώματα που έχουμε δει κατά καιρούς από τη χώρα του ανατέλλοντος ηλίου το zecOO είναι μια πραγματική πνοή φρεσκάδας έστω και αν στυλιστικά φαίνεται να έχει μόλις βγει από μια χρονομηχανή.

Triumph 125cc

Μπορεί η φωτογραφία να έχει προέλθει από το μυαλό και το ψηφιακό πενάκι του Luca Bar, αλλά παρά τις επανειλημμένες αρνήσεις της Triumph φαίνεται ότι δε θα χρειαστεί να περιμένουμε πολύ πριν κάτι αντίστοιχο εμφανιστεί στις εκθέσεις της Βρετανικής εταιρείας.

Ήδη βλέπαμε 125άρια διαφόρων εταιρειών να βολτάρουν παρέα με τις καμουφλαρισμένες μοτοσυκλέτες εξέλιξης της Triumph, αλλά τώρα η Ινδική εφημερίδα Hindu έρχεται να δώσει υπόσταση στα νιαουρίσματα που ακουγόντουσαν από κεραμίδια μεριά.

Κατά την εφημερίδα, εκπρόσωποι της Triumph έχουν ήδη έρθει σε επαφή με σειρά τοπικών προμηθευτών, ενώ όλα δείχνουν ότι η παραγωγή της μικρότερης σε κυβισμό μοτοσυκλέτας της ιστορικής εταιρείας θα γίνεται πλάι στα Bonneville και τα Triple στο νέο εργοστάσιο που θα κατασκευαστεί φέτος στην Karnataka.

Μια τέτοια επέκταση της γκάμας προς τα κάτω όχι μόνο θα ενδυναμώσει σημαντικά τη θέση της Triumph στην ταχύτατα αναπτυσσόμενη Ινδική αγορά, αλλά θα ανοίξει τις πόρτες της εταιρείας σε μια σειρά νέων αναβατών στον δυτικό κόσμο, εκ των οποίων πάρα πολλοί θα μείνουν πιστοί αγοραστές κατά τη διάρκεια της μοτοσυκλετιστικής τους ζωής.

MONO

Κυκλοφορεί σε 20.000 αντίτυπα

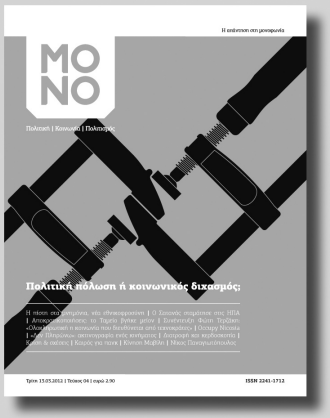
Πολιτική | Κοινωνία | Πολιτισμός

15ήμερο πολιτικό περιοδικό MONO.

Κυκλοφορεί κάθε δεύτερη Τρίτη σε περίπτερα, κέντρα Τύπου και επιλεγμένα βιβλιοπωλεία.

e-mail: monopressgr@gmail.com

Τηλ.: 6978418843



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

Η Harley και το Τσουνάμι

Κάποιες φορές ακόμα και μετά τις μεγαλύτερες καταστροφές υπάρχουν πράγματα που σε κάνουν να χαμογελάς.

Ο Καναδός Peter Mark όργωνε τις παραλίες του Graham Island με τη γουρούνα του όταν είδε μπροστά του ένα ταλαιπωρημένο λευκό κοντέινερ αραγμένο πάνω στην αμμουδιά στη μέση του πουθενά. Παρότι η πόρτα έλειπε, μέσα στο κοντέινερ αναπαυόταν μια Harley Davidson με Ιαπωνικές πινακίδες, μια από τις πρώτες αφίξεις των 1.5 εκατομμυρίων τόνων που αναμένεται να φτάσουν στον Καναδά από το τσουνάμι της Ιαπωνίας.

Ο Mark τράβηξε φωτογραφίες τις οποίες δημοσίευσε, ανακαλύπτοντας ότι η μοτοσυκλέτα είχε προέλθει από την επαρχία Miyagi, ανάμεσα σε αυτές που χτυπήθηκαν χειρότερα από τη βιβλική καταστροφή. "Πραγματικά δεν ξέρω πως η μοτοσυκλέτα κατάφερε να φτάσει εδώ αφού δεν ήταν καν δεμένη," δήλωσε μαζί με τις ελπίδες του ότι χάρη στην πινακίδα και τον αριθμό πλαισίου θα μπορούσε να βρεθεί ο ιδιοκτήτης.

Από εκεί ανέλαβε τα ηνία ο Ιάπων αντιπρόσωπος της H-D, που εντόπισε τον 29άχρονο Ikuo Yokoyama, που είχε χάσει τρεις συγγενείς στο Τσουνάμι και έμενε σε προσωρινά καταλύματα. Είχε αγοράσει τη μοτοσυκλέτα του πριν από πέντε χρόνια στα οποία του χάρισε όπως δήλωσε μερικές από τις καλύτερες εμπειρίες του γυρίζοντας την Ιαπωνία και την είχε παρκάρει στο κοντέινερ όταν χτύπησαν τα κύματα τον Μάρτιο του 2011.

Η Harley Davidson δήλωσε ότι σκοπεύει να επιστρέψει τη μοτοσυκλέτα στον Yokoyama πλήρως ανακατασκευασμένη.

more stuff...

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα των ηλεκτρικών οχημάτων ανεξαρτήτως αριθμού τροχών είναι ότι οι πεζοί συνηθισμένοι στον ήχο των κινητήρων εσωτερικής καύσης δεν τα παίρνουν χαμπάρι και είναι εύκολο να γίνουν ατυχήματα. Η Dominos Pizza της Ολλανδίας έχει όμως τη λύση: http://youtu.be/NwbxqPuzmBE

Οι μοτοσυκλετιστές του Michigan μπορούν πλέον να ανασαίνουν ελεύθερα και να τρώνε όσα μυγάκια τραβάει η ψυχή τους, καθώς ο Κυβερνήτης Rick Snyder αποφάσισε να εντάξει την πολιτεία του σε αυτές που δεν υποχρεώνουν τη χρήση κράνους, δέκα χρόνια μετά την αλλαγή της νομοθεσίας. Γιατί τώρα εμείς το θεωρούμε βήμα προς τα πίσω είναι άλλη ιστορία.

Τον κυνηγούσαν με 180+ αλλά όταν τον σταμάτησαν τον άφησαν να φύγει. Ο λόγος για έναν 48άχρονο από τη Νότια Αφρική, που είχε καλύψει την πινακίδα της Triumph του με ένα... γυναικείο εσώρουχο (άγνωστης μάρκας). Δεν κατάφερε να ξεφύγει από το ελικόπτερο της αστυνομίας, αλλά οι αρχές αναγκάστηκαν να τον αφήσουν λόγω έλλειψης αποδεικτικών όπως φωτογραφία της πινακίδας του...

Κατηγορούμενοι για... τρομοκρατία είναι δύο Μεξικανοί αναβάτες, όταν τα σκασίματα από τις εξατμίσεις των μοτοσυκλετών τους έκαναν το πλήθος που γιόρταζε την Ιερή εβδομάδα στο San Luis Potosi να πανικοβληθεί νομίζοντας ότι ήταν πυροβολισμοί. Αν καταδικαστούν; Μέχρι 20 χρονάκια στη φυλακή.

Η κατάσταση στην Ελλάδα σας κάνει να θέλετε να πάρετε τα βουνά αλλά δεν έχετε κατάλληλο μηχανάκι; Για ρίξτε μια ματιά από εδώ να δείτε τι κάνει ο Julien Welsch με ένα Street Triple 675 με τακουνάτα ελαστικά και τα ξαναλέμε... http://youtu.be/4PBsH4Xry9U

Το τέλος της κρίσης;

Τα τελευταία χρόνια είχαμε συνηθίσει να γράφουμε για κλεισίματα εργοστασίων, μειώσεις παραγωγής και απολύσεις προσωπικού, με μοναδικές εξαιρέσεις ανάμεσα στις γνωστές εταιρείες του Δυτικού κόσμου τη BMW και την Triumph.

Με μεγάλη μας χαρά λοιπόν βλέπουμε την τάση αυτή να αλλάζει, καθώς όλο και ξεμυτίζουν νέα για αλλαγή της καθοδικής πορείας.

Η Harley Davidson είχε τραβήξει τα πάνδεινα και είχε καταφέρει να σταθεροποιηθεί μετά από μια σειρά σκληρών αποφάσεων οι οποίες φαίνεται επιτέλους να πιάνουν τόπο. Το πρώτο τρίμηνο του '12 οι πωλήσεις της σημείωσαν αύξηση 20% παγκοσμίως πλησιάζοντας τις 60,000 μονάδες, ενώ αντίστοιχη αύξηση παρουσιάστηκε και στον τομέα των αξεσουάρ με τα κέρδη της εταιρείας να ανεβαίνουν στα 172 εκατομμύρια δολάρια έναντι 119 το 2011.

Η Honda, που χτυπήθηκε πιο δυνατά από τις περισσότερες εταιρείες χάρη στον συνδυασμό της πτώσης της αγοράς αυτοκινήτου και του καταστροφικού σεισμού στην Ιαπωνία, ανακοίνωσε ότι το συγκεντρωτικό κεφάλαιο κίνησης της το τελευταίο τρίμηνο είναι 2.4 φορές μεγαλύτερο απ' ότι την αντίστοιχη περίοδο του 2011. Κατά την εταιρεία, αυτό οφείλεται κυρίως στον κλάδο της μοτοσυκλέτας κάτι που μας κάνει να κοιτάμε κατά αναπτυσσόμενες αγορές μεριά.

Είτε με τον ένα είτε με τον άλλο τρόπο, αυτό που έχει πραγματική σημασία είναι ότι τα σημάδια ανάκαμψης συνεχίζονται δίνοντας επιτέλους καλύτερο πάτημα στις εταιρείες μοτοσυκλέτας για να βγουν από την παρατεταμένη περίοδο συντήρησης και να περάσουν πάλι στην εξέλιξη κοιτώντας προς το μέλλον.

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

KTM Adventure 1290

Καιρό είχαμε να δούμε κατασκοπευτικές φωτογραφίες του μεγάλου on-off της KTM και το Ιταλικό portal InfoMotori.com ήρθε να καλύψει το κενό.

Πέραν από την εμφανώς εντυπωσιακή τύχη του φωτογράφου που έτυχε να κάθεται ακριβώς μπροστά στο σημείο που έκανε αναστροφή το εντόνως καμουφλαρισμένο KTM, το νέο πλαίσιο και η διαφορετική διάταξη των περιφερειακών του κινητήρα τείνει να δείξει ότι πρόκειται για το 1290 που σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της KTM θα έρθει ως μοντέλο 2014 και όχι για το "ενδιάμεσο" 1090 που αναμένεται να έρθει του χρόνου με μια υπερκυβισμένη έκδοση του υπάρχοντος δικύλινδρου.

Πέρα από το σαφώς στενότερο της σιλουέτας και την, προς το παρόν τουλάχιστον, απουσία των παραδοσιακών διπλών ρεζερβουάρ των μεγάλων Adventure, εντύπωση προκαλεί η μετακίνηση των λαιμών της εξάτμισης στο κάτω μέρος του κινητήρα, δείχνοντας ότι η KTM μάλλον σκοπεύει να οδηγήσει το 1290 σε πιο ασφάλτινα μονοπάτια από το παραδοσιακά εντυπωσιακό σε όλα τα τεραίν 990.

Κάτι τέτοιο θα δένει άριστα με τους 130 ιδιαίτερα ροπάτους ίππους που αναμένεται να αποδίδει ο εντελώς καινούργιος υδρόψυκτος δικύλινδρος, αρκετούς για να μπορεί να παίξει στα ίσια με το Triumph Explorer 1200 που όπως θα διαβάσετε στη δοκιμή αυτού του τεύχους τείνει περισσότερο κατά KTM παρά BMW πλευρά.

ARE YOU READY?
>>www.ktm.com

69 μοτοσυκλέτες

προσφορά

>> Off Road

MINI	
50 SX '09	€1.999
50 SX '10	€2.390
~~85 SX '11~~	~~€4.490~~
MX	
150 SX '09	€4.790
350 SX-F '11	€7.290
~~505 SXF '08~~	~~€5.790~~
525 SX '06	€4.999
ENDURO	
200 EXC '09	€4.999
125 EXC '10	€5.790
125 EXC '11	€6.290
250 EXC '11	€7.190
300 EXC '10	€6.800

>> Street

690 ENDURO	6.990
690 ENDURO TOUR	7.490
690 DUKE ORANGE	7.990
690 SM ORANGE	6.590
690 SM PRESTIGE	6.990
690 SMR	7.900
690 SMC	7.990
990 SUPERDUKE CLASSIC	7.890
990 SUPERDUKE	9.490
~~990 SMT '09~~	~~10.490~~
990 SMT '10	10.990
1190 RC8 ORANGE	10.990
ADVENTURE 990 ABS	
TRAVELLER ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ '10	12.990

Οι μοτοσυκλέτες είναι καινούργιες *
η προσφορά ισχύει μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων *

Δίκτυο Επίσημων Συνεργατών KTM South East Europe A.E.

RACING CENTER 500 Λ. Βουλιαγμένης 500, Άλιμος, 17456, Τηλ.: 2109927212 **>> FAN MOTORCYCLES** Η. Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16341, Τηλ.: 2109955451 **>> EMC ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ** Λ. Θηβών 25, Περιστέρι, 12136, Τηλ.: 2105910568 **>> MOTO VINIOS** Ε. Βενιζέλου 170 Καλλιθέα, 17676, Τηλ.: 2109560900 **>> MOTO VINIOS** Λ. Μιχαλακοπούλου 141, Αθήνα, 11527, Τηλ.: 2107774131 **>> MOTO VINIOS** Λ. Μεσογείων 468, Αγία Παρασκευή, 15343, Τηλ.: 2109577530 **>>KTM Down Under BY Hellinmoto** Πλαταιών 4-6, Γκάζι, 10435, Τηλ.: 2109248996 **>> PADDOCK 512** Λ. Μεσογείων 512-514, Αγία Παρασκευή, 15342, Τηλ.: 2106011555 **>> MIMIKOS MOTOSHOP** Ρόδων & Ε.Ο. Χαλκίδας-Διδημοτίου, Ν. Αρτάκη Χαλκίδα, 34100, Τηλ.: 2221060438 **>> POWER TRAK** Ελάτεια Φθιώτιδα, 35004, Τηλ.: 2234031865 **>> ΣΙΩΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ** 3ο Χλμ Τρικάλων-Καλαμπάκας, Τρίκαλα, 42100, Τηλ.: 2431074200 **>> MOTO RIDE ΜΙΧΟΣ** Λ. Γράμου 74, Ιωάννινα, 45445, Τηλ.: 2651023128 **>> MAKINA** Μαραθώνος 13, Θεσσαλονίκη, 54638, Τηλ.: 2310553035 **>> MOTO ELLI** 1ο Χλμ Κομοτηνής-Κοσμίου, Κομοτηνή, 69100, Τηλ.: 2531033683 **>> BIKERS & BIKES** Ε.Ο. Παλαιοκαστρίτσας, Αλυκές Κέρκυρα, 49100, Τηλ.: 2661044460 **>> ΣΑΡΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ** Ν.Ε.Ο. Πατρών-Αθηνών 117, Πάτρα, 26442, Τηλ.: 2610451052 **>> AUTOTECH ΕΦΡΑΙΜΟΓΛΟΥ** 5ο Χλμ Ηρακλείου-Μοιρών Ηράκλειο, Κρήτη, 71500, Τηλ.: 2810543812 **>> CHIOS TECHNOMOTO** Μαστραλεονάρδου 5, Χίος, 82100, Τηλ.: 2271044168 **>> IXODES ΧΑΧΑΔΑΚΗΣ** Δ.Παπανδρέου Λαλάκια, Ερμούπολη Σύρος, 84100, Τηλ.: 2281083620 **>> APOSTOLIS MOTO RACING** 1ο Χλμ Κω-Χωρών, Κως, 85300, Τηλ.: 2242020920 **>> MOTO PLAKETAS** Μ. Ασίας 88, Πτολεμαΐδα, 50200, Τηλ.: 2463053474

KTM

KTM South East Europe A.E.
Πλαταιών 4-6, Αθήνα, Τηλ.: 210 55 40 640, Fax: 210 55 47 916

MICHELIN MOTOREX KTM_POWERPARTS
KTM_POWERWEAR KTM_ADVENTURE TOURS

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

Η επιστροφή των Thumper

Πάνε αρκετά χρόνια από τότε που τα DR Big βρίσκονταν στις βιτρίνες των αντιπροσωπειών της Suzuki αποτελώντας θέμα συζήτησης για το πόσο μεγάλος δικαιούται στην τελική να είναι ένας μονοκύλινδρος.

Η Ταϊβανέζικη Dinli αποφάσισε να επαναφέρει το ερώτημα στο τραπέζι, δημιουργώντας ένα μονοκύλινδρο 750 κυβικών που κάθεται σοφά ανάμεσα στα Big 750 και 800 σε διαστάσεις, για να τον τοποθετήσει στις δύο καινούργιες της μοτοσυκλέτες – τις DL281 και DL282. Παρά την χαρακτηριστικά Custom αισθητική και προς μεγάλη λύπη όσων πωλούν αλυσίδες και γρανάζια μετάδοσης, η κίνηση μεταδίδεται στον πίσω τροχό μέσω ενός κιβωτίου CVT, κάτι που λογικά αναμένεται να γλιτώσει τους αναβάτες από τα ατελείωτα σκορτσαρίσματα ενός τόσο μεγάλου πιστονιού εκτός της καλής περιοχής του.

Η Dinli παρουσίασε τις νέες τις σκουτεροκαστομοσυκλέτες στο σαλόνι της Ταϊβάν χωρίς περισσότερες πληροφορίες για την ισχύ τους ή την Ευρωπαϊκή τους διαθεσιμότητα. Στον πρώτο τομέα δε θα περιμέναμε θαύματα, αλλά καθώς η ροπάτη απόδοση ενός μεγάλου μονοκύλινδρου ταιριάζει κουτί με τον τρόπο οδήγησης της κατηγορίας μπορούμε να δούμε μια καλή πορεία για τα Dinli με μια καλή τιμή. Αρκεί να τους αλλάξουν όνομα πριν περάσουν τα σύνορα.

F.FABBRI ACCESSORI

SINCE 1950

GEN-X

Η κορυφαία ιταλική ποιότητα τώρα και στο scooter σας

TECHNOLOGY PERFORMANCE DESIGN

€78
X Max 250

€93
PFGlobal

€77
MP3

€79
SH 300

€93
Burgman 200

€92
Beverly Cruiser

€85
Agility 125-150

Ρυθμιζόμενη
€125
T Max

€78
SH 125-150

€61
Xciting

€76
Majesty 400 '09

€73
T Max Racing

€109
GP 800 GEN-X

€111
T Max GEN-X

€79
Scarabeo 500

€87
Sportcity

€85
Lead 110

€80
HD II 200

€84
Downtown

€64
Geopolis

€82
Beverly 300

NEW
€80
SH 300

€78
People 300

€77
GTS 300/evo

€77
Citycom

€78
HD 200 Evo

€54
Beverly 200

€78
PCX 125

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

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΑΣΕΘΑ

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

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

Όντως το κράνος έλειπε

Τι νομίζετε ότι θα γινόταν αν ξυπνούσατε μια μέρα και αποφασίζατε να καβαλήσετε τη μοτοσυκλέτα σας ντυμένοι με τη στολή του Αδάμ και της Εύας πριν μπουν τα απαραίτητα φυλλαράκια στα επίμαχα σημεία;
Στην Αγγλία θα σας πήγαιναν χειροπόδαρα μέσα, στην Ελλάδα μάλλον θα σας είχαν πλακώσει στις τσαντιές διάφορες κυρίες περασμένης ηλικίας πριν κάνετε ένα τετράγωνο.

Στη Ρουμανία και συγκεκριμένα στην Constanza τα πράγματα φαίνεται ότι είναι ελαφρώς διαφορετικά, καθώς όταν ένας λογικά φρικαρισμένος τροχαίος σταμάτησε μοτοσυκλέτα στην οποία η συνεπιβάτιδα ήταν γυμνή το μόνο που μπόρεσε να κάνει ήταν να της κόψει κλήση για κράνος. Δεν είχε δικαιοδοσία για οτιδήποτε άλλο εκτός τροχαίων παραβάσεων ο χριστιανός.
Το ζευγάρι συνέχισε ανενόχλητο τη βόλτα του από τη στιγμή που η συνεπιβάτης φόρεσε κράνος, με τις μη λογοκριμένες φωτογραφίες της να κάνουν το γύρο των ΜΜΕ στη Ρουμανία. Λέτε να αλλάξει ο νόμος ή θα δουν κι άλλα τα μάτια μας;
[Πηγή:VisorDown]

Η επέκταση της Bajaj

Τη στιγμή που όλοι ψάχνουν τρόπο να μπουν πιο δυναμικά στην αγορά της Ινδίας, η Bajaj απολαμβάνει τους καρπούς της συνεργασίας της με την KTM.

Το νέο Pulsar 200 που βλέπετε στις φωτό δε δανείζεται απλά τον κινητήρα του KTM Duke που κατασκευάζεται στο τοπικό εργοστάσιο αλλά και αρκετή από την τεχνογνωσία της Αυστριακής εταιρείας, ανοίγοντας σημαντικά την ποιοτική απόσταση από αυτά που μέχρι πρότινος θεωρούνταν δεδομένα στην τοπική αγορά. Ταυτόχρονα, συνεχίζει με μικρά-μικρά βηματάκια να ανεβάζει το ποσοστό της στην KTM που πλέον έχει φτάσει το 47%.
Η συνεργασία με την KTM – παρά τις αρχικές φοβίες για το αντίθετο – αποδεικνύεται ότι τελικά ήταν η καλύτερη επιλογή και για τις δύο εταιρείες δίνοντας σταθερότητα κατά Αυστρία μεριά και εντυπωσιακή δυναμική ανάπτυξης στη δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία της Ινδίας μαζί με τις επάλξεις για παγκόσμια επέκταση μέσω του δικτύου της KTM.
Με την πρώτη σε πωλήσεις εταιρεία στην Ινδία, Hero, να μην κρύβει καθόλου την επεκτατική πολιτική της συνάπτοντας τη μια συνεργασία μετά την άλλη, μην εκπλαγείτε καθόλου όταν το παγκόσμιο μοτοσυκλετιστικό καθεστώς αρχίσει να αλλάζει.

mouratis gp · racing parts

Sebimoto
Carbon Technology Race bodykits

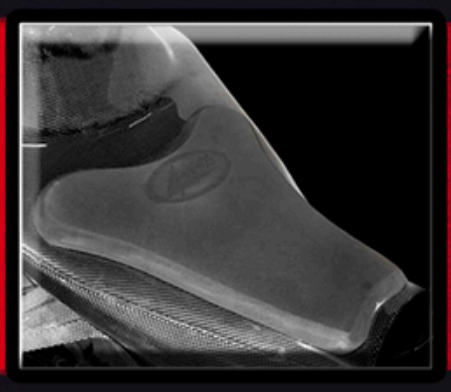
- Κουστούμι carbon
- Προστατευτικά ψαλιδιού και πλαισίου carbon
- Φτερό εμπρός και πίσω carbon
- Ram air racing carbon

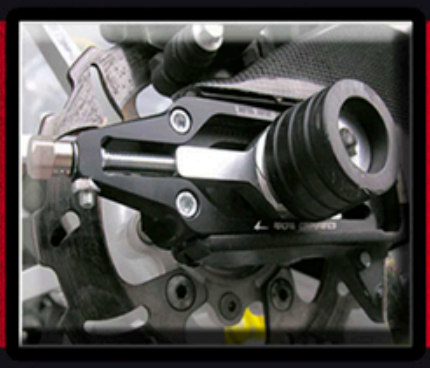
GB Racing
Motorcycle Protection

- 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

STOMPGRIP TRACTION PADS

- Αντιολισθητικές μεμβράνες

Official Dealer

www.mouratisgp.gr

battle one

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

Harley Aprilson FXDX

Οι πρωταπριλιάτικες πλάκες δε φημίζονται για την καλογουστιά τους, αλλά η περίπτωση της FXDX ξεχωρίζει αρκετά για να δικαιούται αναφοράς και δημοσίευσης ακόμα και μετά από τόσο καιρό.

Οι φωτογραφίες της "FXDX" εμφανίστηκαν διακριτικά στη σελίδα του facebook του Δανού Αντιπροσώπου της H-D West Coast Motors ξεκινώντας μια σωρεία συζητήσεων για το ως τότε κρυφό νέο μοντέλο της H-D. Χρειάστηκε να περάσουν καμιά δεκαριά μέρες μέχρι να βγει ο Bas Leek και να παραδεχτεί πως η FXDX είναι στην ουσία ένα σπεσιαλάκι που δημιούργησε για τον εαυτό του, με την παρουσίαση να είναι λίγο πρωταπριλιάτικο αστείο, λίγο publicity stunt και λίγο ένα μήνυμα στη Harley για την ανταπόκριση που θα είχε μια αντίστοιχη μοτοσυκλέτα.

Για να πετύχει το σκοπό του ο Leek πήρε ως βάση μια Street Bob και χρησιμοποίησε όσο το δυνατόν περισσότερα μέρη από υπάρχοντα μοντέλα της εταιρείας για να διατηρήσει αλώβητο το χαρακτήρα της. Ψαλίδι και πιρούνι προέρχονται από την XR1200 με τις απαραίτητες μετατροπές, ενώ το ντεπόζιτο που προήλθε από μια FXD του 2005 βάφτηκε έτσι ώστε να θυμίζει εργοστασιακό. Η προσοχή στη λεπτομέρεια αγγίζει την εμμονή, με ένα σωρό αυτοκόλλητα τόσο στη μοτοσυκλέτα όσο και στο κουτί μεταφοράς να φέρουν υπερήφανα τις ενδείξεις FXDX. Είναι να μην του βγάλεις το καπέλο;

CABERG HELMETS

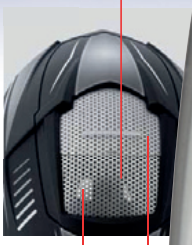
Caberg since 1974

EGO

CASC
CABERG AIR SAFETY CONCEPT

Απόλυτα αεριζόμενο

Διάτρητη πλάκα από ανοξείδωτο ατσάλι.
Τέλειος αερισμός - κορυφαία ασφάλεια.



Λεπτομέριες από αλουμίνιο

Ρυθμιζόμενο, αδιάβροχο κάλυμμα

DOUBLE VISOR TECH DVT

CASC
CABERG AIR SAFETY CONCEPT

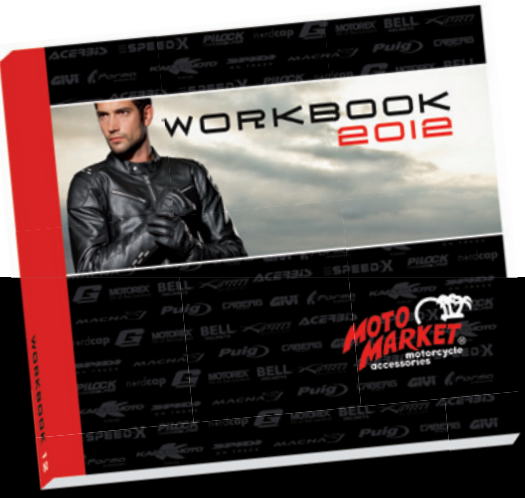
CABERG HELMETS ARE FCE-2205

PINLOCK FITTED ORIGINAL

09 white / black

Το ΜΟΝΑΔΙΚΟ
ΠΛΗΡΩΣ ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΟ
full face κράνος, της αγοράς.

από **185.00**



80 black/ silver

A2 white / silver

Pearl

Black Painted

Βρείτε τον νέο μας κατάλογο σε όλα τα Moto Market ή ξεφυλλίστε τον online στο www.motomarket.gr

NEW

Αθήνα
Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349

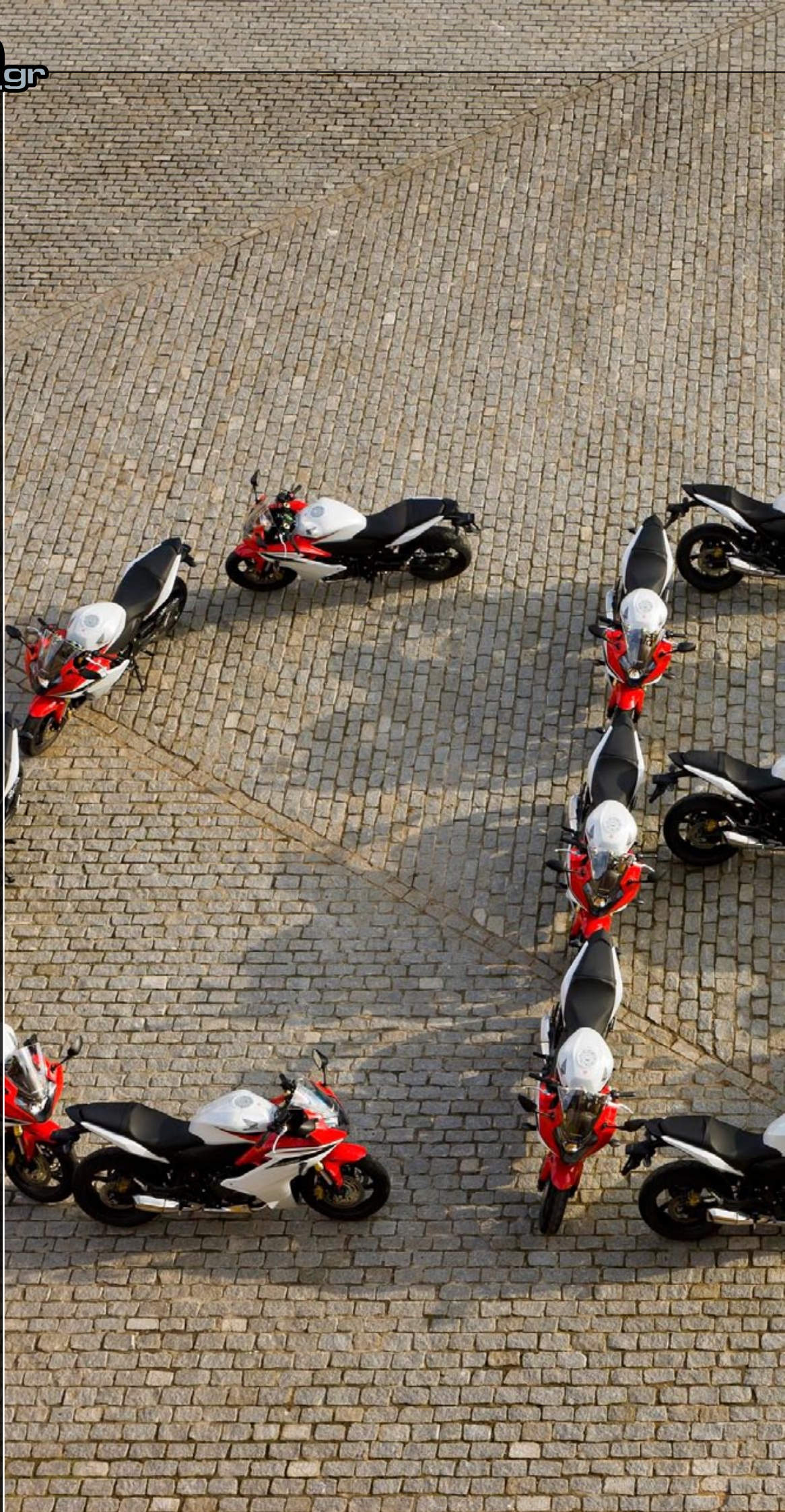
Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 145 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 052

Πάτρα
Κορίνθου 131 - 2610 454 501

MOTO MARKET® motorcycle accessories

ebike.gr

first rides



Το F(unctionality) επέστρεψε

Honda CBR 600F

Η μοτοσυκλέτα που έγινε συνώνυμη με την κατηγορία των 600αριών αναγεννιέται. Είναι όμως ακόμα επίκαιρη η συνταγή;

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

Η επιστροφή της χρυσής τομής

HONDA
CBR

Είναι δύσκολο να το πιστέψει κανείς σε μια εποχή που τα μόνα 600άρια χωρίς μια σειρά R στο επώνυμό τους είναι γυμνά ή μισό-ρετρό, αλλά υπήρχε μια εποχή που μπορούσες να κάνεις τις δουλειές σου, να ταξιδέψεις και να στρίψεις με μια μόνο μοτοσυκλέτα "μεσαίας" κατηγορίας.

