Τεύχος 49 • Ιούλιος 2012

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

HONDA NC700X
μοτοσυκλέτα εποχής!

Husqvarna
NUDA 900R

FIRST RIDES
Piaggio Beverly 350 ABS/ASR και Yamaha Xenter 150

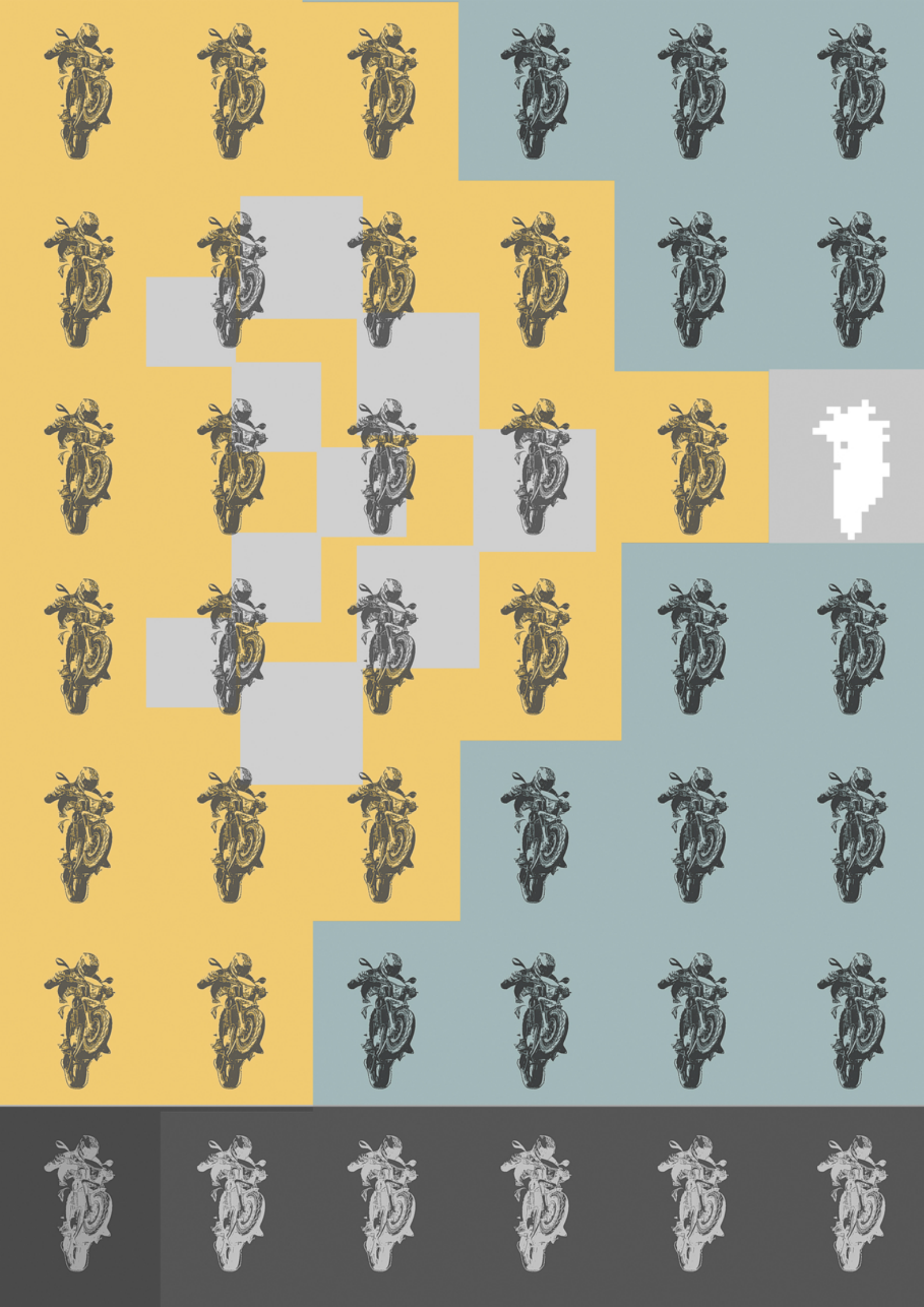
FEATURE
η Θεσσαλονίκη γιορτάζει 80 χρόνια μοτοσυκλέτας

RACING
φωτογραφικό αφιέρωμα στο Isle of Man TT του 2012

steady as it goes

Standing as the rider likes

ebike.gr



ebikers

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

Φωτογραφικός Φακός
Κάββας Σκουρίδης, cavvas@ebike.gr

Art Director
Mike Wood, mike@ebike.gr

Assistant Art Director
Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση
Χρήστος Θεοδωρόπουλος, 3chris@ebike.gr

Δημιουργικό Διαφήμισης
Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται
Δημήτρης Γάκης, bladerunner@ebike.gr
Θοδωρής Ερμήλιος, ermilios@ebike.gr
Γιώργος Κοροβέσης, g.korovesis@ebike.gr
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Άρης Παπαπαναγής, aris@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@ebike.gr
Δημήτρης Ταυλίκος, jimitav@ebike.gr
Μιχάλης Τήλιος, mtilios@ebike.gr
Κώστας Φωτιάδης, fotiadisk@ebike.gr

Δεν ξεχνάμε
Τον Χρήστο Μωραϊτη

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

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

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

The Front

News 12
Η τουριστική σεζόν άνοιξε και στις μοτοσυκλέτες μεγάλου κυβισμού

First Rides

Honda NC700X ABS 32
Η ατελείωτη οικονομική κρίση θέλει τον γιαπωνέζο της

Piaggio Beverly 350 Sport Touring ABS/ASR 54
Και να που τα antispin και τα traction δεν είναι πια αποκλειστικό προνόμιο των μεγάλων μοτοσυκλετών

Yamaha Xenter 150 68
ΑντιSH από την κορυφή έως τα νύχια

Cover Story

Husqvarna Nuda 900R 82
Με διαφορά η ομορφότερη μοτοσυκλέτα του 2012

Racing

Editorial 100
Ο Σπύρος βλέπει moto3 και του σηκώνονται οι τρίχες

Gossip 102
WSBK με απομίσηση φωτιστικών σωμάτων, επιστροφή της Honda στο Dakar!

Isle of Man TT 2012 118
Ιστορίες από το νησί με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση γιγαντιαίων όρχεων

MotoGP Silverstone & Assen 142
Ο Bautista ρυθμίζει το παιχνίδι παρά τη θέλησή του

Racing Lines 180
Τα γνωστά πικρόχολα σχόλια από το paddock των MotoGP

The Back

Feature 184
Ο μοτοσυκλετιστικός όμιλος Β. Ελλάδος γιόρτασε τα 80 του χρόνια στη συμπρωτεύουσα

eMarket 206
Ο Σέρλοκ Χόλμς του ebike.gr συνεχίζει την σχολαστική έρευνα αγοράς. Αυτά είναι τα νέα του ευρήματα

eClubs 222
Λέσχες:
Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eIssues 226
Πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη, την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

Τεύχος 49 • Ιούλιος '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

Η Μοτοσυκλέτα είναι ένα μοναχικό ταίρι για βιτσιόζικες καρδιές...

Περί βίτσιων

Πριν από περίπου δέκα μέρες πήγα στη BMW Hellas για να παραλάβω το Husqvarna Nuda 900R, τη μοτοσυκλέτα που βλέπετε στο εξώφυλλο του τεύχους. Πέρασα μια υπέροχη μέρα μαζί της και την επομένη την παρέδωσα στον Κωνσταντίνο, παραλαμβάνοντας το Honda NC700X που επίσης θα βρείτε λίγες σελίδες παρακάτω και με το οποίο θα ταξίδευα τη μεθεπομένη για Θεσσαλονίκη.

Γιατί σας τα λέω όλα αυτά; Θα κάνω έναν ακόμη μικρό κύκλο. Φέτος διαγράφω τον 13ο χρόνο μου σε αυτή τη δουλειά που μοιάζει με χόμπι – και δυστυχώς πληρώνει οσαύτως – και σε όλα αυτά τα χρόνια είχα την τύχη να καβαλήσω τη συντριπτική πλειοψηφία των μοτοσυκλετών που εισάγονται στην Ελλάδα. Το πέρασμα από το Nuda στο NC με κάποιον μυστήριο τρόπο με έβαλε ξανά, για πολλοστή φορά στο τριπάκι να θυμηθώ ποιες μοτοσυκλέτες πραγματικά ερωτεύτηκα σε αυτά τα 13 χρόνια.

Δεν είναι πολλές. Ο πρώτος μου έρωτας ήταν το πρώτο Aprilia Tuono 1000, μοτοσυκλέτα που αργότερα αγόρασα και διατηρώ ακόμη. Μετά ήταν το KTM 950SM και στη συνέχεια το 990 και φυσικά το SM-T. Δε θα ξεχάσω ποτέ το Ducati Hypermotard, ενώ για μια φορά ακόμη ένοιωσα αυτό το περίεργο συναίσθημα σα να πετούν πεταλούδες μέσα στο στέρνο μου στη σέλα του Nuda. Το κοινό έχουν όλες

HONDA
HONDA

αυτές οι μοτοσυκλέτες; Μα είναι παντελώς άχρηστες! Είναι λίγο-πολύ ακριβές στη συντήρησή τους και όχι ό,τι το καλύτερο για καθημερινή χρήση, πίνουν βενζίνη λες κι είσαι ο γιος του εμίρη της πετρελαιοπηγής, προκαλούν έντονες αντιπάθειες στις περισσότερες κοπέλες που θα καθίσουν πίσω σου, ταξιδεύουν από καθόλου ως ελάχιστα, όταν δε το κάνουν έχεις ψωνίσει αυχενικό πριν φτάσεις στον πρώτο ανεφοδιασμό, άντε στον δεύτερο. Το μόνο που κάνουν καλά είναι να σου χαρίζουν χαμόγελα, χωρίς συνεπιβάτη, δίχως μπαγκάζια, κατά προτίμηση όσο πιο μακριά από αυτοκινητοδρόμους. Κυνήγι σε στροφιλίκια και διαρκείς κανιβαλισμοί στην καθημερινότητά σου είναι όλο το παιχνίδι, γιατί πολύ απλά δε μπορείς να τις οδηγήσεις ήρεμα, δε γουστάρουν βρε αδερφέ και στο μεταδίδουν.
Τελικά αυτό δεν είναι η Μοτοσυκλέτα; Ένα παιχνίδι ενηλίκων, φτιαγμένο για έναν μόνο στη σέλα, με την υπόσχεση πως στο τέλος της ημέρας θα του αφήνει ένα χαμόγελο ικανοποίησης όπως αυτό στην υπέροχα αυτάρεσκη διαφήμιση της Durex. Όλα τα υπόλοιπα δεν είναι παρά συμβιβασμοί. Ακόμη δεν έχω καβαλήσει μοτοσυκλέτα που να μην της χαλάει ανεπίστροφα η γεωμετρία μόλις φορτωθεί συνεπιβάτης πίσω. Ακόμη και η πιο υπέροχη τουριστική κατασκευή δε μπορεί να μου προσφέρει στοιχειώδη απόλαυση σε οποιαδήποτε άλλη διαδρομή, δεν έχω αισθανθεί ποτέ το πάθος στη σέλα ενός σκούτερ, ουδεμία εξειδικευμένη κατασκευή δε με έχει συνεπάρει ως τώρα. Οι μόνες που το κατάφεραν είναι οι παραπάνω εγκυκλοπαιδικές ερμηνείες της πρακτικά άχρηστης μοτοσυκλέτας.
Ναι, το ξέρω πως πολλοί θα διαφωνήσετε, είτε γιατί σας αρέσει λ.χ. το εντούρο ή η πίστα, είτε γιατί δε σας αρέσουν οι μοτοσυκλέτες που προανέφερα. Η ουσία ωστόσο για μένα παραμένει, η Μοτοσυκλέτα είναι ένα μοναχικό ταίρι για βιτσιόζικες καρδιές, όποια κι αν είναι η εκλεκτή της καρδιάς σου. Δε μιλώ απαραιτήτως γι' αυτή που αγόρασες, αλλά αυτή που θα ήθελες να αγοράσεις. Μακάρι να είσαι τυχερός και να έχεις την εκλεκτή της καρδιάς σου. Ευλογημένος!

Αφήνοντας τη σέλα του Nuda γι' αυτή του NC700X φαντάζεστε πως θα πέρασα ένα μικρό σοκ. Κάποιος εντελώς άσχετος με τη μοτοσυκλέτα θα μπορούσε να πει πως πρόκειται για δύο παραπλήσιες κατασκευές. Δύο "Motard-οειδή" με δικύλινδρους κινητήρες, παραπλήσιους κυβισμούς (700-900cc), λιτά και απλούστατα, χωρίς τρελές ηλεκτρονικές τεχνολογίες και κούρσες εξοπλισμών. Δύο μοτοσυκλέτες που στην πραγματικότητα ανήκουν σε διαφορετικούς γαλαξίες, αλλά πάραυτα δείχνουν πιο κοντά στην πρώτη ματιά.
Το NC ήρθε ως μια αναπάντεχη έκπληξη. Από τον πόλεμο και το θορυβώδες Lafranconi του Husky στο εξαιρετικά φιλήσυχο Honda μεσολαβεί ένα τεράστιο άλμα φιλοσοφίας, το οποίο μολαταύτα εξυπηρετείται με σχεδόν το ίδιο όπλο, την απλότητα. Ο Ιάπωνας έχει πέσει διάνα στην επιλογή των υλικών για τη δική του συνταγή, η οποία δεν είναι να σου κλέψει την καρδιά ως φανταστική προέκταση του πέους σου, αλλά να σε κερδίσει με την απόλυτη πρακτικότητά του. Και το καταφέρνει με ένα σύνολο που είναι και ομορφούλι.
Στο ebike συνηθίζουμε να μαζευόμαστε και να συζητάμε μεταξύ μας για τις μοτοσυκλέτες που δοκιμάζουμε και ομολογώ πως εξεπλάγην όταν άκουσα την άποψη του Κωνσταντίνου για το Honda. Τον περίμενα τουλάχιστον αδιάφορο, ωστόσο μάλλον με τα χρόνια έρχεται η συνειδητοποίηση πως και η πειθήνια οικονομική λύση μπορεί να σε κερδίσει όταν είναι τόσο ισορροπημένη.
Είμαι βέβαιος πως, αν το οικονομικό δεν ήταν θέμα, κανείς από τους δύο μας δε θα έβλεπε στα πιο υγρά όνειρά του ένα NC700X, αν όμως θέλαμε σήμερα να αποκτήσουμε μια μοτοσυκλέτα για όλες τις δουλειές, αμφότεροι θα το είχαμε πολύ ψηλά στη λίστα μας – αν όχι πρώτο. Δείτε τι καίει και θα με θυμηθείτε. Καλό το παράφορο πάθος, μα ξέρετε φαντάζομαι το γνωστό ρητό με τα μεταξωτά βρακιά...

Μ' αυτά και μ' αυτά σας έχω ήδη προϊδεάσει για το μισό τεύχος. Husqvarna Nuda 900R λοιπόν και Honda NC700X, δίπλα σε δύο δυνατά χαρτιά από τον κόσμο των σκούτερ, Yamaha Xenter 150 και Piaggio Beverly 350 ASR/ABS. Και φυσικά Isle of Man TT, MotoGP και ένα μικρό φωτορομάντζο για τα 80 χρόνια Μοτοσυκλέτα στη Θεσσαλονίκη και την εκδήλωση του MOBE, συν όλα τα κλασικά κι αναμενόμενα. Καλή σας ανάγνωση και καλό μας καλοκαίρι! Γεμίστε καλά μπαταρίες όσο και όπως γίνεται, γιατί το ερχόμενο φθινόπωρο μυρίζει μπαρούτι. <<

the front

Βαρεθήκατε τις μοτοσυκλέτες του κουτιού; Ίσως να ήρθε η ώρα να φτιάξετε και εσείς τη δικιά σας, όπως κάνουν στη Βραζιλία

MPdesign

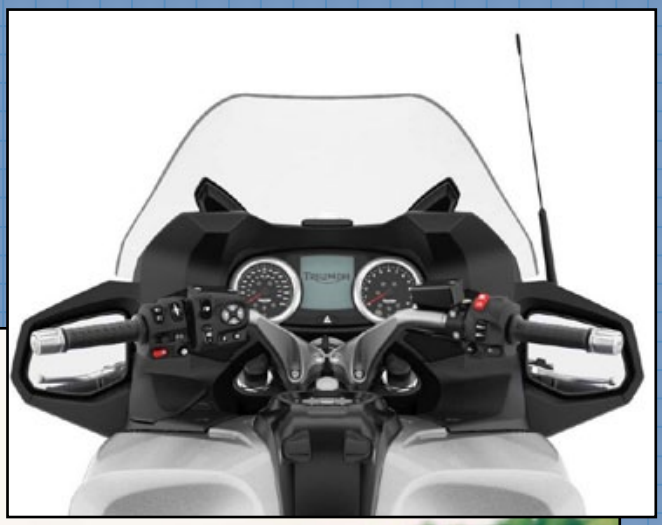
Δε χρειάζεται να περνάει ένας μήνας για ενημέρωση με άποψη...
Πάρτε την καθημερινή σας δόση στο http://blog.ebike.gr
blog.ebike.gr

Triumph Trophy 1200/SE '12

Περιμέναμε ότι το Trophy θα ερχόταν με μπόλικα καλούδια για να καταφέρει να τα βγάλει εις πέρας με τις αντίστοιχες τουριστικές υπερκατασκευές από Βαυαρία μεριά, αλλά η Triumph υπέρβαλε εαυτόν προσφέροντας την πιο προηγμένη ηλεκτρονικά μοτοσυκλέτα της ιστορίας της.

Διαθέσιμο σε δύο εκδόσεις, απλό και SE, το Trophy κινείται από έναν φυσικά τρικύλινδρο κινητήρα που αποδίδει 134 ίππους, που μάλλον θα χρειαστούν καθώς έχουν να τραβήξουν 301 κιλά με γεμάτο ρεζερβουάρ. Εκεί που τα πράγματα διαφοροποιούνται ανάμεσα στις δύο εκδόσεις είναι στα καλούδια: Η έκδοση SE έρχεται με ηλεκτρονικά ελεγχόμενες αναρτήσεις της WP, γκάζι fly-by-wire, traction control, συνδυασμένα φρένα με ABS και σύστημα ελέγχου της πίεσης των ελαστικών, ενώ θα χαρείτε να μάθετε ότι το ηχοσύστημα διαθέτει συνδέσεις USB, Bluetooth και φυσικά συνεργάζεται με το iPhone σας.

Σύμφωνα με την Triumph το Trophy είναι σχεδιασμένο για να προσφέρει τη μέγιστη άνεση και αξιοπιστία σε μεγάλα ταξίδια, ενώ τα αραιά διαστήματα service κάθε 16,000 χιλιόμετρα θα διασφαλίσουν ότι δε θα χρειάζεται να περνάτε πολλή ώρα εκτός της σέλας του. Τα καλούδια δε σταματούν εκεί, καθώς το Trophy διαθέτει μνήμη ώστε να φέρνει τις ρυθμίσεις στα μέτρα του κάθε αναβάτη, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον τουλάχιστον στα χαρτιά έχει το Dynamic Luggage System που επιτρέπει στις πλαϊνές βαλίτσες μια "ελευθερία" 5 μοιρών σχετικά με την κλίση της μοτοσυκλέτας.



MP Design

Σχεδιαστικές μελέτες μοτοσυκλετών έχουμε δει πολλές, ειδικά από τη στιγμή που τα δωρεάν 3D προγράμματα σχεδιασμού άρχισαν να πληθαίνουν.

Αυτό που δε βλέπουμε συχνά όμως είναι κάτι αντίστοιχο με αυτό από τη Βραζιλία, ειδικά όταν το πλάνο περιλαμβάνει και κανονική παραγωγή. Η μοτοσυκλέτα που βλέπετε σε 3d rendering ξεκίνησε τη ζωή της ως σκίτσο το 2011 από το πενάκι του σχεδιαστή αλλά και επιχειρηματία Danilo Andrade. Το επόμενο βήμα ήταν η δημιουργία του τρισδιάστατου πρωτοτύπου, που αποτελεί άσκηση στον μινιμαλισμό – που όπως και να το κάνουμε τονίζεται κάτι τις παραπάνω από τη χρωματική επιλογή του σωληνωτού πλαισίου.

Ο Andrade έχει ξεκινήσει τις επαφές για να βάλει το παιδί του σε παραγωγή για όσους ασπάζονται την αισθητική του και θέλουν να ξεχωρίζουν, ενώ σε αντίθεση με τις περισσότερες εικαστικές προσφορές που προτιμούν τους δικύλινδρους εν σειρά κινητήρες για την απλόχερα προσφερόμενη ροπή τους, έχει σχεδιάσει εξ' αρχής τη μοτοσυκλέτα του ώστε να κινείται από ένα τετρακύλινδρο εν σειρά κινητήρα 600 κυβικών.

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

BMW F700 & F800 GS '13

Μπορεί μόλις να περάσαμε τα μισά του χρόνου, αλλά να που τα μοντέλα του 2013 αρχίζουν να κάνουν δειλά-δειλά την εμφάνισή τους.

Την αρχή για μοτοσυκλέτες δρόμου – τα enduro παραδοσιακά εμφανίζονται νωρίς – κάνει η BMW με την ανανεωμένη "μικρή" σειρά των GS. Το F650 παραχωρεί τη θέση του στο F700, που μπορεί να διατηρεί τον κυβισμό των 798 κυβικών που μοιράζεται με το 800, αλλά έχει πλέον αυξημένη απόδοση φτάνοντας τους 75 από τους 71 ίππους του προκατόχου του, τηρώντας μια διαφορά ασφαλείας 10 ίππων από το 800. Παράλληλα, κερδίζει ένα ακόμα δισκόφρενο εμπρός, ενώ όπως όλες οι μοτοσυκλέτες της BMW για το 2013 διαθέτει στάνταρ ABS δύο καναλιών.

Φυσικά τα ηλεκτρονικά δε σταματούν εκεί, καθώς και τα δύο μοντέλα μπορούν πλέον να εξοπλιστούν με ESA και ASC ή, αν δε συνηθίζετε να μιλάτε σε αρκτικόλεξα, ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ανάρτηση και σύστημα σταθερότητας (που σε αντίθεση με τα αυτοκίνητα εδώ λειτουργεί περισσότερο σαν εξελιγμένο Traction Control).

Και οι δύο εκδόσεις έχουν δεχτεί αλλαγές στα σημεία, με επανασχεδιασμένα όργανα και νέα χρώματα, ενώ παρά την αύξηση στον κυβισμό το F700 διατηρεί τις χαμηλότερες αναρτήσεις και τον τροχό 19 ιντσών εμπρός, διαχωρίζοντας τη θέση του από το πιο παιχνιδιάρικο F800GS.

Moto Guzzi Motard V-Twin

Τον προηγούμενο μήνα εξετάζαμε τις κατασκοπευτικές φωτογραφίες του υπό εξέλιξη Motard της Guzzi, εκφράζοντας τις ελπίδες μας ότι το μούτρο του ασχημόπαπου ήταν απλά μέρος του καμουφλάζ του.

Τελικώς αποδείχτηκε ότι κάναμε λάθος και στις δύο περιπτώσεις. Το χαρακτηριστικό μούτρο παραμένει απαράλλαχτο, αλλά μπορούμε να πάρουμε μια ανάσα καθώς το Motard V-Twin παρά τα φαινόμενα δεν είναι μοντέλο της Moto Guzzi, αλλά σπεσιαλάκι των γνωστών στους Guzzisti βελτιωτών Ghezzi-Brian. Διατίθεται ως κιτ που τοποθετείται και μεταμορφώνει το Griso σας.

Δεν είναι όμως μια απλή εμφανισιακή μελέτη: Ο V2 των 1,151 cc έχει δεχτεί τα απαραίτητα χαδάκια για να αποδώσει 115 ίππους και 11.3 κιλά ροπής, οι αλουμινένιες ζάντες της Kineo δέχονται tubeless ελαστικά παρά τη διατήρηση των ακτίνων, το μπροστινό είναι πλήρως ρυθμιζόμενο και τα φρένα έρχονται από τη Brembo.

Βέβαια, αυτά είναι λίγο πολύ αναμενόμενα, αλλά το Motard V-Twin παρά το ανέμπνευστο όνομά του έχει ένα μαγικό χαρτί στο μανίκι: Την ανάρτηση Dynamic Damping Action που έχει εξελιχτεί σε συνεργασία με Δανέζικη Tractive Suspension. Σύμφωνα με τους εμπνευστές της, βασίζεται σε διαφορετική τεχνολογία απ' τις υπόλοιπες ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις, χρησιμοποιώντας μια ειδική βαλβίδα που ελέγχει τη ροή των υδραυλικών στο πιρούνι, επιτρέποντας αλλαγές της τάξης των 10,000 Nm σε μόλις 10 χιλιοστά του δευτερολέπτου.

Πώς ήταν εκείνο το αγγλικό ρητό; Α ναι: "Nice legs, shame about the face."

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

Vespa LX 3V & S 3V

Μπορεί κάθε μέρα σχεδόν να παρουσιάζεται ένα ακόμα σκούτερ, αλλά η Vespa, η μητέρα της κατηγορίας, δε δείχνει να πτοείται.

Για το 2012 η Piaggio μας φέρνει δύο νέες εκδόσεις του αειθαλούς μοντέλου διατηρώντας μεν την κλασική αισθητική της δεύτερης γενιάς αλλά ανεβάζοντας σημαντικά τον πήχη για τον ανταγωνισμό όσον αφορά τον κινητήρα.

Και οι δύο εκδόσεις, LX και Sport ή S για συντομία, κινούνται από έναν ολοκαίνουργιο τριβάλβιδο κινητήρα που σύμφωνα με την Ιταλική εταιρεία προσφέρει εντυπωσιακή απόδοση και εξαιρετικά χαμηλή κατανάλωση καυσίμου. Κατά τις μετρήσεις της εταιρείας, με σταθερή ταχύτητα 50 χιλιομέτρων ο νέος κινητήρας καταναλώνει κάτω από 2 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, ή 30% μεγαλύτερη οικονομία από τον όχι ακριβώς βενζινοβόρο προκάτοχό του. Σαφώς και δεν περιμένουμε αντίστοιχη κατανάλωση σε πραγματικές συνθήκες πόλης, αλλά σε συνδυασμό με τα αυξημένα διαστήματα σέρβις που έρχονται πλέον κάθε 10,000 χιλιόμετρα φαίνεται ότι θα κάνουν τη Vespa ένα από τα πιο οικονομικά σε χρήση σκούτερ της αγοράς, παρά την αυξημένη τιμή σε σχέση με τον πλαστικό ανταγωνισμό.

SYM - Ανάκληση scooter JET 4

Η Γκοργκόλης Α.Ε, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου, εκτελεί το κάτωθι πρόγραμμα ανάκλησης:

1. Ανάκληση 537 μοτοσυκλετών, μοντέλο JET4 50, με αριθμούς πλαισίου:
Έως και LXMAD05W1AX048873
Έως και LXMAD05W1BX013917

2. Ανάκληση 454 μοτοσυκλετών, μοντέλο JET4 125, με αριθμούς πλαισίου:
Έως και LXMAD12W19X051134
Έως και LXMAD12W1AX041177
Έως και LXMAD12W1BX012015

Στα οχήματα αυτά υπάρχει το ενδεχόμενο σε εξαιρετικές συνθήκες να προκληθεί ρωγμή στο σημείο συγκόλλησης του μαρσπιέ συνεπιβάτη με το πλαίσιο. Για λόγους αποφυγής ξαφνικής βλάβης είναι απαραίτητος ο προληπτικός έλεγχος της συγκόλλησης της βάσης μαρσπιέ συνεπιβάτη με το πλαίσιο και πιθανή επισκευή, χωρίς καμία απολύτως οικονομική επιβάρυνση.
Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι καταναλωτές μπορούν να απευθυνθούν: Αττική - Θησέως 309 - Τηλ. 210-9403880 (εσωτ: 303 Κα Κακαρά) Υπόλοιπη Ελλάδα - Τηλ. 24310-56101
(εσωτ: 932 Κος Γκούθας, 934 Κος Αργύρης)

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

Suzuki RM-Z 250 & 450 '13

Μετά τις Kawasaki και Honda, ήρθε η σειρά του τρίτου Ιάπωνα να παρουσιάσει τα εκτός δρόμου μοντέλα του για το 2013, με τα ριζικά ανανεωμένα RM-Z.

Χτισμένα γύρω από καινούργιο πλαίσιο που κατά τη Suzuki προσφέρει καλύτερη μίξη σταθερότητας και ευελιξίας, έρχονται εξοπλισμένα με το νέο SFF πιρούνι 48mm της Showa, που έχει το ελατήριο στη δεξιά μπουκάλα και τα υδραυλικά στην αριστερή. Αλλαγές έχουν γίνει και στο μοχλικό της πίσω ανάρτησης ώστε να συνεργάζεται καλύτερα με το νέο πιρούνι αλλά και με τις αλλαγές που έχουν γίνει στους κινητήρες.

Ποιες αλλαγές; Ξεκινάμε με νέα, ελαφρύτερα και επανασχεδιασμένα πιστόνια (13% χαμηλότερο βάρος για το 450 και 8% για το 250), διαφορετικά ψυγεία και σωληνώσεις που βοηθούν στη διατήρηση σταθερής θερμοκρασίας άρα και απόδοσης, ενώ νέα είναι και η κεντρική μονάδα που πέρα από τον ταχύτερο επεξεργαστή είναι πλέον και πλήρως αδιάβροχη.

Σύμφωνα με τη Suzuki χάρη στις αλλαγές και τα δύο μοντέλα προσφέρουν καλύτερη επιτάχυνση, μεγαλύτερη ακρίβεια στην απόκριση του γκαζιού και βελτιωμένη ροπή στις μεσαίες στροφές, παρότι δεν έχουν ανακοινωθεί νούμερα απόδοσης.

Τις αλλαγές κλείνουν το νέο υποπλαίσιο και ένα νέο κιβώτιο πέντε σχέσεων για το 250.

more stuff...

