Τεύχος 48 • Ιούνιος 2012

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike

HONDA CBR250R
άλλες εποχές,
άλλη μοτοσυκλέτα

HONDA CROSSTOURER
το Superbike των
μεγάλων on/off

KTM 690 DUKE

THE FRONT
Οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες μπαίνουν στην παραγωγή!

FIRST RIDE
Οδηγούμε τα καινούργια H-D στο Demo Experience 2012

RACING
Ο Stoner φεύγει, ο Lorenzo ανεβαίνει

HONDA

ebike.gr

Καλό καλοκαίρι και καλό βόλι την άλλη Κυριακή!

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.

The Front

News 12

Οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες αρχίζουν να πωλούνται, την ώρα που η Honda ακόμα παιδεύεται με τις ηλεκτρικές... καρέκλες

First Rides

Harley Davidson Demo Experience 2012 28

Ο Σπύρος κάνει μια βόλτα με όσα περισσότερα Harley μπορεί!

Honda CBR 250R 40

Το κάποτε τετρακύλινδρο θαύμα της τεχνολογίας επιστρέφει με τρία μπουζί λιγότερα. Ο Μάνος μας εξηγεί το γιατί

Cover Story

KTM 690 Duke 56

Ο μικρός Δούκας αλλάζει ρότα και απευθύνεται στη μάζα

The Test

Honda VFR1200X Crosstourer 74

Ένα V4 στα χωράφια των γερμανικών Boxer

Racing

Editorial 96

Η Suzuki επιστρέφει στα MotoGP

Gossip 98

Τα τελευταία νέα από το Isle of Man, το παγκόσμιο Superbike αλλά και από το Πανελλήνιο πρωτάθλημα

MotoGP Le Mans, Catalunya 116

Μια βροχή θα μας σώσει Valentino!

Racing Lines 158

Ο Stoner και η αποχώρησή του στο επίκεντρο των κοινωνικών σχολίων

The Back

eMarket 162

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

eClubs 180

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

eIssues 184

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

Τεύχος 48 • Ιούνιος '12

Φωτό εξωφύλλου: Κάββας Σκουρίδης

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

editorial

Σπύρος Τσαντήλος

bike.gr

Άλλοι τα χάνουν όλα κι
άλλοι χάνονται
μέσα σ' όλα.

Φύκια για μεταξωτές κορδέλες

Στις 18 Απριλίου ο Peter Mark έκανε τη βόλτα του με το ATV του σε μια απομακρυσμένη παραλία του καναδικού Graham Island στις ακτές του Ειρηνικού Ωκεανού. Όταν συνάντησε το ανοικτό κοντέινερ στην παραλία δε φανταζόταν ότι θα έβρισκε μέσα μια Harley-Davidson Night Train, εξαιρετικά ταλαιπωρημένη και στραπατσαρισμένη. Όταν παρατήρησε την ιαπωνική πινακίδα κυκλοφορίας ο νεαρός Καναδός κατάλαβε αμέσως τι είχε ξεβράσει η θάλασσα στα πόδια του.

Το κοντέινερ αυτό ήταν μια ακόμη θλιβερή υπενθύμιση του τραγικού τσουνάμι που χτύπησε την Ιαπωνία στις 11 Μαρτίου 2011, ταξίδεψε για 13 μήνες ακολουθώντας τα ρεύματα του Ειρηνικού Ωκεανού 6,500 χιλιόμετρα μακριά, μέχρι τις ακτές της British Columbia, όπως και αμέτρητα άλλα αντικείμενα από τους περίπου 25 εκατομμύρια τόνους αντικειμένων που υπολογίζεται πως πήρε μαζί του το τσουνάμι όταν αποτραβήχτηκε από τις ανατολικές ακτές της Ιαπωνίας.

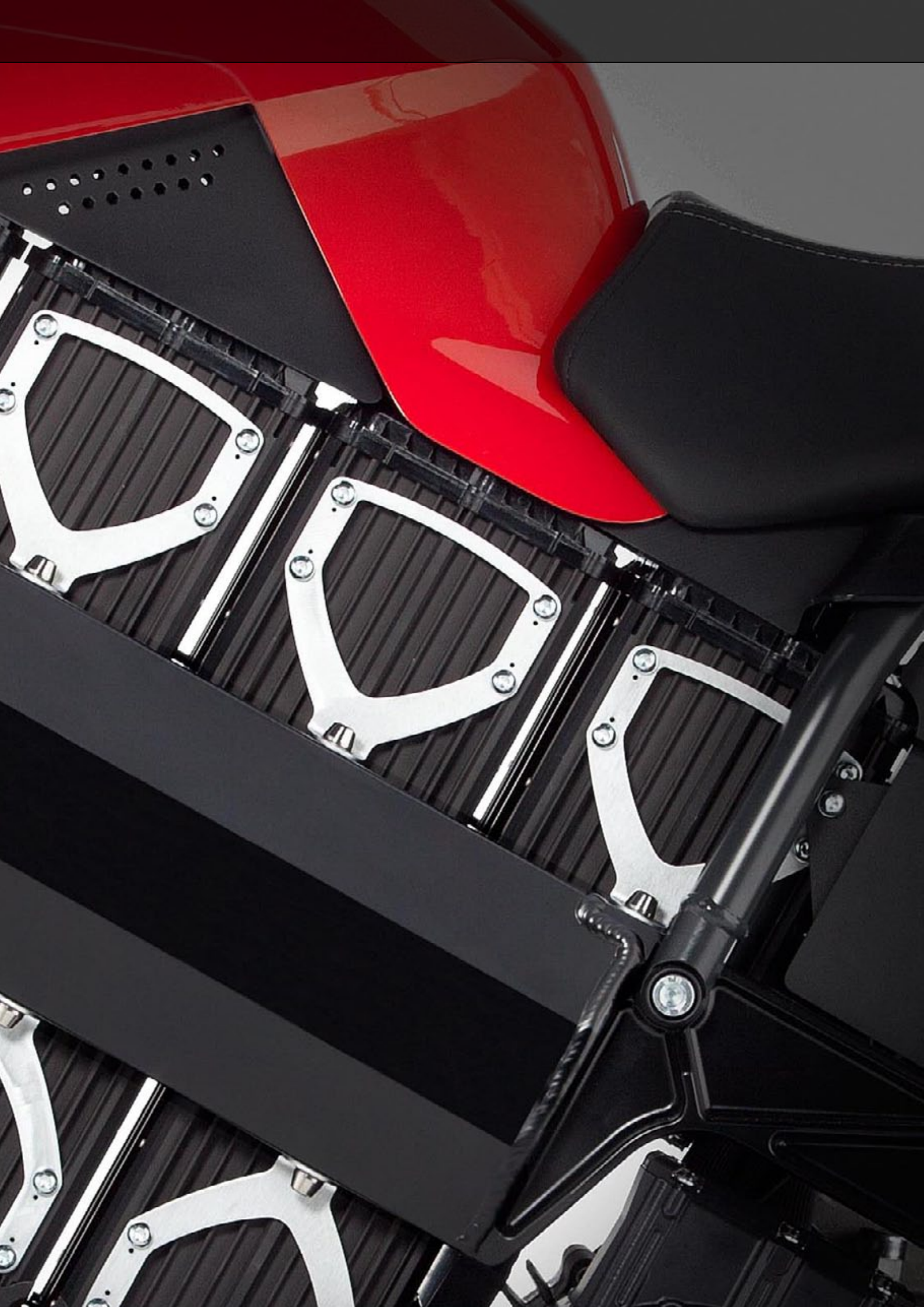
Με βάση την πινακίδα ήταν εύκολο να εντοπιστεί ο ιδιοκτήτης της μοτοσυκλέτας και, ω του θαύματος, αυτός ήταν ακόμη ζωντανός. Ο 29χρονος Ikuo Yokoyama χρησιμοποιούσε το κοντέινερ ως γκαράζ για τη μοτοσυκλέτα του και ζούσε στην επαρχία Miyagi, μια από τις περιοχές που δέχτηκαν

το σκληρότερο χτύπημα του εγκέλαδου και εν συνεχεία του τσουνάμι. Οι αρχές επικοινώνησαν μαζί του και σύντομα η είδηση έκανε τον γύρο του κόσμου προκαλώντας μεγάλη συγκίνηση. Η ιαπωνική αντιπροσωπεία της Harley-Davidson προσφέρθηκε να επαναπατρίσει τη μοτοσυκλέτα, ενώ η αμερικανική εταιρεία ανακοίνωσε πως θα του την επισκεύαζε στην αρχική της κατάσταση δωρεάν. Ακόμη και οι αρχές του Καναδά έσπευσαν να συνεισφέρουν εξυπηρετώντας τη γραφειοκρατική διαδικασία της επιστροφής της μοτοσυκλέτας.
Ωστόσο λίγες εβδομάδες πριν ο ίδιος ο Yokoyama απάντησε σε όλους με τις θερμότερες ευχαριστίες του για την πρόθυμη βοήθειά τους, αλλά δεν ήθελε πια τη μοτοσυκλέτα του πίσω.
"Χάρηκα πολύ που βρέθηκε η μοτοσυκλέτα μου και θέλω να ευχαριστήσω τον άνθρωπο που τη βρήκε. Θα ήθελα πολύ να είμαι εκεί να του σφίξω το χέρι. Έχασα τρία μέλη της οικογένειάς μου, το σπίτι μου και όλα τα υπάρχοντά μου με το τσουνάμι. Ζω φιλοξενούμενος σε καταφύγιο. Δε μπορώ να δεχτώ ένα τέτοιο δώρο, θα ήταν πολύ προκλητικό μπροστά στην καταστροφή που έχουν υποστεί οι συμπολίτες μου, οι συμπατριώτες μου, η πόλη μου." Δήλωσε ο Yokoyama. *"Θα ήταν πραγματική τιμή για εμένα αν η μοτοσυκλέτα μου έμπαινε στο μουσείο της Harley-Davidson, θυμίζοντας σε όλους τους επισκέπτες την τραγωδία που χτύπησε την Ιαπωνία"*
Μια παράκληση που η H-D φρόντισε να καλύψει, εκθέτοντας την Softail Night Train του 2004 στο Milwaukee για να θυμίζει σε όλους την τεράστια καταστροφή που στοίχησε τη ζωή πάνω από 15.000 ανθρώπων.
Εμείς εδώ στη μακρινή Ελλαδίτσα μας καλό θα είναι να θυμόμαστε τα λόγια του Ikuo Yokoyama, την ανιδιοτέλειά του. Γιατί η δοκιμασία που περνάμε μπορεί να μη μοιάζει με την ξαφνική τραγωδία που χτύπησε την Ιαπωνία μέσα σε λίγες ώρες, αλλά δεν παύει να είναι μια καταστροφή διαρκείας. Η οποία, αν δε σοβαρευτούμε και προσέξουμε, δύναται να εξελιχθεί σε πολύ μεγαλύτερο όλεθρο.
Πολύ δυστυχώς, εμφανίζουμε ένα γιγάντιο έλλειμμα σε ανιδιοτέλεια, ακόμη οι περισσότεροι τους εαυτούς μας κοιτάμε. Έχουμε χάσει τον προσανατολισμό μας. Βλέπουμε παντού εχθρούς, αλλά ποτέ τα δικά μας λάθη. Αρνούμαστε να διορθώσουμε τις τακτικές που μας έφεραν εδώ, ψάχνουμε να τιμωρήσουμε τους υπαίτιους αναζητώντας τον σωτήρα που μαγικά θα μας ξαναγυρίσει στην ψευδεπίγραφη ευμάρεια του 2004. Στην πορεία χωριζόμαστε σε αντίπαλα στρατόπεδα, εκτονώνουμε την απογοήτευσή μας σε νεύρα ο ένας προς τον άλλο, αφηνόμαστε στην τεχνητή πόλωση που μας κερνούν οι "από πάνω" για να κερδίσουν την ψήφο μας, την ανοχή μας, την εθελοτυφλία μας. Δεν πάει πουθενά αυτό, το αντιλαμβανόμαστε; Ιστορία ξέρει κανείς σε αυτή τη χώρα;

Ας ξεχάσουμε λοιπόν για λίγο τη μακρύτερη προεκλογική περίοδο που ειλικρινά έχει αρχίσει να μου προκαλεί αναγούλες κάθε φορά που τους βλέπω να επαναλαμβάνουν τις ίδιες προαιώνιες βλακείες, φύκια για μεταξωτές κορδέλες λες και εμείς μόλις τώρα προσγειωθήκαμε στην Ελλάδα. Έχουμε ένα νέο τεύχος. Με Harley-Davidson που ήρθαν στην Ελλάδα φορτωμένα σε μια νταλίκα και σε άριστη λειτουργική κατάσταση και δύο Honda! Ναι, σχεδόν όλοι τεστάραμε από ένα σε αυτό το τεύχος, βλέπετε είχαμε μείνει πολύ πίσω στη συγκεκριμένη εταιρεία, η οποία τυγχάνει να έχει τα περισσότερα νέα μοντέλα φέτος.
Το CBR250R λοιπόν ήρθε ως η χαρά του Μάνου, ενώ έχουμε φυσικά τη ναυαρχίδα Crosstourer για τον τουρίστα της συντακτικής ομάδας, μια μοτοσυκλέτα που πρέπει να γεμίσει τα εμπορικότατα παπούτσια ενός Varadero και να τα βάλει με μια ολόκληρη κατηγορία που έχει εξελιχθεί εξαιρετικά τα τελευταία χρόνια. Δε θα έχει εύκολο έργο.
Από το εξώφυλλο έχετε ήδη δε το ολοκαίνουργιο 690 Duke, μια μοτοσυκλέτα που σέρνει πίσω της ένα θρυλικό όνομα και την ανάλογη ιστορία, πλην όμως στην τελευταία της μορφή έχει υποστεί ριζικές αλλαγές στον χαρακτήρα της. Ο κύριος Δάλλας εξερευνά και αποφαίνεται.
Αν ελπίζω για κάτι, είναι τουλάχιστον η ώρα που θα αφιερώσετε στο διάβασμα του τεύχους να ελαφρύνει λίγο το κεφάλι από τον ζόφο που μας περιτριγυρίζει όλους.
Καλή σας ανάγνωση! <<

the front

Μήνας εναλλακτικής μετακίνησης, με τα ηλεκτρικά να έχουν την τιμητική τους



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

Brammo Empulse

Ακόμα και για όσους θεωρούν τις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες μια θεωρητική άσκηση άνευ πρακτικής εφαρμογής, το Empulse της Brammo κατάφερνε πάντα να ξεχωρίζει.

Παρότι σχεδιασμένο από λευκό χαρτί εξαρχής ως ηλεκτρικό, κατάφερνε να είναι σαφώς πιο κοντά στην εικόνα που έχουμε για τις μοτοσυκλέτες, τόσο οπτικά όσο και τεχνολογικά. Και η τοποθέτηση δατάχυτου κιβωτίου αντί της συνήθους CVT μετάδοσης δείχνει πως η Brammo ανήκει στη μικρή ομάδα των κατασκευαστών ηλεκτρικών οχημάτων που καταλαβαίνει πώς να προσεγγίσει τους μοτοσυκλετιστές.

Μετά από σειρά παρουσιάσεων σε διάφορα σημεία της εξέλιξής του, το Empulse παρουσιάζεται στην τελική μορφή του και οφείλουμε να ομολογήσουμε πως το αποτέλεσμα δικαιώνει τη Brammo. Οι μπαταρίες, το σύνηθες οπτικό και χωροταξικό πρόβλημα στις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες, έχουν δεχτεί ένα mini face-lift σε σχέση με τα πρωτότυπα του παρελθόντος με το Empulse να δείχνει πως να κάνεις το μειονέκτημά σου πλεονέκτημα, ενώ το βάρος των 213 κιλών δεν είναι απαγορευτικό.

Ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδει 54 ίππους και 6.3 κιλά ροπής που χάρη στο εξάρι σασμάν με την υδραυλική υποβοήθηση αρκούν για τελική 160 km/h και επιτάχυνση 0-97 km/h σε 5 δευτερόλεπτα. Η αυτονομία φτάνει τα 195 χιλιόμετρα σε χρήση πόλης ή 90 στην εθνική, με τη συνδυασμένη χρήση 50/50 να δίνει 124. Η πλήρης φόρτιση σε παραδοσιακή αμερικανική πρίζα των 110V παίρνει 8 ώρες, που μειώνονται στις 3.5 για παροχή 240V.

Σε αντίθεση με τις τυπικές CVT λύσεις, το Empulse φορτίζει τις μπαταρίες στην επιβράδυνση, δίνοντας ταυτόχρονα τη γνώριμη αίσθηση του φρένου του κινητήρα στον αναβάτη.

Η πιο "νορμάλ" ηλεκτρική μοτοσυκλέτα αυτή τη στιγμή θα είναι διαθέσιμη σε δύο εκδόσεις. Την R που βλέπετε στις φωτογραφίες με τιμή $18,995 (περίπου €15,000) και τη βασική έκδοση που θα μπορείτε να αγοράσετε από το 2013. Παντελώς ίδια μηχανικά, χωρίς όμως τις ανθρακονημάτινες λεπτομέρειες, έναντι $16,995 ή €13,450.

Biiista!

Αν και μάλλον θα το έχετε καταλάβει από τις φωτογραφίες, το Biiista δεν είναι η τελευταία λέξη της μόδας για όσους αρέσκονται στο να ροκανίζουν δεκατάκια στις Σέρρες.

Είναι η τελευταία λέξη στην ηλεκτρική μετακίνηση, στο εντελώς διαφορετικό άκρο από το συμβατικής εμφάνισης και όσο γίνεται λειτουργίας Empulse. Κάτω από το μονοκόμματο κουστούμι του Biiista βρίσκεται ένας ηλεκτροκινητήρας που αποδίδει 14 ίππους, αρκετούς για 60 km/h τελικής και ισόποσης αυτονομίας. Συνεργός το εξαιρετικά χαμηλό βάρος για ηλεκτρική μοτοσυκλέτα, που δεν ξεπερνά τα 140 κιλά. Μακράν το πιο ενδιαφέρον στοιχείο του Biiista όμως, ακόμα και λαμβάνοντας υπ' όψη τη σχεδίασή του, είναι το εναλλακτικό σύστημα του τιμονιού. Αντί για ένα κλασικό τιμόνι έχουμε δύο χειριστήρια που είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους οπτικά, αλλά συνδέονται με μοχλικό κάτω από τα πλαστικά. Σπρώχνοντας το δεξί γκριπ έρχεται το αριστερό προς το μέρος σου και αντίστροφα, αλλάζοντας τη γωνία του μπροστινού συστήματος που θυμίζει Bimota Tesi.

Σε εξέλιξη από το 2010, το Biiista μας έρχεται από την Αυστριακή Hammerschmid Machinenbau, ενώ η πληθώρα των πρωτοτύπων δείχνει ότι παρά την άγνωστη ακόμα τιμή η κανονική παραγωγή δεν πρέπει να απέχει και πάρα πολύ. Δείτε το Biiista και το ιδιόμορφο τιμόνι του σε δράση εδώ: http://youtu.be/YXJAdg5DbsM

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

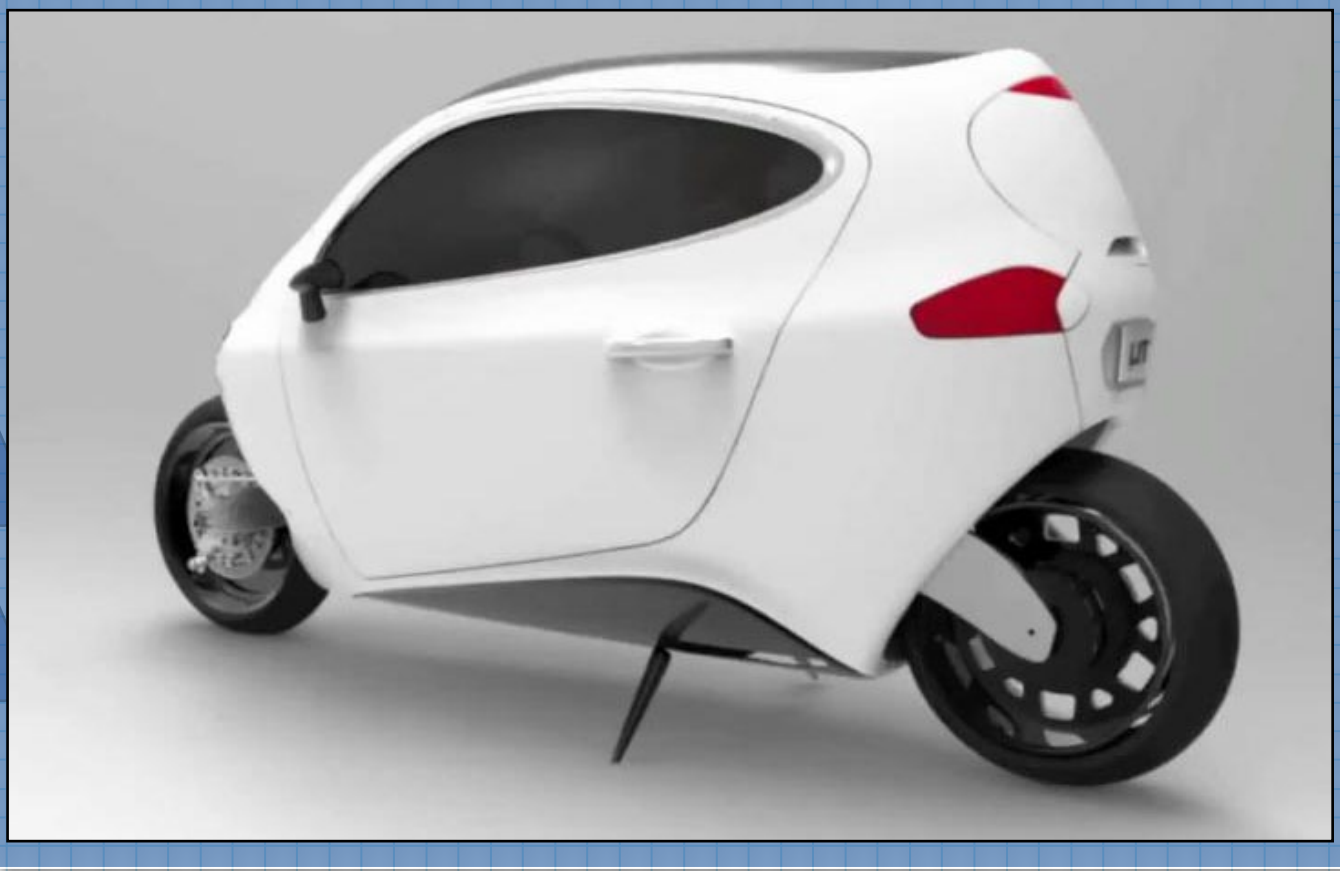
Lit Lives!

Ως τώρα τα πιο ενδιαφέροντα εναλλακτικά πρωτότυπα έμεναν ακριβώς αυτό – πρωτότυπα, ιδέες έξυπνες, δελεαστικές αλλά χωρίς πρακτική εφαρμογή.

Σε αυτή την κατηγορία είχαμε κατατάξει υποσυνείδητα και το C-1 της Lit Motors. Άλλωστε, προσπερνώντας το όνομα που θυμίζει κάτι από BMW μεριά, η ιδέα ακουγόταν πολύ καλή για να είναι αληθινή. Έλα όμως που η Lit προχώρησε στο στάδιο του πρωτοτύπου, δείχνοντας ότι το C-1 μπορεί να κάνει μια αντίστοιχη τεχνολογική επανάσταση με αυτή των Segway, ιδανικά με μεγαλύτερες πωλήσεις. Όπως και το Segway, το C-1 χρησιμοποιεί γυροσκόπια για να κρατά το κουβούκλιο σε ισορροπία. Σύμφωνα δε με τον ιδρυτή και CEO της Lit Motors, Daniel Kim, θα μπορεί να προγραμματιστεί για να κάνει διάφορα κουλά, όπως έντο ή παρκαρίσματα με ντριφτ. Το video δεν έχει βέβαια τέτοιους αυτοσχεδιασμούς και η ταχύτητα κίνησης είναι χαμηλή καθώς το πρωτότυπο διέθετε ένα μόνο γυροσκόπιο και όχι δύο, αλλά δεν παύει να είναι ένα ιδιαίτερα εντυπωσιακό βήμα από την οθόνη του υπολογιστή στους δρόμους.

Αν όλα πάνε σύμφωνα με τον υπάρχοντα προγραμματισμό, το C-1 θα είναι διαθέσιμο προς πώληση το 2014 έναντι $24,000, προσφέροντας τελική άνω των 180 km/h και – το σημαντικότερο καθώς έχουμε να κάνουμε με ηλεκτρική "μοτοσυκλέτα" – αυτονομία 350 χιλιομέτρων.

Για να δείτε την παρθενική βόλτα του C-1, περάστε από εδώ: http://youtu.be/rXjEt-P9b_0



Honda Uni-Cub

Η Honda συνεχίζει τις έρευνες στις εναλλακτικές μετακινήσεις, παρουσιάζοντας το Uni-Cub.

Μια εξέλιξη της ιδέας που είχε παρουσιάσει για πρώτη φορά το 2009 με το U3-X, το Uni-Cub συνεχίζει το μινιμαλιστικό σχεδιασμό πηγαίνοντας την τεχνολογία ένα μικρό βήμα πιο μπροστά. Διατηρεί το σύστημα ισορροπίας της Honda, προσθέτοντας το πρώτο omni directional driving wheel system ή σε απλά Ελληνικά τη δυνατότητα κίνησης προς όλες τις κατευθύνσεις. Το Uni-Cub έχει δύο τροχούς, έναν μεγάλο κάτω από τον αναβάτη και έναν μικρό πίσω, που χάρη στον έλεγχο από την κεντρική μονάδα επιτρέπουν αλλαγές κατεύθυνσης, επιβράδυνση, επιτάχυνση ή ακόμα και επιτόπου στροφή απλά με τη μετακίνηση του σώματος και την αλλαγή του κέντρου βάρους.

Η Honda τονίζει ότι τα μάτια του αναβάτη είναι στο ίδιο επίπεδο με τους πεζούς επιτρέποντας την απρόσκοπτη μετακίνηση ακόμα και μέσα σε πλήθος. Μέσα στον Ιούνιο αναμένεται να γίνουν οι πρώτες δημόσιες δοκιμές του Uni-Cub για να ελεγχθούν οι ικανότητές του τόσο σε κλειστούς όσο και σε ανοικτούς χώρους. Η μικρή αυτονομία – μόλις 6 χιλιόμετρα – και η διάμετρος του πίσω τροχού σαφώς και θα περιορίσουν τις μεγαλύτερες ή πιο ανώμαλες διαδρομές, αλλά δε μπορούμε παρά να χαμογελάσουμε βλέποντας την τεχνολογία πίσω από το ASIMO, το robot της Honda, να βρίσκει τον δρόμο της σε πιο πρακτικές εφαρμογές.

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

KTM off road collection 2013

Μπορεί οι μοτοσυκλέτες δρόμου να ανανεώνονται πλέον αραιά και που, αλλά εκεί που τελειώνει η άσφαλτος η εξέλιξη συνεχίζεται σταθερά χρόνο με τον χρόνο.

Καλύτερο παράδειγμα από τη νέα σειρά SX της KTM για το 2013 δεν υπάρχει, καθώς η KTM εφοδίασε με εντελώς νέους κινητήρες τα 250SX-F και 450SX-F, κάνοντας και μια σειρά αλλαγών στον κινητήρα το 350SX-F για να μη μείνει κανείς παραπονεμένος. Οι νέοι κινητήρες συνοδεύονται από νέα πλαίσια, ενώ όλες οι μοτοσυκλέτες της σειράς από το 125 έως το 450 διαθέτουν νέο ψαλίδι, αλλαγές στις ρυθμίσεις των αναρτήσεων και νέες πλάκες στα μπροστινά, παρέα με νέα κουστούμια.

Αντίστοιχου βεληνεκούς είναι και οι αλλαγές στο μικρό 85 SX, που έρχεται με νέο πλαίσιο, διαφορετικές αναρτήσεις και ανανεωμένο κινητήρα που διαθέτει άλλη κεφαλή, στρόφαλο και πιστόνι, εκτός φυσικά από το νέο κουστούμι.

Περιέργως, τα EXC παραμένουν ουσιαστικά απαράλλακτα με μικροαλλαγές στα σημεία. Για το 2013 διαθέτουν διαφορετική πίσω τρόμπα, άλλο λάδι στο πιρούνι και άλλες μικρές αλλαγές.

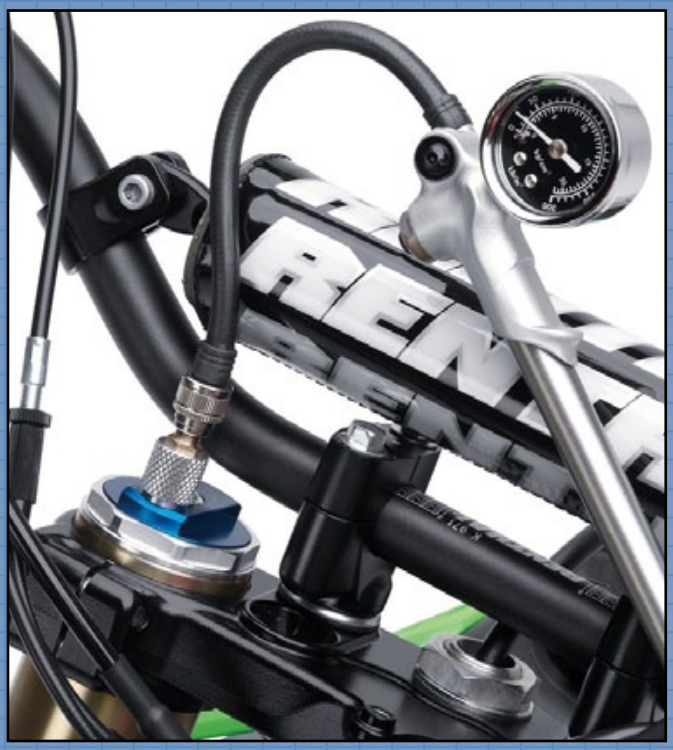
Kawasaki KX250 & 450 '13

Μπορεί η KTM να ήταν η πρώτη που παρουσίασε την off road κολεξιόν του 2013, αλλά η Kawasaki απάντησε αποστομωτικά με το εκ βάθρων ανανεωμένο KX450F, την πρώτη εκτός δρόμου μοτοσυκλέτα παραγωγής εφοδιασμένη με πνευματικό πιρούνι.

Το μπροστινό σύστημα της Kayaba δε χρησιμοποιεί συμβατικά ελατήρια βουτηγμένα στο λάδι, αντικαθιστώντας τα με πεπιεσμένο αέρα – μια τεχνολογία που ήταν της μόδας τη δεκαετία του '80 ως συμπληρωματική στα ελατήρια και πλέον κατεβαίνει μόνη της στα χωμάτινα τερέν. Ο αναβάτης μπορεί να αλλάζει έτσι κατά βούληση τη λειτουργία της μπροστινής ανάρτησης απλά αυξάνοντας ή μειώνοντας την πίεση του αέρα, με αποτέλεσμα αντίστοιχο της αλλαγής ελατηρίων με άλλα διαφορετικής σκληρότητας. Μονάχα λίγο πιο γρήγορα.

Το μπροστινό δεν είναι όμως η μόνη αλλαγή του KX450F. Αποδίδει μεγαλύτερη ισχύ χάρη στο διαφορετικό πιστόνι και τις νέες ρυθμίσεις του ψεκασμού, ενώ ο αναβάτης έχει στη διάθεσή του τρεις διαφορετικές χαρτογραφήσεις και launch control. Τόσο το τιμόνι όσο και τα μαρσπιέ είναι ρυθμιζόμενα, ενώ τα νέα φρένα και οι διαφορετικές ρυθμίσεις του πίσω αμορτισέρ ολοκληρώνουν το πακέτο.