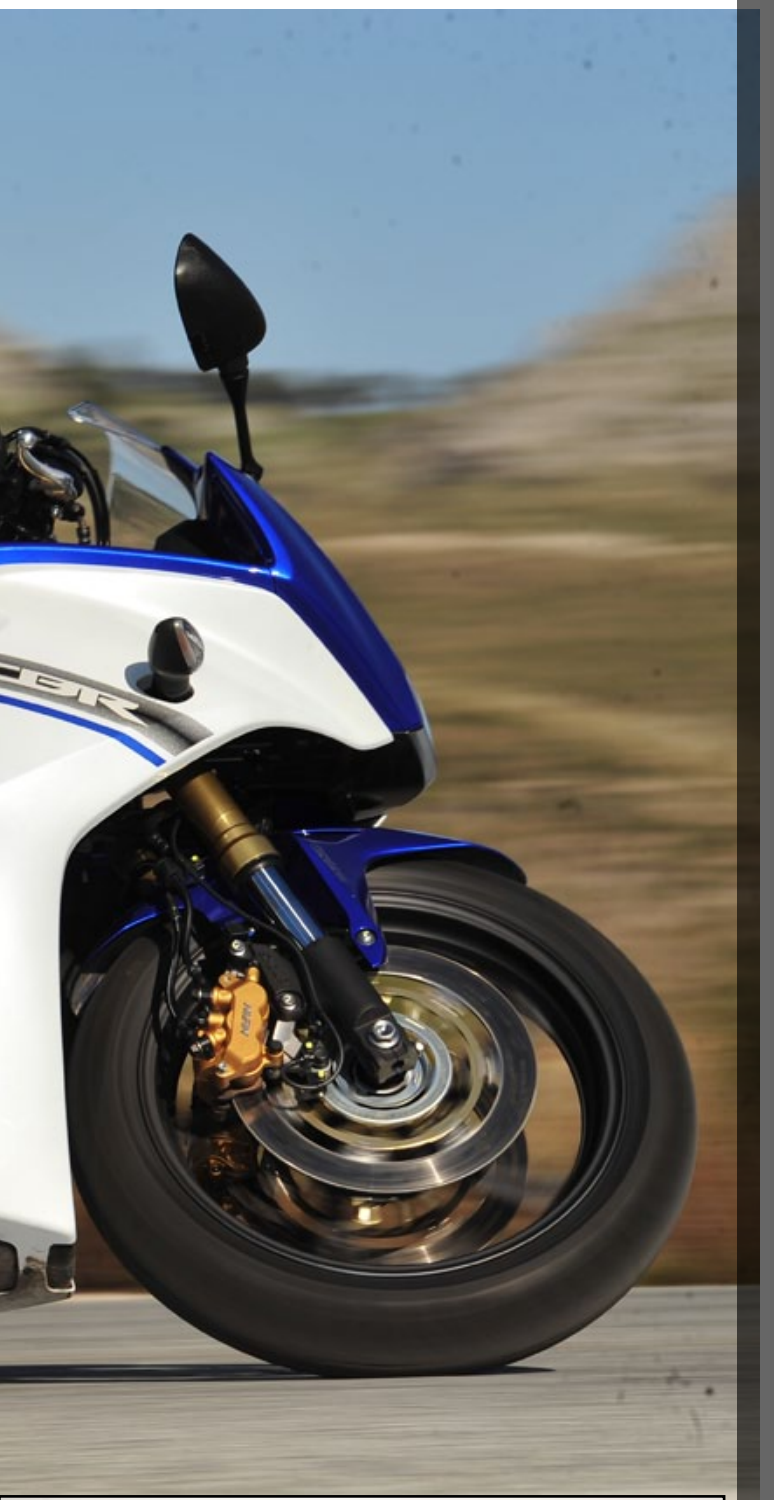
Ήταν η εποχή πριν την ανελέητη εξειδίκευση, πριν τα εργοστάσια επικεντρωθούν στο τελευταίο δεκατάκι της πίστας ακολουθώντας τις επιθυμίες των αγοραστών. Μια εποχή που "η μοτοσυκλέτα που τα κάνει όλα" δε συνοδευόταν στις εγκυκλοπαίδειες από τη φωτογραφία ενός ακόμα τραγικά συμβιβασμένου δικύλινδρου On-Off. Για την ακρίβεια, μια εποχή που υπήρχαν ακόμη εγκυκλοπαίδειες.

Μαζί με τη Wikipedia όμως η τεχνολογία έφερε φανταστικούς ψεκασμούς, ελαστικά δρόμου που θα τα ζήλευαν οι κορυφαίες αγωνιστικές πριν λίγα χρόνια και οι ανελέητες ανανεώσεις των κορυφαίων Supersport έριξαν σιγά-σιγά την κατηγορία πασπαρτού στην αφάνεια. Μόνο το CBR 600F είχε μείνει από την πληθώρα των ανταγωνιστών, συνεχίζοντας άνευ ουσιαστικής εξέλιξης την πορεία του, απαρατήρητο απ' όλους εκτός από αυτούς που ήξεραν τι πραγματικά χρειάζονταν.

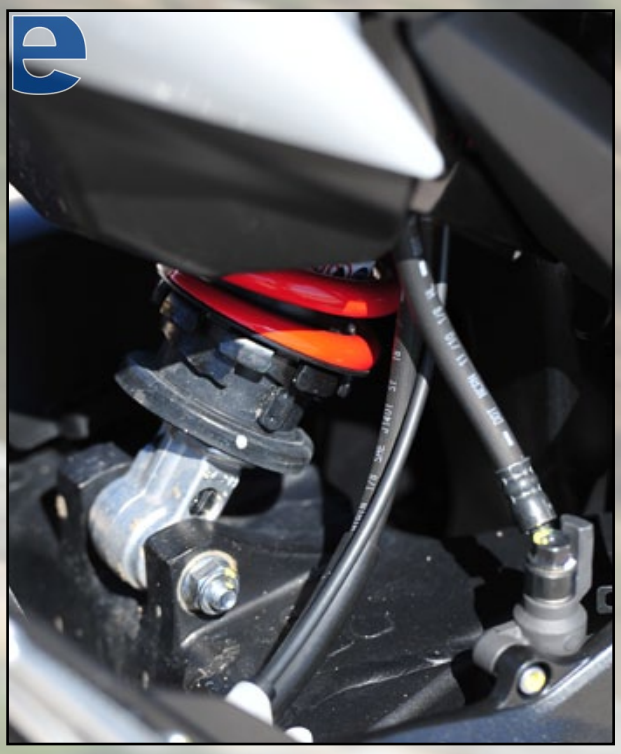
Τώρα όμως τα λουριά έχουν σφίξει ασφυκτικά, η ευχέρεια ύπαρξης δύο και τριών μοτοσυκλετών ανήκει για τους περισσότερους στο παρελθόν. Και το CBR600F επιστρέφει.

Κύκλους κάνει

Με το RR να ζει και να βασιλεύει εξυπηρετώντας όσους ζητούν το κάτι παραπάνω σε πολύ συγκεκριμένες συνθήκες και είναι διατεθειμένοι να κάνουν τις απαραίτητες υποχωρήσεις στο ενδιάμεσο, το F επιστρέφει στη συνταγή που το έκανε διάσημο, με τους αρχιμάγειρες της Honda να επιχειρούν για άλλη μια φορά το ακατόρθωτο: Τη μοτοσυκλέτα που είναι



πάνω από το απλό άθροισμα των μερών της.
Αυτή τη φορά όμως δεν ξεκίνησαν ούτε από λευκό χαρτί ούτε εξέλιξαν το Fi. Αντίθετα χρησιμοποίησαν ως βάση το Hornet, κλείνοντας έτσι τον κύκλο. Αυτό σημαίνει πως το F έρχεται με μια detuned έκδοση του κινητήρα του RR και ατσάλινο πλαίσιο όπως παλιά – το αλουμινένιο έκανε την εμφάνισή του εκτός Ιαπωνίας μαζί με το F4 που γέννησε τον πρόγονο του RR, το FS – μόνο που αυτή τη φορά είναι μονής ραχοκοκαλιάς και όχι περιμετρικό.
Η Honda βέβαια φρόντισε ώστε η συγγένεια με το Hornet να περνά όσο απαρατήρητη γίνεται: Όλα τα πλαστικά είναι διαφορετικά, με την αμφιλεγόμενη ουρά του streetfighter της να έχει δώσει τη θέση της στο πανέμορφο τελείωμα του CB1000R, ενώ παρά τη σχεδιαστική ιδιομορφία του φαναριού οι γραμμές του F είναι απλές και καθαρές. Η διατήρηση της εξάτμισης κάτω από τον κινητήρα βοηθάει στη λιτότητα της ουράς, ενώ το μικρό άνοιγμα στα δεξιά του φαίρινγκ για το χταπόδι κάνει το F να ξεχωρίζει.
Η θέση οδήγησης με τα κλιπ-ον πάνω από την πλάκα είναι ξεκάθαρα σχεδιασμένη για καθημερινή χρήση και όχι για να ροκανίζεις δεκατάκια, ενώ τόσο ο ψηφιακός πίνακας οργάνων όσο και τα χειριστήρια – πλήρη με τις ταπωμένες βάσεις για τους καθρέπτες – έχουν μεταφερθεί αυτούσια από το Hornet. Τόσο το ανεστραμμένο πιρούνι όσο και το αμορτισέρ διαθέτουν πλέον ρυθμίσεις προφόρτισης και επαναφοράς, ενώ το μόνο ουσιαστικό βήμα προς τα πίσω είναι στα φρένα όπου οι τετραπίστονες των F έχουν δώσει τη θέση τους στις συνδυασμένες τριπίστονες με γλίστρα που κοσμούν όλο και περισσότερα μοντέλα της Honda. Καθώς όμως έρχονται με στάνταρ ABS ίσως είναι καλύτερα να περιμένουμε να δούμε την απόδοσή τους στην πράξη...



On the road again

Δε χρειάζεται παρά να κάτσεις πάνω στο F για να συνειδητοποιήσεις πόσο πιο μαζεμένο σε πλάτος είναι από τα τελευταία Fi, χωρίς όμως καμία θυσία στην άνεση. Τα χειριστήρια είναι εύκολα και μαλακά όπως αρμόζει σε ένα Honda, ενώ ο διακριτικός ήχος του κινητήρα στις χαμηλές στροφές και η άμεση απόκριση στο γκάζι κάνει τη μετακίνηση στην πόλη παιχνιδάκι.

Όπως η θέση οδήγησης έτσι και οι αναρτήσεις είναι ρυθμισμένες φιλικά προς τη μέση του αναβάτη, ενώ παρά την έλλειψη ιδιαίτερης αίσθησης στη μανέτα η γραμμικότητα των φρένων θα κάνει το CBR παιχνιδάκι ακόμα και για τους νεοεισερχόμενους στη μεσαία κατηγορία. Εξίσου χαρούμενος θα είναι και ο συνεπιβάτης, με τις κρυφές χειρολαβές κάτω από την ουρά να δίνουν καλή στήριξη και να συμπληρώνουν το πακέτο της άνετης

"Το ήπιο soundtrack δίνει τη θέση του σε μια πολιτισμένη αγριάδα με το CBR να μαζεύει χιλιόμετρα με χάρη"

"Το κύριο χαρακτηριστικό του κινητήρα κάτω από τις 7,000 rpm είναι η ελαστικότητα και όχι η ροπή"

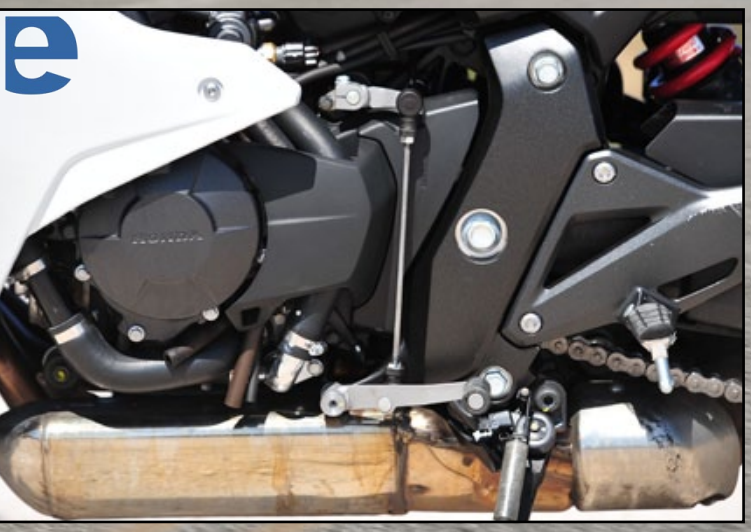
σέλας. Αυτά όσο μένετε μακριά από νερά, γιατί η έλλειψη φτερού σημαίνει ότι τόσο οι χειρολαβές όσο και τα δάκτυλα που τις κρατούν είναι ελαφρώς εκτεθειμένες στα στοιχεία της φύσης.

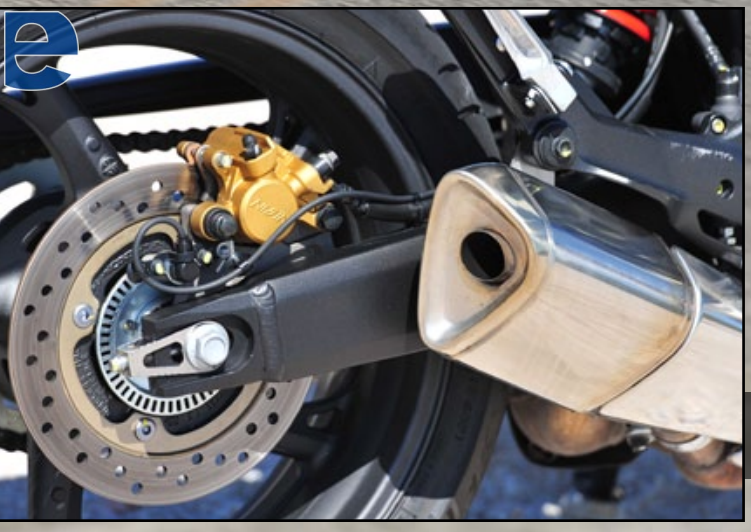
Το ψηφιακό στροφόμετρο είναι δυσδιάκριτο τη μέρα, αν και κάποιοι διακριτικοί συντονισμοί γύρω στις 3,500-4,000 rpm σου δίνουν πληροφόρηση ακόμα και αν δε βλέπεις τις μπάρες, δίνοντάς του ταυτόχρονα ένα πιο παιχνιδιάρικο τόνο απ' ότι περιμένεις. Παρά την άμεση απόκριση χαμηλά, το κύριο χαρακτηριστικό του κινητήρα κάτω από τις 7,000 rpm είναι η ελαστικότητα και όχι η ροπή, προδίδοντας την καταγωγή του. Υπάρχει αρκετή δύναμη για να κινηθείς σβέλτα αλλά άπαξ και περάσεις μια φορά το κατώφλι είναι δύσκολο να αντισταθείς τις πιο συχνές επισκέψεις. Η δύναμη γεμίζει γραμμικά, χωρίς ίχνος ξεσπάσματος, αλλά το ήπιο soundtrack δίνει τη θέση του σε μια πολιτισμένη αγριάδα με το CBR να μαζεύει χιλιόμετρα με χάρη.

Το μαλακό κιβώτιο είναι σωστά κλιμακωμένο με κάθε αλλαγή να φέρνει τον κινητήρα και πάλι στην καλή του περιοχή, κάτι χρήσιμο καθώς φτάνεις στον κόφτη χωρίς να το καταλάβεις ξανά και ξανά. Παρά τους "μόλις" 102 ίππους περνά τα 200 km/h με άνεση, ταξιδεύει άνετα με 160-180 με ικανοποιητική κάλυψη παρά τη μικροσκοπική ζελατίνα και θα δείξει 240+ στο ψηφιακό κοντέρ με το απαραίτητο σκύψιμο και την κατάλληλη ευθεία.

Οι αναρτήσεις δε δείχνουν να ενοχλούνται ακόμα και σε αυτούς τους ρυθμούς, αν και οι πλατιές και επίπεδες επιφάνειες του φαίρινγκ το κάνουν λίγο πιο ευαίσθητο απ' το ιδανικό σε πλευρικούς ανέμους.

Εάν δε έχετε ακόμα αμφιβολίες για τις ικανότητες του πλαισίου μπορείτε να ηρεμήσετε. Μπορεί οι πιο ενδοτικές αναρτήσεις απ' ότι του RR και η έλλειψη των 18 ίππων να του στερούν





πόντους σε περιβάλλον πίστας, αλλά εκτός αυτής βοηθούν τα μέγιστα στη διατήρηση της επιθυμητής καμπύλης ακόμα και όταν αυτή περνά πάνω από ανωμαλίες, ενώ η αλλαγή κατεύθυνσης γίνεται άμεσα χωρίς υπερβολική πίεση στα κλιπ-ον. Ανάλογα με τον τρόπο που οδηγείτε τα όρια θα έρθουν είτε από την ελλιπή στήριξη του ρεζερβουάρ για το γόνατο, είτε από τα φρένα που παρά τις φιλότιμές προσπάθειές τους σου θυμίζουν ότι για τέτοια χρήση υπάρχει στη γκάμα της Honda το RR.

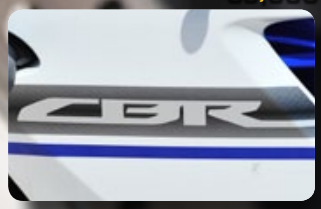
Το κερασάκι στην τούρτα, όπως σε όλα τα Honda που έχουμε δοκιμάσει τελευταία εξαιρουμένων των V4, είναι η κατανάλωση: Θα σταθεροποιηθεί εύκολα γύρω στα 5.5 λίτρα ανά 100 km σε έξυπνα σβέλτους ρυθμούς πόλης, ενώ ακόμα και στο κυνήγι δε θα ξεπεράσει το ψυχολογικό όριο των 7 λίτρων δίνοντας άπλετη αυτονομία με τα 19 λίτρα του ρεζερβουάρ.

Context

Μεγάλη υπόθεση το context. Ας δούμε ένα παράδειγμα: Το CBR600F μπορεί να γίνει δικό σας έναντι €9,880, ποσό που ακούγεται κομματάκι ακριβό. Μετά θυμάσαι την άνοδο του Yen έναντι του Ευρώ και ρίχνεις μια πιο προσεκτική ματιά στον τιμοκατάλογο της Honda και στην απόστασή του από τα υπόλοιπα μοντέλα με τα οποία έχει συγγένεια. Αξίζει δαγκωτό τη διαφορά των €1,300 από το CBF600, ενώ αν δεν ενδιαφέρεστε για την πίστα η απόσταση από το RR θα προσφέρει αρκετά "δωρεάν" χιλιόμετρα ακόμα και με τις σημερινές τιμές της αμόλυβδης.

Δε διακρίνεται σε κάποιο συγκεκριμένο τομέα, αλλά φέρει το λογότυπό του με τιμή ως πιστός σύντροφος σε όλες τις λογικές απαιτήσεις του αναβάτη του. Απλά μια από τις καλύτερες μοτοσυκλέτες για την πραγματική ζωή και όχι μόνο για την καφετέρια. <<

HONDA CBR 600F
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€9,880



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,150 mm
Πλάτος:	740 mm
Ύψος:	1,150 mm
Μεταξόνιο:	1,437 mm
Ύψος σέλας:	800 mm
Βάρος κατασκευαστή:	211 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.0:1
Ισχύς:	102/12,000 hp/rpm
Ροπή:	6.4/10,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	128 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT 023F 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 296 mm, Τριπίστονες δαγκάνες Nissin, C-ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT 023R 180/55-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου με γλίστρα, ABS

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

KTM 250 EXC-F & 500 EXC

Δαβίδ και Γολιάθ

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Διονύσης Βαγουρδής, Κ.Δ.

Οδηγούμε το μικρότερο και το μεγαλύτερο τετράχρονο enduro της KTM στην ίδια διαδρομή, σε μια προσπάθεια να καταλάβουμε όσα περισσότερα μπορούμε για το enduro και τις μοτοσυκλέτες του

Σαρανταέξι τεύχη τώρα, θα έχετε παρατηρήσει ότι η σχέση μας με το χώμα είναι σποραδική. Πότε βάζαμε κάνα enduro test, πότε κάνα αφιέρωμα στο dakar, άντε και κάνα άρθρο συνεργατών μας που δραστηριοποιούνται στα βουνά. Τελευταία όμως, πήρα την απόφαση να αλλάξω τα χωμάτινα δεδομένα στο ebike.gr. Η ιδέα προέκυψε κατά την αναζήτηση τρόπων για να διατηρηθώ σε φόρμα κατά τη διάρκεια του χειμώνα, πράγμα που τελικά μπορεί να γίνει μόνο αν κατευθυνθείς προς το χωμάτινο τερέν. Ρίξτε μια ματιά στο τι κάνουν οι διεθνούς φήμης αθλητές στον χώρο της μοτοσυκλέτας και θα καταλάβετε. Όλοι ανεξαιρέτως οι αναβάτες των MotoGP και WSBK ξεχειμωνιάζουν με motocross, enduro και dirt track. Είναι βέβαιο ότι γνωρίζουν κάτι παραπάνω από εμάς. Από την άλλη πλευρά, καλή παρέα για enduro υπήρχε πάντα, οπότε να η ευκαιρία να εμπλουτίσουμε τις χωμάτινες σελίδες μας ενώ ταυτόχρονα κάνω την προπόνησή μου.

SINISPILO
MICHELIN

Πρακτικό πολυόργανο με δική του μπαταρία, διαθέτει δύο μερικούς χιλιομετρητές, ωρόμετρο, ρολόι, μέση ωριαία και χρόνο διαδρομής

Ο ψεκασμός τείνει να γίνει το στάνταρ και στα enduro

Ψαλιδάρα τέσσερα μέτρα και γρανάζι ταψί με 50 δόντια

Πώς κάνουν τα δύο μέτρα enduro;

Δύσκολα, είναι η αλήθεια. Όπως όλες οι μοτοσυκλέτες, έτσι και τα enduro δε φτιάχνονται για τα μέτρα των ψηλών αυτού του πλανήτη, πράγμα που προκαλεί σωρεία προβλημάτων στην οδήγηση στο χώμα. Για την ακρίβεια, η σωστή θέση οδήγησης είναι πολύ πιο σημαντική στο χωμάτινο τερέν, σε βαθμό που να μη μπορείς να οδηγήσεις περισσότερο από μερικά λεπτά αν η μοτοσυκλέτα δεν είναι εργονομικά στα μέτρα σου.

Και πώς το λύνουμε αυτό; Κανονικά, χρειαζόμαστε αποστάτες στο τιμόνι, έτσι ώστε να μας έρχεται σωστό στην όρθια θέση, ψηλότερη σέλα και χαμηλότερα μαρσπιέ για να μην κάνουμε βαθύ κάθισμα κάθε φορά που σηκωνόμαστε όρθιοι και τούμπαλιν. Επειδή όλα αυτά είναι κάπως δύσκολο να τα κάνω σε κάθε μοτοσυκλέτα που παίρνουμε για δοκιμή, έχω βολευτεί με έναν μεγάλο αποστάτη στο τιμόνι, που το ανυψώνει πέντε εκατοστά και το μετατοπίζει άλλα τρία προς τον μπροστινό τροχό. Το δυνατό του σημείο είναι ότι ταιριάζει σε όλα τα ευρωπαϊκά enduro, που είναι άλλωστε η πλειοψηφία σε αυτή την κατηγορία.

Την αρχή την έκανα με τις μοτοσυκλέτες της KTM, οι οποίες άλλωστε αποτελούν και την πλειοψηφία των μοτοσυκλετών που βγαίνουν στο βουνό. Ταυτόχρονα, στη μικρή μου εμπειρία με το enduro τα τελευταία χρόνια, τα KTM είναι οι μοτοσυκλέτες που έχω οδηγήσει για περισσότερη ώρα, συνεπώς έχω μια ιδέα για το πως έχουν εξελιχθεί σαν μοντέλα. Σε αυτό το τεύχος θα μιλήσουμε για τα τετράχρονα 250 και 500. Στο επόμενο, θα πιάσουμε τα δίχρονα 250 και 300...

Η κοινή διαδρομή

Στην περιοχή Πυργάκι Αναβύσσου και συγκεκριμένα στη διαδρομή όπου πραγματοποιήθηκε το πρώτο Enduro Meeting την Κυριακή 4 Μαρτίου. Στη μοναδική αυτή γιορτή του enduro συμμετείχαν περισσότεροι από 350 εντουράδες με κάθε λογής χωματερή μοτοσυκλέτα. Ο κύκλος των 50 χιλιομέτρων περιλάμβανε τα πάντα: ανηφορικά κομμάτια με κοτρόνια, φλαταδούρες με πατημένο χώμα, στενές μονοπατάδες, μέχρι κοίτες ποταμού με αμμοχάλικο και λασπολακκούβες. Χάρη στην προσεγμένη σήμανση που είχαν τοποθετήσει οι διοργανωτές, μπορέσαμε να ξανακάνουμε τη διαδρομή αρκετές Κυριακές μετά το enduro meeting, με διαφορετική μοτοσυκλέτα κάθε φορά, έτσι ώστε να βιώσουμε τις διαφορές από πρώτο χέρι στα ίδια περάσματα.

250: ο θαυματουργός Δαβίδ

Η αλήθεια είναι πως πάντοτε ήμουν επιφυλακτικός με τα μικρά τετράχρονα, καθώς η πλήρης εκμετάλλευση των

Πολύ καλύτερο απ' ό,τι το περίμενα το 500, με έναν κινητήρα πολύ δυνατό, απαλλαγμένο από τη βαριά αίσθηση των προκατόχων του

Είναι απίστευτο το πόσο δυνατό είναι αυτό το φρενάκι με τη διπίστονη δαγκανούλα

Πολύ δυνατό πίσω φρένο που απαιτεί εξοικείωση για να μη μπλοκάρεις τον τροχό χωρίς λόγο

δυνατοτήτων τους είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη συνεχή αναζήτηση της ιδανικής σχέσης στο κιβώτιο για τη δεδομένη ταχύτητα και κλίση του εδάφους. Όσο πιο απότομα αλλάζει το τερέν, τόσο πιο γρήγορα πρέπει να καταφύγεις στο κιβώτιο. Αυτά όλα ίσχυαν μέχρι πρόσφατα, καθώς το KTM του '12 με έκανε να αλλάξω άποψη.

Πρώτον, δουλεύει χαμηλά. Έχει ελαστικότητα και αρκετή ροπούλα για να σε ανεβάσει σε μια ανηφόρα ακόμα και με "μια πάνω" στο κιβώτιο. Είναι χαρακτηριστικό ότι στις μεγάλες ανηφόρες ανέβαινα με τρίτη και τετάρτη, τις ίδιες σχέσεις που χρησιμοποίησα μια βδομάδα μετά με το 500. Σε αυτά τα περάσματα δεν καταλαβαίνεις ότι οδηγείς μικρό τετράχρονο. Εκεί που δεν μπορεί να κρυφτεί είναι στις φλαταδούρες που επιταχύνεις με τέρμα γκάζι και αλλάζεις τις ταχύτητες πιο γρήγορα από το ρυθμό που ανεβαίνουν τα χιλιόμετρα στο κοντέρ. Αυτό πάλι όχι μόνο δε με ενοχλεί, αλλά μου αρέσει κιόλας, καθώς δίνει μια πιο racing νότα στην εντουρόβολτα. Εκεί που στα 450 και 500 προσπαθείς να ανοίξεις το γκάζι τέρμα χωρίς να σου φύγει το μηχανάκι από τα χέρια, εσύ είσαι όρθιος με το σαγόνι πάνω από το μπροστινό φτερό, το γκάζι στο στοπ και το αριστερό πόδι να δουλεύει υπερωρίες.

Δεύτερον, το βάρος. Όντας το ελαφρύτερο από τα

Το διάφανο ρεζερβουάρ είναι πλέον στάνταρ σε όλα τα enduro της KTM, όχι μόνο στα Six Days

Τον 250αρη της KTM δεν τον λες μικρό, αλλά σίγουρα θαυματουργό ως προς την απόδοση

τετράχρονα, πράγμα απολύτως λογικό καθώς είναι και το μικρότερο σε κυβισμό, δε ζυγίζει πολύ παραπάνω από τα δίχρονα - και θα το εκτιμήσεις πολύ αυτό όταν το σηκώσεις μετά από χαζοπτώση σε ανηφόρα, όπου θα χρειαστεί να το γυρίσεις προς τα κάτω για να ξεκινήσεις τη δεύτερη προσπάθεια αναρρίχησης.

Τρίτο και τελευταίο, οι αναρτήσεις και τα φρένα. Γνωρίζω ότι είμαι πολύ μακριά από το να χαρακτηριστώ ειδικός στο enduro, αλλά δε μπορώ να φανταστώ τι καλύτερο μπορεί να κάνει κανείς στις αναρτήσεις και τα φρένα του 250 EXC-F. Με μια λέξη; Δεν ασχολείσαι. Περνάει από παντού χωρίς να σου κοπανάει τα χέρια, βάζει τον πίσω τροχό κάτω και σταματάει εύκολα με το ένα δάχτυλο στη μανέτα. Το μόνο για το οποίο έχω κάτι να πω είναι το πολύ δυνατό πίσω φρένο, χαρακτηριστικό όλων των enduro της KTM, το οποίο ομολογώ πως δεν καταλαβαίνω τον λόγο ύπαρξής του, ιδιαίτερα σε μια τετράχρονη μοτοσυκλέτα που έχει ήδη αρκετό φρένο από τον κινητήρα της. Στα έντονα κατηφορικά μπλοκάρει με το παραμικρό, οπότε περιορίζεσαι στο μπροστινό και το φρένο του μοτέρ.