Σας λείπει ένα εξακύλινδρο V6 για να κάνετε τις δουλειές σας στην πόλη σαν άνθρωποι; Μπορείτε επιτέλους να ανασάνετε, καθώς το Horex είναι εδώ: http://youtu.be/K9eSBKjaqCE

Αυξάνουν και πληθαίνουν οι φήμες που θέλουν την Kawasaki να παρουσιάζει νέο ZX-6R για το 2013. Έχουν υπόσταση όμως, από τη στιγμή που η KHI είναι η μικρότερη των Ιαπωνικών εταιρειών και η κατηγορία πλέον χαρακτηρίζεται από ατελείωτη σταθερότητα; Οψόμεθα.

Τι κάνεις όταν είσαι η Continental και θες να δείξεις το καινούργιο σου off road ελαστικό; Βάζεις τη Wunderlich να μετασκευάσει μια BMW S1000RR σε enduro και της φοράς τα TKC-80. http://youtu.be/pUWpUsfKPB0

Συγκριτικό Piaggio Zip με Yamaha T-Max ομολογουμένως δε μας είχε περάσει από το μυαλό, αλλά υπάρχουν κάποιοι που το κάνουν και σε πίστα μάλιστα. Α, σας είπαμε ότι πρόκειται για τις αγωνιστικές εκδόσεις τους με τις ευλογίες της Malossi? http://youtu.be/wwrF3gNymyQ

Η Harley αρνήθηκε το ενδεχόμενο ειδικής έκδοσης μικρού κυβισμού για την Ινδία, αλλά αυτό δε σημαίνει πως δεν εξετάζει ένα μικρότερο μοντέλο: Οι τελευταίες φήμες μιλούν για αναβίωση του μονοκύλινδρου 500cc που κινούσε το Buell Blast, επιβεβαιωμένες υποτίθεται από σειρά dealer της H-D. Λέτε;

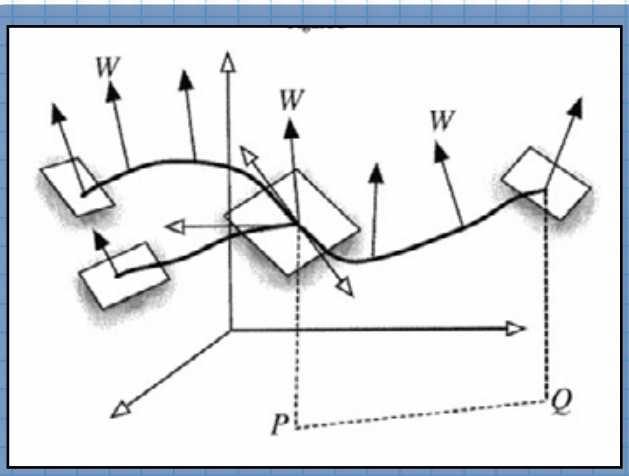
Τρία δισεκατομμύρια δολάρια και 1,500 ζωές έχει σώσει η υποχρεωτική χρήση κράνους στις αντίστοιχες πολιτείες σύμφωνα με μελέτη της Κυβέρνησης των ΗΠΑ. Αλλά αυτά είναι ψιλά γράμματα μπροστά την ελευθερία της επιλογής, έτσι δεν είναι;

Καθρέφτη καθρεφτάκι μου

Υπάρχει ακόμα πληθώρα οδηγών που τους θεωρεί καθαρά διακοσμητικούς, όπως και σειρά αυτών που απλά βαριούνται να τους κοιτάξουν, αλλά όπως και να το κάνουμε οι καθρέπτες βοηθούν.

Αυτό που δε βοηθάει καθόλου, ειδικά τους μοτοσυκλετιστές είναι η ύπαρξη του γνωστού "τυφλού σημείου" λόγω του περιορισμένου εύρους οπτικού πεδίου που οι γνωστοί μας καθρέφτες προσφέρουν. Εδώ έρχεται όμως ο Δόκτωρ R. Andrew Hicks, οποίος δημιούργησε έναν αλγόριθμο που ελέγχει με απίστευτη ακρίβεια τη γωνία ανάκλασης του φωτός στον "κουρμπαριστό" καθρέφτη του. Το αποτέλεσμα είναι μια προσφερόμενη γωνία θέασης 45 μοιρών σε σχέση με τις 15 με 17 των κλασικών επίπεδων καθρεφτών χωρίς όμως την παραμόρφωση της εικόνας που έρχεται πακέτο με τους καθρέφτες ευρείας γωνίας.

"Φανταστείτε την επιφάνεια σα να είναι κατασκευασμένη από πολλούς μικρούς καθρέπτες που κοιτούν σε διαφορετικές γωνίες, όπως σε μια ντισκομπάλα. Ο αλγόριθμος βοηθά στον υπολογισμό της κλίσης αυτών των επιφανειών, ώστε κάθε ακτίνα φωτός να αντανακλάται προς τον οδηγό δίνοντάς του μια ευρεία αλλά όχι παραμορφωμένη εικόνα του τι γίνεται πίσω του," μας λέει ο Hicks.



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

BMW StreetFighter & Roadster

Όταν έχουμε να κάνουμε με πραγματικές κατασκοπευτικές φωτογραφίες BMW και όχι στημένες με κωδικούς IR πάνω στα πλαστικά, είναι δύσκολο για κάποιον να πάρει την πρωτιά από το Γερμανικό Motorrad.
Αυτή τη φορά οι Γερμανοί υπερέβαλλαν εαυτόν καθώς έπιασαν με τον φακό τους όχι ένα αλλά δύο μοντέλα, ένα λίγο-πολύ αναμενόμενο και μια έκπληξη. Η αναμενόμενη και για πολλούς ήδη καθυστερημένη είδηση έχει να κάνει με το γυμνό S1000RR, που όπως δείχνουν τόσο οι αναλογίες όσο και η σχεδίαση του μικρού fairing φαίνεται έτοιμο να τα βάλει με το Tuono V4 και να αναζωπυρώσει το ενδιαφέρον στην κατηγορία των μεγάλων Streetfighter. Αναμείνατε μια μικρή τυπική μείωση στην απόδοση του τετρακύλινδρου καθώς η τελική δεν έχει ιδιαίτερη σημασία σε αυτήν την κατηγορία και μια σειρά από επίσημα αξεσουάρ όπως το τελικό της Akrapovic.
Παραμένοντας στο γυμνό theme αλλά στο άλλο άκρο της κατηγορίας έχουμε ένα R1200 που αποποιείται το telelever για ένα στιβαρό ανάποδο πιρούνι, κάτι που ως τώρα έχουμε δει μόνο στις HP2 εκδόσεις – εξ' ου και η επιλογή των συντακτών του Motorrad να τη βαφτίσουν HP2 Roadster και HP2 Classic. Παρότι όπως είναι φυσικό τα τεχνικά λάμπουν δια της απουσίας τους, φαίνεται ότι η BMW έκανε τη μελέτη της και κατεβαίνει διατεθειμένη να δελεάσει αγοραστές από όλο το φάσμα της κατηγορίας.
Και τα δύο μοντέλα αναμένεται να παρουσιαστούν στην έκθεση της Κολόνιας τον Οκτώβριο και να είναι διαθέσιμα από τις αρχές του '13.

Δυνατότερο
Μεγαλύτερο
Ομορφότερο
Πλουσιότερο
Σταθερότερο

Περισσότερο

GTS

Νέο **GTS 300i**
Περισσότερο GTS

Το νέο GTS τρίτης γενιάς στα χέρια σας!
Απολαύστε το...

www.moreGTS.gr

SYM
Engine of Life

Νέος κινητήρας F4 με ισχύ 29 PS · Τροχός εμπρόσθιος 14" · Σύστημα συνδυασμένης πέδησης CBS με 4πίστονες αντικριστές δαγκάνες εμπρός · Χώρος αποσκευών για 2 full face κράνη · Τιμή 4.295€

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

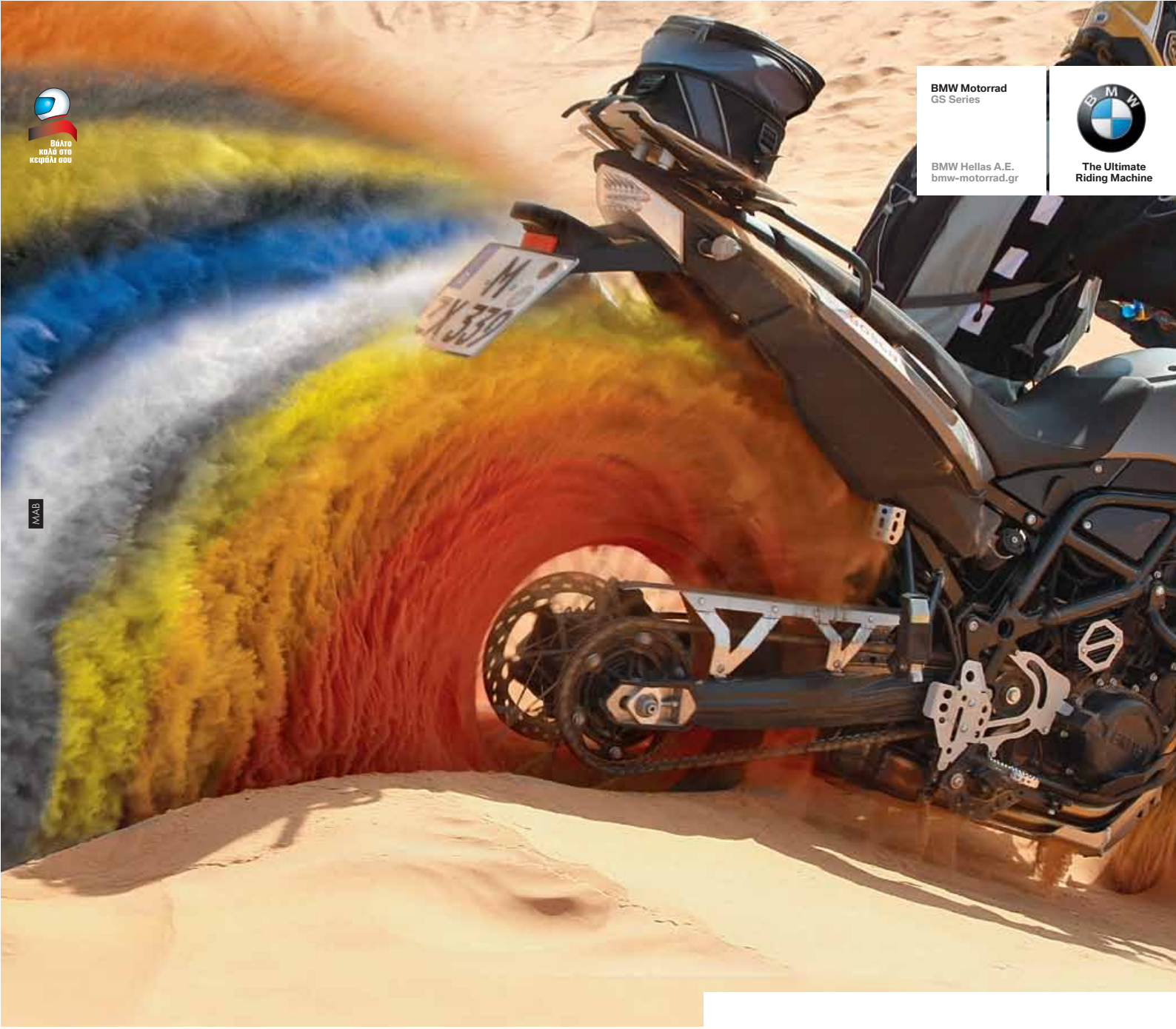
MV Agusta

Λίγο πριν τον εορτασμό των 60 ετών της ιστορικής εταιρείας, ο Giovanni Castiglioni μίλησε στο Moto.it για το μέλλον της εταιρείας.

Όπως είναι φυσικό, το επίκεντρο του ενδιαφέροντος ήταν η νέα μοτοσυκλέτα που ετοιμάζει η MV Agusta, με την επωνυμία Rivale και την οποία θα δούμε στην EICMA. Με κυβισμό 800cc θα είναι σύμφωνα με τον Castiglioni μια νέα κατηγορία από μόνη της, ανάμεσα στις κλασικές μοτοσυκλέτες δρόμου και ένα Supermoto Enduro, ό,τι κι αν αυτό σημαίνει. Μήπως ένα Brutale με ψηλότερες αναρτήσεις; Θα μάθουμε σύντομα.

Εξίσου ενδιαφέροντα ήταν τα νέα όμως για την εξέλιξη που μπορούμε να περιμένουμε από την F4, τη μοτοσυκλέτα που σηματοδότησε με τον καλύτερο τρόπο την αναβίωση της Ιταλικής Εταιρείας. Απαντώντας στα σχόλια όσων περίμεναν μια μεγαλύτερη σχεδιαστική εξέλιξη σε σχέση με το μοντέλο πρώτης γενιάς αλλά και σε όσους φοβούνται το τι θα φέρει το μέλλον, ο Castiglioni παρομοίασε την F4 με την Porsche 911. Σαφή βήματα εμπρός τεχνολογικά σε κάθε έκδοση, αλλά εικαστικές αλλαγές μικρές και προσεγμένες ώστε να διατηρηθεί η σχεδιαστική συνέπεια. "Ακόμα και 20 χρόνια από τώρα, η F4 θα διατηρεί τις κλασικές γραμμές της. Σκεπτόμασταν να μετακινήσουμε τις εξατμίσεις, αλλά η οργή των οπαδών σε σχετικές ερωτήσεις μας έκανε να αναθεωρήσουμε."

Αντί για ριζοσπαστικές αλλαγές λοιπόν, ετοιμαστείτε για μια γενναία δόση ηλεκτρονικών στην ανανεωμένη F4, λογική συνέχεια της τοποθέτησης Traction Control στη μικρή τρικύλινδρη F3.



ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΑΣΦΑΛΩΣ.

Η ασφάλεια και η διασκέδαση με μία GS είναι δεδομένη. Για την απόκτησή της, η BMW Motorrad σε επιβραβεύει και σου κάνει δώρο το ABS. Εσύ απλά επίλεξε ανάμεσα σε 11 διαθέσιμους χρωματισμούς, όπως Alpine White για την F800GS και Triple Black για την R1200GS και νιώσε ακόμα περισσότερη ασφάλεια χάρη στο ABS. Για περισσότερες πληροφορίες έλα στο Δίκτυο Επίσημων Εμπόρων της BMW Motorrad Hellas.

Επιπλέον, όπως και σε όλα τα μοντέλα BMW, σου προσφέρουμε:

- 2 Χρόνια Δωρεάν Οδική Βοήθεια BMW Motorrad Mobile Care.
- Υπηρεσίες Χρηματοδότησης και Ασφάλισης από την BMW Financial Services.

ΑΠΟΚΤΗΣΕ ΤΗ ΝΕΑ ΣΟΥ GS ΜΕ ΔΩΡΟ ΤΟ ABS ΑΞΙΑΣ ΕΩΣ €1.320.

Επίσημος Χορηγός
Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής

Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών: Τηλ.: 210 9118000 **bmw-motorrad.gr** www.facebook.com/BMW.Motorrad.Hellas

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

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

Honda CB1100

Μπορεί να μην είναι ακριβώς νέο μοντέλο, καθώς διατίθεται κανονικά στην Ιαπωνία από το 2010, φαίνεται όμως πως ήρθε η ώρα για το μεγάλο ρετρό της Honda να παραλάβει το διαβατήριό του και να ανοίξει τα φτερά του για άλλες πολιτείες.

Παρά τις αρχικές δηλώσεις πως επρόκειτο για ένα μοντέλο αποκλειστικά εσωτερικής κατανάλωσης, η Honda φαίνεται πως ξαναζύγισε τα πράγματα και άλλαξε γνώμη, καθώς ήδη κυκλοφορεί στην Αυστρία ένα πρωτότυπο για δοκιμές, πλήρες με αισθητήρες ρύπων και επιδόσεων. Οι οπτικές αλλαγές του από την Ιαπωνική έκδοση που βλέπετε στις φωτογραφίες είναι ελάχιστες και περιορίζονται σε μεγαλύτερα φλας και διαφορετικό πίσω φανάρι λόγω Ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Περισσότερες πληροφορίες για τυχόν μηχανολογικές αλλαγές δεν υπάρχουν, αλλά οι πιθανότητες είναι πως με τους μόλις 87 ίππους αλλά την πληθωρική ροπή του τετρακύλινδρου δε θα υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα με τις προδιαγραφές καυσαερίων.

Το Ευρωπαϊκό CB1100 αναμένεται να παρουσιαστεί ως μοντέλο 2013 και αν η τιμή του είναι ανταγωνιστική αναμένεται να προκαλέσει μερικά ξενύχτια στα Bonneville και W800 αυτού του κόσμου.

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

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

Yamaha με €400;

Σαφώς και ναι σύμφωνα με την ανακοίνωση της εταιρείας των τριών διαπασών, αλλά μόνο αν τυχαίνει να είστε κάτοικος Ινδίας.

Ήταν ομολογουμένως περίεργο που η Yamaha τηρούσε σιγή ιχθύος όσον αφορούσε τα πλάνα επέκτασής της στην Ινδική αγορά, τη στιγμή που τόσο το τεράστιο μέγεθός της όσο και η ταχύτατη ανάπτυξή της την έχει μεταμορφώσει σε σανίδα σωτηρίας για τους περισσότερους κατασκευαστές δικύκλων.

Φυσικά, η Ιαπωνική εταιρεία δεν απείχε εντελώς από την Ινδία, καθώς τα Crux 110 και YBR 125 πωλούν ετησίως γύρω στις 500,000 μοτοσυκλέτες εκεί, αλλά όσο εντυπωσιακό και αν ακούγεται αρχικά δεν είναι παρά ένα εξαιρετικά μικρό κομμάτι, λιγότερο από το 5% μιας αγοράς που αριθμεί πάνω από 10 εκατομμύρια μοτοσυκλέτες το χρόνο. Στα σχέδια της Yamaha είναι αύξηση πωλήσεων της τάξης του 20% για την επόμενη χρονιά, με απώτερο στόχο την αύξηση του μεριδίου της στο 10% μέχρι το 2016. Και γιατί δε λέμε απλά το ένα εκατομμύριο μονάδες; Μα γιατί η αγορά αυξάνεται ραγδαία, με διόγκωση 12% από την προηγούμενη χρονιά.

Από το σύνολο των πωλήσεων, το 70% αφορά μοτοσυκλέτες στην ιδιαίτερα ανταγωνιστική για την Ινδία κατηγορία 100-125 κυβικών, ενώ ένας στους 25 κατοίκους οδηγεί μοτοσυκλέτα. Εσείς θα το σκεπτόσασταν πολύ για να επεκταθείτε;

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** ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΖΑΠΠΑ 2 ΤΡΙΚΑΛΑ 42100, Τηλ.: 24310 35045 **>> MOTO RIDE ΜΙΧΟΣ** Λ. Γράμου 74, Ιωάννινα, 45445, Τηλ.: 2651023128 **>> MAKINA** Μαραθώνος 13, Θεσσαλονίκη, 54638, Τηλ.: 2310553035 **>> MOTO ELLI** 1° Χλμ Κομοτηνής-Κοσμίου, Κομοτηνή, 69100, Τηλ.: 2531033683 **>> BIKERS & BIKES** Ε.Ο. Παλαιοκαστρίτσας, Αλυκές Κέρκυρα, 49100, Τηλ.: 2661044460 **>> ΣΑΡΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ** Ν.Ε.Ο. Πατρών-Αθηνών 117, Πάτρα, 26442, Τηλ.: 2610451052 **>> AUTOTECH ΕΦΡΑΙΜΟΓΛΟΥ** 5° Χλμ Ηρακλείου-Μοιρών Ηράκλειο, Κρήτη, 71500, Τηλ.: 2810543812 **>> CHIOS TECHNOMOTO** Μαστρολεονάρδου 5, Χίος, 82100, Τηλ.: 2271044168 **>> IXODES ΧΑΧΑΔΑΚΗΣ** Α.Παπανδρέου Λαλάκια, Ερμούπολη Σύρος, 84100, Τηλ.: 2281083620 **>> APOSTOLIS MOTO RACING** 1° 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

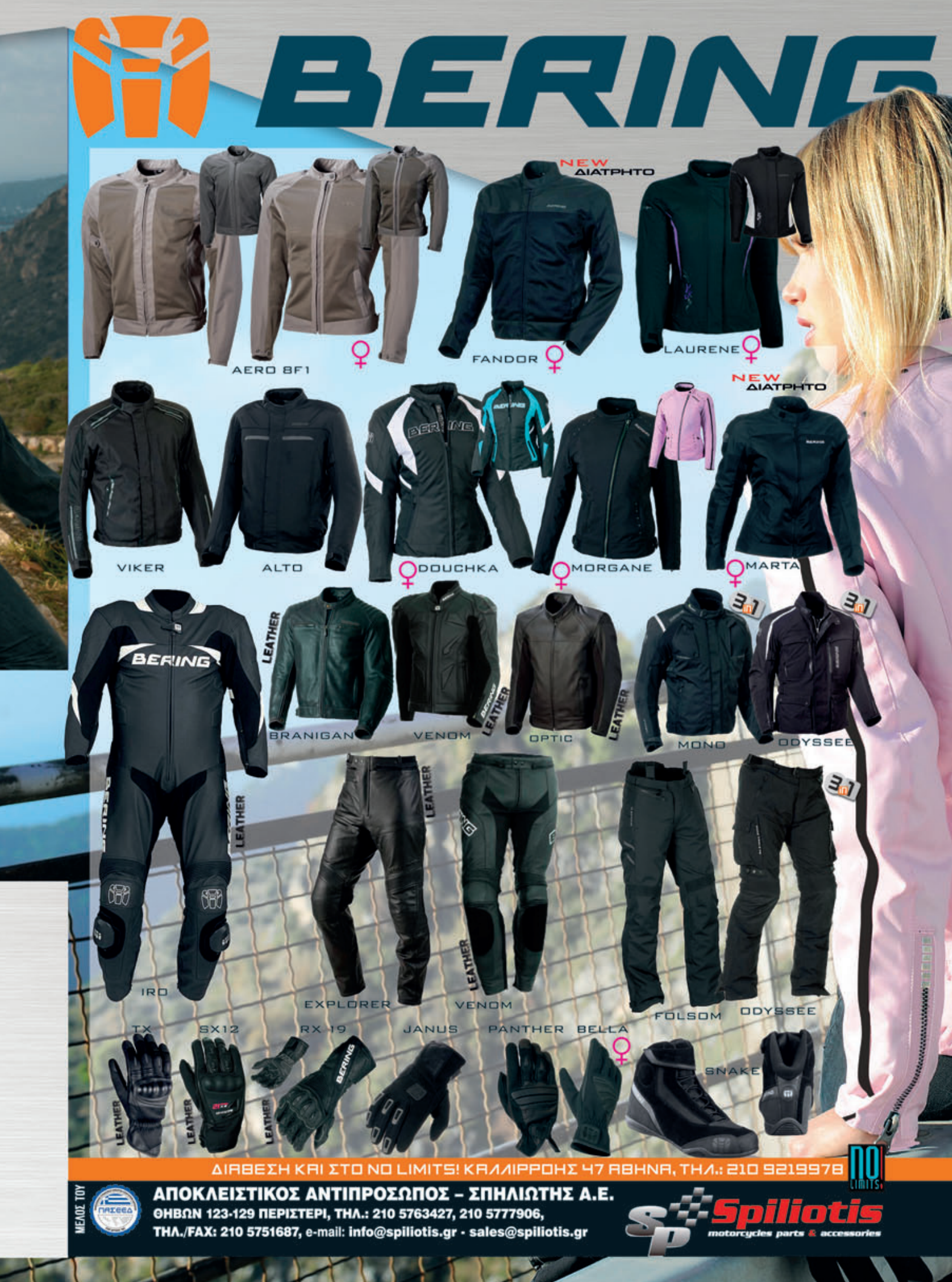
Spiliotis

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

first rides

Απ' όλα έχει ο Ιούλιος: σκούτερ μικρό, σκούτερ μεσαίο κι ένα πολύ σημαντικό νέο Honda σε μια δοκιμή με τα όλα της

HONDA

Κοινή λογική

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

Η Honda φτιάχνει τη μοτοσυκλέτα της οικονομικής κρίσης και εμείς, ευρισκόμενοι στο παγκόσμιο επίκεντρό της, την αξιολογούμε

Στην Ιαπωνία και δη στο στρατηγείο της Honda είναι προφανές πως έχουν πιάσει το νόημα του "κρισόπληκτου" Ευρωπαίου. Μας το απέδειξαν με το καλοπουλημένο PCX 125 και στη συνέχεια ήρθαν να υπερθεματίσουν στο ίδιο μοτίβο με τη δικύλινδρη σειρά των NC700.

Το 700X είναι η δίδυμη παραλλαγή του Integra, για την ακρίβεια είναι ουσιαστικά ένα Integra με άλλα πλαστικά και 3.5 πόντους επιπλέον στις διαδρομές των ίδιων αναρτήσεων. Τίποτα περισσότερο και τίποτα λιγότερο. Κοιτώντας τη λιτή του εμφάνιση και τα φτωχά νούμερα επιδόσεων, ένας φίλος μου το αποκάλεσε "ένα βήμα πίσω από το Transalp", πατώντας στην πάγια νεοελληνική αντίληψη πως τα ράσα όντως κάνουν τον παπά, αυτή που βλέπει την ιπποδύναμη και την εμφάνιση και τα έχει καταλάβει όλα δίχως καν να το έχει καβαλήσει.

Η αλήθεια των αριθμών λοιπόν όντως λέει πως το NC700X όντως αποδίδει 8 ονομαστικά άλογα λιγότερα από το Transalp, αλλά μελετώντας λίγο τα πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά του μας λέει και άλλα.

Μας λέει για παράδειγμα πως ο ολοκαίνουργιος δικύλινδρος σε σειρά της Honda δε φτιάχτηκε για κιλά ανά ίππο, μα για ευρώ ανά χιλιόμετρο. Και εδώ έχει κάνει πολλά βήματα μπροστά. Η επιλογή υποτετράγωνων διαστάσεων στους κυλίνδρους π.χ. δίνει μια πρώτη ένδειξη για το πού θέλει να πάει η Honda με αυτή τη μοτοσυκλέτα. Το ζητούμενο λοιπόν είναι να δούμε τι μπορεί να καταφέρει το 700X.

Σα στο σπίτι σου

Σε αυτήν την απλή έκδοση με το συμβατικό εξατάχυτο κιβώτιο, δίχως το DCT, έχουμε ουσιαστικά ένα λιτό και απέριττο μοντέλο τύπου on/off που προσανατολίζεται ξεκάθαρα σε ασφάλτινη χρήση και το τονίζει στη διάσταση των τροχών και την επιλογή των ελαστικών του. Η Honda έχει επενδύσει σε έναν κινητήρα που δεν ξεχωρίζει από κάποια τεχνική καινοτομία, αντιθέτως πατά σε καθαρά συμβατική τεχνολογία για να εστιάζει στον στόχο της εύχρηστης οικονομίας. Στα χαρτιά το καταφέρνει, ως υπονοούν τα μεγάλα διαστήματα συντήρησης και οι εξαγγελίες για απίστευτη οικονομία στην κατανάλωση καυσίμου –άσε που το αγοράζεις €1,100 φτηνότερα από το Transalp.

Η μοτοσυκλέτα από την πρώτη στιγμή σου δίνει αυτή τη χαρακτηριστική αίσθηση οικειότητας της Honda, το καβαλάς και είσαι σπίτι σου, εργονομικά καθησυχασμένος. Ο κινητήρας δουλεύει χωρίς θορύβους, άνευ κραδασμών, ξεκινάς και απολαμβάνεις τη σαγήνη της απόλυτης ελαστικότητας. Χάρη στην έξυπνη επιλογή των διαστάσεων κυλίνδρων ωστόσο η ροπή είναι παρούσα από χαμηλά και όσο πλησιάζεις στις μεσαίες το πράγμα γίνεται ολοένα και πιο ενδιαφέρον. Στους δρόμους της Αθήνας λ.χ. το παντιλίκι μπορεί να είναι στην ημερήσια διάταξη με λίγο πιο άγριο χούφτωμα της γκαζιέρας, ενώ και ο ρυθμός κίνησης μπορεί να είναι πολύ σβέλτος σε χιλιόμετρα πόλης.

Οι αναρτήσεις του δουλεύουν σωστά, έχουν τις απαραίτητες αποσβέσεις και το πιρούνι διαβάζει τον δρόμο επαρκώς, δίχως την ξερή αίσθηση που θα συναντήσεις συχνά σε φτηνές μοτοσυκλέτες με αναλόγως φτηνά περιφερειακά.

Τα φρένα του είναι επίσης εντυπωσιακά, αρκεί να δουλεύεις με τη λογική που υποβάλλει το CBS, δηλαδή συνδυασμένα. Ο μπροστινός δίσκος κάνει καλά τη δουλειά του σε ταχύτητες πόλης, αλλά αρχίζει να ζορίζεται όταν μαζέψεις φόρα. Κάπου εκεί συνειδητοποιείς πως ένας μόνο δίσκος με μια διπίστονη δαγκάνα δεν αρκεί να σταματήσει μια μοτοσυκλέτα 220 κιλών

HONDA

που έχει μαζέψει 140 km/h, αλλά αν μπει στο παιχνίδι και το τρίτο έμβολο της μπροστινής δαγκάνας που ενεργοποιείται μαζί με το πίσω φρένο τότε όλα μπαίνουν στη θέση τους και η μοτοσυκλέτα σταματά με άνεση και σου ξαναδίνει την απαραίτητη αίσθηση ασφάλειας. Από πίσω άλλωστε έχεις το πολύ καλό ABS της Nissin να σε καθησυχάζει πως δεν πρόκειται να φας καμιά απροειδοποίητη μπροστινάτζα.

Ό,τι θες εκτός από χώμα

Το NC-X μπορεί να εκτελέσει μια πληθώρα καθηκόντων με σχετική επιτυχία και οικονομία. Στην πόλη είναι φιλικό και πανεύκολο, χώνεται παντού και το χαμηλό κέντρο βάρους του συνεισφέρει σε μια ιδιαίτερα ελαφριά αίσθηση. Όλα δουλεύουν όπως πρέπει και η αλήθεια είναι πως το γκάζι δε θα σου λείψει ποτέ –εκτός αν θες κόντρες στα φανάρια, οπότε κοιτάς λάθος μοτοσυκλέτα. Αντιθέτως μάλιστα, θα χαρείς πολύ με την ελαστικότητά του στις μεσαίες, όπου συχνά δε θα χρειαστεί καν να κατεβάσεις σχέση για ένα γρήγορο προσπέρασμα, τουλάχιστον όχι όσο βρίσκεσαι πάνω από τις 3,000 rpm.