Νέο πιρούνι διαθέτει και το KX250F, αν και όχι πνευματικό. Η Kawasaki επέλεξε το Showa SFF type 2, που λέγεται ότι διαθέτει τα ίδια σωθικά με τις εργοστασιακές αγωνιστικές KXF. Το αρκτικόλεξο αντιστοιχεί στο Separate Function Forks, κοινώς χωριστές λειτουργίες σε κάθε μπουκάλα, με το ελατήριο στη μία και τις αποσβέσεις στην άλλη. Για να μην υπάρχουν ενδοοικογενειακά θέματα ζήλιας, το KX250F έρχεται και αυτό με αυξημένη ισχύ, τρεις χαρτογραφήσεις και τα ίδια φρένα με το 450, ενώ ανταπαντά με νέο στενότερο πλαίσιο.



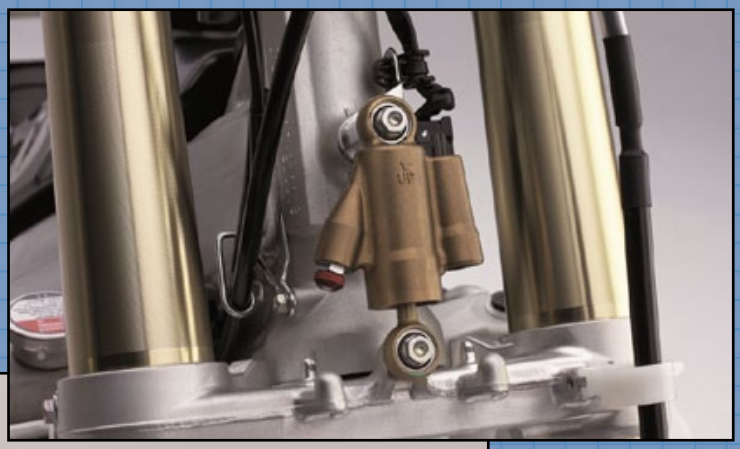
Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr
blog.ebike.gr

Honda CRF '13

Την ανανεωμένη σειρά εκτός δρόμου για το 2013 παρουσίασε και η Honda, χάνοντας οριακά τα πρωτεία από την Kawasaki στην τοποθέτηση του νέου μπροστινού συστήματος της KYB που χρησιμοποιεί πεπιεσμένο αέρα αντί για συμβατικά ελατήρια.

Η τοποθέτησή του έχει γίνει μόνο στο ριζικά ανανεωμένο CRF450 που έχει εκτός αυτού νέο πλαίσιο, ψαλίδι και αμορτισέρ. Ο κινητήρας έχει δεχτεί εκτεταμένες αλλαγές για καλύτερη απόδοση στις χαμηλές και μεσαίες στροφές με διαφορετικό πιστόνι, βαλβίδες, άλλη συμπίεση και εξάτμιση με δύο τελικά για καλύτερη κατανομή βάρους.

Οι αλλαγές στο CRF 250 είναι σαφώς λιγότερες, με αναβαθμισμένο σύστημα ψεκασμού και αλλαγές στις ρυθμίσεις των αναρτήσεων. Κατεβαίνοντας πιο κάτω στα κυβικά έχουμε τον αντικαταστάτη του CRF70, που έρχεται με 110 κυβικά και φυσικά ονομάζεται CRF110. Εξοπλισμένο με μίζα και ημιαυτόματο κιβώτιο τεσσάρων σχέσεων ανοίγει την απόστασή του από την κλασική μετάδοση που γνωρίσαμε στα παπιά διαθέτοντας δύο συμπλέκτες: Έναν για την εκκίνηση και έναν για τις αλλαγές σχέσεων.



Ducati Hypermotard 848

Μία φωτογραφία. Αυτό είναι όλο που χρειάζεται για να ξεκινήσει σειρά αποριών και φαντασιώσεων, κάτι που η Ducati ξέρει πολύ καλά να χειρίζεται.

Τους ασκούς του Αιόλου άνοιξε η φωτογραφία που τράβηξε το MotoSprint, στην οποία βλέπουμε ένα υδρόψυκτο Hypermotard. Τα πρόσωπα των υπαλλήλων έχουν φυσικά κρυφτεί για να προστατευτούν οι αθώοι, αλλά το ολόγυμνο από πλαστικά Hyper έχει βάλει φωτιά στα διάφορα φόρουμ. Κάποιοι υποστηρίζουν ότι πρόκειται για τη νέα ναυαρχίδα της σειράς, προορισμένο να αντικαταστήσει το 1100 Evo, ενώ για πολλούς είναι το πρώτο μιας νέας υδρόψυκτης σειράς Hypermotard.

Εμείς ακόμα δεν έχουμε αποφασίσει. Το 2013 είναι η χρονιά που αναμέναμε την ανανέωση του Hypermotard, αλλά η μετάβασή του σε υδρόψυκτη βάση θα ανέβαζε σημαντικά την τιμή του, ζορίζοντας το Streetfighter 848. Έπειτα δεν πρέπει να ξεχνάμε πως το πολυαναμενόμενο Multistrada 848 δε μας έχει τιμήσει ακόμα με την εμφάνισή του – μήπως ο ρόλος του θα δοθεί στο Hyper ώστε να μη βλάψει τις πωλήσεις του μεγάλου Multi; Αναμείνατε, όπως και εμείς, στο ακουστικό σας.

MONO

Πολιτική | Κοινωνία | Πολιτισμός

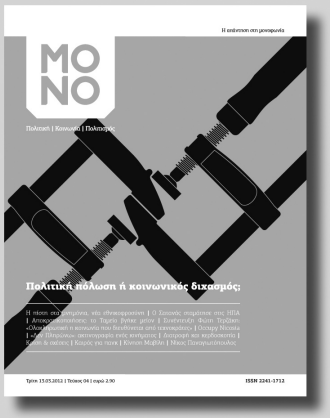
Κυκλοφορεί σε 20.000 αντίτυπα

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

Moto Guzzi SuperMoto

Σε νέα χωράφια φαίνεται ότι ετοιμάζεται να μπει η Moto Guzzi κρίνοντας από τις κατασκοπευτικές φωτογραφίες του Ιταλικού Moto.it.

Τραβηγμένες έξω από το εργοστάσιο του Piaggio Group, δείχνουν ένα – ελπίζουμε – έντονα καμουφλαρισμένο πρωτότυπο Mega Motard, κινούμενο από τον χαρακτηριστικό V2 της Ιταλικής εταιρείας. Προσπερνώντας το οπτικό του μούτρου που ελπίζουμε ότι θα αλλάξει πριν η μοτοσυκλέτα πλησιάσει στην παραγωγή, βλέπουμε ένα σύνολο περιφερειακών που δε δείχνει να υπολείπεται σε τίποτα από τον ανταγωνισμό: Ακτινικές δαγκάνες με δίσκους μαργαρίτα, πλήρως ρυθμιζόμενο ανεστραμμένο πιρούνι και ανασηκωμένες διπλές εξατμίσεις για να φαίνεται το μονόμπρατσο.

Η γενναίων διαστάσεων σχάρα και ο βάσεις για τις βαλίτσες κάνουν πολλούς να θεωρούν ότι πρόκειται για τον αντικαταστάτη του Stelvio, αλλά εμείς δεν ψηνόμαστε ιδιαίτερα. Το Stelvio βρίσκεται σε πολύ καλό σημείο εξέλιξης αυτή τη στιγμή και δεν έχει δα και τόσα χρονάκια στην πλάτη του, ενώ ο λιγότερο ακραίος χαρακτήρας των Guzzi δένει μια χαρά με τη δυνατότητα φορτώματος για μεγαλύτερες διαδρομές.

more stuff...

Μπορεί εμείς να βλέπουμε το μικρό KTM Duke ως τον μικρό κανίβαλο που είναι, αλλά εκεί στην Ινδία τόσο οι οδικές συνθήκες όσο και οι απαιτήσεις είναι κάπως διαφορετικές. Τόσο που η KTM βάλθηκε να αποδείξει ότι το μικρό Duke μπορεί να κινείται και να παρκάρει σε 40 πόντους νερό παρά τη θέση της εξάτμισης: http://youtu.be/oqMc1q_dEGc

---

Κλειστό προσωρινά το εργοστάσιο της Ducati, μετά τους δύο σεισμούς των 6.0 και 5.8 Ρίχτερ. Άγνωστο παραμένει το για πόσο, καθώς πέρα από τους ελέγχους στο εργοστάσιο αρκετοί προμηθευτές της Ιταλικής εταιρείας έχουν κλείσει για επισκευές, δημιουργώντας πρόβλημα ροής στη Just In Time λειτουργία λόγω μικρών αποθεμάτων ανταλλακτικών.

Τηρώντας τον εναλλακτικό χαρακτήρα των νέων αυτού του μήνα, έχουμε το διαφημιστικό σποτ για τη Ride to Work Day της Μεγάλης Βρετανίας στις 18 Ιουνίου. Δερμάτινα, προστασία και διασκέδαση – με μια εξαιρετική Μαμά! http://youtu.be/S88N8PCqOFM

Με την έκδοση ψηφιακού περιοδικού αποφάσισε να γιορτάσει τα σαράντα της χρόνια η Dainese, κάνοντας αναδρομή στις τέσσερις δεκαετίες που έχουν περάσει και παρουσιάζοντας τους ανθρώπους, τις εκδηλώσεις και τα προϊόντα που την έφεραν στη θέση που είναι σήμερα. Διαβάστε το εδώ: http://bit.ly/KqD749

Παρά τη δημιουργία εργοστασίου στην Ινδία, για να εισχωρήσει στην ταχύτατα αναπτυσσόμενη τοπική αγορά χωρίς τους υπέρογκους φόρους σε μοτοσυκλέτες εισαγωγής, η Harley-Davidson ανακοίνωσε ότι δεν πρόκειται να κατασκευάσει μοτοσυκλέτες κάτω των 800 cc. Μήπως, λέμε μήπως, είναι ελαφρώς εκτός κλίματος σε μια αγορά που αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από 125άρια;

Έκθεση ΠΑΣΕΕΔ 23-24 Ιουνίου

Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Δικύκλων και Παρεμφερών Ειδών, διοργανώνει σε συνεργασία με την Λέσχη Φίλων Σπορ Μοτοσυκλέτας (ΟΜΑΔΑ 65) Έκθεση Προβολής Μοτοσυκλετών, Αξεσουάρ, Ένδυσης , Υπόδησης και όλων των προϊόντων για την Μοτοσυκλέτα.

Η εκδήλωση θα διεξαχθεί παράλληλα με το Πανελλήνιο Έπαθλο Ταχύτητας Μοτοσυκλέτας 2012 στο Αυτοκινητοδρόμιο Μεγάρων, το Σαββατοκύριακο 23 & 24 Ιουνίου 2012. Οι επισκέπτες θα έχουν ζωντανή επικοινωνία και ενημέρωση από τους εισαγωγείς-επαγγελματίες, εμπόρους μοτοσυκλετών, εμπόρους Αξεσουάρ και των συνεργείων, ενώ θα μπορούν να παρακολουθήσουν και μια σειρά εκδηλώσεων.

Έχουν κληθεί να παρευρεθούν πάνω από 70 εταιρείες του κλάδου της Μοτοσυκλέτας και θα αποτελέσει για ακόμη μια φορά ένα σημαντικό γεγονός στον χώρο του δικύκλου.

Στο περίπτερο του ΠΑΣΕΕΔ στο αυτοκινητοδρόμιο των Μεγάρων οι επισκέπτες θα μπορούν να ενημερωθούν μεταξύ άλλων για το νέο θεσμό του Τεχνικού Ελέγχου Δικύκλων που είναι πλέον υποχρεωτικός.

Οι ώρες λειτουργίας της έκθεσης-εκδήλωσης για το κοινό θα είναι από τις 9:00 πμ έως τις 20:00 μμ.εξέλιξη κοιτώντας προς το μέλλον.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ-ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ

ΠΑΣΕΕΔ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1983

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

Nürburgring Record

Είναι ένας από τους πιο θρυλικούς χώρους του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Η "πράσινη κόλαση" για τους φίλους ή Nürburgring για τους υπόλοιπους, χρησιμοποιούμενο συνεχώς από τους αυτοκινητάδες που ροκανίζουν το ρεκόρ των τετράροδων λίγο-λίγο, χρονιά με τη χρονιά, παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν με τη νέα διαχείριση της πίστας.

Και όμως, το ρεκόρ γύρου με μοτοσυκλέτα παρέμενε ανέγγιχτο για 19 ολόκληρα χρόνια, από τις 23 Μαΐου του 1993. Ήταν η χρονιά που ο Helmut Dähne φόρεσε τα Metzeler ME Z1 στο Honda RC30 του και έσπασε το (επίσης δικό του) προηγούμενο ρεκόρ κατά ένα δευτερόλεπτο ακριβώς, με το ρολόι να σταματάει στο 7:49:71.

Την επόμενη χρονιά όμως, το 'Ring έχασε την ομολογκασιόν για αγώνες μοτοσυκλέτας λόγω σειράς θανάτων αναβατών και το ρεκόρ έδειχνε ότι θα έμενε στην ιστορία για πάντα. Μόνο που υπολόγιζαν χωρίς τον Andy Carlile, τον 33άχρονο Βρετανό που μένει στο 'Ring από το 2007. Όπλο του, το προσωπικό του Yamaha R1 του '05 που είχε αγοράσει τρακαρισμένο τη χρονιά που μετακόμισε. Οι μετατροπές; Στοκ κινητήρας πέρα από τα τελικά της Akrapovic και ένα Power Commander, ελαφρύτερες ζάντες Carbon της BST ντυμένες με ελαστικά της Dunlop, αμορτισέρ και revalving του πιρουνιού από τη Nitron και λίγη δουλειά στο γρανάζωμα. Α! Και "αδυνάτισμα" των φρένων γιατί παραήταν δυνατά για τις ελαφρύτερες ζάντες.

Ο καταγεγραμμένος χρόνος των 7:10 δεν είναι άμεσα συγκρίσιμος με το ρεκόρ του Dähne λόγω των πιτ, αλλά η αντιστοιχία του με πλήρη γύρο είναι ένα επίσης εντυπωσιακό 7:28 ή σε industry standard, χωρίς τη μικρή ευθεία, είναι 7:24. Το δε πιο εντυπωσιακό όλων είναι πως ο γύρος έγινε σε public day, με τον Andy να προσπερνά μερικά αυτοκίνητα στον δρόμο για το ρεκόρ. Απολαύστε τον εδώ: http://youtu.be/inc9cGasgsA

90 - 60 - 30
S2
NEW
90 χρόνια εμπειρίας , 60 χρόνια εξέλιξη κρανών μοστοσικλέτας, 30 χρόνια έρευνα σε αεροσήραγγα.
Αποτέλεσμα: Το νέο full face κράνος της Schuberth, S2. Η τέλεια αναλογία βάρους, μεγέθους ,
αεροδυναμικής αερο-ακουστικής, άνεσης – κατασκευασμένο για την μέγιστη ασφάλεια.
Πλήρες, με ενσωματωμένη ζελατίνα ηλίου. Μάθετε περισσότερα για το νέο S2 στην
Schuberth.com/s2 ή στον κοντινότερο σας dealer.
WWW.SCHUBERTH.COM
Το νέο S2.

MOTORRAD BEST BRAND 2011
touring sports cruising
Safety and Comfort made in Germany
Schuberth
HEAD PROTECTION TECHNOLOGY
www.motofashion.gr
ΒΕΛΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
IMPORT & TRADING OF MOTORCYCLE ACCESSORIES & CLOTHING
Λεωφ. Δημοκρατίας 264 - 13562 - Άγ. Ανάργυροι, Τηλ.: 210 8547681 - 210 8547682 - Fax: 210 8547480 - info@motofashion.gr

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

Vespa Trophy 2012

Μια από τις μεγαλύτερες παγκόσμιες οργανώσεις Vespa διαδραματίζεται όσο γράφονται αυτές οι γραμμές, το Vespa Trophy 2012.

Μετά την επιτυχία του περσινού tourist trophy στο Gjøvik του Oslo, φέτος το ραντεβού είναι στο κοσμοπολίτικο Λονδίνο. Όλοι οι αναβάτες Vespa, μέλη των Vespa Club στη χώρα τους, μπορούν να συμμετάσχουν. Ο βασικός σκοπός είναι να φτάσουν στο Λονδίνο έχοντας επισκεφθεί όσο το δυνατόν περισσότερα Piaggio Check Points (καταστήματα αντιπροσώπων που συμμετέχουν στη διοργάνωση) και έχοντας την μεγαλύτερη σε αριθμό παρέα από Vespa. Το έπαθλο θα το κερδίσει το Vespa Club που θα συγκεντρώσει τις περισσότερες σφραγίδες και θα έχει τη μεγαλύτερη συμμετοχή.

Για όλους τους οδηγούς Vespa η συνάντηση ξεκίνησε από τις 16 Μαΐου και διαρκεί έως τις 16 Ιουνίου σε όλους τους ευρωπαϊκούς δρόμους που έχουν τελικό προορισμό το Λονδίνο, όπου θα ανακηρυχθεί το Vespa Club που θα νικήσει σε αυτή τη διοργάνωση.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε την επίσημη ιστοσελίδα της διοργάνωσης www.vespaworlddays2012.com και το www.vespatrophy.com.

BEST DEALS*

KTM

ARE YOU READY?
>> www.ktm.com

1190 **RC8** €10.990

990 **Super Duke Classic** €7.890
990 **Super Duke Face Lift** €9.490

990 **SMT** €10.990
990 **SMT Tour *** €11.490

690 **SM Prestige** €6.990

690 **Duke 08/09** €7.990

690 **SMC** €7.990

690 **Enduro** €6.990
690 **Enduro Tour *** €7.490

690 **SMR** €7.900

*** Οι προφορές ισχύουν για περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών**

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-Αιδηψού, Ν. Αρτάκη Χαλκίδα, 34100, Τηλ.: 2221060438 **>> POWER TRAK** Ελάτεια Φθιώτιδα, 35004, Τηλ.: 2234031865 **>> ΣΙΩΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ** Κονδύλη 96 Τρίκαλα 42100 Τηλ.: 24310 35045 **>> MOTO RIDE ΜΙΧΟΣ** Λ. Γράμου 74, Ιωάννινα, 45445, Τηλ.: 2651023128 **>> MAKINA** Μαραθώνος 13, Θεσσαλονίκη, 54638, Τηλ.: 2310553035 **>> MOTO ELLI** 1ο Χλμ Κομοτηνής-Κοταμίου, 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 **>> ΙΧΟΔΕΣ ΧΑΧΑΔΑΚΗΣ** Α.Παπανδρέου Λαλάκια, Ερμούπολη Σύρος, 84100, Τηλ.: 2281083620 **>> APOSTOLIS MOTO RACING** 1ο Χλμ Κω-Χωρικών, Κως, 85300, Τηλ.: 2242020920 **>> MOTO PLAKETAS** Μ. Ασίας 88, Πτολεμαΐδα, 50200, Τηλ.: 2463053474

***990 SMT Tour:** Ψηλό ανεμοθώρακα, πλαϊνές βαλίτσες αλουμινίου μαύρες, βάσεις στήριξης, Tank Bag, 2πλό σταντ & βάση GPS
***690 Enduro Tour:** Ψηλό ανεμοθώρακα, πλαϊνές βαλίτσες αλουμινίου, βάσεις στήριξης, βάση GPS

KTM

MICHELIN MOTOREX KTM_POWERPARTS
KTM_POWERWEAR KTM_ADVENTURE TOURS

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

first rides

Δοκιμάζουμε το μικρό CBR250R και... ολόκληρη τη γκάμα της Harley-Davidson

Harley-Davidson

Harley-Davidson Demo Experience 2012

Η περίφημη νταλίκα με όλη τη γκάμα της Harley-Davidson έκανε το ετήσιο πέρασμά της από την Ελλάδα και φυσικά δε χάσαμε την ευκαιρία του Demo Experience. Κάμποσες εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ δυσεύρετων μοτοσυκλετών είναι αυτές

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Σ.Τ.

Η Εμπειρία

Demo Experience

Όταν η περίφημη τεράστια μαύρη νταλίκα που γράφει στα πλάγια Demo Experience κατέφθασε στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης 96 και το περιεχόμενό της άδειασε και στοιχήθηκε έξω από την κεντρική αντιπροσωπεία της Αθήνας, αν μη τι άλλο το θέαμα ήταν μοναδικό: Ολόκληρη η γκάμα του 2012 με γεμάτα ντεπόζιτα και τα κλειδιά στη θέση τους να μας περιμένει για test ride…

Αυτές οι ευκαιρίες δε χάνονται, ειδικά όταν πρόκειται για μοτοσυκλέτες που σπάνια βρίσκουμε διαθέσιμες για δοκιμή και, ανάμεσά τους υπάρχουν μοντέλα που ακόμη πιο δύσκολα αγοράζονται από καθημερινά πορτοφόλια.

Εδώ θα μιλήσουμε για τα δύο νέα φετινά μοντέλα της Harley-Davidson. Δεν είναι μια πλήρης δοκιμή, καθώς είχαμε μόλις λίγη ώρα για μια βόλτα μαζί τους, αλλά η γεύση είναι πάντα καθαρή και έντονη με αυτές τις Αμερικάνες.

MOTOR
HARLEY-DAVIDSON
CYCLES

FLS Softail Slim

Το νέο μέλος της οικογένειας των Softail είναι Slim όνομα και πράγμα. Ως φόρος τιμής στο κίνημα των custom της δεκαετίας του 1940 είναι ένα λιτό και απέριττο Bobber με χοντρά λάστιχα, καθαρές γραμμές και τίποτε παραπάνω από τα απολύτως απαραίτητα.

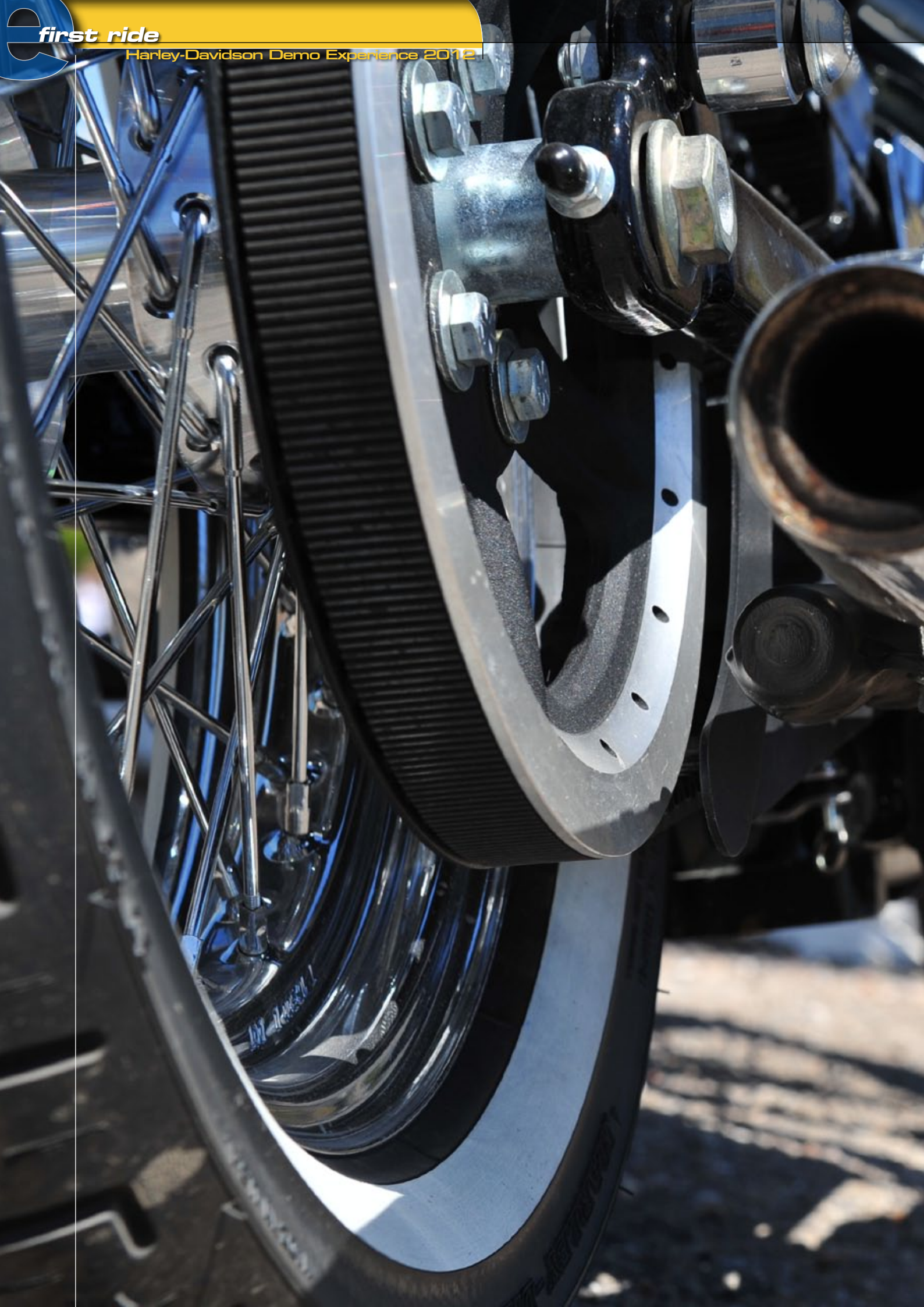
Στο επίκεντρό του βρίσκεται ο αερόψυκτος Twin Cam 103B με τα 1690cc του και όλη αυτή τη ροπή που κάνει τη μετακίνηση μια χαμηλόστροφη απόλαυση. Φορά το ρεζερβουάρ 19 λίτρων του Fat Bob, 'Hollywood' τιμόνι και διάσπαρτα ρετρό στοιχεία στο κορμί του. Παρά τα πολλά δικύλινδρα κυβικά του ωστόσο, ο αντικραδασμικός άξονας κάνει τη μετακίνηση μια μεταξένια απόλαυση και η καλύτερή του είναι να ρολάρει με 2-3,000 rpm και τα πόδια απλωμένα στα ευρύχωρα 'Half Moon' μαρσπιέ-πατώματα.

FLS SOFTAIL SLIM
€23,900

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,350 mm
Πλάτος:	Δ.Α.
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,635 mm
Ύψος σέλας:	650 mm
Ρεζερβουάρ:	18.9 l
Βάρος κατασκευαστή:	305 kg (στεγνό)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, αερόψυκτος TwinCam 103B, 2x1EEK, 2x2 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	98.4 x 111.1 mm
Χωρητικότητα:	1690 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.6:1
Ισχύς:	Δ.Α.
Ροπή:	13.5 kg.m / 3,250 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	Δ.Α. / Δ.Α.
Ρυθμίσεις:	Καμμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	Δ.Α.
Ρυθμίσεις:	Καμμία
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	16 in
Ελαστικό:	Dunlop D402F MT90B16
Φρένο:	Δίσκος, δαγκάνα 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	16 in
Ελαστικό:	Dunlop D402 MU85B16
Φρένο:	Δίσκος, δαγκάνα 2 εμβόλων

MOTOR
HARLEY-DAVIDSON
CYCLES
SIX SPEED
103



XL1200V Seventy-Two

Γιορτάζοντας 55 χρόνια από το 1957 που η εταιρεία πρωτολανσάρισε τη σειρά Sportster, το μοντέλο 72 έρχεται να μας επαναφέρει στις ρίζες. Όπως λέει κι η Harley-Davidson για τη νέα της μοτοσυκλέτα, "μερικές φορές πρέπει να κοιτάξεις πίσω για να δεις πού πηγαίνεις." Έμπνευση για το 72 είναι η old school αισθητική, όπως αυτή εκφράζεται από το μικροσκοπικό ρεζερβουάρ σε σχήμα 'peanut', το ψηλό 'mini ape' τιμόνι, το κομμένο πίσω φτερό και τα δίχρωμα λάστιχα με το μεγάλο 21 ιντσών μπροστινό.

Κατά τα λοιπά έχουμε ένα γνωστό Sportster 1200 με τον Elovution κινητήρα, ροπάτο και πιο πρόθυμο να στροφάρει συγκριτικά με τα μεγαλύτερα μοντέλα. Η μοτοσυκλέτα διατίθεται σε μονόχρωμη έκδοση, αλλά αυτή που κλέβει τις εντυπώσεις είναι η (ακριβότερη) επετειακή διχρωμία.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,275 mm
Πλάτος:	Δ.Α.
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,525 mm
Ύψος σέλας:	710 mm
Ρεζερβουάρ:	7.9 l
Βάρος κατασκευαστή:	247 kg (στεγνό)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, αερόψυκτος Evolution, 2x1EEK, 2x2 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	88.9 x 96.8 mm
Χωρητικότητα:	1202 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.7:1
Ισχύς:	Δ.Α.
Ροπή:	9.8 kg.m / 3,500 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	Δ.Α. / Δ.Α.
Ρυθμίσεις:	Καμμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	Δ.Α.
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	21 in
Ελαστικό:	MH90-16
Φρένο:	Δίσκος, δαγκάνα 2 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	16 in
Ελαστικό: 1	50/80B16
Φρένο:	Δίσκος, δαγκάνα 1 εμβόλου

XL1200V SEVENTY-TWO
€13,900
(€14,200 ΔΙΧΡΩΜΟ)

MU HELMETS
NEW 2012
REVENGE
REAPER
85.00
DRAGON/85.00
COYOT/90.00
(MODULAR)
RAPTOR/118.00
(MODULAR)
CITY SEVEN
53.00
VENTUS MOTION
55.00
RETRO LEATHER
89.00
WORKBOOK 2012
MOTO MARKET motorcycle accessories
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

FR Honda CBR 250R

Reboot

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

Σα σειρά τηλεόρασης που επαναπροσδιορίζεται εκ βάθρων για να ταιριάξει στις νέες εποχές, το CBR 250R επιστρέφει αγνώριστο

"Η ελαστικότητα και η ροπή του το κάνουν ιδανικό σύντροφο για καθημερινές μετακινήσεις..."

Παρά τη σταθερά επιτυχημένη πορεία των CBR ανά τα έτη, οι αλλαγές στις διαδικασίες έκδοσης διπλωμάτων στην Ιαπωνία και στις προδιαγραφές εισαγωγής μεταχειρισμένων στην Ευρώπη έκαναν σπάνιο θέαμα στους δρόμους τεχνολογικά διαμάντια όπως το CBR 250 και 400. Την τελευταία φορά που βγήκε από τις γραμμές παραγωγής της Honda ένα CBR250R κάτω από τα πλαστικά του βρισκόταν ένας τετρακύλινδρος με λιλιπούτεια πιστονάκια, που ακουγόταν σαν τουρμπίνα καθώς ανέβαζε πυρετωδώς προς τον κόφτη των 19,000 – και η έκδοση RR που ακολούθησε ήταν ακόμα πιο εντυπωσιακή. Αυτή τη φορά όμως δεν έχουμε να κάνουμε με παρεισαγωγές, αλλά μια επίσημη παγκόσμια μοτοσυκλέτα, σχεδιασμένη από λευκό χαρτί για μια νέα εποχή με εντελώς διαφορετικές προτεραιότητες. Η απόλυτη απόδοση και η κοφτερή συμπεριφορά δεν ανήκουν πια στις απαιτήσεις της μικρής κατηγορίας καθώς αυτή η σκυτάλη έχει δοθεί πλέον σε μοτοσυκλέτες με υπερδιπλάσια κυβικά. Στη θέση τους έχουμε την ευκολία χρήσης, την πρακτικότητα και φυσικά την οικονομία τόσο στη χρήση όσο και στην απόκτηση.