500: ο καλογυμνασμένος Γολιάθ

Μια βδομάδα μετά το 250 και η ίδια διαδρομή μοιάζει πιο εύκολη με το 500, πράγμα που να πω την αλήθεια δεν το περίμενα. Όχι, το 500 δεν είναι το τέρας που είχα κατά νου, δεν έχει τέτοια διαφορά σε συμπεριφορά από το μικρό. Καμία σχέση με το 530 του '09 που είχα οδηγήσει πρόσφατα - και η μεγάλη διαφορά δεν είναι στο βάρος, αλλά στην περιστρεφόμενη μάζα του κινητήρα, δηλαδή στον στρόφαλο. Το 500 μοιάζει με ντοπαρισμένο 400.

Επιμένει στο PDS η KTM, αν και οι φήμες τη θέλουν να επιστρέφει στο μοχλικό την επόμενη χρονιά

KTM

Michelin Enduro Competition V & IIIe

Θέλοντας να έχω την καλύτερη δυνατή εικόνα για τις πραγματικές διαφορές των enduro της KTM, επέλεξα να τοποθετήσω ένα ζευγάρι καινούργια ελαστικά της Michelin, αφήνοντας έτσι τον παράγοντα της φθοράς και του διαφορετικού τύπου ελαστικών έξω από το παιχνίδι.

Η Michelin είναι από τις πιο δυνατές εταιρείες στο χώμα, με αμέτρητους παγκόσμιους και εθνικούς τίτλους στο enduro και το motocross - συνεπώς η επιλογή μου δεν ήταν καθόλου τυχαία. Όπως είναι λογικό, κατασκευάζει ελαστικά εγκεκριμένα από την FIM, ευρύτερα γνωστά με το παρατσούκλι "οικολογικά", καθώς κάνουν πολύ μικρότερη ζημιά στη χλωρίδα των βουνών μας από εκείνα του motocross που με λύπη μας βλέπουμε να επιλέγουν πολλοί εντουράδες για να γλιτώσουν 20 με 30 ευρώ στο ζευγάρι - και να χαλάσουν την οδήγησή τους, αλλά αυτό είναι άλλη κουβέντα.

Έπειτα από προτροπή του αγωνιστικού υπεύθυνου της Michelin, Ντίνου Πετρή, τοποθέτησα μπροστά το Enduro Competition V, που είναι σχεδιασμένο για μαλακά εδάφη (άμμο, λάσπη κ.α.). Ωστόσο, έκανα μπόλικα χιλιόμετρα και στα πέτρινα εδάφη της Αναβύσσου, όπου δεν τα πήγε καθόλου άσχημα. Τα απίστευτα εύκαμπτα τακούνια του είναι ό,τι πρέπει στα μαλακά, στα οποία σου προσφέρει τη σιγουριά που ζητάς για να βάλεις κι άλλη κλίση και να πας πιο γρήγορα. Στα σκληρά τερέν, το μόνο που θα σε ξενίσει είναι η αίσθηση συνεχούς μετατόπισης του μπροστινού λόγω των μαλακών τακουνιών. Σαν πρόσφυση όμως στα δικά μου, άπειρα χέρια, δεν είχα κανένα παράπονο ούτε καν σε κατηφόρες με κυλιόμενη πέτρα.

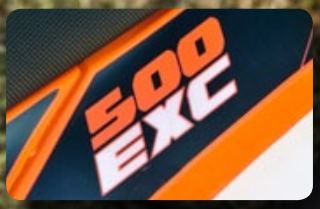
Πίσω, η Michelin δίνει ένα τύπο ελαστικού για όλα τα εδάφη, το Enduro Competition IIIe - και, οδηγώντας το σε δύο μοτοσυκλέτες για πάνω από 300 χιλιόμετρα και σε κάθε είδους έδαφος, νομίζω ότι έχω καταλάβει το γιατί. Έχει πρόσφυση παντού, αντέχει την κακομεταχείριση και κάνει και άσφαλτο χωρίς να φτύνει τα τακούνια του. Δε νομίζω ότι θα μπορούσα να ζητήσω κάτι παραπάνω από ένα enduro ελαστικό...

MICHELIN

Έχει το γκάζι που περιμένεις αλλά και μια καλοδεχούμενη ευστροφία που δεν υπήρχε στα μεγάλα KTM του πρόσφατου παρελθόντος. Η στροφορμή του κινητήρα είναι σαφώς πιο μικρή, καθώς το βλέπεις να αντιδρά πρόθυμα στους χειρισμούς του τιμονιού και να μην έχει έντονη την τάση να θέλει να πάει ευθεία, όπως συμβαίνει με όλα τα μεγάλα τετράχρονα. Εντάξει, θα στα μακρύνει τα χέρια αρκετούς πόντους και θα σε κουράσει αν είσαι ανυπόμονο παιδί στις εξόδους των στροφών, αλλά αυτό δεν είναι άλλωστε το ζητούμενο σε ένα μεγάλο τετράχρονο;

Η διαφορά βάρους σε σχέση με το 250 φαίνεται στα ανοιχτά κομμάτια, εκεί όπου το 500 απαιτεί περισσότερη δύναμη στο τιμόνι για να αλλάξει πορεία. Στα σφιχτά μονοπάτια δε φαίνεται μεγάλη η διαφορά, προφανώς γιατί δεν είναι τόσο ουσιαστική. Τα πέντε επιπλέον κιλά που ανακοινώνει η KTM, αν υποθέσουμε ότι βρίσκονται κοντά στο κέντρο βάρους, είναι πραγματικά πολύ δύσκολο να τα εντοπίσεις στο βουνό. Σε πλαίσιο, φρένα και αναρτήσεις, θα πρέπει να είσαι αναβάτης πρωταθληματικού επιπέδου για να εντοπίσεις διαφορές. Όσο καλό μου φάνηκε το 250, τόσο ίδιο και αποτελεσματικό βρήκα και το 500. Γνωρίζω ότι τα περιφερειακά είναι τα ίδια, αλλά ένα τόσο διαφορετικής απόδοσης μοτέρ μπορεί σίγουρα να επηρεάσει τη λειτουργία του συνόλου προς το καλύτερο ή το χειρότερο. Στην περίπτωσή μας, δεν έχω το παραμικρό παράπονο.

Οδηγικά, είναι αλήθεια ότι ο μεγάλος κινητήρας με την επιπλέον ροπή κάνει τη ζωή σου πιο εύκολη στο μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, καθώς μπορείς να είσαι και με μια και με δύο ταχύτητες λάθος στο κιβώτιο και να μην ανοίξει ρουθούνι. Από την άλλη πλευρά, στα ανηφορικά με μειωμένη πρόσφυση θέλει περισσότερη ευλάβεια στο γκάζι, καθώς το άτσαλο άνοιγμα έχει ως αποτέλεσμα την αποσταθεροποίηση του πίσω τροχού, η οποία στην καλύτερη μειώνει τη ζωή των ελαστικών. Στη χειρότερη όμως προκαλεί ανασφάλεια, σφίξιμο στο τιμόνι και πρόωρη κούραση στα χέρια, η οποία αδίκως θα αποδοθεί στην απόδοση της μοτοσυκλέτας. <<



KTM 250 EXC-F (500 EXC)
KTM SOUTHEAST EUROPE A.E.
€9,590 (€10,490)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,073 (2,075) mm
Μεταξόνιο:	1,482 mm
Γωνία κάστερ:	26.5°
Ύψος σέλας:	970 mm
Απόσταση από το έδαφος:	345 mm
Ρεζερβουάρ:	9.5 (9) λίτρα
Βάρος κατασκευαστή (άδεια):	107.5 (112.5) kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 54.8 (95 x 72) mm
Χωρητικότητα:	248.6 (510.4) cc
Σχέση συμπίεσης:	13.2:1 (11.8:1)
Ισχύς κατασκευαστή:	Δ.Α.
Ροπή κατασκευαστή:	Δ.Α.
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	300 / 48 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ WP χωρίς μοχλικό (PDS)
Διαδρομή:	335 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης (αργή-γρήγορη), απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	21in
Ελαστικό:	90/90-21, Michelin Enduro Competition V
Φρένο:	Δίσκος 260 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων με γλίστρα
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	18in
Ελαστικό:	120/90-18 (140/80-18), Michelin Enduro Competition IIIe
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου με γλίστρα

Μασπιέ Gilles tooling
από **515 €**

τώρα **359€**

χρώμα	για τα μοντέλα
	HONDA
χρυσό, μαύρο	CBR1000RR '06-
μαύρο	CBR1000RR '08-
χρυσό	CBR600RR '07-
μαύρο	CBR1000RR ABS '08-
	YAMAHA
χρυσό, μαύρο	YZF-R1 '09'-
	Kawasaki
τιτάνιο	ZX10R '06-
	DUCATI
χρυσό, μαύρο	1098/S '07-
χρυσό, μαύρο	848/S '08-
χρυσό	SUPERDUKE 990 '08-
χρυσό, μαύρο	1190RC8 '08-
	SUZUKI
χρυσό, μαύρο	GSX-R1000 '09-

Μασπιέ Gilles tooling
από **449€**

τώρα **319€**

χρώμα	για τα μοντέλα
	HONDA
τιτάνιο, μαύρο	CBR600RR '05-
μαύρο	CBR1000RR '04-
μαύρο	CBR600RR '03-
χρυσό	CBR900RR '00-01
χρυσό	CBR900RR '02-
τιτάνιο	CBR600F '98-
τιτάνιο	CBR600FS '01-02
	aprilia
τιτάνιο, μαύρο	RSV1000 '98-
τιτάνιο, μαύρο	RSV1000R '99
τιτάνιο, μαύρο	TUONO '03-
	TRIUMPH
τιτάνιο	DAYTONA 675 '06-
τιτάνιο	DAYTONA 955i,N '02-
χρυσό	SPEED TRIPLE 955i,N '02-

χρώμα	για τα μοντέλα
	YAMAHA
χρυσό, μαύρο, τιτάνιο	FZ6 FAZER '04-
χρυσό	YZF-R6 '03-04
χρυσό	YZF-R6 '05-
μαύρο, τιτάνιο	YZF-R1 '04-
χρυσό, μαύρο	YZF-R6 '06-
	Kawasaki
τιτάνιο	ZZR1400 '06-
μαύρο	ZX10R '06-
μαύρο, τιτάνιο	ZX10R '04-
χρυσό, μαύρο, τιτάνιο	ZX12R Ninja '00-
τιτάνιο	ZX6R Ninja '05-
χρυσό	ZRX1100 '96-
μαύρο	Z1000 '03-
	SUZUKI
μαύρο, τιτάνιο	Z750 '04-
μαύρο	Z1000 '03-
χρυσό	ZX6R Ninja '02-
χρυσό	ZX6R Ninja '03-
χρυσό	ZX6RR Ninja '03-
χρυσό, μαύρο, τιτάνιο	ZX12R Ninja '00-

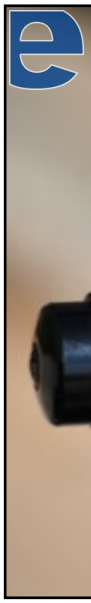
motorstock.gr
Η ιστοσελίδα των προσφορών

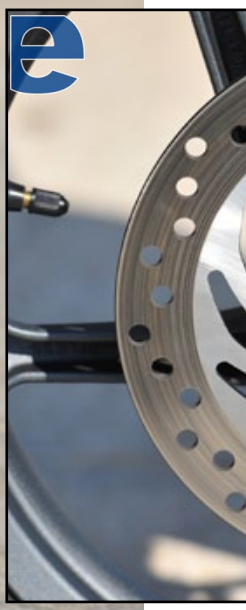
Ανέλπιστο

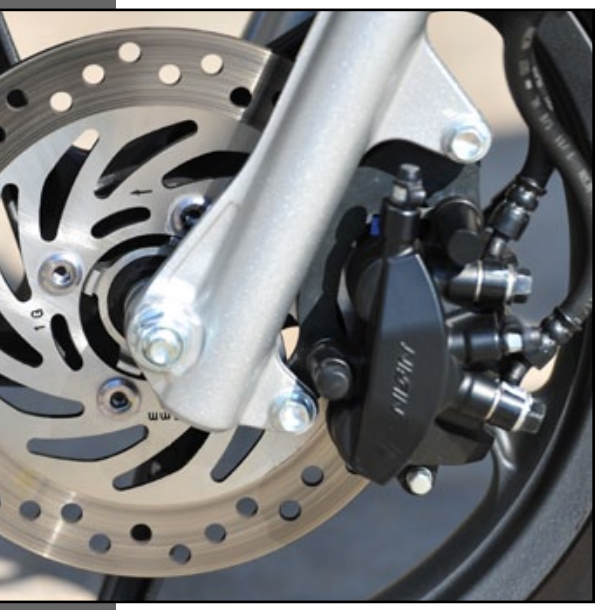
κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Με τα φώτα της δημοσιότητας πάνω στο PCX 125, το 'άλλο' μικρό Honda περνάει σχεδόν απαρατήρητο. Κακώς

HONDA

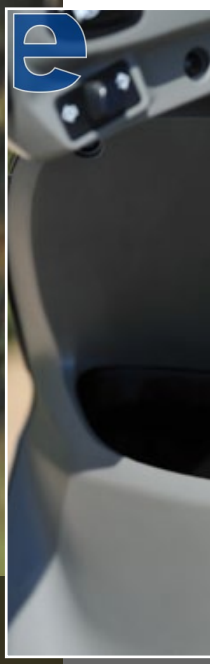






Η αλήθεια είναι πως είναι εύκολο να προσπεράσεις το Vision χωρίς να του ρίξεις δεύτερη ματιά, ειδικά όταν έχεις ρίξει την πρώτη στα τεχνικά του χαρακτηριστικά. Αερόψυκτο σκουτεράκι 110 κυβικών, ταμπούρο πίσω – έβαλαν δηλαδή μεγαλύτερους τροχούς στο Lead και μας το σερβίρουν για νέο μοντέλο;
Όχι ακριβώς. Παρά το κοινό του κυβισμού, η κύρια διαφορά ανάμεσα στο Vision και το Lead 110 που είχαμε δοκιμάσει το 2008 είναι η φιλοσοφία και εκεί είναι που η Honda πέτυχε τον στόχο της διάνα.
Μπορεί με την πρώτη ματιά να δείχνει ως ένα αντίγραφο υπό κλίμακα των πανταχού παρόντων SH, αλλά λίγο προσεκτικότερη παρατήρηση θα δείξει ότι το Vision θα μπορούσε να είναι πρωτότυπο ή άσκηση πάνω στον πρακτικό μινιμαλισμό.
Όντας entry level σκούτερ οφείλει να είναι οικονομικά προσιτό, τόσο στη χρήση όσο και στη συντήρηση. Όντας σκούτερ της Honda, οφείλει να είναι ποιοτικό, αξιόπιστο, πρακτικό, εύχρηστο και ασφαλές ως εκεί που δεν πάει. Εμφανώς αντικρουόμενες απαιτήσεις, αλλά μόνο έτσι θα λειτουργήσει και ως θέλγητρο ώστε το επόμενο δίκυκλο όποιου πάρει το Vision να κατάγεται και πάλι από την εταιρεία που ίδρυσε ο Σοϊχίρο.

"Θα μπορούσε να είναι άσκηση στον πρακτικό μινιμαλισμό"



Σύνολο και μέρη

Το πρώτο σοκ έρχεται όταν βλέπεις το Vision από κοντά και συνειδητοποιείς πόσο μικρό είναι. Οι αναλογίες είναι κλασικές SH αλλά σε σμίκρυνση, καθώς οι τροχοί που δείχνουν φυσιολογικότατοι σε σχέση με το σώμα του σκούτερ είναι 14 και όχι 16 ιντσών.

Όσο περισσότερο το παρατηρείς δε, τόσο συνειδητοποιείς ότι εκεί στη Honda παρά τις γενναίες ενέσεις τεχνολογίας στα νέα μοντέλα υπάρχουν ακόμα αυτοί που ακολουθούν το K.I.S.S. – keep it simple stupid. Όσο πιο απλό τόσο πιο οικονομικά προσιτό, πιο ελαφρύ και φυσικά πιο αξιόπιστο.

Τα όργανα είναι μεγάλα και ευανάγνωστα και όσο πιο απλά γίνεται χωρίς να θυσιάζουν στο ελάχιστο την πρακτικότητα: Ταχύμετρο με ολικό χιλιομετρητή, δείκτης βενζίνης και δύο ενδεικτικές λυχνίες για τον κινητήρα και τα φλας. Το παραδοσιακό ντουλαπάκι στην ποδιά έχει δώσει τη θέση του σε δύο βαθούτσικες θήκες, ενώ ο εντυπωσιακός για το μέγεθος του Vision χώρος κάτω από τη σέλα ξεκλειδώνει μόνο από την ουρά και όχι από τον κεντρικό διακόπτη, γλιτώνοντας διάφορες ντίζες και μοχλικά.

Η σχάρα που ντουμπλάρει και ως χειρολαβή για τον συνεπιβάτη έχει τρύπες για να μπει απ'ευθείας βάση βαλίτσας, ενώ ακριβώς από κάτω βρίσκουμε "μονόμπρατσο", με τη μετάδοση να μη συνοδεύεται από αφαιρούμενο ψαλίδι δεξιά και να αρκείται σε ένα αμορτισέρ.

Το αποτέλεσμα; Δώδεκα (12) κιλά λιγότερα απ' το Lead 110 με το οποίο μοιράζεται τον κινητήρα, παρά την αύξηση στις διαστάσεις και τη διάμετρο των τροχών. Μη νομίσετε όμως ότι πήραν φόρα στη Honda και άρχισαν να κόβουν αδιακρίτως – είπαμε πρακτικότητα και ασφάλεια πάνω απ' όλα. Έτσι το Vision διαθέτει και κεντρικό και πλαϊνό σταντ, έναν συνδυασμό που τα περισσότερα σκούτερ μπορούν να επιτύχουν μόνο με after market αξεσουάρ, ενώ παρά το μικρό ταμπουράκι πίσω τα φρένα είναι συνδυασμένα ακριβώς όπως στα προηγούμενα SH.

Η χαρά της απλότητας

Παρά τις μικρές του διαστάσεις, η εργονομία του Vision είναι τυπικά Honda. Μόνο η ιδιαίτερα στενή ποδιά ξενίζει αρχικά αλλά βρίσκεις γρήγορα τη γωνία που βολεύει στα πόδια,

...φαίνεται παρωχημένο τεχνικά αλλά η απόδοση στην πράξη σου κλείνει το στόμα

ενώ η εξαιρετικά χαμηλή σέλα παρότι τόσο στενή που στο τελείωμά της θυμίζει λίγο Innova αποδεικνύεται ευρύχωρη και άνετη για δύο άτομα.

Το τιμόνι έρχεται σωστά στα χέρια, οι καθρέπτες είναι αποδοτικοί και όλα αυτά σε κάνουν να απορείς ακόμα περισσότερο για την εναλλαγή θέσης των διακοπτών φλας και κόρνας που έχουν και μεγαλύτερη απ' το συνηθισμένο απόσταση μεταξύ τους μπερδεύοντας αρχικά τον αναβάτη.

Ο μικρός αερόψυκτος των 108 κυβικών εκατοστών αποδεικνύεται ιδιαίτερα ήσυχος και πολιτισμένος, με μεγαλύτερη σπιρτάδα στην απόκριση του γκαζιού απ' ότι περιμένεις. Ένα από τα καλά της απλότητας είναι και το χαμηλό βάρος που, όπως και να το κάνουμε, κάνει τη διαφορά του. Μέχρι τα 60 κοντερίσια δε θα σου λείψει επιτάχυνση στην πόλη, ενώ παρότι ο ρυθμός φυσιολογικά πέφτει από εκεί και πάνω το Vision όχι μόνο θα επιταχύνει με υπομονή μέχρι τα 110, αλλά διατηρεί άνετα ταχύτητες γύρω στα 100 δίνοντας τη δυνατότητα και για μικρού βεληνεκούς εξορμήσεις εκτός των τοιχών και επιτρέποντάς του να κινείται στις λεωφόρους χωρίς το μόνιμο άγχος όσων έρχονται με τα διπλά από πίσω σου.

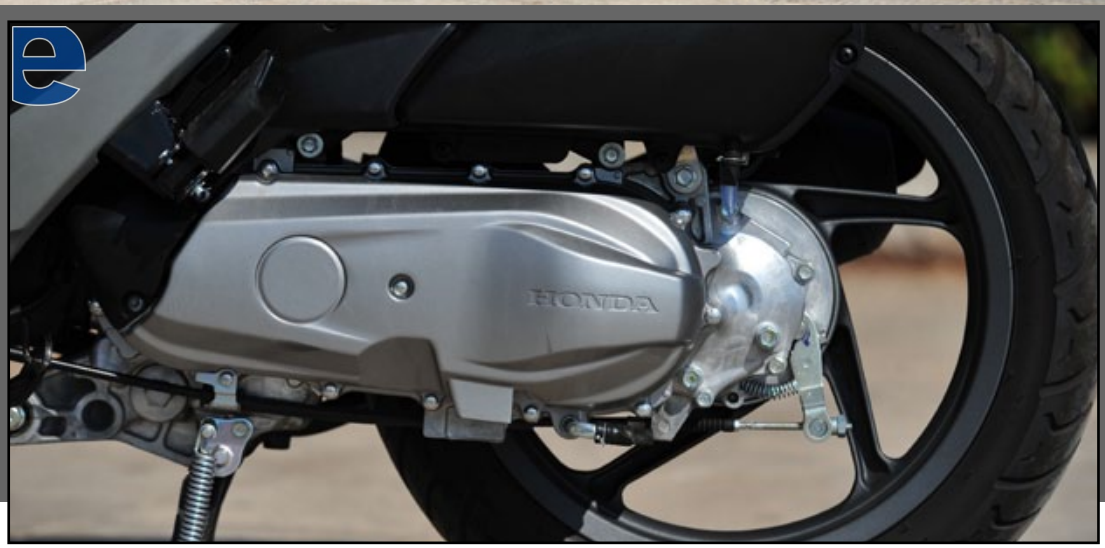
Αυτό που πραγματικά εντυπωσιάζει όμως είναι το πόσο καλά αντεπεξέρχεται στους δρόμους μας. Οι αναρτήσεις είναι όσο σφιχτές πρέπει, ενώ οι τροχοί των 14'' τα πάνε πολύ καλύτερα με τις λακκούβες και τις ανωμαλίες απ' ότι δικαιούσαι να περιμένεις, περνώντας πάνω από τις περισσότερες χωρίς την παραμικρή ηχητική διαμαρτυρία ή αλλαγή πορείας.

Παρόμοιες εντυπώσεις φέρνουν και τα συνδυασμένα φρένα. Μπορεί το ταμπουράκι να φαίνεται ιδιαίτερα παρωχημένο, αλλά η απόδοση του συνόλου σου κλείνει το στόμα, δείχνοντας ότι μπορεί να διαχειριστεί με άνεση πολύ

περισσότερα χιλιόμετρα απ' όσα μαζεύεις με το Vision.
Στα δικάβαλα η επιτάχυνση φυσιολογικά γίνεται πιο αργή αλλά ποτέ τόσο που να σε προβληματίσει, ενώ παρά κάποια σπάνια τερματίσματα σε απότομες ανωμαλίες η ακαμψία του πλαισίου συνεχίζει να εντυπωσιάζει, επιτρέποντάς σου να χρησιμοποιείς τη φόρα χωρίς φόβο.
Τα μεγαλύτερα χαμόγελα έρχονται όμως στα βενζινάδικα. Ακόμα και με το γκάζι μονίμως κλειδωμένο σε ανοιχτά κομμάτια η κατανάλωση δε θα φτάσει καν τα 3 λίτρα, ενώ τα πιο συνηθισμένα νούμερα είναι γύρω στα 2.5 λίτρα ανά εκατό χιλιόμετρα, κάτι ιδιαίτερα ευχάριστο με τις στρατοσφαιρικές τιμές της αμόλυβδης τελευταία.

Τι χρειαζόμαστε πραγματικά;

Το Vision είναι εξαιρετικά επίκαιρο στην παρατεταμένη εποχή των ισχνών αγελάδων που διανύουμε και όχι μόνο γιατί είναι ένα Honda κάτω από το ψυχολογικό όριο των €2,000. Έρχεται διακριτικά να επαναπροσδιορίσει τι πραγματικά χρειαζόμαστε σε ένα σκούτερ πόλης, αποδεικνύοντας ότι τα περισσότερα πράγματα που έχουμε μάθει να θεωρούμε δεδομένα είναι ουσιαστικά περιττά, δίνοντας την έμφαση στη χρήση και την πρακτικότητα.
Δεν έχει led, δεν έχει εντυπωσιακή εμφάνιση ή ένα σωρό μπιχλιμπίδια αμφιβόλου ουσίας, αλλά το κόστος αυτών έχει επενδυθεί εκεί που πρέπει, για ένα σύνολο που όχι μόνο δεν προβληματίζει αλλά αποδεικνύεται σαφώς καλύτερο απ' ότι περιμένεις τόσο από την τιμή του όσο και από τα συνήθη δεδομένα της entry level κατηγορίας του. <<


HONDA

HONDA NSC110 VISION
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€1,940

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,845 mm
Πλάτος:	670 mm
Ύψος:	1,090 mm
Μεταξόνιο:	-
Ύψος σέλας:	775 mm
Ρεζερβουάρ:	5.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	102 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Αερόψυκτος μονοκύλινδρος διβάλβιδος, PGM-FI
Διάμετρος x Διαδρομή:	50 x 55 mm
Χωρητικότητα:	108 cc
Σχέση συμπίεσης:	9,5:1
Ισχύς:	8.4/8,000 hp/rpm
Ροπή:	0.89/6,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Καμμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Καμμία
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.5 x 14΄΄ αλουμινίου
Ελαστικό:	Cheng Shin C-922F 80/90-14
Φρένο:	Δίσκος 190 mm, διπίστονη δαγκάνα, συνδυασμένο σύστημα πέδησης
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	2.5 x 14΄΄ αλουμινίου
Ελαστικό:	Cheng Shin C-922R 90/90-10
Φρένο:	Ταμπούρο 130mm, συνδυασμένο σύστημα πέδησης

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

Τίγρης Εξερευνητής μεγάλου κυβισμού εθεάθη σε ελληνικό βουνό

Η έκπληξη

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

Κάποιες σπάνιες φορές μια εικόνα δεν είναι χίλιες λέξεις και η Triumph μόλις φρόντισε για μια από αυτές

Καλωσορίσατε σε μια κατηγορία μοτοσυκλετών όπου ο μαέστρος ονομάζεται BMW R1200GS και όλοι οι επίδοξοι πρώτοι χορευτές είναι τρόπον τινά υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν σε μικρό ή μεγάλο βαθμό τον ρυθμό της μπαγκέτας του. Πιάστε λ.χ. οποιαδήποτε εκπρόσωπό της, Tiger Explorer, Super Tenere, Crosstourer, Stelvio και κρύψτε με την παλάμη σας το μπροστινό μέρος μέχρι τη σέλα. Οι φωτογραφίες από τις ουρές τους θα μπορούσαν να πρωταγωνιστήσουν στον διαγωνισμό "βρες το GS". Η ίδια η Triumph στην παρουσίαση της μοτοσυκλέτας κλείνει λέγοντας πως είναι στρατηγική της επιλογή να πουλάει το Explorer 3% φτηνότερα από το GS σε όλες τις αγορές του κόσμου, δε γίνεται να μας δείξει πιο εύγλωττα τι βλέπει στο στόχαστρό της.

Η Triumph προσέθεσε τον τρικύλινδρο σε σειρά κινητήρα στο μενού των μεγάλων on-off και η δική της μοτοσυκλέτα ξεκινά με ένα θεωρητικό πλεονέκτημα που δεν έχουν όλες οι αντίπαλές της: Φορά έναν κινητήρα που φτιάχτηκε εξαρχής για αυτή, σε ένα σύνολο που σχεδιάστηκε αποκλειστικά για τις δικές της ανάγκες. Πέραν κάποιον περιφερειακών στοιχείων όπως το πίσω φανάρι – που εμφανώς μοιράζεται με τα Tiger 800 – τα περισσότερα εξαρτήματα αυτής της μοτοσυκλέτας και πρωτίστως τα ζωτικής σημασίας, πλαίσιο και αναρτήσεις, επιλέχθηκαν για να εξυπηρετήσουν αυτό που οι Άγγλοι οραματίστηκαν ως ιδανική μεγάλη μοτοσυκλέτα περιπέτειας.

Στην όψη αποπνέει ποιότητα κατασκευής, η εμφάνισή του είναι εντυπωσιακή και προσωπικά βρίσκω το Exlporer μια από τις ομορφότερες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας της – με όση αξία μπορεί να έχει μια προσωπική γνώμη σε ένα τόσο υποκειμενικό

TRIUMPH

"Το Explorer πάσχει από μια εξόχως διασκεδαστική μορφή διχασμένης προσωπικότητας"

ζήτημα. Η Triumph έχει φροντίσει να εξοπλίσει τη νέα της μοτοσυκλέτα υπέρ-ικανοποιητικά στο βασικό πακέτο, προσφέροντας στάνταρ ABS, Traction Control, Cruise Control, πλήρη τουριστικής πληροφορίας όργανα, ικανή ρυθμιζόμενη ζελατίνα, πλαστική ποδιά, κεντρικό σταντ, χορταστική σχάρα. Λείπουν μόνο οι χούφτες, κάτι μάλλον απαραίτητο σε μια τέτοια τουρίστρια, αλλά πάντως όχι και το ακριβότερο έξτρα που θα χρειαστείς.

Κάποιο λάθος πρέπει να 'γινε

Κοιτώντας το και έχοντας μια γνώση των βασικών τεχνικών του χαρακτηριστικών, νομίζεις πως έχεις καταλάβει από πριν τι είναι πάνω-κάτω το Explorer. Μια βαριά τουριστική on-off με θρεφτάρι κινητήρα και αρχοντική μόστρα. Μέχρι που το καβαλάς.

Εν αρχή ην η θέση οδήγησης. Οι Άγγλοι έχουν φτιάξει μια εξαιρετικά στενή σιλουέτα ανάμεσα στα πόδια, αναπάντεχη τόσο ευχάριστα όσο πιο κοντός είσαι στο ανάστημα. Πρώτος πόντος. Μετά το βάζεις μπροστά και η ευστροφία του τρικύλινδρου κινητήρα είναι μια δεύτερη έκπληξη. Το περίμενα πιο "μαστόδοντο", αλλά εδώ ο κινητήρας δείχνει τόσο μα τόσο ελαφρύς που σε πρώτη φάση μου φάνηκε σχεδόν αταίριαστος με αυτό που οπτικά είχα βάλει στο μυαλό μου.