Ως ομοιογενές σύνολο όμως, το NC μπορεί να σε συνοδεύσει και εκτός πόλης εύκολα. Οι καλές αναρτήσεις και το εξαιρετικά ουδέτερο ζύγισμά του δεν αποκλείουν την απόλαυση σε ένα ωραίο στροφιλίκι όπου θα παίξεις με ασφάλεια και έχοντας καλή πληροφόρηση για το πόσο μακριά ή κοντά από το όριο βρίσκεσαι. Στην είσοδο της στροφής η μοτοσυκλέτα μπαίνει αβίαστα και με αυτοπεποίθηση, η ροπή στις μεσαίες φτάνει για να ρίξεις άφθονο πιπέρι στην έξοδο και σου δίνει κάθε κίνητρο να ανεβάσεις τον ρυθμό στα όρια του σβέλτου. Αλλάζει δε κατεύθυνση πανεύκολα, χάρη στην όλη σχεδίαση που φέρνει πολύ χαμηλά το κέντρο βάρους, κάνοντας το παιχνίδι εντός λογικών ορίων μια πολύ ευχάριστη διαδικασία. Για το ταξίδι σας παραπέμπω στη τέλος αυτού του άρθρου, όπου περιγράφω αναλυτικότερα την εμπειρία περίπου 1,100 τουριστικών χιλιομέτρων στη σέλα του.

Οι εκτός δρόμου ικανότητες του NC είναι, φοβάμαι, πολύ περιορισμένες. Με τα ασφάλτινα λάστιχά του, τη μικρή απόσταση από το έδαφος και τις διαδρομές αναρτήσεων που έχει δεν προσφέρεται για κάτι περισσότερο από απλές

διελεύσεις από βατούς χωματόδρομους. Αν σε ενδιαφέρει μια πιο on/off χρήση, το Transalp θα σε καλύψει σίγουρα πολύ περισσότερο.

Η χαμένη μεσαία αίγλη

Το NC700X είναι μια μοτοσυκλέτα που καταφέρνει να κάνει σχεδόν τα πάντα καλά, αλλά τίποτα σπουδαία. Δεν θα πάει στην πόλη ευκολότερα από σκούτερ, δε θα στρίψει με περισσότερα από μια σπορ κατασκευή, ούτε θα ταξιδέψει με τη χάρη μιας τουρίστριας, αλλά φυσικά δε φτιάχτηκε για τίποτε από όλα αυτά κατ' αποκλειστικότητα.
Ο λόγος ύπαρξής του είναι να σου προσφέρει τη μία και μοναδική μοτοσυκλέτα με την οποία θα τα κάνεις όλα με τις μικρότερες δυνατές παραχωρήσεις. Το γεγονός ότι μπορεί να κινείται καθημερινά στην πόλη καίγοντας το ίδιο ή και λιγότερο από ένα SH είναι από μόνο του ένα σπουδαίο κατόρθωμα. Μέτρησα κατανάλωση 4 ως 4.5 lt/100 km δουλεύοντας ζωηρά το γκάζι, αν το πας τεμπέλικα και κάνεις όλες τις αλλαγές χαμηλά μπορεί και λιγότερο! Στο δε ταξίδι και το επαρχιακό στροφιλίκι πουθενά δεν κατάφερα να ξεπεράσω τα 6 lt/100 km, ακόμη κι όταν το δούλευα σχεδόν τέρμα γκάζι για ώρα.

"καλή σε όλα,
σπουδαία σε
τίποτα"

Θα πρέπει επίσης να προσθέσω την πανέξυπνη εργονομική επιλογή της Honda να βάλει έναν χορταστικό αποθηκευτικό χώρο στη θέση του ρεζερβουάρ. Αυτό έγινε εφικτό χάρη στη σχεδίαση του πλαισίου που περνά πολύ χαμηλά πάνω από τον σχεδόν οριζόντιο κινητήρα, δημιουργώντας έναν χώρο που παίρνει άνετα ένα full face κράνος ή πολλά άλλα πράγματα.

Αν και σπαρτιάτικα εξοπλισμένο, το NC συνιστά μια πλήρη πρόταση ως έχει. Σαφώς και σημειώνω 2-3 ελλείψεις, μια σχάρα και μια ψηλότερη ζελατίνα είναι οι σημαντικότερες από αυτές. Τέλος δε θα σταματήσω ποτέ να γκρινιάζω για την απουσία εξοπλισμού ρεζέρβας στα όργανα: Για μια φορά ακόμη δεν υπάρχει ούτε λαμπάκι, ούτε χιλιομετρητής ρεζέρβας, οπότε απλά μαντεύεις πότε άρχισε να αναβοσβήνει η χαμηλότερη παύλα στα όργανα.

Σε μια εποχή που, μαζί με την εξαφάνιση της μεσαίας αστικής τάξης, έχει σχεδόν εκλείψει και η μεσαία κατηγορία μοτοσυκλετών από τους πίνακες πωλήσεων, το NC700X έρχεται να δηλώσει δυναμικά παρόν. Τα €7,500 που κοστίζει το φέρνουν σε πολύ πλεονεκτική θέση απέναντι στον ανταγωνισμό, προσφέροντας μια μοτοσυκλέτα που τα κάνει όλα και συμφέρει, επαρκή για να σε συντροφεύσει για πολλά χορτάτα χρόνια. <<

HONDA

Toupíotas X

Ήθελα να ανέβω στη Θεσσαλονίκη για την έκθεση του MOBE και σκέφτηκα πως αυτή ήταν μια ιδανική ευκαιρία να εξετάσω σε βάθος την περίφημη οικονομία που διαφημίζει η Honda για τον δικύλινδρο κινητήρα της. Ιδού λοιπόν τι κάνει το NC700X στον ρόλο του τουρίστα

Στο ταξίδι έγινε σαφές από την πρώτη στιγμή πως χρειάζεται μια ψηλή ζελατίνα. Η στάνταρ καλύπτει μόνο το στήθος και θέση οδήγησης δεν προσφέρεται για να σκύβεις στο ρεζερβουάρ. Γενικότερα η αεροδυναμική της μοτοσυκλέτας αφήνει μεγάλο μέρος του χώματος εκτεθειμένο: Τόσο τα πόδια είναι στη ροή του αέρα, ένα ζευγάρι χούφτες δε θα ήταν άσχημη ιδέα (ειδικά για χειμώνα) και προπάντων το κεφάλι που περισσεύει.

Η μοτοσυκλέτα στον αυτοκινητόδρομο δεν έχει το ακλόνητο πάτημα μιας βαριάς τουρίστριας και ο λόγος είναι προφανής, αφενός λόγω της πιο "sport touring" γεωμετρίας, αφετέρου με το πιο λογικό της βάρος. Παρόλα αυτά καταπίνει τα χιλιόμετρα άνετα και, το βασικότερο, η σέλα της δε σε κουράζει καθόλου, είναι ιδιαίτερα άνετη. Αν εξαιρέσουμε τη βαβούρα του αέρα στο κεφάλι, το ταξίδι μου προς και από Θεσσαλονίκη έγινε πολύ εύκολα και καθόλου κουραστικά.

HONDA

Ο κινητήρας του NC βρίσκει μια υπέροχη ισορροπία γύρω στα 140 km/h, ταχύτητα που επιτυγχάνει με έκτη και περίπου 4,000 rpm στο στροφόμετρο. Κινούμενος με μια τέτοια μουαγιέν θα κάψει 4 με 4.5 lt/100 km, ποσό επαρκές για αυτονομία τουλάχιστον 300 χιλιομέτρων. Με πόσες μοτοσυκλέτες έχεις κάνει 230 χιλιόμετρα με 10 λίτρα καυσίμου, πηγαίνοντας συνέχεια με 140; Τα ωραία συνεχίζουν και παραπάνω όμως. Στο ταξίδι έκανα μέτρηση με μέση ωριαία ταχύτητα τουλάχιστον 160 km/h, με το αποτέλεσμα να παραμένει στο αναπάντεχο 5.7 lt /100 km! Κάλυψα 370 χιλιόμετρα με δύο γεμίσματα συνολικά 21 λίτρων!

Γενικά αυτός ο κινητήρας είναι απροβλημάτιστος σε όποια ταχύτητα κι αν κινείσαι, ακόμη και να ταξιδεύει με 180 δε δείχνει να έχει πρόβλημα, ούτε μηχανικούς θορύβους, ούτε κραδασμούς, ούτε τίποτε το ανησυχητικό ακούς ή νιώθεις. Το γεγονός υπονοεί πως από επιλογή είναι τόσο χαμηλά τα κόκκινα και ο κόφτης, ενώ θα μπορούσε να δουλέψει μάλλον εύκολα και ψηλότερα. Η αγαπημένη του στάθμη λειτουργίας πάντως είναι γύρω στα 140 με 150, με αυτά γυρνάς τον κόσμο και δεν καις τίποτα. Η Honda μάλιστα έχει κάνει μια πολύ έξυπνη επιλογή: Οι πέντε πρώτες σχέσεις είναι σχετικά σφικτές μεταξύ τους, ενώ η έκτη είναι πολύ πιο μακριά από τις άλλες, μια overdrive σχέση για χαλαρό και οικονομικό ταξίδι. Να αναφέρω χαρακτηριστικά πως οι πέντε πρώτες ταχύτητες χτυπούν για πλάκα τον κόφτη – που καραδοκεί πολύ χαμηλά, στις 6,500 rpm. Η τελική του ταχύτητα είναι περίπου 195 στο κοντέρ, αν και θα χρειαστεί πολλή υπομονή για να γεμίσεις την έκτη μέχρι τέλους και είναι σχεδόν αδύνατο να τη φτάσεις στον κόφτη.

Η απουσία ιπποδύναμης φαίνεται σε λίγα συγκεκριμένα σημεία. Ανεβαίνοντας προς Θεσσαλονίκη, για παράδειγμα, στις ανηφορικές στροφές της Πελασγίας το NC έμπαινε με 165 και την πέμπτη σχεδόν κοφταρισμένη, ανέβαζα έκτη και κρέμαγε, φόρτωνε χιλιόμετρα με μεγάλη δυσκολία. Κατέβασμα, κόφτης, ανέβασμα, κρεμάει, να τη η απουσία αλόγων. Στις ίδιες στροφές κατά την επιστροφή, όπου πλέον ήταν κατηφορικές, το NC ορμούσε με έκτη και 185 στο κοντέρ δίχως κανένα πρόβλημα.

Το NC έχει μια ιδιαιτερότητα με το φόρτωμα. Η επιλογή να μπει η τάπα του ρεζερβουάρ κάτω από τη σέλα του συνεπιβάτη δημιουργεί ένα εργονομικό πρόβλημα αν θες να φορτώσεις μια προίκα δύο ατόμων για να πας διακοπές ή να βάλεις δικά σου μαλακά σαμάρια. Στην προκείμενη περίπτωση το θέμα λύθηκε εύκολα, αφού η μικρή σπαρτιάτικη τσάντα μου με ένα χταπόδι επέτρεπε να σηκώνω το σελάκι στα βενζινάδικα.

Η απουσία μιας σχάρας από τον βασικό εξοπλισμό πάντως είναι χτυπητή, ενώ είναι σίγουρο πως το τριβάλιτσο της Honda θα σου λύσει τα χέρια.

Θα ήθελα ακόμη να υπήρχε μια επιλογή να ανοίγει ο κεντρικός αποθηκευτικός χώρος δίχως να χρειάζεται να βγει το κλειδί από τον κεντρικό διακόπτη για να τον ανοίξει. Ένα κουμπί λ.χ. στο τιμόνι, το οποίο να λειτουργεί μόνο όταν ο κεντρικός διακόπτης είναι στη θέση on, όπως συμβαίνει σε πολλά σκούτερ με την κλειδαριά της σέλας. Γιατί αυτό; Για να μπορώ να χρησιμοποιώ αυτόν τον χώρο και εν κινήσει, λ.χ. για να έχω γρήγορη πρόσβαση σε ένα τσαντάκι με ψιλά για τα διόδια χωρίς να κουνηθώ από τη θέση μου ή να ψάχνω τσέπες. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,210 mm
Πλάτος:	830 mm
Ύψος:	1,285 mm
Μεταξόνιο:	1,540 mm
Ύψος σέλας:	830 mm
Βάρος κατασκευαστή:	218 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 1EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	73 x 80 mm
Χωρητικότητα:	670 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	52/6,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.3/4,750 kg.m/rpm
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό
Rake:	27°
Trail:	110 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	153.5 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ HMAS με μοχλικό Pro-Link
Διαδρομή:	150 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Metzeler Roadtec Z8, 120/70 ZR17 58W
Φρένο:	Δίσκος 320 mm, δαγκάνα Nissin 3 εμβόλων, ABS/CBS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.50 x 17 in
Ελαστικό:	Metzeler Roadtec Z8, 160/60 ZR17 69W
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου, ABS/CBS

HONDA NC700X ABS
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.
€7,500

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

www.motomarket.gr | www.motorshop.gr

Αθήνα
Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349

NEW

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

Πάτρα
Κορίνθου 131 - 2610 454 501

MOTO MARKET® motorcycle accessories

Piaggio Beverly 350 SportTouring ABS/ASR

Άφοβα!

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

Το πρώτο σκούτερ με traction control σε προκαλεί να το στύψεις

Arai

Για το νέο Beverly 350 Sport Touring να είπαμε πρόσφατα, στο τεύχος 45 του πρόσφατου Μαρτίου. Είπαμε για τη σπουδαία μαγκιά της παρουσίασης ενός νέου κινητήρα 350 cc που πάει σαν 400 ενώ καταναλώνει, καίει και συντηρείται σαν 300, για το νέο Beverly που τιμά το οικογενειακό όνομα με ένα σύνολο καλά στεκούμενο στις απαιτήσεις ενός εκ των ηγετών της αγοράς. Αυτό που δεν είχαμε δει ως τώρα ήταν η πραγματική πρωτοτυπία που έφερε η Piaggio με το Beverly. Πρόκειται για το πρώτο σκούτερ στον κόσμο με ενσωματωμένο traction control σε συνδυασμό με ABS και, αφού πρώτα γευτήκαμε το απλό μοντέλο, ήρθε με ολίγη καθυστέρηση η ώρα να καβαλήσουμε και το ηλεκτρονικά εξοπλισμένο.

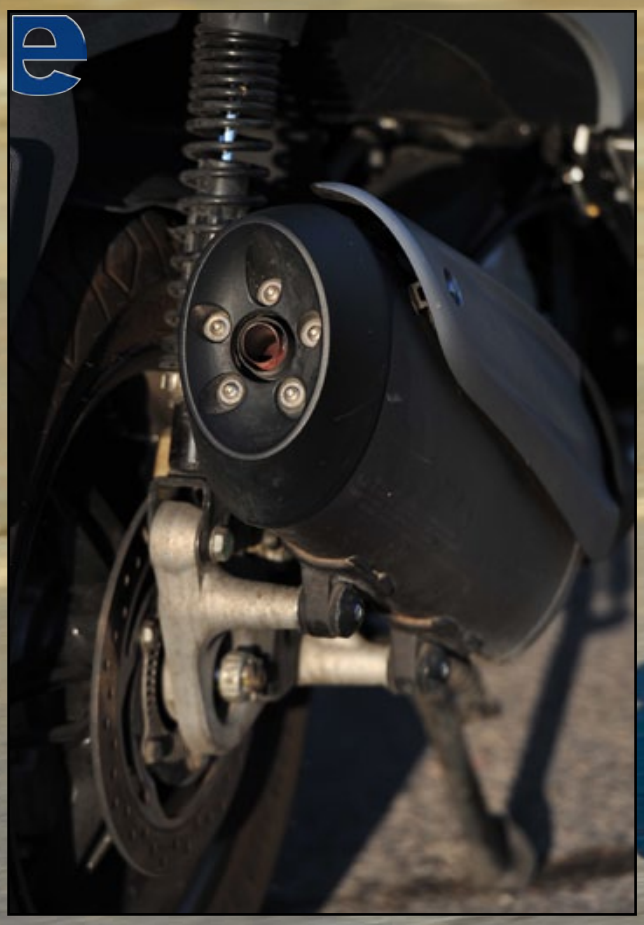
Το πακέτο ASR και ABS συνιστά μια σημαντική καινοτομία για τον κόσμο των σκούτερ, κυρίως δηλαδή το traction control ASR, διότι το ABS πλέον φυτρώνει σαν τον μαϊντανό σε σχεδόν οτιδήποτε κινείται πάνω σε δύο ρόδες –και λίαν συντόμως αναμένεται να καταστεί και υποχρεωτικό από

GR
OMH
180
Francesco

την Ε.Ε. όπως στα αυτοκίνητα.
Η έκδοση αυτή συγκριτικά με την απλή δεν έχει και πολλές διαφορές. Ουσιαστικά η προσθήκη των ηλεκτρονικών συνιστά τη βασική διαφοροποίηση, συνοδευόμενη από διαφορετική δαγκάνα στον μπροστινό δίσκο. Το απλό μοντέλο φορούσε μια τριπίστονη και διέθετε συνδυασμένα φρένα, ενώ στο ABS/ASR δεν υπάρχει πια συνδυασμένο σύστημα και η μπροστινή δαγκάνα είναι διπίστονη. Κατά τα λοιπά δε θα βρείτε καμιά άλλη διαφορά, ενώ στο βάρος δε γνωρίζουμε πόσο επιβαρύνεται το ακριβότερο μοντέλο, καθώς στο press kit αναφέρεται μια μόνο τιμή η οποία υποθέτουμε πως αφορά στην πλήρη έκδοση.

Να τα δώσω;

Φυσικά το ερώτημα στην παρούσα περίπτωση είναι ένα. Τα αξίζει τα επιπλέον €400 για το ABS/ASR; Νομίζω πως δε χρειάζεται καν να απαντήσω. Εννοείται πως τα αξίζει κι εξηγούμαι.
Ένα πράγμα που δεν περίμενα να συναντήσω στο Beverly είναι ένα τόσο καλό traction control. Όχι δε φτάνει στο ίδιο επίπεδο με αυτό του RSV4 Factory, αλλά το ότι καταφέρνει να δουλεύει καλύτερα από εκείνο το σύστημα antispin που είχε βάλει η BMW στο R1200GS στα μέσα της περασμένης δεκαετίας το λες και χρυσό μετάλλιο, ειδικά όταν μιλάμε για ένα "ταπεινό" μεσαίο σκούτερ της τάξης των πέντε χιλιάρικων. Ίσως η διαφορά αυτή να εκφράζει την εξέλιξη των ηλεκτρονικών, η οποία είθισται να είναι αλματώδης και μετά την παρέλευση κάμποσων ετών μπορεί απλά να σημαίνει ένα γιγάντιο χάσμα μεταξύ δύο γενεών.



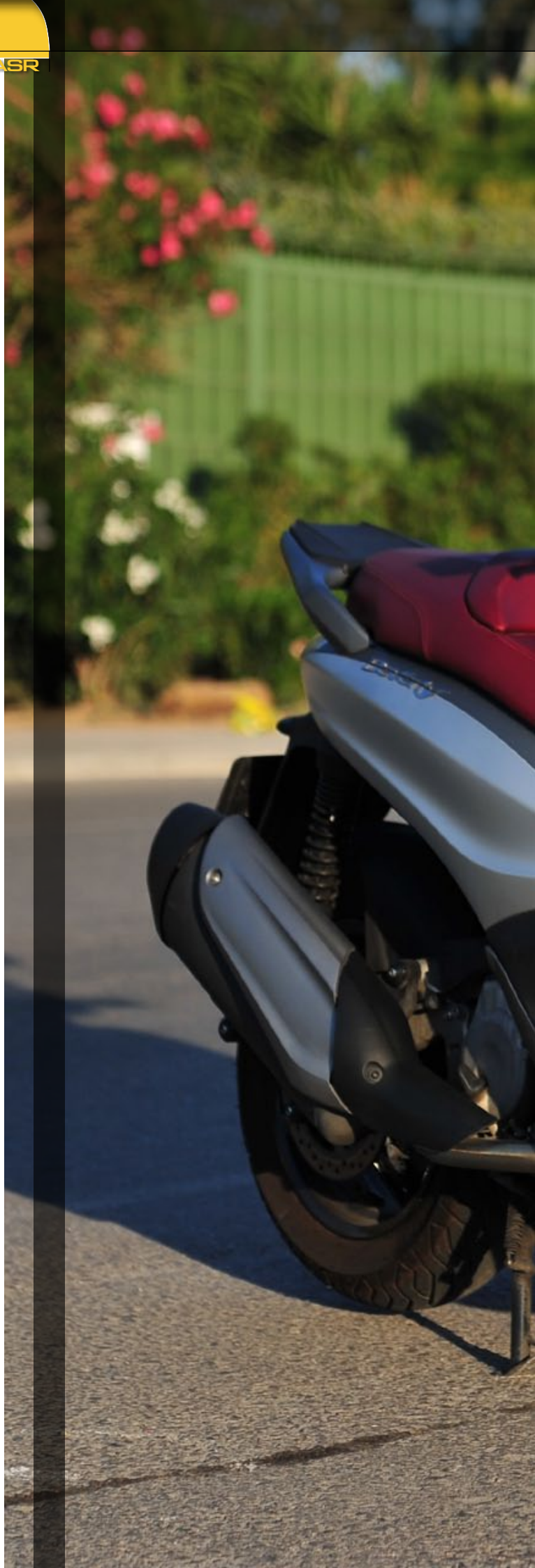
> Το ASR επεμβαίνει σε πλήρη αναλογία με το μέγεθος της γλίστρας που είσαι έτοιμος να φας...

Το ASR δεν είναι ρυθμιζόμενο, είναι απλά on/off, κάτι που ελέγχεις μέσω ενός διακόπτη στο κέντρο του πάνελ οργάνων και τσεκάρεις με ένα κίτρινο λαμπάκι ακριβώς δίπλα του. Μπορείς να το ενεργοποιήσεις ή απενεργοποιήσεις ανά πάσα ώρα και στιγμή ακόμη και εν κινήσει, αρκεί να κρατήσεις το κουμπί πατημένο για 2-3 δευτερόλεπτα μέχρι να δεις το λαμπάκι να σβήνει ή να ανάβει αντιστοίχως. Το ίδιο αυτό λαμπάκι αναβοσβήνει κάθε φορά που το σύστημα επεμβαίνει, ώστε να ξέρεις πότε σε έσωσε από μια γλίστρα. Κάθε φορά που ανάβεις τον κεντρικό διακόπτη το σύστημα είναι σε λειτουργία, αυτή είναι η στάνταρ κατάστασή του.

Το ωραίο με τη λειτουργία του αφορά στον τρόπο επέμβασής του. Αντί να μοιάζει με τσεκούρι στα όνειρά σου, επεμβαίνει αρκετά γλυκά στην πλειοψηφία των περιπτώσεων μειώνοντας την παρεχόμενη ισχύ στον πίσω τροχό, αλλά όχι κόβοντας εντελώς το γκάζι. Το ακόμη ωραιότερο είναι πως η επέμβασή του έρχεται σε πλήρη αναλογία με το μέγεθος της γλίστρας που είσαι έτοιμος να φας.

Έτσι σε μικρά γλιστρήματα το ASR σου κόβει λίγο το γκάζι, μερικές φορές τόσο ανεπαίσθητα που δεν το παίρνεις είδηση αν δεν προσέξεις το λαμπάκι να αναβοσβήνει στιγμιαία, μα όσο περισσότερο το έχεις παρακάνει τόσο πιο έντονα επεμβαίνει. Αν είναι να πας για τετακέ σε επίπεδο ακροβατικού τότε το σύστημα θα επέμβει απότομα και για ελάχιστα δευτερόλεπτα θα βρεθείς εντελώς χωρίς γκάζι. Σε αυτές τις περιπτώσεις μπορεί ακόμη και να είναι τρομακτικό αν είσαι άπειρος, καθώς σε οριακές περιπτώσεις αργεί να επιστρέψει στο γκάζι και για μερικές στιγμές σου φαίνεται σα να έσβησε ο κινητήρας. Πιστέψτε με όμως, αυτές οι περιπτώσεις είναι εκείνες που χίλιες φορές να σε τρομάξει λίγο το traction παρά να συμβεί αυτό που θα συνέβαινε δίχως αυτό, λ.χ. να δεις τον πίσω τροχό σου να σε προσπερνά…

Πιθανώς να γίνει ελάχιστα ενοχλητικό σε ξεκίνημα σε ανηφόρα, όπου αν γλιστράει η άσφαλτος και χουφτώσεις άγαρμπα το γκάζι θα νιώσεις τον κινητήρα να διστάζει λες και μένει από βενζίνη –το traction είναι αυτό. Θα



το νιώσεις να σε εμποδίζει κάποιες φορές περνώντας πάνω από σαμαράκια, για τον ίδιο ακριβώς λόγο που όλα τα ABS του κόσμου τα χάνουν σε συνεχή σαμάρια από τις αναπηδήσεις του τροχού που οι σένσορες αντιλαμβάνονται ως απώλεια πρόσφυσης. Τίποτε από αυτά όμως δεν είναι σημαντικά, τουλάχιστον όσο σημαντική θα είναι μια επέμβαση προ αδικαιολόγητης ξάπλας εκεί που δεν το περίμενες.

Και φτάνουμε στο δεύτερο ερώτημα. Καλά, πόσο γκάζι έχει δηλαδή το Beverly και έχει ανάγκη το ASR; Μην τρελαθούμε κιόλας, σίγουρα τα 33 ονομαστικά του άλογα δε σημαίνουν πως θα περάσεις τη ζωή σου ζωγραφίζοντας κύκλους στην άσφαλτο, αλλά είναι αρκετοί να διώξουν τον πίσω τροχό σε γυαλισμένη άσφαλτο ή στο βρεγμένο. Για αυτές τις περιπτώσεις και μόνο αξίζει τον κόπο και η αξία του αυξάνει όσο πιο άπειρος είναι ο αναβάτης. Μιλάμε δε για ένα εμπορικότατο και καλοδιαφημισμένο σκούτερ στην Ελλάδα της κρίσης, όπου το target group της Piaggio περιλαμβάνει και πολύ κόσμο που προέρχεται από αυτοκίνητα και δεν έχει την εξοικείωση με τη μοτοσυκλέτα που έχει ένας έμπειρος μοτοσυκλετιστής. Γι' αυτούς το μαξιλαράκι ασφαλείας που προσφέρει η ύπαρξη και μόνο των ASR και ABS σημαίνει πολλή περισσότερη ξεγνοιασιά, δίχως να στερούνται το γκάζι στον ανοικτό δρόμο.

Από κει και πέρα το Beverly είναι το γνωστό εξαιρετικά εξοπλισμένο σκούτερ με καλούς αποθηκευτικούς χώρους, ποιοτική και λουσάτη εμφάνιση.

Οι αναρτήσεις του δουλεύουν σωστά με επαρκείς αποσβέσεις και σε συνδυασμό με τα εξαιρετικά Michelin

προσφέρουν απόλαυση και σε στριφτερές διαδρομές. Το ABS είναι άριστο, επεμβαίνει καίρια και διακριτικά με πολύ γρήγορες αντιδράσεις που δε σε αφήνουν για πολλή ώρα χωρίς φρένα. Το Beverly κινείται υποδειγματικά στην πόλη, είναι εύκολο και ευέλικτο δίχως να καίει πολύ καύσιμο, ενώ στον ανοικτό δρόμο μπορεί να κρατά για όλη μέρα τα 130 και 140 km/h, αυξάνοντας βέβαια την κατανάλωσή του πάνω από τα 5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, πλησιάζοντας στα 6 στο τέρμα γκάζι

Συνταγή επιτυχίας

Συνοψίζοντας καταλήγουμε σε μια πρόταση που κοστολογείται μάλλον ψηλά στην κατηγορία, αλλά έχει καλά και πειστικά επιχειρήματα επ' αυτού.

Απευθύνεται σε όλους για να τους χαρίσει τις σταθερές αξίες που το έχρισαν μεγάλο best seller εδώ και χρόνια, την προσαρμοστικότητά του σε πληθώρα συνθηκών, συνδυασμένη με έναν ολόφρεσκο κινητήρα. Πέραν των επιδόσεών του που είναι ικανοποιητικότατες, ο νέος 350άρης διακρίνεται και στα αραιά διαστήματα σέρβις του – 10,000 km για λάδια, 20,000 για σέρβις – αλλά και στην οικονομία του εφόσον διατηρείς την ελαφρότητα στο δεξί σου χέρι.

Με τις ηλεκτρονικές του προσθήκες το νέο Beverly Sport Touring έρχεται να προσφέρει το κάτι παραπάνω σε μια μεγάλη μερίδα αναβατών που επιζητούν την αίσθηση ασφάλειας και μάλιστα κάνοντάς το και στην πράξη, όχι μόνο στα λόγια. Θα έλεγα μάλιστα πως, αν το σηκώνει η τσέπη σου, αξίζει να το πάρεις πλήρως εξοπλισμένο όσο έμπειρος μοτοσυκλετιστής κι αν είσαι –κι αν θες παιχνίδια σβήστο.

Η ιδέα της Piaggio μοιάζει με συνταγή επιτυχίας και είναι βέβαιο πως θα ακολουθήσουν αρκετοί μιμητές. <<

Arai

PIAGGIO BEVERLY 350 SPORT TOURING ABS/ASR
PIAGGIO HELLAS
€5,200

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,215 mm
Πλάτος:	760 mm
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,560 mm
Ύψος σέλας:	795 mm
Ρεζερβουάρ:	13 l
Βάρος κατασκευαστή:	177 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 1ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 69 mm
Χωρητικότητα:	330 cc
Σχέση συμπίεσης:	Δ.Α.
Ισχύς:	33.3 hp / 8,250 rpm
Ροπή:	3.3 kg.m / 6,250 rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	90 / 35 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	81 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων σε 4 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.00 x 16 in
Ελαστικό:	Michelin City Grip, 110/70-16
Φρένο:	Δίσκος 300 mm, δαγκάνα 2 εμβόλων, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3.50 x 14 in
Ελαστικό:	Michelin City Grip, 150/70-14
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα 2 εμβόλων, ABS

S Y M C I T Y

δικό σου με

3.395€

Νέα τιμή
μετρητοίς

NEO Citycom.300i CBS

εξέλιξη στα φρένα!