Παιδί άλλης εποχής

Στα χαρτιά το CBR 250 R έχει περισσότερα κοινά με το ταπεινό CBF 250 παρά με τα μεγαλύτερα αδελφάκια του, αλλά στον τομέα της εμφάνισης δε θα μπορούσε να είναι πιο διαφορετικό. Οι γραμμές δανείζονται στοιχεία τόσο από το CBR 600F όσο και από το VFR1200, για ένα σύνολο

που καταφέρνει να είναι ομοιογενές και όμορφο δείχνοντας σαφώς πιο upmarket απ' ότι έχουμε μάθει να περιμένουμε στην κατηγορία. Κάνει τον κοντινότερο ανταγωνιστή του, το δικύλινδρο Ninja 250 να φαίνεται λες και έχει βγει από την προηγούμενη δεκαετία, ακόμα και στην έκδοση της δοκιμής με το βαθύ μπλε και το χρυσό σιρίτι που θυμίζουν στους παλαιότερους τη χαρακτηριστική Rothmans βαφή.

Η ποιότητα κατασκευής είναι όπως αρμόζει σε ένα Honda, ενώ κάποια εμφανή φτηνά τρικ, όπως το μπλε κέντρο του στροφομέτρου που θυμίζει backlit display το βράδυ και φτηνό κοντέρ αντικατάστασης τη μέρα, δικαιολογούνται από τον ρόλο του στην Ινδία. Εκεί είναι ο βασιλιάς σε ένα πλήθος από ταπεινά 125άρια και 150άρια και αναλογικά ασύλληπτα πιο καλόγουστος και εντυπωσιακός. Με μοναδική εξαίρεση το Duke 200 της KTM.

Παρά τις ομοιότητες με τις μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες της εταιρείας, η εργονομία και ο όγκος σου θυμίζουν τόσο την καταγωγή όσο και το χαμηλό βάρος που αυτή φέρνει. Η θέση οδήγησης είναι σαφώς πιο τουριστική απ' ότι δείχνει, με το χαμηλό ύψος και το στενό κόψιμο της σέλας να κάνει το CBR εύκολα προσβάσιμο σε όλα τα ύψη και φύλα, ενώ χάρη στη σχεδίασή του το στενό ντεπόζιτο δίνει γκριπ που πολύ ζηλεύουν οι αναβάτες του 600F.

Εξίσου άνετη παρά το δίσελο είναι και η θέση του συνεπιβάτη με τις χειρολαβές να δανείζονται σχεδιαστικά από το VFR 800. Πατώντας το κουμπί της μίζας έρχεται ένα ακόμα χαμόγελο. Ο ήχος που βγαίνει από το καλοσχεδιασμένο ογκώδες τελικό θυμίζει περισσότερο δικύλινδρο στις χαμηλές στροφές, κάτι που αντικατοπτρίζεται και στην ελαστικότητά του χαμηλά. Σαφώς και θα σκορτσάρει αν πας να κινηθείς με 6η από το ρελαντί, αλλά σε κανονική χρήση η ελαστικότητα και η ροπή του κάνουν το 250R ιδανικό σύντροφο για καθημερινές μετακινήσεις χωρίς την ανάγκη να σκίζεις το μοτέρ για να κινείσαι σβέλτα ή να ταξιδεύεις πλησίον των ορίων ταχύτητας. Με την κόκκινη και φυσικά φωτιζόμενη βελόνα του στροφόμετρου να κοιτά ευθεία μπροστά στις 7,000 στροφές,

HONDA
HONDA
CBR
HONDA

"Παρά το ταπεινό των προδιαγραφών πλαισίου-αναρτήσεων, το CBR στέκεται στις προσδοκίες που γεννά η εμφάνισή του..."

όπου όλως συμπτωματικώς και η μέγιστη ροπή, το μικρό CBR δε δείχνει να πτοείται με τίποτα. Ο κινητήρας λειτουργεί χαλαρά, ήρεμα, το ψηφιακό κοντέρ παίζει γύρω στα 120 km/h και μόνο τα μαλακά σας μόρια ή το βενζινάδικο αν είστε σκληροτράχηλος θα απαιτήσουν διάλειμμα. Από τις 7,000 και πάνω το CBR βγάζει και βγάζει χιλιόμετρα, απ' ότι ακούγεται όμως χωρίς την απολύτως σύμφωνη γνώμη του κινητήρα. Σε κάθε μικρή ευθεία το ταχύμετρο θα περάσει τα 160 για πλάκα, ενώ ένας ιδιαίτερα αεροδυναμικός Κώστας είδε και 175 με λίγη υπομονή. Παρά τα απόλυτα νούμερα που μπορεί να επιτύχει όμως, είναι ξεκάθαρο ότι ο μονοκύλινδρος προτιμά μια πιο χαλαρή προσέγγιση. Με τις στροφές να περνούν τη μέγιστη ροπή η γλυκιά χροιά του κινητήρα δίνει τη θέση της σε πιο έντονους μηχανικούς θορύβους συνοδευόμενους με τους απαραίτητους κραδασμούς. Ξέρεις ότι "δε θα σπάσει ποτέ", αλλά καταλαβαίνεις ότι δεν έχει σχεδιαστεί για τέτοια χρήση.

Προσεγγίζοντάς το με περισσότερη μηχανική συμπάθεια το CBR μεταμορφώνεται έχοντας παράλληλα τη δυνατότητα να δώσει αυτό το κάτι παραπάνω όταν οι συνθήκες ή τα κέφια του οδηγού το απαιτήσουν. Και το καλό είναι ότι οι ηχητικές διαμαρτυρίες είναι το μόνο πρόβλημα σε αυτούς τους ρυθμούς. Παρά το ταπεινό των προδιαγραφών του – ατσάλινο σωληνωτό πλαίσιο και πιρούνι μόλις 37 mm εμπρός – το CBR στέκεται στις προσδοκίες που γεννά η εμφάνισή του. Παρά την προσφερόμενη άνεση σε ρυθμούς πόλης, παραμένει ευθύβολο με ικανοποιητική προστασία από τον αέρα, ενώ η γεωμετρία του είναι σοφά προσανατολισμένη προς τη σταθερότητα και όχι προς την κοφτερή απόλυτα σπορ συμπεριφορά. Σε πλήρη αρμονία με τη θέση οδήγησης και το χαρακτήρα του ψεκαστού μονοκύλινδρου.

Σε αυτούς τους ρυθμούς το μικρό 13άλιτρο ρεζερβουάρ δίνει αυτονομία που φλερτάρει με τα 300 χιλιόμετρα, κάνοντας τις επισκέψεις στο βενζινάδικο ιδιαίτερα σποραδικές και φιλικές προς την τσέπη του αναβάτη. Χωρίς εκπλήξεις τα φρένα, η διπίστονη δαγκάνα εμπρός διαχειρίζεται άνετα τις ταχύτητες του CBR, ενώ η μανέτα έχει δύναμη αλλά όχι απότομο "δάγκωμα" δίνοντας ταυτόχρονα αρκετή πληροφόρηση και

γραμμικότητα για να σε κάνει να αναρωτηθείς αν ακόμα και κάποιος νέος αναβάτης θα χρειαστεί το ABS – πακέτο με τα συνδυασμένα φρένα και την τριπίστονη δαγκάνα που προσθέτουν και 4 κιλά στο συνολικό βάρος.

Ένα CBR για τη νέα γενιά

Στις μέρες που διανύουμε τα €4,780 που ζητά η Honda ως αντάλλαγμα για ένα CBR 250R δεν ακούγονται ακριβώς λίγα. Μετά ρίχνεις μια ματιά στους καταλόγους και συνειδητοποιείς ότι ο κοντινότερος ανταγωνιστής του, το Kawasaki Ninja 250, είναι πάνω από 500 ευρώ ακριβότερο και πιο διψασμένο, ενώ το φτηνότερο Wolf 250 της SYM δε διαθέτει φαίρινγκ και υπολείπεται στη συμπεριφορά των αναρτήσεων, διατηρώντας ένα προβάδισμα στο φρενάρισμα χάρη στην ακτινική δαγκάνα.

Παρότι R και όχι F, το CBR 250 δεν είναι σχεδιασμένο για να ενθουσιάσει τους σκληροπυρηνικούς μοτοσυκλετιστές, αλλά να καλύψει τις ανάγκες μιας νέας γενιάς που συνειδητοποιεί ότι η ευχρηστία και η πρακτικότητα μπορούν άνετα να συνδυάζονται με σπορ εμφάνιση, έχοντας παράλληλα τη δυνατότητα να σταθεί στο ύψος λογικών απαιτήσεων και προς αυτή τη χρήση. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,030 mm
Πλάτος:	709.5 mm
Ύψος:	1,127 mm
Μεταξόνιο:	1,369 mm
Ύψος σέλας:	784 mm
Βάρος κατασκευαστή:	161 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος DOHC, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	76mm x 55mm
Χωρητικότητα:	294.4 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.7:1
Ισχύς:	26.5/8,500 hp/rpm
Ροπή:	2.3/7,000 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	118/37 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Pro Link
Διαδρομή:	103 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε πέντε θέσεις

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	IRC Road Winner RX-01F 110/70-17
Φρένο:	Δίσκος 296 mm, διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	IRC Road Winner RX-01R 140/70-17
Φρένο:	Δίσκος 226 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου με γλίστρα

FR HONDA CBR 250R
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€4,780

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

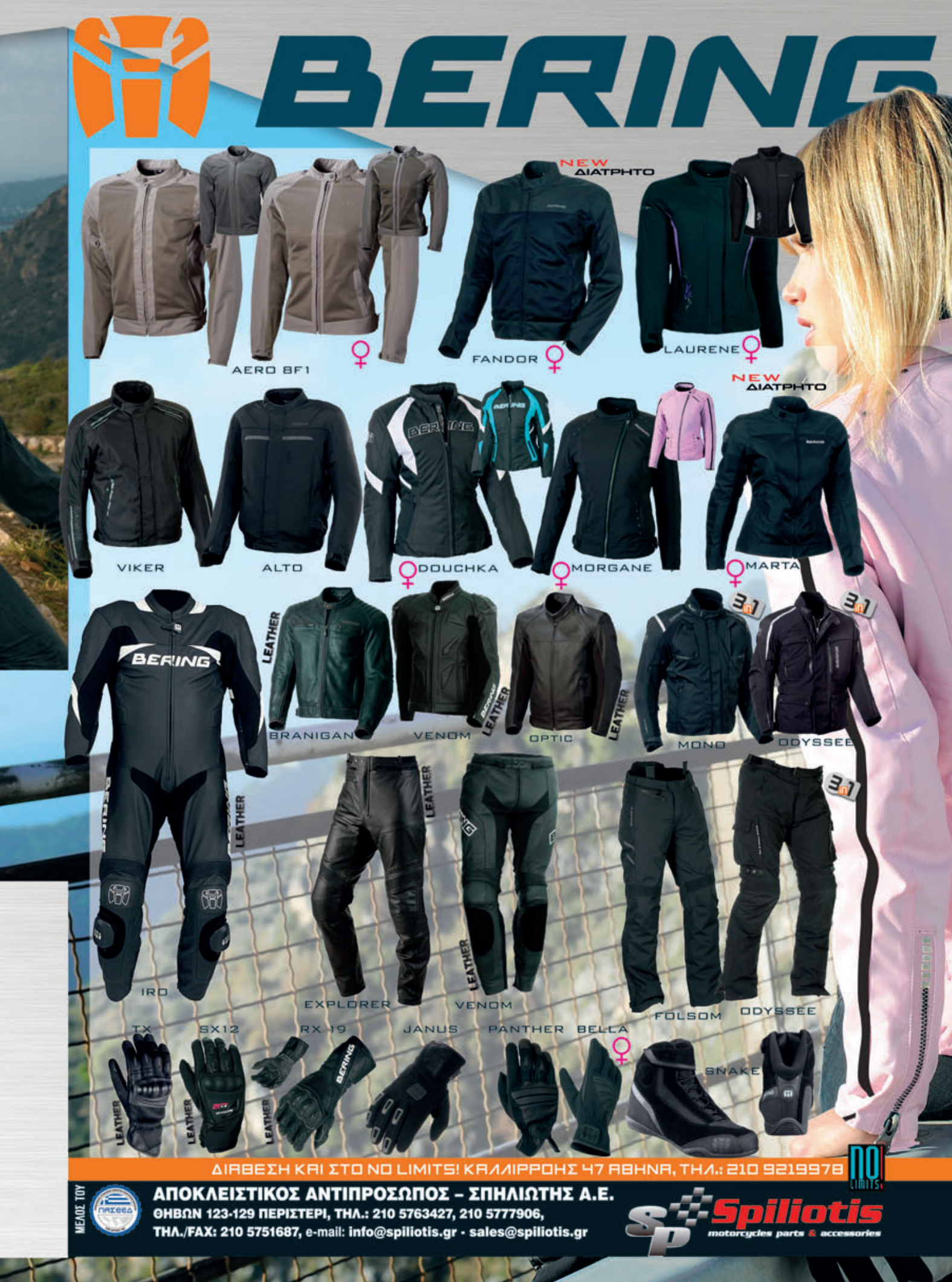
Spiliotis

motorcycles parts & accessories

επι... στροφή
στις σταθερές αξιες

Cameron

www.spiliotis.gr


BERING
NEW ΔΙΑΤΡΗΤΟ
AERO 8F1
FANDOR
LAURENE
NEW ΔΙΑΤΡΗΤΟ
VIKER
ALTO
DOUCHKA
MORGANE
MARTA
BRANIGAN
VENOM
OPTIC
MONO
ODYSSEE
IRO
EXPLORER
VENOM
FOLSOM
ODYSSEE
TX
SX12
RX 19
JANUS
PANTHER
BELLA
SNAKE
ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ NO LIMITS! ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ 47 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 9219978
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
ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ
Spiliotis
motorcycles parts & accessories

cover story

Ο Δούκας άλλαξε πολύ. Ο Κωνσταντίνος μας εξηγεί προς ποια κατεύθυνση

KTM

Ο Δούκας ωρίμασε...

...αλλά μυαλό δεν έβαλε. Εντάξει, για να λέμε όλη την αλήθεια, άφησε στην άκρη μερικά από τα ακριβά περιφερειακά του, κατέβασε σημαντικά την τιμή του και ξεκίνησε μια σοβαρή προσπάθεια να απευθυνθεί σε περισσότερο κόσμο. Τι λέτε, θα τα καταφέρει;

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Πολλά έχουν αλλάξει από το 2008 μέχρι σήμερα - πέρα από τον μικρό Δούκα. Το Arai μου έχει αποσυρθεί από την κυκλοφορία και ξεκουράζεται στην ντουλάπα, το δερμάτινο μπουφάν όμως είναι το ίδιο που φοράω και σήμερα. Οι μπότες υπάρχουν ακόμα, όπως και τα γάντια που πλέον τα χρησιμοποιώ καθημερινά. Αν και αρκετά χρόνια μεγαλύτερος, διαπιστώνω ότι δεν έχω χάσει από το στυλ μου στις σούζες και παρατηρώ επίσης ότι ο Σάββας εξακολουθεί να βγάζει όμορφες φωτογραφίες...]

Κοίτα, αν έχεις υπάρξει οπαδός των μονοκύλινδρων Duke της KTM όπως εγώ, τότε είμαι βέβαιος ότι η πρώτη σου αντίδραση μόλις συναντηθείς με τον Δούκα του '12 δεν έχει καμία σχέση με αυτό που θα λέγαμε "θετική". Και το περίεργο ξέρεις ποιο είναι; Ότι δεν φταίμε εμείς, αλλά η ίδια η KTM που μας έχει καλομάθει με τους Δούκες από τον πρώτο εκείνο 620 του 1996. Στον Δούκα πάντα πλήρωνες κάτι παραπάνω από το Supermoto μοντέλο στο οποίο βασιζόταν - και αυτό το ποσό αντιστοιχούσε στα ακριβά περιφερειακά, τη μοναδική εμφάνιση και το προνόμιο του να κυκλοφορείς με ένα μονοκύλινδρο περιορισμένης παραγωγής και (πολύ) ειδικής χρήσης.
Παραδόξως -πάντα από την οπτική του μέχρι σήμερα οπαδού των Duke-, ο σημερινός Δούκας πρεσβεύει το ακριβώς αντίθετο! Απαλλαγμένος από ρυθμιζόμενες αναρτήσεις και ακριβά φρένα, ο Δούκας του '12 σταματά να βασίζεται στα Supermoto, αποκτά δρομίσια θέση οδήγησης, ανθρώπινη σέλα συνεπιβάτη, άκρως φιλική συμπεριφορά και στάνταρ σύστημα ABS. Κατεβάζει την τιμή του σχεδόν δύο χιλιάρικα και μπαίνει στο μάτι των Monster, Hornet και Fazer ως μια αξιόλογη εναλλακτική επιλογή - παρότι μονοκύλινδρη. Ας αφήσουμε για λίγο τον σκληροπυρηνικό οπαδό και πάμε να δούμε την άλλη όψη του νομίσματος. Πόσα Duke κυκλοφόρησαν αυτά τα 16 χρόνια που υπάρχει στη γκάμα της KTM; Ελάχιστα, πράγμα απολύτως λογικό αφού δεν ήταν πολλοί εκείνοι που είχαν τη δυνατότητα να διαθέσουν τα σχεδόν δέκα χιλιάρικα για ένα μονοκύλινδρο, όσο κι αν το λαχταρούσαν. Ποιο θα ήταν λοιπόν το όφελος για την KTM να επιμείνει και να διατηρήσει ένα τόσο ελιτίστικο μοντέλο στη γκάμα της αυτές τις δύσκολες εποχές που διανύουμε; Μάλλον

X-lite

X-lite
mode
SET

Αν υπάρχει ένας τομέας στον οποίο το καινούργιο Duke μας τα χαλάει, αυτός είναι τα φωτιστικά σώματα. Τόσο ο προβολέας όσο και τα φώτα της ουράς είναι πραγματικά αδιάφορα - για να μην πω άσχημα

Το γνωστό πολυόργανο της KTM με τα τρία κουμπάκια αριστερά, διαθέτει μεταξύ άλλων ένδειξη σχέσης κιβωτίου, θερμοκρασία περιβάλλοντος και δυνατότητα απενεργοποίησης του ABS

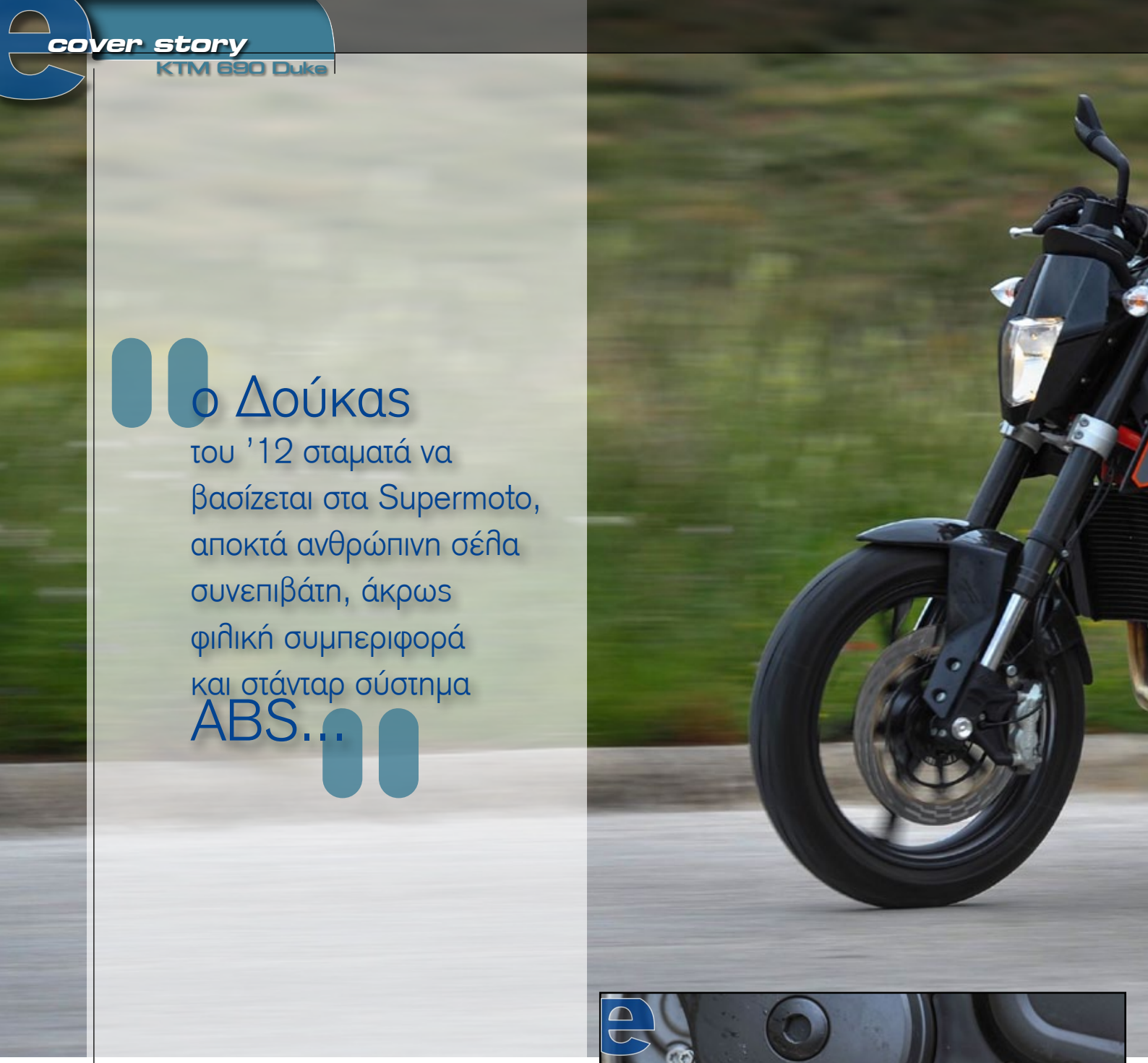
Το δυνατό αρχικό δάγκωμα εντυπωσιάζει, όχι όμως και το υπόλοιπο φρένο που δεν έχει τη δύναμη του προηγούμενου Δούκα

κανένα. Συνεπώς, πόσο καταστροφική θα ήταν μια στροφή σε κάτι αισθητά πιο προσιτό που να διατηρεί τα βασικά γνωρίσματα του Duke, βάζοντας στο κρασί όσο νερό χρειάζεται για να πέσει η τιμή αλλά και να μην μείνουμε μόνο με το βαρύγδουπο όνομα; Έτσι όπως τα βλέπω σήμερα τα πράγματα, σίγουρα λιγότερο βλαβερή από το να συνέχιζε ο Δούκας στο ίδιο μοτίβο των προηγούμενων ετών. Αρκεί βέβαια να βρεθεί η χρυσή τομή μεταξύ ποιότητας και οικονομίας.

Χαμογελάστε, ο πυρήνας έμεινε ίδιος

Και φυσικά αναφερόμαστε στον κινητήρα. Ανεβασμένος στα 690 κυβικά εκατοστά την εποχή που τοποθετήθηκε στο πλαίσιο του απερχόμενου Duke R, ο ψεκαστός LC4 με το ηλεκτρονικό γκάζι και τον αντικραδασμικό άξονα είναι παράδειγμα προς μίμηση από κάθε άποψη. Αποδίδει 65 ίππους στον τροχό με απόλυτη γραμμικότητα, διαθέτει εξαιρετική απόκριση στο γκάζι και καταναλώνει τόσο που σίγουρα τον ζηλεύουν αρκετά πιο αδύναμοι κινητήρες. Διαθέτει μονόδρομο συμπλέκτη που κάνει τα drift και τα κατεβάσματα παιχνίδι, καθώς και ένα κιβώτιο αισθητά βελτιωμένο σε σχέση με το άμεσο παρελθόν, με το οποίο δύσκολα θα χάσεις ταχύτητα. Το δε σωληνωτό πλαίσιο ακολουθεί την ίδια λογική με το προηγούμενο σε ό,τι αφορά τα δυναμικά χαρακτηριστικά, αλλά υιοθετεί το στυλ και τη θέση οδήγησης του Super Duke, κατεβάζοντας το ύψος της σέλας κατά τρεις ολόκληρους πόντους. Τώρα πια δεν κάθεσαι πάνω, αλλά μέσα στη μοτοσυκλέτα, με τα πόδια να αγκαλιάζουν το κατά μισό λίτρο μεγαλύτερο ρεζερβουάρ που έχει μια φυσιολογική τάπα πλήρωσης στη θέση εκείνης της πλαστικής που έπρεπε να την κρατάς στο χέρι μέχρι να ανεφοδιαστείς. Οι αναρτήσεις είναι και πάλι της WP, με ανεστραμμένο μπροστινό και αμορτισέρ με μοχλικό πίσω, ενώ τα φρένα και οι ζάντες φέρουν την υπογραφή της Brembo.

"Μα καλά", θα αναρωτηθείτε δικαίως, "από που έκοψαν λεφτά οι Αυστριακοί;". Ευχαρίστως να σας κατατοπίσω. Αφήνοντας στην άκρη τα προφανή, δηλαδή την απόσβεση της αρχικής επένδυσης του κινητήρα που πρωτοεμφανίστηκε το 2007, τα οποία φυσικά και έπαιξαν τον ρόλο τους στη μείωση του κόστους, η KTM επέλεξε να κόψει μόνο από τα σημεία εκείνα όπου ο Δούκας διέπρεπε με χαρακτηριστική άνεση: τα φρένα και τις αναρτήσεις. Στα πρώτα, αντικατέστησε την ακτινική τρόμπα με μια



> ο Δούκας του '12 σταματά να βασίζεται στα Supermoto, αποκτά ανθρώπινη σέλα συνεπιβάτη, άκρως φιλική συμπεριφορά και στάνταρ σύστημα ABS...

συμβατική που έχει μάλιστα ενσωματωμένο δοχείο υγρών, κράτησε το ίδιο δισκόφρενο και άλλαξε τη δαγκάνα με μια φθηνότερη. Στις αναρτήσεις κατήργησε όλες τις ρυθμίσεις εκτός από την προφόρτιση στο ελατήριο του αμορτισέρ και... αυτό ήταν. Το πλαίσιο παρέμεινε ως είχε, με το καινούργιο υποπλαίσιο να είναι και πάλι αλουμινένιο, το ψαλίδι και οι ζάντες ήρθαν απευθείας από το απερχόμενο μοντέλο και τα όργανα έμειναν ίδια, έχοντας μάλιστα μερικές επιπλέον λειτουργίες όπως η ένδειξη σχέσης κιβωτίου. Το μόνο άλλο σημείο που προδίδει την προσπάθεια μείωσης του κόστους είναι το τιμόνι και οι διακόπτες, που είναι κατώτερης ποιότητας από αυτούς του προηγούμενου Δούκα. Και πάλι όμως, η διαφορά δεν είναι τόσο μεγάλη, αφού αν δεν έχεις δει προηγούμενο Δούκα από κοντά ούτε που θα πάρεις χαμπάρι.

Στο δρόμο ξυρίζουν το δουκάτο

Η οπτική συγγένεια με το Super Duke αποδεικνύεται

Το πρωτεύον τελικό της εξάτμισης βρίσκεται κάτω από τον κινητήρα για συγκέντρωση των μαζών και κρύβει μέσα του τον καταλύτη, έτσι ώστε ο Δούκας να παραμένει "πράσινος" ακόμα και μετά την αλλαγή του δεύτερου τελικού με πιο ανοιχτό

Το τελικό βγήκε στο πλάι, όπως στις μεγάλες μοτοσυκλέτες δρόμου. Μοιάζει υπερβολικά με αυτά των 990 Adventure

Ανεξάρτητες σέλες για πρώτη φορά στο μικρό Duke, με την πίσω μάλιστα να έχει πέραν του δέοντος ικανοποιητικό αποθηκευτικό χώρο από κάτω

Μεγάλο ρεζερβουάρ με ανθρώπινη αυτονομία και πορτοκαλί βαμμένο πλαίσιο, αποκλειστικό προνόμιο μέχρι πρόσφατα των εκδόσεων "R"

και στην πράξη, καθώς ο καινούργιος Δούκας είναι πολύ καλός εργονομικά, με χαμηλή θέση οδήγησης που θα βολέψει τον περισσότερο κόσμο. Οδηγικά, οι ομοιότητες με το προηγούμενο μοντέλο είναι περισσότερες απ' όσες νομίζεις ότι έχουν επιζήσει της ριζικής μεταμόρφωσης που μεσολάβησε από τη μια γενιά στην άλλη. Ένας λόγος που συμβαίνει αυτό είναι η διατήρηση της απόδοσης και των χαρακτηριστικών λειτουργίας του κινητήρα ακριβώς ως είχαν. Με μακριές τις δύο πρώτες σχέσεις, σκαρφαλώνει ψηλά στη λίστα με τις μοτοσυκλέτες που χαίρεσαι να γράφεις χιλιόμετρα στη μια ρόδα. Τόσο το πλαίσιο όσο και οι αναρτήσεις, στέκονται στο ύψος τους και συνθέτουν ένα σύνολο κορυφαίο για καθημερινή χρήση και άκρως διασκεδαστικό σε δρόμο με στροφές. Όσον αφορά την απουσία ρυθμίσεων, να θυμίσω ότι στο προηγούμενο Duke αναρωτιόμασταν γιατί μπήκαν στον κόπο να τις αφήσουν σε μια τόσο καλοστημένη μοτοσυκλέτα που δυσκολεύεσαι να βρεις τι θα μπορούσες να

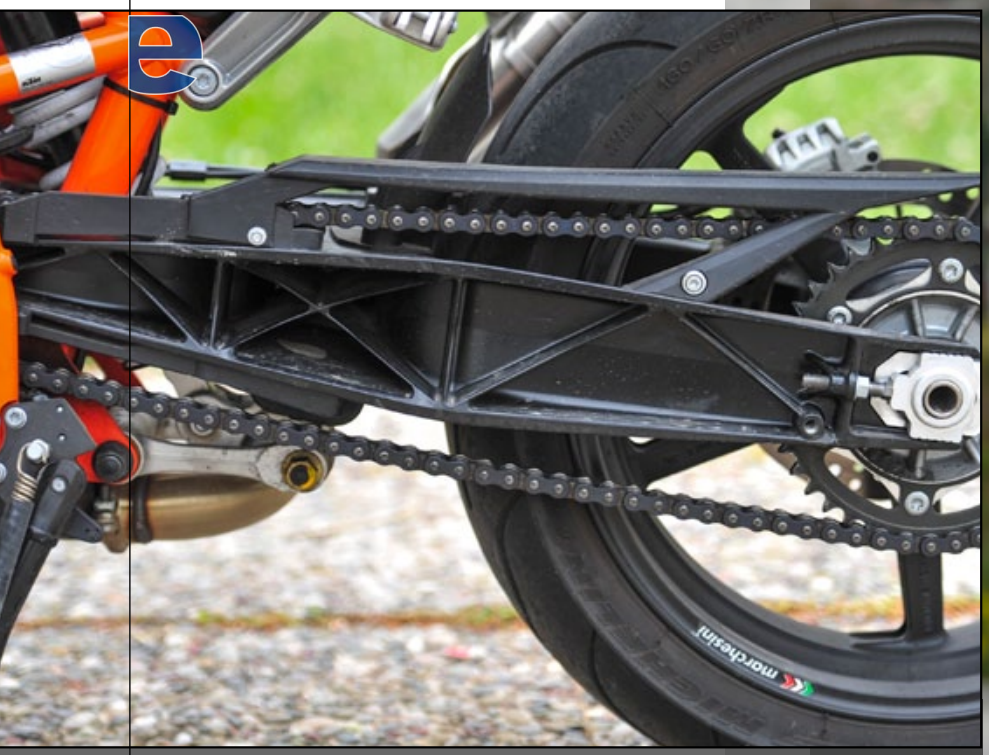
64
KTM

αλλάξεις στο setup της προς το καλύτερο. Σήμερα, καταλαβαίνουμε απόλυτα γιατί η KTM επέλεξε να αφαιρέσει τις ρυθμίσεις από το να κόψει κάτι άλλο: ο Δούκας δεν τις χρειάζεται. Στέκεται αξιοπρεπώς ακόμα και σε περιβάλλον πίστας χωρίς να αλλάξεις ούτε βίδα πάνω του. Υπερβάλλω λίγο, είναι η αλήθεια, αλλά δεν μπορώ να σκεφτώ καλύτερο τρόπο να περάσω σε εσάς το πόσο καλοστημένος είναι αυτός ο Δούκας. Το μόνο πράγμα που θα άλλαζα πάνω του είναι τα φρένα, τα οποία είναι μεν δυνατά αλλά δεν έχουν καμία σχέση με τις άγκυρες του προηγούμενου Δούκα. Βέβαια, η παρουσία του εξαιρετικού ABS της Bosch κάνει τη ζωή του αναβάτη σαφώς πιο εύκολη - αλλά είπαμε, εγώ συγκαταλέγομαι στους σκληροπυρηνικούς οπαδούς των Duke και η αλήθεια είναι ότι μου έλειψε το τρελό φρένο που σήκωνε endo με ένα δάχτυλο στη μανέτα και τριψήφια νούμερα στο κοντέρ...