Η εικόνα αυτή συνεχίζεται στα πρώτα μέτρα μαζί του. Ξεκίνησα στα στενά της Λυκόβρυσης, στα πέριξ της ελληνικής αντιπροσωπείας της Triumph και για λίγα λεπτά σκεπτόμουν πως έκαναν λάθος και μου έδωσαν το 800… Πανάλαφρο, "αποκλείεται αυτό που καβαλάω να είναι μια μοτοσυκλέτα 260 κιλών". Στους ελιγμούς της πυκνής κίνησης, στα στενά σοκάκια, στις αλλαγές κατεύθυνσης, παντού στην πόλη το μεγάλο 1200άρι συμπεριφέρεται με μια ελαφρότητα που σε καμία περίπτωση δε συνάδει με τα νούμερα επί χάρτου. Μετά βγήκα Αττική Οδό και άνοιξα το γκάζι. Να τα κυβικά, να τα άλογα και να τη ακόμη εδώ η ίδια πουπουλένια αίσθηση που είχα από την αρχή. Τι γίνεται εδώ;

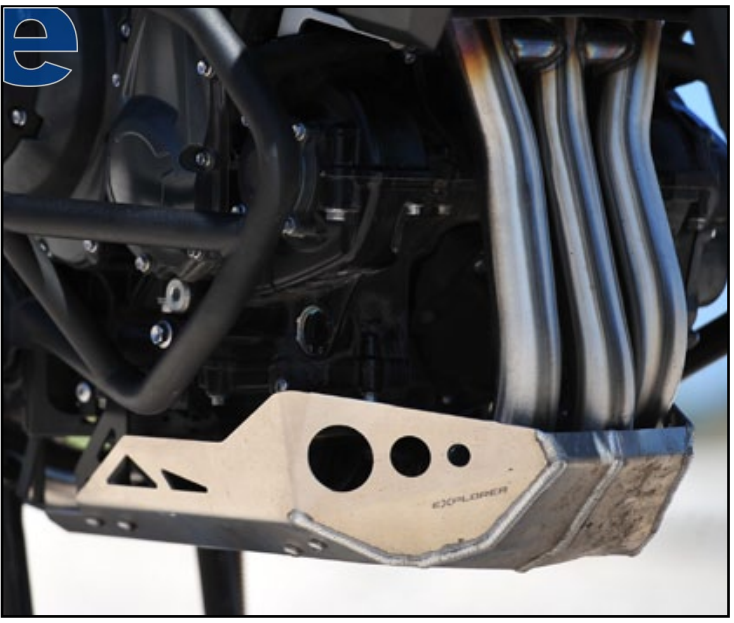
Η συγκέντρωση των μαζών, το συνολικό ζύγισμα του πλαισίου καταφέρνουν να εξαφανίσουν τα, ομολογουμένως πολλά, κιλά του μεγάλου Tiger εφόσον αυτό κινείται. Το κάνουν παιχνιδάκι σε οποιεσδήποτε συνθήκες θα το περίμενες εκ προοιμίου δυσκίνητο και βαρύ, θα αντιληφθείς το βάρος του μόνο όταν επιχειρήσεις να το τσουλήσεις σταματημένο με τα πόδια. Ναι, τότε

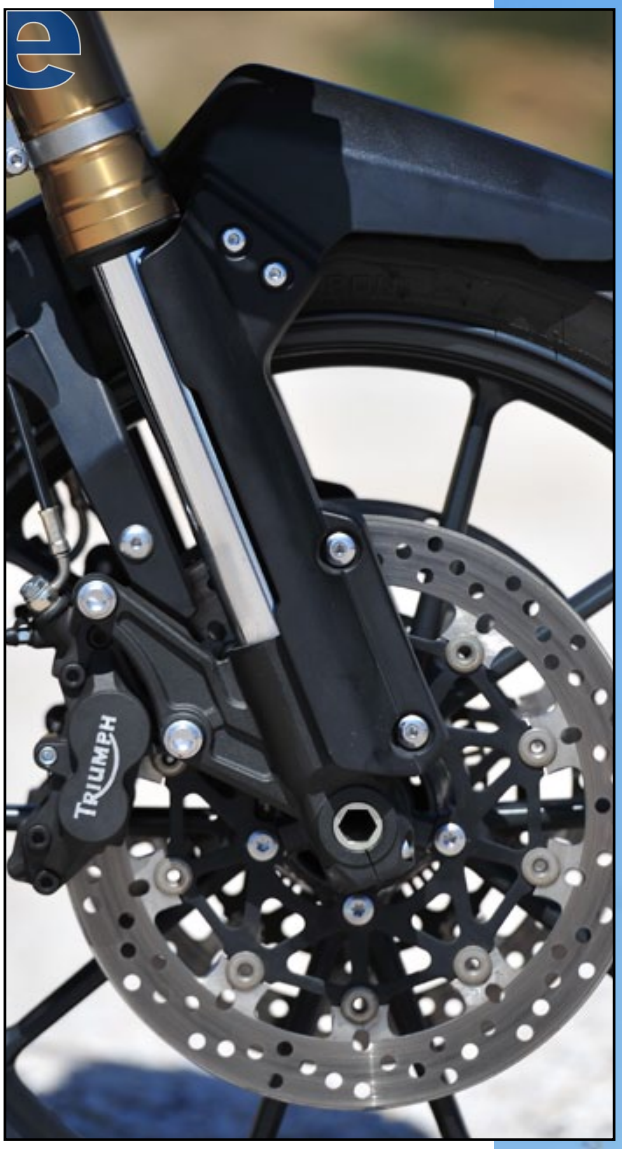
ξαφνικά αντιλαμβάνεσαι πως δεν πάει πουθενά, είναι όσα κιλά λέει.
Η ελαφριά γεύση δεν οφείλεται μόνο στα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά, είναι και αποτέλεσμα του κινητήρα. Η ευστροφία του, η αίσθηση ενός πραγματικά ελαφριού στροφάλου το κάνει να δείχνει ακόμη πιο αεράτο αφαιρώντας από την εξίσωση κίνησης την αδράνεια μιας μεγάλης περιστρεφόμενης μάζας. Τολμώ να πω πως στο χέρι το αισθάνομαι πολύ πιο ελαφρύ από το R1200GS, παρότι στη ζυγαριά τα χωρίζουν μερικές δεκάδες κιλά προς την αντίθετη κατεύθυνση…

Ψυχανάλυση

Κάπου εδώ λοιπόν θα αρχίσω να σας μιλώ για ψυχολογία. Το Tiger Explorer 1200 συνιστά μια εξόχως διασκεδαστική περίπτωση διχασμένης προσωπικότητας. Από τη μια το βλέπεις και σκέφτεσαι με τους συνήθεις όρους της συγκεκριμένης κατηγορίας, πως δηλαδή θα θέλει πτυχίο εμποροπλοιάρχου και άδεια από το λιμεναρχείο για να αποπλεύσει από το γκαράζ. Από την άλλη το καβαλάς και ξεχνάς όσα έχεις μάθει από τις υπόλοιπες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας, στο χέρι σου έχεις ένα χαρούμενο γκάζι σ' ένα αναπάντεχα ευκίνητο σύνολο.
Μπες σε στροφιλίκι με το Explorer και θα με καταλάβεις. Ορμάς με κάμποση φόρα στη στροφή, ετοιμάζεσαι να το παλέψεις για να μπει στην είσοδο και αυτό ξαπλώνει πρόθυμα, εντελώς ουδέτερα και με χαρακτηριστική άνεση. Κάθεται στην κλίση του και κρατάς το γκάζι ανοικτό χωρίς ποτέ να σε ανησυχήσει η λογική σκέψη "καβαλάω 260τόσα κιλά και 110τόσα άλογα κι αν κάνω λάθος θα χρειαστεί θεϊκή παρέμβαση για ν' αλλάξω γραμμή". Καμία σχέση. Κάνε ό,τι θες μέσα στη στροφή, τσίμπα φρένο, άλλαξε τη γραμμή σου, το Explorer θα το δεχτεί πειθήνια και θα σε ακολουθήσει λες και είναι 60 κιλά ελαφρύτερο. Εντάξει, τα λέω κάπως χαριτωμένα, μη νομίσετε πως καβαλάτε και Street Triple R, μιλώ πάντα έχοντας ως βάση τα δεδομένα της συγκεκριμένης κατηγορίας βαρέων βαρών. Το συμπέρασμα πάντως

KU61
HBJ


EXPLORER



παραμένει αναπάντεχα ευχάριστο.
Έχει όλα τα σωστά εφόδια, καλές αναρτήσεις, όσο σφικτές χρειάζεται χωρίς να θυσιάζουν άνεση, ωραίο ουδέτερο ζύγισμα, δυνατά και προοδευτικά φρένα, άριστο ABS και εξίσου καλό Traction Control για την "οξ' από δω" περίπτωση, ό,τι χρειάζεται για να ευχαριστηθείς στροφιλίκι. Κυριολεκτικά είναι τόσο καλά στημένο για επαρχιακό παιχνίδι που κάποια στιγμή θυμάμαι πως φοράω on-off λάστιχα και κάπου εκεί αρχίζω να συνειδητοποιώ τα όριά του, πολύ πριν κάποιο άλλο δομικό στοιχείο της μοτοσυκλέτας μου σφυρίξει πως το παράκανα.
Σε τέτοιες διαδρομές, όπως εύκολα μπορεί κανείς να καταλάβει, το γκάζι του είναι κάτι παραπάνω από υπεραρκετό, παρότι οι 137 ονομαστικοί ίπποι φτάνουν αρκετά κουτσουρεμένοι στον τροχό. Ο καλός ψεκασμός ωστόσο και η φουσκωμένη του καμπύλη ροπής κάνουν το παιχνίδι μια σκέτη απόλαυση και αποδεικνύουν πως τα 150 και 180φεύγα άλογα είναι απλά για τους ποζεράδες και τις πίστες. Εδώ που τα λέμε, ούτε καν τα 115 δε θα καταφέρεις να βγάλεις όλα μαζί σε ένα στενό στροφιλίκι. Άσε μια τρίτη στο κιβώτιο και παίξε με την ψυχή σου, τραβάει από πολύ χαμηλά και σου δίνει μέχρι αρκετά ψηλά.

Arai
TRIUMPH

Για χωμάτινες επιδόσεις δεν έχω να πω και πολλά. Μόλις μπεις στον χωματόδρομο τα πολλά κιλά με έναν μαγικό τρόπο επανέρχονται στο προσκήνιο. Ναι, μπορείς να βγάλεις από τη μέση ABS και Traction για να μην έχεις απρόσμενες ηλεκτρονικές ασυνεννοησίες, αλλά σε κάθε γλίστρημα θα θυμάσαι πού ήταν κρυμμένα αυτά τα 260 κιλά. Εδώ ακόμη και η ίδια η Triumph σου δείχνει τον ασφάλτινο προσανατολισμό της μοτοσυκλέτας: Διατίθεται με χυτές ζάντες και δεν υπάρχει (προς το παρόν τουλάχιστον) πρόβλεψη για ακτινωτές. Από κει πέρα, οι διαστάσεις των ελαστικών έχουν επιλεχθεί με γνώμονα τη δυνατότητα χρήσης τακουνάτων υποδημάτων και το καλό ζύγισμα εξακολουθεί να παραμένει σπουδαίος σύμμαχος. Όπερ σημαίνει πως σε βατούς χωματόδρομους και με άφθονη σύνεση στο δεξί σου χέρι το Explorer θα ανταποκριθεί θετικά. Στα πιο δύσκολα προχωράς με δική σου πρωτοβουλία και ευθύνη…

Οικονομικά και τεμπέλικα

Το ξέρεις βέβαια πως όλα αυτά τα ωραία που προανέφερα σε πόλη και επαρχιακό θα συναντήσουν κάπου το αντιστάθμισμά τους. Ναι, είναι στον αυτοκινητόδρομο. Όχι, δε θα σας πω πως αυτή η μοτοσυκλέτα δεν ταξιδεύει καλά, αλίμονο, μην τρελαθούμε κιόλας.

Απλά αυτή η τόσο παιχνιδιάρικη αίσθησή του, όταν βρεθείς στον ανοικτό δρόμο με μια βαρβάτη μέση ωριαία ταχύτητα, μεταφράζεται σε πιο ελαφρύ πάτημα από ό,τι θα περίμενες από τα κιλά, το μεταξόνιο και το ίχνος του. Συγκριτικά με τις υπόλοιπες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας του – πλην KTM – έχει σε μικρότερο βαθμό την ακλόνητη αίσθηση τρένου, είναι πιο ευερέθιστο σε ριπές ανέμου, χάνει ένα κλικ σε συνολική ποιότητα κύλισης όταν το ζητούμενο είναι να καταναλώνεις

TRIUMPH

εκατοντάδες χιλιόμετρα ευθειών και υπναλέα ανοικτών καμπών. Αυτό το ελαφρύ του πάτημα που μεταφράζεται σε ελαφρύ τιμόνι στις μεγάλες ταχύτητες. Εκεί οι μεγάλες επιφάνειες γύρω από το τιμόνι, όπως η ζελατίνα και οι χούφτες, επηρεάζονται εντονότερα από ριπές ανέμου και αυτό το αισθάνεσαι άμεσα στο χέρι, αλλά σε καμία περίπτωση δεν ήταν κάτι που με ανησύχησε ή με έβγαλε από τη γραμμή μου. Μην ανησυχείς, αν το θες για να γυρίσεις τον κόσμο δε θα το μετανιώσεις, δε θα ταλαιπωρηθείς.

Το δεύτερο αταίριαστο προς τον αυτοκινητόδρομο στοιχείο έχει να κάνει με τον κινητήρα. Κλείνεις μισή μοίρα το γκάζι και η μοτοσυκλέτα μπουμυτίζει αμέσως, η ταχύτητα πέφτει ακαριαία. Αυτή η νευρικότητα θυμίζει έντονα το Adventure της KTM και τίποτε άλλο στην κατηγορία, είναι δε άμεση συνέπεια του εύστροφου κινητήρα. Όσο την ευχαριστιέσαι στο στριφτερό παιχνίδι και την πόλη, άλλο τόσο δεν την απολαμβάνεις στο ταξίδι. Συμβιβασμοί φίλοι μου, αναπόφευκτοι συμβιβασμοί.

Έχει εξαιρετική αεροδυναμική προστασία και ανετότατη σέλα – η συνεπιβάτης μου παραπονέθηκε πως μετά από περίπου δύο ώρες ένιωθε κάποιους υψίσυχνους κραδασμούς στα μαρσπιέ της, χωρίς ωστόσο να την προβληματίζουν ιδιαίτερα. Η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα δοκιμής φοράει την έξτρα ψηλή ζελατίνα, η οποία ωστόσο στο ταξίδι με κάλυπτε χωρίς σκύψιμο ρυθμισμένη στην χαμηλότερη θέση, όπου περίπου φτάνει η στάνταρ ζελατίνα στην ψηλότερη θέση της, οπότε μάλλον δε θα υπάρχει πρόβλημα δίχως αυτήν. Η στάνταρ ζελατίνα της Triumph στο Explorer δείχνει επαρκής, τουλάχιστον δε μοιάζει με κιλοτάκι οργάνων

> αποκλείεται αυτό που καβαλάω να είναι μια μοτοσυκλέτα 260 κιλών

TRIUMPH
TIGER

Εξοπλισμός Μοτοσυκλέτας Δοκιμής

Η μοτοσυκλέτα που δοκιμάζουμε φορά μερικά αξεσουάρ επιπλέον του βασικού εξοπλισμού. Αυτά είναι:

- Ψηλή ζελατίνα
- Χούφτες τιμονιού
- Μεταλλική ποδιά κινητήρα
- Αισθητήρες πίεσης ελαστικών
- Προστατευτικό ρεζερβουάρ (Tank Pad)
- Κάγκελα κινητήρα
- Προβολείς ομίχλης

ΑΞΟΝΑΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ

Η τελική μετάδοση του Explorer είναι ένα μικρό θαύμα. Ο άξονας στη λειτουργία του είναι πραγματικά λες και δεν υπάρχει, γεγονός που δείχνει πως οι Άγγλοι μελέτησαν πολύ τις παραμέτρους κατασκευής του. Βασικό χαρακτηριστικό του είναι η χρήση ενός "μεταλλο-ελαστικού" υλικού με καουτσούκ, ώστε να είναι εξαιρετικά ομαλή η λειτουργία του στα ανοιγοκλεισίματα του γκαζιού. Το αποτέλεσμα τους δικαιώνει. Σε ό,τι δοκιμασία κι αν τον υπέβαλλα, ουδέποτε εισέπραξα κάποιο αρνητικό φαινόμενο, όπως οι αντιδράσεις άξονα. Αντιθέτως, αν εξαιρέσουμε τον διακριτικό χαρακτηριστικό ήχο σα σφύριγμα που κάνει, στη λειτουργία του τον ξεχνάς εντελώς.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Ο νέος τρικύλινδρος της Triumph είναι μαζεμένος σε διαστάσεις, εύστροφος και χαρακτηρίζεται από μεγάλα διαστήματα συντήρησης. Χαρακτηριστικά, τα μικρά σέρβις γίνονται κάθε 16,000 km και τα μεγάλα ανά 32,000.

Ο συνδυασμός του με ηλεκτρονικό γκάζι ride by wire έχει ως στόχο τον ακριβή έλεγχο των εκπομπών καυσαερίων και ελέγχεται από δύο επεξεργαστές. Ο σκοπός είναι ο ένας επεξεργαστής να ελέγχει διαρκώς τον άλλο, περιορίζοντας έτσι στο ελάχιστο το ενδεχόμενο αστοχίας που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τον έλεγχο της μοτοσυκλέτας.

Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι τύπου κασέτας, το ψυγείο λαδιού βρίσκεται εσωτερικά στο κάρτερ, ενώ έχει δοθεί πολλή προσοχή στις διαδρομές των σωληνώσεων ώστε να περνούν από σημεία που δε φαίνονται από τις εξωτερικές όψεις της μοτοσυκλέτας, δημιουργώντας μια καθαρή και συμπαγή εμφάνιση.

ΟΡΓΑΝΑ

Μικρό στο μάτι το πάνελ οργάνων, αλλά η ψηφιακή του οθόνη διαθέτει έναν σκασμό πληροφορίας: Δύο πλήρεις χιλιομετρητές με μέσες και στιγμιαίες καταναλώσεις, μέσες ταχύτητες, ένδειξη σχέσης στο κιβώτιο, στάθμη βενζίνης, θερμοκρασία, διαγνωστικά, μόνο τις ειδήσεις δε σου λέει. Από την οθόνη και κουμπιά στο τιμόνι ο αναβάτης μπορεί να περιηγηθεί σε ένα ευρύ μενού λειτουργιών, όπως τον έλεγχο του traction control (σε δύο επίπεδα και απενεργοποίηση), το απενεργοποιούμενο ABS, ακόμη και την επιλογή να θέσει εκτός λειτουργίας το σύστημα αυτόματης ακύρωσης φλας. Οι ρυθμίσεις αποθηκεύονται στη μνήμη, αλλά αν μπερδευτείς και τα κάνεις μαντάρα πάνω στα όργανα υπάρχει το κουμπί "Home" που σε επιστρέφει στις τελευταίες σωσμένες ρυθμίσεις. Εξαιρετικά χρήσιμο.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ

Το Explorer διαθέτει ABS με δυνατότητα απενεργοποίησης, σύστημα που τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία κάθε φορά που ο κεντρικός διακόπτης γυρνά σε θέση On από κλειστός. Επίσης έχει Traction Control, ρυθμιζόμενο σε δύο θέσεις και με επιλογή απενεργοποίησης. Ομοίως το TC τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία στην εκκίνηση, στη θέση που ήταν επιλεγμένη την τελευταία φορά. Το ηλεκτρονικό πακέτο ολοκληρώνεται με ένα Cruise Control (και αυτό στον βασικό εξοπλισμό), το οποίο τίθεται σε λειτουργία με κουμπί στο δεξί άκρο του τιμονιού και εφόσον η μοτοσυκλέτα κινείται με ταχύτητα από 60 ως 160 km/h. Όση ώρα αυτό λειτουργεί ο αναβάτης μπορεί να αλλάζει την ταχύτητα κίνησης με ένα κουμπί +/- στη δεξιά μανέτα, ενώ απενεργοποιείται αυτόματα αν ανοίξει το γκάζι, πατηθεί φρένο ή συμπλέκτης.

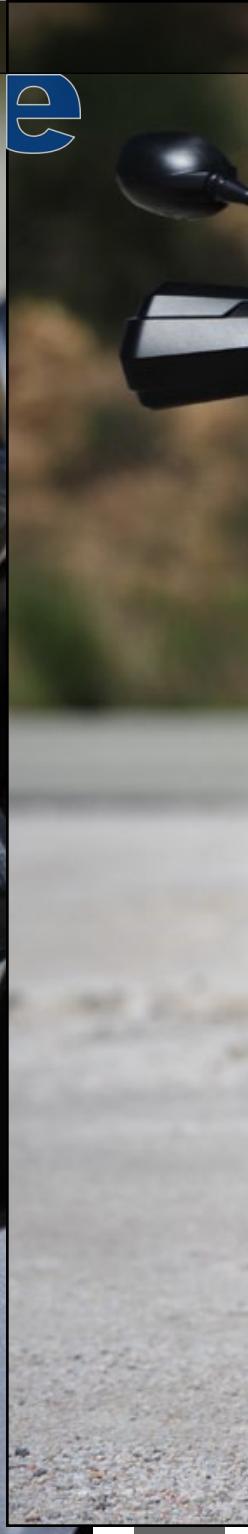
Arai

όπως συνήθως συμβαίνει με τον βασικό εξοπλισμό των ιαπωνικών μοτοσυκλετών. Τα πόδια είναι καλά καλυμμένα από τη ροή του αέρα, οπότε μας λείπει το ζευγάρι χούφτες που θα ολοκληρώσει ένα εξαιρετικό πακέτο προστασίας. Αυτό κατά την ταπεινή μου γνώμη δε θα έπρεπε να είναι έξτρα κυρία Triumph.

Φτάνουμε τώρα σε ένα σημαντικό ορόσημο του Explorer, την κατανάλωση. Δικάβαλο το ταξίδεψα με μέση κατανάλωση της τάξης των 6-6.5 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα και μέση ταχύτητα 140-150 km/h, νούμερο οικονομικότατο για έναν τόσο μεγάλο κινητήρα. Με λίγα παραπάνω χιλιόμετρα στο κοντέρ η κατανάλωση παραμένει κάτω από τα 7, όπερ σημαίνει ότι ένα λελογισμένο ταξίδι θα γίνει με αυτονομίες που προσεγγίζουν εύκολα τα 300 χιλιόμετρα, κι αυτό δίχως να κουβαλάς ένα βυτιοφόρο στο ρεζερβουάρ, μόλις 20 λιτράκια. Εδώ έχουμε έναν τεράστιο πόντο για το νέο Triumph, ειδικά στους χαλεπούς καιρούς που διάγουμε.

Στην πόλη η κατανάλωσή του σχεδόν νομοτελειακά ξεπερνά τα 8 lt/100 km, τείνοντας περισσότερο προς τα 8.5, ενώ αν το χέρι σου πίπτει βαρύ να περιμένεις διψήφιες τιμές για πλάκα. Λογικότατο. Τη σταθερή διακοσάρα με κατανάλωση γύρω στα 11 πάντως υπερβολική δεν τη λες με τίποτα…

Η τελική του ταχύτητα φτάνει λίγο πάνω από τα 230, ενώ είναι χαρακτηριστική η άνεση με την οποία θα δεις τα 220 στο κοντέρ. Αυτός ο κινητήρας έχει σαφώς κι άλλο ψωμί να δώσει, αλλά δεν πρέπει να ξεχνάμε πως φορά λάστιχα on-off, ο δείκτης ταχύτητας των οποίων δεν επιτρέπει περισσότερα. Για την κατηγορία και τις



BKT
241

απαιτήσεις της είμαστε μια χαρά εντός ποθητών ορίων.
Την εικόνα θολώνει λιγάκι μόνο το ηλεκτρονικό ride by wire γκάζι, έχοντας αυτήν την κλασική τεμπέλικη απόκριση, μια καθυστέρηση κλασμάτων του δευτερολέπτου στην ανταπόκριση προς την εντολή του χεριού, ανώδυνη μεν, αισθητή δε. Ήταν απαραίτητο λέει για να "δέσει" όλα τα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου της μοτοσυκλέτας, αλλά την ακριβή αίσθηση ενός παραδοσιακού γκαζιού ακόμη δεν την έχει πετύχει. Δεν κατηγορώ την Triumph, σε καμία από τις μοτοσυκλέτες που έχω οδηγήσει στη ζωή μου με τέτοιο γκάζι δεν έχω δει ακόμη κάτι διαφορετικό.

Τα προφανή

Φτάνουμε στο ζουμί λοιπόν. Εκεί που νομίζεις πως η κατηγορία έχει κορεστεί και δεν έχει άλλες εκπλήξεις να σου προσφέρει, να σου μια ιδέα που ανακατεύει λίγο τα πράγματα. Όλοι ξέραμε πως το 1200 έρχεται, κανένας δεν αμφέβαλε πως ο στόχος είναι το γνωστό και μη εξαιρετέο γερμανικό best seller, ελάχιστοι θα περίμεναν να δουν κάτι πολύ διαφορετικό στην όψη από όσα έχουμε ήδη δει τα τελευταία χρόνια.
Η Triumph δε διέψευσε εκ πρώτης όψεως και έπραξε το προφανές, έφτιαξε μια μοτοσυκλέτα που έχει εμφανή αισθητική συγγένεια με τα 800άρια αδελφάκια της, φοράει φυσικά τρικύλινδρο κινητήρα και εφοδιάζεται με περισσότερα απ' όσα θα περιμέναμε. Είναι σημαντική η ύπαρξη ενός ιδιαίτερα πλούσιου εξοπλισμού, ακριβώς γιατί η τιμή της είναι μέσα στον μέσο όρο της κατηγορίας, αλλά με γκατζετάκια που οι περισσότεροι άλλοι δίνουν έξτρα.

Άσε μια τρίτη στο κιβώτιο και παίξε με την ψυχή σου

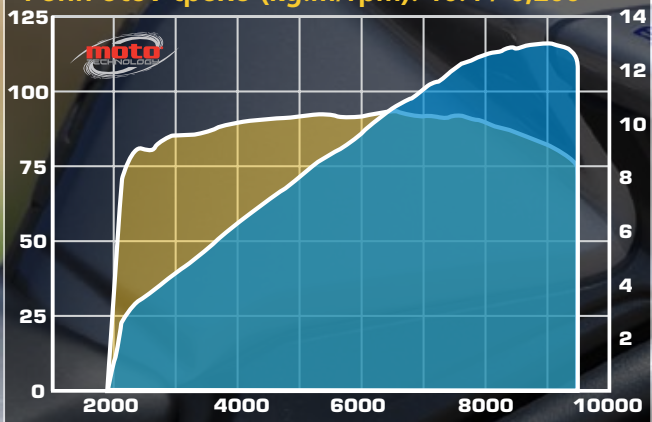
Το γκάζι, οι αναρτήσεις ή τα φρένα του Explorer δε θα σε συγκλονίσουν, όλα όμως είναι εξαιρετικά στα καθήκοντά τους και απολύτως τυπικά στο επίπεδο που πρέπει. Όπερ σημαίνει πως από κάθε άποψη η μοτοσυκλέτα είναι επαρκώς εξοπλισμένη όσο πρέπει για να νιώθεις χορτάτος, άνετος και ασφαλής. Το σημείο εντυπωσιασμού του είναι η φιλικότητά του, ο τρόπος που σε κερδίζει από την πρώτη στιγμή, η άνεση με την οποία συνδυάζει το αρχοντικό μέγεθος με την ευχρηστία της απρόσμενης ευελιξίας του.

Και ένα πράγμα είναι σίγουρο: Κοιτώντας τις τιμές στην κατηγορία δύσκολα θα βρεθεί κάποιος να κατηγορήσει την Triumph πως πουλάει το Tiger Explorer ακριβά. Τουναντίον θα έλεγα. <<

TRIUMPH

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 115.7 / 9,000
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.4 / 6,200



Το Tiger Explorer, με αριθμό πλαισίου 9974 και 1,968km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 21.3C, υγρασία 16%, ατμοσφαιρική πίεση 990.52mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,248 mm
Πλάτος:	885 mm
Ύψος:	1,410 mm
Μεταξόνιο:	1,530 mm
Ύψος σέλας:	837 mm
Βάρος κατασκευαστή:	259 kg (πλήρες)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4T, τρικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	85 x 71.4 mm
Χωρητικότητα:	1,215 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς κατασκευαστή:	137/9,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	12.3/6,400 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / Δ.Α.
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / 2.557
Σχέσεις:	1η 2.846 2α 2.056 3η 1.583 4η 1.333 5η 1.138 6η 1.037

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο ανοικτό
Rake:	23.9°
Trail:	105.5 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο πιρούνι Kayaba
Διαδρομή / Διάμετρος:	190 / 46 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	194 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.50 x 19 in
Ελαστικό:	Michelin Tourance EXP, 110/90 R19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 305mm, δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.0 x 17 in
Ελαστικό:	Michelin Tourance EXP, 150/70 R17
Φρένο:	Δίσκος 282 mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων, ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	20 lt
Μέση κατανάλωση:	7.2 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	278 km

TRIUMPH TIGER EXPLORER 1200 ABS
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
€14,790

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

Θα βαρεθούμε να βλέπουμε το ίδιο βάθρο φέτος

Enel
endesa
Enel

Αντίστροφη Μέτρηση

Δεν αποκλείεται φέτος να ευθυγραμμιστούν όλοι οι πλανήτες για την ιταλική οπισθοχώρηση, γεγονός που κάνει επιτακτική την ανάγκη μιας επιτυχίας, όχι σύντομα, άμεσα

Θυμάμαι τον Valentino Rossi την εποχή της παντοδυναμίας του να λέει πως έβλεπε το τέλος της καριέρας του κάπου στα 31-32 του, με άλλα λόγια πέρυσι ή φέτος. Πιθανότατα τότε δεν είχε προβλέψει τη φουρνιά των νέων εξωγήινων Stoner και Lorenzo και κυρίως την αποκαθήλωσή του από αυτούς. Τον θυμάμαι επίσης το 2004 μετακινούμενο από τη Honda στη Yamaha να έχει απορρίψει μια γενναία προσφορά της Ducati, διαρρέοντας στον στενό του κύκλο πως δε θα πήγαινε ποτέ στην ιταλική εταιρεία. Να λοιπόν που αυτά διαψεύστηκαν, τουλάχιστον το τελευταίο γιατί το πρώτο χρονικά παίζει ακόμη.