Μέγιστη ασφάλεια : Τα αποτελεσματικά φρένα CBS και οι μεγάλοι τροχοί 16″ δίνουν πραγματική αίσθηση ασφάλειας

Τεχνολογική υπεροχή : Τετραβάλβιδο – Υγρόψυκτο - Κύλινδρος κεραμικής επίστρωσης - Ηλεκτρονικός ψεκασμός EFI

SYM
Engine of Life

2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ
Απεριόριστα χλμ.

ή αποκτήστε το με
24 ΜΗΝΟ
επιδοτούμενο χρηματοδοτικό πρόγραμμα

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε ΑΘΗΝΑ: Θησέως 71, Τηλ.2109521108 - **www.sym.gr**

Yamaha Xenter 150

Θέλει κότσια να επιλέγεις αυτό το όνομα όταν κατεβαίνεις για πρώτη φορά σε τόσο ανταγωνιστική κατηγορία. Υπάρχει υπόσταση πίσω από τις δηλώσεις;

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

Στοχεύοντας το κέντρο

"...ποιότητα κύλισης
που ταιριάζει σε μεγάλες
μοτοσυκλέτες..."

Πόσο δύσκολο είναι για μια εταιρεία να κατέβει σε μια κατηγορία που είναι συνώνυμη με το όνομα του μεγαλύτερου ανταγωνιστή της; Όπως έχει αποδείξει η ιστορία των 150αριών με μεγάλους τροχούς – γνωστή ως κλάση SH – πάρα μα πάρα πολύ. Η επιτυχία της κατηγορίας δελέασε όπως ήταν φυσικό σχεδόν όλους τους κατασκευαστές, με τη Yamaha να κατεβαίνει τελευταία μετά τη Suzuki και το Sixteen.

Προς τιμήν της και σε αντίθεση με τη συντοπίτισσά της, η Yamaha δεν ακολούθησε την πεπατημένη και το Xenter είναι κάθε άλλο παρά ένα αντίγραφο SH. Οι γραμμές είναι όσο κοινές απαιτείται από τους δεκαεξάρηδες τροχούς και την εργονομία, αλλά κάπου εκεί τα κοινά σταματούν. Το Xenter συνεχίζει το σχεδιαστικό μοτίβο που έχουμε μάθει από την οικογένεια Scooter της Yamaha, με τα δύο χαρακτηριστικά φανάρια εμπρός και την έξυπνη διχρωμία στα πλαϊνά της ποδιάς που είναι σχεδιασμένα ώστε να αυξάνουν τον οπτικό όγκο χωρίς επιπτώσεις σε βάρος ή πρακτικότητα. Αντίστοιχη είναι και η εικόνα στο πίσω μέρος, με το φαρδύ τελείωμα της σέλας και την αντίστοιχα γεμάτη ουρά να κάνουν το Xenter να θυμίζει ελαφρώς utility όχημα όταν αφαιρείται η βαλίτσα, με όλα τα χωροταξικά πλεονεκτήματα που αυτό συνεπάγεται. Η ποιότητα κατασκευής είναι εξαιρετική, με το εσωτερικό της ποδιάς κατασκευασμένο από "μπιμπικωτό" μαύρο πλαστικό και πλήρως επίπεδο πάτωμα. Αντί για τη συνηθισμένη μίξη ψηφιακού με αναλογικού, η Yamaha τράβηξε τον δρόμο του πλήρως ψηφιακού πίνακα οργάνων. Με αναμενόμενο μειονέκτημα τη μειωμένη ορατότητα όταν είναι ντάλα ο ήλιος,

"...Ο συνδυασμός μονοπίστονης και ταμπούρου δεν υπολείπεται σε ισχύ αλλά σε αίσθηση..."

η μακρόστενη οθόνη παίρνει το αίμα της πίσω με πληθώρα πληροφοριών: Ταχύμετρο (προφανώς), ρολόι, δείκτης βενζίνης, εξωτερική θερμοκρασία, ολικός και δύο μερικοί χιλιομετρητές καθώς και δύο μετρητές για τα χιλιόμετρα που έχετε διανύσει από την τελευταία φορά που αλλάξατε λάδια και ιμάντα. Στροφόμετρο δεν υπάρχει, αλλά ομολογουμένως η χρησιμότητά του όπου υπάρχει CVT είναι συζητήσιμη.
Το σημείο κλειδί του Xenter είναι η συγκέντρωση μαζών. Η ανάρτηση monocross φέρνει το σημείο έδρασης και το κέντρο βάρους εμπρός, μειώνοντας την πισόβαρη κατανομή που χαρακτηρίζει τα περισσότερα σκούτερ. Το μόνο μειονέκτημα αυτής είναι ο περιορισμός του αποθηκευτικού χώρου κάτω από τη σέλα. Είναι μικρός, οριακά αρκετός για ένα μικρό τσαντάκι ή ένα αδιάβροχο – εξ ου και η στάνταρ βαλίτσα από την Ελληνική αντιπροσωπεία. Τον υπόλοιπο χώρο καταλαμβάνει το ρεζερβουάρ και το δοχείο του ψυγείου, που αντί για τη συνήθη θέση του στο μούτρο βρίσκεται στη δεξιά πλευρά του κινητήρα. Ντουλαπάκι στην ποδιά δεν υπάρχει, αλλά η Yamaha αντιπροτείνει τη μικρή θηκούλα για ψιλά και μικροαντικείμενα κάτω από τα όργανα που μπορεί να μην κλειδώνει αλλά αποδεικνύεται ιδιαίτερα πρακτική.

Εντός και εκτός κέντρου

Δεν περιμένεις εργονομικές ατασθαλίες από τη Yamaha και το Xenter δε χαλάει την παράδοση. Μόνο η ανοιχτή γωνία του τιμονιού ξενίζει στην αρχή, θυμίζοντας περισσότερο κοντυμένο τιμόνι motard παρά κλασικό σκούτερ, κάνοντας τους αγκώνες των ψηλότερων να ανοίγουν περισσότερο απ' το συνηθισμένο. Η LCD οθόνη και οι ασημί φάσες σου δίνουν κάτι να χαζεύεις στα φανάρια, ενώ ο/η συνεπιβάτης θα πλέει σε πελάγη ευτυχίας χάρη στον σπάνιο συνδυασμό άνετης φαρδιάς σέλας, μεγάλων πρακτικών χειρολαβών και καλοσχεδιασμένων αλουμινένιων μαρσπιέ.
Ο υδρόψυκτος μονοκύλινδρος είναι εξοπλισμένος με αντικραδασμικό άξονα και αυτό φαίνεται στην πράξη. Οι συντονισμοί λάμπουν δια της απουσίας τους κάνοντας την

καθημερινή μετακίνηση απροβλημάτιστη, ενώ η γρήγορη αποσύμπλεξη και η άπλετη για τον κυβισμό ροπή δίνουν μερικούς ακόμα πόντους στο Xenter. Ξεχάστε την τραχιά χροιά του sixteen – το 150άρι της Yamaha λειτουργεί υποδειγματικά τόσο ηχητικά όσο και στην πράξη ανεβάζοντας γλυκά και σταθερά μέχρι τα 90, ενώ λογικά από εκεί και πάνω ο ρυθμός αύξησης χιλιομέτρων μειώνεται ελαφρά μέχρι τα 127 κοντερίσια της τελικής του.

Εκεί που το Xenter είναι η μέρα με τη νύχτα σε σχέση με τις υπόλοιπες προσφορές στην κατηγορία είναι στη λειτουργία των αναρτήσεων. Όταν η πληθώρα των ανταγωνιστών του έχει την κλασική διάταξη των δύο αμορτισέρ άνευ μοχλικού πίσω, το Xenter έρχεται εξοπλισμένο με ανάρτηση monocross που μπορεί να κάνει τη δεξιά πλευρά να φαίνεται λίγο περίεργη αλλά απλά αρνείται να τερματίσει προσφέροντας παράλληλα ποιότητα κύλισης που ταιριάζει σε μεγάλες μοτοσυκλέτες και όχι καθημερινό σκούτερ.

Αντίστοιχη είναι και η αίσθηση που έχεις σε στροφιλίκι, με το Xenter να εντυπωσιάζει με την ακαμψία και τη σταθερότητα του. Όταν το παρακάνεις, ζητώντας αυξημένες κλίσεις κοντά στην τελική οι διαμαρτυρίες δε θα έρθουν από πίσω αλλά από το μπροστινό, οι ταλαντώσεις του οποίου θα σου θυμίσουν διακριτικά ότι υπάρχει ένα όριο σ' αυτά που δικαιούσαι να απαιτείς από ένα σκούτερ.

Αν κάπου δικαιούμαστε να ζητούμε κάτι παραπάνω είναι στον τομέα των φρένων. Παρότι συνδυασμένο και με ένα από τα μεγαλύτερα δισκόφρενα στην κατηγορία, το σύστημα πέδησης του Xenter δείχνει να έχει έρθει από άλλη εποχή με μονοπίστονη δαγκάνα εμπρός και ταμπούρο πίσω. Στην πράξη δεν υπολείπεται ουσιαστικά σε ισχύ αλλά κυρίως σε αίσθηση, κάτι που σε συνδυασμό με την απαιτούμενη δύναμη φέρνει το εμπρός ελαστικό της Duro γρήγορα στα όρια της

πρόσφυσής του. Ακόμα και σε μικρομπλοκαρίσματα βέβαια το Xenter παραμένει ευθύβολο χωρίς διπλώματα του τιμονιού ή άλλα χαζά, αλλά είναι μια περίεργη αχίλλειος φτέρνα σε ένα τόσο ολοκληρωμένο σκούτερ.

Πιάσ' το αλλιώς

Είναι ιδιαίτερα εύκολο να απορρίψει κανείς το Xenter πριν το καβαλήσει, αναρωτώμενος πως δικαιολογεί η Yamaha τα €3,100 που ζητάει για ένα σκούτερ με μονοπίστονη, ταμπούρο και νάιλον ελαστικά, ειδικά απέναντι στο ελάχιστα ακριβότερο SH150i με τα δύο δισκόφρενα και τα σαφώς καλύτερα υποδήματα.

Όταν ζήσεις όμως μαζί του αρχίζεις να καταλαβαίνεις το γιατί. Η ακαμψία του πλαισίου και η λειτουργία της πίσω ανάρτησης κάνουν το Xenter να φαίνεται λες και ήρθε από άλλη κατηγορία, καταφέρνοντας κάτι που ως τώρα δεν είχαμε δει: Έναν ανταγωνιστή του SH με τη δική του προσωπικότητα. <<

OBX
231

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,990 mm
Πλάτος:	690 mm
Ύψος:	1,135 mm
Μεταξόνιο:	1,385 mm
Ύψος σέλας:	785 mm
Ρεζερβουάρ:	8 lt
Βάρος κατασκευαστή:	142 kg (πλήρες υγρών)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	58 x 58.7 mm
Χωρητικότητα:	155 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.0:1
Ισχύς:	15.6/7,500 hp/rpm
Ροπή:	1.5/7,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	-/100 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ, διάταξη monocross
Διαδρομή:	92 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.5 x 16΄΄
Ελαστικό:	Duro DM1157F 100/80-16
Φρένο:	Δίσκος 267 mm, Μονοπίστονη δαγκάνα
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3.0 x 16΄΄
Ελαστικό:	Duro DM1157 120/80-16
Φρένο:	Ταμπούρο 150 mm

YAMAHA XENTER 150
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.
€3,090

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

cover story

Μια γυμνή στα χέρια του Δάλλα. Μην τη λυπάστε καθόλου...

MOTORCYCLE UNIT SAE MP 11

Και γυμνή και κούκλα!

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

Χρόνια τώρα, κάθε καρυδιάς κατασκευαστής βγάζει και από ένα mega motard - και η Husqvarna, κάτοχος πέντε παγκόσμιων τίτλων στο Supermoto, δεν μιλούσε. Ήταν όπως φαίνεται απασχολημένη με την εξαγορά της από την BMW. Φέτος όμως που έφτασε τελικά η ώρα της, έφτιαξε αν όχι το καλύτερο, σίγουρα το πιο όμορφο mega motard που μπορείς να αγοράσεις σήμερα

Η Husqvarna είναι μια ταλαιπωρημένη εταιρεία. Κάποτε επιχειρούσε μόνη της από τη μακρινή Σουηδία, φτιάχνοντας μεταξύ άλλων αγωνιστικά δρόμου, αλυσιπρίονα, ποδήλατα, αυτοκίνητα αλλά και μερικές από τις καλύτερες μοτοσυκλέτες για αγώνες motocross. Αργότερα, το τμήμα μοτοσυκλετών εξαγοράστηκε από το MV Agusta group του συγχωρεμένου Castiglioni και μετακόμισε στην Ιταλία, όπου και εδρεύει μέχρι σήμερα. Στα ιταλικά της χρόνια, η Husqvarna έγινε περισσότερο γνωστή για τα χωματερά της μοντέλα και τα Supermoto, όλα τους μονοκύλινδρα και με κυβισμούς που δεν ξεπερνούσαν τα 650 κ.εκ.
Σήμερα, η Husqvarna ανήκει στην BMW, η οποία σκοπεύει να την κάνει ό,τι έχει κάνει με την MINI στα αυτοκίνητα. Με δυο λόγια, να έχει στη γκάμα της λίγα και ξεχωριστά μοντέλα, που απευθύνονται σε αυτούς που θέλουν να ξεχωρίζουν από το πλήθος.
Το Nuda είναι το πρώτο από αυτά - και κρίνοντας από την αισθητική του, το μόνο βέβαιο είναι ότι έχουν πετύχει διάνα στον πρωταρχικό τους στόχο. Μιλάμε για το πιο όμορφο mega motard σήμερα και σίγουρα για μια από τις πιο εντυπωσιακές παρουσίες στο χώρο της μοτοσυκλέτας γενικότερα - και μάλιστα με απόλυτα αντικειμενικά κριτήρια, πράγμα σπάνιο για θέματα αισθητικής.
Για να μπορέσει να υπάρξει, το Nuda δανείστηκε τον δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα της σειράς F800. Μεταξύ μας πάντως, από την υπάρχουσα γκάμα κινητήρων της BMW δεν υπήρχαν και πολλές άλλες επιλογές. Για boxer ούτε να το σκέφτεστε, μονοκύλινδρο δεν το συζητάμε, οπότε τι μας έμενε; Ο δικύλινδρος του F800 και ο τετρακύλινδρος του S1000RR.

sqvarna

X-lite

Τα καβαλέτα μπορούν να περιστραφούν, τοποθετώντας το τιμόνι πιο μακριά από τον αναβάτη. Τα όργανα είναι πλήρης, αλλά η LCD οθόνη δεν διακρίνεται καλά υπό το φως του ηλίου

Δεν θα την έλεγες και άνετη, ειδικά όταν κουβαλάς συνεπιβάτη και αναγκάζεσαι να στριμωχτείς στο μπροστινό, στενό κομμάτι

Με 95 άλογα στον τροχό, το Nuda στέκεται μια χαρά απέναντι στους αντιπάλους του με τα περισσότερα κυβικά

Φρένο αριστερά και αλυσίδα δεξιά, εκεί που τα περισσότερα F800 έχουν ιμάντα

Η λογική επιλογή

Δεν χρειάζεται να γνωρίζεις πολλά για να αντιληφθείς την εμπλοκή της Rotax στο σχεδιασμό και την κατασκευή αυτού του κινητήρα. Η ύπαρξη ξηρού κάρτερ, το σχήμα του καπακιού του βολάν και η αίσθηση του επιλογέα των ταχυτήτων φωνάζουν Rotax από χιλιόμετρα. Ενθυμούμενος τα F800 της BMW, ο τρόπος λειτουργίας φαντάζει ιδανικός για μια καθημερινή μοτοσυκλέτα όπως το Nuda: γραμμική απόδοση, παντελής έλλειψη σκορτσαρίσματος χαμηλά, πολύ καλή απόκριση στο γκάζι.

Στην έκδοση που κινεί το Nuda, ο κυβισμός έχει ανέβει στα 898 κ. εκ. και οι καμπύλες ισχύος και ροπής έχουν πάρει την πάνω βόλτα. Τα 95 άλογα στον τροχό είναι απόλυτα σεβαστό νούμερο και μέσα στο φάσμα ισχύος που κινείται ο ανταγωνισμός. Ο χαρακτήρας του κινητήρα παραμένει αναλλοίωτος καθώς, παρά τα επιπλέον κυβικά και την αύξηση της απόδοσης, η γραμμικότητα είναι όπως ακριβώς την θυμάμαι από τα F800. Σε αυτή την περίπτωση πάντως, η παντελής έλλειψη νεύρου κόβει πολύτιμους πόντους από την αλήτικη πλευρά του Nuda. Δεν έχει τις φουσκωμένες μεσαίες του Ducati Hypermotard, ούτε την υστερική ευστροφία του KTM 990 Supermoto. Αν επέλεγα έναν και μόνο χαρακτηρισμό για τον κινητήρα του Nuda, θα τον αποκαλούσα πολιτισμένο. Δουλεύει το ίδιο καλά σε όλο το φάσμα, είτε με λίγο ή με τέρμα γκάζι και αδικείται από το κιβώτιό του, που ταλαιπωρεί το μεγάλο δάχτυλο του ποδιού σου στις αλλαγές, τις οποίες δεν τις πετυχαίνεις πάντα. Συνολικά, πρόκειται για έναν λειτουργικά αδιάφορο κινητήρα χωρίς κανένα ιδιαίτερο γνώρισμα -ή ελάττωμα, όπως το βλέπει κανείς-, ο οποίος παράγει έναν μελωδικό μπάσο ήχο που θυμίζει έντονα τα boxer της BMW.

> ...το πιο όμορφο mega motard σήμερα, μια από τις πιο εντυπωσιακές παρουσίες στο χώρο της μοτοσυκλέτας...

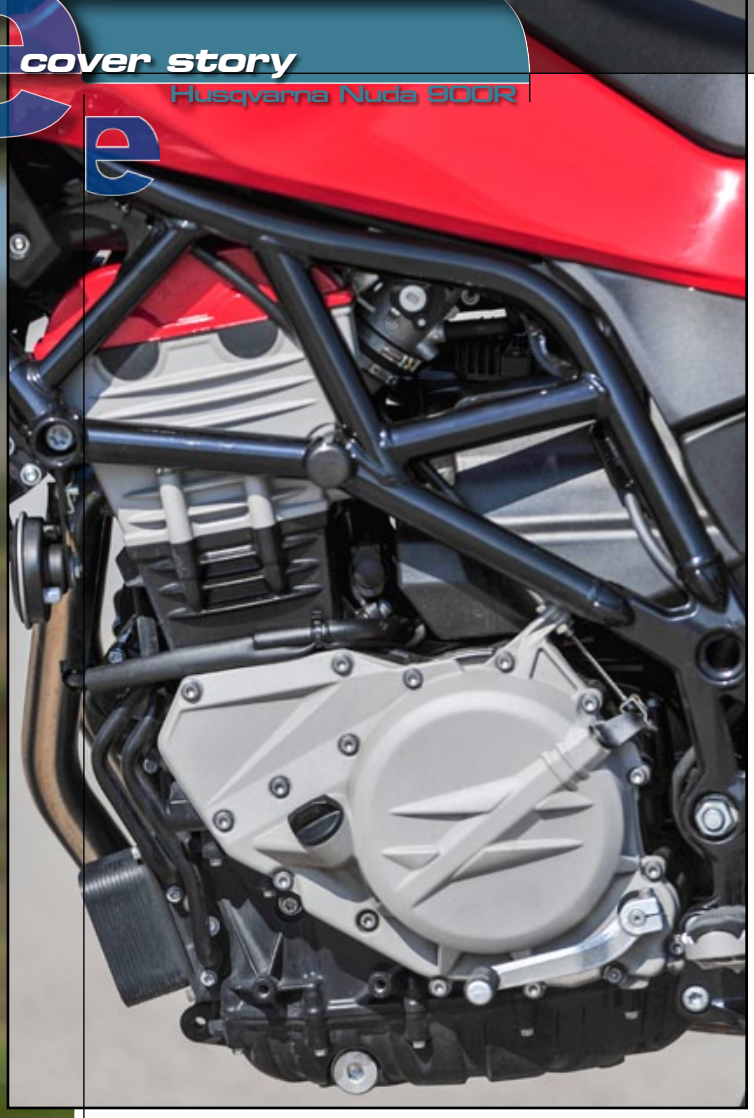
Γνήσιο Husqvarna

Τα δρομίσια Husqvarna των τελευταίων ετών -τα supermoto δηλαδή- διακρίνονται για ένα βασικό γνώρισμα: τη σταθερότητά τους. Στιβαρές κατασκευές, με ποιοτικές αναρτήσεις και αίσθηση μεγαλύτερου από το πραγματικό μεταξονίου. Προς μεγάλη μας χαρά, όλα αυτά συνεχίζουν να ισχύουν και στο Nuda, το οποίο όταν κινείται δείχνει πολλά λιγότερα κιλά από όσα πραγματικά είναι. Σταθερό, χωρίς να βγάζει νευρικότητες ούτε κατά την έντονη επιτάχυνση, παραμένει ήρεμο ακόμα και σε ταχύτητες κοντά στην τελική του. Μετά τα 150 km/h βέβαια, θα πρέπει να πάρεις το αριστερό χέρι από το γκριπ και να το βολέψεις κάπου πιο κοντά στο κυρίως σώμα της μοτοσυκλέτας καθώς, αν δεν το κάνεις, μπορείς να ξεχάσεις την εντυπωσιακή σταθερότητα του Nuda καθώς θα κουνάς το τιμόνι χωρίς να το θέλεις. Αν λοιπόν πιάσεις την μπουκάλα και γίνεις ένα με τη σέλα, το Nuda μπορεί να φτάσει τα 221 km/h στο ταχύμετρο, σημείο στο οποίο επεμβαίνει ο κόφτης του κινητήρα, και να βρίσκεται ακόμα σε απόλυτη ηρεμία.

Καλοφτιαγμένη εξάτμιση, μοιάζει με after market. Τα μπράτσα στις ζάντες θυμίζουν BMW

"Την πατήσαμε Τζιουζέπε, η τάπα ακόμα γράφει "GS"!

Πλήρως ρυθμιζόμενο το αμορτισέρ της Ohlins, διαθέτει και ρύθμιση ύψους για τους πλέον απαιτητικούς



Με σημαντικότερη αλλαγή την αύξηση του κυβισμού, ο κινητήρας του Nuda προέρχεται από τη σειρά F800 της BMW

Το πιρούνι της Sachs είναι ίδιο με αυτό της απλής έκδοσης, μόνο που στο R είναι πλήρως ρυθμιζόμενο

Σε αυτές τις συνθήκες, εκτιμάς δεόντως τον άπλετο χώρο της ενιαίας σέλας, η οποία σου επιτρέπει να κάτσεις όσο πίσω γουστάρεις. Μεταφέροντας συνεπιβάτη, τα πράγματα δεν είναι καθόλου ευχάριστα για κανέναν από τους δύο, καθώς ο πίσω προσπαθεί να βολευτεί στο στενό κομμάτι της σέλας και εσύ πας μπροστά και σφηνώνεις τα πόδια σου κάτω από τα καλαίσθητα πλαστικά του ρεζερβουάρ, ένα σημείο που η σέλα είναι σημαντικά πιο στενή.

Από πλευράς αναρτήσεων, το Nuda φορά ένα πλήρως ρυθμιζόμενο 48άρι πιρούνι της Sachs και ένα αμορτισέρ της Ohlins, επίσης πλήρως ρυθμιζόμενο, χωρίς μοχλικό. Όλα αυτά βέβαια στην έκδοση R, καθώς το απλό έχει το ίδιο πιρούνι χωρίς δυνατότητα ρυθμίσεων και ένα αμορτισέρ της Sachs. Στην πράξη, το μπροστινό είναι τόσο καλό που ούτε που σκεφτήκαμε να αλλάξουμε κάτι στις ρυθμίσεις. Μπόλικη διαδρομή, πολύ καλή αίσθηση και ικανή απόσβεση που την παλεύει μια χαρά με τις κακουχίες της πόλης και τις απαιτήσεις της γρήγορης οδήγησης. Από το αμορτισέρ θα θέλαμε να μπορούσαμε να μαλακώσουμε κι άλλο την απόσβεση συμπίεσης, η οποία είναι πολύ αργή για τα δεδομένα της Αθήνας, κουράζοντας τον συνεπιβάτη σου σχετικά γρήγορα. Το οδηγήσαμε όλες τις μέρες με τη ρύθμιση της συμπίεσης τέρμα μαλακή και δεν μας έφτασε...

Ένα άλλο σημείο που πρέπει να σταθώ ιδιαιτέρως είναι απίστευτα δυνατά φρένα. Στην καθημερινή

...γραμμική απόδοση, παντελής έλλειψη σκορτσαρίσματος χαμηλά, πολύ καλή απόκριση στο γκάζι...

Το κόκκινο καπάκι στην κεφαλή είναι χαρακτηριστικό των Husqvarna εδώ και αρκετά χρόνια

χρήση πόλης, δεν θέλει και πολύ για να βρεθείς με μπλοκαρισμένο μπροστινό. Ένα τόσο δυνατό φρένο απαιτεί την προσοχή σου κάθε φορά που το χρησιμοποιείς. Ο όρος "φρενάρισμα πανικού" απλώς δεν μπορεί να υπάρξει σε αυτή τη μοτοσυκλέτα. Είμαστε βέβαιοι ότι το Nuda θα μπορούσε να επιβιώσει μόνο με τη μια monobloc δαγκάνα, γλιτώνοντας και μερικά πολύτιμα κιλά. Κανείς ωστόσο δεν μπορεί να πει όχι σε ένα τόσο δυνατό και ακριβέστατο φρένο, το οποίο συνεχίζει να σε εντυπωσιάζει με τη λειτουργία του κάθε φορά που το πατάς, όσες μέρες καθημερινής χρήσης κι αν περάσουν. Είμαστε σίγουροι ότι η απλή έκδοση με τις συμβατικές δαγκάνες θα έχει όσο φρένο χρειάζεται μια τέτοια μοτοσυκλέτα - ό,τι δηλαδή συμβαίνει και στα Hypermotard της Ducati.

Στο διά ταύτα

Το Nuda είναι μια φοβερή κατασκευή με πλαίσιο, φρένα και αναρτήσεις ικανά να διαχειριστούν σχεδόν τα διπλάσια άλογα. Εκεί που δεν τα καταφέρνει και τόσο καλά είναι στον κινητήρα, ο οποίος είναι μεν αρκετά δυνατός, στερείται όμως νεύρου και αλήτικου χαρακτήρα, γνωρίσματα που περιμένεις να βρεις σε ένα mega motard με αυτό το παρουσιαστικό. Δεν νοείται megamoto που δεν κάνει σούζες ισχύος σε κάθε

Από τους πιο περί-εργους προβολείς που έχουν φτάσει ποτέ να μπουν στην παραγωγή

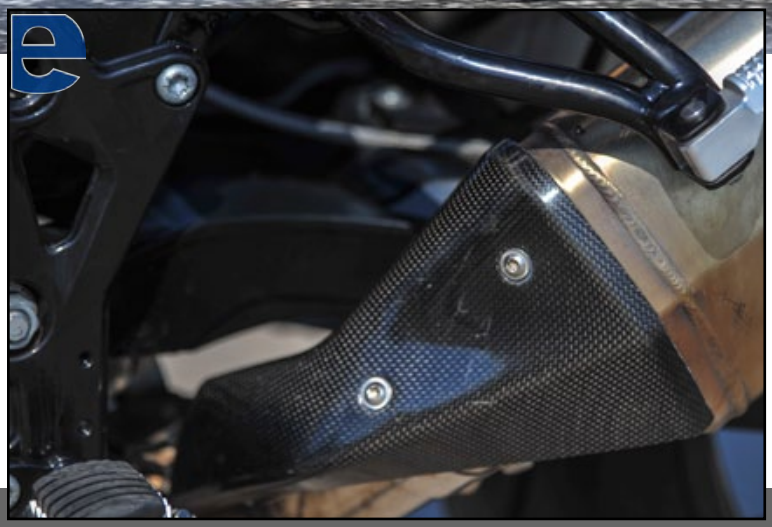
Αμφιλεγόμενης αισθητικής το μπροστινό φτε-ρό. Εμάς πάντως μας αρέσει...!

δυνατό άνοιγμα του γκαζιού με πρώτη και δευτέρα. Για να σουζάρει όμως το Nuda θα πρέπει να το επιδιώξεις, να ανοιγοκλείσεις το γκάζι ή να βουτήξεις το συμπλέκτη. Από μόνο του πάντως, το μόνο που θα κάνει είναι μια πολύ δυνατή εκκίνηση. Θυμάμαι τα KTM και το Hypermotard και η εικόνα που έχει μείνει χαραγμένη στην μνήμη μου δεν έχει καμία σχέση με αυτή του Nuda. Από την άλλη βέβαια, την ευχρηστία και την ευκολία με την οποία κινείσαι με το Nuda καθημερινά δεν την συναντάς σε καμία άλλη μοτοσυκλέτα της κατηγορίας. Αν βάλεις στην εξίσωση ότι μιλάμε και για την πιο όμορφη από όλες, προσεγμένη μέχρι την τελευταία λεπτομέρεια, τότε ίσως ο αλήτικος χαρακτήρας να μην σου λείψει ούτε στιγμή.