Ένας εναντίον δύο, τριών, τεσσάρων...

Έχοντας απέναντί του, στην ίδια πάνω κάτω τιμή, μοτοσυκλέτες όπως το Hornet της Honda, το Monster της Ducati και το Street Triple της Triumph, το καινούργιο Duke δεν έχει καθόλου εύκολο δρόμο μπροστά του. Ως μονοκύλινδρο βέβαια, είναι πολύ πιο διασκεδαστικό σε ρυθμούς πόλης και χαμηλές

...το πλαίσιο ακολουθεί την ίδια λογική με το προηγούμενο σε ό,τι αφορά τα δυναμικά χαρακτηριστικά, αλλά υιοθετεί το στυλ και τη θέση οδήγησης του Super Duke...



Χαρακτηριστικό ψαλίδι της σειράς LC4 τα τελευταία χρόνια. Η σημαντική μείωση τιμής δεν επηρέασε την ποιότητα σε τροχούς και αλυσιδογράναζα

ταχύτητες, καίει σημαντικά λιγότερο και έχει μικρότερο κόστος συντήρησης. Ταυτόχρονα, τα 150 κιλά του σε συνδυασμό με τους 65 πραγματικούς ίππους φτάνουν και περισσεύουν για να κινείται ανά πάσα ώρα και στιγμή με ταχύτητες πάνω από 160 km/h - οπότε ξαφνικά τα βαρύτερα πολυκύλινδρα δεν φαίνεται να έχουν ιδιαίτερο πλεονέκτημα στην πράξη.

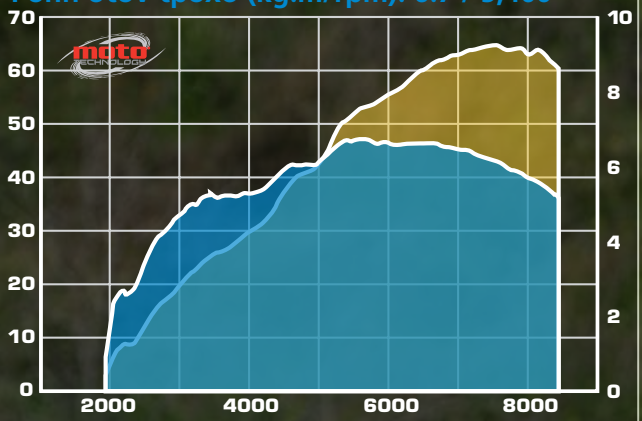
Εν κατακλείδι, οι επιλογές της KTM φαίνεται να βρίσκονται προς τη σωστή κατεύθυνση. Ο Δούκας δεν είναι πια εκείνη η μοτοσυκλέτα που πολύ θα ήθελες να αποκτήσεις αλλά ποτέ δεν βρήκες έστω κι ένα λογικό επιχείρημα για να το κάνεις. Είναι προσιτός και απευθύνεται σε όλους, όσο περίεργο κι αν ακούγεται αυτό για μια μοτοσυκλέτα που ονομάζεται Duke. Αυτό από μόνο του είναι μεγάλη επιτυχία για μια εταιρεία σαν την KTM που μέχρι και σήμερα δεν έχει μάθει να βάζει νερό στο κρασί της για κανένα λόγο. Το πρώτο πείραμα στέφθηκε με επιτυχία, οπότε η απάντηση στο ερώτημα που θέσαμε στην αρχή του test είναι θετική: το 690 Duke έχει όλα τα φόντα να μπει στην καθημερινότητα πολλών περισσότερων αναβατών, καθώς κατάφερε να συμπιέσει μόνο την τιμή του, όχι και τα γνωρίσματα που ανέδειξαν το όνομά του σε θρύλο. <<

"...στέκεται αξιοπρεπώς ακόμα και σε περιβάλλον πίστας χωρίς να αλλάξεις ούτε βίδα πάνω του..."

KTM 690 DUKE
KTM SOUTHEAST EUROPE A.E.
€7,998

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 64.5 / 7,500
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 6.7 / 5,400



Το 690 Duke, με αριθμό πλαισίου 742830 και 3,250km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 27.9C, υγρασία 9%, ατμοσφαιρική πίεση 997.39mBar, 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:	Δ.Α.
Πλάτος:	Δ.Α.
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,466 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Απόσταση από το έδαφος:	192 mm
Βάρος κατασκευαστή:	149.5 kg (κενή)
Ρεζερβουάρ:	14 λίτρα
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	102 x 84.5 mm
Χωρητικότητα:	690 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.6:1
Ισχύς κατασκευαστή:	70 / 7,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	7.1 / 5,500 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μονόδρομος APTC
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 2.194
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.500 (16/40)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	1η 2.500 / 9 2α 1.750 / 12 3η 1.333 / 16 4η 1.095 / 20 5η 0.957 / 22 6η 0.870 / 25
Ταχύτητα με 6η στη μέγιστη ισχύ:	185 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό χωροδικτύωμα, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	26.5°
Ίχνος:	115 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	135 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ WP με μοχλικό
Διαδρομή:	135 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5x17in
Ελαστικό:	120/70-17, Michelin Pilot Power
Φρένο:	Ένας δίσκος 320 mm, ακτινική δαγκάνα Brembo 4 εμβόλων, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5x17in
Ελαστικό:	160/60-17, Michelin Pilot Power
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου, ABS

Fan_Motorcycles

όπως λέμε DUCATI - KTM*

*service, πωλήσεις, γνήσια ανταλλακτικά, γνήσια αξεσουάρ!

όλοι οι συνδυασμοί ανταλλαγών
όλων των επώνυμων εργοστασίων

Fan_Motorcycles

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

the test

Δοκιμάζουμε Crosstourer χαλαράουα

HONDA
CROSSTOURER

Honda VFR1200X Crosstourer ABS

ψηλό sportbike

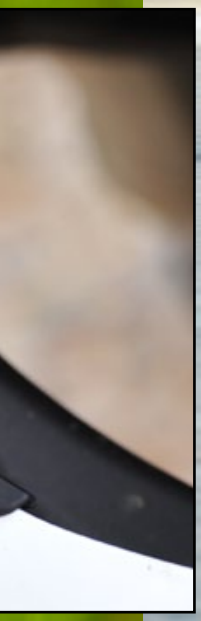
κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Τις μέρες που το είχα στα χέρια μου τουλάχιστον 20 άνθρωποι με ρώτησαν στον δρόμο αν "αυτό είναι το νέο Varadero". Μετά τους πρώτους 5-6 πλέον σταμάτησα να τους εξηγώ στο φανάρι. Ναι, αυτό είναι. Ή μήπως όχι;

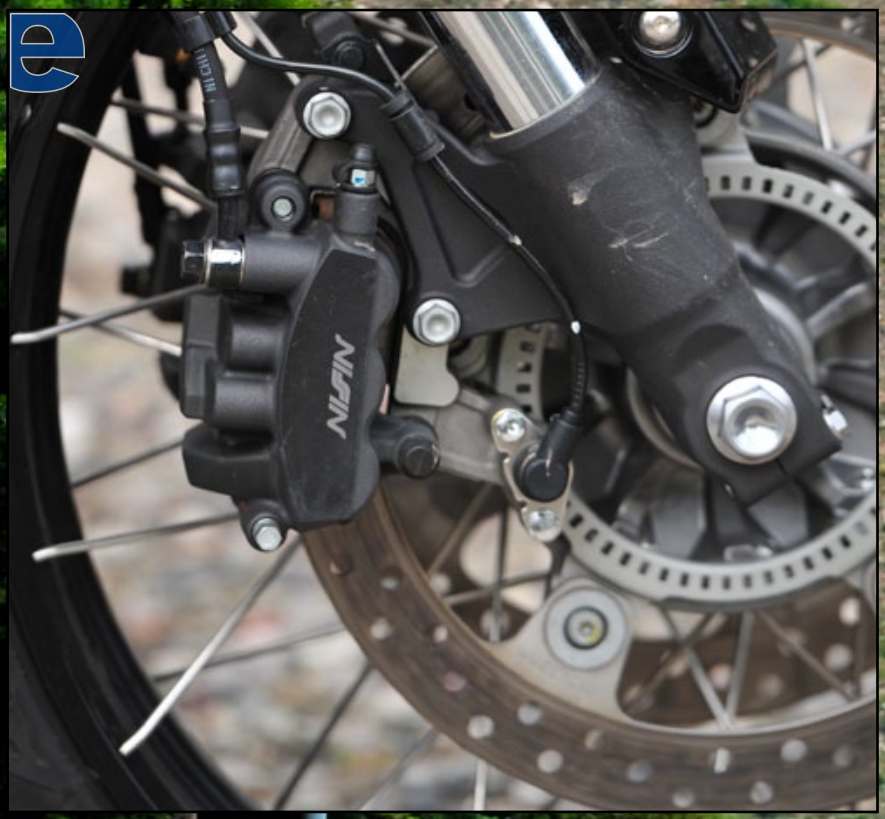
Από το πρωτότυπο του προπέρσινου Μιλάνου ως το μοντέλο παραγωγής δεν έχουν αλλάξει πολλά. Στη συνείδηση του περισσότερου κόσμου αυτό είναι το νέο Varadero, έστω κι αν η νέα μοτοσυκλέτα της Honda ονομάζεται επισήμως VFR και ξεχωρίζει από τη δρομίσια έκδοση χάρη στο χαρακτηριστικό X στο τέλος. Το VFR1200X βέβαια λέγεται και Crosstourer, όνομα που έρχεται να μας θυμίσει πως οι μεγάλες on/off υποτίθεται πως έχουν στο αίμα τους την υπέρβαση μεταξύ ασφάλτου και χώματος.

Για κάποιον μυστήριο λόγο σε αυτήν την κατηγορία η Honda επιμένει να διεκδικεί μια πρωτιά που είμαι σίγουρος πως κανείς δε θα ήθελε, αυτή του βάρους. Το 1200X καταφέρνει να είναι το βαρύτερο όλων, μετρώντας 275 ονομαστικά κιλά (και υπολογίστε άλλα 10 εφόσον επιλέξετε την έκδοση DCT). Υπάρχει όμως ένας τρόπος να δει κανείς το ποτήρι μισογεμάτο: Σε σχέση με το Varadero δεν έχουμε παρά οκτώ ονομαστικά κιλάκια επιπλέον, γεγονός που εύκολα ξεχνάς όταν συνοδεύεται από μια αύξηση ισχύος πάνω από 25% -δηλαδή ο προκάτοχος κι αν ήταν θεόβαρος. Η Honda σχεδίασε το Crosstourer με γνώμονα το ταξίδι και αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές από τη γεωμετρία του, το μακρύ μεταξόνιο και την πολύ ανοικτή γωνία κάστερ, στοιχεία που δένουν υπέροχα με το μεγάλο βάρος και φτιάχνουν μια συνταγή αυτοκινητόδρομου. Παρόλα αυτά η δόση της μαγείας υπάρχει πάντα, εκεί στα σχεδιαστήρια της Honda ξέρουν πολύ καλά να

HONDA



Arai
HONDA


NISSIN

HONDA

> απαιτεί
> ένα έμπειρο ζευγάρι
> χέρια για να ανεβάσει
> ρυθμό σε φιδίσια
> χορευτικά

χτίζουν ομοιογενή σύνολα. Το ουδέτερο μέτρημα στην κατανομή του βάρους κάνει πολύ εύκολη τη χρήση. Δε χάνεις ποτέ την αίσθηση των πολλών κιλών, αλλά σπάνια θα σε προβληματίσουν σε πραγματικές συνθήκες. Πολύ φοβάμαι ωστόσο πως θα τρομάξουν εύκολα τους μη προικισμένους σε μπόι και ο λόγος είναι η θέση οδήγησης. Η σέλα είναι αρκετά ψηλά και το ρεζερβουάρ φαρδύ ανάμεσα στα μπούτια, οπότε η πρόσβαση στο έδαφος αρχίζει να έχει απαιτήσεις σε ύψος. Συνδύασέ το με τα πολλά κιλά που, όσο πιο αργά πας, τόσο πιο εμφανή είναι και να ένα πρόβλημα για όσους δε θα φτάνουν εύκολα τα πόδια στο έδαφος. Μετά είναι και το τιμόνι, αρκετά μακριά από το σώμα, απαιτώντας τέρμα τεντωμένα χέρια και ελαφρύ σκύψιμο για το κόψεις μέχρι τα στοπ και αρκετά εκτεταμένα ακόμη και στην οδήγηση στην ευθεία.

Αν αυτά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά δε σε προβληματίζουν, η όλη συμπεριφορά του Crosstourer στην πόλη είναι εξαιρετική. Ο κινητήρας ξεχειλίζει από εύκολα ελέγξιμη ροπή, ο ψεκασμός εξαιρετικός και η αίσθηση στο γκάζι ακριβέστατη. Παρά την κοντή πρώτη σχέση, η μοτοσυκλέτα οδηγιέται πανεύκολα και θα πρέπει εσύ να κάνεις χαζομάρα για να τρομάξεις, καθώς η παροχή της δύναμης είναι γραμμικότατη και προβλέψιμη. Όχι πως δεν έχει δύναμη έτσι; Ο τετρακύλινδρος έχει πολύ ψωμί και μάλιστα στο δίνει εκεί που πρέπει, στις μεσαίες.

Εδώ η Honda έχει κάνει εξαιρετική δουλειά επίσης. Βλέποντας επί χάρτου τα νούμερά του είχα στο μυαλό μου γκρίνιες, σκεφτόμουν άλλον ένα τετρακύλινδρο που του

έχουν κόψει τα ψηλά (βλέπε Crossrunner 800). Ωστόσο πιάνοντας το δεξί γκριπ στο χέρι μου προσγειώθηκα σε μια υπέροχη πραγματικότητα όπου τα πολλά κυβικά καθιστούν το κιβώτιο άχρηστο, η καμπύλη της ροπής γεμίζει παντού και σε κάνει να ξεχνάς πως τα κόκκινα αρχίζουν πριν από τις 9,000 rpm. Η τελική του ταχύτητα φτάνει γύρω στα 230 αναλόγως συνθηκών και κάπου εκεί το παιχνίδι τελειώνει με την εξαιρετική διακριτικότητα ενός ευγενέστατου κόφτη. Από τη στιγμή που προσαρμόστηκε κατάλληλα αυτός ο V4 με εκκεντροφόρους, τροφοδοσία και γρανάζωμα, σε όλο το φάσμα λειτουργίας του έχει άφθονη χρησιμοποιήσιμη δύναμη, από τις 1,000 ως τον κόφτη, χωρίς ποτέ να τον νιώθεις "φιμωμένο". Γεγονός που θα εκτιμήσεις σε πολλές περιπτώσεις, από την πόλη ως...

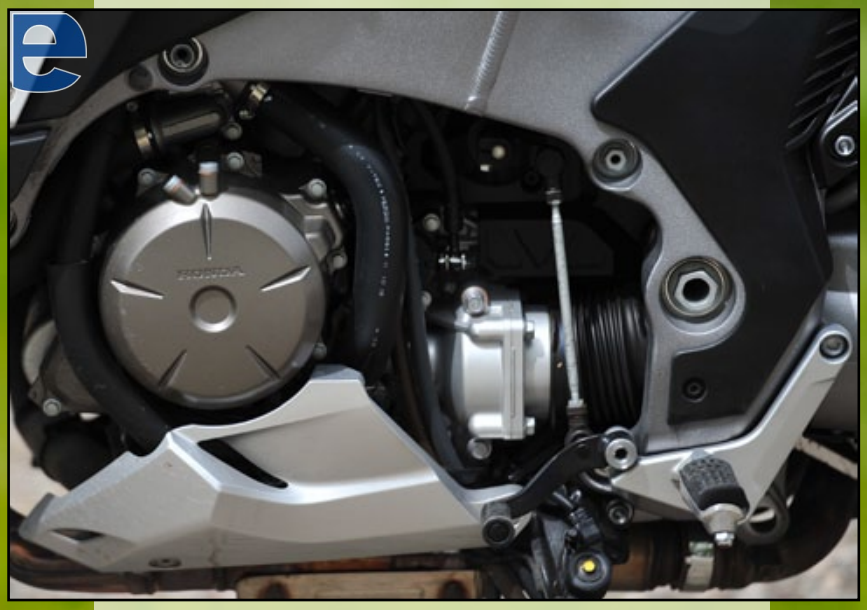
...το στροφιλίκι

Το Crosstourer μου έδειχνε από τις πρώτες μέρες στην πόλη πως γουστάρει να στρίβει, έχοντας την ίδια σπορ αίσθηση με το VFR-F. Το πλαίσιο είναι η αιτία. Ακλόνητο και πειστικό, σε ψήνει να μπαίνεις στη στροφή με πολλά και να το ανοίγεις σε όλη της τη διάρκεια. Οι αναρτήσεις του διαβάζουν καλά τον δρόμο και προσφέρουν άλλο ένα μαξιλαράκι αυτοπεποίθησης, η λειτουργία τους είναι μάλλον σφικτή για τα δεδομένα των μεγάλων on/off, αλλά άριστες για ασφάλτινη χρήση. Είναι δηλαδή πολύ σωστά στημένες για τις ανάγκες του.

Αυτό που ζητά η μοτοσυκλέτα από την αναβάτη της για να πάει γρήγορα σε επαρχιακό δρόμο είναι αποφασιστικότητα και εμπειρία. Η αιτία είναι ξανά το βάρος και κυρίως ο τρόπος που αυτό επιδρά στον χειρισμό της κάπως ράθυμης γεωμετρίας της. Αν μπεις με πολλά στη στροφή και χρειαστεί μια διόρθωση στη γραμμή σου θα πρέπει να είσαι προετοιμασμένος να το τιθασεύσεις, δε θα γίνει "με τη σκέψη", μα η

το
πιο απρόθυμο
μεγάλο on/off
στο
χώμα

HONDA
HONDA



μοτοσυκλέτα ανταποκρίνεται θετικά σε κάθε σου διαταγή. Έχει δηλαδή μια οδηγική ταυτότητα που είναι πιο κοντά στο R1200GS και το Super Tenere, παρά το πιο ευέλικτο Tiger Explorer ή το "καμία σχέση" 990 Adventure. Φυσικά και δεν το χαρακτηρίζω ως πρόβλημα, αλλά όπως και να το κάνουμε απαιτεί ένα έμπειρο ζευγάρι χέρια για να ανεβάσει ρυθμό σε φιδίσια χορευτικά. Τότε θα σε αποζημιώσει και με το παραπάνω, διότι με σύμμαχο το τσιμεντένιο πλαίσιο και τις σφικτές αναρτήσεις του θα χορέψει ό,τι χορό του ζητήσεις, θα ξαπλώσει αρχοντικά και θα στρίψει με χορταστικές ταχύτητες. Ο ελαστικός και ροπάτος κινητήρας γίνεται παιχνίδι στις μεσαίες και δεν έχεις κανένα φόβο μη σου κρεμάσει κάπου, ξέχνα αυτό το σενάριο. Είναι αυτό που μου έλεγε ο Δάλλας, ο οποίος το πήρε για να πάει στην Τρίπολη για τον πρώτο αγώνα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας: "Είναι ένα ψηλό sportbike με όρθια θέση οδήγησης και on/off λάστιχα." Αυτό ακριβώς.

Οπότε νομίζω πως έχετε καταλάβει τι σας περιμένει αν του ζητήσετε χωμάτινες εξορμήσεις. Από τη στιγμή που θα πατήσει σε σαθρό έδαφος τα κιλά του λες και πολλαπλασιάζονται. Όσο κι αν έβγαλα προφόρτιση, μαλάκωσα επαναφορά, χαμήλωσα πιέσεις, το Crosstourer συνέχιζε να δείχνει σκληρό και έτοιμο να αναπηδήσει σε

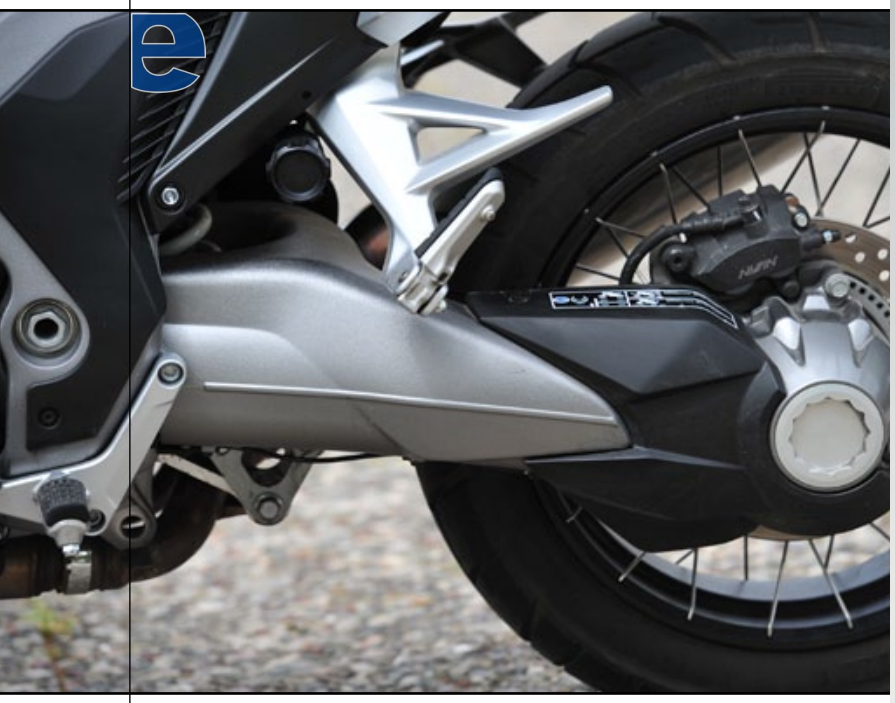
κάθε μικρή ανωμαλία. Ρυθμό δεν τόλμησα να ανεβάσω πουθενά γιατί ένιωθα την αδράνεια να θέλει να με πάει ευθεία. Το μόνο που μπόρεσα να κάνω μαζί του είναι χαλαρή διέλευση από απλούς χωματόδρομους, ελπίζοντας πως δε θα βρω πουθενά στον διάβα μου λασπουριές και λοιπά ευτράπελα – με τα δικά μου χέρια τουλάχιστον. Το πλαίσιο ειδικά, μα και οι αναρτήσεις του λες και έψαχναν σε κάθε διασταύρωση την άσφαλτο. Ναι, θα κάνει χαλαρές χωμάτινες διαδρομές καλύτερα από μια μοτοσυκλέτα δρόμου, αλλά έχω τη σαφέστατη αίσθηση πως είναι το πιο απρόθυμο από τα μεγάλα on/off που έχω καβαλήσει σε τέτοιο πεδίο. Μένει να αποδειχθεί σε ένα συγκριτικό.

Το ψωμοτύρι του...

...λοιπόν, όπως προκύπτει από τα παραπάνω, είναι προφανώς ο αυτοκινητόδρομος. Με την απλωτή και μάλλον χαλαρή γεωμετρία του το Crosstourer καταπίνει χιλιόμετρα με εκπληκτική άνεση, η σέλα του φιλοξενεί δύο άτομα απροβλημάτιστα για ώρες και η κατανάλωσή του βγάζει αξιοπρεπέστατη αυτονομία όσο δεν του φέρεσαι ινδιάνικα. Θέλει όμως μια ζελατίνα, επειγόντως. Η αρχική τοποθέτηση της Honda είναι ξεδιάντροπα χαμηλή, τουλάχιστον εφόσον έχεις ένα μπόι άνω του 1.80. Ναι είναι ρυθμιζόμενη (με εργαλεία, όχι έτσι εύκολα), αλλά στις φωτογραφίες που βλέπετε είναι στην ψηλότερη θέση και το μόνο που κάνει είναι να καλύπτει τα όργανα ή εμένα αν ξαπλώσω στο ρεζερβουάρ. Φυσικά δε θα πάρω on/off για να κάνω το ψαράκι στην εθνική έτσι;

Το σπουδαίο με τον τρόπο που η Honda έχει ρυθμίσει τον κινητήρα είναι πως βρίσκει εύκολα μια ηρεμία κρατώντας τον στα 140-160, ταξιδεύοντας με μέση κατανάλωση το πολύ ως 7 λίτρα ανά εκατοντάδα χιλιομέτρων, τιμή με την οποία βγάζεις ανετότατα 250

"άφθονη
χρησιμοποιήσιμη δύναμη
σε όλο το φάσμα
λειτουργίας"



km πριν αναβοσβήσει η τελευταία ένδειξη της μπάρας καυσίμου. Όχι, για μια φορά ακόμη η Honda ξέχασε να βάλει κάποιου είδους προειδοποίηση ρεζέρβας, τι να πω πια…
Εδώ το βάρος είναι ευλογία, η γεωμετρία του τέλεια και η άνεση αυτό ακριβώς που θα περίμενες από μια εταιρεία με το βιογραφικό της Honda. Εξαιρετική επιλογή για να γυρίσεις τον κόσμο.

Είναι λοιπόν αυτό το νέο Varadero;
Εμφατικά όχι. Είναι κάτι πολύ παραπάνω από ένα νέο XL1000V, είναι μια μοτοσυκλέτα κατά πολύ ανώτερη σε όλα, γενιές μπροστά και εδώ τελειώνουν οι όποιες συγκρίσεις.
Η τιμολόγησή του, οφείλω να το θίξω, το φέρνει στο πάνω άκρο της κατηγορίας, καθώς ζητά χοντρικά

CROSSTOURER

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τα αλουμινένιο πλαίσιο δύο δοκών τύπου "διαμάντι" είναι απαράλλαχτο από το VFR δρόμου, γεγονός που σφραγίζει και την οδηγική συμπεριφορά της έκδοσης X. Εξαιρετικά συμπαγές, είναι ιδανικό σε πολύ γρήγορα ανοικτά στροφιλίκια, δε χάνει ευκαιρία να σου θυμίζει πως αυτούσιο φορτώνεται σε μια κοντινή συγγενή μια μονάδα 170 ίππων δίχως να ιδρώνει.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Φυσικά βασίζεται εξ ολοκλήρου σε αυτόν του VFR1200, αλλά εδώ η Honda έχει κάνει εξαιρετική δουλειά στην προσαρμογή του σε έναν νέο ρόλο. Οι κεφαλές του κινητήρα έχουν εκκεντροφόρους διαφορετικού προφίλ, ενώ προσαρμοσμένος είναι και ο χρονισμός των βαλβίδων ώστε οι τιμές μέγιστης απόδοσης να κατέβουν σημαντικά και να προκύψει μια ισχύς που να ταιριάζει καλύτερα στα δεδομένα –και τα λάστιχα– της κατηγορίας. Αλλαγές έχουμε και στη μετάδοση, αν και οι πρωτεύουσα και τελική παραμένουν αναλλοίωτες σε σχέση με το VFR, το κιβώτιο έχει όλες τις σχέσεις μακρύτερες πλην της πρώτης. Μια ακόμη σημαντική διαφορά που συναντήσαμε στο Crosstourer είναι η χαμηλότερη κατανάλωση, γεγονός που συνδυαζόμενο με το μεγαλύτερο ρεζερβουάρ φτιάχνει μια τουριστικότατη αυτονομία.

ΟΡΓΑΝΑ

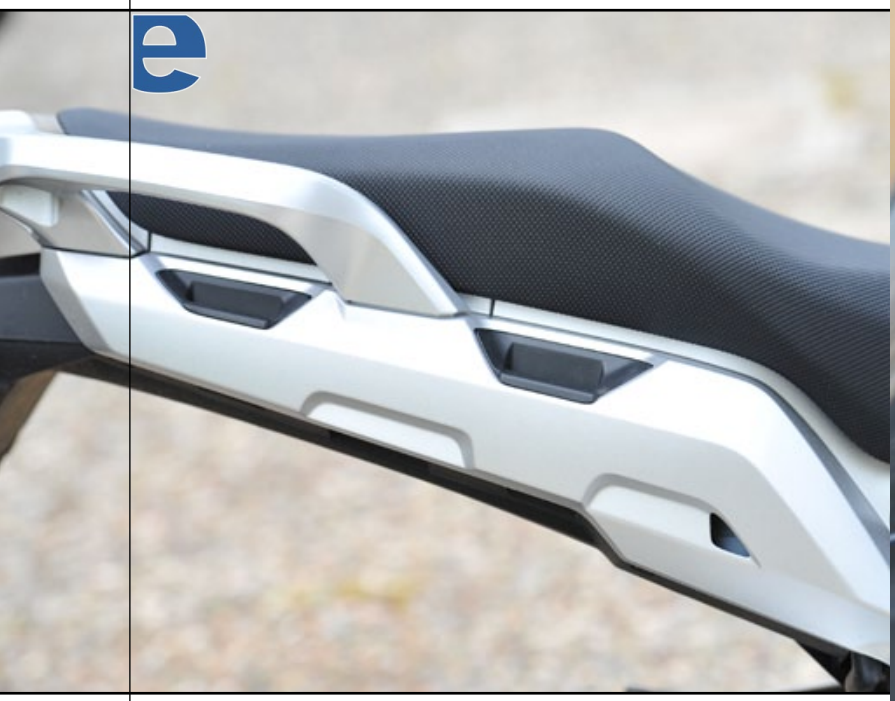
Το μικρό ψηφιακό πολυόργανο του Crosstourer καταφέρνει να περιλαμβάνει επαρκή πληροφορία στην οθόνη του, αλλά για μια ακριβή και μεγάλη τουριστική μοτοσυκλέτα είναι οριακά επαρκής. Δε μας πειράζει που δεν έχει ένδειξη σχέσης στο κιβώτιο, αλλά συνεχίζει την παράνοια με την ένδειξη καυσίμου. Ξανά δεν υπάρχει λαμπάκι ρεζέρβας, απουσιάζει εντελώς ο χιλιομετρητής ρεζέρβας και η μόνη προειδοποίηση για τον αναβάτη είναι το ότι αναβοσβήνει η μικροσκοπική τελευταία μπάρα της στάθμης. Τώρα, πότε άναψε, πόσα χιλιόμετρα έχεις κάνει από τότε, πόσα χιλιόμετρα σου μένουν... αυτές μάλλον είναι λεπτομέρειες –οι οποίες όμως μπορούν να κάνουν τη διαφορά ανάμεσα στο "έκανα το ταξίδι της ζωής μου" με το "έσπρωχνα δυο ώρες στη μέση του πουθενά".