Η πρόσφατη δημόσια προστριβή του με τη Ducati έχει προκαλέσει ένα αναμενόμενο τσουνάμι φημολογιών και "έγκυρων" πληροφοριών που τον θέλουν του χρόνου πάνω σε σχεδόν οποιαδήποτε γιαπωνέζικη μοτοσυκλέτα, να προσπαθεί να σπάσει το συμβόλαιό του με τη Phillip Morris (που τον χρυσοπληρώνει για λογαριασμό της Ducati), μέχρι και το ενδεχόμενο να κάτσει εκτός δράσης για ένα μέρος της φετινής χρονιάς αν χρειαστεί. Ας τα δούμε λογικά τα πράγματα.

Δε χρειάζεται και πολλή σκέψη για να καταλάβουμε πως οι εργοστασιακές Yamaha και Honda είναι μάλλον ανέφικτοι προορισμοί. Αμφότερες εταιρείες έχουν επενδύσει στους νεαρούς πρωταθλητές τους, αναβάτες που έχουν ήδη κερδίσει τον Rossi και έχουν το μέλλον μπροστά τους. Επιπλέον αμφότεροι δε θα είναι καθόλου πρόθυμοι να τον δουν στο γκαράζ τους, γνωστές οι ιστορίες αντιπαλότητας φαντάζομαι.

Το σενάριο του Rossi σε μια δορυφορική ομάδα – Poncharal (Tech3) και Gresini λ.χ. θα έκαναν κωλοτούμπες – είναι εξίσου απίθανο. Με μια υποδεέστερη μοτοσυκλέτα δε θα μπορούσε να διεκδικήσει κάτι παραπάνω από μερικά βάθρα, όχι ο τρόπος που θα ήθελε να κλείσει την καριέρα του δηλαδή. Μια πλήρως εργοστασιακή αγωνιστική θα σήμαινε πως ο Ιταλός θα έκοβε πολύτιμους βαθμούς από τους εργοστασιακούς αναβάτες του ίδιου εργοστασίου. Λέτε να θέλει η Yamaha να δει τον Lorenzo να χάνει έναν τίτλο από τον Stoner, ή το ανάποδο, εξαιτίας του Rossi; Αποκλείεται.

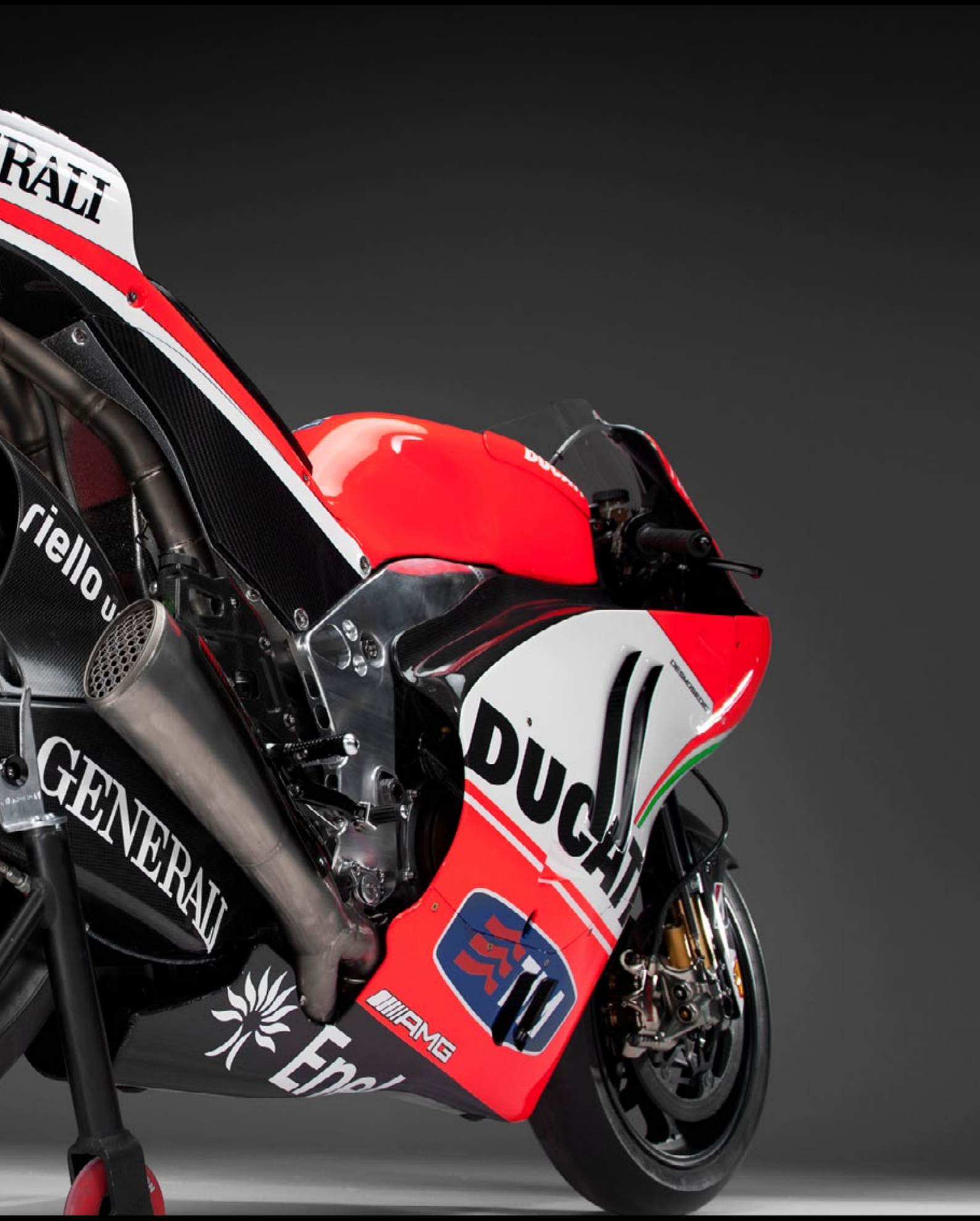
Σπύρος Τσαντήλας

Μετά υπάρχει το σενάριο Superbikes ή αυτοκίνητα, αλλά είμαι βέβαιος πως ο Rossi θέλει να φύγει από τα MotoGP με θόρυβο και όχι με τη ρετσινιά μιας αποτυχίας. Όσο για σπάσιμο του συμβολαίου του, αυτό θα κόστιζε εκατομμύρια και, το χειρότερο, από την τσέπη του. Η καλύτερη ρεαλιστική επιλογή είναι να μείνει και να προσπαθήσει να κάνει τη Ducati ανταγωνιστική.

Κάπου εδώ να θυμίσω πως πριν μερικά χρόνια το πανεπιστήμιο της Perugia τον έχρισε επίτιμο διδάκτορα Επικοινωνίας. Ναι, τον Rossi που παράτησε το σχολείο στα 16 για το Παγκόσμιο. Διότι είναι πραγματικά ένας Δόκτωρ στην Επικοινωνία. Βάζω στοίχημα πως ο ντόρος με τις δηλώσεις του μετά το Κατάρ έγινε αποκλειστικά και μόνο για να πιέσει τη Ducati να του δώσει όσα ζητάει έναν χρόνο τώρα. Την επομένη του επίμαχου πρώτου αγώνα έγινε έκτακτο Δ.Σ. στο Borgo Panigale, η Phillip Morris εμφανίζεται δυσαρεστημένη με τη Ducati, ο Filippo Preziosi δηλώνει πως το σφάλμα είναι του εργοστασίου, ο πρόεδρος της Ducati διαβεβαιώνει πως ο Rossi δε φεύγει και η πέμπτη θέση του Hayden στον ίδιο αγώνα περνά στο ντούκου. Διότι κανένας μα κανένας στο Borgo Panigale δεν έχει το θάρρος (ή το θράσος) να συστήσει στον Rossi αντί αναβαθμίσεων στη μοτοσυκλέτα του να επισκεφτεί έναν αθλητικό ψυχίατρο – όπως έκαναν πρόπερσι στον Melandri.

Ένα κρίσιμο πακέτο αναβαθμίσεων φημολογούμενο πως θα περιλαμβάνει ολοκαίνουργιο κινητήρα αναμένεται το αργότερο ως το Le Mans. Οι πληροφορίες λένε πως θα δούμε την αποδόμηση ενός ακόμη ιερού συμβόλου, την κατάργηση του V90 μοιρών για μικρότερη περιεχόμενη γωνία, σύμφωνα με τις επιταγές της ομάδας Rossi που συναντά προβλήματα με τη συγκεκριμένη γεωμετρία και δημιουργεί θέματα και στη χωροταξία του πλαισίου. Αφού κατάφερε να επιβάλλει το αλουμινένιο πλαίσιο, έρχεται η ώρα για έναν κινητήρα που θα έχει σχεδιαστεί ειδικά γι' αυτό και όχι το αντίθετο. Η Ducati δεν αντέχει άλλη αρνητική δημοσιότητα και οι κινήσεις της το δείχνουν. Κατήργησε το πλαίσιο που στρατηγικά λανσάρει στο 1199 Panigale ως "τεχνολογία MotoGP" και τώρα ετοιμάζεται να ξεφορτωθεί την L διάταξη στον κινητήρα της; Η Honda άλλαξε πέντε πλαίσια μόνο μέσα στο 2010 και ξόδεψε 40 εκατομμύρια ετησίως για να βρει μιαν άκρη με το RCV, αναλογικά η Ducati έχει κάνει λιγότερα σε δύο χρόνια.

Υπάρχουν αρκετά δεδομένα που λένε πως η άμμος στην κλεψύδρα της Ducati στεγνώνει επικίνδυνα γρήγορα. Από τη μια είναι το συμβόλαιο του Ιταλού πολυπρωταθλητή που φέτος τελειώνει και, βάσει των συνθηκών, ποιος ξέρει τι μέλλει γενέσθαι. Ο Jeremy Burgess ήρθε στη Ducati τραβηγμένος από τα μαλλιά, ο Αυστραλός ήθελε από πριν να συνταξιοδοτηθεί, δεν έχει πολύ μέλλον σε τρελλούς ρυθμούς και ο Rossi δεν κάνει δίχως αυτόν. Από την άλλη το ακόμη σημαντικότερο: Η επικείμενη εξαγορά της ιταλικής εταιρείας από τον Όμιλο Volkswagen μπορεί να σημάνει και την υποχρεωτική απόσυρση της εταιρείας από τα MotoGP. Επιπλέον, φαίνεται πως η επιβολή ανώτατου ορίου περιστροφής στους κινητήρες από το 2013 είναι μια σχεδόν ειλημμένη απόφαση από τις FIM και Dorna και σε αυτό η Ducati δηλώνει κάθετα αντίθετη καθώς ουσιαστικά της ακυρώνει το πλεονέκτημα του Desmo. Δεν αποκλείεται δηλαδή φέτος να ευθυγραμμιστούν όλοι οι πλανήτες για την ιταλική οπισθοχώρηση, γεγονός που κάνει επιτακτική την ανάγκη μιας μορφής επιτυχίας, όχι σύντομα, άμεσα.


RALI
riello
GENERALI
DUCATI
AMG

ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
JOAN LASCORZ

Στις 2 Απριλίου κατά τη διάρκεια δοκιμών στην Imola ο εργοστασιακός αναβάτης της Kawasaki, Joan Lascorz, είχε ένα πολύ άσχημο ατύχημα με αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό της σπονδυλικής του στήλης.

Για σχεδόν ένα μήνα ο Ισπανός παρέμενε σε καταστολή στη μονάδα εντατικής θεραπείας του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Vall d' Hebron. Επιτέλους στις 28 Απριλίου η Kawasaki Racing ενημέρωσε πως ο Joan ανέκτησε τις αισθήσεις του, αποσυνδέθηκε από την τεχνητή αναπνοή και επικοινωνεί πλήρως με το περιβάλλον του. Τις

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

επόμενες μέρες προγραμματίστηκε η μεταφορά του στο εξειδικευμένο Ινστιτούτο Guttmann για να ξεκινήσει η αποθεραπεία του.
Ως τώρα ωστόσο το ιατρικό του επιτελείο δε μπορεί να πει με σαφήνεια σε ποιον βαθμό θα επανέλθει η υγεία του αναβάτη, καθώς υπάρχει ακόμη πολύ σοβαρός κίνδυνος να μείνει παράλυτος. Του ευχόμαστε τα καλύτερα και, γιατί όχι, κάτι πολύ περισσότερο από απλώς να ξαναπερπατήσει: Να βρεθεί σύντομα πίσω στις πίστες του Παγκοσμίου!
Τη θέση του στην ομάδα της Kawasaki πήρε για τον αγώνα της Monza ο Sergio Gadea, γνωστός μας από τη συμμετοχή του στα 125GP και τη Moto2, χωρίς ωστόσο να έχει γίνει γνωστό αν η συνεργασία αυτή θα συνεχίσει και στο υπόλοιπο της σεζόν.

WORLD SUPERBIKE CHAMPIONSHIP
Ο ΧΟΡΟΣ ΤΗΣ ΒΡΟΧΗΣ

Σε Assen και Monza τον περασμένο μήνα όλοι οι αγώνες κατέληξαν σε αποτελέσματα που εν πολλής καθορίστηκαν από τις καιρικές συνθήκες. Οι ανατροπές και οι εκπλήξεις στην ημερησία διάταξη.

Από τα τέσσερα σκέλη που κανονικά θα έπρεπε να περιγράφουμε εδώ, μόλις ένα έγινε ολόκληρο και δύο μισά, ενώ ένα ακόμη δεν έγινε καν. Στο Assen το πρώτο σκέλος των WSBK διήρκεσε μόλις 9 γύρους πριν ανοίξουν οι ουρανοί, με τελικό νικητή τον Sylvain Guintoli (Ducati), Davide Guigliano (Ducati) και τρίτο τον Eugene Laverty (Aprilia). Το δεύτερο έγινε πλήρες και κατέληξε στον Jonathan Rea (Honda), ενώ πίσω του τερμάτισαν οι Sylvain Guintoli και Eugene Laverty.

Φτάνοντας στη Monza, ξανά η βροχή περιέπλεξε την κατάσταση. Στην pole ο Guintoli, το πρώτο σκέλος διήρκεσε μόλις τρεις γύρους πριν διακοπεί και ακυρωθεί εντελώς όταν η Parabolica έστειλε τρεις αναβάτες στον αέρα, με πιο άτυχο τον John Hopkins που έσπασε το πόδι του. Ήδη από το warm up το κατεστραμμένο BMW του Marco Melandri έδειχνε πως κάτι δεν πάει καλά. Το δεύτερο σκέλος έγινε σε μια πίστα που στέγνωνε, είχε όμως κάποια υγρά σημεία ακόμη. Ο Guintoli έχασε το πλεονέκτημα της εκκίνησης όταν του έσβησε η μοτοσυκλέτα του, ενώ στον αγώνα ο Tom Sykes εκτόξευσε την Kawasaki του μπροστά με έναν ρυθμό που κανείς άλλος δε μπόρεσε να πιάσει. Χτίζοντας μεγάλη διαφορά από τον πρώτο γύρο άφησε πίσω του τέσσερα εργοστασιακά να μάχονται για το βάθρο: Τα δύο Aprilia και τα δύο BMW. Τελικά στο βάθρο ανέβηκαν κατά σειρά οι Leon Haslam (BMW) και Eugene Laverty (Aprilia), όταν ο αγώνας διεκόπη μετά από 8 μόλις γύρους καθώς η δυνατή βροχή ξανάρχιζε.

Παραδόξως οι διοργανωτές αποφάσισαν εδώ να δώσουν τους μισούς βαθμούς στους αναβάτες, θεωρώντας πως έτρεξαν μόνο τον μισό αγώνα. Το περίεργο είναι πως για τους 9 γύρους του πρώτου σκέλους του Assen δόθηκαν οι πλήρεις βαθμοί…

Η πρωτιά στη βαθμολογία πέρασε στον Max Biaggi (Aprilia), παρότι το καλύτερο που κατάφερε σε δύο αγώνες ήταν η τέταρτη θέση στο πρώτο μέρος του Assen. Ο λόγος είναι η ακόμη χειρότερη απόδοση του Carlos Checa (Ducati), ο οποίος ξεκίνησε με τρίτη θέση στον πρώτο αγώνα της Ολλανδίας, αλλά ξαναπήρε βαθμούς μόνο στο δεύτερο σκέλος της Monza τερματίζοντας έβδομος.

Βαθμολογία: Biaggi 97.5, Checa 95.5, Sykes 91.5. Αναλυτικά στο www.worldsbk.com.

WORLD SUPERSPORT CHAMPIONSHIP
ΚΟΜΗΤΕΣ, ΞΕΠΑΡΘΕΝΙΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΝΕΡΟ

Σιγά μην την έβγαζαν καθαρή τα Supersport από τις καιρικές συνθήκες που τα έκαναν μαντάρα στη μεγάλη κατηγορία.

Στην Ολλανδία ο αγώνας έγινε υπό συνεχή βροχή, ο Sam Lowes (Honda) έφυγε μπροστά και έκανε μια γερή διαφορά μέχρι που έπεσε. Στο μεταξύ ωστόσο πολύ πιο πίσω συνέβαινε κάτι απίθανο. Ο Lorenzo Lanzi (Honda) εμφανίστηκε στον αγώνα δίχως να έχει συμμετοχή στους προηγούμενους, προκρίθηκε 21ος και ξαφνικά έπιασε έναν απίστευτο ρυθμό, πέρασε τους πάντες, βρέθηκε δεύτερος και έριξε γύρο μέχρι και στον 12ο! Με την πτώση του Lowes ο Ιταλός πανηγύρισε μια αναπάντεχη νίκη, με δεύτερο τον Kenan Sofuoglu (Kawasaki) και τρίτο τον Vladimir Leonov (Yamaha), ο οποίος είναι ο πρώτο Ρώσος αναβάτης που ανεβαίνει ποτέ σε βάθρο του Παγκοσμίου WSBK ή WSS!

Το περίεργο με τον Lanzi είναι πως η ομάδα του δεν ξαναεμφανίστηκε στον αγώνα της πατρίδας του, παρά τις ελπίδες που είχε αφήσει η νίκη του στην Ολλανδία. Στη Monza λοιπόν ήταν η σειρά του –εικονιζόμενου– Γάλλου Jules Cluzel (Honda) να πάρει τη νίκη μόλις στον τέταρτο αγώνα της ζωής του σε αυτό το πρωτάθλημα. Ξανά σε πλήρως υγρές συνθήκες ο αγώνας, ανέδειξε δεύτερο τον Sam Lowes μετά από μια ωραία μάχη μέχρι τέλους με τον Cluzel, με τρίτο τον Sofuoglu.

Στη βαθμολογία προηγείται ο Sofuoglu (61 β.) από τον Lowes (51 β.) και τον Fabien Foret (49 β.), ενώ ο Cluzel ακολουθεί με μόλις έναν βαθμό διαφορά. Αναλυτικά: www.worldsbk.com.

STONER ΚΑΙ ROSSI ΠΕΡΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Φαίνεται πως όσο στερεύουν οι καλές ειδήσεις η φαντασία κάποιων φουντώνει μέρα με τη μέρα.

Τις τελευταίες εβδομάδες ακούστηκαν έντονα φήμες για τους κ.κ. Casey Stoner και Valentino Rossi πως προτίθενται να αποσυρθούν από την ενεργό δράση μόλις ολοκληρωθεί η φετινή χρονιά των MotoGP.
Αμφότεροι έσπευσαν να διαψεύσουν. Ο Ιταλός το έκανε μέσω του λογαριασμού του στο Twitter, διαβεβαιώνοντας δεν έχει καμία τέτοια σκέψη, ενώ ο Αυστραλός προτίμησε μια πιο άμεση και θορυβώδη απάντηση. Στη συνέντευξη Τύπου του Estoril, ερωτηθείς σχετικά από κάποιον δημοσιογράφο, είπε πως δεν έχει σκεφτεί καν να σταματήσει τους αγώνες. Στη συνέχεια κοίταξε με νόημα έναν συγκεκριμένο Ισπανό δημοσιογράφο και καρφώνοντάς τον συνέχισε: "Μην πιστεύετε ό,τι διαβάζετε. Μην πιστεύετε ό,τι παράγετε!" Ήταν ο ίδιος δημοσιογράφος που πρωτοκυκλοφόρησε τη φήμη περί Stoner και εισέπραξε την ευθεία κατηγορία πως βγάζει ειδήσεις από την κοιλιά του. Καλά να πάθει.

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΟ BOL D'OR 2012

Η ομάδα της Kawasaki κατάφερε να σπάσει το σερί των Suzuki και Yamaha στον θρυλικό 24ωρο αγώνα αντοχής του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος.

Η ομάδα SRC Kawasaki με αναβάτες του Julien da Costa, Gregory Leblanc και Olivier Four τερμάτισε πρώτη μετά από 24 ώρες ή 781 γύρους στην 76ο επέτειο του θρυλικού αγώνα αντοχής στην πίστα Nevers στο Magny Cours της Γαλλίας.

Δεύτερη πίσω τους η πρωταθλήτρια Suzuki Endurance Racing Team, η οποία είχε μια ατυχία νωρίς στον αγώνα, όταν ο αναβάτης της Vincent Philippe έπεσε και έσπασε την κλείδα του, έτσι αναγκάστηκαν να τρέξουν το μεγαλύτερο μέρος του με μόνο δύο αναβάτες, τους Fabien Foret και Anthony Delhalle. Παρόλα αυτά πήραν τη δεύτερη θέση, μόλις 1 λεπτό και 41 δευτερόλεπτα πίσω από τους νικητές.
Τρίτη τερμάτισε η Monster Yamaha YART.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Έγινε στην Τρίπολη ο πρώτος αγώνας του φετινού πρωταθλήματος.

Στη **Superstock** ο Κώστας Κοντομάρος (στη φωτογραφία) πήρε την pole position και τη νίκη της μεγάλης κατηγορίας στον πρώτο αγώνα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας με μια Ducati 1098R και την υποστήριξη της Fan Motorcycles. Για μεγάλο μέρος του αγώνα έδωσε δυνατή μάχη με τον Αριστείδη Γκιζίνο και κατάφερε να τον περάσει, δίχως ωστόσο να απομακρυνθεί ώσπου η ατυχία οδήγησε τον Γκιζίνο εκτός μάχης. Το βάθρο της Superstock συμπλήρωσε ο Λευτέρης Πίππος με KTM RC8R και υποστήριξη της KTM SEE που επικράτησε του Μάριου Ταγκλή (Yamaha R1).

Στη **Supersport** νικητής αναδείχθηκε ο Βαγγέλης Καρακατσάνης (Honda), δεύτερος ο Σταύρος Τριντής (Honda) και τρίτος ο νεαρός Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος (Triumph). Ο Σάκης Συνιώρης που έκανε την επανεμφάνισή του στην κατηγορία είχε πολύ γρήγορο γυρολόγιο, όμως μια έξοδος για να αποφύγει σύγκρουση στην αρχή και μια μικρή πτώση του στέρησαν την ευκαιρία να παλέψει για τη νίκη.

Η **Open** είναι η νέα κατηγορία που απευθύνεται στο πιο ευρύ κοινό. Σε αυτήν νικητής αναδείχθηκε ο Στράτος Δεβελέκος με ένα CBR1000RR της Team Boustas, δεύτερος ο Κωνσταντίνος Φωτιάδης με ένα σχεδόν νορμάλ Yamaha R1 και τρίτος ο Δημήτρης Κριζέας με ένα Honda CBR600RR.

Τέλος στη **Racing** κατηγορία, νικητής των 250 ήταν ο Ανδρέας Παργινός, μπροστά από τον Γιώργο Κίτσο και τον Ανδρέα Λεφέβρ. Στα 125, που έτρεχαν παράλληλα με τα 250 και με δική τους κατάταξη, νικητής ήταν ο Γιάννης Κόλλιας, δεύτερος ο Κωνσταντίνος Σεφέρογλου και τρίτος ο Αντώνης Αβραμόπουλος.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ KAWASAKI ΣΤΟ TT ZERO!

Οι Ιάπωνες έχουν αρχίσει την επέμβαση στους σοβαρούς ηλεκτρικούς αγώνες καμουφλαρισμένοι.

Το αμερικανικό asphaltandrubber.com ανακάλυψε στη λίστα συμμετοχών του ηλεκτρικού TT Zero 2012 μια τελευταία προσθήκη με το όνομα Bournemouth Kawasaki/Zytek Automotive η οποία θα τρέξει με ένα ZX-10Rev. Τι γίνεται εδώ;

Κατ' αρχή να ξεκαθαρίσουμε πως επισήμως η Kawasaki δεν έχει ανακοινώσει τίποτα. Ωστόσο οι Αμερικανοί συνάδελφοι το έψαξαν λίγο βαθύτερα το θέμα και βρήκαν μερικά πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία. Πρώτον, η Bournemouth είναι η καλύτερη ομάδα της Kawasaki στο Isle of Man, αυτή που συνήθως έχει την πιο "εργοστασιακή" υποστήριξη. Η Zytek Automotive είναι ένας κολοσσός για τα δεδομένα της ηλεκτροκίνησης, προσφέροντας της υπηρεσίες της σε πολύ μεγάλες εταιρείες και έχει εμπλοκή με αγώνες αντοχής όπως οι 24 ώρες του Le Mans. Πιθανότατα η Zytek πρέπει να πέφτει μάλλον αλμυρή για τον προϋπολογισμό μιας ομάδας όπως η Bournemouth, εκτός αν υπάρχει κάποιο έξτρα κονδύλι από το εργοστάσιο ίσως; Η Kawasaki είχε δηλώσει συμμετοχή και το 2011 στο TT Zero, μα τελικά δεν έτρεξε. Για τη μοτοσυκλέτα δε γνωρίζουμε τίποτε, αλλά το όνομά της υπονοεί ένα ZX-10R στο οποίο έχει αλλαχθεί το μοτέρ με ηλεκτρικό. Άγνωστος είναι προς το παρόν και ο αναβάτης της ομάδας.

Αρχίζει να μυρίζει συγκεκαλυμμένη εμπλοκή του εργοστασίου πίσω από αυτήν την προσπάθεια, ομοίως όπως κάτι τέτοιο φαίνεται και στη συμμετοχή της ηλεκτρικής Mugen με τον βασικό αναβάτη της Honda, John Mc Guinness. Φέτος στο TT Zero θα είναι παρόντα όλα τα μεγάλα ονόματα του χώρου, όπως η επιστρέφουσα Mission Motors με ομάδα δύο αναβατών και όλα δείχνουν πως οι Ιάπωνες αρχίζουν να παίρνουν πολύ στα σοβαρά τα ηλεκτρικά superbikes.

VERMEULEN ΣΤΗ ΘΕΣΗ EDWARDS

Ένας παλιός μας γνώριμος θα επιστρέψει για τουλάχιστον έναν αγώνα στα MotoGP.

Άτυχος ο Τεξανός αναβάτης της NGM Forward Racing Project, έσπασε την κλείδα του όταν παρασύρθηκε από τη μοτοσυκλέτα του Randy de Puniet στις κατακτήριες δοκιμές του Estoril κι έτσι θα αναγκαστεί να απουσιάσει από το γαλλικό GP του Le Mans. Στη θέση του για αυτόν τον αγώνα θα τρέξει ο Chris Vermeulen.

Ο Αυστραλός είχε πέρυσι μια πολύ δύσκολη χρονιά με την Kawasaki στο WSBK, τραυματίστηκε σοβαρά και έχασε μεγάλο μέρος της σεζόν, έτσι στο τέλος αντικαταστάθηκε και φέτος έμεινε χωρίς κάποια σοβαρή πρόταση. Εκμεταλλεύτηκε τον ελεύθερό του χρόνο για να παντρευτεί την καλή του, αλλά φυσικά στο πίσω μέρος του μυαλού του οι αγώνες εξακολουθούν να έχουν μια πρωταγωνιστική θέση. Θα τον δούμε στο Le Mans με μια BMW CRT, να συνδυάζει την εμπειρία του από τα δύο πρωταθλήματα που συνθέτουν ουσιαστικά αυτές τις μοτοσυκλέτες και, γιατί όχι, θα έχει την ευκαιρία να αποδείξει πως του αξίζει μια θέση σε υψηλό επίπεδο. Δεν τον έχουν πάρει τα χρόνια ακόμη άλλωστε.

HUSQVARNA NUDA ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

Θετικό ντεμπούτο για το δικύλινδρο Husky σε αγώνα του γαλλικού πρωταθλήματος.

Η Husqvarna Motorcycles και η Royal Moto France έτρεξαν από κοινού ένα Nuda 900 στον Bol d'Argent, έναν τρίωρο αγώνα αντοχής στις 13 Απριλίου, ως πρελούδιο στον 24ωρο αγώνα Bol d'Or. Αναβάτες της μοτοσυκλέτας ήταν δύο συνάδελφοι από το περιοδικό Moto Revue.

Το τελικό αποτέλεσμα ήταν εξαιρετικά θετικό για το νέο Husqvarna, καθώς παρά το ερασιτεχνικό επίπεδο των αναβατών του κατάφερε να πάρει την ένατη θέση μεταξύ 31 συμμετοχών.

RED BULL X-FIGHTERS 2012

Ο Νεοζηλανδός Levi Sherwood, κέρδισε στον πρώτο αγώνα του Red Bull X-Fighters 2012 που πραγματοποιήθηκε στο Dubai.

Με την υποστήριξη του Σεΐχη Hamdan bin Mohammed bin Rashid Al Maktoum, Πρίγκιπα του Ντουμπάι, ο Levi Sherwood κέρδισε στον πρώτο αγώνα Red Bull X-Fighters της φετινής σεζόν. Ο Sherwood είχε εξαιρετική απόδοση στην εντυπωσιακή χωμάτινη πίστα που κατασκευάστηκε πάνω στη λευκή άμμο του Walk, στη Jumeirah Beach Residence, σε μια διοργάνωση αξίας ενός εκατομμυρίου δολαρίων, μπροστά σε 20,000 θεατές.

Με την έναρξη του φετινού πρωταθλήματος, που περιλαμβάνει έξι αγώνες σε τέσσερις ηπείρους, το Ντουμπάι χάρισε στον Sherwood την τέταρτη νίκη της καριέρας του και την πρώτη μετά από τον θρίαμβο του στο Λονδίνο το 2010. Ο Αυστραλός Rob Adelberg έκανε την έκπληξη καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση, ενώ ο Javier Villegas ανέβηκε για πρώτη φορά στο βάθρο κατακτώντας την τρίτη θέση.

Επόμενος αγώνας στις 12 Μαΐου στο Glen Helen των Η.Π.Α.

Ο HOPKINS ΕΣΠΑΣΕ. ΞΑΝΑ...

Υπάρχει η ατυχία, η γκαντεμιά και μετά ο John Hopkins.