Στην τιμή τώρα, το Nuda είναι ακριβό γι' αυτό που είναι αλλά αρκετά φθηνότερο από τον μοναδικό τώρα πια αντίπαλό του, το Ducati Hypermotard. Σε αυτή την κατηγορία βέβαια, η τιμή δεν παίζει κανένα απολύτως ρόλο αφού, αν το δεις με βάση την κοινή λογική, όσα και να ζητήσει κανείς για μια μεγάλη γυμνή motard είναι απίστευτα πολλά. Από την άλλη βέβαια, το Nuda επιβεβαιώνει τον κανόνα που λέει ότι οι πιο χορταστικές μοτοσυκλέτες είναι αυτές που είναι οι πιο άχρηστες με βάση την κοινή λογική: οι αγωνιστικές, οι καθαρόαιμες χωματερές, τα supermotard, τα streetfighter και βέβαια τα megamoto. Με 11,590€ λοιπόν παίρνεις μια από τις πιο όμορφες μοτοσυκλέτες σήμερα, με εξαιρετική συμπεριφορά στην πόλη και το στενό επαρχιακό δίκτυο. Για όλα τα υπόλοιπα είναι από κακή έως μέτρια - αλλά αυτό δεν μας πειράζει καθόλου, το αντίθετο μάλιστα! Το Nuda θα μας άρεσε ακόμα περισσότερο αν ο κινητήρας του ταίριαζε πιο πολύ στο αλήτικο παρουσιαστικό. Δεν ζητάμε πολλά, απλώς ένα μοτέρ με περισσότερη ζωντάνια, πιο γεμάτες μεσαίες, πιο ζωντανό στροφάρισμα - και ας πάει στα κομμάτια η εντυπωσιακά χαμηλή κατανάλωση... <<

Δίσκοι 320 χιλιοστών και monobloc ακτινικές δαγκάνες, ίδιες με αυτές που φορούν τα superbike της Ducati. Περιττό να πούμε ότι το φρένο φτάνει και περισσεύει, έτσι;

...μια φοβερή κατασκευή με πλαίσιο, φρένα και αναρτήσεις ικανά να διαχειριστούν σχεδόν τα διπλάσια άλογα...

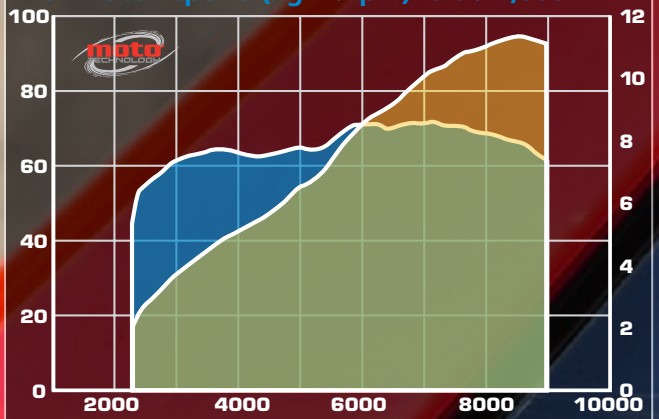


Τα carbon προστατευτικά όπως αυτό της εξάτμισης αποτελούν στάνταρ εξοπλισμό στην έκδοση R

HUSQVARNA NUDA 900R
BMW GROUP ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
€11,590

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 94.7 / 8,600
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 8.6 / 7,000



Το Nuda 900R, με αριθμό πλαισίου 0903 και 6,120km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 37.1C, υγρασία 8%, ατμοσφαιρική πίεση 997.14mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.02) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

Παραδοσιακή τάπα Husqvarna, την παίρνεις στο χέρι για να γεμίσεις καύσιμο

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,190 mm
Πλάτος:	895 mm
Ύψος:	1,225 mm
Μεταξόνιο:	1,495 mm
Ύψος σέλας:	875 mm
Απόσταση από το έδαφος:	Δ.Α.
Βάρος κατασκευαστή:	195 kg (γεμάτη)
Ρεζερβουάρ:	13 λίτρα
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Τετράχρονος, δικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος
Διάμετρος x Διαδρομή:	84 x 81 mm
Χωρητικότητα:	898 cc
Σχέση συμπίεσης:	13.0:1
Ισχύς κατασκευαστή:	105 / 8,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	10.2 / 7,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, με ντίζα
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.943
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.471 (17/42)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.462 / 10
2α	1.750 / 14
3η	1.381 / 18
4η	1.174 / 21
5η	1.042 / 24
6η	0.960 / 26
Ταχύτητα με 6η στη μέγιστη ισχύ:	222 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό χωροδικτύωμα, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	24.5°
Ίχνος:	101 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Sachs
Διαδρομή / Διάμετρος:	210 / 48 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Ohlins χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	180 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς, ρύθμιση ύψους
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5x17in
Ελαστικό:	120/70-17, Michelin Pilot Power
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo monobloc 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5x17in
Ελαστικό:	180/55-17, Michelin Pilot Power
Φρένο:	Δίσκος 265 mm, δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Μέση:	6.7 lt / 100km
Αυτονομία:	190 km

Husqvarna SUMMER SALES

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

TE 630
€5.990

SM 630
€6.490

TE 449 / 511 (11')
€7.000 / €7.200

SM 125
€3.200

TC 449 (11')
€6.900

SM 125 2T (11')
€3.900

TE 250 (11')
€6.900

TE 125
€3.100

Η HUSQVARNA συνιστά Castrol

Οι ως άνω τιμές ισχύουν για ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό μοτοσικλετών και έως εξαντλήσεως των μοτοσικλετών που βρίσκονται ετοιμοπαράδοτες στις εκθέσεις του Επισήμου Δικτύου Εμπόρων Μοτοσιλετών Husqvarna. Οι αναγραφόμενες τιμές είναι προτεινόμενες τελικές λιανικές με φόρους.

2 ΧΡΟΝΙΑ

ΔΩΡΕΑΝ ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ

Μέλη Επίσημου Δικτύου Εμπόρων Μοτοσικλετών Husqvarna στην Ελλάδα

Β.Α. Ανδριόπουλος Α.Ε. Ν.Ε.Ο. Πατρών-Αθηνών 129α, ΤΚ 26441, Πάτρα Τηλ: 2610-425900, FAX: 2610-425755
Ντόλλας Ιωάννης 4 χλμ Ξάνθης-Λάγος, ΤΚ 67100, Ξάνθη Τηλ: 25410-29430, FAX: 25410-83018
Super Bike Γεωργαλάς Ι. Α. Παπαναστασίου 95, ΤΚ 54453, Θεσσαλονίκη Τηλ: 2310-921705, FAX: 2310-921705
Ι. Μυλωνάκης ΑΕ 4ο χλμ. Παλαιάς Ε.Ο. Χανίων-Καστελίου, ΤΚ 73100, Κρήτη-Χανιά Τηλ: 28210-23944, FAX: 28210-33699
Παναγιωτόπουλος Α.Ε. Γέρακας Κανάρη 9, ΤΚ 15344, Αθήνα Τηλ: 210-6046940, FAX: 210-6046942
Παναγιωτόπουλος Α.Ε. Μαρούσι Κηφισίας 1, ΤΚ 15123, Αθήνα Τηλ: 210-6850141, FAX: 210-6850211
Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών BMW Hellas Τηλ: 210 9118000
www.husqvarna-motorcycles.gr www.facebook.com/Husqvarna.Motorcycles.Hellas
Husqvarna Motorcycles a BMW Group Company

Husqvarna®

Άλλο ένα Tourist Trophy ολοκληρώθηκε κι αυτή η φωτογραφία δείχνει το κοντινότερο στο Νησί σημείο που έχω φτάσει

Airoh
Avintia
25
PACAR
BLU
sens
GALFER
REPSOL
SHOEI

Σπύρος Τσαντήλας

Ουκ εν τω πολλώ το ευ

"Αν θέλετε να δείτε θέαμα στα MotoGP κάντε τα 600 κυβικά..." Η ρήση αυτή ανήκει στον αρχιμηχανικό του Valentino Rossi, Jeremy Burgess, σχολιάζοντας πέρυσι τις επικρίσεις πολλών για την απουσία θεάματος στη μεγάλη κατηγορία και τις απόψεις άλλων τόσων που δαιμονοποιούσαν τα ηλεκτρονικά και ζητούσαν πίσω τα πολλά κυβικά.

Τα χιλιάρια επέστρεψαν, όχι όμως και το πολυπόθητο θέαμα. Αντιθέτως, ο Carmelo Ezpeleta της Dorna μας έβαλε σε όλους τα γυαλιά με τις Moto2 και Moto3. Ειδικά στη μικρή κατηγορία φέτος γίνεται το έλα να δεις και κάθε νέος αγώνας που ολοκληρώνεται θέτει υποψηφιότητα για καλύτερος όλων των εποχών. Στο Silverstone 11 αναβάτες διεκδικούσαν τη νίκη για το μεγαλύτερο μέρος του αγώνα και επτά από αυτούς έφτασαν ως τη γραμμή με σχεδόν ίσες πιθανότητες για βάθρο. Στο Assen για το πρώτο ένα τρίτο του αγώνα το γκρουπ των πρωτοπόρων μετρούσε, ούτε λίγο ούτε πολύ, 24 μοτοσυκλέτες, ενώ και πάλι στο τέλος έφτασαν έξι αναβάτες να παίζουν οποιαδήποτε θέση στην πρώτη εξάδα. Σε κάθε αγώνα της Moto3 αρκεί να κοιτάξεις λίγο εκτός οθόνης και ο όγδοος έχει βρεθεί πρώτος, η κατάταξη αλλάζει σε κάθε στροφή.

Πριν τρία χρόνια καθόμασταν και συγκρίναμε τα γυρολόγια των Moto2 με αυτά του Παγκοσμίου Supersport και των δίχρονων 250, αλλά όταν άρχισε ο πρώτος αγώνας της τα ξεχάσαμε όλα. Τα ίδια και φέτος με τη Moto3, θρηνούσαμε την εξάλειψη των δίχρονων και μετρούσαμε πόσο πιο αργά θα είναι τα νέα τετράχρονα στις ίδιες πίστες συγκριτικά με τα δίχρονα 125, ώσπου στο πρώτο δράμα στο Κατάρ όλα ξεχάστηκαν.

Με τη Moto3 έπεσε άλλος ένας μύθος, αυτός πως χρειάζονται να έχουν όλοι ίδιες μοτοσυκλέτες για να υπάρχει θέαμα. Μετά το φετινό έπος της μικρής κατηγορίας έχει αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση για να ανοίξει και η Moto2 για άλλους κατασκευαστές, πιστεύω πως δε θα αργήσει αυτή η μέρα.

Αγώνες βλέπουμε για να μας σηκώνονται οι τρίχες της πλάτης σε κάθε στροφή, όχι για να έχουμε νέα ρεκόρ γύρου σε κάθε πίστα, κάθε χρόνο. Πού θα πάει δηλαδή, θα φτάσει σε 50 χρόνια να γυρνούν στο Mugello σε 10 δευτερόλεπτα; Προφανώς και δε γίνεται.

Κάτι ανάλογο μαγειρεύεται τώρα στα MotoGP, η όλη μετακίνηση προς τις CRT πιθανότατα θα επαναφέρει και το θέαμα στις πίστες. Μπορεί η επικείμενη κατάργηση των εργοστασιακών πρωτοτύπων σε μερικά χρόνια να μας θλίβει και να γίνεται για λόγους οικονομίας, αλλά είναι ένα γεγονός πως όσο πιο απόλυτες γίνονται οι μοτοσυκλέτες τόσο λιγοστεύουν τα περιθώρια προσπεράσεων. Δεν είναι τα άλογα το ζητούμενο, αλλά οι ταχύτητες με τις οποίες στρίβουν κάνοντας την αγωνιστική γραμμή τόσο αυστηρά καθορισμένη που η παραμικρή απόκλιση από αυτή σε στέλνει σε άλλον αγώνα. Δείτε άλλωστε τα Superbikes: δεν απέχουν και τόσο πολύ σε ιπποδυνάμεις, αλλά υπάρχουν πολλές περισσότερες δυνατότητες για προσπέραση και ένα λάθος μπορεί να διορθωθεί σε μερικούς γύρους. Κάτι που στα MotoGP σχεδόν το έχουμε ξεχάσει. Ελπίζω σύντομα να το ξαναθυμηθούμε.

ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

WSBK 2013: ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ ΚΑΙ 17ΑΡΕΣ

Από του χρόνου οι αναβάτες του Παγκοσμίου SBK θα πρέπει να ξεχάσουν τις ζάντες 16.5 ιντσών και να συνηθίζουν στην ιδέα των 17άρων, όπως συμβαίνει και με τις μοτοσυκλέτες που πωλούνται ως βάσεις των αγωνιστικών τους. Αυτό προβλέπεται από τους κανονισμούς του 2013 που ανακοινώθηκαν στην Aragon και στην επίσημη δοκιμή της επόμενης μέρας στην ισπανική πίστα οι αναβάτες

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

δοκίμασαν ήδη τα νέα Pirelli.
Το δεύτερο μέτρο ωστόσο που ανακοινώθηκε είναι αυτό που γουρλώνει τα μάτια. Όλες οι μοτοσυκλέτες θα είναι υποχρεωμένες να φορούν στο φέρινγκ αυτοκόλλητα στο σχήμα των προβολέων που έχει το αντίστοιχο μοντέλο παραγωγής! Προφανώς αυτό είναι ένα ψυχολογικό μέτρο που δε μπορεί να αποσκοπεί σε τίποτε άλλο παρά στο να θυμίζει στους θεατές τις μοτοσυκλέτες πάνω στις οποίες βασίζονται οι αγωνιστικές. Ή ίσως και να μας προετοιμάζει υποσυνείδητα για μελλοντική στροφή των WSBK σε ακόμη πιο περιοριστικούς κανονισμούς, πιο κοντά στα μοντέλα δρόμου και τη Superstock…

WORLD SUPERBIKES – ARAGON

Biaggi-Melandri 1-1

Στο Α' σκέλος ο αγώνας ξεκίνησε με τον Johnny Rea να βγάζει εαυτόν εκτός μάχης και βαθμών και να στέλνει τον Jakub Smrz για ιατρικές εξετάσεις, ενώ μπροστά το δίδυμο των Max Biaggi (Aprilia) και Marco Melandri (BMW) έδειξε από νωρίς πως θα μονομαχούσε για τη νίκη. Αυτή κρίθηκε στις λεπτομέρειες και πρωτίστως στη διατήρηση των ελαστικών, όπου ο Biaggi φάνηκε να υπερτερεί κερδίζοντας τον αντίπαλό του για κάτι λιγότερο από 3 δέκατα του δευτερολέπτου. Το βάθρο συμπλήρωσε ο Carlos Checa (Ducati) από καθαρή τύχη: Η τρίτη θέση ήταν ουσιαστικά καπαρωμένη από τον Tom Sykes (Kawasaki) όμως μια επίθεση στο τέλος του αγώνα από τον Ayrton Badovini (BMW) είχε ως αποτέλεσμα την πτώση του δεύτερου συμπαρασύροντας τον άτυχο Άγγλο εκτός μάχης και δίνοντας ανέλπιστα το βάθρο στον κάθε άλλο παρά απειλητικό ως τότε Checa από την πέμπτη θέση.

Στο Β' σκέλος για μια φορά ακόμη οι Biaggi και Melandri αποσπάστηκαν γρήγορα από τους υπόλοιπους μαζί με τον Eugene Laverty (Aprilia). Οι τρεις τους άλλαξαν θέσεις αρκετές φορές στην κεφαλή του αγώνα, με τον Melandri να είναι αυτός που έδειξε να κυριαρχεί. Στο μεταξύ το γκρουπ των πρωτοπόρων έφτασε και ένα τρίτο Aprilia με τον Chaz Davies, ο οποίος έδωσε δυνατές μάχες με τον Biaggi. Τελικά ο Melandri έδωσε άλλη μια σπουδαία νίκη στη BMW, κρατώντας τρία Aprilia πίσω του. Ο Laverty τερμάτισε δεύτερος, ενώ ο Davies κατάφερε να επικρατήσει του Biaggi στη μάχη για το βάθρο.

Βαθμολογία: Biaggi 248.5, Melandri 200.5, Rea 183, Checa 175.5, Sykes 172.5, Haslam 142. Αναλυτική βαθμολογία στην επίσημη ιστοσελίδα www.worldsbk.com.

WORLD SUPERSPORT – ARAGON

Ο τσαμπουκάς του Sofuoglou

Κανονικά θα μιλούσαμε για έναν όμορφο αγώνα στην Aragon, με πέντε αναβάτες να αποσπώνται από τους υπόλοιπους και να μάχονται μέχρι τέλους για τη νίκη. Μετά την πτώση του Jules Cluzel (Honda) από μπροστινό νωρίς στον αγώνα, οι Kenan Sofuoglu (Kawasaki), Fabien Foret (Kawasaki), Sam Lowes (Honda), Broc Parkes (Honda) και Sheridan Morais (Kawasaki) έδωσαν τη μάχη για τη νίκη. Πλησιάζοντας στο τέλος του αγώνα ο Sam Lowes ξεχώρισε από το γκρουπ, ενώ πίσω του οι Foret και Sofuoglu μάχονταν για τη δεύτερη θέση. Τότε συνέβη κάτι αναπάντεχο. Στα φρένα της πίσω ευθείας ο Τούρκος πήρε τον αέρα του Γάλλου και όντας δίπλα του τον κοίταξε και έπεσε με δύναμη πάνω στη μοτοσυκλέτα του, σε μια κίνηση που φάνηκε να έγινε επίτηδες, λες και οι δυο τους είχαν μεταξύ τους έχθρα. Κανείς δεν έπεσε, ο Sofuoglu πέρασε δεύτερος και κυνήγησε τον Lowes, τον έπιασε, πέρασε και τερμάτισε πρώτος. Ωστόσο στο μεταξύ οι αγωνοδίκες τιμώρησαν την επικίνδυνη κίνηση του δις πρωταθλητή Supersport υποβιβάζοντάς τον στην πέμπτη θέση. Έτσι νικητής αναδείχθηκε ο Lowes, με δεύτερο τον Foret και τρίτο τον Morais.

Βαθμολογία: Sofuoglou 117, Lowes 101, Cluzel 84, Foret 83, Parkes 66. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.worldsbk.com.

Η DUCATI ΘΕΛΕΙ CRUTCHLOW

Ο Άγγλος έχει ήδη μια επίσημη πρόταση για εργοστασιακή σέλα – αλλά όχι απαραίτητα αυτή που θα επιθυμούσε...

Ήδη από τον αγώνα της Catalunya ο Cal Crutchlow είχε αποκαλύψει πως έχει δεχτεί επίσημα μια εργοστασιακή πρόταση. Χρησιμοποίησε μάλιστα το γεγονός για να τονίσει στη Yamaha πως το ιδανικό του δεν είναι άλλο από τη μοτοσυκλέτα του Ben Spies. Λίγο πριν τον αγώνα του Assen ο Άγγλος επιβεβαίωσε τη φήμη που ήθελε η πρόταση να έχει έρθει από τη Ducati. Είπε μάλιστα πως δε φοβάται να καβαλήσει το Desmosedici, το οδηγικό του στυλ είναι παρόμοιο με του Stoner και γνωρίζει ξεκάθαρα πως για να έχει μια ελπίδα για τίτλο στη ζωή του θα πρέπει να βρεθεί πάνω σε εργοστασιακή μοτοσυκλέτα. Παρόλα αυτά ξεκαθάρισε πως εξαρχής η απάντησή του στη Ducati ήταν, ευχαριστώ μα θα σας απαντήσω αφότου έχω ξεκαθαρίσει με τη Yamaha. Προφανώς ένα εργοστασιακό M1 ακούγεται πιο λαχταριστό από ένα Desmosedici αυτή τη στιγμή.

Αν και η θέση του Valentino Rossi αυτή τη στιγμή έχει αναχθεί σε καταλύτη της μεταγραφικής περιόδου, προεξοφλείται πως ο Crutchlow προορίζεται να αντικαταστήσει τον Nicky Hayden, μια κίνηση που για πολλούς αμφισβητείται καθώς ο Αμερικανός δεν έχει τα αποτελέσματα στους αγώνες, αλλά γράφει μια χαρά στη σημαντική αγορά των Η.Π.Α. για τη Ducati.

Το γεγονός είναι πως μετά την αποχώρηση Stoner και την ανανέωση Lorenzo στη Yamaha, τα πρώτα ονόματα στη λίστα μεταγραφικού ενδιαφέροντος είναι οι κ.κ. Rossi, Crutchlow και Dovizioso.

ΑΝΑΝΕΩΣΕ Ο LORENZO ΣΤΗ YAMAHA

Ο Ισπανός έκανε το προφανές και ανήγαγε τον Rossi σε ρυθμιστικό παράγοντα.

Στις αρχές του Ιουνίου ανακοινώθηκε με μεγάλη χαρά η σύναψη νέου συμβολαίου μεταξύ του Jorge Lorenzo και της Yamaha για τα δύο επόμενα χρόνια, 2013 και 2014. Ο Ισπανός πρωταθλητής του 2010 εξήγησε πως ακολούθησε τον δρόμο της καρδιάς του και έκανε ένα βήμα προς το όνειρό του, δηλαδή να κλείσει την καριέρα του με τη Yamaha.

Στη συνέχεια έγινε γνωστό πως μόλις ο Casey Stoner ανακοίνωσε την αποχώρησή του η Honda έκανε στον Lorenzo μια ιδιαίτερα γενναιόδωρη πρόταση συνεργασίας, την οποία φυσικά ο Ισπανός έλαβε πολύ σοβαρά υπ' όψη του. Τελικά ωστόσο αποφάσισε να μην πάρει το ρίσκο και να μείνει εκεί που ξέρει πως έχει τα πάντα να δουλεύουν γι΄αυτόν και την καλύτερη μοτοσυκλέτα του πρωταθλήματος αυτή τη στιγμή.

Με τους δύο καλύτερους αναβάτες του πρωταθλήματος εκτός μεταγραφικών πλάνων, όλοι πλέον περιμένουν να δουν τι θα κάνει ο Valentino Rossi του χρόνου καθώς αρκετά ακόμη συμβόλαια λήγουν φέτος και αρκετές σέλες αναμένεται να αλλάξουν κατόχους. Φυσικά η ενδεχόμενη διαθεσιμότητα του Ιταλού πολυπρωταθλητή τον ανάγει σε πρώτη επιλογή για αρκετές ομάδες, με δεδομένο πως ο Dani Pedrosa θα παραμείνει στη θέση του.

ΜΙΑ ΠΤΩΣΗ ΠΟΛΥ ΑΚΡΙΒΟΤΕΡΗ ΑΠΟ 25 ΒΑΘΜΟΥΣ

Όταν ο Bautista έριξε τον Lorenzo στο Assen η απώλεια του πρωτοπόρου έγινε πολύ σημαντικότερη από απλά τους βαθμούς του αγώνα

Ο Lorenzo πήγε στο Assen με μια άνετη διαφορά 25 βαθμών από τον δεύτερο Stoner, την οποία έχασε σε μια στιγμή όταν έκανε το περίφημο λάθος του ο Bautista. Ωστόσο οι συνέπειες αυτής της πτώσης μάλλον θα είναι πολύ σημαντικότερες.

Δεν αναφερόμαστε στο διάστρεμμα που απεκόμισε από την πτώση ο Lorenzo, αυτό φαίνεται πως είναι πολύ ελαφρύ για να τον προβληματίσει. Οι συνέπειες της πτώσης θα φανούν αργότερα στο πρωτάθλημα και έχουν να κάνουν με ένα σύννεφο άσπρου καπνού.

Οι παρατηρητικοί θα προσέξατε ίσως πως η μοτοσυκλέτα του Lorenzo, ενώ ήταν ξαπλωμένη στην αμμοπαγίδα του Assen, έβγαλε ένα πυκνό σύννεφο καπνού πριν σβήσει, δείγμα σπασμένου κινητήρα. Αυτό επιβεβαιώθηκε μετά τον αγώνα από τη Yamaha, καθώς το γκάζι του M1 κόλλησε στην άμμο και για μερικά δευτερόλεπτα ο κινητήρας έμεινε να δουλεύει τέρμα γκάζι ξαπλωμένος πριν σπάσει. Το κρίσιμο σημείο έχει να κάνει με τη φρεσκάδα του συγκεκριμένου κινητήρα: Είχε χρησιμοποιηθεί για πρώτη φορά την προηγούμενη μέρα έχοντας διανύσει περίπου 200 km, δηλαδή περίπου το 10% της αναμενόμενης διάρκειας ζωής του.

Ο Lorenzo ερωτηθείς σχετικά παραδέχτηκε πως είναι πλέον πρακτικά αδύνατο να βγάλει τη χρονιά δίχως να αναγκαστεί να κάνει την υπέρβαση στον αριθμό των έξι επιτρεπόμενων κινητήρων, κάτι που σημαίνει πως προς το τέλος της χρονιάς πιθανότατα θα αναγκαστεί σε κάποιους αγώνες να εκκινήσει από τα πιτς.

ΕΤΟΙΜΑΖΕΤΑΙ RCV ΔΡΟΜΟΥ;

Κάνει τον γύρο του Διαδικτύου η είδηση πως η Honda έχει αρχίσει να εξελίσσει μια ηπιότερη και φτηνότερη έκδοση του RCV.

Η είδηση επιβεβαιώθηκε από τον αντιπρόεδρο του HRC, Shuhei Nakamoto, ο οποίος εξήγησε στο γαλλικό περιοδικό Moto Journal πως δεν πρόκειται ακριβώς για μια CRT μοτοσυκλέτα, αλλά για μια production racer. Στόχος του HRC είναι να πουλάει τη μοτοσυκλέτα αυτή σε δορυφορικές ομάδες έναντι 1 εκατομμυρίου ευρώ, κάτι που μας φέρνει στο μυαλό τις προτάσεις της Dorna να αναγκάσει τα εργοστάσια να πουλούν τα πρωτότυπά τους σε αυτήν την τιμή. Η Honda προφανώς δεν είναι διατεθειμένη να προσφέρει το κορυφαίο της πρωτότυπο σε αυτά τα λεφτά, αλλά στήνει μια μοτοσυκλέτα που θα είναι κάτι παραπάνω από μια απλή CRT και κάτι λιγότερο από ένα εργοστασιακό RCV.

Σύμφωνα με τον Nakamoto, η μοτοσυκλέτα δε θα έχει τα σπάνια μέταλλα των εργοστασιακών, ούτε το περίφημο πανάκριβο κιβώτιο του HRC, ενώ ακόμη εξετάζουν αν θα φορά πνευματικές βαλβίδες ή απλά ελατήρια. Το φτηνό RCV θα είναι σίγουρα V4 και αναμένεται "σύντομα" κατά τον Nakamoto, ή το 2014 σύμφωνα με πληροφορίες της MCN.

Δεδομένου ότι υπάρχει πολύ παρασκήνιο πίσω από το μέλλον των MotoGP, το οποίο κατά τις FIM και Dorna θα πάει σε CRT κατεύθυνση, περιμένουμε με αγωνία να μάθουμε τι θα είναι αυτή η μοτοσυκλέτα και αν θα υπάρχει προοπτική για έκδοση δρόμου, ώστε να μπορεί να λογιστεί ως CRT. Το θέμα αυτής της κατηγορίας έχει περίεργες επεκτάσεις, καθώς βάσει κανονισμών η μοτοσυκλέτα θα είναι μετά προσβάσιμη και σε άλλα εργοστάσια, οπότε θα πρέπει να είναι σε τέτοιο τεχνολογικό επίπεδο ώστε να μη νοιάζεται η Honda αν η Yamaha αγοράσει ένα τέτοιο RCV και ξεψαχνίσει τον κινητήρα του. Θα μπορούσε μήπως αυτό να είναι το CRT του μέλλοντος;

ΦΥΤΙΛΙΑ ΠΕΡΙ ROSSI ΑΠΟ EZPELETA

Όλοι αναρωτιούνται τι θα κάνει ο Ιταλός του χρόνου και το αφεντικό της Dorna παίζει μια χαρά το παιχνίδι του. Ρίχνει κι άλλο λάδι στη φωτιά.

Δεν είναι και λίγοι αυτοί που περιμένουν με αγωνία να μάθουν ποια μοτοσυκλέτα θα καβαλά του χρόνου ο Valentino Rossi. Φυσικά αυτή η ερώτηση έγινε στο Silverstone και στον Carmelo Ezpeleta, διευθύνοντα σύμβουλο της Dorna, και ο Ισπανός δεν έχασε την ευκαιρία για μια δήλωση που ήξερε πως θα κάνει τον γύρο του κόσμου σε δευτερόλεπτα: "Γνωρίζω πως του χρόνου ο Rossi θα παλεύει για τη νίκη ξανά. Δε μπορώ να σας πω περισσότερα αυτή τη στιγμή."

Τώρα, ο καθένας μπορεί να διαβάσει αυτό που θέλει. Ότι λ.χ. ο νέος κινητήρας της Ducati θα λύσει επιτέλους τα προβλήματά τους και από το δεύτερο μισό της σεζόν η Desmosedici θα είναι τόσο ανταγωνιστική που ο Ιταλός θα μείνει στη Ducati. Άλλος μπορεί να υποθέσει πως αυτό σημαίνει αλλαγή εταιρείας, με τις Honda και Yamaha να εμπλέκονται σε αμέτρητα σενάρια και συνδυασμούς.

Το μόνο βέβαιο είναι πως ο Rossi, κατά δική του δήλωση, θα μείνει στα MotoGP τουλάχιστον για άλλα δύο χρόνια και δεν πρόκειται να αποφασίσει τίποτα μέχρι να δοκιμάσει το φρέσκο Desmosedici που θα έχει στα χέρια του κάπου μέσα στο καλοκαίρι, πιθανώς μετά τη Laguna Seca. Από την άλλη η πρόσφατη δήλωσή του στο Assen ελήφθη από πολλούς ως πρόλογο διαζυγίου: "Η Honda φέρνει άλλο ένα νέο πλαίσιο. Εμείς προφανώς δε χρειαζόμαστε τίποτα, είμαστε εντάξει." Λογικά μέσα σε αυτό το καλοκαίρι θα έχουμε όλες τις απαντήσεις που ψάχνουμε.

Η HONDA ΣΤΟ DAKAR 2013

Η Honda ανακοίνωσε την πρόθεσή της να συμμετάσχει σαν εργοστασιακή ομάδα στην κατηγορία μοτοσυκλετών στο Rally Dakar που θα πραγματοποιηθεί τον Ιανουάριο του 2013 στη Νότια Αμερική.

Η ομάδα της Honda, με την ονομασία Team HRC, θα αποτελείται από τον Πορτογάλο αναβάτη Helder Rodrigues, ο οποίος πήρε την 3η θέση το 2012, τον Βραζιλιάνο Felipe Zanol με πλούσια εμπειρία από αγώνες motocross και enduro, καθώς και τον Βρετανό Sam Sunderland και τον Αργεντινό Javier Pizzolito. Αυτοί θα οδηγήσουν μία πρωτότυπη μηχανή που εξελίχθηκε και κατασκευάστηκε στο R&D Κέντρο Μοτοσυκλετών της Honda. Η πρωτότυπη μοτοσυκλέτα βασίζεται στην αγωνιστική enduro CRF450X. Κιτ εξαρτημάτων που σχεδιάστηκαν για τη στάνταρ CRF450X έχουν εξελιχθεί και θα παρέχονται σε περιορισμένο αριθμό ομάδων.