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

Ένα μυστήριο καλύπτει τις αναρτήσεις του Crosstourer. Η Honda στο press kit περιορίζεται στο να τις περιγράφει ως Long Travel Suspension, δίχως να αποκαλύπτει τις διαδρομές τους. Ψάξαμε αρκετά, αλλά πουθενά στον κόσμο δεν ανακοινώνονται οι ακριβείς τιμές. Εκ της περιγραφής μπορεί κανείς να πει πως έχει τις ίδιες αναρτήσεις με το VFR, αλλά στην πράξη πρέπει να έχουν όντως μεγαλύτερη διαδρομή, πάντως δε θα στοιχηματίζαμε για κάτι περισσότερο 160-180 mm, τουλάχιστον από την αίσθηση και "κόβοντάς" το με το μάτι. Φυσικά η λειτουργία τους είναι ξεκάθαρα προσανατολισμένη σε ασφάλτινη χρήση.

ΦΡΕΝΟ ΕΜΠΡΟΣ

Στη μεγάλη on/off της η Honda προτίμησε να μη βάλει τις ακτινικές εξαπίστονες Nissin του VFR, αντικαθιστώντας τις με τις γνωστές τριπίστονες που θα βρούμε σε κάμποσες ακόμη μοτοσυκλέτες της γκάμας της. Ο συνδυασμός του εξαιρετικού ABS της Nissin με το CBS, όπου τα δύο μεσαία έμβολα μπροστά συνδυάζονται με το πίσω φρένο, αποδεικνύεται πάντως κάτι παραπάνω από επαρκής για τις ανάγκες αυτής της μοτοσυκλέτας.



ένα χιλιάρικο πάνω από άμεσα ανταγωνιστικές μοτοσυκλέτες όπως το Tiger Explorer και το Stelvio. Εδώ να αναφέρω και το σημείο αναφοράς της κατηγορίας, το R1200GS, του οποίου η βασική τιμή επίσης δεν είναι άμεσα συγκρίσιμη με αυτή του Crosstourer. Το κακό είναι πως, ακόμη και με τον συνήθη εξοπλισμό που βρίσκει κανείς ετοιμοπαράδοτο και το φέρνει σε ανάλογο επίπεδο με το Honda, το BMW δεν ξεφεύγει πολύ ψηλότερα από τις 16,000€, γεγονός που επίσης επιβαρύνει τη θέση του Crosstourer.

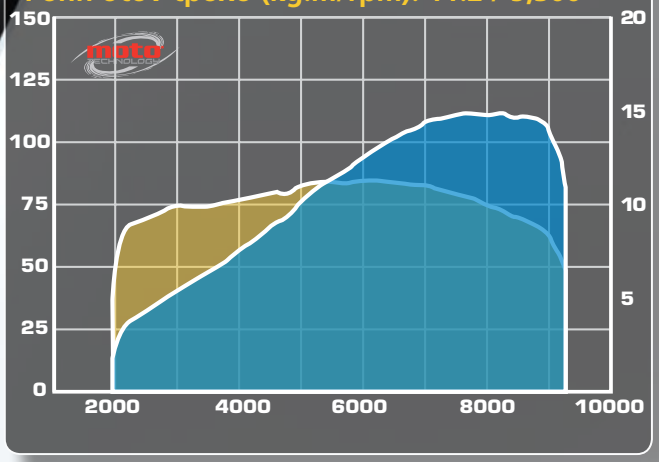
Το καλό για το Honda είναι το ότι ξεχωρίζει από τον V4 κινητήρα και ουσιαστικά χρειάζεται μόνο μια ψηλή ζελατίνα για να χαρακτηριστεί απολύτως πλήρες. Με αυτά τα δεδομένα λοιπόν, δε βλέπω την ώρα να στήσουμε ένα ωραίο ταξιδιωτικό συγκριτικό στην κατηγορία. <<

PIRELLI

HONDA VFR1200X CROSSTOURER ABS
ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΑΡΑΚΑΚΗ
€15,830

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 111.5 / 7,600
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 11.2 / 5,300



Το Crosstourer 1200, με αριθμό πλαισίου 0630 και 2,300km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 25.9C, υγρασία 9%, ατμοσφαιρική πίεση 999.69mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,285 mm
Πλάτος:	915 mm
Ύψος:	1,335 mm
Μεταξόνιο:	1,595 mm
Ύψος σέλας:	850 mm
Βάρος κατασκευαστή:	275 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, τετρακύλινδρος V 76°, υγρόψυκτος, 1EEK (Unicam), 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 60 mm
Χωρητικότητα:	1,237 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς κατασκευαστή:	127.4/7,750 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	12.8/6,500 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / 1.738
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / 2.699
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.600 / 10
2α	1.600 / 16
3η	1.260 / 20
4η	1.076 / 24
5η	0.961 / 27
6η	0.897 / 29
Ταχύτητα στη μέγιστη ισχύ:	251 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Rake:	28°
Trail:	107 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	190 / Δ.Α. mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό Pro-Link
Διαδρομή:	Δ.Α.
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.50 x 19 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Trail, 110/80-R19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310mm, δαγκάνες Nissin 3 εμβόλων, Combined ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.0 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Scorpion Trail, 150/70-R17
Φρένο:	Δίσκος 276 mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων, Combined ABS
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	21.5 lt
Μέση κατανάλωση:	7.9 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	272 km

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€

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

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE
ΕΛΑΣΤΙΚΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
ΜΕ 6 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

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

Τώρα που οι κωλοτούμπες είναι της μόδας... ο Stoner πρώτα διέψευσε και μετά έριξε τη βόμβα

REPSOL
GAS
PETRONAS
SEMAKIN DI DEPAN
YAMAHA
FACTORY RACING

Colpo grosso?

Κάπου στα μέσα του Μάη η Suzuki έκλεισε την ιαπωνική πίστα Sugo για μια μυστική δοκιμή. Οι φωτογραφίες που εξασφάλισε σε παγκόσμια αποκλειστικότητα το αμερικανικό Cycle World (www.cycleworld.com) δεν αφήνουν πολλές αμφιβολίες, πρόκειται για μια αγωνιστική μοτοσυκλέτα MotoGP, αν κρίνουμε από τους ανθρακονημάτινους δίσκους τουλάχιστον.

Η Suzuki απεχώρησε πέρυσι από τα MotoGP δηλώνοντας πως σύντομα θα επιστρέψει, γνωρίζαμε πως είχε υπό εξέλιξη ένα χιλιάρι και αυτό επιβεβαιώθηκε από τον τεχνικό διευθυντή της Shinichi Sahara καθώς και τον αναβάτη εξέλιξης Nobuatsu Aoki –ο οποίος δεν έκρυψε πως το είχε ήδη οδηγήσει πολύ πρόσφατα στην πίστα Ryuyo. Μάλιστα ο κύριος Sahara ερωτηθείς για το ποιόν της μοτοσυκλέτας δήλωσε με νόημα πως η Suzuki "θα παραμείνει πιστή στην παραδοσιακή διάταξη του κινητήρα της".

Ποια άραγε είναι αυτή; Ο V4 που έτρεχαν για χρόνια στα GP ή μήπως ο τετρακύλινδρος σε σειρά των επί δεκαετίες θρυλικών GSX-R; Πολλά ΜΜΕ επιμένουν πως οι καλά πληροφορημένες πηγές τους είναι κάθετες: η Suzuki φτιάχνει ένα τετρακύλινδρο σε σειρά, με τους κυλίνδρους σε μεγάλη κλίση προς τα μπρος και τεχνολογία ανάλογη με τον crossplane στρόφαλο της Yamaha.

Σύμφωνα με τα όσα κυκλοφορούν ως τώρα η Suzuki βλέπει ως χρόνο επιστροφής στα MotoGP το 2014, αν και κάποιοι ισχυρίζονται πως θα μπορούσε να γίνει και του χρόνου.

Θα αποπειραθώ μια τολμηρή υπόθεση.

Αυτόν τον καιρό τα MotoGP βρίσκονται σε διαδικασία ακραίων αλλαγών. Το δίπολο FIM-Dorna αναζητεί μια πλήρη στροφή στη CRT κατεύθυνση και πιέζει τους κατασκευαστές. Οι κανονισμοί έχουν ήδη αρχίσει να αλλάζουν και κάθε χρόνο θα βλέπουμε δέσμες μέτρων που θα εξυπηρετούν τις CRT, στριμώχνοντας τα εργοστασιακά πρωτότυπα σε πιο περιορισμένη εξέλιξη. Κάπου στο 2014 ή 2015 οι διοργανωτές των GP θέλουν να έχει ολοκληρωθεί η μετάβαση στην επόμενη φάση.

Με αυτά τα δεδομένα λοιπόν βλέπω εξαιρετικά απίθανο η Suzuki – που ουσιαστικά αποχώρησε για οικονομικούς λόγους πέρυσι – να εξελίσσει ένα πρωτότυπο χιλιάρι για τα MotoGP. Πάνω σε ποιους κανονισμούς; Και με τι λεφτά; Πάνω απ' όλα, γιατί; Ψάχνοντας πληροφορίες για την εικονιζόμενη μοτοσυκλέτα, έχω αρχίσει να σχηματίζω την άποψη πως μάλλον πρόκειται για την επόμενη γενιά GSX-R, η οποία μάλλον θα εμφανιστεί ως μια CRT τύπου αγωνιστική και μετά θα περάσει στη διαδικασία Superbike και εμπόριο.

Σκεφτείτε το. Η Kawasaki αυτή τη στιγμή έχει φτιάξει το ομολογουμένως καλύτερο ZX-10R της, μια μοτοσυκλέτα που δε σχεδιάστηκε με γνώμονα την παραγωγή, αλλά ως ένα αγωνιστικό SBK που μετά φόρεσε φώτα, φλας και καθρέπτες. Τι πιο λογικό από το κάνει και η Suzuki το ίδιο; Έτσι θα έχει μια σπουδαία ευκαιρία να βρεθεί ξαφνικά από πάνω στις εξελίξεις, αντί να προσαρμόζει τα μοντέλα παραγωγής της για αγώνες, θα βρεθεί με μια καλοδουλεμένη αγωνιστική CRT που έχει τα φόντα και για χρήση δρόμου και, γιατί όχι, ωφελημένη και πρωτοπόρος στην επόμενη μέρα των MotoGP – αλλά και στην αγορά. Μήπως έτσι όλες αυτές οι φήμες για τετρακύλινδρους σε σειρά και υπομονή ως το 2014 αρχίζουν να δένουν σε ένα ζουμερό νόημα;

TAICHI
SUZUKI
Arai
2D

ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
JOHN MC GUINNESS

Ως την ώρα που έκλεινε η ύλη αυτού του τεύχους το Isle of Man TT ήταν σε εξέλιξη και ο John Mc Guinness είχε ήδη μαζέψει δύο σπουδαίες νίκες με Honda CBR1000RR.

Η πρώτη ήρθε στις 2 Ιουνίου και τον αγώνα Dainese Superbike (φωτό) και η δεύτερη στις 5 Ιουνίου και το Royal London 360 Superstock. Ο σπουδαίος 40χρονος Άγγλος έφτασε έτσι τις 19 νίκες στο Νησί και είναι αυτός που

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

έχει τη δυνατότητα να απειλήσει το σπουδαίο ρεκόρ του αξέχαστου Joey Dunlop και τις 26 νίκες. Φέτος ο Mc Guinness έχει μπροστά του άλλους τρεις ευκαιρίες να μεγαλώσει τη συγκομιδή του: Τον δεύτερο αγώνα των Supersport TT, το ηλεκτρικό TT Zero (όπου θα τρέξει με τη μοτοσυκλέτα της Mugen) και φυσικά το Senior TT που κλείνει το δεκαπενθήμερο του φετινού Tourist Trophy.
Αναλυτική περιγραφή του Isle of Man TT στο επόμενο τεύχος.

WORLD SUPERBIKE CHAMPIONSHIP
Η BMW ΚΕΡΔΙΖΕΙ, Ο BIAGGI ΧΑΙΡΕΤΑΙ

Ήταν να μην κάνουν την αρχή. Η ομάδα της BMW πανηγύρισε την πρώτη της νίκη στο WSBK με τον Marco Melandri στο πρώτο σκέλος του αγώνα στο Donington Park και την τόνισε εμφατικά με τον Leon Haslam ακριβώς πίσω του – και τον Tom Sykes (Kawasaki) τρίτο.

Ήταν μάλιστα τόσο εμφατική η επικράτηση των S1000RR σε αγγλικό έδαφος που και στο δεύτερο σκέλος επανέλαβαν τη δυναμική εμφάνισή τους οδηγώντας τον αγώνα ως την τελευταία στροφή, αυτή τη φορά με τον Haslam μπροστά από τον Melandri. Τότε χτύπησε η καταστροφή. Ο Ιταλός επιχείρησε ένα μάλλον ανόητο χώσιμο στην κλειστή αριστερή τελευταία στροφή του Donington, στην έξοδο βγήκε ανοικτά αναγκάζοντας τον Haslam να τον ακολουθήσει. Ο Άγγλος προσπάθησε να ξανακλείσει τη γραμμή του, όμως από την εσωτερική είχε ήδη μπει ο επερχόμενος Jonathan Rea (Honda), οι δυο τους συγκρούστηκαν και ο Haslam έπεσε συμπαρασύροντας και τον Melandri που ήταν εντελώς εκτός γραμμής. Έτσι ο Rea κέρδισε το δεύτερο σκέλος, με δεύτερο τον Max Biaggi (Aprilia) και τρίτο τον Sykes που είχε ξεμείνει από λάστιχα και πανηγύριζε μετά λες και είχε κερδίσει.

Ο επόμενος αγώνας ήταν στο Miller του Salt Lake City, μια από τις αγαπημένες πίστες του Carlos Checa. Ο Ισπανός είχε χάσει πολύ έδαφος τον τελευταίο καιρό και αποζημίωσε τους φίλους του με μια δυνατή νίκη στο πρώτο σκέλος, άνετα μπροστά από τους Melandri και Biaggi. Το δεύτερο σκέλος θα ήταν επεισοδιακό. Στον τρίτο γύρο ένα ατύχημα του Hiroshi Aoyama γέμισε την πίστα με υγρά από τη Honda του και ο αγώνας σταμάτησε για περισσότερο από μια ώρα μέχρι να καθαριστεί. Στη συνέχεια ο Checa έφυγε ξανά μπροστά, αλλά στον πέμπτο γύρο έπεσε μόνος του, αφήνοντας πίσω του τη νίκη να κριθεί στην εντυπωσιακή μονομαχία των Melandri και Rea, η οποία κρίθηκε στο νήμα υπέρ του πρώτου για μόλις 1.5 δέκατο του δευτερολέπτου. Τρίτος ήρθε ξανά ο Max Biaggi.

Ο Ιταλός πρωταθλητής του 2010 έχει να κερδίσει από τον εναρκτήριο αγώνα στο Phillip Island, ωστόσο η αστάθεια του Checa και το μοίρασμα των νικών σε διάφορους αναβάτες του επιτρέπουν μια διαφορά 18 βαθμών στην κατάταξη. Η βαθμολογία λοιπόν μετά από έξι αγώνες έχει ως εξής: Biaggi 160.5, Melandri 142.5, Sykes 142.5, Rea 141, Checa 130.5, Haslam 103. Αναλυτικότερα στην επίσημη ιστοσελίδα www.worldsbk.com.

WORLD SUPERSPORT CHAMPIONSHIP
ΕΣΠΑΣΕ ΤΟ ΡΟΔΙ ΓΙΑ ΤΟΝ LOWES

Ο Sam Lowes τρέχει για δεύτερη χρονιά στο WSS και από πέρυσι είχε δείξει πως έχει όλα τα φόντα να πρωταγωνιστήσει, ωστόσο νίκη ακόμη δεν είχε δει.

Αυτό έμελλε να αλλάξει με τον καλύτερο τρόπο στον αγώνα της πατρίδας του. Στο Donington Park λοιπόν ο Άγγλος αναβάτης της Honda πήρε την παρθενική του νίκη στην κατηγορία, έχοντας προηγουμένως ιδρώσει για τα καλά μέχρι να καταφέρει να επιβληθεί το έμπειρου πρωταθλητή Kenan Sofuoglu (Kawasaki). Η νίκη του ήρθε με διαφορά μικρότερη των 2 δεκάτων του δευτερολέπτου. Τρίτος τερμάτισε ο Jules Cluzel (Honda) και η βαθμολογία μετά από πέντε αγώνες διαμορφώνεται ως εξής: Sofuoglu 81, Lowes 76, Cluzel 64, Foret 55, Parkes 42, Baldolini 38. Αναλυτικά στο www.worldsbk.com.

ΑΛΛΑΟΥΜ ΣΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ MOTOGP

Οι διαβουλεύσεις συνεχίζονται και οι παρατάσεις ολοένα και απλώνουν και ουδείς γνωρίζει τι θα δούμε του χρόνου…

Αρχικά ο Carmelo Ezpeleta είχε ζητήσει από την Ένωση Κατασκευαστών (MSMA) να έχουν ολοκληρώσει τη γνωμοδότησή τους ως τον Μάιο, μετά έδωσε παράταση ως τον Ιούνιο, τώρα μας λέει πως επόμενη συνάντηση της MSMA με την Επιτροπή των GP ορίστηκε για το Assen, δηλαδή πάει και ο Ιούνιος. Όπου κανείς δεν εγγυάται πως αυτή τη φορά θα συμφωνήσουν οι δύο πλευρές.

Το προτεινόμενο πακέτο μέτρων του Ezpeleta για το 2013 περιλαμβάνει μία μοτοσυκλέτα ανά αναβάτη, ενιαία ECU, ανώτατο όριο στροφών και κατάργηση των ανθρακονημάτινων δίσκων.

Όπως μας λέει ο γενικός γραμματέας της Επιτροπής, Mike Trimby, τη μία μοτοσυκλέτα ανά αναβάτη τη βλέπει να περνάει σίγουρα, καθώς "σε κανένα άλλο μεγάλο μηχανοκίνητο άθλημα δεν έχουν δύο οχήματα οι αγωνιζόμενοι." Ωστόσο για την ενιαία ECU και το όριο στροφών δεν ξέρει τίποτα, ακόμη κι αν πειστούν οι Κατασκευαστές θεωρεί πως μπορεί να αργήσουν να εφαρμοστούν.

Στο μεταξύ ο εκπρόσωπος των ομάδων (IRTA) που μετείχε στην Επιτροπή, Corrado Cecchinelli, αποκαλύπτει πως τα ανθρακονημάτινα φρένα μάλλον θα μείνουν, ενώ και το μέτρο της μοναδικής μοτοσυκλέτας θα εφαρμοστεί μάλλον με τροποποιήσεις. Θα υπάρχει δηλαδή μια δεύτερη μοτοσυκλέτα, η οποία όμως θα χρησιμοποιείται μόνο σε περίπτωση βροχής ώστε να μην αλλάξει ο τρέχων κανονισμός που θέλει αγώνες flag-to-flag χωρίς διακοπή και ο οποίος φαίνεται πως αρέσει σε όλες τις πλευρές.

Όπως καταλάβατε, το θέμα μάλλον θα τραβήξει επί μακράν.

ΑΛΛΑ 2 ΧΡΟΝΙΑ GP Ο ROSSI, ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ

Εκτός του Stoner, οι φήμες περί αποχώρησης είχαν περιλάβει και τον Rossi. Στο Le Mans αποφάσισε να ανακοινώσει το μέλλον του αλλά του έκλεψε τη δημοσιότητα η βόμβα από την Αυστραλία.

Ασχέτως του τι κάνει ο Stoner λοιπόν, ο Valentino Rossi ξεκαθάρισε πως σκοπεύει να τρέχει στα MotoGP για τουλάχιστον άλλα δύο χρόνια. Φυσικά πολλά θα εξαρτηθούν από την υγεία του και βέβαια το επίπεδο φυσικής κατάστασης που μπορεί να διατηρήσει απέναντι στον ανταγωνισμό, αλλά καλώς εχόντων των πραγμάτων θα τον έχουμε κοντά μας και το 2013-2014.

Επί τη ευκαιρία φυσικά οι δημοσιογράφοι τον ρώτησαν την άποψή του για τον Stoner, όπου ο Ιταλός περιορίστηκε στο να δηλώσει πως εξεπλάγη από την ανακοίνωση και πως θεωρεί κρίμα να φύγει τόσο νωρίς ένας τόσο μεγάλος αναβάτης, αλλά αυτή είναι μια δική του απόφαση.

ΑΠΟΣΥΡΕΤΑΙ Ο STONER!

"Πραγματικά θα ήθελα να έχω γεννηθεί 20 χρόνια νωρίτερα…"

Περίπου έναν μήνα πριν, στη συνέντευξη Τύπου του Estoril, ένας δημοσιογράφος ζήτησε από τον Casey Stoner να σχολιάσει φήμες ισπανικού site που ανέφεραν το ενδεχόμενο να αποσυρθεί από την ενεργό δράση με το τέλος της σεζόν. Ο Αυστραλός απάντησε στον δημοσιογράφο να μην πιστεύει ό,τι διαβάζει. Γνωρίζοντας τη σχετική δημοσίευση, στη συνέχεια αγριοκοίταξε τον παρευρισκόμενο Ισπανό δημοσιογράφο που είχε πρωτοδημοσιεύσει τη φήμη σχολιάζοντας: "μην πιστεύετε τι γράφετε", υπονοώντας σαφώς πως ήταν κατασκευασμένη.
Δεν πέρασαν δυο βδομάδες και στο Le Mans ο Stoner από μόνος του ανακοινώνει πως με το τέλος της φετινής χρονιάς αποσύρεται! Συνέχισε λέγοντας πως ο βασικός λόγος είναι το ότι δε διασκεδάζει τους αγώνες, ότι η οδήγηση καθαυτή είναι η απόλαυσή του αλλά τα MotoGP έχουν γίνει 90% "άλλα πράγματα" και 10% δράση. "Πραγματικά θα ήθελα να έχω γεννηθεί 20 χρόνια νωρίτερα," αυτή η φράση του τα λέει όλα. Ερωτηθείς σχετικά με την πολύ πρόσφατη διάψευσή του είπε πως τότε δεν είχε αποφασίσει, απλά το σκεφτόταν… (Βέβαια τον κακομοίρη τον Ισπανό τον έκανε παγκοσμίως ρόμπα και ακόμη συγγνώμη δεν του έχει ζητήσει.)
Όπως είναι προφανές, αυτό σήμανε συναγερμό στη Honda και τον κόσμο των MotoGP, αφού όλα τα μεγάλα συμβόλαια των αναβατών λήγουν φέτος και είναι δεδομένο πως η Honda θα πρέπει να ψάξει για έναν κορυφαίο αναβάτη στη θέση του. Όπως έγινε στη συνέχεια γνωστό, η Honda πίεζε ήδη τον Stoner να ανανεώσει το συμβόλαιό του, ενώ φήμες εμπλέκουν την αρχική διαρροή απευθείας από το HRC και τον Livio Suppo, ως μέσο πίεσης προς τον αναβάτη. Αν είναι όντως έτσι το κόλπο δεν έπιασε παιδιά…
Φυσικά οι νέες φήμες θέλουν τη Honda να έχει απλώσει ένα βασιλικό συμβόλαιο στα πόδια του Jorge Lorenzo, ο οποίος ήδη ήταν υπό πίεση για ανανέωση με τη Yamaha. Επιπλέον, ξαφνικά η ηγεσία του HRC άρχισε να εκφράζεται κολακευτικά και για τον Valentino Rossi, ενώ στο παρασκήνιο Honda και Repsol έχουν πέσει πάνω στη Dorna για να ακυρώσει τον κανονισμό που θέλει τους rookies να μη μπορούν να πάνε απευθείας σε εργοστασιακή ομάδα. Ναι, ο Marc Marquez είναι ο λόγος.
Το μόνο σίγουρο είναι πως χάνουμε έναν από τους κορυφαίους αναβάτες που έχουμε δει ποτέ στα MotoGP και μάλιστα πριν καλά-καλά κλείσει τα 27 του.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Με δράση, θέαμα και καλό καιρό ολοκληρώθηκε ο 2ος αγώνας στα Μέγαρα.

Superstock: Ο Αριστείδης Γκιζίνος (Suzuki) έφυγε καλύτερα από την εκκίνηση, αλλά σύντομα ο Κώστας Κοντομάρος (Ducati) τον πέρασε και σταδιακά έχτισε μια διαφορά ασφαλείας ως τη νίκη. Ο Γκιζίνος δεν απειλήθηκε για τη δεύτερη θέση, αλλά το θέαμα προέκυψε στη διεκδίκηση της τρίτης θέσης του βάθρου. Λευτέρης Πίππος (KTM) και Βασίλης Ευθυμίου (MV Agusta) αντάλλαξαν αρκετές φορές θέσεις με το RC8R του Πίππου να κερδίζει τελικά στο τέλος της ευθείας δύο γύρους πριν το τέλος. Ωραία μάχη έγινε και στο γκρουπ τεσσάρων αναβατών που ακολουθούσε. Διονύσης Αχτύπης, Γιώργος Μαρκεσίνης, Γιάννης Κριελέσης και Βασίλης Γερακίτης πάλεψαν αρκετά με την πέμπτη θέση να καταλήγει εν τέλει στον Αχτύπη. Αξίζει να σημειώσουμε πως η BMW του έσβησε στην εκκίνηση, ωστόσο από τελευταίος οδήγησε εντυπωσιακά μέχρι να φτάσει και να κερδίσει τη μάχη της πέμπτης θέσης.

Supersport: Ο εικονιζόμενος Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος (Triumph) είχε την pole position αλλά έκανε κακή εκκίνηση. Βρέθηκε έτσι σε μια μάχη με τους Σάκη Συνιώρη (Honda) και Άλεξ Παπαγεωργίου (Yamaha) από την οποία σταδιακά βγήκε νικητής και τελικά έφτασε στη νίκη γράφοντας στην πορεία τον απολύτως ταχύτερο χρόνο της ημέρας σε όλες τις κατηγορίες με 0.58.891. Οι άλλες δύο θέσεις του βάθρου κρίθηκαν σχεδόν στο νήμα με τον Συνιώρη να υπερτερεί του πρωταθλητή Παπαγεωργίου.

Open: Ο Μιχάλης Σπηλιώτης (Yamaha) ήταν αυτός που οδήγησε πρώτος τον αγώνα, μπροστά από τον κάτοχο της pole Στράτο Δεβελέκο (Honda) και τον Κώστα Φωτιάδη (Yamaha). Λίγο αργότερα ο Σπηλιώτης υποχρεώθηκε σε ποινή διέλευσης από τα pits λόγω άκυρης εκκίνησης, έτσι η νίκη παίχτηκε μεταξύ των Δεβελέκου και Φωτιάδη, με τον πρώτο να οδηγεί τον μεγαλύτερο μέρος του αγώνα και τον δεύτερο να βρίσκει μια ευκαιρία για προσπέραση στους τελευταίους γύρους την οποία και εκμεταλλεύτηκε. Στο μεταξύ ο Σπηλιώτης οδήγησε γρήγορα και ξανακέρδισε την τρίτη θέση του αγώνα. Πρώτο 600 στην κατηγορία ήταν Yamaha R6 του Γιώργου Παπασταύρου.

Racing: Στη δίχρονη κατηγορία ο Γιώργος Κίτσος (Honda) ξεκίνησε ξανά από την pole, έκανε κακή εκκίνηση και βρέθηκε τέταρτος, μα γρήγορα αναρριχήθηκε ξανά στην κορυφή και κέρδισε με διαφορά σχεδόν πέντε δευτερολέπτων από τον δεύτερο Ανδρέα Λεφέβρ (Yamaha). Το βάθρο συμπλήρωσε ο Ανδρέας Παργινός (Aprilia), ο οποίος είχε νικήσει στον πρώτο αγώνα στην Τρίπολη.

ΑΛΛΑΓΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ 3ο ΑΓΩΝΑ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Με δελτίο Τύπου ο ΣΟΑΜ μας ενημερώνει πως:

Όπως γνωρίζετε την 17η Ιουνίου υπάρχει προγραμματισμένος ο 3ος αγώνας του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας Μοτοσυκλετών στο Τυμπάκι της Κρήτης. Όμως, λόγω εκλογών ο αγώνας πρέπει να μετατεθεί.

Μετά από συζητήσεις που είχαμε με τους διοργανωτές αλλά και με τους αγωνιζόμενους οι μόνες ημερομηνίες που είναι δυνατόν να διοργανωθεί ο αγώνας είναι οι 7 & 8/7, σύμφωνα με το Σωματείο ΑΣΗ.

Λόγω της τουριστικής περιόδου, συζητήσαμε και το ενδεχόμενο συνδιοργάνωσης του αγώνα μαζί με τον Αγώνα του Επάθλου στις 23-24/6 στα Μέγαρα. Δυστυχώς όμως, μετά από πολλές συζητήσεις, ο κ. Σοφούλης δήλωσε ότι δε μπορεί να το δεχθεί και το σεβόμαστε.

Συζητήθηκε και η ημερομηνία της 1/7, για αγώνα στα Μέγαρα, αλλά αποφασίσθηκε από τον ΣΟΑΜ να σεβαστούμε και να ΜΗΝ ενοχλήσουμε τον αγώνα του Επάθλου. Έτσι, οι ημερομηνίες 7-8/7 είναι οι πλησιέστερες και είναι αυτές που έχει τη δυνατότητα διοργάνωσης η ΑΣΗ, που ενημερώθηκε και επιβεβαίωσε την διεξαγωγή του 3ου αγώνα για τις παραπάνω ημερομηνίες.

Παρόλο ότι θα βρισκόμαστε σε τουριστική περίοδο, οι τιμές των ξενοδοχείων και η έκπτωση 50% από τα SuperFast Ferries, παραμένουν στη διάθεση των αγωνιζομένων για την διαμονή και την μεταφορά τους προς το Τυμπάκι. Κατάλογος με τα ξενοδοχεία και τις ειδικές τιμές βρίσκεται στη διεύθυνση http://www.soamracing.gr/new/251-2012-06-06-08-32-15.html.

Οι τιμές μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για χρήση διακοπών, για επιπλέον ημέρες διαμονής όσων αποφασίσουν να συνδυάσουν τον αγώνα και με κάποιες καλοκαιρινές διακοπές (κοντά βρίσκονται τα Μάταλα, η Αγ.Γαλήνη, Κόκκινος Πύργος κλπ).

Ο ΛΑΟΣ ΘΕΛΕΙ ROSSI ΣΤΑ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙΑ

Όχι, εδώ δεν αποφασίζει ο "κυρίαρχος λαός", απλά κάποιοι έκαναν τη δημοσκόπηση και ιδού το αποτέλεσμα.

Στο πασίγνωστο www.crash.net είπαν να κάνουν μια δημοσκόπηση στο αναγνωστικό τους κοινό για να δουν ποιον θέλει ο κόσμος να γεμίσει τη σέλα που θα αφήσει ορφανή στο τέλος της σεζόν ο Casey Stoner.

Θεωρώντας ως δεδομένο πως ο κανονισμός των rookies δεν πρόκειται να αλλάξει, ο κόσμος κλήθηκε να διαλέξει ανάμεσα στους τρέχοντες αναβάτες των MotoGP με την προσθήκη παλαιότερων αναβατών που τώρα τρέχουν σε κάποιο άλλο πρωτάθλημα.