Τι να πρωτοπούμε γι' αυτόν τον άνθρωπο, παίζει στην αγωνιστική του καριέρα να έχει περάσει περισσότερο χρόνο με γύψους, καρφιά και ράμματα απ' ότι με φόρμες, μηχανικούς και σαμπάνιες.

Πάνω που η περσινή χρονιά στο BSB φάνηκε να τον ξαναβάζει σε τροχιά ανόδου, ήρθε όλο χαρά στο WSBK και στις τελευταίες δοκιμές πριν αρχίσει η σεζόν... πάρ' τον κάτω, σπασμένο χέρι. Επέστρεψε πριν λίγες εβδομάδες, ξαναμπήκε σε φουλ αγωνιστικό ρυθμό, πήγε στη Monza και στο καταραμένο πρώτο σκέλος... σπασμένο πόδι και σχισμένος μυς στον γοφό.

Με λίγα λόγια, πάλι χειρουργεία και σίγουρη απουσία από το Donington, ενώ οι ελπίδες του πλέον είναι να προλάβει το Miller στην πατρίδα του.

Να του ευχηθούμε ταχεία ανάρρωση – αν και έχω αρχίσει να φοβάμαι πως δεν του φέρνει και καλή τύχη, μετά από τόσες φορές...

MICHELIN Pilot Road 3

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

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

XST X SIPE TECHNOLOGY · 2CT TWO COMPOUND TECHNOLOGY

www.michelinpilotroad3.com

MICHELIN

ΕΝΑΣ SHAKEY ΤΡΟΠΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ CHATTER

Στο Le Mans ο Shane "Shakey" Byrne θα τρέξει στη θέση του James Ellison με τη CRT του Paul Bird.

Ο James Ellison δεν έχει καταφέρει ακόμη φέτος να πάρει έστω κι έναν βαθμό στο πρωτάθλημα MotoGP. Το πρόβλημά του λέει πως είναι το υπερβολικό chattering στη μοτοσυκλέτα του. Η ομάδα του μόλις ανακοίνωσε πως για έναν αγώνα μόνο θα δώσει μια ευκαιρία στον Άγγλο Shane Byrne. Επισήμως δεν πρόκειται για αντικατάσταση του Ellison, αλλά απλά για μια μοναδική εμφάνιση του Byrne. Αν τώρα αυτός καταφέρει να τα πάει καλύτερα βέβαια, ποιος ξέρει.

Το ερώτημα για μας είναι ρητορικό. Έχεις πρόβλημα με το chattering και πας να το λύσεις με κάποιον που το παρατσούκλι του είναι... Shakey (τρεμάμενος); Οφθαλμό αντί οφθαλμού, γιατί όχι!

ΕΝΑ (ΑΚΟΜΗ) ΑΝΘΡΑΚΟΝΗΜΑΤΙΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Όχι, μην τρομάζετε, δεν είναι η νέα επινόηση της Ducati για να τρομάξει τον Valentino Rossi.

Η ομάδα BQR Avintia Blusens τρέχει με δύο αναβάτες στο πρωτάθλημα CRT MotoGP και τα δύο της ZX-10R φορούν αλουμινένια πλαίσια που τους φτιάχνει η FTR. Τουλάχιστον έτσι ήταν στον πρώτον αγώνα, γιατί από τον δεύτερο και μετά η BQR αποφάσισε να δώσει στον Ivan Silva προς δοκιμή ένα νέο ανθρακονημάτινο πλαίσιο δικής της κατασκευής, ενώ ο έτερος αναβάτης, Yonni Hernandez, συνεχίζει με το αλουμινένιο.

Σκοπός της ομάδας είναι φυσικά να εξελίξει και τα δύο για να δει ποιο φέρνει τα καλύτερα αποτελέσματα. Εδώ που τα λέμε οι δύο αναβάτες της είναι σχεδόν πάντα στην ουρά της κατάταξης και δε θα τους πειράξει και πολύ η φετινή χρονιά να εξελιχθεί σε κάπως πειραματική, όπως είναι άλλωστε φέτος ολόκληρη αυτή η υποκατηγορία έτσι κι αλλιώς.

EUROPEAN SUPERSTOCK CHAMPIONSHIP

Πρώτη φετινή νίκη για το νέο Ducati 1199 Panigale επί ιταλικού εδάφους.

Superstock 1000: Ο Γάλλος Sylvain Barrier είχε κατακτήσει τη νίκη με το BMW S1000RR του στον πρώτο αγώνα της Imola και συνέχισε με το ίδιο στυλ και στο Assen. Φτάνοντας όμως στη Monza ο Ιταλός Lorenzo Savadori κατάφερε να πάρει την πρώτη νίκη του 1199 Panigale, γιορτάζοντάς το με τον καλύτερο τρόπο μέσα στην πατρίδα της Ducati. Τρίτος τερμάτισε ο έτερος αναβάτης της Ducati, Eddi La Marra, παίρνοντας για τρίτο συνεχόμενο αγώνα την ίδια ακριβώς θέση με το δεύτερο Panigale. Στη βαθμολογία ο Savadori πήρε βραχεία κεφαλή (53 β.) από τον Barrier (50 β.) και τον La Marra να ακολουθεί από κοντά με 48 β.

Superstock 600: Ο Ιταλός Riccardo Russo κρατά ψηλά τα χρώματα της Yamaha, καθώς με νίκη στη Monza εδραιώθηκε στην πρώτη θέση της βαθμολογίας, μετά από ένα πιο φτωχό Assen και την πέμπτη θέση. Αυτός που έχασε την πρωτοκαθεδρία είναι ο Ολλανδός Michael VD Mark (Honda), ο οποίος ήταν πρώτος μετά τη νίκη του στον αγώνα της πατρίδας του, αλλά περιορίστηκε στην τέταρτη θέση της Monza. Δεύτερος στην Ιταλία τερμάτισε ο Βέλγος Gauthier Duwelz (Honda) και τρίτος ο Ελβετός Bastien Chesaux (Honda). Στη βαθμολογία ο Russo με 61 βαθμούς ακολουθείται από τον VD Mark (54 β.) και τον Calero Perez (Yamaha, 50 β.).

Η NORTON ΣΤΟ ISLE OF MAN

Η αγγλική εταιρεία στις 18 Απριλίου ανακοίνωσε επίσημα τη συμμετοχή της στο Senior TT του 2012 στο Isle of Man TT!

Η μοτοσυκλέτα της είναι χτισμένη με μια λογική τύπου CRT γύρω από τον V4 κινητήρα του Aprilia RSV4 και ένα πλαίσιο που φτιάχτηκε κατά παραγγελία για τη συγκεκριμένη αγωνιστική από την επίσης αγγλική Spondon, ενώ πολλά τμήματα έχουν φτιαχτεί σε εργαλειομηχανή CNC μέσα στις εγκαταστάσεις της Norton. Το πακέτο τροφοδοσίας και ηλεκτρονικών εξελίσσεται από τη συνεργάτιδα εταιρεία της Norton, Active Technologies Limited. Στις ως τώρα ανακοινώσεις ξεκαθαρίζεται πως δεν παρέχεται καμία επίσημη βοήθεια από το ιταλικό εργοστάσιο της Aprilia, εκτός από μια καθαρά συμβουλευτική υποστήριξη σε ό,τι χρειαστεί.

Η ομάδα θα έχει αναβάτη τον Ian Mackman και θα βασιστεί εξ ολοκλήρου σε χορηγικά χρήματα για να καλύψει τα έξοδά της.

Θυμίζουμε πως η Norton παράγει μια σύγχρονη ρέπλικα του ιστορικού Commando, το 961, για χρήση δρόμου με δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα, ωστόσο η συγκεκριμένη V4 αγωνιστική μοτοσυκλέτα δεν έχει ανάλογη εμπορική προοπτική, παρά μόνο να ξαναφέρει το σπουδαίο λογότυπο στις πίστες. Καθώς ωστόσο το V4 δεν είναι ένα ομολογκαρισμένο μοντέλο, δεν έχει τη δυνατότητα να τρέξει σε κατηγορίες superbike του αγγλικού πρωταθλήματος, όπως πολύ θα ήθελε η Norton. Περισσότερα: http://www.nortonmotorcycles.com.

Ο ΝΕΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΤΗΣ DUCATI

Είναι πλέον σαφές και επίσημο, η Ducati ετοιμάζει ένα νέο μοτέρ για το Desmosedici με μικρότερη περιεχόμενη γωνία. Πότε θα έρθει όμως;

Την απάντηση έδωσε ο Filippo Preziosi στο Estoril, την επομένη του αγώνα. Κανονικά εκείνη τη μέρα θα γινόταν μια επίσημη δοκιμή των MotoGP, ωστόσο επικρατούσης κακοκαιρίας αυτή ανεβλήθη. Στην Πορτογαλία οι Ιταλοί είχαν φέρει μια αναβαθμισμένη έκδοση του υπάρχοντος κινητήρα, την οποία θα δοκίμαζαν οι δύο εργοστασιακοί αναβάτες – εφόσον γινόταν η δοκιμή. Σε αυτόν η Ducati Corse έχει αλλάξει τα χαρακτηριστικά απόδοσης ώστε να είναι πιο εύχρηστος, με περισσότερη ροπή χαμηλά και λιγότερη δύναμη ψηλά, καθώς οι αναβάτες παραπονιούνται πως έχει τόση πολλή ισχύ που δεν τους βοηθάει να στρίψουν. Παράλληλα με μικροαλλαγές στα πλαϊνά του πλαισίου, ελπίζουν πως θα βρουν κάτι καλό μέχρι να φτάσει το νέο μοτέρ.

Αυτό ωστόσο, όπως αποκάλυψε ο Preziosi, δε θα έρθει τώρα στο Le Mans ως αρχικά λεγόταν. Το πλάνο τους είναι να το έχουν αργά τον Ιούλιο στη Laguna Seca, ενώ στο μεταξύ προγραμματίζουν τρεις δοκιμές με αυτόν. Για την καθυστέρηση υπάρχουν δύο βασικοί λόγοι. Πρώτον θέλουν να εξαντλήσουν όλα τα δεδομένα, καθώς είναι εντελώς νέος κινητήρας και δε ρισκάρουν να εμφανίσει προβλήματα, πρέπει να έχει δοκιμαστεί εξαντλητικά και να είναι εγγυημένα αξιόπιστος και αποδοτικός. Δεύτερον, αυτή τη φορά δε θα θυσιάσουν το πρόγραμμά τους, δηλαδή σχεδιάζουν να τον φέρουν στην ομάδα ως τέταρτο σε σειρά κινητήρα από τους έξι που δικαιούνται, οπότε οι προηγούμενοι θα πρέπει να εξαντλήσουν τη διάρκεια ζωής τους ως είχε αρχικά προγραμματιστεί. Τώρα, σε τι θέση θα βρίσκονται βαθμολογικά οι δύο αναβάτες τους ως τότε, μόνο η Ιστορία μπορεί να μας δείξει.

GILLES TOOLING

PAPASTAVROU Shops

Ο πρωταθλητής στις προσφορές

Σετ Μανετες Gilles tooling

για CBR 1000 /08

σε χρυσό

από **310 €**

HOT DEAL

Τώρα 160€

η προσφορά ισχύει μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων

Τεντωτήρες αλυσίδας Gilles tooling

από **192€**

Τώρα 109€

ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30, ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ: 210 9249350

Στο κατάστημα μας θα βρείτε επίσης προσφορές των παρακάτω επωνύμων εταιριών:

DAINESE YOSHIMURA AGV SHOEI SCORPION EXHAUSTS

ΑΝΤΙΟ ESTORIL

Όλα δείχνουν πως ο φετινός αγώνας στην πορτογαλική πίστα είναι ο τελευταίος της για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας.

Γνωρίζουμε από πέρυσι πως πρόθεση της Dorna είναι να μείνουν στο πρόγραμμα τρεις το πολύ αγώνες στην Ιβηρική Χερσόνησο. Κατά τη διάρκεια του αγώνα στο Jerez ανακοινώθηκε από τον Carmelo Ezpeleta πως η συγκεκριμένη πίστα θα περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα σίγουρα και του χρόνου αλλά μετά το μέλλον άγνωστο. Η δεύτερη σίγουρη ισπανική πίστα για του χρόνου είναι η Aragon, ενώ εικάζεται πως Catalunya και Valencia θα εναλλάσσονται κάθε χρόνο στο πρόγραμμα. Το Estoril ωστόσο δε φαίνεται πως θα ξαναδεί στο κοντινό μέλλον MotoGP και απομένει μόνο η επίσημη ανακοίνωση από τη Dorna.

Το πρόγραμμα του 2013 αναμένεται να αλλάξει πολύ, καθώς θεωρείται βέβαιη η είσοδος της Ινδίας με τη νέα της πίστα στο Νέο Δελχί. Μάλιστα λέγεται πως αυτός θα είναι ο εναρκτήριος αγώνας της επόμενης χρονιάς, με το Κατάρ δεύτερο καθώς βολεύει από πλευράς μετακινήσεων: Το αεροδρόμιο του Κατάρ είναι έτσι κι αλλιώς βασικός σταθμός μετεπιβίβασης για τις ασιατικές πτήσεις. Στην ουρά περιμένει το Τέξας με τον τρίτο αμερικάνικο αγώνα που θεωρείται βέβαιος, ενώ υπάρχει και η Αργεντινή, μια ακόμη συμφωνημένη μελλοντική συνεργασία για επέκταση των GP σε νέες ηπείρους. Άρα να περιμένουμε κι άλλες πίστες να κοπούν από το πρόγραμμα.

Το ερώτημα βέβαια είναι γιατί να μείνουν μέσα τέσσερις ισπανικές πίστες (έστω και με τρεις μόνο αγώνες ετησίως) και να πεταχτεί έξω η Πορτογαλία; Ειδικά όταν η Aragon είχε προκύψει ως προσωρινή λύση μέχρι να ολοκληρωθεί το Balatonring της Ουγγαρίας, το οποίο μάλλον το έφαγε η μαρμάγκα. Προφανώς ουδέν μονιμότερο του προσωρινού.

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

Η Αγία Τριάδα

Τρεις αγώνες στο νέο πρωτάθλημα και τρεις φορές είδαμε σχεδόν την ίδια κατάταξη στον τερματισμό. Το βάθρο φυσικά είναι μονίμως κατειλημμένο από τους ίδιους τρεις. Όλα δείχνουν πως (και) η φετινή σεζόν θα είναι μια μονομαχία Stoner-Lorenzo με μπαλαντέρ Pedrosa

Moto GP

World Championship
motoGP
FOR A SAFER & GREENER FUTURE

>> Casey Stoner

Αν και είχε να χάσει πρωτιά σε οποιαδήποτε χρονομετρημένη δοκιμή από την προηγούμενη σεζόν, φτάνοντας στο Κατάρ ο πρωταθλητής του 2011 είδε τον μεγάλο του αντίπαλο Jorge Lorenzo να του παίρνει την pole. Ομοίως και στον αγώνα υποχρεώθηκε να υποκύψει στον Ισπανό. Όπως μάθαμε αργότερα, ο Stoner μετά το μισό του αγώνα αντιμετώπισε πρόβλημα με το σύνδρομο arm pump, με αποτέλεσμα να μην έχει αίσθηση στα χέρια του και να μη μπορεί να πιέσει αναλόγως.

Στο Jerez ωστόσο ο Αυστραλός επέστρεψε δυναμικά και παίρνοντας την πρώτη του φετινή νίκη έδειξε πως ξεπερνά το θέμα. Όπως απεκάλυψε ο ίδιος, το chatter που ταλανίζει τα RCV φέτος είναι η αιτία που του προκαλεί το arm pump και γι' αυτό στη διάρκεια του αγώνα, αν χρειαστεί, αλλάζει τρόπο οδήγησης και έχει ειδικούς χάρτες στη μοτοσυκλέτα του ώστε να αποφεύγει τα χειρότερα.

Στην Πορτογαλία με μια ακόμη πειστική νίκη, ο Stoner έπιασε κορυφή στη βαθμολογία και απέδειξε πως, ακόμη κι αν δεν έχει βρει ακόμη θεραπεία στο chattering, βρίσκει τρόπο να το περνά αλώβητος. Και τι τρόπο: Στον αγώνα του Estoril, παρότι έφυγε από την αρχή μπροστά και έφτιαξε μια μικρή διαφορά ασφαλείας από τον Lorenzo, ο Ισπανός τον απείλησε ευθέως και προς το τέλος της μάχης φαινόταν πως αργά ή γρήγορα θα τον προσπερνούσε. Όμως στους τελευταίους δύο γύρους ο Stoner βρήκε ένα απίστευτο γυρολόγιο και κράτησε πίσω τον βασικό του φετινό αντίπαλο, παρότι αυτός στην πορεία είχε σπάσει το ρεκόρ της πορτογαλικής πίστας.

REPSOL
HONDA
Satu HATI.
GAS
ATTLAX

>> Jorge Lorenzo

Μετά από "τις καλύτερες δοκιμές της ζωής του" ο Jorge Lorenzo καβαλάει ένα M1 σαφώς πιο ανταγωνιστικό από το περσινό. Έχει λίγο-πολύ την ταχύτητα που πρέπει απέναντι στα πανίσχυρα Honda και διατηρεί το βασικό του χαρακτηριστικό, που δεν είναι άλλο από την ταχύτητα μέσα στη στροφή.

Ο Ισπανός δείχνει να έχει ωριμάσει πολύ φέτος, διατηρώντας εξαιρετικές σχέσεις με τους αντιπάλους του, ακόμη και τον Pedrosa, ενώ φαίνεται πως έχει μάθει ότι δε μπορείς πάντα να κερδίζεις. Μετά την εντυπωσιακή του νίκη στον εναρκτήριο αγώνα, υποχρεώθηκε δύο φορές σε ήττα από τον Stoner και μάλιστα στα ίσα, χωρίς να έχει ο ίδιος κάποιο πρόβλημα, απλά ο αντίπαλός του ήταν πιο γρήγορος. Παρόλα αυτά απολαύσαμε έναν Lorenzo που χαμογελούσε με τα αποτελέσματά του, ικανοποιημένο που έμεινε μέσα στις μάχες και αισιόδοξο πως θα έχει τον τίτλο εντός βεληνεκούς του μέχρι τέλους.

Μάλιστα στο Estoril, όπου γιόρτασε τα 25α του γενέθλια, έκανε και πλακίτσες με τον Stoner μέσω Twitter. Έχοντας ήδη μια δεκαετία στα Grand Prix, ο Jorge έγραφε ανήμερα των γενεθλίων του πως "νιώθω λίγο γέρος εδώ τώρα", για να του απαντήσει ο Stoner "πρόσεξε μη σπάσεις κάνα πόδι γέρος άνθρωπος" και να τα γελάκια μεταξύ τους.

YAMAHA
PIZZO
BRIDGESTONE

>> Dani Pedrosa

Φέτος είναι μια κρίσιμη χρονιά για τον Ισπανό. Η κυριαρχία του Stoner από πέρυσι τον έχει αφήσει σε δεύτερη μοίρα εντός της ομάδας και ξέρει πως το να μην έχει κατακτήσει έναν τίτλο μετά από τόσα χρόνια στο HRC είναι μεγάλη σκιά στη σχέση του με το εργοστάσιο. Από την άλλη έχει την υποστήριξη της Repsol, γεγονός που πλέον απειλείται ανοικτά από την αναμενόμενη έλευση του Marc Marquez του χρόνου. Το σημείο τριβής βέβαια είναι ο κανονισμός που λέει ότι rookie δεν πάει απευθείας σε εργοστασιακή ομάδα, αλλά αυτόν τον καιρό η Honda έχει πέσει με όλη της την ορμή πάνω στη Dorna πιέζοντας για την κατάργησή του – φοβούμενη μήπως γίνει διεκδικήσιμος από άλλες ομάδες ο έτερος φέρελπις Ισπανός που λατρεύει η Repsol.

Στο μεταξύ ο Dani Pedrosa φαίνεται να είναι επίσης στην πιο ώριμη χρονιά του φέτος. Έχει την ταχύτητα, έχει πια την εμπειρία και καβαλά την κατά τεκμήριο καλύτερη μοτοσυκλέτα του πρωταθλήματος. Το ζητούμενο γι' αυτόν είναι, πρώτον, να μπορέσει να κερδίσει στα ίσια τους δύο μπροστινούς του – κάτι που ακόμη δεν έχει κάνει φέτος – και, δεύτερον, να μείνει υγιής ως το τέλος και μέσα στη διεκδίκηση του τίτλου. Διότι ως γνωστόν κάθε χρόνο όλο και κάτι χάνει λόγω τραυματισμών.

Στους τρεις πρώτους αγώνες του 2012 ο Dani είναι μέσα στα βάθρα, αλλά ουδέποτε έδειξε σοβαρά πως μπορεί να πάρει τη νίκη, χάνοντας τελικά στο τέλος από την ταχύτητα των δύο βασικών του αντιπάλων. Μάλιστα στο Jerez χρειάστηκε να δώσει σκληρή μάχη για να μη χάσει και την τρίτη θέση του βάθρου από τον σεληνιασμένο Cal Crutchlow. Θα χρειαστεί να ανεβάσει ένα κλικ την απόδοσή του αν θέλει να δει νίκες, διότι οι κ.κ. Stoner και Lorenzo φαντάζουν πολύ αγριεμένοι φέτος.

PEDROSA

>> Cal Crutchlow

Πέρασε μια δύσκολη χρονιά προσαρμογής, κατά την οποία έδειξε σημάδια ταχύτητας αλλά είχε και πολλές, πάρα πολλές πτώσεις. Φέτος όμως ο Άγγλος είναι μια εντελώς διαφορετική ιστορία. Μας το υπέδειξε από τις δοκιμές της pre season γράφοντας το όνομά του αρκετές φορές μεταξύ των ταχύτερων και από την αρχή της αγωνιστικής περιόδου βάλθηκε να βγάλει μάτια.

Δύο τέταρτες θέσεις σε Losail και Jerez, με τη δεύτερη να φτάνει ως την απειλή του Pedrosa και του βάθρου από τον εντυπωσιακό Άγγλο, ενώ σε αμφότερες περιπτώσεις τερμάτισε μπροστά από τον πιο έμπειρο ομόσταυλό του. Τελικά το σερί των τέταρτων θέσεων σταμάτησε στην Πορτογαλία όπου ο Andrea Dovizioso κατάφερε να πάρει την ενδοοικογενειακή μάχη.

Μπορεί η M1 του Crutchlow να μην είναι στο επίπεδο των δύο εργοστασιακών, αλλά ήδη ο νεαρός πρωταθλητής Supersport έχει βάλει στο μάτι την πρωτιά μεταξύ των ιδιωτικών ομάδων και εκφράζει μια απύθμενη όρεξη για το πρώτο του βάθρο. Σοβαρός, μετρημένος και δουλευταράς είναι, την ταχύτητα την έχει, αργά ή γρήγορα θα έρθει και η ευκαιρία του να καθιερωθεί στα MotoGP, αρκεί να την αρπάξει. Μην ξεχνάμε πως πολλά συμβόλαια λήγουν φέτος το καλοκαίρι και ήδη ο Ben Spies ζει τον δικό του εφιάλτη.

YAMAHA
TECH3
YAMAHA
35
MONSTER
TECH3
YAMAHA
SPIDI
YAMAHA

>> Andrea Dovizioso

Άλλος ένας αναβάτης σε μια χρονιά-στοίχημα, ο Dovi ψάχνει ακόμη να βρει τα βήματά του με τη Yamaha. Μαθημένος σε έναν διαφορετικό τρόπο οδήγησης από μια διαφορετική μοτοσυκλέτα, ο Ιταλός τώρα λέει πως αναγκάστηκε να αλλάξει την οδηγική του φιλοσοφία για να ταιριάξει με τη Yamaha M1. Κατά τα φαινόμενα τα καταφέρνει, αφού μέχρι τώρα δεν πέφτει με τίποτε κάτω από την πέμπτη θέση, ανεβαίνοντας μάλιστα στην τέταρτη στο Estoril, κερδίζοντας επιτέλους τον ομόσταυλό του Crutchlow.

Ακούγονται μερικές υπόνοιες για μια ελαφριά ψύχρα στις μεταξύ τους σχέσεις στο γκαράζ της Tech3, αλλά αμφότεροι συνοδεύονται με τον χαρακτηρισμό ως καλά παιδιά, οπότε μάλλον δεν πρέπει να παίζουν και πολλά, απλά μια λογική αγωνιστική αντιπαλότητα δεδομένου ότι σε τρεις αγώνες ως τώρα ουσιαστικά οι μάχες δίνονται μεταξύ τους και μόνο.

Μετά το Jerez ο Dovi δήλωσε σε μια συνέντευξη πως ο Crutchlow βολεύεται καλύτερα στο M1 γιατί έχει την εμπειρία και το οδηγικό στυλ των Superbikes, για να του απαντήσει ο Άγγλος πως γι' αυτό μετρούσε τόσες τούμπες πέρυσι και πως ο ίδιος αναγκάστηκε να προσαρμοστεί στα MotoGP για να μπορέσει φέτος να οδηγήσει γρήγορα και με συνέπεια, οπότε ας ψάξει αλλού ο Ιταλός για δικαιολογίες. Αβρότητες δηλαδή, απλώς μερικές αβρότητες μεταξύ γειτόνων…

STANLEY
LeoVince
MOTUL

>> Alvaro Bautista

Ο νεαρός Ισπανός έχει καθιερωθεί πλέον στα όρια της εξάδας και αποκτά τη σταθερότητα που του έλειπε δίπλα στην ταχύτητα που ήδη είχε. Παραμένει ήσυχος και λίγες φορές τον ακούμε σε δηλώσεις, αλλά με το καλό RCV του Gresini η λογική λέει πως θα έχει την ευκαιρία να παίξει και ψηλότερα στο άμεσο μέλλον. Τουλάχιστον να φτάσει στο επίπεδο να πολεμήσει στα ίσια τα δύο Yamaha της Tech3.

SAN CARLO
Blauer
HONDA
REV'IT!
Castrol

>> Stefan Bradl

Ο Γερμανός rookie έχει ξεκινήσει τη χρονιά εξαιρετικά, τερματίζοντας σταθερά μεταξύ 7ης και 9ης θέσης. Ο Stefan Bradl έχει ήδη εντυπωσιάσει αρκετό κόσμο με τη μεθοδικότητα με την οποία δουλεύει, καθώς και την ψυχραιμία που δείχνει στις μάχες όπου μπλέκεται. Το γεγονός λ.χ. πως στο Jerez τα δύο εργοστασιακά Ducati ούτε καν που τον έβλεπαν ως τον τερματισμό του αγώνα σίγουρα θα του δίνει θάρρος.

ARROW
NISSIN
elf
DINAMICA

>> Nicky Hayden

Ο Αμερικανός έκανε ένα αναπάντεχο ντεμπούτο στη φετινή χρονιά, κάνοντας αγώνες που ο Valentino Rossi δεν είδε ούτε στον ύπνο του με τη Desmosedici. Αποκορύφωμα το ισπανικό GP του Jerez όπου ο Hayden για μερικούς γύρους έπαιζε με τους πρωτοπόρους για μια θέση στο βάθρο, ωστόσο γρήγορα εξαναγκάστηκε σε υποχώρηση και βρέθηκε τελικά μόλις μια θέση μπροστά από τον ταλαίπωρο Rossi.

Σε εντελώς αντίθετη μοίρα βρέθηκε στο Estoril, όχι όμως από δικό του φταίξιμο. Η μοτοσυκλέτα του αντιμετώπισε ένα περίεργο πρόβλημα όταν το GPS που συνεργάζεται με την κεντρική μονάδα ελέγχου του κινητήρα του δυσλειτούργησε με αποτέλεσμα, όπως το είπε εύγλωττα ο ίδιος, "η μοτοσυκλέτα μου νόμιζε πως έτρεχε σε μια άλλη πίστα." Αλλού του έκοβε το γκάζι νομίζοντας πως μπαίνει σε εσάκι ενώ ο ίδιος ήταν σε γρήγορη στροφή, αλλού του έδινε γκάζι ενώ αυτός περίμενε να χρησιμοποιήσει το φρένο κινητήρα. Το αποτέλεσμα για τον Αμερικανό είναι πως στο πορτογαλικό GP ο τερματισμός του ήταν κάτι λιγότερο από ένα θαύμα, αφού σε πολλές περιπτώσεις μέσα σε κάθε γύρο κινδύνευε με πτώση από την απρόβλεπτη συμπεριφορά των ηλεκτρονικών του.

Το βασικό γεγονός ωστόσο παραμένει: Ο Rossi αναγκάστηκε να αντιγράψει το στήσιμο της δικής του μοτοσυκλέτας για να μπορέσει να ξεκολλήσει από τον πάτο της κατάταξης των πρωτοτύπων, ένα τεράστιο μετάλλιο για τον δουλευταρά, συμπαθέστατο και μονίμως ήσυχο Nicky.

GENERALI
TIM
GENERALI
BATTLAX
GENERALI

>> Valentino Rossi

Αν το 2011 ήταν η χειρότερη σεζόν στην καριέρα του Ιταλού θρύλου, το 2012 ξεκίνησε ακόμη πιο χάλια. Τελευταίος μεταξύ των εργοστασιακών πρωτοτύπων στο Κατάρ, ο Rossi ξέσπασε αμέσως μετά κατά της Ducati προκαλώντας έναν πανικό φημών και δηλώσεων. Ωστόσο στον ίδιο αγώνα η πέμπτη θέση του Nicky Hayden προκάλεσε μερικά ερωτήματα.

Κάπως έτσι ο Rossi, έχοντας στο μεταξύ επιβεβαιώσει πως δεν πρόκειται να εγκαταλείψει την προσπάθεια με τη Ducati φέτος, αποφάσισε να αντιγράψει τις ρυθμίσεις του Hayden και να δοκιμάσει την τύχη του από κει και πέρα. Ουδέποτε κατάφερε να πλησιάσει την εξάδα, παίζοντας μονίμως γύρω στις θέσεις 8 με 9, αλλά τουλάχιστον ξέχασε τον εφιάλτη των κατακτήριων δοκιμών του Jerez όταν ο Randy de Puniet χρονομετρήθηκε με το CRT Aprilia του σχεδόν ένα δευτερόλεπτο πιο γρήγορα!

Στο Estoril ο Rossi με την έβδομη θέση πήρε το καλύτερο φετινό αποτέλεσμά του, δηλώνοντας πως πλέον άλλαξε το οδηγικό του στυλ για να ταιριάξει με τη μοτοσυκλέτα –τουλάχιστον ώσπου να έρθει ο νέος κινητήρας, κάτι που δεν αναμένεται πριν τη Laguna Seca ωστόσο.