Ο Tetsuo Suzuki, Senior Managing Officer & Director, Chief Operating Officer, Motorcycle R&D Center, Honda R&D Co., Ltd. σχολίασε: "Το Ντακάρ απαιτεί από τους αγωνιζόμενους να διανύουν αρκετές εκατοντάδες χιλιόμετρα την ημέρα για πάνω από δύο εβδομάδες. Απαιτείται ένας τελείως διαφορετικός τύπος μοτοσυκλέτας από αυτές που χρησιμοποιούνται σε αγώνες motocross, trial και δρόμου. Η Honda κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια στη δημιουργία ενός ισχυρού και νικηφόρου εργαλείου. Στόχος μας είναι το πρωτάθλημα από την πρώτη κιόλας χρονιά."

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ SUPERMOTO

Στην περίφημη πίστα του Pleven της Βουλγαρίας έγινε ο τρίτος αγώνας του φετινού πρωταθλήματος και η μάχη έχει ανάψει για τα καλά.

S1: Ο εικονιζόμενος Φιλανδός Mauno Hermunen της TM ήταν ο μεγάλος κερδισμένος του βουλγαρικού GP, καθώς με δύο νίκες και μια τρίτη θέση στα τρία σκέλη του αγώνα βρίσκεται στη δεύτερη θέση της κατάταξης και μπορεί να ορέγεται το κυνήγι του πρωτοπόρου Γάλλος Thomas Chareyre (TM) στην κατάταξη, με τρεις αγώνες να απομένουν. Πολύ καλή εμφάνιση έκανε και ο αδελφός του Adrien Chareyre (Aprilia) ισοβαθμώντας στην τρίτη θέση του αγώνα με τον Ιταλό Ivan Lazzarini (Honda).

Βαθμολογία: Chareyre T. 197, Hermunen 175, Lazzarinni 171, Chareyre A. 163, Ravaglia 144, Winstanley 103. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.supermotos1.com.

S2: Ο Τσέχος Petr Vorlicek (Honda) εδραίωσε την ξεκάθαρη υπεροχή του με μια πολύ δυνατή εμφάνιση στη Βουλγαρία παίρνοντας δύο νίκες και μια τρίτη θέση. Πίσω του στη δεύτερη θέση βρέθηκε ο Ιταλός Mattia Martella (KTM) και τρίτος ο Φιλανδός Sami Salstola (Honda).

Βαθμολογία: Vorlicek 212, Vermeulen 144, Salstola 138, Martella 127, Monticelli 125, Borella 118. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.supermotos1.com.

ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ROOKIES ΣΤΑ MOTOGP

Πριν μερικές μέρες ανακοινώθηκε η κατάργηση του κανονισμού περί Rookies, σύμφωνα με τον οποίο κάθε νέος αναβάτης θα πρέπει υποχρεωτικά να περάσει από μια δορυφορική ομάδα πριν πάει σε εργοστασιακή.

Το θέμα αυτό φούντωσε ιδιαίτερα μετά την ανακοίνωση απόσυρσης του Casey Stoner, με επίκεντρο τον Marc Marquez. Ο σχετικός κανονισμός προκαλούσε ένα τεράστιο μπλέξιμο με τον ταλαντούχο νεαρό Ισπανό, αφού δε θα μπορούσε να πάει κατευθείαν στη Repsol Honda.

Η επίσημη ανακοίνωση ξεκαθάριζε πως ο κανονισμός αυτός φτιάχτηκε για να βοηθήσει τις δορυφορικές ομάδες να βρίσκουν καλούς αναβάτες, ωστόσο τώρα η εποχή έχει αλλάξει, οι ομάδες αυτές έχουν λιγοστέψει και όλοι ζητούσαν να καταργηθεί ο περιορισμός.

Τον τελευταίο μήνα οι πιέσεις Honda και Repsol προς τη Dorna ήταν τεράστιες για να καταργηθεί ο κανονισμός και τώρα φαίνεται πως το κατάφεραν κάνοντας και αυτοί με τη σειρά τους τις αναγκαίες υποχωρήσεις. Αυτές θεωρείται βέβαιο πως αφορούν σε κάποια από τα περιοριστικά μέτρα των διοργανωτών για το 2013, σπάζοντας ενδεχομένως έτσι το ενιαίο μέτωπο των τριών κατασκευαστών (Honda, Yamaha, Ducati).

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ENDURO

Παρά την ατυχία του ο Meo δείχνει ακλόνητος στην E1, ενώ στην E2 η στενή μονομαχία συνεχίζεται με ανατροπές.

E1: Ένα τεχνικό πρόβλημα στο Cross Section του αγώνα στο Castiglion Fiorentino της Ιταλίας κόστισε τον μη τερματισμό στον Antoine Meo (KTM) στη δεύτερη μέρα του μοναδικού αγώνα Enduro GP που έγινε μέσα στον Ιούνιο. Αφήνοντας τη νίκη στον διώκτη του στην κατάταξη Eero Remes (KTM), ωστόσο η νίκη του την πρώτη μέρα του επέτρεψε να διατηρεί μια βαθμολογική ανάσα 30 βαθμών από τον δεύτερο.
Βαθμολογία: Meo 160, Thain 130, Remes, 128, Seistola 117, Oldrati 108, Albergoni 104. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.enduro-abc.com.

E2: Ο Cristobal Guerrero (KTM) έκανε μια κυριαρχική εμφάνιση επί ιταλικού εδάφους, την ώρα που ο Pierre Alexandre Renet (Husaberg) δυσκολευόταν αρκετά, ειδικά τη δεύτερη μέρα, με αποτέλεσμα η κορυφή να αλλάξει χέρια. Πολύ δυνατός εμφανίστηκε και ο Juha Salminen (Husqvarna), πλησιάζοντας έτσι τη δεύτερη θέση της κατάταξης, ενώ στις καλές εμφανίσεις επέστρεψε και ο Ivan Cervantes που είχε περιοριστεί σε κακές εμφανίσεις στους προηγούμενους δύο αγώνες σε Ισπανία και Πορτογαλία.
Βαθμολογία: Guerrero 155, Renet 151, Salminen, 137, Cervantes 120, Aubert 98, Balletti 84. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.enduro-abc.com.

E3: Έπρεπε να φτάσουμε στον πέμπτο αγώνα της χρονιάς για να χάσει βαθμό ο εικονιζόμενος Christophe Nambotin (KTM). Τερματίζοντας δεύτερος την πρώτη μέρα στην Ιταλία έχασε τους πρώτους του τρεις βαθμούς για φέτος. Πίσω του πάντως διαδραματίζεται μια ωραία μάχη τεσσάρων αναβατών για την υπόλοιπη κατάταξη, με τον David Knight (KTM) να παίρνει το πάνω χέρι από τον Joakim Ljunggren (Husaberg) μετά το ιταλικό GP, έστω και με τη βραχεία κεφαλή του ενός βαθμού.
Βαθμολογία: Nambotin 197, Knight 143, Ljunggren 142, Leok 133, Mena 124, Tarkkala 83. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.enduro-abc.com.

ΠΑΓΚΟΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ MX

Όλα τούμπα στην MX1, σφικτή μάχη στην MX2.

MX1: Οι δύο αγώνες που έγιναν μέσα στον Ιούνιο έφεραν τα πάνω κάτω στην κατάταξη, καθώς ο εικονιζόμενο Clement Desalle (Suzuki) εκθρόνισε τον Antonio Cairoli (KTM) από την κορυφή και φόρεσε το κόκκινο number plate στο Suzuki του. Ειδικά στον τελευταίο αγώνα στην Uddevalla της Σουηδίας, ο Cairoli μάλλον θα πρέπει να αρχίσει να ψάχνει ποιος τον καταράστηκε. Στο πρώτο σκέλος μια πέτρα σφηνώθηκε στο γρανάζι της μοτοσυκλέτας του, ενώ στο δεύτερο είχε μια έξοδο με αποτέλεσμα να θαφτεί το KTM του στη λάσπη και να μη μπορεί να το ξεκολλήσει. Οι δύο νίκες του Desalle λοιπόν, σε συνδυασμό με την καλύτερη βαθμολογική του συγκομιδή και στον προηγούμενο αγώνα στο Βέλγιο τον έφεραν πρωτοπόρο στη βαθμολογία με τρεις βαθμούς από τον Ιταλό.
Βαθμολογία: Desalle 348, Cairoli 345, Pourcel 336, Paulin 315, de Dycker 257, Strijbos 243. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.motocrossmx1.com.

MX2: Τους τελευταίους δύο μήνες οι Jeffrey Herlings (KTM) και Tommy Searle (Kawasaki) ουσιαστικά μοιράζονται τους βαθμούς στους αγώνες κρατώντας σχεδόν σταθερή τη μεταξύ τους διαφορά στην κατάταξη. Στη Σουηδία αυτό άλλαξε χάρη στην κακή απόδοση του πρώτου στο δεύτερο σκέλος, όπου περιορίστηκε στην έβδομη θέση, ενώ ο Άγγλος αντίπαλός του έπαιρνε τη νίκη. Το αποτέλεσμα είναι πως ο Searle μείωσε ακόμη περισσότερο τη διαφορά του από τον πρώτο Ολλανδό και τώρα το πρωτάθλημα αποκτά ακόμη περισσότερο ενδιαφέρον με τη μονομαχία των δύο αυτών βασικών διεκδικητών της κατηγορίας.
Βαθμολογία: Herlings 403, Searle 387, van Horebeek 330, Roelands 263, Tixier 243, Nicholls 237. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.motocrossmx1.com.

EUROPEAN SUPERSTOCK 1000 – ARAGON

Έσπασε το ρόδι η Kawasaki στα Superstock 1000, σε μια χρονιά που κυριαρχείται από τη BMW με ανταγωνισμό από τη Ducati.

Ο Bryan Staring (Kawasaki) πήρε την πρώτη του νίκη στο πρωτάθλημα Superstock 1000, γράφοντας ρεκόρ πίστας και τερματίζοντας με 8 δευτερόλεπτα διαφορά από τον δεύτερο Jeremy Guarnoni, επίσης με Kawasaki! Τρίτος τερμάτισε ο Lorenzo Baroni (BMW), αλλά αξίζει να σημειώσουμε πως οι δύο πρωταγωνιστές του πρωταθλήματος Eddi La Marra (Ducati) και Sylvain Barrier (BMW) είχαν μια μεταξύ τους σύγκρουση νωρίς στον αγώνα με αποτέλεσμα ο πρώτος να χάσει πού χρόνο και ο δεύτερος να εγκαταλείψει.
Βαθμολογία: Barrier 75, La Marra 74, Savadori 67. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.worldsbk.com.

EUROPEAN SUPERSTOCK 600 – ARAGON

Η Yamaha εξακολουθεί να κυριαρχεί στην κατηγορία, με ένα Honda να σπάσει τη μονοτονία των αμέτρητων R6.

Ο αγώνας των Superstock 600 ξεκίνησε επεισοδιακά όταν ένα ατύχημα προκάλεσε την εμφάνιση της κόκκινης σημαίας. Η επανεκκίνηση του αγώνα έκοψε τέσσερεις γύρους από το πρόγραμμα, περιορίζοντας τη μάχη σε μόλις έξι γύρους. Σε αυτούς ο Riccardo Russo (Yamaha) ήταν ο νικητής της Aragon γράφοντας ένα νέο ρεκόρ γύρου στην πορεία. Πίσω του τερμάτισε ο Michael van der Mark (Honda) και τρίτος ο Gauthier Duwelz (Yamaha), αναπαράγοντας στο βάθρο τη γενική κατάταξη του πρωταθλήματος με την ίδια ακριβώς σειρά.
Στη βαθμολογία λοιπόν ο Russo οδηγεί με 106 βαθμούς, ακολουθεί ο van der Mark με 99 και ο Duwelz με 58. Αναλυτικά στην επίσημη ιστοσελίδα www.worldsbk.com.

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΣΤΟ RED BULL ROMANIACS

Τρέχοντας φέτος στη δυσκολότερη κατηγορία του αγώνα, ο Αντρέας Γκλαβάς κατάφερε να τερματίσει στην τιμητικότατη 18η θέση!

Ο περίφημος αγώνας που γίνεται κάθε χρόνο στα Καρπάθια Όρη της Ρουμανίας είναι ίσως ο διασημότερος στο πρόγραμμα του Extreme Enduro. Πρόκειται για έναν αγώνα όπου ακόμη και ο τερματισμός συνιστά μεγάλη επιτυχία για τους περισσότερους από τους εκατοντάδες αναβάτες που λαμβάνουν μέρος κάθε φορά.

Νικητής φέτος ήταν ο Άγγλος Graham Jarvis, δεύτερος ο Γερμανός Andreas Lettenbichler και τρίτος ο αναβάτης-έκπληξη και νεότερος που έχει ανέβει ποτέ στο βάθρο των Romaniacs, ο 21χρονος Johny Walker –νικητής νωρίτερα φέτος στον έτερο διάσημο αγώνα Erzberg Rodeo.

Ο Αντρέας Γκλαβάς φέτος πήρε την τολμηρή απόφαση να μην ξανατρέξει στην κατηγορία Hobby, μα να ριχτεί στα βαθιά της Expert κατηγορίας. Παρόλα αυτά κατάφερε να τερματίσει 18ος με το Beta RR400, ένα σπουδαίο αποτέλεσμα.

Μαζί με τον Αντρέα μια ακόμη ελληνική συμμετοχή ήταν αυτή του Αχιλλέα Δήμου με Husaberg, ο οποίος στην παρθενική του προσπάθεια αναγκάστηκε να εγκαταλείψει μένοντας από σωματικές δυνάμεις στον εξαιρετικά απαιτητικό αγώνα.

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

Το Νησί των ρεκόρ

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: iomtt.com

Ρεκόρ προσέλευσης κόσμου, τηλεθέασης, μέσης ταχύτητας στις ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες, αλλά κι αυτό που δεν κατάφερε να σπάσει ο εικονιζόμενος John Mc Guinness καθώς και η πρώτη φορά στην ιστορία που το Senior TT ματαιώθηκε λόγω καιρού. Θα λέγαμε πως το Tourist Trophy του 2012 ήταν... ενδιαφέρον

>> 2 Ιουνίου

SURE SIDECAR – RACE 1

Από τις 26 Μαΐου είχαν αρχίσει οι δοκιμές και εξαρχής ήταν σαφές πως με την επανεμφάνισή του στο Νησί ο ντόπιος Dave Molyneux θα ήταν φαβορί. Παρά την απουσία μιας χρονιάς από τα αγωνιστικά δρώμενα και τη συνεργασία με έναν νέο παρτενέρ, τον Patrick Farrance, το εικονιζόμενο δίδυμο της DMR Kawasaki πήρε με μεγάλη άνεση τη 15η νίκη του Molyneux. Είκοσι δευτερόλεπτα πίσω τους τερμάτισαν οι αδελφοί Ben και Tom Birchall (LCR Honda / Cofain Racing by Klaffi) στο παρθενικό τους βάθρο στην κατηγορία, ξεπερνώντας τη βαρβάτη τούμπα που είχαν φάει στις δοκιμές της Δευτέρας 28 Μαΐου. Τρίτοι στο βάθρο οι Conrad Harrison και Mike Aylott (Shelbourne Honda / Printing Roller Services).

BELL
Kawasaki
Putoline
C.B.C
CONSTRUCTI
NITRO
mannifestlive.com
Kawasaki
NICK OLDFIELD
LIMITED
1
WURTH
ABSOLUTE
SCAFFOLDING LTD
Putoline Oil
NITRON
PRO-SHIFT
EVOMOTO
diversesigns

>> 2 Ιουνίου

DAINESE SUPERBIKE

Ο John Mc Guinness (Honda TT Legends) πήρε τη 18η νίκη του σε TT κυριαρχώντας απολύτως στην κατηγορία Superbike. Αρχικά στον αγώνα την πρωτοπορία διεκδίκησε ο Cameron Donald (Honda / Wilson Craig Racing), ωστόσο σύντομα ο Mc Guinness πήρε κεφαλή και ξαναβάζοντας εαυτόν στο επίλεκτο γκρουπ αναβατών που γυρνούν στο Νησί με μέση ωριαία άνω των 130 m/h (209 km/h) άνοιξε μια διαφορά 6 δευτερολέπτων. Η συνέχεια τον ευνόησε ακόμη περισσότερο, καθώς στη διαδικασία των ανεφοδιασμών βρέθηκε με μαξιλαράκι ασφαλείας 18 δευτερολέπτων, φτάνοντας εύκολα στη νίκη. Δεύτερος τερμάτισε ο Donald και τρίτος ο Bruce Anstey (Honda / Padgett's MMCG Racing).

SHOEI
alpinestars
DUNLOP
SHOWA
MOTUL
HONDA
1

>> 4 Ιουνίου
MONSTER ENERGY SUPERSPORT – RACE 1

Ό,τι δεν έκανε στα Superbikes, ο Bruce Anstey (Honda / Padgett's MMCG Racing) το κατάφερε στα Supersport. Ο αγώνας θεωρείται ένας από τους πιο στενούς στην ιστορία του TT – αν όχι ο πιο στενούς – καθώς ο νικητής επικράτησε του δεύτερου, Cameron Donald (Honda / Wilson Craig Racing) για μόλις 0.77 δευτερόλεπτα. Μάλιστα ο τρίτος στο γκρουπ των πρωτοπόρων ήταν ο Gary Johnson (CallMac Scaffolding/Lincs Lifting Honda) και στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα η διαφορά πρώτου με τρίτο ήταν μόλις 0.62 δευτερόλεπτα. Ωστόσο στο κατέβασμα από το Βουνό προς τον τερματισμό ο Johnson έμεινε από βενζίνη, χαρίζοντας την τρίτη θέση στον William Dunlop (Honda / Wilson Craig Racing). Ο έτερος αδελφός Dunlop, ο Michael, αρχικά οδηγούσε τον αγώνα με μεγάλη διαφορά όταν στον τρίτο γύρο εγκατέλειψε από μηχανικό πρόβλημα. Ο Anstey πήρε έτσι την 9η νίκη του στο TT, δέκα χρόνια μετά την προηγούμενη.

PADGETT'S
MMCG
Motorcycles
ROCK OIL
MARK JOHNS
Motorcycles
IFS
Global Logistics
DUNLOP
NGK
WYZ
SONIC

>> 4 Ιουνίου
ROYAL LONDON 360
SUPERSTOCK

Δύο μέρες μετά τον θρίαμβό του στα Superbikes ο John Mc Guinness (Honda / Padgett's MMCG Racing) επέστρεψε στις νίκες ξανά στη σέλα ενός Fireblade, γράφοντας τη 19η νίκη του και αρχίζοντας να βλέπει το ρεκόρ του αείμνηστου Joey Dunlop και τις 22 νίκες. Στη Superstock ο Mc Guinness απλά οδήγησε τον αγώνα από την αρχή ως το τέλος, δίχως ποτέ να απειληθεί από κανέναν. Δεύτερος τερμάτισε ο Michael Dunlop (Kawasaki / Ard na Mara Holiday Homes / McAdoo Racing) και τρίτος ο Ryan Farquhar (KMR Kawasaki).

DUNLOP

>> 6 Ιουνίου

SES TT ZERO

Ιστορία γράφτηκε στον ηλεκτρικό αγώνα του Isle of Man. Πριν έρθουν εδώ οι ομάδες όλοι είχαν θέσει ως στοίχημα, εκτός της νίκης φυσικά, να σπάσουν πρώτοι το ρεκόρ μέσης ωριαίας ταχύτητας πάνω από 100 m/h, 160 km/h δηλαδή. Εν τέλει αυτό το κατάφερε ο νικητής του αγώνα Michael Rutter (Motoczysz E1pc / Team Segway Racing MotoCzysz) με 104.056 m/h. Το εντυπωσιακό είναι πως την "κατοστάρα" την έσπασαν στη συνέχεια και οι έτεροι αναβάτες του βάθρου. Δεύτερος ήρθε ο John Mc Guinness (Mugen Shinden / Team Mugen) που δεν κατάφερε μεν τη νίκη #20, αλλά τουλάχιστον κατάφερε μέση ταχύτητα αγώνα 102.215 m/h, ενώ ακολούθησε ο Mark Miller (Motoczysz E1pc / Team Segway Racing MotoCzysz) με μέση ταχύτητα 101.065 m/h. Τέταρτος και τελευταίος ήρθε ο Rob Barber (Zero Emission TGM / TGM IOT – Vienna), ενώ οι υπόλοιποι έξι που πήραν εκκίνηση δεν τερμάτισαν.
Αξίζει να σημειώσουμε πως στα τρία μόλις χρόνια του TT Zero έχει επιτευχθεί τεράστια πρόοδος. Οι φετινές μοτοσυκλέτες κατάφεραν τέσσερις γύρους, ήτοι 243 km, με μέση ωριαία άνω των 160 και τελικές που έφταναν στα 210-220 km/h. Καθόλου άσχημα.

Spyke
GoPro
MOTOCZYSZ

>> 6 Ιουνίου

SURE SIDECAR – RACE 2

Το δίδυμο Dave Molyneux και Patrick Farrance (DMR Kawasaki) πήρε ξανά τη νίκη στα Sidecars, τη 16η για τον οδηγό Molyneux και 5ο double στην καριέρα του (νίκες και στα δύο σκέλη του ίδιου TT). Για να το καταφέρουν αυτό όμως αυτή τη φορά έπρεπε να κάμψουν την αντίσταση των Tim Reeves και Dan Sayle (LCR Honda / NCR / Dave Hudspeth Carpets / Haith), κάτι που κατάφεραν στην αρχή του τρίτου γύρου. Το βάθρο συμπλήρωσαν οι αδελφοί Ben και Tom Birchall (LCR Honda / Cofain Racing by Klaffi) στο πιο ονειρεμένο TT της ζωής τους.

NITRON
Kawasaki

>> 6 Ιουνίου
MONSTER ENERGY SUPERSPORT – RACE 2

Ο Michael Dunlop (Yamaha / Ard na Mara Holiday Homes / McAdoo Racing) επανέλαβε την κυρίαρχη εμφάνισή του όπως και στον πρώτο αγώνα της κατηγορίας, μόνο που αυτή τη φορά δεν αντιμετώπισε κανένα μηχανικό πρόβλημα και πήρε καθαρά τη νίκη με 13 δευτερόλεπτα διαφορά από τον δεύτερο Cameron Donald (Honda / Wilson Craig Racing). Η τρίτη θέση κρίθηκε στο νήμα με τη μονομαχία των Ryan Farquhar (KMR Kawasaki) και Bruce Anstey (Honda / Padgett's MMCG Racing) να κρίνεται υπέρ του πρώτου για ένα μόλις εκατοστό του δευτερολέπτου.

Go
McADOO
MORRIS
DUNLOP

>> 9 Ιουνίου
BIKERPETITION.CO.UK LIGHTWEIGHT

Μία μέρα μετά την προκαθορισμένη ημερομηνία έγινε ο αγώνας της κατηγορίας αυτής. Αιτία ήταν ο καιρός και η απίστευτη βροχή που έπεσε την κανονικά τελευταία μέρα του TT, 8 Ιουνίου, ματαιώνοντας κάθε αγωνιστική δραστηριότητα.

Την επομένη αποφασίστηκε την τελευταία στιγμή να ματαιωθεί εντελώς το Senior TT για λόγους ασφαλείας – για πρώτη φορά στην ιστορία του TT – ωστόσο η Lightweight έτρεξε αφού οι μικρές ιπποδυνάμεις θεωρήθηκε πως δεν ενέπλεκαν μεγάλο ρίσκο. Ο αγώνας άρχισε αργά το απόγευμα και τελικά οι διοργανωτές δικαιώθηκαν καθώς ολοκληρώθηκε δίχως παρατράγουδα.

Ανανεωμένη η κατηγορία Lightweight από φέτος αφορά μοτοσυκλέτες δικύλινδρες (SuperTwins) 650 cc και μονοπωλήθηκε από αγωνιστικές βασισμένες σε Kawasaki ER-6.

Νικητής αναδείχθηκε ο Ryan Farquhar (KMR Kawasaki) με μεγάλη διαφορά που προσέγγισε τα 30 δευτερόλεπτα από τον James Hillier (Bournemouth Kawasaki) και τρίτο τον Michael Rutter με το δεύτερο KMR Kawasaki.

SHARK
DUNLOP
MILLERS OILS
COMPONENTS
CRL
DUNLOP

>> GUY MARTIN

Ο συμπαθέστατος, λαοφιλής και κινηματογραφικός Άγγλος αναβάτης δεν κατάφερε ούτε φέτος να πάρει την πολυπόθητη νίκη που τόσα χρόνια κυνηγά λυσσαλέα στο Νησί. Η απουσία του δε από όλα τα βάθρα μάλλον κάνει τη χρονιά αυτή κάπως αποτυχημένη γι' αυτόν και τη νέα του ομάδα Tyco Suzuki.

Ο Martin ξεκίνησε δυνατά στη Superbike και έδειχνε πως θα έπαιρνε την τρίτη θέση, όμως στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα αντιμετώπισε πρόβλημα με το πίσω του ελαστικό και τελικά περιορίστηκε στην τέταρτη, η οποία έμελλε να είναι και η καλύτερη επίδοσή του στο φετινό TT.

Στη Supersport δεν τερμάτισε καθόλου στον πρώτο αγώνα, ήρθε όγδοος στον δεύτερο, ενώ στη Superstock αρκέστηκε στην πέμπτη θέση.

AVAILABLE HERE!
AVAILABLE HERE!
MONSTER ENERGY
MONSTER ENERGY
tyco
3

>> NORTON

Ιστορική επανεμφάνιση στο Isle of Man έκανε η αγγλική Norton, με την αγωνιστική SG1. Πριν μερικά χρόνια είχε κάνει μια απόπειρα με τη δικής της κατασκευής NRV588, ωστόσο αυτή έληξε ντροπιαστικά καθώς η μοτοσυκλέτα δε συμπλήρωσε γύρο στα χρονομετρημένα και δεν προκρίθηκε για τον αγώνα. Αυτή τη φορά οι Άγγλοι έφτιαξαν ένα σπεσιαλάκι με κινητήρα από Aprilia RSV4 σε πλαίσιο και ψαλίδι της Spondon, με αναρτήσεις Ohlins και πολλά καλούδια στα περιφερειακά του. Αναβάτης της είναι ο Ian Mackman, σε μια χρονιά που συμπληρώνονται 20 χρόνια από την τελευταία νίκη της Norton στο Isle of Man με τον Steve Hislop.

Παρότι η SG1 δεν είναι ομολογκαρισμένη, κατ' εξαίρεση της επιτράπηκε να διαγωνιστεί στην κατηγορία Senior TT, πήρε μέρος στις δοκιμές και προκρίθηκε να τρέξει κανονικά. Η ατυχία για τους Άγγλους είναι πως η κατηγορία που παραδοσιακά κλείνει το TT κάθε χρόνο ματαιώθηκε λόγω καιρικών συνθηκών κι έτσι η Norton επέστρεψε στη βάση της με μόνη παρηγοριά το βραβείο 2012 Motul Team Award for Technical Excellence.

Norton
DUNLOP
ÖHLINS
Norton
Norton
Santander
Norton
Santander
26
ÖHLINS
Power
TYPHOON
BREMONT
DUNLOP
Santander

Συνολικά Αποτελέσματα

1	John McGuinness	74
2	Bruce Anstey	67
3	Cameron Donald	66
4	Michael Dunlop	51
5	James Hillier	39
6	Ryan Farquhar	32
7	Guy Martin	32
8	Ian Hutchinson	30
9	William Dunlop	26
10	Dan Stewart	25

John
McG

REPSOL
loonaMía

Ο Bautista κερνάει, ο Stoner πίνει και ο Lorenzo χάνει το προβάδισμα ενός γεμάτου αγώνα που είχε στη βαθμολογία. Τώρα η κορυφή φιλοξενεί δύο

Moto GP

Hertz
Hertz
69
46

>> Jorge Lorenzo

Ο Ισπανός συνέχισε το σερί νικών του επί αγγλικού εδάφους με μια πειστική εμφάνιση. Αν και στην πρώτη στροφή ήταν μόλις πέμπτος, ως τη μέση του αγώνα είχε καθαρίσει με τους Alvaro Bautista και Dani Pedrosa για να μονομαχήσει με τον Casey Stoner. Τα δύσκολα ωστόσο κράτησαν μόλις πέντε στροφές, αφού ο Lorenzo πέρασε και έφυγε μπροστά από τον ανήμπορο Αυστραλό. Ανοίγοντας μια ασφαλή διαφορά ο Ισπανός έφτασε εύκολα στην τρίτη του συνεχόμενη νίκη.

Με αυτήν την ψυχολογία κατηφόρισε στο Assen της Ολλανδίας όπου, παρότι ο Stoner είχε καπαρώσει άλλη μια pole position με έναν εντυπωσιακό γύρο, ο Ισπανός ήταν αυτός που έδειχνε φαβορί για τη νίκη βάσει του σταθερά γρήγορου γυρολογίου που έγραφε σε όλες τις μέρες των δοκιμών. Μόνο που η τύχη τα είχε σχεδιάσει αλλιώς.

Στην πρώτη στροφή της πίστας αμέσως μετά την εκκίνηση ο κομήτης Bautista έκανε ένα μοιραίο λάθος χάνοντας τα φρένα του και αμέσως μετά το μπροστινό του, με αποτέλεσμα να πάρει μαζί του τον Lorenzo εκτός πίστας και εκτός αγώνα. Μάλιστα ο Lorenzo υπέστη ένα μικρό διάστρεμμα από την πτώση, αλλά πολύ ελαφρύ για να τον ανησυχήσει για το επερχόμενο Sachsenring. Αφού τα πήρε στο κρανίο με τον συμπατριώτη του και έκανε τις σχετικές δηλώσεις, στο τέλος ανακοίνωσε πως δέχεται τη συγγνώμη του και όλα απεκαστάθηκαν στις μεταξύ τους σχέσεις.

Βέβαια στο μεταξύ το μαξιλαράκι ασφαλείας των 25 βαθμών που είχε πριν το Assen χάθηκε όταν ο Stoner έμεινε ελεύθερος να καθαρίσει τη νίκη στην Ολλανδία και να τον πιάσει στην κορυφή της κατάταξης.