Ψήφισαν περίπου 4,000 αναγνώστες του crash.net και η πρωτιά του Valentino Rossi σίγουρα δε λογίζεται ως έκπληξη.

1. Valentino Rossi 33.52%
2. Stefan Bradl 13.93%
3. Cal Crutchlow 13.7%
4. Jorge Lorenzo 11.01%
5. Άλλος 8.35%
6. Alvaro Bautista 8.01%
7. Ben Spies 3.39%
8. Nicky Hayden 3.21%
9. Andrea Dovizioso 3.10%
10. Marco Melandri 1.80%

ROSSI ENANTION BAYLISS

Και εναντίον Hayden και εναντίον Checa. Ναι, όλοι αυτοί μαζί θα βρεθούν στημένοι στην ίδια ευθεία εκκίνησης!

Μαζί τους μάλιστα θα είναι και κάμποσοι άλλοι εκλεκτοί αναβάτες, όπως οι κ.κ. Sylvain Guintoli και Jakub Smrz της Team Effenbert Liberty Racing WSBK, καθώς και οι NiccolòCanepa, της Team Red Devils Roma WSBK και Lorenzo Zanetti της Team Pata Racing WSBK.

Τι θα κάνουν; Στα πλαίσια του World Ducati Weekend 2012 θα στηθούν στην ευθεία της πίστας Misano Adriatico για έναν αγώνα Dragster. Το επίσημο όπλο τους θα είναι το κόκκινο Diavel Carbon. Εξαιρούνται μόνο οι κ.κ. Canepa και Zanetti που θα καβαλούν τα 1098 τους.

Ο αγώνας έχει προγραμματιστεί για το Σάββατο 23 Ιουνίου στις 18:15 το απόγευμα και αναμφίβολα θα αποτελέσει ένα καυτό θέμα συζήτησης. Άλλωστε η από μερικά χρόνια αναμενόμενη φιλική κοντρίτσα Rossi-Bayliss σε έδαφος WSBK δεν κατάφερε ποτέ να πραγματοποιηθεί, οπότε ας τους απολαύσουμε τελικά σε μια μάχη κι ας μην είναι παρά μόνο για μια επιτάχυνση 400 μέτρων.

SERRES RALLY 2012

Η χώρα μας φιλοξενεί στις Σέρρες τον 2ο αγώνα του Πανευρωπαϊκού Κυπέλλου Cross Country Rally Raid για το 2012. Ακολουθεί το σχετικό δελτίο Τύπου:

Το Serres Rally θα οργανωθεί από τις 18 Αυγούστου ως τις 2 Σεπτεμβρίου, για 2η φορά από την Λέσχη Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας Σερρών και το Off Road Team συνιστώντας τον μεγαλύτερο αγώνα Rally Raid που έχει γίνει στην Ελλάδα.

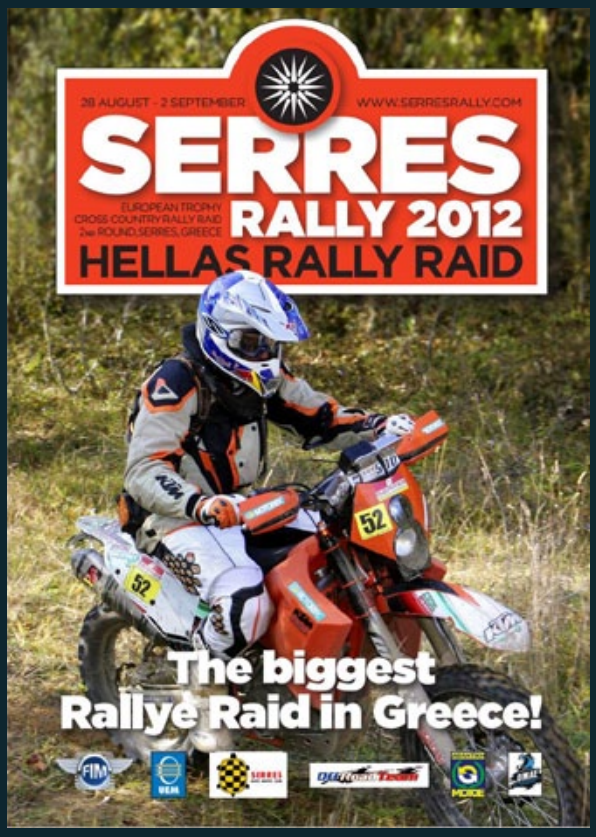
1,400 αγωνιστικά χιλιόμετρα με 1,020 από αυτά στις 10 ειδικές διαδρομές, σε 10 βουνά, σε 5 ημέρες, σε 3 νομούς και σε 2 μεγάλες πόλεις.

Ένα φανταστικό ταξίδι στην Μακεδονία, από μια διαφορετική οπτική γωνία, με καθημερινό "καταφύγιο" την Πόλη των Σερρών και το Ξενοδοχείο Elpida Resort & Spa. Εκεί αλλά και στον περιβάλλοντα χώρο θα υπάρχουν όλων των ειδών οι ανέσεις για αγωνιζόμενους και συνοδούς και θα στηθεί ένα ξεχωριστό bivouac με μοναδικό χρώμα!

Οι προδιαγραφές του αγώνα βρίσκονται στα πολύ υψηλά standards που θέτει η UEM και η FIM, ενώ ο 1ος αγώνας του 2011 απέσπασε διεθνείς διθυράμβους από όλους τους συμμετέχοντες, δημοσιογράφους και διεθνείς παρατηρητές.

Στην ιστοσελίδα www.serresrally.com θα βρείτε τα πάντα σχετικά με τον αγώνα, χάρτες, video και φωτογραφίες από την διαδρομή, καθώς και τουριστικές πληροφορίες για τη διαμονή σας στην περιοχή.

Χορηγοί του αγώνα είναι τα Ελαστικά MALATESTA, η KTM SEE, οι χυμοί Νέκταρ, η Jet Power, η Denicol, η Michelin και η εταιρία συστημάτων επικοινωνίας AMITEL A.E.



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

ΓΙΑ ΤΗ BANKIA ΡΕ ΓΑΜΩΤΟ

Έχετε ακούσει φαντάζομαι για τα προβλήματα που εσχάτως ταλανίζουν την Ισπανία και έχουν βγάλει την Ελλάδα από τα πρωτοσέλιδα της Ε.Ε.

Τα προβλήματα της Ισπανίας λοιπόν αναδείχθηκαν σε όλο τους το μεγαλείο όταν έσκασε η βόμβα της Bankia, μιας από τις μεγαλύτερες τράπεζες της χώρας που χρειάστηκε διάσωση και το ισπανικό κράτος δεν είχε το απαραίτητο ρευστό, ούτε όμως και τη διάθεση να μπει στον μηχανισμό υποστήριξης. Τελικά η Bankia ουσιαστικά εθνικοποιήθηκε πριν μερικές εβδομάδες, με τρόπο μαγικό αφού ούτε μνημόνια υπογράφηκαν, ούτε βρέθηκαν ξαφνικά λεφτά στο κράτος. Δε θα ασχοληθούμε όμως με το ισπανικό "λεφτά υπάρχουν", αλλά με ένα άλλο θέμα.

Η Bankia είναι χορηγός σε αρκετές μοτοσυκλέτες των GP, ειδικά στις μικρές κατηγορίες, γεγονός που έχει προκαλέσει ρίγη σε όλα τα επίπεδα του πρωταθλήματος. Μια τέτοια βόμβα σε χορηγικό χρήμα μπορεί ξαφνικά να ανατρέψει πολύ το όλο σκηνικό και, παρότι προς το παρόν δεν έχει αλλάξει κάτι, πολλά στελέχη ομάδων της Moto2 και Moto3 μουρμουρίζουν πως η χρονιά "δε θα τελειώσει όπως ξεκίνησε"...

ΤΟ ZX-10EV ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΣΤΟ ΝΗΣΙ

Στις 22 Μαΐου παρουσίασαν επίσημα την αγωνιστική μοτοσυκλέτα για το TT Zero και στις 30 ανακοίνωσαν πως δε θα τρέξουν τελικά...

Η συνεργασία της Kawasaki UK με τη Zytek χτίστηκε γύρω από ένα ZX-10R και ένα ηλεκτρικό μοτέρ με απόδοση 134 ίππων και σύστημα KERS παρόμοιο με αυτό που εξέλισσε η Zytek για ομάδες της F1 ως το 2009. Με αναβάτη τον James Hillier η ομάδα είχε δηλώσει συμμετοχή για το φετινό TT Zero, ωστόσο λίγες μέρες πριν τον αγώνα αιφνιδιαστικά ανακοίνωσε πως δε θα τρέξει, καθώς η μοτοσυκλέτα δεν είναι ακόμη πλήρως έτοιμη.

Πάντως η Kawasaki ξεκαθάρισε πως τα πρώτα βήματα της αγωνιστικής αυτής μοτοσυκλέτας θα γίνουν οπωσδήποτε στους δρόμους του Isle of Man, αποζητώντας έστω και την ελάχιστη παραπάνω δημοσιότητα που θα της προσφέρει το διασημότερο Νησί των αγώνων μοτοσυκλέτας.

FIM MOTOCROSS WORLD CHAMPIONSHIP

Τρεις αγώνες έγιναν τον τελευταίο μήνα στο Παγκόσμιο MX και οι δύο μεγάλες κατηγορίες έχουν πάρει φωτιά.

Μετά το Fermo της Ιταλίας, το πρωτάθλημα συνεχίστηκε με δύο υπερατλαντικούς αγώνες σε Μεξικό (Guadalajara) και Βραζιλία (Beto Carrero) πριν επιστρέψει στην Ευρώπη και τη Γαλλία, στο Saint Jean d' Angely.

MX1: Ο Antonio Cairoli (KTM) κρατά μια διαφορά ασφαλείας στην κορυφή της βαθμολογίας, η οποία θα ήταν σημαντικά μεγαλύτερη αν δεν είχε έναν μέτριο αγώνα στη Βραζιλία. Επί γαλλικού εδάφους όμως επανήλθε με δύο νίκες στην καλή φόρμα, επιβεβαιώνοντας γιατί είναι και φέτος το φαβορί. Καταδιώκεται από τρεις αναβάτες, Christophe Pourcel (Kawasaki), Clement Desalle (Suzuki) και Gautier Paulin (Kawasaki) οι οποίοι απέχουν μεταξύ τους μόλις 2 βαθμούς.
Βαθμολογία: Cairoli 253, Pourcel 214, Desalle 213, Paulin 212.

MX2: Μια παρόμοια κατάσταση με την MX1 επικρατεί και σε αυτήν την κατηγορία, όπου ο Jeffrey Herlings (KTM) κρατά μια καλή διαφορά στην κορυφή, παρά τη φτωχή βαθμολογική του συγκομιδή στη Βραζιλία. Ακολουθείται στενά από τους Tommy Searle (Kawasaki) και Jeremy van Horebeek (KTM),
Βαθμολογία: Herlings 270, Searle 248, van Horebeek 231.
Αναλυτικότερα αποτελέσματα στην επίσημη ιστοσελίδα www.motocrossmx1.com.

ΠΡΟΣ ΡΕΥΣΤΟΠΟΙΗΣΗ Η PRAMAC

Αλλά αυτό τι σημαίνει για τον ομάδα MotoGP;

Η ιταλική Pramac δραστηριοποιείται στον τομέα της παραγωγής και διανομής ενέργειας και βρίσκεται σε πολύ δύσκολη θέση. Ο λόγος είναι ο οικονομικός απολογισμός του 2011, σύμφωνα με τον οποίο το κομμάτι της εταιρείας που ασχολείται με την κατασκευή φωτοβολταϊκών στοιχείων έκλεισε το 2011 με χασούρα 94.8 εκατομμυρίων ευρώ, με αποτέλεσμα η γενική συνέλευση των μετόχων να μη δέχεται πλέον καμιά πρόταση επαναχρηματοδότησης της εταιρείας και ψηφίζοντας τη ρευστοποίησή της. Κατόπιν αυτού έχει ήδη οριστεί μια τριμελής επιτροπή που θα αναλάβει αυτό το έργο.

Θα μπορούσε αυτό να έχει επιπτώσεις στην ομάδα MotoGP; Σύμφωνα με τον ιδιοκτήτη της Carlo Pernat, όχι: "Η αγωνιστική ομάδα είναι από μόνη της μια ανεξάρτητη εταιρεία και δεν έχει πρόβλημα χάρη στους χορηγούς της." Μόνο που η Pramac είναι ο κεντρικός χορηγός, σωστά;

Η YOSHIMURA ΠΑΕΙ SUZUKA

Η περίφημη ιαπωνική ομάδα της Suzuki ανακοίνωσε τους αναβάτες που θα τρέξουν στον ιστορικό αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Αντοχής.

Ο οκτάωρος αγώνας αντοχής της Suzuka πλησιάζει, η 35η έκδοσή του είναι προγραμματισμένη για τις 29 Ιουλίου και η Yoshimura Suzuki μας παρουσιάζει τους αναβάτες της. Τα ονόματα αυτών είναι Leon Camier, Josh Waters και Nobuatsu Aoki.

Τον Camier τον γνωρίζουμε καλά από το WSBK, όπου μετά την Aprilia φέτος αγωνίζεται με τη FIXI Crescent. Δίπλα του ο Waters, Πρωταθλητής Superbike της Αυστραλίας, και ο επίσημος εργοστασιακός αναβάτης εξέλιξης της Suzuki με άφθονη εμπειρία από τα παγκόσμια πρωταθλήματα ταχύτητας και αντοχής.

Η Yoshimura Suzuki είναι η μοναδική ομάδα που έχει τρέξει και στους 35 οκτάωρους αγώνες στη Suzuka και φέτος στοχεύει στην 5η της νίκη.

MILLER ΕΞΩ, LAGUNA SECA ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΤΟ WSBK;

Η συστέγαση των δικαιωμάτων MotoGP και WSBK στην ίδια μητρική εταιρεία μάλλον αλλάζει τον χάρτη των πρωταθλημάτων.

Κατά τον πρόσφατο αγώνα των Superbikes στο Miller Motorsports Park της Utah (Η.Π.Α.) ακούστηκε έντονα πως αυτή θα είναι η τελευταία τους επίσκεψη στη συγκεκριμένη πίστα. Ανοίγοντας την πρόσφατη επέκταση του πρωταθλήματος προς τις Η.Π.Α. η πίστα κοντά στη Salt Lake City συνεργάζεται με τους διοργανωτές των WSBK με επιτυχία από το 2008, παρότι για θρησκευτικούς λόγους ο αγώνας γίνεται εκεί Δευτέρα και όχι Κυριακή.

Φαίνεται όμως πως αυτά θα αλλάξουν. Καθώς έχει ολοκληρωθεί η υπαγωγή της Dorna (MotoGP) στην εταιρεία Bridgepoint, η ίδια που έχει εξαγοράσει και την InFront Motorsports (WSBK), διαβάζουμε ολοένα και περισσότερο πως από του χρόνου τα Superbikes θα μετακομίσουν στη Laguna Seca, με κάποιες πιθανότητες να μοιράζονται με τη νεότευκτη πίστα στο Austin του Texas, η οποία προαλείφεται και για το καλεντάρι των MotoGP.

Ο Carlos Checa σίγουρα θα στεναχωρηθεί που θα χάσει την αγαπημένη του πίστα στις Η.Π.Α.

Ο HAGA ΜΕ ΤΗ YART ΣΤΗ SUZUKA

Λιγάκι ξεχασμένος από το παγκόσμιο κοινό, ο "Nitro" Nori Haga ετοιμάζεται να τρέξει με μια σπουδαία ομάδα στον αγώνα αντοχής της πατρίδας του.

Η περίφημη ομάδα αντοχής Yamaha Austria Racing Team, παγκόσμια πρωταθλήτρια αντοχής το 2009, ετοιμάζεται να δώσει το παρόν στις 8 ώρες της Suzuka και μόλις ανακοίνωσε την ομάδα που θα τρέξει με το R1 της: Πρόκειται για τους δύο αναβάτες της Swan Yamaha στο BSB, Noriyuki Haga και Tommy Hill, παρέα με τον Ιάπωνα Katsuyuki Nakasuga, αναβάτη της Yamaha YSP Racing Team στην κορυφαία κατηγορία JSB1000 του All Japan Road Race Championship.

ΑΜΑ ΘΕΣ ΝΑ ΑΓΩΝΙΣΤΕΙΣ...

Μπορεί να είναι παππούδες, αλλά δε δίστασαν να πουλήσουν τα πάντα για να τρέξουν στο TT!

Ο Robin και η Annette Daykin, 74 και 62 ετών αντιστοίχως, αποφάσισαν να πουλήσουν τη φάρμα τους στη Σκωτία για να χρηματοδοτήσουν τη συμμετοχή τους στο Isle of Man TT με ένα sidecar με κινητήρα από R6 που αγόρασαν μεταχειρισμένο. Όταν ένας νεότερος αγωνιζόμενος τους είπε πως είναι πολύ αργοί, αποφάσισαν να ονομάσουν την ομάδα τους Team Past-It! Έτρεξαν έτσι για πρώτη φορά πέρυσι ως rookies, παίρνοντας την 27η θέση στην κατηγορία Sidecar με μέση ταχύτητα 88.803mph, 143km/h. Φέτος επιστρέφουν στο Νησί ελπίζοντας για ακόμα καλύτερο αποτέλεσμα.

Όπως δήλωσε σε συνέντευξή της ο κυρία Daykin: "Κανείς μας δεν ήθελε μια ήσυχη ζωή. Καιρός είναι να βγούμε έξω και να το διασκεδάσουμε!" Αν μη τι άλλο, τα έξι εγγόνια τους θα έχουν σπουδαία ινδάλματα να θαυμάζουν.

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

ΕΝΑ SUZUKI ΣΤΙΣ CRT

Μετά τα RSV4, S1000RR, CBR1000RR και ZX-10R, έρχεται κι ένα GSX-R1000 να δοκιμάσει την τύχη του μεταξύ των CRT. Έστω και μόνο για μια εμφάνιση.

Η wildcard εμφάνιση θα λάβει χώρα στο GP της Indianapolis από την ομάδα της GP Tech. Η μοτοσυκλέτα θα φοράει ένα billet αλουμινένιο πλαίσιο σχεδιασμένο και κατασκευασμένο από την BCL Motorsports και κινητήρα σκαλισμένο δεόντως από τις Vesrah Suzuki και MCJ Motorsports. Αυτό που δε γνωρίζουμε είναι το όνομα του αναβάτη που θα τρέξει. Θυμίζουμε πως η GP Tech είχε τρέξει στην ίδια πίστα και το 2010 στη Moto2 με τον Jason Di Salvo να τερματίζει 9ος, ενώ το 2011 ξαναπροσπάθησε στη μεσαία κατηγορία με τον Jake Gagne δίχως ανάλογη επιτυχία, μόλις 31ος.

Ακόμη, έχει γίνει γνωστό πως στον ίδιο αγώνα μια ακόμη αμερικανική wildcard συμμετοχή έχει γίνει δεκτή, αυτή της Attack Performance, που θα έχει μια μοτοσυκλέτα με κινητήρα από Kawasaki ZX-10R. Ωστόσο αυτή η τελευταία ακόμη δεν έχει αρχίσει δοκιμές στη μοτοσυκλέτα της, σε αντίθεση με τη GP Tech που έχει ξεκινήσει δουλειά από τον Ιανουάριο.

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

APEROL
YAMAHA
SEMAKIN DI DEPAN
ENEOS
YAMAHA
motoGP
BRIDGESTONE
REPSOL
HONDA
One HEART.
Freixenet
BRUT
RESERVA
Freixenet

Αντεπίθεση

Με βροχή και με λιακάδα...

Moto GP

BRIDGESTONE
POWER ELECTRONICS
41

>> Jorge Lorenzo

Εκπληκτικός ο Ισπανός πρωταθλητής του 2010, οδηγεί εκ του ασφαλούς το πρωτάθλημα έχοντας τρεις νίκες και δύο δεύτερες θέσεις στους πρώτους πέντε αγώνες της χρονιάς. Τον προηγούμενο μήνα έχασε προσωρινά την πρωτιά όταν τερμάτισε δύο φορές πίσω από τον τρέχοντα παγκόσμιο πρωταθλητή Casey Stoner, ωστόσο σε Γαλλία και Καταλονία κατέθεσε τα διαπιστευτήριά του ως πραγματικό φαβορί με δύο αγώνες για σεμινάριο.

Στο Le Mans οι καιρικές συνθήκες έμοιαζαν με κόλαση και ο Jorge Lorenzo επέλεξε μια στρατηγική που ακολούθησε με ακρίβεια. "Ήταν πολύ δύσκολο γιατί έπρεπε να θυμάμαι σε ποια σημεία η πίστα γλιστράει περισσότερο. Ήθελα να φύγω μπροστά ώστε να έχω στο μυαλό μου μόνο την οδήγηση και όχι μάχες με άλλους αναβάτες." Παρότι ξεκίνησε από την τέταρτη θέση, μέχρι να ολοκληρωθεί ο πρώτος γύρος ήταν πρώτος και άνοιγε διαφορά. Ο Casey Stoner ήταν ο μόνος που τον ακολούθησε, του μείωσε σημαντικά τη διαφορά αλλά τότε ο Ισπανός απάντησε με ακόμη ταχύτερο ρυθμό και κράτησε μια σπουδαία νίκη –την πρώτη του σε βροχή από πέρυσι στο Jerez.

Στη δε Catalunya σε καλοκαιρινές συνθήκες αλλά με μια πρωινή βροχή να ρίχνει τη θερμοκρασία και να τους πιάνει όλους εξ απήνης – επί δύο μέρες ρύθμιζαν τις μοτοσυκλέτες τους σε πολύ υψηλότερη θερμοκρασία ασφάλτου – ο Lorenzo ξανά έδειξε γιατί δικαίως προηγείται στην κατάταξη. Αφού είδε τον ομόσταυλό του Ben Spies να κάνει ένα μοιραίο λάθος στον 3ο γύρο προσπαθώντας να περάσει τον τότε πρωτοπόρο Dani Pedrosa, κυνήγησε και πέρασε τον συμπατριώτη του. Οι δύο τους αποσπάστηκαν απ' όλους και στον 12ο γύρο ο Pedrosa πήρε το slipstream στο τέλος της ευθείας και ξανά την κεφαλή του αγώνα. Ο Lorenzo επέμεινε και λίγο αργότερα έχασε τα φρένα στην είσοδο μιας στροφής παρέα με ένα δευτερόλεπτο από τον γύρο του. Παρόλα αυτά δεν άργησε να ξαναπιάσει έναν ταχύτατο ρυθμό και να φτάσει εκ νέου τον προπορευόμενο αναβάτη της Honda. Πέντε γύρους πριν το τέλος και ενώ ήταν εμφανές πως ο Lorenzo γυρνούσε γρηγορότερα, ο Pedrosa έκανε μια αθέλητη σούζα στην πίσω ευθεία της πίστας και προσπάθησε να καθυστερήσει τα φρένα του για να μην τον περάσει ο διώκτης του. Το αποτέλεσμα ήταν το ακριβώς αντίθετο, αφού αναγκάστηκε να ανοίξει τη γραμμή του και ο Lorenzo εκμεταλλεύτηκε άμεσα την κατάσταση, πέρασε πρώτος και πολύ γρήγορα άνοιξε διαφορά ασφαλείας ως τη σπουδαία νίκη που του έδωσε 20 βαθμούς διαφορά στην κατάταξη από τον δεύτερο Stoner.

YAMAHA
AKRAPOVIC
IVECO
NGK
SPARK PLUGS
EXEDY
D.I.D
MAGNETI
MARELLI
MFR

>> Casey Stoner

Στη Βαρκελώνη σταμάτησε ένα τεράστιο σερί του Αυστραλού πρωταθλητή των MotoGP: Από τότε που πήγε στη Honda είναι η πρώτη φορά που τερμάτισε αγώνα εκτός βάθρου! Εξαιρείται μόνο ο περσινός αγώνα στο Jerez όπου τον έριξε ο Rossi και δεν τερμάτισε, μα στους υπόλοιπους 20 αγώνες ο Stoner ήταν μονίμως στο βάθρο. Μέχρι να φτάσει στην Catalunya. Γενικότερα ο Μάιος δεν τον πήγε και πολύ καλά τον Stoner, καθώς ήδη από το Le Mans είχαν αρχίσει τα όργανα. Φυσικά το μεγάλο θέμα του Αυστραλού είναι η ανακοίνωση αποχώρησής του στο τέλος της χρονιάς, κάτι που βέβαια δεν είναι του παρόντος άρθρου.

Υπό ακατάπαυστη βροχή σε έναν πολύ δύσκολο αγώνα στη Γαλλία, ο Stoner βρέθηκε ξαφνικά ανίκανος να πιάσει τον Lorenzo μπροστά του, ενώ από πίσω η έκπληξη που ακούει στο διαβόητο όνομα του Valentino Rossi τον πλησίαζε διαρκώς. Παρότι επισήμως ο Αυστραλός δεν είχε κανένα πρόβλημα ούτε με τη μοτοσυκλέτα ούτε με την υγεία του, τελικά αναγκάστηκε να παραχωρήσει τη δεύτερη θέση του βάθρου στον αποφασισμένο Ιταλό που σε στεγνό αγώνα δε θα είχε καμιά ελπίδα να παίξει τόσο ψηλά.

Φτάνοντας στη συνέχεια στην Ισπανία, ο Stoner δεν έχανε ευκαιρία να λέει σε όλους πως αυτή είναι η αγαπημένη του πίστα. Οι υψηλές θερμοκρασίες Παρασκευής και Σαββάτου, καθώς τα προβλήματα chattering που στοιχειώνουν φέτος τα εργοστασιακά RCV τον ώθησαν να χρησιμοποιήσει τη σκληρότερη γόμα της Bridgestone, θεωρώντας πως στο τέλος του αγώνα θα είχε ένα πλεονέκτημα απέναντι στην πλειοψηφία των αντιπάλων του που πίσω προτίμησαν μαλακότερα λάστιχα. Εν τέλει ο Stoner διαψεύστηκε και δήλωνε μετά απογοητευμένος που δεν κατάφερε να κάνει τα λάστιχά του να δουλέψουν όπως θα ήθελε. Ο αγώνας του ήταν μια μάχη μακριά από τους δύο πρώτους, με βασικούς αντιπάλους τα δύο Yamaha Tech3. Ο Dovizioso ήταν διαρκώς μπροστά του, ενώ ο Crutchlow τον πέρασε για λίγο μετά από ένα λάθος του, ωστόσο το διόρθωσε σύντομα μετά. Στο τέλος πίεσε πολύ τον Dovi για να συνεχίσει το σερί του στο βάθρο, αλλά ο Ιταλός έβλεπε μπροστά του τον παράδεισο και δεν επέτρεψε σε κανέναν να του τον στερήσει. Κάπως έτσι ο Stoner είδε την πρώτη θέση της κατάταξης να απομακρύνεται ακόμη περισσότερο, αν και οι 20 βαθμοί δεν είναι και ανυπέρβλητο εμπόδιο όταν ακολουθούν άλλοι 13 αγώνες στο πρόγραμμα.

REPSOL
HONDA
Satu HATI
GAS

>> Dani Pedrosa

Αν και ο συμπαθής Ισπανός είναι μόνιμο μέλος των περίφημων "εξωγήινων", ο Μάιος θα του έχει αφήσει μια ιδιαίτερα θετική γεύση για καθαρά εξωαγωνιστικούς λόγους. Η ανακοίνωση του Stoner πως θα αποχωρήσει στο τέλος της φετινής χρονιάς ξαφνικά ανέβασε κατά πολύ τις μετοχές του Pedrosa στη Honda και πιθανότατα θα έδιωξε κάμποσο άγχος. Το να ξέρεις πως επτά χρόνια στην εργοστασιακή Honda χωρίς τίτλο συνιστούν ένα ανεπανάληπτο ιστορικό γεγονός και να βλέπεις πως και ο φετινός τίτλος εξελίσσεται σε υπόθεση των Lorenzo και Stoner, όπως και να το κάνουμε σε χρίζει αυτομάτως υποψήφιο για αναχώρηση προς άλλες πολιτείες.

Παρόλα αυτά ο Pedrosa είναι ένας αναβάτης πάντα ικανός για τη νίκη – αρκεί να μη βρέχει. Η καταιγίδα του Le Mans ήταν μάλλον κακό νέο για τον Ισπανό λοιπόν, γεγονός που εν πολλής αποδείχθηκε στον αγώνα. Ουδέποτε διεκδίκησε μια θέση στο βάθρο και μάλλον θα πρέπει να χαίρεται που τα δύο M1 της Tech3 έκαναν έναν κάκιστο αγώνα και έτσι δεν απειλήθηκε και τόσο στην τέταρτη θέση.

Πηγαίνοντας στη Βαρκελώνη ωστόσο ο Pedrosa ήθελε πολύ μια νίκη μπροστά στους συμπατριώτες του. Η απώλεια αυτής από τον Lorenzo αναμφίβολα τον απογοήτευσε πολύ και ήταν εμφανής στο πρόσωπό του κατά τη συνέντευξη Τύπου του βάθρου. Είχε βέβαια το ήθος να παραδεχτεί πως δε μπορούσε να αντιμετωπίσει τον αντίπαλό του και να τον συγχαρεί. Όσον αφορά στην περίφημη σούζα της πίσω ευθείας, όπου ο Lorenzo του έκανε το τελειωτικό προσπέρασμα, "τα ηλεκτρονικά δεν είναι μαγικά. Τα έχουμε ρυθμισμένα στο όριο, γιατί αν κόψουμε εντελώς τις σούζες τότε η μοτοσυκλέτα δεν πάει το ίδιο γρήγορα. Βγαίνοντας στην πίσω ευθεία πάτησα πολύ στο βιράζ, η μοτοσυκλέτα βγήκε κουνώντας και με chatter, σηκώθηκε λίγο και ο αέρας που μπήκε από κάτω με σήκωσε ακόμη περισσότερο γιατί είναι σημείο με πολλά χιλιόμετρα."

REPSOL
26
REPSOL
REPSOL

>> Andrea Dovizioso

"Η Yamaha μου αρέσει κάθε μέρα και περισσότερο!" Είναι να μην του αρέσει; Όσο περισσότερο τη μαθαίνει, τόσο πιο καλά πάει ο Ιταλός που εσχάτως έχει αρχίσει ξανά να ζητάει εργοστασιακή σέλα για του χρόνου. Χώρια που έχει καταφέρει στους τελευταίους τρεις αγώνες να αναστρέψει το ενδοοικογενειακό κλίμα και να τερματίζει σταθερά μπροστά από τον Crutchlow.

Στη Γαλλία ο αγώνας δεν εξελίχθηκε και τόσο καλά για τα δύο μαύρα ιδιωτικά M1, με τον Dovi να καταφέρνει να περισώσει μια έβδομη θέση, όμως επί ισπανικού εδάφους ο Ιταλός έλαμψε κρατώντας το τρίτο σκαλί του βάθρου παρά την πίεση του πρωταθλητή Stoner στο τέλος.

