Τεύχος 53 • Νοέμβριος 2012

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

HONDA CRF250L
τα μικρά XL αναβιώνουν

HONDA PCX 150
τα κυβικά πάντα βοηθάνε

C650GT
τι ξέρει η BMW από scooter;

THE FRONT
τι θα δούμε σε λίγες μέρες στο σαλόνι του Μιλάνο

FEATURE
αναλύουμε την πέμπτη γενιά του BMW R1200GS

RACING
τα πρωταθλήματα έφτασαν στο τέλος

BMW
S1000
RR
BMW
Brembo

δ e f
a c e
3 6 5
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.

Τεύχος 53 • Νοέμβριος '12

The Front

News 12
λίγο πριν ανοίξουν οι πύλες της EICMA,
ο Μάνος μας δίνει μια ιδέα του τι πρόκειται να δούμε

First Rides

Honda CRF 250L 22
το χρηστικό XL του παρελθόντος επιστρέφει,
όχι όμως στην τιμή που θα θέλαμε...

Honda PCX 150 38
Λίγο ακριβότερο, λίγο ταχύτερο
αλλά το ίδιο οικονομικό

Cover Story

BMW C650GT 52
οι Γερμανοί κάνουν δυναμική είσοδο στην κατηγορία

Feature

BMW R1200GS 2013 72
τι άλλαξε στο δημοφιλές on-off πέρα από την υδρόψυξη;

Racing

Editorial 98
Η Dorna και οι κανονισμοί της

Gossip 100
πολλές αλλαγές για τα WSBK του 2013

MotoGP Sepang, Phillip Island 114
Πρωτάθλημα στον Lorenzo

Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας 2012 148
Ο απολογισμός της χρονιάς

Racing Lines 160
εδώ, οι αναβάτες μιλάνε έξω από τα δόντια

The Back

eMarket 164
ο Σέρλοκ Χόλμς του ebike.gr συνεχίζει την σχολαστική έρευνα αγοράς.
Αυτά είναι τα νέα του ευρήματα

eClubs 174
Λέσχες:
Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eIssues 178
Πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη,
την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

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

Φωτό εξωφύλλου: Κάββας Σκουρίδης

editorial

Σπύρος Τσαντήλος

bike.gr

Η ενοποίηση των διπλωμάτων οδήγησης στην Ε.Ε. φέρνει μεγάλες ανακατατάξεις. Είστε έτοιμοι για την 19η Ιανουαρίου;

Ευρώπη γίναμε βρε!

>> Πάει καιρός που είχα συναντήσει την είδηση, αλλά με τον φόρτο της εποχής και την ψυχολογία που κουβαλώ η αλήθεια είναι πως δεν πολυασχολήθηκα μαζί της. Ναι οκ, ξαναλλάζουν τα διπλώματα, να μια καλή ευκαιρία να μας τα ξαναπάρουν μπλαμπλαμπλα. Όχι, είναι πολύ σημαντικότερο από αυτό φίλες και φίλοι. Η πλήρης οδηγία βρίσκεται στη διεύθυνση http://tinyurl.com/cvm5zwl. Στη συνέχεια μεταφέρω αυτούσιο το κείμενο που αφορά τα δικά μας διπλώματα οδήγησης.
>>>

Άρθρο 4

Κατηγορίες, ορισμοί και κατώτατα όρια ηλικίας

1. Η άδεια οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 1 παρέχει δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών που ορίζονται κατωτέρω. Μπορεί να εκδίδεται από το κατώτατο όριο ηλικίας που ορίζεται για κάθε κατηγορία. Ως "μηχανοκίνητο όχημα" νοείται κάθε αυτοπροωθούμενο όχημα που κυκλοφορεί σε δρόμους με δικά του μέσα, εκτός από τα οχήματα που κινούνται πάνω σε τροχιές.