99
YAMALUBE
YAMAHA
19
CARRAGUBA

>> Casey Stoner

Επιστροφή στο βάθρο και επιστροφή στην κορυφή τον μήνα που πέρασε για τον Αυστραλό. Στην Αγγλία δεν κατάφερε να αντιμετωπίσει τον τρελό ρυθμό του βασικού του ανταγωνιστή, Jorge Lorenzo, όμως στο ολλανδικό Assen η τύχη ήταν με το μέρος του. Όταν ο Ισπανός έπεσε, ο Αυστραλός βρέθηκε να έχει μοναδικό αντίπαλο τον Dani Pedrosa, τον οποίο εύκολα καθάρισε δέκα γύρους πριν το τέλος του αγώνα και πρόλαβε να του κάνει και μια διαφορά κοντά στα πέντε δευτερόλεπτα.

Σε αμφότερους τους αγώνες του Ιουνίου ο Stoner είχε κερδίσει την πρώτη θέση της εκκίνησης με αντίστοιχα υπεργρήγορους γύρους, ενώ αξίζει να σημειώσουμε πως στο Assen έτρεχε με πόνους από το τρελό highside που έφαγε την προηγουμένη του αγώνα όταν τον έπιασε μια ξαφνική μπόρα ενώ έκανε έναν γρήγορο γύρο. Κατά τον ίδιο ήταν το χειρότερο πέσιμο της καριέρας του, αλλά από τη στιγμή που δεν τραυματίστηκε, ο πόνος από τον βρόντο δεν ήταν αρκετός για να του στερήσει τη χρυσή ευκαιρία που του προσέφερε ο Bautista με το λάθος του.

Red Bull
NOLAN
REPSOL
REPSOL

>> Dani Pedrosa

Δύο αγώνες στο βάθρο αυτόν τον μήνα θα ήταν μια σπουδαία συγκομιδή για τους περισσότερους αναβάτες του παγκοσμίου. Όχι όμως για τον Pedrosa, ο οποίος ακόμη δεν έχει πάρει την καρό σημαία φέτος μετά από επτά αγώνες. Ο ίδιος πλέον αισθάνεται πιο σίγουρος για τη θέση του στην εργοστασιακή ομάδα από τη στιγμή που ο Stoner ανακοίνωσε την απόσυρσή του στο τέλος της χρονιάς, επιχειρώντας να μειώσει την απουσία νίκης από το παλμαρέ του φέτος λέγοντας πως "καλές είναι οι νίκες, αλλά βασικότερο είναι να τερματίζεις σε κάθε αγώνα. Κάθε χρόνο χάνω 2-3 αγώνες από τραυματισμούς, φέτος χαίρομαι που είμαι πιο σταθερός και παραμένω κοντά στην κορυφή της βαθμολογίας."

Στο Sliverstone δήλωσε πως έχασε την ευκαιρία να νικήσει από δικά του οδηγικά λάθη, ενώ στο Assen θεωρεί πως είχε καλύτερο ρυθμό από τον Stoner βάσει των όσων είχε δει τις προηγούμενες δύο μέρες δοκιμών, αλλά έκανε λάθος στη στρατηγική του αγώνα με αποτέλεσμα να μείνει από δυνάμεις στο τέλος και να μη μπορέσει να ακολουθήσει το έτερο πορτοκαλί RCV ως το τέλος.

Τώρα πάει στο Sachsenring, μια πίστα όπου νικά τα τελευταία δύο χρόνια, ελπίζοντας να συνεχίσει την καλή αυτή παράδοση σπάζοντας το ρόδι για το 2012.

HONDA
Satu HATI.

>> Cal Crutchlow

Αναμφίβολα ο Άγγλος ήταν ο αστέρας του αγώνα της πατρίδας του. Είναι συνάμα και πολύ άτυχος ωστόσο. Πέρυσι περίμενε πώς και πώς να τρέξει στο σπίτι του, αλλά αναγκάστηκε να χάσει τον αγώνα εξαιτίας σπασμένης κλείδας από προηγούμενο αγώνα. Φέτος είχε μια γερή τούμπα στις δοκιμές και χτυπημένο αστράγαλο, οπότε ακόμη και η συμμετοχή του τίθετο εν αμφιβόλω. Ο πεισματάρης Crutchlow ωστόσο έδωσε τελικά το παρόν. Και τι παρόν…

Χωρίς να έχει τρέξει στα χρονομετρημένα του Σαββάτου, ξεκίνησε τελευταίος την Κυριακή, έχοντας πριν ανακοινώσει πως είχε ράγισμα και μετατοπισμένα κόκαλα στον αστράγαλο –και όχι βαρύ διάστρεμμα όπως αρχικά λεγόταν. Του πήρε δύο γύρους για να καθαρίσει όλες τις CRT και ως τον τερματισμό είχε προλάβει να ανέβει έκτος! Στον τελευταίο γύρο πρόλαβε να φάει και τον Nicky Hayden. Ήταν σα να είχε κερδίσει και το χειροκρότημα του κόσμου ήταν όλο δικό του για έναν φανταστικό αγώνα.

Στο Assen ο Άγγλος κυκλοφορούσε με πατερίτσες και σκληρό νάρθηκα στο πόδι, αλλά και πάλι στον αγώνα όλοι περίμεναν να τον δουν δυνατό και αξιόμαχο. Αυτή τη φορά η ατυχία ήρθε με τη μορφή του Alvaro Bautista, καθώς η πτώση του έγινε μπροστά στον Άγγλο και τον έβγαλε όρθιο εκτός πίστας για να ξαναμπεί τελευταίος στη μάχη. Παρόλα αυτά έκανε το καθήκον του, καθάρισε τάχιστα όλες τις CRT, έπιασε και πέρασε τα τελευταία δορυφορικά πρωτότυπα και προς το τέλος πρόλαβε και το γκρουπ των Nicky Hayden, Valentino Rossi και Hector Barbera, τους πέρασε όλους και τερμάτισε πέμπτος!

Άλλος ένας εκπληκτικός αγώνας για τον συμπαθέστατο Cal, χάρη στον οποίο κράτησε την τέταρτη θέση της κατάταξης από τον διπλανό του αντίπαλο, Andrea Dovizioso. Ποιος μπορεί να πει πως άδικα φωνάζει για ένα εργοστασιακό Yamaha του χρόνου;

SPIDI
STANLEY
MONSTER
ENERGY
antonio
DEWALT
MOTUL

>> Andrea Dovizioso

Όσο περνάει ο καιρός τόσο περισσότερο αρχίζει να λάμπει ο Dovi πάνω στο δορυφορικό Yamaha. Δεύτερο βάθρο για τον Ιταλό λοιπόν μετά την Catalunya, αυτή τη φορά στο Assen. Παρότι προκρίθηκε μόλις έβδομος στα χρονομετρημένα της Παρασκευής, βρέθηκε κοντά στους πρωτοπόρους και έδωσε τη μάχη του με τον Ben Spies για το τρίτο σκαλί του βάθρου, αφού τα δύο εργοστασιακά Honda είχαν ήδη χαθεί από το βλέμμα τους. Η επικράτησή του επί του εργοστασιακού M1 ήταν μια σπουδαία νίκη γοήτρου για τον Ιταλό, ο οποίος ξεκάθαρα θέλει του χρόνου να περάσει σε μια εργοστασιακή ομάδα και πιθανότατα η μοτοσυκλέτα του συγκεκριμένου Αμερικανού αναβάτη είναι το μήλον της έριδος μεταξύ των δύο αναβατών της Tech3.

Για τον Dovi βέβαια είχε προηγηθεί ένας αγώνας στο Silverstone που μάλλον θα ήθελε να ξεχάσει, καθώς έπεσε και ξαναμπήκε τελευταίος, πολύ μακριά από κάθε αντίπαλο αλλά και τους βαθμούς. Ως αποτέλεσμα το δεύτερο φετινό του βάθρο δεν είχε βαθμολογικό αποτέλεσμα στην ενδοοικογενειακή του μάχη με τον Crutchlow, ο οποίος εξακολουθεί να προηγείται με έναν βαθμό στην κατάταξη.

YAMAHA
MONSTER
ENERGY
DEWALT
MOTUL

>> Valentino Rossi

Επιστροφή στο πουθενά για τον σπουδαίο Ιταλό, ο οποίος τον Ιούνιο θα τα έχει βάλει με τα λάστιχα και τον καιρό – και δικαιολογημένα. Τόσο στην Αγγλία, όσο και στην Ολλανδία ο καιρός έπαιζε παιχνίδια με μια λιακάδα και μια βροχή, οπότε ο Rossi θα ήλπιζε σίγουρα να επαναληφθεί το Le Mans όπου η βροχή τον έστειλε στο μοναδικό του βάθρο με τη Ducati φέτος, όπως και πέρυσι.

Στο Silverstone έκανε μια λάθος πρόβλεψη ή ένα λάθος στοίχημα αν θέλετε. Ήταν ο μοναδικός εκ των πρωτοτύπων που φόρεσε τη σκληρότερη γόμα, ποντάροντας πως θα είχε το πλεονέκτημα στο τέλος του αγώνα. Ατυχώς έχασε τόσο έδαφος που ποτέ δεν κατάφερε να αναπληρώσει, έτσι περιορίστηκε σε μια δύσκολη έατη θέση, την ώρα που όλοι οι υπόλοιποι με τη μαλακότερη γόμα γυρνούσαν πολύ πιο γρήγορα από την αρχή.

Στο δε Assen δεν επανέλαβε το ρίσκο, αλλά για μια ακόμη φορά δεν είχε το γυρολόγιο για κάτι περισσότερο από μια μάχη με το γκρουπ της πέμπτης θέσης. Σε αυτήν κρατούσε την κεφαλή για κάμποσους γύρους, όταν όμως του την έπεσαν οι κ.κ. Barbera, Hayden και Crutchlow, ο Ιταλός βρέθηκε προ πολύ δυσάρεστης έκπληξης. Μεγάλα κομμάτια αποκολλήθηκαν από το πίσω του λάστιχο με αποτέλεσμα να αναγκαστεί να βγει για να το αλλάξει. Ξαναμπήκε τελευταίος των τελευταίων και το μόνο που πρόλαβε ήταν να περάσει τον James Ellison και να μαζέψει τρεις βαθμούς από την 13η θέση.

Είναι που είναι δύσκολη χρονιά γι' αυτόν, ήρθαν πάλι δύο αγώνες πολύ πίσω από τον ομόσταυλο Nicky Hayden να ρίξουν αλάτι στις πληγές του. Στο Silverstone μάλιστα ο Hayden τον εξέθεσε πολύ, καθώς ο Αμερικανός έπαιξε για μερικούς γύρους με το γκρουπ των πρωτοπόρων και μόνο από δικό του οδηγικό λάθος βρέθηκε να υποχωρεί στην έβδομη θέση – και πάλι πάντως δύο θέσεις μπροστά από τον Rossi που ουδέποτε έγινε απειλητικός για κάποιον.

estars

>> Ben Spies

Ατυχία ή αμερικάνικη σαλάτα; Η ουσία είναι πως ο Spies φέτος παίζει τη θέση του και η δέκατη θέση στην κατάταξη δεν τον βοηθά καθόλου να αναπτύξει επιχειρήματα παραμονής στην εργοστασιακή Yamaha.

Στο Silverstone επιτέλους προκρίθηκε να εκκινήσει από την πρώτη σειρά και γρήγορα βρέθηκε στην κεφαλή του αγώνα, οδήγησε για τέσσερις γύρους και μετά έβαλε όπισθεν. Όπως ανακοινώθηκε μετά από την ομάδα του, ο Ben είχε πρόβλημα με το πίσω λάστιχο, το οποίο έπεσε απότομα σε πρόσφυση και τον ανάγκασε να τρέξει έναν αγώνα επιβίωσης, "damage limitation" όπως το χαρακτήρισε ο ίδιος. Με αυτά τα δεδομένα θα λέγαμε πως η πέμπτη θέση είναι κάποιου είδους επιτυχία για τον Αμερικανό.

Στη συνέχεια ήρθε η Ολλανδία, όπου η απουσία του Lorenzo έφερε τον Spies να κυνηγά τα δύο εργοστασιακά Honda. Για μια φορά ακόμη όμως δεν κατάφερε να ακολουθήσει τον ρυθμό τους, αντίθετα έμεινε αρκετά πίσω για να τον πιάσει τελικά ο Dovizioso και να τον περάσει στον τελευταίο γύρο του αγώνα. Μετά μάθαμε πάλι πως ο Spies αντιμετώπισε το ίδιο πρόβλημα με τον Rossi, κομμάτια έλειπαν από το πίσω του λάστιχο, έτσι δεν είχε την ευκαιρία να παλέψει για το βάθρο με τον δορυφορικό Ιταλό. Ατυχία ή κακή διαχείριση ελαστικών; Ίσως λίγο από τα δύο.

Η ουσία είναι πως ο Spies φέτος έχει αντιμετωπίσει τόσα συνεχόμενα προβλήματα τεχνικής φύσεως που λες πως κάποιος τον καταράστηκε και πλέον έχει κάθε δίκιο να λέει πως περιμένει επιτέλους έναν αγώνα χωρίς συμβάντα. Άντε να δούμε πότε θα έρθει αυτός, γιατί συχνά δείχνει στις δοκιμές πως έχει την ταχύτητα, αλλά σε επτά αγώνες αυτό δεν έχει μεταφραστεί ακόμη σε βαθμουλάκια. Και, ξέρετε, στο τέλος αυτά μετράνε.

YAMALUBE
YAMAHA
REPSOL

>> Alvaro Bautista

Το γελαστό παιδάκι των MotoGP μέχρι τώρα είχε επιδείξει αξιοθαύμαστη προσαρμοστικότητα και σταθερή απόδοση στο πρωτάθλημα. Μάλιστα στο Silverstone έφτασε στο απόγειο της φετινής του απόδοσης οδηγώντας σπουδαία μέχρι την τέταρτη θέση του αγώνα και πανηγυρίζοντας την καλύτερη βαθμολογική του συγκομιδή στη μεγάλη κατηγορία.

Κάτι που μάλλον τον επηρέασε καθ' οδό προς το Assen. Στην εκκίνηση του ολλανδικού αγώνα ο Ισπανός ήταν πίσω και επιχείρησε να πάρει μια γενναία εσωτερική με καθυστερημένα φρένα για να κερδίσει όσες θέσεις μπορούσε στην πρώτη στροφή. Το παράκανε όμως με αποτέλεσμα να βροντήξει στα φρένα και πέφτοντας να πάρει μαζί του τον εμβρόντητο Jorge Lorenzo που δεν πρόλαβε να καταλάβει τι τον χτύπησε. Το αποτέλεσμα ήταν να τιμωρηθεί από τους διοργανωτές με εκκίνηση από την τελευταία θέση στον επόμενο αγώνα, ενώ τα άκουσε για τα καλά από σχεδόν όλους τους υπολοίπους. Τι "dickhead" τον είπε ο Crutchlow – ο οποίος είχε προηγούμενα μαζί του από τα χρονομετρημένα, επιπλέον τον έβγαλε και εκτός πίστας πέφτοντας στον αγώνα – ενώ και ο Hayden δικαιολόγησε την τιμωρία λέγοντας πως τον έβλεπε να ανεβάζει ταχύτητες την ώρα που όλοι οι άλλοι φρέναραν για την πρώτη στροφή.

Εν τέλει ο Bautista απολογήθηκε, ο Lorenzo τον συγχώρησε και το συμβάν θεωρείται λήξαν.

SAN CARLO
Agos
DUCATO
HONDA
BARRACUDA

>> CRT

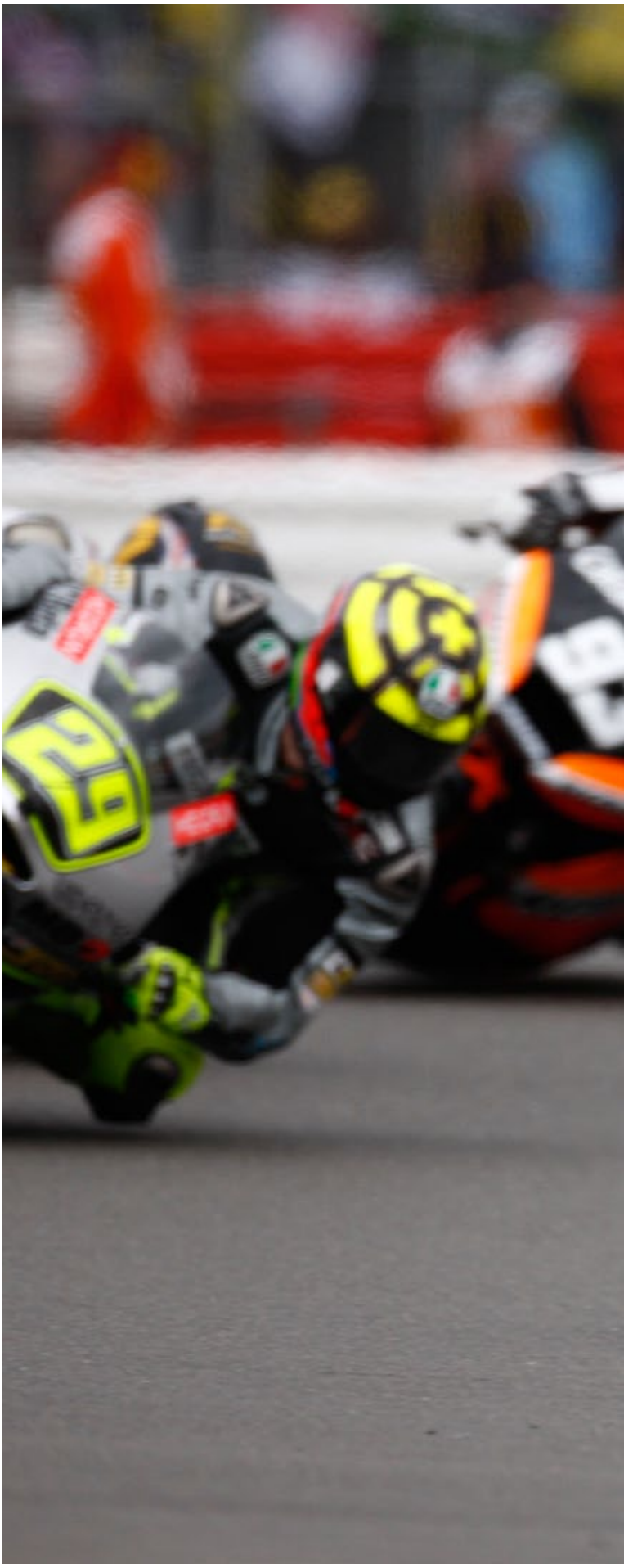
Randy de Puniet

Αν και ξεκίνησε τη σεζόν ως το μεγάλο φαβορί των CRT, ο Γάλλος το τι έχει τραβήξει από τον ομόσταυλό του Aleix Espargaro δε λέγεται, έχει συναντήσει και τις ατυχίες του και έχει μείνει δεύτερος στη μάχη της υποκατηγορίας.
Στην Αγγλία και το Silverstone ο de Puniet έχασε άλλη μια μάχη και έναν ακόμη βαθμό από τον Espargaro, αλλά το Assen τον αντάμειψε πλουσιοπάροχα. Αφενός η πτώση του Ισπανού, αφετέρου το καλύτερο αποτέλεσμα που έχει πάρει ως τώρα CRT μοτοσυκλέτα, ήτοι μια όγδοη θέση, έδωσαν λίγη χαρά στον Γάλλο.
Μεταξύ των CRT, που συνήθως περιορίζονται σε λιγοστούς βαθμούς σε κάθε αγώνα, οι οκτώ βαθμοί του Assen έδωσαν στον de Puniet την ευκαιρία να πλησιάσει τον Espargaro στον πόντο και να διεκδικεί εκ νέου την πρωτοκαθεδρία των μοτοσυκλετών παραγωγής.

POWER ELECTRONICS
41
14
Bankia

Moto 2

CARXPERT
CPMOTOR
CARXPERT
CARXPERT
CARXPERT
71



>> Pol Espargaro

Μεγάλη εμφάνιση στο Silverstone και δεύτερη νίκη φέτος για τον Ισπανό αναβάτη, μετά από μια πολύ σκληρή μάχη με τον "τοπικό" Scott Redding. Αρχικά την κεφαλή του αγώνα είχε πάρει ηρωικά ο Bradley Smith, ωστόσο σταδιακά υποχώρησε αφήνοντας τους Espargaro (#40), Redding, Marc Marquez και Andrea Iannone να ξεχωρίσουν στη μάχη της νίκης. Οι τρεις πρώτοι αποσπάστηκαν, στο τέλος του αγώνα ο Espargaro κατάφερε να φτιάξει μια διαφορά 1.5 δευτερολέπτου από τους διώκτες του, ενώ πίσω του η κατανομή των θέσεων του βάθρου κρίθηκε στο νήμα. Εκεί ο Redding χάρισε μεγάλες χαρές στους συμπατριώτες του κερδίζοντας τον Ισπανό για μόλις 7 εκατοστά του δευτερολέπτου.

tuenti
eni
HOUSE

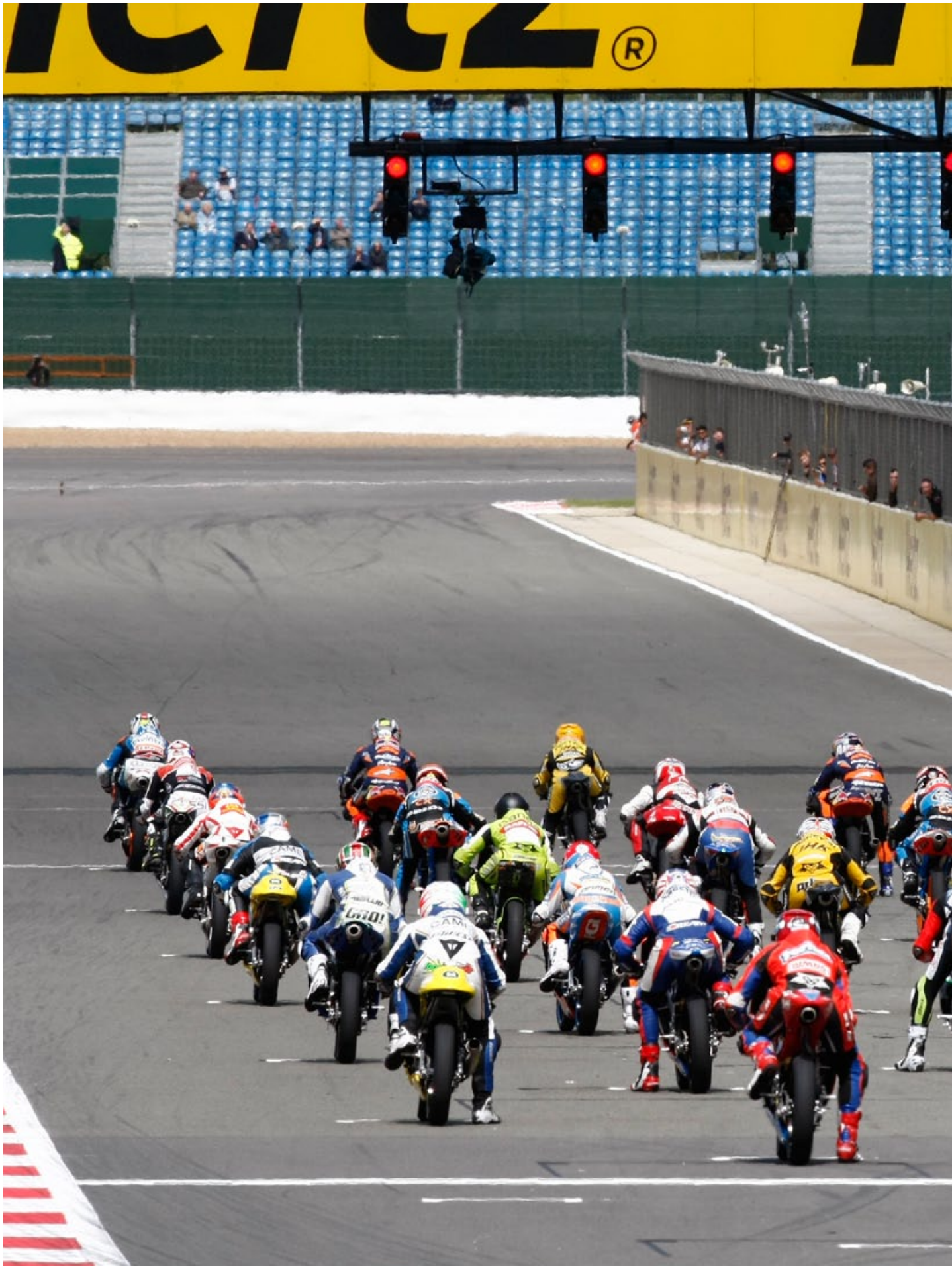
>> Marc Marquez

Στο Silverstone έχασε την ευκαιρία να πάρει το μέγιστο των βαθμών, αλλά δυο εβδομάδες μετά στο Assen ο Ισπανός πήρε το αίμα του πίσω και η τύχη ήρθε να συμπληρώσει τη χαρά του.

Σε έναν κλασικά δυνατό και γεμάτο μάχες αγώνα της Moto2 ο Marquez (#93) κατέληξε στο τέλος να δίνει την υπέρ πάντων μάχη για τη νίκη με τον Andrea Iannone, ο οποίος οδήγησε για μεγάλο μέρος του αγώνα. Όταν κατάφερε να τον περάσει οριστικά – κάτι που όσοι παρακολουθούν τη μεσαία κατηγορία δεν είναι καθόλου εύκολο – ο Marquez έφτιαξε μια μικρή διαφορά ασφαλείας και κέρδισε πιο άνετα απ' όσο θα περίμενε κι ο ίδιος. Μετά ενημερώθηκε πως βασικοί του διώκτες στο πρωτάθλημα είχαν βγει εκτός μάχης: Οι Thomas Luthi και Pol Espargaro έπεσαν και ο Ισπανός είδε τη διαφορά του να αυξάνεται.

Στα σπουδαία του ολλανδικού αγώνα το δεύτερο συνεχόμενο βάθρο του Scott Redding (#45) που δείχνει να βρίσκεται σε περίοδο φόρμας τον τελευταίο μήνα και σκαρφαλώνει στη βαθμολογία.

45
77
80



Moto 3

Hertz
Hertz
BMW M

>> Η Σφαγή

Η Moto3 έχει εξελιχθεί στο θέμα συζήτησης κάθε αγώνα πλέον, προσφέροντας απίθανο θέαμα που νομίζεις πως κάθε σαββατοκύριακο είναι ανώτερο του προηγουμένου. Τον μήνα που πέρασε λοιπόν είχαμε δύο ανεπανάληπτους αγώνες, δύο κλασικές μάχες.

Στο Silverstone για 17 γύρους είχαμε ένα γκρουπ 11 αναβατών που είχαν όλοι σχεδόν τις ίδιες πιθανότητες για νίκη και άλλαζαν θέση μεταξύ τους με ρυθμό που ήταν πρακτικά αδύνατο να παρακολουθήσει κανείς. Από αυτούς οι επτά έφτασαν ως το τέλος να διεκδικούν θέση στο βάθρο, κάτι που κατάφερε με τον καλύτερο τρόπο ο Maverick Vinales. Πίσω του ο ως τότε πρωτοπόρος της κατάταξης Sandro Cortese έχασε τη δεύτερη θέση μόλις στην τελευταία στροφή από τον Luis Salom και μαζί με αυτή και την πρωτιά στη βαθμολογία.

Στο Assen ο μαζικός πόλεμος επαναλήφθηκε. Στον έβδομο γύρο το γκρουπ των πρωτοπόρων μετρούσε 24 μοτοσυκλέτες (!), ενώ για μια φορά ακόμη έξι από αυτούς έφτασαν στο τέλος με πιθανότητες για νίκη. Εξ αυτών οι τέσσερις πρώτοι έδωσαν μια παράσταση για πολύ γερά τον τελευταίο γύρο. Με τα δύο εργοστασιακά KTM των Cortese και Danny Kent να κοπανιούνται κυριολεκτικά σε διάφορα σημεία της πίστας, φτάνουμε στην τελευταία στροφή όπου ο Luis Salom προηγείται αλλά πάνω στο άγχος του κάνει λάθος στα φρένα. Ο Vinales εκμεταλλεύεται και παίρνει τη νίκη, ο Cortese βγαίνει με τη δεύτερη καλύτερη γραμμή, ενώ πίσω του οι Kent και Salom πέφτουν στη γραμμή του τερματισμού ουσιαστικά ταυτόχρονα.

Η φωτογραφία του photo-finish στο Assen είναι ενδεικτική. Πάνω ίσα που διακρίνεται το KTM του Cortese που καθαρά βγαίνει δεύτερος, ενώ από αυτή τη φωτογραφία κρίθηκε η τρίτη θέση υπέρ του Kent (το KTM που φαίνεται πρώτο στην προοπτική) – ενώ ο Salom είχε ήδη μπει στο park ferme και προσπαθούσε να καταλάβει πως έγινε από πρώτος να είναι τρίτος μέσα σε 50 μέτρα… Τελικά όχι απλά γινόταν, μα ήταν τέταρτος!