Η ιστορία του Μαΐου βέβαια αφορά μια απίθανη ιστορία με τις νέες δαγκάνες της Brembo. Τα δύο Tech3 ήταν τα μόνα πρωτότυπα που δεν είχαν αποκτήσει τις δαγκάνες που έφτιαξε ειδικά για τα νέα χιλιάρια φέτος η Brembo. Ο Dovi τα ζήτησε, δεν του τις πήραν και έτσι αποφάσισε να τις πληρώσει από την τσέπη του, €50,000 παρακαλώ! Προέκυψε εκεί λοιπόν ένα θεματάκι, με καυστικά υπονοούμενα από τον Crutchlow πως "εγώ δεν πληρώνω φράγκο από την τσέπη μου, δεν είναι club racing εδώ" και τον Stoner να παρηγορεί τον Άγγλο μέσω Twitter, "μην ανησυχείς, δεν τις χρειάζεσαι, εγώ τις είχα και τελικά τρέχω με τις περσινές γιατί δεν είδα κανένα πλεονέκτημα…" Τελικά ωστόσο η ομάδα βρήκε έναν ωραιότατο τρόπο να "τιμωρήσει" τον Dovizioso: Στην Catalunya ο Crutchlow απέκτησε κι αυτός τις νέες δαγκάνες, δίχως βέβαια να τις έχει πληρώσει ο ίδιος!

YAMAHA
MONSTER
ENERGY
REPSOL
HONDA
GAS

>> Cal Crutchlow

Ο ταλαντούχος Άγγλος συνεχίζει να εντυπωσιάζει τον κόσμο των MotoGP, παρότι δεν έχει καταφέρει να επαναλάβει τις δύο τέταρτες θέσεις με τις οποίες ξεκίνησε τη σεζόν. Αυτό που επιδεικνύει όμως είναι μια φερέγγυα σταθερότητα, μακριά από τις πολλές περσινές τούμπες, καλά γυρολόγια και τακτικές πιέσεις σε όποιον καλύτερο βρεθεί κοντά του.

Στη λίμνη του Le Mans περιορίστηκε στην όγδοη θέση, αλλά πηγαίνοντας στην Ισπανία βρέθηκε για μεγάλο μέρος του αγώνα στο γκρουπ των δεύτερων και ζόρισε αρκετά τον Stoner μέχρι να αναγκαστεί στο τέλος να παραδώσει τα όπλα και να αρκεστεί στην πέμπτη θέση.

Κάθεται μια χαρά στην πέμπτη θέση της κατάταξης και ο μόνος λόγος που ο Rossi πίσω του έχει τόσο μικρή διαφορά είναι η δεύτερη θέση του Ιταλού στο Le Mans. Σε στεγνές πίστες ωστόσο τα εργοστασιακά Ducati παραμένουν εύκολη λεία για το M1 του Άγγλου. Αυτό που φαίνεται ωστόσο είναι πως δύσκολα ο Crutchlow καταφέρνει πλέον να απειλήσει τον εμπειρότερο Dovizioso, αν και η θέλησή του σε συνδυασμό με την ψυχραιμία που επιδεικνύει φέτος μπορούν να μας προσφέρουν λίγο παραπάνω θέαμα από αυτήν την οικογενειακή διαμάχη. Άλλωστε έχω αρχίσει να σχηματίζω την εντύπωση πως οι δύο αναβάτες της Tech3 δεν έχουν και την καλύτερη σχέση μεταξύ τους.

antoniolupi
YAMAHA
YAMAHA
35
MONSTER
ENERGY
antoniolupi
YAMAHA
MOTUL
LeVince

>> Valentino Rossi

Ζητάει, περιμένει και αυτά δεν έρχονται. Οι γκρίνιες και ο πανικός του πρώτου αγώνα έχουν περάσει πλέον στο παρελθόν στο στρατόπεδο της Ducati και τώρα ο Valentino Rossi κάνει υπομονή μέχρι να έρθει ο πολυπόθητος νέος κινητήρας του Desmosedici – πιθανότατα στη Laguna Seca. Στο μεταξύ η δοκιμή που έκανε η ομάδα του στο Mugello μια εβδομάδα πριν το Le Mans είχε ένα πακέτο αναβαθμίσεων που ικανοποίησε λίγο τον Rossi. Ο κινητήρας ξαναρυθμίστηκε για περισσότερη ροπή χαμηλά και ομαλότερη απόδοση ψηλά, γεγονός που ώθησε τον Ιταλό να δηλώσει πως "πλέον μας χωρίζει μισό δευτερόλεπτο από τον παράδεισο του βάθρου." Η πραγματικότητα βέβαια δε θα μπορούσε να είναι πιο διαφορετική.

Διάψευση πρώτη: Στο Le Mans ο Ιταλός δεν έχανε ευκαιρία να κάνει πλάκα με τους φίλους του στο Twitter, ρωτώντας τους αν ξέρουν κανέναν Ινδιάνο να χορέψει τον χορό της βροχής. Προφανώς κάποιος ήξερε και το τρελό νερό που έπεσε στη γαλλική πίστα εξίσωσε κατά πολύ τα πράγματα για τον Rossi. Η δε προσπέρασή του επί του Stoner για τη δεύτερη θέση του αγώνα έγινε θέμα σχεδόν περισσότερο κι από την τεράστια επίδειξη οδήγησης του Lorenzo. Ο Ιταλός μετά έκανε και πλάκα με τον Stoner, λέγοντας πως σε όλον τον αγώνα είχε στο μυαλό του το περσινό συμβάν του Jerez και τον Αυστραλό να συμπληρώνει πως ήξερε ότι ο Rossi θα έκανε την κίνησή του κάποια στιγμή μα οι ίδιος δεν είχε καμιά απάντηση σε αυτήν.

Διάψευση δεύτερη: Στην Catalunya ο Rossi προσπάθησε πολύ να μείνει κοντά στο γκρουπ των Dovizioso, Stoner και Crutchlow, όμως τελικά έχασε επαφή μαζί του και κατάφερε να κερδίσει μόνο τον Bradl, ο οποίος είχε πρόβλημα με τα ελαστικά του και δεν πίεσε στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα. Αντιθέτως η μάχη με τον Bautista ήταν χαμένη, με τον Ιταλό να χάνει επαφή με το Honda του Ισπανού προς το τέλος. Στον τερματισμό ο Rossi απείχε 17.5 δευτερόλεπτα από τον Lorenzo, δηλαδή περίπου όσο και στον περσινό αγώνα στην ίδια πίστα.

GENERALI
DIESEL
46
GENERALI
riello ups
TIM
DUCATI
Red Bull
NOLAN
One HEART.
REPSOL

>> Stefan Bradl

Ο νεαρός rookie από τη Γερμανία αξίζει ιδιαίτερης μνείας. Φέτος αποδεικνύει γιατί θεωρείται ένα σπουδαίο ταλέντο και το κάνει πειστικότατα. Οι πέντε πρώτοι αγώνες του τον έχουν φέρει στην όγδοη θέση, με χειρότερο αποτέλεσμα την ένατη θέση στο Estoril και καλύτερο την πέμπτη στο Le Mans. Ο Bradl χαρακτηρίζεται από κρύο αίμα, δουλεύει μεθοδικά και αποφεύγει να ρισκάρει καθόσον μαθαίνει, με αποτέλεσμα να έχει βαθμολογηθεί εντός δεκάδας σε όλους τους αγώνες του και να έχει προσφέρει ένα ρεσιτάλ ψύχραιμης οδήγησης στις εξαιρετικές δύσκολες συνθήκες του γαλλικού αγώνα.

Στην Catalunya αντιθέτως, αν και στο πρώτο κομμάτι του αγώνα πήγαινε καλά ακολουθώντας τον Bautista και κρατώντας τον Rossi πίσω του με επιτυχία ώσπου αναγκάστηκε να κόψει τον ρυθμό του όταν έπεσε θύμα κακής διαχείρισης των ελαστικών του. Μακάρι να συνεχίσει έτσι ο πρωταθλητής της Moto2, καθώς το όνομά του ακούγεται ολοένα και περισσότερο για άνοδο στα κλιμάκια της Honda που τον έχει σε ιδιαίτερη εκτίμηση.

Red Bull
SHARK
LCR
HONDA
Beta

>> CRT

James Ellison

Ο Άγγλος σπάνια βρίσκεται φέτος στα φώτα της δημοσιότητας για ευχάριστο λόγο. Η ομάδα του αντιμετωπίζει πολύ σοβαρά προβλήματα με το πλαίσιο της μοτοσυκλέτας της, εμφανίζοντας εξαιρετικά έντονο chattering. Ο ιδιοκτήτης της ομάδας Paul Bird συζητά ανοικτά για αντικατάσταση του Ellison από τον Shane Byrne, ο οποίος συνεργάζεται με την ομάδα Paul Bird Motosport ως αναβάτης εξέλιξης.

Παρόλα αυτά ο Ellison κατάφερε στο Le Mans να αναδειχθεί πρώτος μεταξύ των CRT οδηγώντας αριστοτεχνικά στη βροχή, ενώ στην Catalunya έχασε την τελευταία βαθμολογούμενη θέση τρέχοντας με πρόβλημα στο κιβώτιο, το οποίο "έφτυνε" σποραδικά τις ταχύτητες. Αν μη τι άλλο δε μπορεί κανείς να τον κατηγορήσει πως δεν προσπαθεί.

SHOEI
77

Moto 2

interwetten
12
HAPPIE
24
elf

>> Andrea Iannone

Ο Ιταλός αναβάτης μας χάρισε έναν αξέχαστο αγώνα στην Catalunya, δίνοντας την απόλυτη μάχη για να κρατήσει τη νίκη ως το τέλος. Από την αρχή ως το τέλος οι διεκδικητές της πρωτιάς ήταν αρκετοί, με επικρατέστερους τους Iannone, Thomas Luthi, Marc Marquez και Pol Espargaro. Οι τέσσερείς τους άλλαξαν θέσεις μεταξύ τους πολλές φορές, μα ο Iannone ήταν αυτός που οδήγησε τον αγώνα στη μεγαλύτερη διάρκειά του. Μας προσέφερε κάμποσες εντυπωσιακές προσπεράσεις με τους δύο προαναφερθέντες αναβάτες, με κορυφαία στιγμή την επικίνδυνη κίνηση του Marquez στο τέλος της ευθείας.

Ο Ισπανός συνεχίζει ένα επικίνδυνο συνήθειο που έχει όταν περνάει κάποιον στην ευθεία, να κόβει διαγώνια μπροστά του για να του κλείσει τον δρόμο σε όποια απόπειρα να τον ξαναπεράσει στα φρένα. Το έκανε στον Luthi στο Qatar σχεδόν οδηγώντας εκτός πίστας και το επανέλαβε αρκετές φορές και στην Catalunya. Μόνο που την τελευταία φορά ο Iannone ήταν προετοιμασμένος, τον άφησε να κόψει μπροστά του, πήρε την εσωτερική, φρέναρε αργότερα, μπήκε αριστοτεχνικά στην πρώτη στροφή και πήρε μια νίκη με άφθονο τσαμπουκά.

sports millions
GLF
TECHNOLOGY
CAMPETELLA
ergo

>> Thomas Luthi

Ο Ελβετός πρώην πρωταθλητής των 125 έχει βρεθεί μετά από πέντε αγώνες στην κορυφή της κατάταξης της Moto2. Βασικό συστατικό της πρωτοπορίας του είναι η σπουδαία νίκη του στη βροχή του Le Mans, ενώ συνέχισε το σερί των τεσσάρων συνεχόμενων βάθρων και στην Catalunya με τη δεύτερη θέση.

alpinestars
interwetten
12
sports-millions.com
saw
ROI
SHOEI
SHAKE
PADDOCK
GRAND PRIX
ergo
polo

>> Marc Marquez

Είναι χαρακτηριστικά ο πιο διαφημισμένος αναβάτης της μεσαίας κατηγορίας, έχει πίσω του την υποστήριξη της Repsol και ένα προδιαγεγραμμένο μέλλον στα MotoGP με τη Honda. Φέτος αποφάσισε να μείνει στη Moto2 για να διεκδικήσει το πρωτάθλημα, ξεκίνησε τη σεζόν πειστικά με δύο νίκες και μια δεύτερη θέση, όμως η πτώση του στο Le Mans τον έβγαλε από την πρώτη θέση της κατάταξης.

Στην Catalunya μάλιστα έγινε το επίκεντρο μιας περίεργης ιστορίας. Όντας μπλεγμένος στη μάχη της νίκης, βρέθηκε λίγο πριν το τέλος στην τρίτη θέση απειλούμενος από τον "τοπικό" Pol Espargaro. Πιέζοντας τη μοτοσυκλέτα του στον 21ο γύρο (από συνολικά 23) έχασε το μπροστινό του στην έξοδο της αριστερής δέκατης στροφής, κατάφερε ωστόσο να σώσει με έναν μαγικό τρόπο. Το άνοιγμα της τροχιάς του όμως έσπευσε να εκμεταλλευτεί ο Espargaro, την ώρα που ο Marquez ξανάνοιγε το γκάζι και έκλεινε την τροχιά του. Οι δύο μοτοσυκλέτες συγκρούστηκαν πλάγια και ο Espargaro έπεσε θεαματικά, όσο και τρομακτικά, ευτυχώς χωρίς να χτυπήσει. Μετά τον τερματισμό ο Marquez τιμωρήθηκε με ένα λεπτό ποινής από τη Διεύθυνση του Αγώνα για "επικίνδυνη οδήγηση" πέφτοντας στην 23η θέση και χάνοντας τους 16 βαθμούς που θα έπαιρνε. Αμέσως η ομάδα του έκανε ένσταση και με τη σύμφωνη γνώμη των Αγωνοδικών (Race Marshals) που διεφώνησαν με τη Διοίκηση η ποινή ακυρώθηκε. Κατά γενική ομολογία των περισσότερων αναβατών, μεταξύ αυτών και των Stoner και Pedrosa, ο Marquez δικαίως δεν έπρεπε να τιμωρηθεί στο συγκεκριμένο συμβάν καθώς ο Espargaro ερχόταν από πίσω και δε γινόταν να τον έχει δει.

Έτσι η ιστορία έγραψε τρίτο τον Marquez στο Καταλανικό GP και η διαφορά του από τον Luthi στην κατάταξη είναι μόλις δύο βαθμοί.

REPSOL
CatalunyaCaixa
93
alpinestars
LOTUS
SHOEI
GARMIN

>> Julian Simon

Ο Ισπανός από το Τολέδο δεν έχει και πολλά να θυμάται από αυτή χρονιά ως τώρα. Το καλύτερό του αποτέλεσμα είναι η όγδοη θέση στο Estoril. Αλλά αν ρωτήσετε όσους είδαν τους φετινούς αγώνες της Moto2 θα θυμούνται οπωσδήποτε τον τερματισμό του Simon στο Le Mans.

Ως την τελευταία στροφή βρισκόταν στην έκτη θέση, έχοντας προηγουμένως παλέψει και για ψηλότερα. Αναμφίβολα αυτός ο τερματισμός θα ήταν ο καλύτερός του φέτος, αλλά η μοτοσυκλέτα του έσβησε από ηλεκτρικό πρόβλημα στην τελευταία στροφή του τελευταίου γύρου. Ο Simon αμέσως ξεκαβάλησε, την πήρε στα χέρια και τερμάτισε τρέχοντας, γεγονός που ανάγκασε το γαλλικό κοινό στην κεντρική κερκίδα να τον χειροκροτεί όρθιο και εκατομμύρια άλλους από τις οθόνες τους να τους συμμερίζονται δίχως άλλο.

Πέραν της αμέριστης συμπάθειας που κέρδισε, ο νεαρός ανταμείφθηκε και με τους τρεις βαθμούς της 13ης θέσης. Απ' το ολότελα…

Avintia
60
blu
sens
MONSTER
ENERGY

Moto 3

F
Bankia
55
39
84
63
25
REPSOL

>> Maverick Vinales

Πέρυσι δεν τον ήξερε κανείς. Το όνομά του ακούστηκε πρώτη φορά χάρη στη χορηγία της ομάδας του στα 125 από την Paris Hilton, όμως η ροζ-μπλε μοτοσυκλέτα του άρχισε να σκαρφαλώνει στο προσκήνιο, ευτυχώς, για τους σωστούς λόγους. Ο πιτσιρικάς άρχισε ξαφνικά από το πουθενά να κερδίζει και φέτος ο Maverick Vinales έχει μετατραπεί αναπάντεχα σε ένα φαβορί για τη νεοσύστατη Moto3.

Αν στη Γαλλία έπεσε θύμα των κακών καιρικών συνθηκών – ενώ πάλευε στο γκρουπ των πρωτοπόρων πάντως – στην Catalunya έδωσε ένα πραγματικό ρεσιτάλ. Έφυγε πρώτος και εξαφανίστηκε, αφήνοντας πίσω του έναν πανικό οκτώ μοτοσυκλετών να τα παίζουν όλα για όλα για το βάθρο. Ο Vinales γυρνούσε σε έναν άπιαστο ρυθμό και έφτασε στη νίκη με χαρακτηριστική άνεση, 7.7 δευτερόλεπτα από τον δεύτερο.

Κάπως έτσι ο νεαρός Ισπανός είναι πλέον ο μόνος που ακολουθεί με το Honda του από κοντά στη βαθμολογία τον έμπειρο Sandro Cortese και το KTM του.

Avintia
75
Blu:
sens
Airoh
WILD WOLF
GALFER
J.GOST
ALLMED
J.JUAN
EUROPA
PACHA

>> Louis Rossi

Ο Γάλλος μέχρι τον αγώνα του Le Mans δεν είχε ανέβει ποτέ σε βάθρο παγκοσμίου πρωταθλήματος. Φέτος είχε καταφέρει να βαθμολογηθεί μόνο στον εναρκτήριο αγώνα του Qatar στην έκτη θέση. Στην πατρίδα του όμως ο κάκιστος καιρός του έκανε το χατίρι, η τύχη στάθηκε με το μέρος του και αυτός φρόντισε να συνεισφέρει την απαραίτητη ψυχραιμία μέχρι να σπάσει το ρόδι με τον καλύτερο τρόπο: Πρώτη θέση στον αγώνα της πατρίδας του!

Αρχικά στο Le Mans ο Rossi έπαιζε στη συνήθη του θέση, γύρω στη δεκάδα. Η μάχη της κορυφής για μεγάλο μέρος του αγώνα αφορούσε τους έμπειρους Hector Faubel, Louis Salom, Maverick Vinales, Miguel Oliveira και τον αναπάντεχο Jakub Kornfeil. Όσο περνούσε η ώρα η βροχή δυνάμωνε όμως και ένας-ένας οι αναβάτες του προπορευόμενου γκρουπ άρχισαν να πέφτουν σαν τις μύγες. Όταν είχε απομείνει πρώτος ο Oliveira και δεύτερος ο Vinales ο Rossi ήταν σε ένα ονειρικό βάθρο και το γαλλικό κοινό σε έκσταση. Μετά έπεσε ο Πορτογάλος. Λίγο αργότερα ακολούθησε ο Ισπανός. Για τους τελευταίους οκτώ γύρους όλοι προσεύχονταν ο άπειρος Γάλλος να μην κάνει το λάθος, γυρνώντας μόνος του, 20 δευτερόλεπτα μακριά από τον δεύτερο. Ο Rossi τελικά κατάφερε να μείνει όρθιος και δοκίμασε για πρώτη φορά τον αέρα του βάθρου παίζοντας τη Μασσαλιώτισσα για τους πανευτυχείς συμπατριώτες του.

Ανεβασμένος δε, ο Γάλλος συνέχισε με μια σπουδαία εμφάνιση και στην Catalunya τερματίζοντας τέταρτος.

PRÜSTEL
SDP
AUTOMOBILE WEISE
96
Reichert Werbung
indikar
MAKRA

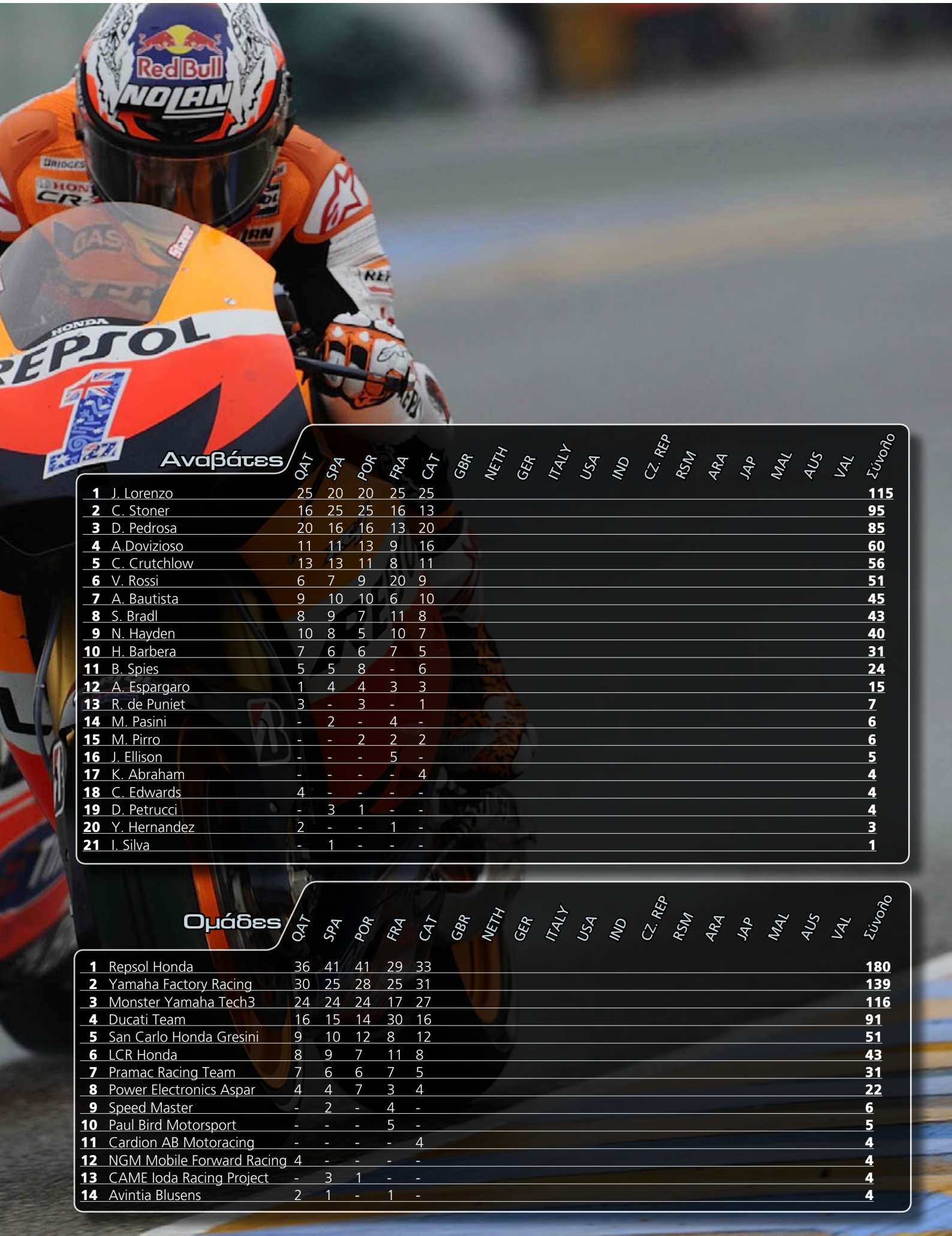
Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	43'07.681
2	Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	+5.003
3	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Monster Yamaha Tech 3	+9.361
4	Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	+9.544
5	Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	+12.506
6	Alvaro BAUTISTA	SPA	San Carlo Honda Gresini	+13.948
7	Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	+17.555
8	Stefan BRADL	GER	LCR Honda MotoGP	+23.478
9	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+30.410
10	Ben SPIES	USA	Yamaha Factory Racing	+32.897
11	Hector BARBERA	SPA	Pramac Racing Team	+36.144
12	Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing	+56.229
13	Aleix ESPARGARO	SPA	Power Electronics Aspar	+1'08.054
14	Michele PIRRO	ITA	San Carlo Honda Gresini	+1'08.775
15	Randy DE PUNIET	FRA	Power Electronics Aspar	+1'10.483
16	James ELLISON	GBR	Paul Bird Motorsport	+1'13.090
17	Mattia PASINI	ITA	Speed Master	+1'20.903
18	Yonny HERNANDEZ	COL	Avintia Blusens	+1'21.235
19	Danilo PETRUCCI	ITA	Came IodaRacing Project	+1'41.207
20	Ivan SILVA	SPA	Avintia Blusens	+1'41.888
21	Colin EDWARDS	USA	NGM Mobile Forward Racing	1 γύρος

(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	Yamaha	25	20	20	25	25														**115**
2	Honda	20	25	25	16	20														**106**
3	Ducati	10	8	9	20	9														**56**
4	ART	3	4	4	5	3														**19**
5	FTR	-	-	2	2	2														**6**
6	SUTER	4	-	-	-	-														**4**
7	IODA	-	3	1	-	-														**4**
8	BQR-FTR	2	-	-	-	-														**2**
9	BQR	-	1	-	1	-														**2**



Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	USA	IND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	J. Lorenzo	25	20	20	25	25														**115**
2	C. Stoner	16	25	25	16	13														**95**
3	D. Pedrosa	20	16	16	13	20														**85**
4	A.Dovizioso	11	11	13	9	16														**60**
5	C. Crutchlow	13	13	11	8	11														**56**
6	V. Rossi	6	7	9	20	9														**51**
7	A. Bautista	9	10	10	6	10														**45**
8	S. Bradl	8	9	7	11	8														**43**
9	N. Hayden	10	8	5	10	7														**40**
10	H. Barbera	7	6	6	7	5														**31**
11	B. Spies	5	5	8	-	6														**24**
12	A. Espargaro	1	4	4	3	3														**15**
13	R. de Puniet	3	-	3	-	1														**7**
14	M. Pasini	-	2	-	4	-														**6**
15	M. Pirro	-	-	2	2	2														**6**
16	J. Ellison	-	-	-	5	-														**5**
17	K. Abraham	-	-	-	-	4														**4**
18	C. Edwards	4	-	-	-	-														**4**
19	D. Petrucci	-	3	1	-	-														**4**
20	Y. Hernandez	2	-	-	1	-														**3**
21	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	29	33														**180**
2	Yamaha Factory Racing	30	25	28	25	31														**139**
3	Monster Yamaha Tech3	24	24	24	17	27														**116**
4	Ducati Team	16	15	14	30	16														**91**
5	San Carlo Honda Gresini	9	10	12	8	12														**51**
6	LCR Honda	8	9	7	11	8														**43**
7	Pramac Racing Team	7	6	6	7	5														**31**
8	Power Electronics Aspar	4	4	7	3	4														**22**
9	Speed Master	-	2	-	4	-														**6**
10	Paul Bird Motorsport	-	-	-	5	-														**5**
11	Cardion AB Motoracing	-	-	-	-	4														**4**
12	NGM Mobile Forward Racing	4	-	-	-	-														**4**
13	CAME Ioda Racing Project	-	3	1	-	-														**4**
14	Avintia Blusens	2	1	-	1	-														**4**

Moto 2

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Andrea IANNONE	ITA	Speed Master (Speed Up)	41'16.852
2	Thomas LUTHI	SWI	Interwetten-Paddock (Suter)	+0.083
3	Marc MARQUEZ	SPA	Team CatalunyaCaixa Repsol (Suter)	+1.137
4	Esteve RABAT	SPA	Pons 40 HP Tuenti (Kalex)	+12.516
5	Simone CORSI	ITA	Came IodaRacing Project (FTR)	+14.226
6	Takaaki NAKAGAMI	JPN	Italtrans Racing Team (Kalex)	+15.072
7	Dominique AEGERTER	SWI	Technomag-CIP (Suter)	+16.255
8	Randy KRUMMENACHER	SWI	GP Team Switzerland (Kalex)	+16.354
9	Mika KALLIO	FIN	Marc VDS Racing Team (Kalex)	+16.606
10	Scott REDDING	GBR	Marc VDS Racing Team (Kalex)	+16.79

(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	T. Luthi	11	16	16	25	20														**88**
2	M. Marquez	25	20	25	-	16														**86**
3	P. Espargaro	16	25	20	10	-														**71**
4	A. Iannone	20	2	11	13	25														**71**
5	S. Redding	10	13	5	16	6														**50**
6	M. Kallio	6	9	7	11	7														**40**
7	C. Corti	-	10	2	20	3														**35**
8	E. Rabat	13	-	-	5	13														**31**
9	J. Zarco	4	6	13	-	5														**28**
10	B. Smith	7	5	6	6	4														**28**

Moto 3

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Maverick VIÑALES	SPA	Blusens Avintia (FTR Honda)	41'50.965
2	Sandro CORTESE	GER	Red Bull KTM Ajo (KTM)	+7.752
3	Miguel OLIVEIRA	POR	Estrella Galicia 0,0 (Suter Honda)	+7.853
4	Louis ROSSI	FRA	Racing Team Germany (FTR Honda)	+8.007
5	Alexis MASBOU	FRA	Caretta Technology (Honda)	+8.075
6	Alex MARQUEZ	SPA	Estrella Galicia 0,0 (Suter Honda)	+8.267
7	Hector FAUBEL	SPA	Bankia Aspar Team (Kalex KTM)	+8.355
8	Zulfahmi KHAIRUDDIN	MAL	AirAsia-Sic-Ajo (KTM)	+8.480
9	Romano FENATI	ITA	Team Italia FMI (FTR Honda)	+8.600
10	Luis SALOM	SPA	RW Racing GP (Kalex KTM)	+16.023

(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	10	20														**87**
2	M. Vinales	25	10	20	-	25														**80**
3	L. Salom	13	20	16	-	6														**55**
4	R. Fenati	20	25	-	-	7														**52**
5	L. Rossi	7	-	-	25	13														**45**
6	A. Rins	6	13	9	16	-														**44**
7	Z. Khairuddin	10	6	13	-	8														**37**
8	A. Moncayo	2	9	2	20	2														**35**
9	N. Antonelli	-	8	10	13	4														**35**
10	A. Masbou	-	11	7	-	11														**29**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Θα ακολουθώ τον Dani και ίσως του σβήσει η μοτοσυκ

Cal C

αναβάτης Monster Yamaha Tech3

«Οι αγώνες δ

αναβάτη

«Του άφησα αρκετό χώρο για ν

αναβάτη

«Ένιωσα γέρος σήμερα στην πίστα...

Jorge Lorenzo,

αναβάτης Yamaha Team MotoGP

«Πρόσεχε μη σπάσεις κάνα γοφό τώρα που γέρασες

Casey Stoner,

αναβάτης Repsol Honda MotoGP

λέτα...

Crutchlow,

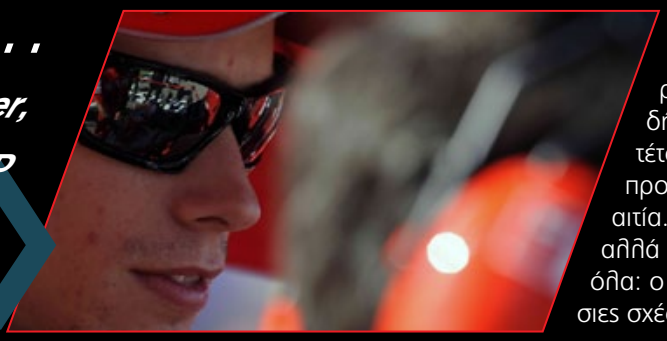
MotoGP

Ο απίθανος Άγγλος έχει εντυπωσιάσει φέτος με τις επιδόσεις του, αλλά συνέχεια 4ος και 5ος έχει αρχίσει να του τη δίνει. Με το "δεύτερο" M1 της Yamaha βλέπει πως πολύ δύσκολα θα πιάσει τους πρώτους, παρότι στο Estoril κυνήγησε ανελέητα τον Dani Pedrosa για το βάθρο. Εδώ μας αναλύει τη στρατηγική του.