TIM
DUCATI
TIM
ups

>> Hector Barbera

Ο νεαρός Ισπανός της Pramac Ducati συνεχίζει τη σταθερή του πορεία από πέρυσι, δίχως όμως κάποια σημαντική βελτίωση. Ξεκίνησε τη χρονιά περνώντας τον Rossi στο Κατάρ για να τερματίσει όγδοος, ενώ στους επόμενους δύο αγώνες περιορίστηκε στην ένατη θέση. Φυσικά και αυτός έχει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των δύστροπων Desmosedici, γεγονός που δεν επιτρέπει στις ιδιωτικές ομάδες των Ducati να διεκδικήσουν κάτι καλύτερο από τις υπόλοιπες ιδιωτικές ομάδες. Ακόμη χειρότερα είναι τα πράγματα για τον Karel Abraham που ακόμη δεν έχει καταφέρει να τερματίσει σε κάποιο από τα τρία πρώτα Grand Prix.

>> Ben Spies

Ο Τεξανός ξεκίνησε τη σεζόν ακούγοντας τα αφεντικά του να του μοιράζουν συγκεκαλυμμένα τελεσίγραφα, γνωρίζοντας πως φέτος πρέπει να αποδείξει την αξία του με νίκες αλλιώς στο τέλος του 2012 αποχαιρετά το εργοστασιακό M1. Παραδόξως όμως οι τρεις πρώτοι του αγώνες εξελίχθηκαν σε μια σκέτη απελπισία.

Στο Κατάρ δεν έφταιγε ο ίδιος. Συνέβη το εξής παράξενο: Μια πτώση στα δοκιμαστικά είχε ως αποτέλεσμα να ραγίσει το ανθρακονημάτινο υποπλαίσιο, ωστόσο αυτό δεν έγινε αντιληπτό από την ομάδα του και στον αγώνα άρχισε να ταλαντώνεται επικίνδυνα, με αποτέλεσμα να μη μπορεί να οδηγήσει όπως θα ήθελε.

Πηγαίνοντας στο Jerez, αντιμετώπισε προβλήματα με το στήσιμο της μοτοσυκλέτας, ρίσκαραν μια έντονη αλλαγή στην κατανομή βάρους η οποία δεν του βγήκε και το αποτέλεσμα ήταν άλλο ένα κάκιστο αποτέλεσμα στην 11η θέση.

Στο Estoril τέλος, ο Spies βρήκε το σωστή στήσιμο της M1 του, αλλά "έχασα αρκετές θέσεις στην αρχή από δικά μου οδηγικά λάθη. Τουλάχιστον βρήκα τον σωστό δρόμο με τη μοτοσυκλέτα μου και ξαναχτίζω την εμπιστοσύνη μου. Δυστυχώς όμως είμαι ήδη εκτός πρωταθλήματος."

Αν καταφέρει να φτάσει στο επίπεδο των εξωγήινων με μια μοτοσυκλέτα που αποδεδειγμένα μπορεί και διεκδικήσει 2-3 νίκες, μπορεί ακόμη να σώσει τη χρονιά του. Αλλιώς…

YAMALUBE
YAMAHA

>> CRT

Aleix Espargaro - Randy de Puniet

Στον πρώτο αγώνα, ακόμη και την ώρα της απονομής, οι δημοσιογράφοι δεν ήξεραν αν η πρώτη CRT θα έμπαινε στο park ferme ή αν ο πρώτος CRT αναβάτης θα ανέβαινε στο βάθρο. Τελικώς η Dorna έκανε το προφανές, δηλαδή έδωσε μια θέση προβολής στη μοτοσυκλέτα και τον αναβάτη της καλύτερης CRT του αγώνα, ώστε να κάνει τις χορηγίες σε αυτές κάπως ελκυστικότερες, δεδομένου ότι αγωνιστικώς ακόμη δεν έχουν ελπίδα να δουν από κοντά τα πρωτότυπα των εργοστασίων.

Την πρωτοκαθεδρία των CRT λοιπόν έχει σχεδόν καβατζώσει στους πρώτους αγώνες η ομάδα των Espargaro (#41) και de Puniet (#14) με τις Aprilia τους. Μάλιστα παίζει μια δυνατή μεταξύ τους μάχη για τον πρώτο αναβάτη. Σε αυτήν προς το παρόν προηγείται ο Espargaro, ο οποίος είναι και ο μόνος αναβάτης της υποκατηγορίας αυτής που έχει βαθμολογηθεί και στους τρεις αγώνες. Ο de Puniet δείχνει πιο γρήγορος και έμπειρος, αλλά είχε την ατυχία να μείνει από μηχανικό πρόβλημα στο Jerez, ενώ στο Estoril έχασε στα ίσια τη μάχη από τον ομόσταυλό του. Θα περιμένουμε και τον Colin Edwards να μπει στο παιχνίδι, ο οποίος όμως έσπασε την κλείδα του σε ένα ατύχημα όπου ο ίδιος δεν έφταιγε. Ο de Puniet έπεσε στα χρονομετρημένα του Σαββάτου στο Estoril και η σερνόμενη μοτοσυκλέτα του μάζεψε τον άτυχο Edwards που στο μεταξύ είχε τελειώσει τον γρήγορο γύρο του και ρόλαρε εκτός αγωνιστικής γραμμής για να μην ενοχλεί. Κάπως έτσι ο Αμερικανός έχασε το πορτογαλικό GP και ελπίζουμε να είναι πίσω σε φόρμα στη Γαλλία.

SHARK
POWER ELECTRONICS
14
PULL&BEAR
Bankia
41

Moto 2

World Championship
motoGP

>> Marc Marquez - Pol Espargaro

Οι δύο πρωταγωνιστές του πρωταθλήματος είναι αναμφίβολα πλέον οι κ.κ. Marquez (#93) και Espargaro (#40). Μεταξύ τους μοιράζονται τις τρεις νίκες της χρονιάς ως τώρα, στον πρώτο και τρίτο αγώνα ο Marquez, στο Jerez ο Espargaro. Στο μεταξύ, εκτός των δύο δυναμικά ξεχωρίζουν πίσω τους οι Thomas Luthi (τρίτος σε Jerez και Estoril) και Andrea Iannone (δεύτερος στο Losail). Ο προπέρσινος πρωταθλητής Toni Elias έχει ξεκινήσει πολύ νωχελικά τη χρονιά, με μια 14η θέση στο Κατάρ, ένατη στην Ισπανία και έβδομη στην Πορτογαλία. Μάλλον η περσινή περιπέτεια των MotoGP τον έβγαλε έξω από τα νερά του και θα χρειαστεί λίγο χρόνο για να προσαρμοστεί ξανά. Μόνο που αυτή τη φορά το φαβορί λέγεται Marc Marquez και δε θα τον περιμένει να βρει τη φόρμα του, αν αργήσει κι άλλο ο Elias ίσως ανακαλύψει πως η βαθμολογική διαφορά θα είναι πολύ μεγάλη πια για να καλυφθεί.

REPSOL
REPSOL
CatalunyaCaixa
DENLOP
SHOEI

Moto 3

orld Championship
motoGP

>> Sandro Cortese - Maverick Vinales

Οι δύο πρωτοπόροι της μικρής κατηγορίας αντικατοπτρίζουν και τη μονομαχία δύο εργοστασίων: Ο Γερμανός με KTM και ο Ισπανός με Honda μάχονται στην κορυφή της κατάταξης των τετράχρονων 250. Αν αυτοί οι δύο ήταν γνωστοί μας από τα δίχρονα 125 πέρυσι, ένας ακόμη αναβάτης έκανε την έκπληξη ερχόμενος από το πουθενά. Ο Ιταλός Romano Fenati με το FTR Honda του πήρε μια δεύτερη θέση στο Κατάρ και νίκη στο Jerez, ωστόσο δεν τερμάτισε στην Πορτογαλία. Μαζί με ένα ακόμη KTM, αυτό του Luis Salom, συμπληρώνει μια τετράδα αναβατών που έχει ήδη ξεχωρίσει βαθμολογικά στη Moto3 και δείχνει πως μεταξύ της θα παιχτεί ο φετινός πρώτος τίτλος.

Η νέα κατηγορία μας ήρθε με άφθονο θέαμα, στα πρότυπα της Moto2, παρότι εδώ οι μοτοσυκλέτες δεν είναι όλες ίδιες. Οι δύο τελευταίοι γύροι του Estoril, για παράδειγμα, ήταν ένα κλασικό θρίλερ για να το βλέπεις αναπόφευκτα όρθιος κλείνοντας τα μάτια σε κάθε προσπέραση, με τον Cortese να επικρατεί του Vinales για 55 χιλιοστά του δευτερολέπτου!

Red Bull

Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	45'37.513
2	Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	+1.421
3	Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	+3.621
4	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Monster Yamaha Tech 3	+13.846
5	Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	+16.690
6	Alvaro BAUTISTA	SPA	San Carlo Honda Gresini	+21.884
7	Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	+26.797
8	Ben SPIES	USA	Yamaha Factory Racing	+33.262
9	Stefan BRADL	GER	LCR Honda MotoGP	+35.867
10	Hector BARBERA	SPA	Pramac Racing Team	+53.363
11	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+1'02.630
12	Aleix ESPARGARO	SPA	Power Electronics Aspar	+1'20.736
13	Randy DE PUNIET	FRA	Power Electronics Aspar	+1'23.483
14	Michele PIRRO	ITA	San Carlo Honda Gresini	+1'37.905
15	Danilo PETRUCCI	ITA	Came IodaRacing Project	1 γύρος
Δεν Τερμάτισαν				
	Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing	5 γύροι
	James ELLISON	GBR	Paul Bird Motorsport	10 γύροι
	Yonny HERNANDEZ	COL	Avintia Blusens	12 γύροι
	Mattia PASINI	ITA	Speed Master	17 γύροι
	Ivan SILVA	SPA	Avintia Blusens	17 γύροι

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

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	USA	IND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	Honda	20	25	25																**70**
2	Yamaha	25	20	20																**65**
3	Ducati	10	8	9																**27**
4	ART	3	4	4																**11**
5	SUTER	4	-	-																**4**
6	IODA	-	3	1																**4**
7	FTR	-	-	2																**2**
8	BQR-FTR	2	-	-																**2**
9	BQR	-	1	-																**1**

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	USA	IND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	C. Stoner	16	25	25																**66**
2	J. Lorenzo	25	20	20																**65**
3	D. Pedrosa	20	16	16																**52**
4	C. Crutchlow	13	13	11																**37**
5	A.Dovizioso	11	11	13																**35**
6	A. Bautista	9	10	10																**29**
7	S. Bradl	8	9	7																**24**
8	N. Hayden	10	8	5																**23**
9	V. Rossi	6	7	9																**22**
10	H. Barbera	7	6	6																**19**
11	B. Spies	5	5	8																**18**
12	A. Espargaro	1	4	4																**9**
13	R. de Puniet	3	-	3																**6**
14	C. Edwards	4	-	-																**4**
15	D. Petrucci	-	3	1																**4**
16	M. Pirro	-	-	2																**2**
17	M. Pasini	-	2	-																**2**
18	Y. Hernandez	2	-	-																**2**
19	I. Silva	-	1	-																**1**

Ομάδες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	USA	IND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	Repsol Honda	36	41	41																**118**
2	Yamaha Factory Racing	30	25	28																**83**
3	Monster Yamaha Tech3	24	24	24																**72**
4	Ducati Team	16	15	14																**45**
5	San Carlo Honda Gresini	9	10	12																**31**
6	LCR Honda	8	9	7																**24**
7	Pramac Racing Team	7	6	6																**19**
8	Power Electronics Aspar	4	4	7																**15**
9	NGM Mobile Forward Racing	4	-	-																**4**
10	CAME Ioda Racing Project	-	3	1																**4**
11	Avintia Blusens	2	1	-																**3**
12	Speed Master	-	2	-																**2**

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	USA	IND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	M. Marquez	25	20	25																**70**
2	P. Espargaro	16	25	20																**61**
3	T. Luthi	11	16	16																**43**
4	A. Iannone	20	2	11																**33**
5	S. Redding	10	13	5																**28**
6	J. Zarco	4	6	13																**23**
7	M. Kallio	6	9	7																**22**
8	T. Elias	3	7	9																**19**
9	B. Smith	7	5	6																**18**
10	A. de Angelis	-	4	10																**14**

Moto 2

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Marc MARQUEZ	SPA	Team CatalunyaCaixa Repsol (Suter)	44'04.086
2	Pol ESPARGARO	SPA	Pons 40 HP Tuenti (Kalex)	+1.987
3	Thomas LUTHI	SWI	Interwetten-Paddock (Suter)	+2.071
4	Johann ZARCO	FRA	JIR Moto2 (Motobi)	+9.227
5	Andrea IANNONE	ITA	Speed Master (Speed Up)	+10.481
6	Alex DE ANGELIS	RSM	NGM Mobile Forward Racing (Suter)	+21.180
7	Toni ELIAS	SPA	Mapfre Aspar Team (Suter)	+21.394
8	Julian SIMON	SPA	Blusens Avintia (Suter)	+21.504
9	Mika KALLIO	FIN	Marc VDS Racing Team (Kalex)	+21.581
10	Bradley SMITH	GBR	Tech 3 Racing (Tech 3)	+24.100

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

Moto 3

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Sandro CORTESE	GER	Red Bull KTM Ajo (KTM)	41'34.536
2	Maverick VIÑALES	SPA	Blusens Avintia (FTR Honda)	+0.055
3	Luis SALOM	SPA	RW Racing GP (Kalex KTM)	+11.038
4	Zulfahmi KHAIRUDDIN	MAL	AirAsia-Sic-Ajo (KTM)	+12.195
5	Efren VAZQUEZ	SPA	JHK T-Shirt Laglisse (FTR Honda)	+20.934
6	Niccoló ANTONELLI	ITA	San Carlo Gresini Moto3 (FTR Honda)	+20.976
7	Alex RINS	SPA	Estrella Galicia 0,0 (Suter Honda)	+21.792
8	Danny KENT	GBR	Red Bull KTM Ajo (KTM)	+21.888
9	Alexis MASBOU	FRA	Caretta Technology (Honda)	+23.046
10	Jakub KORNFEIL	CZE	Redox-Ongetta-Centro Seta (FTR Honda)	+23.310

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

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	USA	IND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	S. Cortese	16	16	25																**57**
2	M. Vinales	25	10	20																**55**
3	L. Salom	13	20	16																**49**
4	R. Fenati	20	25	-																**45**
5	Z. Khairuddin	10	6	13																**29**
6	A. Rins	6	13	9																**28**
7	A. Masbou	-	11	7																**18**
8	N. Antonelli	-	8	10																**18**
9	D. Kent	8	-	8																**16**
10	H. Faubel	4	7	4																**15**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Μοτοσυκλέτα φτιαγμένη για
που οδηγιέται από τον
Valentin
αναβάτης Ducati Team

«Το
αγωνιστικός διευθυντ

«Ελπίζο
αναβ

«They're axe murderers y'know
Colin Edwards,
αναβάτης NMG Forward Racing MotoGP

«Ο Rossi δε θα τελειώσει τη χρονιά στη Ducati
Carlo Pernat,
μάνατζερ του Andrea Dovizioso

τον Rooney,
Messi
no Rossi,
MotoGP

Έτσι περιέγραφε ο Rossi τη μοτοσυκλέτα του πέρυσι. Φέτος, μόλις έχει τελειώσει το εναρκτήριο GP του Qatar και ο Ιταλός ξεσπάει στην ιταλική τηλεόραση: "Δεν οδηγιέται! Η Ducati δε μου έχει δώσει αυτό που της ζήτησα." Ακολούθησε χιονοστιβάδα δηλώσεων, τρεξίματος, σεναρίων και αρβυλών, τα ξέρετε πια…

φταίξιμο είναι της *Ducati*
Filippo Preziosi,
ής Ducati Team MotoGP

Καταλάβατε ποια είναι η διαφορά μεταξύ των Melandri και Rossi όταν γκρινιάζουν για το ίδιο πράγμα; Ο πρώτος ζητούσε αναβαθμίσεις για τη Desmosedici του και τον έστελναν στον ψυχίατρο, ο δεύτερος είπε πως καβαλά ένα σκουπίδι και όλο το Borgo Panigale άρχισε να αυτομαστιγώνεται.

ουμε να μας *σώσετε*
Valentino Rossi,
άτης Ducati Team MotoGP

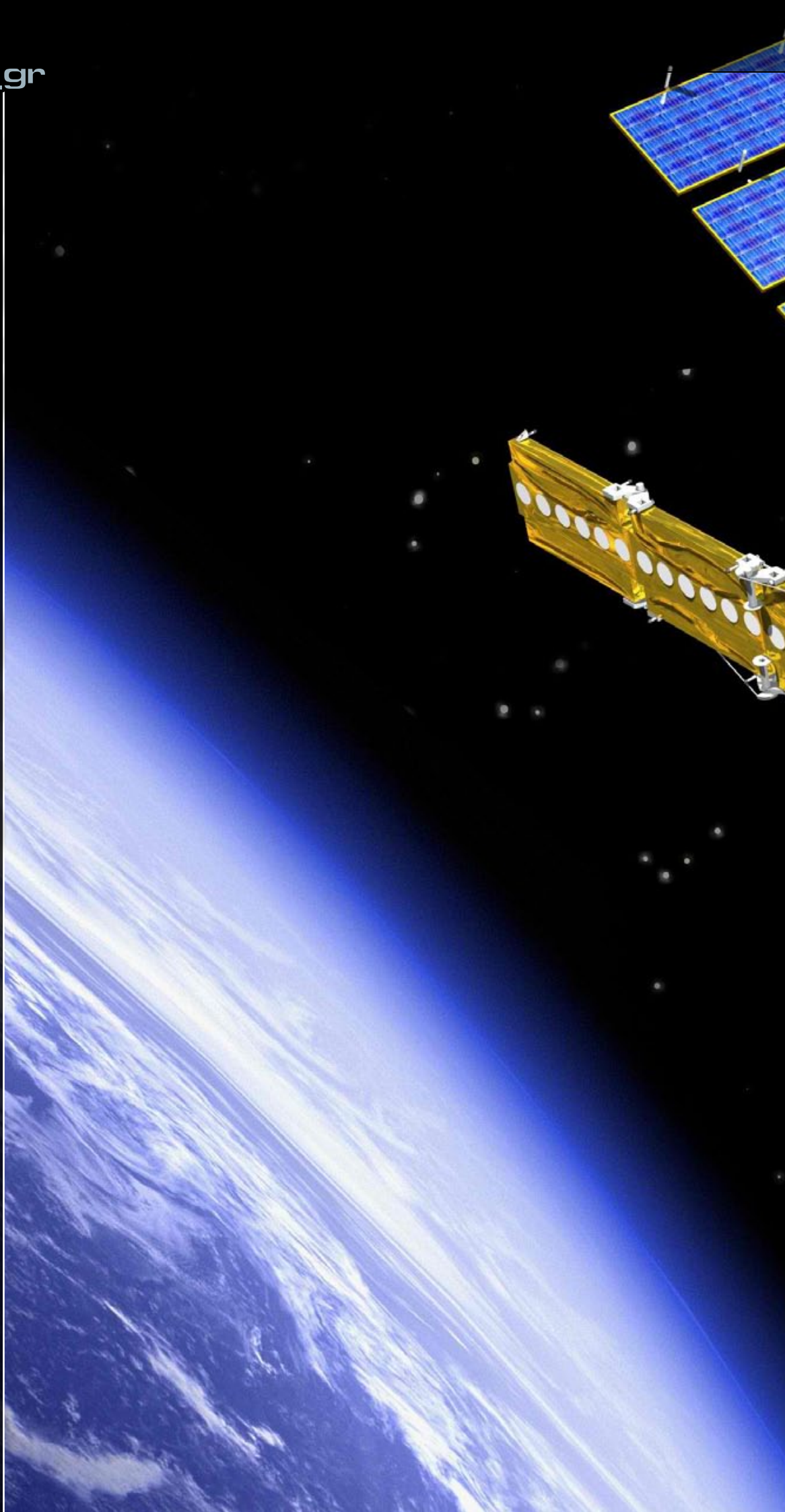
Μπορεί να είναι απελπισμένος, τουλάχιστον διατηρεί το χιούμορ του. Ο Rossi γράφει στο Twitter μιαν έκκληση στους εξωγήινους του Toy Story ζητώντας τους βοήθεια. Τυχούσες συγκρίσεις με τους επονομαζόμενους "εξωγήινους" αναβάτες των GP κρίνεται ως καθαρά συμπτωματική…

Αμετάφραστος, για γλαφυρότητα. Ο Τεξανός ξαναβρέθηκε στο park ferme επ' ευκαιρία της CRT πρωτιάς του στο Qatar και έριξε on camera την ατάκα του. Οι "φονιάδες με τα τσεκούρια" δεν είναι σύντροφοι του Μάκη Βορίδη, είναι οι πρώην αναβάτες Moto2 που καβαλούν φέτος CRT και ο Edwards μας περιγράφει τους πρώτους γύρους μαζί τους…

Ο λαλίστατος και πολυγραφότατος Ιταλός μάνατζερ ρίχνει λάδι στη φωτιά της Ducati, ισχυριζόμενος πως δε βλέπει τον πολυπρωταθλητή να μένει στο ιταλικό εργοστάσιο για ολόκληρη τη σεζόν. Τείνουμε να διαφωνήσουμε, παρότι ο κύριος Pernat επιμένει στην άποψή του.

ebike.gr

the back



Να σας συστήσω τον κύριο που μπορεί στο μέλλον να ελέγχει τη μοτοσυκλέτα σας...

ebike.gr

market

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

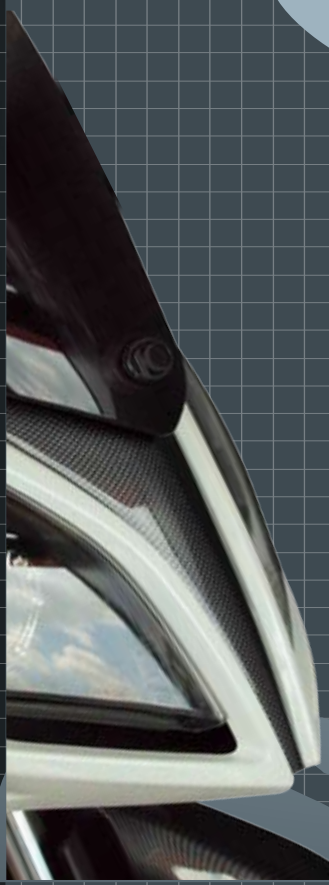
-60%

-40%

-50%

-20%

-30%



-10%

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωρόπουλος

market

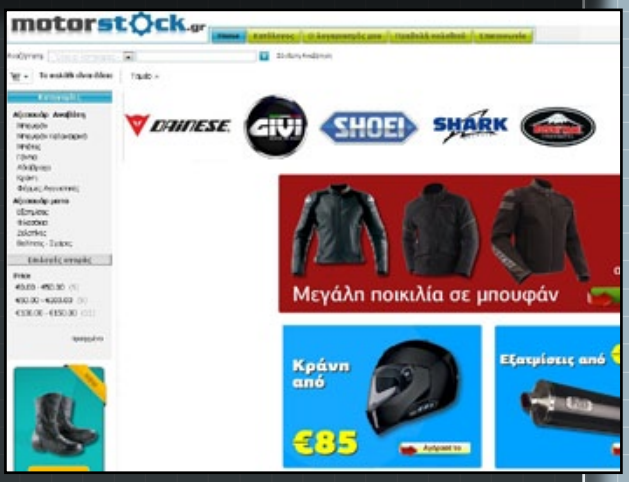
ροσφορές της αγοράς
ρλουθούν...

SILVERWING 600 SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Στο κατάστημα Honda Τσαλίκης, θα βρείτε πολλές προσφορές σε διάφορες μοτοσυκλέτες, παλαιοτέρων μοντέλων αλλά και μοντέλων 2012.
Πάρτε για να καταλάβετε το εικονιζόμενο Silverwing, το οποίο μονάχο και έρμο περιμένει τον μοναδικό νέο ιδιοκτήτη του, που θα το αποκτήσει με €7,600.
Επίσης στο κατάστημα του Κου Σπύρου θα βρείτε και το νέο Kawasaki ZX135, σε τιμή €1,950… τσάμπα πράμα δηλαδή.
Πάρτε ένα τηλεφωνάκι στο 2106046581 για να μάθετε για όλες τις προσφορές του καταστήματος ή δείτε σχετική καταχώρηση στο τεύχος που κυκλοφορεί.

ΝΕΟ SITE ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

Παλικάρια μου τα έχουμε ξαναπεί αυτά, ψάχνετε τσάμπα στα Site του εξωτερικού για φθηνά αξεσουάρ και ένδυση… Η Ελληνική αγορά πλέον είναι φθηνότερη από οποιαδήποτε άλλη στην Ευρώπη αυτή τη στιγμή.
Οι άνθρωποι του www.motorstock.gr ψάχνουν και βρίσκουν για εσάς τα καλύτερα μπουφάν, κράνη, αναρτήσεις, γάντια και ό,τι άλλο τραβάει η ψυχή σας σε αξεσουάρ αναβάτη και μοτοσυκλέτας στην καλύτερη δυνατή τιμή.
Αν πάλι δεν υπάρχει μέσα στο εν λόγω site μπορείτε να το παραγγέλλετε και τα παλικάρια του MotorStock, θα ψάξουν και θα σας το βρουν άμεσα, στην τιμή που θέλετε. Ψάχνε εσύ στο ebay…



ΤΡΕΛΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΣΕ YOSHIMURA

Στα καταστήματα Παπασταύρου Shops θα βρείτε μεγάλη γκάμα εξατμίσεων Yoshimura σε τιμές που "δεν υπάρχουν".
Η έκπτωση φτάνει και το 60% σε πολλές περιπτώσεις και το τρελό ξεπούλημα θα κρατήσει μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων φυσικά. Σχετική πληροφορία μπορείτε να βρείτε στο τεύχος που κυκλοφορεί σε ολοσέλιδη διαφήμιση (ψάξε κάπου εδώ μέσα είναι) ή πάρτε στο 2109249350. Για να πάρετε μαγική τιμή πείτε την "μαγική" λέξη ebike.

125 DUKE: ΔΥΝΑΤΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕ 12 ΜΗΝΕΣ ΑΤΟΚΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟ

Πριν πούμε οτιδήποτε άλλο: το 125 Duke δεν είναι μοτοσυκλέτα για παιδιά.
Για την KTM που γνωρίζει πώς να κερδίζει τον ένα αγώνα μετά τον άλλον δεν ήταν καθόλου δύσκολο να δημιουργήσει την κατάλληλη μοτοσυκλέτα ακόμα και στα μικρά κυβικά. Το 125 Duke δημιουργήθηκε και εξελίχθηκε από μοτοσυκλετιστές για μοτοσυκλετιστές. Σχεδιάστηκε σαν πραγματικό KTM, εξοπλίστηκε σαν πραγματικό KTM και οδηγείται σαν πραγματικό KTM, δηλαδή είναι πραγματικό KTM!
Γνωρίζοντας τα 2 μεγαλύτερα αδέρφια του, 690 Duke & 990 Super Duke, που έχουν αποδείξει ότι είναι οι ηγέτες στους δρόμους της πόλης αλλά και στις πίστες, μπορείς να πεις ότι το KTM 125 Duke έχει κληρονομήσει τα μοναδικά τους γονίδια και το άφταστο ταλέντο τους. Τώρα το "μικρό" DUKE είναι ακόμα πιο προσιτό με τιμή €3,890 και 12 μήνες άτοκο διακανονισμό.

ΝΕΑ ΣΕΛΑ SHAD ΓΙΑ Z750 & Z1000

Η ισπανική εταιρία SHAD, που ειδικεύεται στον χώρο των αξεσουάρ τόσο για scooter όσο και μοτοσυκλέτες, παρουσίασε μια ειδική λύση για το Kawasaki Z750 και Z1000 που ανεβάζει την πρακτικότητα και τα επίπεδα άνεσης σε νέα δεδομένα.
Ειδικότερα η ισπανική εταιρία σχεδίασε μία νέα σέλα αποκλειστικά για τα δυο μοντέλα της Kawasaki. Είναι αδιάβροχη, χωρίζεται σε δύο τμήματα και έχει επενδυθεί με εξειδικευμένο αντιολισθητικό υλικό. Σε σχέση με την εργοστασιακή σέλα προσφέρει περισσότερη επιφάνεια επαφής έως και 34 cm μήκος και 35.8 cm πλάτος για τον αναβάτη και 36.5 cm μήκος με 29.5 cm πλάτος για τον συνεπιβάτη, αυξάνοντας έτσι σημαντικά τα επίπεδα άνεσης τόσο για την καθημερινότητά, όσο και για τις εξορμήσεις του σαββατοκύριακου. Τέλος το αφρώδες υλικό της στα σημεία επαφής είναι διπλής σκληρότητας.
Οι υψηλής ποιότητας σέλλες της SHAD είναι διαθέσιμες από όλο το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ ΑΕ.

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΜΕ BEL RAY ΚΑΙ MOTOWAY

Το Bel-Ray EXS Full Synthetic Ester είναι πλήρες συνθετικό λάδι εστερικής βάσης ειδικά σχεδιασμένο για τις υψηλές απαιτήσεις του παγκόσμιου πρωταθλήματος Superbike και τις υψηλές θερμοκρασίες.
Είναι κατάλληλο για τετράχρονους κινητήρες αερόψυκτους ή υδρόψυκτους. Κύριο πλεονέκτημα του είναι η μέγιστη μείωση των τριβών και η υποδειγματική σταθερότητα του ιξώδους του στις υψηλές δυνάμεις διάτμησης και ακραίες θερμοκρασίες. Προστατεύει στο μέγιστο τον κινητήρα, το κιβώτιο ταχυτήτων και αποτρέπει την ολισθηρότητα του συμπλέκτη ακόμα και στις πιο αντίξοες συνθήκες.
Το EXS Full Synthetic Ester διατίθεται σε 10W-40, 10W-50 και 15W-50 και υπερβαίνει τις απαιτήσεις απόδοσης API SM & JASO MA2. Είναι διαθέσιμο από όλο το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ ΑΕ.

ΣΑΚΙΔΙΟ ΠΛΑΤΗΣ ΒΑΥΑΝΙ

Κυρίες και κύριοι, είναι πολύ καλό και ανθεκτικό! Με αποθηκευτικό κυρίως χώρο 23 λίτρων.
Διαθέτει αφαιρούμενες προστασίες σε ώμους, αγκώ- Διαθέτει 3 εξωτερικές τσέπες άμεσης πρόσβασης, κανάλια για καλωδιώσεις GPS και ακουστικών, ενσωματωμένο αδιάβροχο κάλυμμα, αφαιρούμενη θήκη για laptop και τοιαύτα, καθώς και πολύ καλό ανατομικό δέσιμο στην πλάτη. Εξαιρετικό για καθημερινή αλλά και τουριστική χρήση.
Η τιμή του είναι μόνο €56 και διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, www.motofashion.gr, 210 8547681.