RedBull
KTM
AVANT

Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	41'19.855
2	Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	+4.965
3	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Monster Yamaha Tech 3	+11.994
4	Ben SPIES	USA	Yamaha Factory Racing	+14.775
5	Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	+22.074
6	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+31.660
7	Hector BARBERA	SPA	Pramac Racing Team	+59.107
8	Randy DE PUNIET	FRA	Power Electronics Aspar	+1'04.441
9	Michele PIRRO	ITA	San Carlo Honda Gresini	+1'06.980
10	Mattia PASINI	ITA	Speed Master	+1'25.087
11	Danilo PETRUCCI	ITA	Came IodaRacing Project	+1'32.103
12	Ivan SILVA	SPA	Avintia Blusens	+1'33.797
13	Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	1 γύρος
14	James ELLISON	GBR	Paul Bird Motorsport	1 γύρος
Δεν τερμάτισαν				
	Aleix ESPARGARO	SPA	Power Electronics Aspar	12 γύροι
	Colin EDWARDS	USA	NGM Mobile Forward Racing	19 γύροι
	Yonny HERNANDEZ	COL	Avintia Blusens	21 γύροι
	Stefan BRADL	GER	LCR Honda MotoGP	25 γύροι
	Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	0 γύροι
	Alvaro BAUTISTA	SPA	San Carlo Honda Gresini	0 γύροι

(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	J. Lorenzo	25	20	20	25	25	25	-												**140**
2	C. Stoner	16	25	25	16	13	20	25												**140**
3	D. Pedrosa	20	16	16	13	20	16	20												**121**
4	C. Crutchlow	13	13	11	8	11	10	11												**77**
5	A.Dovizioso	11	11	13	9	16	-	16												**76**
6	V. Rossi	6	7	9	20	9	7	3												**61**
7	N. Hayden	10	8	5	10	7	9	10												**59**
8	A. Bautista	9	10	10	6	10	13	-												**58**
9	S. Bradl	8	9	7	11	8	8	-												**51**
10	B. Spies	5	5	8	-	6	11	13												**48**
11	H. Barbera	7	6	6	7	5	6	9												**46**
12	A. Espargaro	1	4	4	3	3	5	-												**20**
13	R. de Puniet	3	-	3	-	1	4	8												**19**
14	M. Pirro	-	-	2	2	2	3	7												**16**
15	M. Pasini	-	2	-	4	-	-	6												**12**
16	D. Petrucci	-	3	1	-	-	-	5												**9**
17	J. Ellison	-	-	-	5	-	2	2												**9**
18	I. Silva	-	1	-	-	-	-	4												**5**
19	K. Abraham	-	-	-	-	4	-	-												**4**
20	C. Edwards	4	-	-	-	-	-	-												**4**
21	Y. Hernandez	2	-	-	1	-	1	-												**4**

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	36	45												**261**
2	Yamaha Factory Racing	30	25	28	25	31	36	13												**188**
3	Monster Yamaha Tech3	24	24	24	17	27	10	27												**153**
4	Ducati Team	16	15	14	30	16	16	13												**120**
5	San Carlo Honda Gresini	9	10	12	8	12	16	7												**74**
6	LCR Honda	8	9	7	11	8	8	-												**51**
7	Pramac Racing Team	7	6	6	7	5	6	9												**46**
8	Power Electronics Aspar	4	4	7	3	4	9	8												**39**
9	Speed Master	-	2	-	4	-	-	6												**12**
10	CAME Ioda Racing Project	-	3	1	-	-	-	5												**9**
11	Paul Bird Motorsport	-	-	-	5	-	2	2												**9**
12	Avintia Blusens	2	1	-	1	-	1	4												**9**
11	Cardion AB Motoracing	-	-	-	-	4	-	-												**4**
14	NGM Mobile Forward Racing	4	-	-	-	-	-	-												**4**

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	25	16												**156**
2	Honda	20	25	25	16	20	20	25												**151**
3	Ducati	10	8	9	20	9	9	10												**75**
4	ART	3	4	4	5	3	5	8												**32**
5	FTR	-	-	2	2	2	3	7												**16**
6	IODA	-	3	1	-	-	-	5												**9**
7	BQR	-	1	-	1	-	1	4												**7**
8	SUTER	4	-	-	-	-	-	-												**4**
9	BQR-FTR	2	-	-	-	-	-	-												**2**

Moto 2

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Marc MARQUEZ	SPA	Team CatalunyaCaixa Repsol (Suter)	39'43.170
2	Andrea IANNONE	ITA	Speed Master (Speed Up)	+0.405
3	Scott REDDING	GBR	Marc VDS Racing Team (Kalex)	+7.331
4	Esteve RABAT	SPA	Pons 40 HP Tuenti (Kalex)	+7.630
5	Alex DE ANGELIS	RSM	NGM Mobile Forward Racing (FTR)	+7.852
6	Bradley SMITH	GBR	Tech 3 Racing (Tech 3)	+8.578
7	Dominique AEGERTER	SWI	Technomag-CIP (Suter)	+10.017
8	Johann ZARCO	FRA	JIR Moto2 (Motobi)	+14.481
9	Toni ELIAS	SPA	Mapfre Aspar Team (Suter)	+14.714
10	Mika KALLIO	FIN	Marc VDS Racing Team (Kalex)	+14.734

(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	M. Marquez	25	20	25	-	16	16	25												**127**
2	A. Iannone	20	2	11	13	25	13	20												**104**
3	P. Espargaro	16	25	20	10	-	25	-												**96**
4	T. Luthi	11	16	16	25	20	8	-												**96**
5	S. Redding	10	13	5	16	6	20	16												**96**
6	M. Kallio	6	9	7	11	7	6	6												**52**
7	E. Rabat	13	-	-	5	13	3	13												**47**
8	B. Smith	7	5	6	6	4	9	10												**47**
9	C. Corti	-	10	2	20	3	10	-												**45**
10	D. Aegerter	-	8	4	1	9	7	9												**38**

Moto 3

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Maverick VIÑALES	SPA	Blusens Avintia (FTR Honda)	38'45.432
2	Sandro CORTESE	GER	Red Bull KTM Ajo (KTM)	+0.831
3	Danny KENT	GBR	Red Bull KTM Ajo (KTM)	+0.842
4	Luis SALOM	SPA	RW Racing GP (Kalex KTM)	+0.843
5	Louis ROSSI	FRA	Racing Team Germany (FTR Honda)	+1.352
6	Alex RINS	SPA	Estrella Galicia 0,0 (Suter Honda)	+5.033
7	Alexis MASBOU	FRA	Caretta Technology (Honda)	+7.817
8	Niklas AJO	FIN	TT Motion Events Racing (KTM)	+7.855
9	Efren VAZQUEZ	SPA	JHK Laglisse (FTR Honda)	+8.037
10	Miguel OLIVEIRA	POR	Estrella Galicia 0,0 (Suter Honda)	+8.243

(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	M. Vinales	25	10	20	-	25	25	25												**130**
2	S. Cortese	16	16	25	10	20	16	20												**123**
3	L. Salom	13	20	16	-	6	20	13												**88**
4	R. Fenati	20	25	-	-	7	9	4												**65**
5	L. Rossi	7	-	-	25	13	-	11												**56**
6	A. Rins	6	13	9	16	-	-	10												**54**
7	A. Masbou	-	11	7	-	11	13	9												**51**
8	Z. Khairuddin	10	6	13	-	8	7	5												**49**
9	D. Kent	8	-	8	-	-	10	16												**42**
10	M. Oliveira	11	-	-	-	16	6	6												**39**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Εύχομαι να είχα γεννηθεί 20 χρόνια νωρίτ

Casey

αναβάτης Repsol Honda

«Οδήγησα σαν την τοπική νοσοκ

αναβάτης Padgett's MMO

«Το 2003 ήμασταν εχθρ

το '08 ακόμα π

αναβάτης

«Ήμασταν παιδιά...

Dani Pedrosa,

αναβάτης Repsol Honda MotoGP

«Ίσως σε δυο-τρία χρόνια να παντρευτούμε!

Casey Stoner,

αναβάτης Repsol Honda MotoGP

πύρος Τσαντήλας

ερα...

ey Stoner,

MotoGP

Είμαστε στη συνέντευξη Τύπου του Le Mans όπου ο Αυστραλός ανακοινώνει την αποχώρησή του με μια πρόταση που τα λέει όλα. Το υπερβολικό μάρκετινγκ, ο VIP χαρακτήρας των MotoGP, ο άκρατος επαγγελματισμός που δεν επιτρέπει καν στους αναβάτες να κάνουν παρέα, αυτά και πολλά άλλα διώχνουν τον Stoner.

κόμα για να φτάσω...

John Mc Guinness,

CG Racing Isle of Man TT

Ο σπουδαίος Άγγλος περιγράφει τη νίκη του στα Superstock 1000 στο φετινό TT. Κατά τον τελευταίο του ανεφοδιασμό λίγο πριν τα πιτς σχεδόν έμεινε από βενζίνη, μα στον επόμενο γύρο πίεσε περισσότερο οπότε φοβούμενος πως θα έμενε πριν το τέλος εκμεταλλεύτηκε τη μεγάλη του διαφορά οδηγώντας στο τέλος σα ...νοσοκόμα. Μα νοσοκόμα;

οί, το '05 περισσότερο εχθροί και

περισσότερο εχθροί...

Jorge Lorenzo,

s Yamaha Team MotoGP

Ερωτήθηκε ο Ισπανός σχετικά με την έχθρα του προς τον Dani Pedrosa και γιατί τώρα δείχνουν να έχουν γίνει κολλητοί. Ο πρωταθλητής του 2010 ξεκίνησε να περιγράφει με μελανά χρώματα τη μεταξύ τους σχέση τα προηγούμενα χρόνια...

Δίπλα στον Lorenzo ο Pedrosa γελώντας του έλεγε συνέχεια "No No No" και αμέσως μετά έσπευσε να δικαιολογήσει τη δική του πλευρά των γεγονότων. Δηλαδή την ανωριμότητα που εύκολα τρέφει τέτοιου είδους έριδες.

Αφού λοιπόν διασκέδασαν υπερθεματίζοντας στο πρότερο μεταξύ τους μίσος, ο Lorenzo κατέληξε πως η μεταξύ τους σχέση είναι πλέον άριστη, φιλικότατη και μάλιστα έχει κάποιες... αναπάντεχες προοπτικές αν συνεχίσουν να αλληλογουστάρονται έτσι!

the back

Ο ΜΟΒΕ κανόνισε το πάρτι κι εμείς απλά περάσαμε όμορφα

Autoland

Γιορτή για όλους

Ο Μοτοσυκλετιστικός Όμιλος Βόρειας Ελλάδας γιόρτασε οκτώ δεκαετίες σε δύο τροχούς στη Θεσσαλονίκη με μια υπαίθρια έκθεση πλαισιωμένη από διάφορα δρώμενα. Ακολουθεί φωτορεπορτάζ

MOTO WAY
22
BEL-RAY
TOTAL PERFORMANCE LUBRICANTS

Την Παρασκευή 22 Ιουνίου απονεμήθηκε η ρέπλικα του πολυπρωταθλητή AMA Supercross Chad Reed. Η απονομή πραγματοποιήθηκε από τον επίσημο αντιπρόσωπο της Bel-Ray για την Ελλάδα, Motoway Γ. Καμπράνη ΑΕ, στα πλαίσια των εορτασμών των 80 χρόνων του ΜΟΒΕ.

Αρκετοί τυχεροί φίλοι της μοτοσυκλέτας είχαν τη δυνατότητα να δουν από κοντά και να φωτογραφηθούν με το εντυπωσιακό Honda CRF450R του Chad Reed, το οποίο και παραδόθηκε στον μεγάλο τυχερό και συνεργάτη της Motoway κ. Ανδρή από το Ηράκλειο της Κρήτης.

Ο υπεύθυνος Marketing της Motoway, κ. Βαγγέλης Προκόπης, τόνισε την ιδιαίτερη χαρά των ανθρώπων της εταιρίας που ο υπερτυχερός ήταν από την χώρα μας και συνεργάτης της Motoway. Όπως είπε αυτό που συνέβη ήταν πραγματικά εντυπωσιακό, καθώς υπήρξε αρκετά μεγάλος αριθμός συμμετοχών στην κλήρωση με εμπόρους λιπαντικών Bel-Ray από περισσότερες από 70 χώρες σε όλο τον κόσμο.

Ο μεγάλος νικητής κ. Ανδρής Γιώργος ευχαρίστησε θερμά τη Motoway και τη Bel-Ray για τη μεγάλη αυτή έκπληξη και δε μπορούσε να κρύψει την ικανοποίηση του που η συλλεκτική αυτή μηχανή, υπογεγραμμένη από τον ίδιο τον Chad Reed, θα καταλήξει στην Κρήτη.

HONDA HONDA HONDA
REPSOL

S/M
S/M
S/M

KTM
SPORTMOTORCYCLES
KTM
RACING
KTM
RACING
KTM
KTM
ntalos.gr

Ζάντες Ελαστικά
ntalos.gr
Ζάντες Ελαστικά
ntalos.gr
Continental
Motorcycle Tyres

DUCATI

DUCATI
DUCATI
DUCATI

UNSTOPPABLE
BMW Motorrad
husqvarna
NNE
47

torrad
BMW Mo
Τρικαλιώτης
BMW Hellas AE
Τρικαλιώτης

GAS GAS
www.gasgasmotos.com
HUSAB

HUSABERG
HUSABERG
www.gasgasmotos.com
ÖHLINS

HAMV
YAMAHA
YAMAHA
YAMAHA
YAMAHA

YAMAHA
Μερεμετσάκης

kalemis.gr
Εμπόριο - Service - Αντιπροσωπεία - Αξεσουάρ
PIAGGIO
Vespa
GILERA
kalemis.gr
vespa
vespa

SXS
BEL
PERFO
LUBR

BMW Motorrad
Τρικαλιώτης
Επίσημος
MOTO WAY
THE WORLD OF MOTORCYCLE
www.motoway.gr
BEL-RAY
TOTAL
PERFORMANCE
LUBRICANTS

100
YAMAHA
6

SPECIALIZED
BEL-RAY
SHOEI
ACERBIS

ebike.gr

market

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

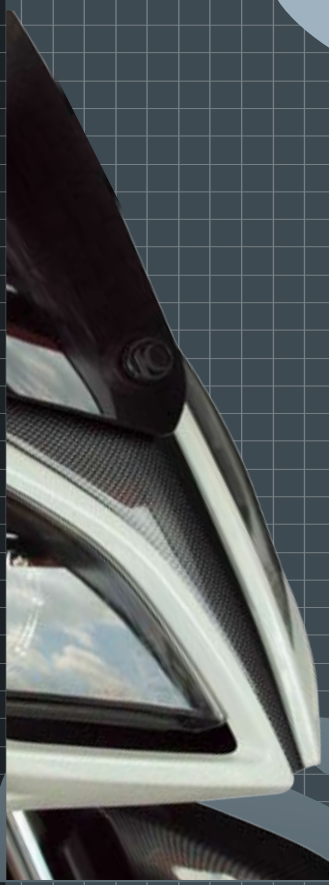
-60%

-40%

-50%

-20%

-30%



-10%

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωρόπουλος

market

ροσφορές της αγοράς
ρλουθούν...

ΟΛΟΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ VJF 250R

Να τι κάνουν οι Κορεάτες όταν έχουν κέφια και τώρα τελευταία τους κόβω ολοένα και πιο κεφάτους.

Η Daelim λοιπόν με την παρουσίαση του νέου VJF250R μπαίνει πλέον δυναμικά και στην κατηγορία των 250cc street μοντέλων. Με τον νέο υγρόψυκτο injection κινητήρα 250cc, ισχύος 25hp/9,000rpm και με την εξαιρετική για την κατηγορία του λιανική τιμή, το νέο VJF250R θα πρωταγωνιστήσει στις καρδιές των νέων αλλά και των έμπειρων αναβατών που αναζητούν μια οικονομική και αξιόπιστη λύση.

Η τιμή του νέου μοντέλου είναι €3,680 μόνο, ενώ τα χρώματα του νέου μοντέλου VJF 250R είναι Μαύρο, Λευκό και Κόκκινο.

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.

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.

LIBERTY ΔΑΓΚΩΤΟ

Είχα κάποτε ένα Liberty 150, καρμπυρατέρ κιόλας. Τι του είχα κάνει ρε παιδιά του "είχα πιει το αίμα" που λέμε, αλλά αυτό εκεί μαύρος σκύλος. Όχι, να λέμε την αλήθεια για μηχανάκια που πέρασαν από τα χέρια μας, πολύ καλό scooter.

Στο νέο Liberty λοιπόν η Piaggio Hellas ανακοινώνει ότι παρατείνεται μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων, η προωθητική ενέργεια που αφορά τις μειωμένες τιμές στα μοντέλα της οικογένειας Liberty.

Οι τέσσερεις εκδόσεις Liberty συνεχίζουν να διατίθενται πλέον σε μειωμένες τιμές και έχομεν και λέμε: Liberty 50 2T (δίχρονο) €1,720 από 1,780, Liberty 50 4T €1,790 από 1,910, Liberty 125 €1,890 από 1,995 και τέλος Liberty 150 στα €1,995 από 2,215.

Επισκεφτείτε σήμερα ένα σημείο πώλησης Piaggio για να δείτε από κοντά τα δημοφιλή μοντέλα Liberty και να επωφεληθείτε από τις προνομιακές τιμές. Ενημερωθείτε και για τα ευέλικτα χρηματοδοτικά προγράμματα και το πρόγραμμα επέκτασης εγγύησης για δύο επιπλέον χρόνια!

ΝΕΟ TRIUMPH TROPHY

Όχι για πες αλήθεια, δε θα ήθελες να έχεις τόσα φράγκα που να είχες ένα δικό σου γκαράζ με μηχανάκια για διάφορες επιχειρήσεις μέσα; Ε, τότε για να κάνεις τρελό τουρισμό θα είχες ένα τέτοιο, ένα Triumph Trophy 1200 δηλαδή.

Το μικρό θηρίο διαθέτει ride-by-wire,134hp και 12.2kg.m ροπής στις 6,450 rpm. Όπως βλέπεις δεν πρόκειται για μία ακόμα τουριστική μοτοσυκλέτα, αλλά για πολυθρόνα που από κάτω της κρύβει πολλές εκπλήξεις.

Επίσης το super "πράγμα" διαθέτει ισχυρό άξονα με ελάχιστη ανάγκη συντήρησης, σύστημα ρύθμισης ταχύτητας ταξιδιού, ηλεκτρονική ανάρτηση, ενσωματωμένο σύστημα ήχου με λειτουργίες Bluetooth, διασυνδεδεμένο ABS και σύστημα ελέγχου πίεσης ελαστικών. Και σε πληροφορώ φίλε μου αναγνώστη ότι αυτά είναι λίγα από τα πολλά καλούδια που διαθέτει το νέο Triumph. Η παγκόσμια παρουσίαση των Trophy και Trophy SE στον τύπο θα πραγματοποιηθεί στις αρχές Σεπτεμβρίου, με τις πρώτες μοτοσυκλέτες να καταφτάνουν στα καταστήματα τον Οκτώβριο του 2012. Οι τιμές θα επιβεβαιωθούν στις αρχές Σεπτεμβρίου.

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.

ΠΟΥΛΑΜΕ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Όπως θα είδατε στο τεύχος που ήδη διαβάζετε, υπάρχει test του νέου Honda NC 700X.
Και βρε καλοί μου άνθρωποι, θα σας άφηνα εγώ χωρίς νέα για το συγκεκριμένο μοντέλο; Το έχω κάνει ποτέ φίλοι μου; (Καλά μπορεί κάνα-δυο φορές).
Λοιπόν έχω καταπληκτικές μπάρες προστασίας για το νέο Honda από τη Hepco & Becker και βάση κεντρικής βαλίτσας από την ίδια εταιρεία. Η τιμή τους είναι τσάμπα πράμα, δηλαδή μόνο €165 και €134 αντίστοιχα για τη βάση της βαλίτσας.
Διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 210 8547681 και www.motofashion.gr.

690 SM: ΟΙ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΕΣ ΣΟΥ ΕΙΝΑΙ 1:1

Θέλεις απεριόριστες γνήσιες μοτοσυκλετιστικές συγκινήσεις; Τότε άρπαξε την ευκαιρία όσο πιο γρήγορα μπορείς γιατί αυτή η μοτοσυκλέτα είναι για πραγματικές συγκινήσεις και κανιβαλισμούς.
Τσακίσου… ε, θέλω να πω πήγαινε στο κατάστημα KTM DownUnder by Hellinmoto και θα βρεις την τελευταία – και έχεις μια μόνο – ευκαιρία για να την αποκτήσεις στην εκπληκτική τιμή των €6,590.
Τεχνολογία αιχμής με ιπποδύναμη 64hp στον τροχό, μόλις 154kg βάρος, κορυφαία φρένα της Brembo με ακτινικές δαγκάνες, ρυθμιζόμενες αναρτήσεις WP-USD 48mm, πανίσχυρο πλαίσιο χωροδικτύωμα εγγυώνται ότι οι στιγμές που θα ζεις θα εναλλάσσονται με ταχύτητα και κάθε διαδρομή θα είναι μοναδική εμπειρία!
Για περισσότερες πληροφορίες: KTM DownUnder by Hellinmoto, Πλαταιών 4-6 Γκάζι,
210 3423122, e-mail: ktm@hellinmoto.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).

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.

ΝΕΟΣ ΜΑΥΡΟΣ ΤΙΓΡΗΣ

Η Ηλιοφίλ ΑΕ ανακοινώνει την άφιξη της νέας Triumph Tiger 1050, μοντέλου 2012.
Η μοτοσυκλέτα διατίθεται μόνο σε χρώμα μαύρο, για να μάθετε... Οι διαφορές της από το μοντέλο 2011 είναι οι εξής: Βαμμένοι τροχοί μαύροι, τιμόνι oversided μαύρο, βάσεις μαρσπιέ σε μαύρο χρώμα, αναβαθμισμένες αναρτήσεις και ανανεωμένα γραφικά. Η τιμή λιανικής του είναι €10,490 και για τους πρώτους πελάτες που θα κλείσουν τη μοτοσυκλέτα σε ένα από τα καταστήματα του δικτύου θα υπάρξει επιδότηση ανταλλαγής αξίας €500. Ο αριθμός μοτοσυκλετών είναι περιορισμένος.

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.

SCARABEO 300 ΜΕ ΜΟΝΟ €3,690

Είναι το scooter που συνδυάζει την οδηγική απόλαυση και την ευελιξία στην κίνηση του σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος.
Ο ισχυρός, τεχνολογικά προηγμένος αλλά ταυτόχρονα φιλικός προς το περιβάλλον κινητήρας, το ισορροπημένο πλαίσιο και το μοναδικό του στυλ τοποθετούν το Scarabeo στην κορυφή της κατηγορίας του σε σχέση με την τιμή του.
Το Scarabeo 300 είναι το scooter που με το λανσάρισμα του μάγεψε τους λάτρεις του διαχρονικού design, αφού συνδυάζει άψογα την κλασσική σχεδίαση με τις μοντέρνες γραμμές αλλά διαθέτει επιδόσεις, ενεργητική ασφάλεια και ικανότητα μεταφοράς κράνους και αντικειμένων που διευκολύνουν στην καθημερινή μετακίνηση.
Αποκτήστε το σήμερα με €3,690, ανακαλύψτε το πιο cool scooter της αγοράς και ενημερωθείτε για τις υπηρεσίες και τα προνόμια της Aprilia στο δίκτυο αντιπροσώπων και στην επίσημη ιστοσελίδα: http://www.aprilia.com.gr/.

Μια ημέρα που θα αλλάξει τη ζωή σας

RIDING SCHOOL Step1&2

ΗΜΕΡΙΔΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

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

RIDING SCHOOL 1

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

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

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

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

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

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

RIDING SCHOOL 2

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

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

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

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

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

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

PRIVATE TRAINING

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

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

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

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

ΝΕΟ HONDA INTEGRA 700

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

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

Μάθετε περισσότερα στο 2106046581, Moto Tsalikis.

ΒΑΣΗ ΒΑΛΙΤΣΑΣ ΓΙΑ HONDA INTEGRA 700

Από την Hepco & Becker και ειδικά κατασκευασμένη για το νέο Honda Integra, βάση κεντρικής βαλίτσας.

Είναι πολύ ελαφριά και κάθεται σε τέτοιο σημείο, που δεν ενοχλεί τον συνοδηγό. Σηκώνει βαλίτσα έως 52 λίτρα και διαθέτει αναμονές για πλαϊνές βάσεις, μπας και θες τριπλέτα στο μέλλον. Η τιμή του είναι κομπλέ στα €134 και διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 210 8547681 και www.motofashion.gr.

ΔΕΝ ΜΕ Χ€Ζ€ΤΕ ΛΕΩ ΕΓΩ

Πάνω που λέω να κάνω οικονομία γιατί έχω κι ένα παιδί να ταΐσω, έρχεται η κυρά-KTM και μου κάνει το μυαλό κιμά...

Επειδή σας αγαπώ όμως και θέλω να μοιράζομαι μαζί σας τον πόνο μου, σας βάζω ατόφιο το δελτίο τύπου της KTM...

Το KTM 990 Super Duke τα έχει όλα: Αγωνιστικών προδιαγραφών πλαίσιο, βάρος μόλις 186kg, αναρτήσεις WP, εκπληκτικά φρένα με δαγκάνες και τρόμπα από τη Brembo, φοβερός V2 κινητήρας με 118hp και επιδόσεις που σοκάρουν. Αρκεί να προσθέσεις τη μοναδικά εντυπωσιακή του εμφάνιση για να νιώσεις ότι πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα μοναδικής σύλληψης. Τώρα σε τιμή που ξεκινά από €7,890 δεν έχεις καμία δικαιολογία να μην το κάνεις δικό σου!

Διαθέσιμο τώρα στον τοπικό σου αντιπρόσωπο KTM. Για περισσότερες πληροφορίες:

KTM SEE A.E., Λεωφόρος Βουλιαγμένης 500 Άλιμος, 210 9927212, e-mail: info@ktm.gr.

moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

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

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

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

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΕΚΠΤΩΣΗ ΣΤΟ BEVERLY

Η προωθητική ενέργεια της Piaggio Hellas για το Beverly 300 συνεχίζεται για περιορισμένο αριθμό οχημάτων. Τώρα μπορείς και εσύ να αποκτήσεις το Beverly 300 στην ανταγωνιστική τιμή των €4,090.

Το Beverly 300 είναι η πρόταση της Piaggio για εσάς που θέλετε ένα ευέλικτο, ασφαλές, και ιδανικό σκούτερ για οδήγηση στην πόλη.

Το Beverly 300 προσφέρει εγγυημένη άνεση και αξιοπιστία ακόμα και για αποδράσεις σε κοντινούς προορισμούς εκτός πόλης και διαθέτει δισκόφρενο εμπρός διαμέτρου 300mm. Διαθέτει μεγάλο αποθηκευτικό χώρο για να φιλοξενεί δύο jet κράνη. Το Beverly 300 πλαισιώνεται από τον κορυφαίο μονοκύλινδρο, τετράχρονο κινητήρα ηλεκτρονικού ψεκασμού Piaggio Quasar.

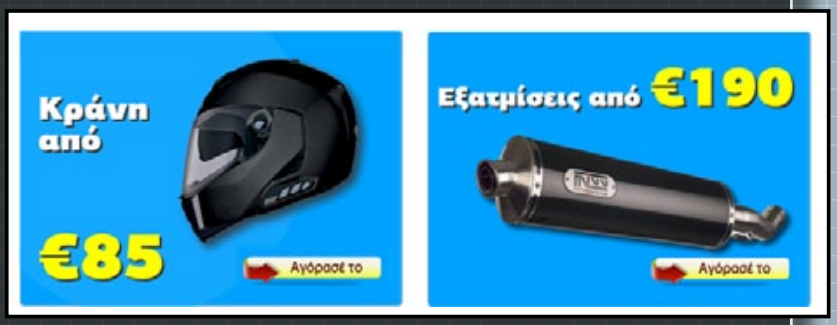
Επισκεφτείτε σήμερα ένα σημείο πώλησης Piaggio για να δείτε από κοντά το δημοφιλές Beverly 300 και να επωφεληθείτε από την έκπτωση της Piaggio. Ενημερωθείτε και για τα ευέλικτα χρηματοδοτικά προγράμματα και το πρόγραμμα επέκτασης εγγύησης για δύο επιπλέον χρόνια.

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.

KTM POWER WEAR 2013

Η νέα ολοκληρωμένη συλλογή αξεσουάρ & ειδών ένδυσης της KTM παρουσιάστηκε με απόλυτη επιτυχία στο Επίσημο Δίκτυο Συνεργατών της KTM SEE A.E.

Το ραντεβού δόθηκε την Τετάρτη 20 Ιουνίου στο KTM Racing Center 500, όπου το δίκτυο Συνεργατών της εταιρίας είχε την ευκαιρία να δει από κοντά την Collection για το 2013. Η καινούρια Collection περιλαμβάνει τις σειρές Style, Race Girl, Race Kid, Off Road, Street, Kini & φυσικά αξεσουάρ. Η σειρά Style είναι μια συλλογή που απευθύνεται σε άνδρες, η Race Girl σε γυναίκες και αμφότερες περιλαμβάνουν φούτερ, t-shirts, πουκάμισα, ζακέτες, παντελόνια τζιν και υφασμάτινα, σορτς, εσώρουχα, κάλτσες, παπούτσια, γυαλιά ηλίου, βραχιόλια, ρολόγια, σακίδια, τσάντες, βαλίτσες και πολλά ακόμα. Φορμάκια, πιτζάμες, καλσόν, σαλιάρες, καλτσάκια, φούτερ, τζιν, t-shirt, καπέλα, σκούφους, πιπίλες, μπιμπερό, ονειροπαγίδα, ποδήλατο, γυαλιά, ξύλινα εργαλεία, kite και πολλά αξεσουάρ συνθέτουν τη σειρά Race Kid. Φυσικά εκτός από τις παραπάνω σειρές υπάρχουν και ειδικά είδη ένδυσης, ασφάλειας και υπόδησης τόσο για Off Road όσο και για Street, καθώς και η γνωστή σε όλους μας σειρά Kini.

Η καινούρια Collection αναμένεται τέλος Σεπτεμβρίου και θα είναι διαθέσιμη στο Δίκτυο Πωλήσεων της εταιρίας. Για περισσότερες πληροφορίες: Racing Center 500, Λεωφόρος Βουλιαγμένης 500 Άλιμος, 210 9927212 & e-mail: info@ktm.gr , www.ktm.com.

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

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ

MOO

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

QuadMudNess

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΑΛΣΙΚΗΣ 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 λιπος γεωπος.
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

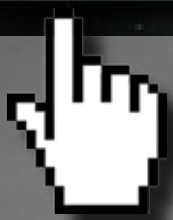
ΦΙΛΟΙ ΜΟτοσυκλέτας
E 75

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

30 ΛΕΜΟΤ 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)
FLS Softail slim	48(F)
Forty-Eight	35(C)
Road King	35(C)
Super Glide	35(C)
XL 1200V Seventy Two	48(F)
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 250 R	48(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)
VFR 1200X Crosstourer	48(T)
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)

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
Z1000 '10	26 (T)
Z1000 SX	36(F)
ZX6R	7(Π),20(T)
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)
Duke 690 '12	48(C)
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)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
RV 125 VanVan	34(F)
V-Strom 650 Desert	2(F)
V-Strom 650 '12	45(C)
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
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)

we have issues...

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