ε με διασκεδάζουν **πια...**

Casey Stoner,

s Repsol Honda MotoGP

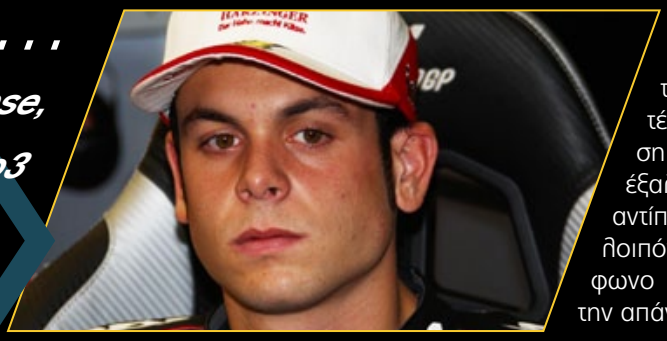


Την έσκασε τελικά τη βόμβα στο Le Mans κι έμειναν όλοι παγωτό. Παρότι δύο εβδομάδες πριν στο Estoril δήλωνε πως "δε σκέφτομαι τίποτα τέτοιο", αυτό που θα πρέπει να μας προβληματίσει περισσότερο είναι η αιτία. Πολλά μπορούμε να πούμε, αλλά αυτή η μία φράση του τα λέει όλα: ο Stoner ξενέρωσε με τις δημόσιες σχέσεις και τα επικοινωνιακά

α έρθει **δεύτερος...**

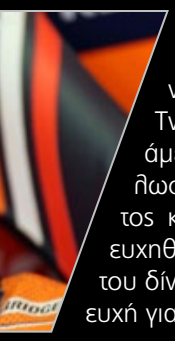
Sandro Cortese,

s Red Bull KTM Ajo Moto3



Η κίνηση του Cortese επί του Maverick Vinales στον αγώνα της Moto3 στο Estoril και δη στο τέλος του, μια επική προσπέραση που έκρινε τη νίκη, έκανε έξαλλο τον Ισπανό γιατί λέει ο αντίπαλός του τον έκλεισε. Έτσι λοιπόν ο Γερμανός με το ιταλόφωνο όνομα μας προσέφερε την απάντηση της χρονιάς.

Στο Jerez γιόρτασε τα 25α του γενέθλια, αλλά μετά από μια γεμάτη δεκαετία στα Grand Prix ο Ισπανός πρωταθλητής του 2010 λέει πως όλοι αυτοί οι πιτσιρικάδες που έχουν γεμίσει όλες τις κατηγορίες αυτά τα χρόνια τον κάνουν να αισθάνεται βετεράνος. Μας το εξομολογήθηκε μέσω Twitter.



Ο Αυστραλός έχει γίνει φιλαράκι με τον Lorenzo και πλέον κάνουν και την πλάκα τους μέσω Twitter. Εδώ ο Stoner απαντά άμεσα στην προηγούμενη δήλωση του Ισπανού περί γήρατος και γενεθλίων. Αντί να του ευχηθεί απλώς Χρόνια Πολλά, του δίνει μια ακόμη πιο ζουμερή ευχή για υγεία και αρτιμέλεια...

the back

Έφτασε η επετειακή Triumph Bonneville T100, η Bering πέρασε σε νέα χέρια. Αυτά μαζί με πολλές ειδήσεις και ευκαιρίες της αγοράς στις επόμενες σελίδες

ebike.gr

market

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

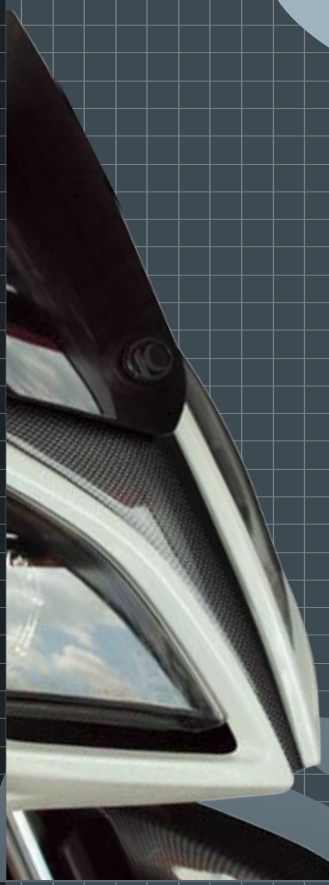
-60%

-40%

-50%

-20%

-30%



-10%

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωρόπουλος

market

ροσφορές της αγοράς
ρλουθούν...

BONNEVILLE T100 "110 YEARS ANNIVERSARY EDITION"

Η ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ ανακοινώνει την νέα επετειακή έκδοση της BONNEVILLE T100, με την οποία γιορτάζει τα 110 χρόνια της μάρκας.
Οι μοτοσυκλέτες αυτές θα είναι αριθμημένες με πιστοποιητικό γνησιότητας και η παραγωγή τους θα είναι περιορισμένη σε 600 κομμάτια.
Διατίθενται σε χρώμα Brooklands Green και Aluminium Silver με μαύρα βαμμένα φτερά εμπρός και πίσω.
Επίσης διαθέτουν στον στάνταρ εξοπλισμό τα εξής γνήσια αξεσουάρ αξίας 406€: Χρωμιωμένο καπάκι κυλινδροκεφαλής, κάλυμμα αλυσίδας χρωμίου, χρωμιωμένη χειρολαβή συνεπιβάτη. Είναι ήδη διαθέσιμες με τιμή €10,490.

ΚΑΙ Γ@ΜΩ ΤΙΣ ΖΩΝΕΣ

Και μου λέει ο Τάκης, "ανέβα στο καινούργιο μου Busa να σε κάνω μια βόλτα, που έχει 50 άλογα πάνω, τουρμπίνα στην εξάτμιση και αντλίες φρένου από φορτηγό."
Όταν του γνέφω καταφατικά του κόβεται το χαμόγελο. "Μόνο που πρέπει να φορέσεις αυτή την ζώνη," του λέω "και πάμε όπου θες". Για να σε δω ρε μάγκα Τάκη τώρα, θα γκαζώνεις όπως θες;Ήρθε κυρίες και κύριοι, η ζώνη που θα βγάλει τους συνοδηγούς από τη δύσκολη θέση. Τον κρατάς τον οδηγό από σημείο που, ή θα οδηγεί σαν άνθρωπος, ή θα του δώσεις τη ζώνη μαζί με τη μέση του στο χέρι. Είναι κατασκευασμένη από ελαστικό υλικό με ανθεκτικό σύστημα πρόσδεσης και προσφέρει τέσσερις λαβές για τον συνεπιβάτη.Τιμή €33.50 και διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 210 8547681, www.motofashion.gr.

ΚΑΙ ΓΥΝΑΙΚΕΙΟ ΚΑΙ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟ

Από την πολύ γνωστή Bering γυναικείο διάτρητο μπουφάν, με κωδικό όνομα Aero.
Σε μαύρο και γκρι χρώμα, full αεριζόμενο και full καλοκαιρινό. Διαθέτει διακριτικά προστατευτικά σε ώμους αγκώνες και πλάτη, τα οποία προσδίδουν και ένα φινετσάτο "φιδίσιο" κορμί, αλλά και φυσικά προστατεύουν σε περίπτωση πτώσης ή κοπανήματος αριστερά και δεξιά από το έτερον ήμισυ αν το έχεις απατήσει.
Όλη τη γκάμα της Bering μπορείτε να την δείτε εξονυχιστικά στο site του επίσημου αντιπροσώπου Spiliotis A.E., www.spiliotis.gr, 210 5777906.

ΠΟΛΥΟΡΓΑΝΟ KOSO

Το πολυόργανο KOSO RXN2+ GP Style διαθέτει κοντέρ, στροφόμετρο, ένδειξη βενζίνης (αν υπάρχει μετρητής ρεζερβουάρ), ρολόι, υπολογιστή ταξιδιού και ένδειξη θερμοκρασίας.

Με την αδιάβροχη LCD οθόνη έχετε την απόλυτη ενημέρωση για τις στροφές και την ταχύτητα σας και κατά τις νυχτερινές σας εξορμήσεις.

Οι εκδόσεις του KOSO RXN2+ GP Style καλύπτουν το φάσμα των 0-20,000 rpm και έχουν δυνατότητα ένδειξης μέγιστων ταχυτήτων μέχρι και τα 360 km/h! Ενδεικτικά το μέγιστο που μπορούν να φτάσουν οι μηχανές που τρέχουν σε αγώνες είναι μέχρι και τις 18,000 rpm. Επιπλέον το KOSO RXN2+ GP Style διαθέτει φωτεινή ένδειξη shift light που σας ενημερώνει όταν οι στροφές σας ξεπεράσουν το όριο.

Η σειρά των προϊόντων KOSO είναι διαθέσιμη από όλο το δίκτυο συνεργατών του αποκλειστικού αντιπροσώπου Motoway Γ. Καμπράνη ΑΕ., 2310515557, www.motoway.gr.

SEBIMOTO MADE IN... RACE

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).

ΤΟ HD 200I ΜΕ ΝΕΑ ΤΙΜΗ

Το νέο HD2, αποτελεί το τρίτο στάδιο εξέλιξης της σειράς HD.
Με την ανανεωμένη του σχεδίαση και τα αναβαθμισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά εγγυάται άνεση και στιβαρή αίσθηση στην οδήγηση. Πιο ελκυστικό από ποτέ, το HD2 200i έρχεται με αναβαθμισμένο ηλεκτρονικό ψεκασμό KEIHIN για άμεση απόκριση, μεγαλύτερες επιδόσεις και χαμηλή κατανάλωση καυσίμου με μειωμένες εκπομπές ρύπων. Χάρη στον υγρόψυκτο τετραβάλβιδο κινητήρα σύγχρονης τεχνολογίας, το HD2 προσφέρει έξοχη μηχανική αξιοπιστία και μέγιστες επιδόσεις. Το νέο HD2 200i, περιλαμβάνει στο βασικό εξοπλισμό βαλίτσα 33 λίτρων.
Η νέα του τιμή είναι προς τα κάτω φυσικά στα €2,795, τιμή μετρητοίς με έκπτωση €200.

ΝΕΟ ΑΝΟΙΓΟΜΕΝΟ HELD TRAVEL-CHAMP

Νέο καταπληκτικότατο κράνος από τη Held.
Είναι κατασκευασμένο από ABS με αφαιρούμενη και πλενόμενη μαλακή εσωτερική επένδυση (100% polyester). Η ζελατίνα είναι αντιχαρακτική από μόνη της, εκτός αν κάτσεις και την κατσαβιδιάσεις εσύ, και έχει pinlock-ready, δηλαδή είναι έτοιμη να πάρει αντιθαμβωτική εσωτερική ζελατίνα.
Διαθέτει αεραγωγούς επάνω και εμπρός και κούμπωμα γρήγορης απελευθέρωσης σε περίπτωση που σου φεύγουν τα τσίσα και δεν προλαβαίνεις. Έχει και εσωτερικό ζελατινάκι ηλίου που ανεβοκατεβαίνει αποκαλύπτοντας στην κάτω θέση τον δικαστή Dredd.
Χρώματα λευκό και μαύρο ματ, τιμή €129. Διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 210 8547681, www.motofashion.gr.

BERING ΚΑΙ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

Η Bering είναι μια από τις λίγες εταιρίες στον κόσμο που έχει δώσει έμφαση τόσο πολύ στην καλοκαιρινή της κολεξιόν.
Αυτό οφείλεται στο τμήμα ανάπτυξης που διαθέτει η εταιρία, κατασκευάζοντας ξεχωριστά ρούχα για τις ανάγκες κάθε χώρας ξεχωριστά. Έτσι, έχοντας για χρόνια μεγάλη απήχηση στην Ελληνική αγορά, κατασκευάζει για αυτήν κάθε χρόνο νέα προϊόντα με γνώμονα τις κλιματολογικές συνθήκες του τόπου μας. Μπουφάν, γάντια, παντελόνια αλλά και ισοθερμικά ειδικά για την Ελλάδα λοιπόν, μόνο από τη Bering.
Δείτε την νέα κολεξιόν και τις τιμές της στο www.spiliotis.gr, την ιστοσελίδα του επίσημου αντιπροσώπου Spiliotis A.E., 210 5777906.

KYMCO VP 50

Νεανικό, δυναμικό, χρηστικό scooter με τετράχρονο κινητήρα 50 cc για χρήση μέσα στην πόλη. Ο κινητήρας του με την οριζόντια διάταξη είναι ο συνδυασμός αξιοπιστίας και οικονομίας μειώνοντας στο ελάχιστο τις επισκέψεις σε service και βενζινάδικο.

Με προοδευτικά φρένα, αλουμινένιους τροχούς 10", επίπεδο πάτωμα, ύψος σέλας μόλις 745 mm και βάρος κάτω από τα 90 κιλά είναι ιδανικό για ευχάριστη οδήγηση εκεί όπου το κυκλοφοριακό πρόβλημα δείχνει ανυπέρβλητο, προσφέροντας μοναδική ευελιξία και αξεπέραστη ευκολία οδήγησης.

Με τιμή μόλις €1,495 ευρώ δίνει τη λύση χωρίς να κοστίζει, ενώ η ποιότητα κατασκευής και η σημασία στη λεπτομέρεια (όπως πχ τα διαφανή κρύσταλλα σε φωτιστικά σώματα και φλας) παραπέμπουν σε πολύ ακριβότερη κατασκευή.

Σε λευκό ή μαύρο χρώμα μπορεί να γίνει δικό σας και με διακανονισμό με επιδότηση των τόκων! Ισχύει διετής εγγύηση και διαρκής παρακαταθήκη ανταλλακτικών μέσα από ένα πλήρες και απόλυτα εξειδικευμένο δίκτυο συνεργατών της Kymco ανά την Ελλάδα.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλέφωνο 800-11-20025 ή στην ιστοσελίδα www.kymco.gr.

NEO GTS 300I

Το GTS 300i θα είναι διαθέσιμο στην Ελλάδα από το τέλος Ιουνίου, σε ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή.

Το σχεδιασμένο από "λευκό χαρτί" ατσάλινο περιμετρικό πλαίσιο προσφέρει 160% μεγαλύτερη ακαμψία, αναβαθμίζοντας παράλληλα και την άνεση. Ο νέος κινητήρας F4 προσφέρει περισσότερη ιπποδύναμη, μεγαλύτερη ροπή και υψηλότερη τελική ταχύτητα. Το GTS 300i αποδίδει 29 ίππους, έχει κατά 24% αυξημένη ιπποδύναμη σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση και παράλληλα μειώνει τη θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα. Αξιοσημείωτη είναι η ιδιαίτερα χαμηλή κατανάλωση καυσίμου του νέου GTS300i (2.6 l/100km με 50km/h).

Ο νέος κινητήρας F4, το ενισχυμένο σωληνωτό πλαίσιο και το ιδανικό κράτημα από τους τροχούς 14" εμπρός και 13" πίσω, συνδυάζονται τέλεια με τη νέα δυναμική εμφάνιση του μοντέλου καθώς και την πολυτέλεια και την άνεση που ήδη έχουν καθιερώσει το GTS. Διαθέτει μεγάλο χώρο αποσκευών που φιλοξενεί 2 full face κράνη και ευρύχωρο ντουλαπάκι κάτω από το τιμόνι με παροχή ρεύματος και έξοδο USB. Ο πλούσιος εξοπλισμός του GTS διακρίνεται επίσης από τα LED φλας που είναι ενσωματωμένα στους καθρέφτες, τα φώτα ομίχλης αλλά και την αυτόματη λειτουργία των προβολέων πορείας που ανάβουν με τη βοήθεια ειδικού αισθητήρα.

Στην ποδιά, ανάμεσα από τα πόδια του αναβάτη, υπάρχουν αεραγωγοί που κλείνουν ή ανοίγουν κατ' επιθυμία, ενώ η μεγάλη ζελατίνα και η άνετη ρυθμιζόμενη σέλα είναι μόνο κάποια από τα υψηλά πρότυπα που θέτει στον τομέα της άνεσης των αναβατών το νέο GTS.

PIAGGIO ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ SERVICE ΜΕ -20%

Η συγκεκριμένη καμπάνια πιστότητας θα πραγματοποιείται στα πλαίσια μιας σειράς ενεργειών του προγράμματος Prime Service της Piaggio, με σκοπό να ανάδειξη των Υπηρεσιών μετά την Πώληση που παρέχει ο Όμιλος Piaggio.

Η Piaggio λοιπόν ανακοινώνει ότι παρατείνεται μέχρι και 30/06/2012 η προωθητική ενέργεια που αφορά έκπτωση 20% σε όλα τα ανταλλακτικά και απευθύνεται σε ιδιοκτήτες δικύκλων οποιουδήποτε μοντέλου και κυβισμού από τις μάρκες που αντιπροσωπεύει, εκτός διετούς εγγύησης. Η ενέργεια καλύπτει οποιαδήποτε εργασία προγραμματισμένης συντήρησης ή επισκευής πραγματοποιηθεί σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο. Στην καμπάνια περιλαμβάνονται όλα τα γνήσια ανταλλακτικά του Ομίλου Piaggio ενώ εξαιρούνται τα λιπαντικά.

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.

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, 210 9955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.

MOTOXTREME KTM ORANGE SERVICE POINT ΣΤΗΝ ΚΟΖΑΝΗ

Η KTM South East Europe A.E. στα πλαίσια της διαρκούς προσπάθειας αναβάθμισης των παρερχομένων υπηρεσιών προς τους πελάτες της διευρύνει το δίκτυο της με την ένταξη ενός καινούριο συνεργάτη στο Νομό Κοζάνης.

Η επιχείρηση MOTOXTREME ιδιοκτησίας του κ. Ντίνου Καβαλούδη στην Κοζάνη αποτελεί μέλος του επίσημου δικτύου συνεργείων της KTM South East Europe A.E.

Στη συμβολή των οδών Σουμελά και Μ. Μερκούρη οι πελάτες της εταιρίας θα βρουν ένα πλήρες και αξιόπιστο Orange Service Point, εξοπλισμένο με όλα τα Ειδικά Εργαλεία και το Διαγνωστικό Μηχάνημα της εταιρίας XC-1.

Φυσικά ο κ. Καβαλούδης, όπως και το σύνολο του Επίσημου Δικτύου KTM, διαθέτει σε αποκλειστικότητα στην περιοχή του το online σύστημα παραγγελίας ανταλλακτικών και αξεσουάρ KTM Dealer.net για απευθείας παραδόσεις από το εργοστάσιο σε 24 ώρες.

Motoxtreme Καβαλούδης Κων/νος, Σουμελά & Μ. Μερκούρη, Κοζάνη 50100, 24610 30753, motox1@otenet.gr.

NEO T-MAX 530

Η εξέλιξη του T-MAX ξεκινά με έναν νέο τετράχρονο, υγρόψυκτο, τετραβάλβιδο κινητήρα 530 cc. Σε σύγκριση με τον προκάτοχό του, αποδίδει εξαιρετικά ισχυρή ροπή στις χαμηλές έως μεσαίες ταχύτητες.

Οι μεγάλοι εμπρός και πίσω τροχοί διαμέτρου 15 ιντσών και ο νέος ιμάντας κίνησης εξασφαλίζουν ακόμη μεγαλύτερη σταθερότητα. Ορατός στο πίσω μέρος του scooter, ο νέος ιμάντας αποτελεί μία πρωτιά της YAMAHA σε αυτή την κατηγορία. Το γκάζι είναι ακριβέστερα συνδεδεμένο με τον κινητήρα και ο αναβάτης αισθάνεται επίσης πιο άμεσα συνδεδεμένος με το scooter.

Το πλαίσιο από χυτό αλουμίνιο και το νέο ψαλίδι, έχουν συνολικά ελαφρύνει κατά περίπου 4 κιλά. Η κατανομή βάρους ακολουθεί ένα μοτίβο παρόμοιο με αυτό της μοτοσυκλέτας, με τον κινητήρα σταθερά τοποθετημένο μέσα στο πλαίσιο και το δοχείο καυσίμου σε χαμηλή θέση.

Οι βελτιώσεις συνεχίζονται και στην εμφάνιση με τροχούς 5 ακτίνων και ένα υψηλής ποιότητας, σφυρήλατο αλουμινένιο πλαϊνό σταντ, το οποίο βοηθά στη διατήρηση του συνολικού βάρους χαμηλά.

Επίσης ο νέος αεροδυναμικός ανεμοθώρακας ρυθμίζεται σε δύο θέσεις και προσαρμόζεται ανάλογα με τις συνθήκες, προσφέροντας ακόμη μεγαλύτερη άνεση και προστασία στον αναβάτη. Παράλληλα οι νέες χειρολαβές, τα αναδιπλούμενα μαρσπιέ και το ανασχεδιασμένο πίσω τμήμα εξασφαλίζουν στον συνεπιβάτη νέα επίπεδα άνεσης και εμπιστοσύνης. Τα ντουλαπάκια και ο χώρος αποθήκευσης κάτω από τη σέλα διαθέτουν μεγάλο χώρο για αποσκευές και διάφορα αντικείμενα.

Το νέο YAMAHA T-MAX '12 είναι διαθέσιμο στο Πανελλαδικό Δίκτυο Συνεργατών YAMAHA σε 3 επιλογές χρωμάτων: Γκρι (Sonic Grey), Μαύρο (Midnight Black) και Λευκό (Competition White). Η τιμή του είναι: €10,990 και €11,650 για το ABS.

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.

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟ ΜΠΟΥΦΑΝ HELD TROPIC

Κατασκευασμένο από HEROS-TEC 600D (δηλαδή από τεχνολογικούς ήρωες;).

Διαθέτει προστασία σε ώμους, αγκώνες και πλάτη, η οποία είναι και αφαιρούμενη. Είναι 100% διάτρητο και 100% αεριζόμενο με δύο εξωτερικές και δύο εσωτερικές τσέπες. Επίσης διαθέτει ρυθμιστές στα μανίκια για μεγαλύτερη αντιανεμική προστασία στα πολλά χιλιόμετρα και σύνδεση με παντελόνι.

Η τιμή του είναι μόνο €129 και διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 210 8547681, www.motofashion.gr.

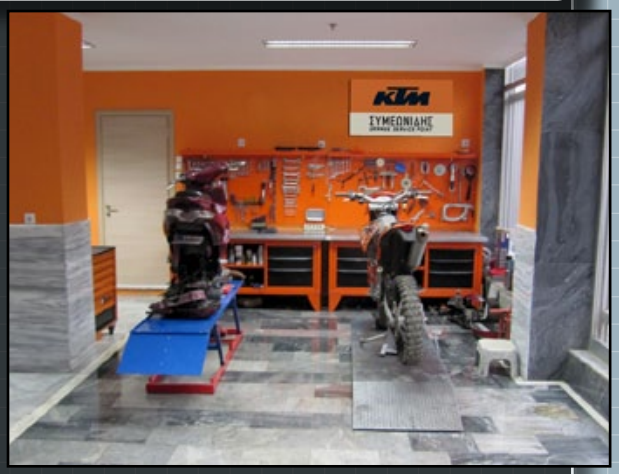
KTM ORANGE SERVICE POINT ΣΤΗΝ ΚΑΒΑΛΑ

Βρισκόμαστε στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουμε ότι η επιχείρηση "Moto Team Simeonidis" ιδιοκτησίας του γνωστού αθλητή Motocross Άγγελου Συμεωνίδη στην Καβάλα αποτελεί μέλος του επίσημου δικτύου συνεργείων της KTM South East Europe A.E.

Στην οδό Πουλίδου 23 οι πελάτες της εταιρίας θα βρουν ένα πλήρες και αξιόπιστο Orange Service Point, εξοπλισμένο με όλα τα Ειδικά Εργαλεία και το Διαγνωστικό Μηχάνημα της εταιρίας XC-1.

Φυσικά ο κ. Συμεωνίδης, όπως και το σύνολο του Επίσημου Δικτύου KTM, διαθέτει σε αποκλειστικότητα στην περιοχή του το online σύστημα παραγγελίας ανταλλακτικών και αξεσουάρ KTM Dealer.net για απευθείας παραδόσεις από το εργοστάσιο σε 24 ώρες!

"Moto Team Simeonidis" Συμεωνίδης Άγγελος, Θ. Πουλίδου 23 Καβάλα, 65201, 2510 836375, angel.symeonides@gmail.com.



motorstock.gr

...όλα τα επώνυμα είδη σε τιμές Stock

ΜΠΟΥΦΑΝ GORDURA: RICHA, DAINESE, KUSHITANI, WINTEX κ.ά. ..... από **80€**
ΜΠΟΥΦΑΝ ΔΕΡΜΑΤΙΝΑ: DAINESE, RST, KUSHITANI, WINTEX κ.ά. ..... από **110€**
ΚΡΑΝΗ: SHOEI, OGK, NOLAN, BAYARD, ONEAL κ.ά. ..... από **60€**
ΦΟΡΜΕΣ ΔΕΡΜΑΤΙΝΕΣ: DAINESE, RST, KUSHITANI, WINTEX κ.ά. ..... από **590€**
ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ CARBON & TITANIOY: YOSHIMURA, SCORPION, ART, κ.ά. ..... από **190€**
ΔΙΣΚΟΙ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΕΜΠΡΟΣ FULL FLOATING: GPM ITALY ..... το ζεύγος **250€**
ΔΙΣΚΟΙ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΠΙΣΩ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ: GPM ITALY ..... **75€**
ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΑ ΜΑΡΣΠΙΕ ΓΙΑ ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ON/OFF ..... από **90€**

ΑΚΟΜΑ: ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ, ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ, ΜΟΤΕΡ, ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ, κ.ά.

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΤΟΥ ΜΗΝΑ...

Σετ μανέτες Gilles ergal, ρυθμιζόμενες και σπαστές

Βαλίτσα με βάση 38 λίτρων με βάση universal

Κλειδαριά δισκοφρένου μεγάλη, ισπανική

Μετρητής ελαστικών ψηφιακός

Καρμπιρατέρ 17cm & 19cm

Κράνος shoei XR 1000 Diabolic

Καλοκαιρινό κράνος Bayard XP AIR

Αυτοκόλλητο Ζάντας ProGrip Italy

Μανέτες ρυθμιζόμενες ergal παπιού

Εξάτμιση Scorpion Carbon για V – Strom 650

Αντιραντάρ για αόρατες πινακίδες στις κάμερες 250ml

Εξάτμιση Scorpion για GSXR 600 - 07/09

Το **motorstock** στηρίζει την Ελληνική αγορά...
Στο **www.motorstock.gr** συλλέγουμε - και σας παρουσιάζουμε, όλες τις προσφορές σε επώνυμα προϊόντα από την Ελληνική αγορά, η οποία πλέον διαθέτει τις καλύτερες τιμές πανευρωπαϊκά σε είδη Stock.
Εσείς εύκολα και γρήγορα με μία κίνηση, τα βρίσκεται όλα μαζεμένα στο ηλεκτρονικό μας κατάστημα.
Επίσης στο **www.motorstock.gr** μπορείτε να παραγγείλετε οτιδήποτε έχει σχέση με τον χώρο της μοτοσυκλέτας.
Εμείς θα ψάξουμε και εντός 3 ημερών, θα σας το έχουμε βρει στην καλύτερη πανευρωπαϊκά τιμή, πάντα μέσα από την Ελληνική αγορά.

NEO 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.

KTM ΚΑΙ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΩΣ ΚΑΙ 50%

Τα κορυφαίας ποιότητας είδη ένδυσης KTM τώρα διατίθενται σε τιμές προκλητικά χαμηλές.

Κάθε Δευτέρα και Τετάρτη 16:00-20:00 μπορείς κι εσύ να βρεις τα KTM Power Wear με εκπτώσεις που φτάνουν ακόμη και το 50%! Στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης 500 υπάρχει πλούσια γκάμα προϊόντων που είμαστε βέβαιοι ότι θα καλύψουν τις προτιμήσεις ακόμη και των πιο απαιτητικών μοτοσυκλετιστών σε τιμές που έως τώρα φάνταζαν αδύνατες. Πάρτε παράδειγμα:

Παντελόνι US-Style κατασκευασμένο από νάιλον 600D Oxford και Spandura ελαστικά, ενισχύσεις από Cordura 500D, δερμάτινες εσωτερικές ενισχύσεις στα γόνατα, ρυθμιζόμενο κούμπωμα, εσωτερική επένδυση.

Μπλούζα US-Style Reglan, κατασκευασμένη από υλικό που αναπνέει, διαθέτει διάτρητα τμήματα καθώς και ελαφριά επένδυση στους αγκώνες. Το σετ των δύο παραπάνω από €178 τώρα μόνο €120.

Για περισσότερες πληροφορίες: Racing Center 500, Λεωφόρος Βουλιαγμένης 500, Άλιμος, 210 9927212.

Τα Papastavrou Shops κάνουν τις αποδράσεις σας

...παιχνίδι!

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

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

ΒΑΣΕΙΣ ΣΑΜΑΡΙΩΝ + ΣΑΜΑΡΙΑ GIVI ΠΡΟΣΦΟΡΑ: €139

Διατίθενται, βάσεις σαμαριών για τα περισσότερα μοντέλα της αγοράς.

DAINESE
INDEPENDENT IMPORTER

PAPASTAVROU Shops

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

PAPASTAVROU SHOPS 01 ΑΞΕΣΟΥΑΡ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 92 49 350
PAPASTAVROU SHOPS 02 ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30 & ΝΑΚΟΥ 2, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 92 49 349
PAPASTAVROU SHOPS 03 ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE. ΑΧΑΡΝΩΝ 421, ΑΘΗΝΑ. ΤΗΛ.: 210 25 30 933

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.

ΝΕΟ SITE ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ – MOTORSTOCK.GR

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…

ΚΙΤ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ DR. PULLEY

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

Η εταιρία Dr. Pulley ήρθε για να καλύψει όλα τα κενά σε όλα σχεδόν τα scooter της αγοράς.

Μπίλιες κίνησης και κλιπς κόπερ ειδικά σχεδιασμένα, αλλά και σιαγώνες φυγοκεντρικού μαζί με την καμπάνα από την πιο παλιά εταιρία κατασκευής αναλώσιμων και βελτίωσης scooters. Με ενισχυμένα ελατήρια και βελτιωμένο υλικό τριβής που αποτελούν την ιδανική αντικατάσταση του γνησίου. Επίσης βελτιώστε το βάρος του βαριατέρ σας, δίνοντας μακρύτερη ή κοντότερη τελική, πάντα με προϊόντα Dr. Pulley.

Από τη Motoway Γ. Καμπράνη ΑΕ και το δίκτυο συνεργατών της, 2310 515557, www.motoway.gr.

We Like

και προτείνουμε...

ΑΘΗΝΑ

ΤΟ 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

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.

Από τη Motoway Γ. Καμπράνη ΑΕ και το δίκτυο συνεργατών της, 2310 515557, www.motoway.gr.

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.

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.

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

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 νανοτεχνολογία 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).

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!

e clubs

DUCATI
Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr
Hellenic DUCATI Community

ΑΣΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ
ΑΣ ΑΕ ΜΟ
PATRAS - HELLAS
ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

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 Αρχος 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. Π.

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

moto
Club of Feres
ΟΜΙΛΟΣ ΦΙΛΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΦΕΡΩΝ

www.hayabusa.gr

pitlane.gr

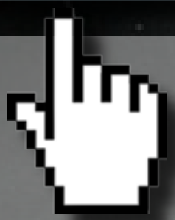
ΦΙΛΟΙ ΜΟτοσυκλέτας
E 75

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 F	47(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)
Vision 110	47(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)

we have issues...

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
ZX10R	5(T),15(Σ),25(Σ)
KTM	
250 EXC '12	47(F)
450 EXC '10	26(F)
500 EXC '12	47(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)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Sixteen 150	13(F)
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)
Tiger Explorer 1200	47(F)
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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (4/3)	31
Long Term	
KTM 690 SuperMoto	4,5,6,8,9,11
KTM 950 SuperMoto Voyager	4,5,6,7,9,11
Suzuki 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