Η BERING ΑΛΛΑΖΕΙ ΧΕΡΙΑ

Μετά από μακροχρόνια θητεία της Γαλλικής εταιρίας ρούχων Bering από την εταιρεία Βασσάλος ΑΕ, "αλλάζει χέρια" και βρίσκεται πλέον υπό την αιγίδα της εταιρείας Σπηλιώτης.
Όπερ σημαίνει πως ό,τι θέλετε πια από τη γκάμα της Bering θα το βρείτε τόσο στο κατάστημα No Limits στην Οδό Καλλιρρόης, όσο και στα κεντρικά καταστήματα Σπηλιώτης με έδρα τη λεωφόρο Θηβών. Η Γαλλική εταιρία ζει και βασιλεύει επομένως και πάλι στην Ελληνική αγορά, μετά από μια μικρή καμπή γενικής εξυπηρέτησης. Για περισσότερες πληροφορίες απευθυνθείτε στο SPILIOTIS RACING, 210 5777906.

ΕΞΑΤΜΙΣΗ REMUS ΓΙΑ SCOOTERS

Λοιπόν μη λέμε τα ίδια, η Remus είναι από τις λίγες εταιρείες στον κόσμο με τόσες πολλές εφαρμογές σε τόσα πολλά μοντέλα.
Αξιοκρατικά λοιπόν θεωρείται η Νο 1 εταιρεία στον κόσμο, γιατί παράγει εξατμίσεις για όλα τα γούστα και ανάγκες, από scooter έως και για τα αγωνιστικά σε παγκόσμιο επίπεδο.
Έχεις για παράδειγμα το ταπεινό σου Piaggio για να πηγαινοέρχεσαι στη δουλειά σου (αν έχεις ακόμα), βάλτου μία Remus να το κάνεις πιο ελαφρύ και πιο εύστροφο και με αυτό τον τρόπο αλλά και τον μπάσο θόρυβο του θα φτιάχνεσαι ρε παιδί μου, θα καβαλάς και θα ξεχνιέσαι… SPILIOTIS RACING, 210 5777906.

4RACING BY BOLOGNA

Η 4Racing αποτελεί τμήμα της εταιρείας Tamarri Spa, με έδρα τη Bologna της γειτονικής Ιταλίας.

Η εταιρεία Tamarri ιδρύθηκε το 1970 με αντικείμενο την μηχανολογική ανάπτυξη και παραγωγή. Άρχισε να λειτουργεί κυρίως με συνεργασίες σε διάφορους τομείς της παραγωγής και με τα χρόνια η κατασκευή των μηχανικών μερών για τα αυτοματοποιημένα μηχανήματα έχει γίνει η κύρια εξειδίκευση της εταιρείας.

Η νεότερη γενιά στη διοίκηση της εταιρείας έφερε νέες ιδέες, που συνδύασαν το πάθος για τη μοτοσυκλέτα με τις διαδικασίες της εξειδικευμένης εργασίας. Αυτό έδωσε ζωή σε μια νέα ολοκληρωμένη σειρά προϊόντων για μοτοσυκλετιστική χρήση που ονομάζεται 4Racing και σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα απέκτησε πολλούς πιστούς στο χώρο της μοτοσυκλέτας.

Μπορείτε να τα βρείτε στην Ελλάδα, στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο Μουράτη Νικόλαο και στο www.mouratisgp.gr ή στο 210 4954121 (δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).

ΚΑΙ ΦΘΗΝΟ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ

Η εταιρεία Sebimoto ιδρύθηκε το 1991 από δυο αδέλφια, τους Jiří και Radek řembera, στην περιοχή που γειτονεύει με την πίστα Brno στην Τσεχία.

Η εταιρεία κατασκευάζει αγωνιστικά φέρινγκ μοτοσυκλέτας και άλλα εξαρτήματα, με βάση τη ρητίνη πολυεστέρα, ενισχυμένη με ίνες γυαλιού (Fiberglass), αραμιδίου (Kevlar) και ίνες άνθρακα (Carbon Fiber). Η Sebimoto ήταν για περισσότερα από 10 χρόνια προμηθευτής εξοπλισμού της Ten Kate Racing, ομάδας του παγκόσμιου πρωταθλήματος Superbike (WSB), κατέχοντας εμμέσως 8 παγκόσμιους τίτλους στη κατηγορία SBK και SSP 600. Εκτός από την Ten Kate προμηθεύει επίσης πάρα πολλές ομάδες στα ευρωπαϊκά πρωταθλήματα SBK, SSP, BSB και επίσης το AMA στις ΗΠΑ.

Φυσικά, τα προϊόντα Sebimoto δεν έχουν ως στόχο μόνο τους παγκόσμιους πρωταθλητές, αλλά επίσης τον κάθε αγωνιζόμενο ή και απλό αναβάτη. Τα προϊόντα είναι έτοιμα να δεχθούν μετατροπές με αξεσουάρ φώτα, κλπ.

Μπορείτε να τα βρείτε στην Ελλάδα, στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο Μουράτη Νικόλαο, www.mouratisgp.gr και 2104954121 (δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).

ΕΞΑΤΜΙΣΗ REMUS ΓΙΑ SUPER TENERE XT 1200Z

Με τελικό αλουμινίου και απόληξη Hexacone, η νέα Remus εγγυάται λιγότερο βάρος και μεγαλύτερη απόδοση σε ευρύτερο φάσμα στροφών.
Ακόμη συνεισφέρει σε πολύ λιγότερη θερμοκρασία στο πόδι του συνοδηγού λόγω καλύτερης θερμοαποβολής και τέλος ποιοτικότερο, όχι δυνατότερο, θόρυβο του κατά πολύ παρεξηγημένου Super Tenere (αλλά αυτό είναι μία άλλη ιστορία). Δείτε όλη τη γκάμα της Remus στο www.spiliotis.gr, 210 5777906.

SCOOTER ΚΑΙ AVON

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.

ΗΡΘΕ ΤΟ DUCATI 1199 PANIGALE

Και πού άραξε; Φυσικά στο κατάστημα Fan Motorcycles.
Το κατάστημα του Φάνη Στρωματιά και της παρέας του παρουσιάζει πρώτο την νούμερο ένα μοτοσυκλέτα της Ducati. Δε χρειάζεται να σας υπενθυμίζουμε συνεχώς ότι είναι η Νο 1 κάθετη μονάδα (και με βραβείο μάλιστα) Ducati, τα τελευταία τρία χρόνια.
Αν θέλετε να δείτε από κοντά το νέο Panigale κλείστε ένα ραντεβού, για να το κάνετε και Test Ride (όταν έγραφα αυτό το κείμενο ήταν Πρωταπριλιά. Σιγά μη στο δώσει να το οδηγήσεις κιόλας).
Fan Motorcycles, Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, 2109955451, Fax: 2109923890, www.fanmoto.gr.

ΑΚΤΙΝΙΚΑ MONOBLOCK ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΦΡΕΝΩΝ ACCOSSATO

Ο Όμιλος Accossato αποτελείται από πέντε μονάδες παραγωγής σε δύο βιομηχανικά κτίρια 31.000 τ.μ., οι οποίες χρησιμοποιούν ρομποτική νάνο τεχνολογία κατά τη συγκόλληση των προϊόντων της.

Οι δραστηριότητες του Ομίλου περιλαμβάνουν τον σχεδιασμό (για την υλοποίηση των προϊόντων), την παραγωγή εξαρτημάτων για τις πιο σημαντικές Ιταλικές και διεθνείς κατασκευάστριες εταιρίες μοτοσυκλετών και το R&D τμήμα αγωνιστικού σχεδιασμού προϊόντων Accossato για την προμήθεια αγωνιστικών ομάδων παγκοσμίου επιπέδου, όπως Moto GP, SBK, τοπικά πρωταθλήματα κ.ά.

Τα προϊόντα της εταιρίας Accossato μπορείτε να τα βρείτε στην Ελλάδα στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο Μουράτη Νικόλαο: www.mouratisgp.gr, 2104954121 (δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).

Η SUZUKI ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΕΙ...

...δύο ολοκαίνουργες εκδόσεις του νέου V-Strom 650.

Η μία έκδοση είναι η χωμάτινη Desert, αλλάζοντας το νέο V-Strom σε πολλά σημεία προσδίδοντας του χωμάτινο χαρακτήρα. Διαθέτει μεταλλική προστατευτική ποδιά στον κινητήρα, χωμάτινες χούφτες με μεταλλικό σκελετό στο τιμόνι, προστατευτικά κάγκελα κινητήρα και βέβαια χωμάτινα Metzeler ελαστικά.

Η άλλη έκδοση Touring διαθέτει και αυτή ποδιά αεροδυναμική στο κάτω μέρος του κινητήρα, τρείς βαλίτσες Suzuki και ψηλότερη ρυθμιζόμενη ζελατίνα με "φρύδι".

Ε ρε και να είχαμε τη Desert έκδοση στη χωματόβολτα του ebike... Τον Σάββα ακόμα θα τον ψάχναμε, θα είχε φτάσει Βουλγαρία από το χώμα (ξέρουν αυτοί που πήγαν στην χωματόβολτα τι λέω)!

Δείτε τις δύο νέες εκδόσεις από κοντά, σε ένα κατάστημα Suzuki ή σε εξουσιοδοτημένα καταστήματα της εταιρίας.

ΓΥΝΑΙΚΕΙΟ ΜΠΟΥΦΑΝ PARIS LADY

Γυναικείο μπουφάν από αδιάβροχο αναπνέον ύφασμα. Ιδανικό για όλες τις εποχές, τρομερά ελαφρύ και πολύ στιλάτο.

Διαθέτει αφαιρούμενες προστασίες σε ώμους, αγκώνες και αφαιρούμενη ενίσχυση πλάτης. Επίσης διαθέτει θερμική εσωτερική επένδυση HotLife που αφαιρείται και πλένεται. Είναι 100% αδιάβροχο και αντιανεμικό με ανακλαστικά σε επιφανή σημεία για μεγαλύτερη ασφάλεια τη νύχτα. Έχει ζώνη με velcro στη μέση για τέλεια προσαρμογή, εξωτερικές τσέπες μπροστά και εσωτερικές θήκες εγγράφων.

Από XS έως L, αν δε βρεις νούμερο την πάτησες, γιατί έχει μόνο €148. Moto Market, www.motomarket.gr, 2109222349.

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.)

ΝΕΟ ΚΡΑΝΟΣ, JET HELD CLASSIC

Έλα πάρε-πάρε, τα πάντα έχω σε αυτό το περιοδικό!
Και με μεγάλη μου ευχαρίστηση σας παρουσιάζω το νέο κατακαλοκαιρινό κράνος από την Held. Πολύ ελαφρύ με μαλακή εσωτερική επένδυση, που είναι και αντιδρωτική, δηλαδή απορροφά τον ιδρώτα από το πονεμένο αθώο προσωπάκι σου ρε κουτούλι…
Κατασκευασμένο από υλικό ABS (όχι φρένα) και πληρώντας προδιαγραφές ECE 22.05, ενώ η τιμή του είναι μόλις €68.
Διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, www.motofashion.gr, 210 8547681.

ΕΣΥ ΘΑ ΠΑΡΕΙΣ ΤΟ ΜΕΤΡΟ;

Η Teomoto, αποκλειστική αντιπροσωπεία της Peugeot στην Ελλάδα, ανακοινώνει τα νέα χρηματοδοτικά της προγράμματα.
Πιο συγκεκριμένα: Vivacity3 125 4T με τιμή €1,789 σε 12 άτοκες δόσεις των €149.8. Το περίφημο Tweet 150 4T με τιμή μόνο €1,899, τώρα σε 12 άτοκες δόσεις των €158.3 τον μήνα. Και τέλος το Geopolis RS – Geostyle 300 με τιμή €4,290, σε 24 άτοκες δόσεις των €160.8.

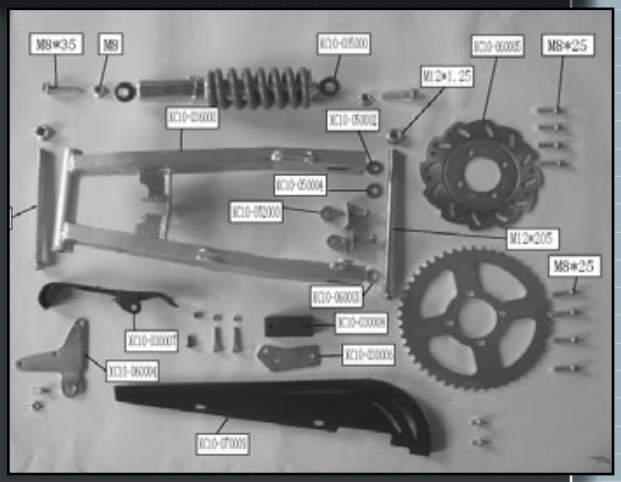
ΤΡΕΛΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΑΠΟ ΤΗΝ KTM

Όχι άδικα η KTM συγκαταλέγεται ανάμεσα στις ελάχιστες εταιρείες μοτοσυκλετών που ενώ διατηρούν το προφίλ της exclusive μάρκας, παράλληλα είναι σε θέση να προσφέρουν κορυφαία εξυπηρέτηση στον πελάτη, καλύπτοντας τις ανάγκες του σε χρόνους ρεκόρ.

Ένα υπερσύγχρονο, παγκοσμίως αναγνωρισμένο ηλεκτρονικό δίκτυο, το KTM Dealer, συνδέει σε πραγματικό χρόνο κάθε εμπλεκόμενο με την εταιρεία σε ολόκληρο τον κόσμο.

Καταστήματα, προμηθευτές, συνεργεία, σημεία πώλησης, αντιπρόσωποι και επίσημοι εισαγωγείς είναι συνδεδεμένοι κατευθείαν με το εργοστάσιο της KTM Sport Motorcycle AG σε ένα από τα πιο εξελιγμένα συστήματα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή, όχι μόνον στο χώρο της βιομηχανίας μοτοσυκλέτας, αλλά και ολόκληρης της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Το KTM Dealer.net μειώνει δραστικά το κόστος σε αναμονή και stock, καθώς προσφέρει άμεση πρόσβαση κάθε συνεργείου ή καταστήματος κατευθείαν με τις κεντρικές αποθήκες της KTM Sportmotorcycle AG στην Αυστρία.



20% ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΗΝ PIAGGIO

Σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία, η Piaggio Hellas στηρίζει τους πελάτες της.

Καθιστώντας τις υπηρεσίες των Εξουσιοδοτημένων Σημείων Τεχνικής Εξυπηρέτησης ακόμα πιο προσιτές, προσφέρεται σε όλους η δυνατότητα να γνωρίσουν την ποιότητα και αξιοπιστία των υπηρεσιών μετά την πώληση του Ομίλου Piaggio.

Η συγκεκριμένη προωθητική ενέργεια αφορά έκπτωση 20% σε όλα τα ανταλλακτικά και απευθύνεται σε ιδιοκτήτες δικύκλων οποιουδήποτε κυβισμού που βρίσκονται εκτός διετούς εγγύησης, για οποιαδήποτε εργασία προγραμματισμένης συντήρησης ή επισκευής πραγματοποιηθεί σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο του Ομίλου για το παρακάτω διάστημα.

Στην καμπάνια περιλαμβάνονται όλα τα γνήσια ανταλλακτικά Piaggio ενώ εξαιρούνται τα λιπαντικά. Η καμπάνια που αφορά όλα τα δίκυκλα του Piaggio Group άνω των 2 ετών, ξεκίνησε τη Δευτέρα 16/4 και ισχύει μέχρι τις 30/5.

ΤΟ ΝΕΟ SUZUKI GW 250 ΣΤΟΝ ΤΣΑΛΙΚΗ

Εξουσιοδοτημένο Service Suzuki, Test Ride αυτών και γνήσια αξεσουάρ μόνο στον κυρ-Σπύρο θα βρείτε.

Μάλιστα το Service, τα ελαστικά και τα αξεσουάρ, σε 6 άτοκες δόσεις και με έκπτωση.

Φυσικά στο εν λόγω 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.

ΓΑΝΤΙΑ SPIDI MOTORRAD

Ένα γάντι σχεδιασμένο για μεγάλες διαδρομές. Έχει άριστη μόνωση που εξασφαλίζεται με τη χρήση υλικών της τελευταίας γενιάς.

Τα νέα Spidi διαθέτουν: Γνήσιο δέρμα αγελάδας (ροντέοοο), σύνθεση από Tenax Flex, Υψηλής ανθεκτικότητας και ελαστικότητας Clarino και κατσικίσιο δέρμα στην παλάμη 100gr, Primaloft ® επένδυση στο πίσω μέρος και Primaloft επένδυση στην παλάμη. Είναι 100% αιάβροχο με μεμβράνη H2Out που επιτρέπει τη διαπνοή. Επίσης διαθέτει ενισχύσεις από Kevlar και πολυουρεθάνης στις αρθρώσεις.

€129.90, Moto Market, www.motomarket.gr, 210 9222349.

ΤΑΚΑΚΙΑ SBS ΑΠΟ ΤΗ 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 στο 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.

www.givi.it
info@givi.it

Σημαντική Ανακοίνωση

Για την προστασία των καταναλωτών

Σας ενημερώνουμε ότι στην αγορά κυκλοφορούν αρκετά προϊόντα που οπτικά είναι ίδια μετα προϊόντα της Givi. Τα προϊόντα αυτά είναι ίδια μόνο οπτικά και σε καμία περίπτωση δεν έχουν τα τεχνικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των αυθεντικών Givi

Τα αντίγραφα αυτά παρουσιάζουν πληθώρα ποιοτικών και λειτουργικών προβλημάτων αλλά και προβλήματα ασφάλειας.

Τα προϊόντα αυτά κατασκευάζονται από χαμηλής ποιότητας αναγεννημένο πλαστικό που τα τεχνικά χαρακτηριστικά του δεν τα γνωρίζουν ούτε οι ίδιοι οι παραγωγοί του. Επίσης, τα συστήματα ασφάλισής τους δεν διαθέτουν τις κατάλληλες ανοχές που να τα συγκρατούν στις θέσεις τους με αποτέλεσμα να «ξεκουμπώνουν» στο δρόμο και να εκτίθενται σε κίνδυνο τόσο οι ίδιοι οι χρήστες τους όσο και οι υπόλοιποι οδηγοί.

Επίσης, η χρήση σε αυτά πρώτων υλών που δεν συμμορφώνονται με τις ευρωπαϊκές υποδείξεις υγιεινής και ασφάλειας (σχετικά με την απουσία τοξικών ουσιών) εγκυμονεί πρόσθετους κινδύνους για την υγεία των μοτοσικλετιστών.

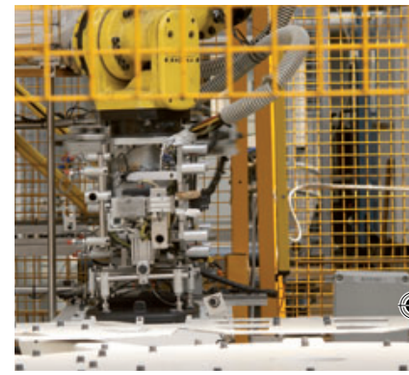
Η Givi, κορυφαίος κατασκευαστής αξεσουάρ μοτοσικλετών, εγγυάται στους πελάτες της την κορυφαία ποιότητα και αξιοπιστία που χαρακτηρίζει πάντοτε τα προϊόντα της.

Όλα τα αυθεντικά προϊόντα Givi υπόκεινται σε εξονυχιστικούς ελέγχους και ενσωματώνουν τα αποτελέσματα της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης που προωθεί η εταιρεία.

Ειδικότερα οι βαλίτσες Givi διαθέτουν ένα ειδικό σύστημα ασφάλισης που είναι κατοχυρωμένο ως πατέντα και εγγυάται ασφαλή συγκράτηση. Επίσης, ο σχεδιασμός τους είναι κατοχυρωμένος πανευρωπαϊκά και η αντιγραφή του επισύρει νομικές κυρώσεις.

Σαν καταναλωτές σας παρακαλούμε να επιδεικνύετε τη μέγιστη δυνατή προσοχή όταν επιλέγετε προϊόντα Givi ώστε να αποφύγετε αντίγραφα κακής ποιότητας που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο ακόμη και την ίδια σας τη ζωή. Εμείς από την πλευρά μας σας ευχαριστούμε για την προτίμησή σας και σας εγγυόμαστε ότι θα συνεχίσουμε πάντοτε να σας προσφέρουμε υψηλής ποιότητας προϊόντα.

GIVI Srl



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.

690 DUKE 2012 ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟ

Άλλο να στο περιγράφω κι άλλο να το δεις από κοντά… Δε μιλάμε δε να το οδηγήσεις κιόλας.

Το νέο Duke είναι θαρρείς γεννημένο για την Ελλάδα. Εντυπωσιακά ελαφρύ, με απίστευτο πλαίσιο και φρένα, ενώ δε λείπουν και οι παρεμβάσεις στον κινητήρα που το καθιστούν πιο γρήγορο και κατά πολύ πιο οικονομικό, από τον προηγούμενο Δούκα. Το νέο Duke μπορείτε να το αποκτήσετε με μόνο €7,990 – και λέω μόνο και το εννοώ…

Fan Motorcycles, Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, 2109955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.

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.

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

ΜΠΟΥΦΑΝΑΡΑ ADVENTURER SPIDI

Ένα μπουφάν κατάλληλα σχεδιασμένο για τα πάντα και για κάθε είδους σωματότυπο, τόσο για μεγάλα ταξίδια όσο και για χρήση μέσα στην πόλη.
Κατασκευασμένο από Tenax Polyamide και Flex Tenax στις ωμοπλάτες για τέλεια εφαρμογή. Διάτρητη Mesh επένδυση που βοηθάει στη διαπνοή και αφαιρούμενη δεύτερη επένδυση με μεμβράνη H2Out 100% αδιάβροχη και αντιανεμική. Διαθέτει Προστασίες CE Force Tech στους ώμους και τους αγκώνες και θέση για προστασία πλάτης Reflex στα χέρια, την πλάτη και το στήθος. Επίσης διαθέτει δυναμικούς αεραγωγούς στο στήθος και την πλάτη, 5 τσέπες εκ των οποίων οι 2 είναι αδιάβροχες, μία αδιάβροχη εσωτερική τσέπη και Clip για να συνδέεται με παντελόνι. Τιμή: €338,00.
Moto Market, www.motomarket.gr, 2109222349.

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 που επιλέγεται για κάθε μοτοσυκλέτα είναι ανάλογο του μοντέλου εφαρμογής και των απαιτήσεών 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 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 Rossákos, 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...

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

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.

ΝΕΟ ΚΡΑΝΟΣ HELD TRACY

Και για τις κυρίες έχω κρανάρα Held.

Πολύ ελαφρύ με μαλακή εσωτερική επένδυση που είναι και αντιιδρωτική, και προσθαφαιρούμενα εσωτερικά μαξιλάρια. Κατασκευασμένο από υλικό ABS (όχι φρένα λέμε…) και πληρώντας προδιαγραφές ECE 22.05, ενώ η τιμή του είναι μόλις €123.

Διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, www.motofashion.gr, 210 8547681.

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ CARBON LORAINE ΓΙΑ SCOOTER

Η Carbon Loraine επιτίθεται και στα scooters με μια 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.

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

ΚΡΑΝΟΣ HELD ST6 CARBON

Νέο full face κράνος από τη Held, από 100% carbon με βάρος μόλις 1200gr!
Διαθέτει πλήρως αφαιρούμενο-πλενόμενο εσωτερικό, ζελατίνα Pinlock Ready (δεν απαιτούνται εργαλεία για την αφαίρεσή της), εσωτερικό ζελατινάκι ηλίου, γρήγορο μικρομετρικό κλείσιμο και εσωτερικό σύστημα αντλίας αέρα, για την τέλεια προσαρμογή του μεγέθους των πλαϊνών μαξιλαριών. Απλά όταν το φοράς, φουσκώνεις την τρομπίτσα και του δίνεις την τέλεια προσαρμογή στα ευαίσθητα μουτράκια σου. Τιμή: €309.
Διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 2108547681, www.motofashion.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.

We Like

και προτείνουμε...

ΑΘΗΝΑ

Επιτέλους, BMW service στα μέτρα σας

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Η υγεία της... πανω απ'όλα!

ΚΟΥΚΑΚΙ

Για ελαστικά υψηλών επιδόσεων

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Ο ταχύτερος στις αλλαγές...

ΣΤΑΥΡΟΣ

Εγγύηση στα μεσόγεια!

ΧΟΛΑΡΓΟΣ

Το ποδήλατο στα καλύτερα του!

Απόλυτος έλεγχος

Σπύρος Τσαντήλας

...και να τα παστέλια και να τα ξερολούκουμα...

Στις Η.Π.Α. ένα νέο πολυσχιδές σχέδιο νόμου είναι στα σκαριά. Ονομάζεται "Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act" ή συντομότερα "MAP 21". Τα πλοκάμια του απλώνονται σε προσωπικές ελευθερίες που μέχρι σήμερα εθεωρούντο αυτονόητες, με ξεκάθαρο σκοπό να τις περικόψουν. Μοιάζει με κάτι σαν τη συνέχεια του Patriot Act που είχε ψηφίσει ο πρόεδρος George Bush Jr λίγο μετά την 11ns Σεπτεμβρίου 2001.

Μέσα στα πολλά τραγικά που διαβάζω σε αυτό το νομοσχέδιο – το οποίο αναμένεται να εγκριθεί άνετα τόσο από τους Δημοκρατικούς που το προτείνουν, όσο και τους Ρεπουμπλικάνους που πλειοψηφούν στη Γερουσία – υπάρχει το εξής αμίμητο: Από το 2015 θα είναι υποχρεωτικό σε όλα τα αυτοκίνητα που θα πωλούνται στις Η.Π.Α. να υπάρχει μια συσκευή που αποκαλείται "Mandatory Event Data Recorder", "Υποχρεωτικός Καταγραφέας Δεδομένων Συμβάντων" ή απλά ένα Μαύρο Κουτί όπως των αεροπλάνων.

Όσα καταγράφονται σε αυτό θεωρούνται προσωπικά δεδομένα του κατόχου, ωστόσο το Κράτος θα μπορεί να αποκτά πρόσβαση υπό συγκεκριμένες συνθήκες με δικαστική εντολή. Άρα τα περί προσωπικών δεδομένων μάλλον πάνε καλιά τους – όταν μιλάμε για τη χώρα όπου το πρόσχημα τρομοκρατικής δράσης ενός πολίτη αρκεί για να γκρεμίσει τον πυλώνα της Δικαιοσύνης που ονομάζεται τεκμήριο αθωότητας.

Σε πολλά fora και ενημερωτικά blogs των Η.Π.Α. διαβάζω εφιαλτικά σενάρια για το κοντινό μέλλον, όπου αισθητήρες δέρματος στο τιμόνι και σκάνερ για τις ίριδες των ματιών σε συνδυασμό με το Μαύρο Κουτί θα σου απαγορεύουν στο μέλλον να οδηγήσεις το αυτοκίνητό σου εφόσον το Κράτος θεωρεί πως συντρέχει σοβαρός λόγος. Σύμφωνα με το MAP 21, ένας τέτοιος λόγος μπορεί να είναι και το ότι χρωστάς πάνω από $50,000 στο Κράτος – στην οποία περίπτωση εξουσιοδοτείται η Εφορία να σου κατάσχει και το διαβατήριο. Και ξαφνικά λέει ανακαλύπτεις πως δε μπορείς να μετακινηθείς...

Δεν ξεχνώ πως λίγα χρόνια πριν στην Ε.Ε. τέθηκε το θέμα δορυφορικού ελέγχου της ταχύτητας των οχημάτων στους ευρωπαϊκούς δρόμους, δηλαδή να μη μπορείς να επιταχύνεις πάνω από το όριο ταχύτητας όσο κι αν ανοίγεις το γκάζι. Για να συμβεί αυτό είχε προταθεί να τοποθετούνται υποχρεωτικά σχετικοί πομποδέκτες σε όλα τα οχήματα που παίρνουν έγκριση Τύπου εντός Ε.Ε. Σας θυμίζει κάτι;

Δεν ξεχνώ επίσης πως στην Ιαπωνία ήδη εξελίσσεται ένα τηλεματικό δίκτυο που σε πρώτη φάση δικτυώνει όλα τα οχήματα με τους δρόμους, μεταφέροντας πληροφορίες με σκοπό την ασφάλεια. Έχοντας ήδη θέσει την τεχνική βάση, εύκολα μετά τη χρησιμοποιείς αλλιώς. Από την απλή πληροφόρηση για επερχόμενους κινδύνους, ποιος αποκλείει στο μέλλον το ίδιο το σύστημα να φρενάρει τα οχήματα προληπτικά; Και ξαφνικά λέει δεν οδηγείς πια εσύ...

Το ξέρω πως όλα αυτά ακούγονται ως απίθανες θεωρίες συνομωσίας, ωστόσο όλες αυτές οι τεχνολογίες υπάρχουν ήδη και σταδιακά βλέπουμε τη νομοθεσία να προσαρμόζεται, βήμα-βήμα μας θέτει σε ολοένα και μεγαλύτερο έλεγχο. Και να τα υποχρεωτικά ABS, να η απαγόρευση τροποποιήσεων στις μοτοσυκλέτες, να τα όρια 100 ίππων και να τα παστέλια και να τα ξερολούκουμα...

e clubs

DUCATI
Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ΑΧΑΪΜΟ
PATRAS - HELLAS
ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

www.HELLAS FAZER CLUB

GWGR
Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ
ΜΟ.Λ.Λ.
ΛΑΓΚΑΔΑ

MOO

AB
AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club
ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

QuadMudNess

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΛΑΣΙΚΗΣ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ
1990

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

yourclubs

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

bike me aprilia
aprilia riders club hellas

KTM HELLAS CLUB

Μοτοσυκλετιστικος Ομιλος Σοκου
Ο Αλιος Γεωργιος
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

FORUM
TRIUMPH

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

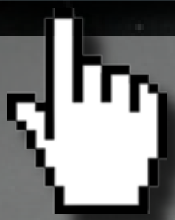
ΦΙΛΟΙ ΜΟτοσυκλέτας
E 75

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),46(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)
Gas-Gas	
EC250F	21(F)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
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)
Integra	46(C)
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)
Versys 1000	45(T)
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)
ZX10R	5(T),15(Σ),25(Σ)

we have issues...

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
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 125	45(F)
Duke 690	2(T)
Offroad '10	20(F)
Offroad '11	31(F)
RC8	1(C),25(Σ)
RC8R	18(F)
Super Duke	37(Σ)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(T)
Stelvio 1200 NTX	20(Σ)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(T)
Peugeot	
Geopolis 300RS	30(F)
Geopolis 400	1(F)
LXR 200i	20(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
Tweet 150	32(F)
Piaggio	
Beverly 125	26(F)
Beverly 300	17(F),26(F)
Beverly 350 Sport Touring	45(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)
V-Strom 650 '12	45(C)
Sixteen 150	13(F)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
SYM	
HD2 200i	46(F)
MaxSym 400	44(F)
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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Long Term	
KTM 690 SuperMoto	4,5,6,8,9,11
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)

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21
2 Χρόνια eBike.gr	24
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
Χωματοβόλτα στα Γεράνεια Όρη	46
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