2. μοτοποδήλατα:

κατηγορία AM

- Δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα

C650 GT

45 km/h, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο α), της οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα [5] (πλην εκείνων των οποίων η εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 25 km/h), και ελαφρά τετράκυκλα όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α), της οδηγίας 2002/24/ΕΚ,
- το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία ΑΜ είναι 16 έτη·

3. μοτοσυκλέτες με ή χωρίς πλευρικό κάνιστρο και μηχανοκίνητα τρίκυκλα:

- ως "μοτοσυκλέτα" νοείται το δίτροχο όχημα με ή χωρίς πλευρικό κάνιστρο, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο β), της οδηγίας 2002/24/ΕΚ,
- ως "μηχανοκίνητο τρίκυκλο" νοείται το όχημα με τρεις συμμετρικά διατεταγμένους τροχούς, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο γ), της οδηγίας 2002/24/ΕΚ,

α) κατηγορία Α1:

- μοτοσυκλέτες μέγιστου κυλινδρισμού 125 κυβικών εκατοστών, μέγιστης ισχύος 11 kW (15 hp) και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,1 kw/kg (0.134 hp/kg),
- μηχανοκίνητα τρίκυκλα των οποίων η ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 kW (20 hp),
- το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία Α1 είναι 16 έτη·

β) κατηγορία Α2:

- μοτοσυκλέτες μέγιστης ισχύος 35 kW (47 hp) και με μέγιστο λόγο ισχύος/βάρους 0,2 kW/kg (0.27 hp/kg), που δεν προέρχονται από όχημα με ισχύ μεγαλύτερη του διπλασίου της ισχύος του,
- το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία Α2 είναι 18 έτη·

γ) κατηγορία Α:

i) μοτοσυκλέτες
- Το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία Α είναι 20 έτη. Ωστόσο, η οδήγηση μοτοσυκλετών αυτής της κατηγορίας προϋποθέτει διετή τουλάχιστον πείρα μοτοσυκλετών με άδεια τύπου Α2. Αυτή η προηγούμενη πείρα μπορεί να μην απαιτείται αν ο υποψήφιος είναι τουλάχιστον 24 ετών.

ii) μηχανοκίνητα τρίκυκλα, η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15 kW
- Το κατώτατο όριο ηλικίας για τα μηχανοκίνητα τρίκυκλα, η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15kW, είναι 21 έτη.

>>>

Τι μάθαμε λοιπόν; Ότι οι αλχημείες των μαθητευόμενων μάγων που εδώ στην Ελλάδα τους αποκαλούμε καταχρηστικά και "νομοθέτες" λαμβάνουν επιτέλους τέλος, ήρθε η σειρά των Ευρωπαίων μάγων. Στην αρχή έφτιαξαν την Α1 όπως ορίζεται στην Ε.Ε. αλλά την εφάρμοσαν από τα 18 και άνω, δύο χρόνια μετά την άλλαξαν ως 34 ίππους ανεξαρτήτων κυβικών. Τώρα η ελληνική νομοθεσία θα υποχρεωθεί να εναρμονιστεί με όσα περιγράφονται παραπάνω.
Διότι όταν το 2006 μαζεύτηκαν στις Βρυξέλλες να εκδώσουν την οδηγία αυτή είχαν ανακαλύψει πως εντός της Ε.Ε. μόνο ίσχυαν πάνω από 110 διαφορετικές κατηγορίες διπλωμάτων. Σκέφτηκαν λοιπόν, ε αφού τους επιτρέπαμε να το κάνουν, καλά να πάθουμε, τώρα κομμένη η ελαστικότητα, όλοι τα ίδια.
Προσέχουμε λοιπόν πως ξαφνικά ο Έλληνας 16χρονος έχει δικαίωμα πρόσβασης σε δίπλωμα κατηγορίας Α1, ναι, 125άρι ως 15 άλογα!
Δε θα το ακούσετε από τις ειδήσεις αυτό, εκνευρίζει τους γονείς οι οποίοι είναι ψηφοφόροι. Ας ακούσουμε καλύτερα τι θα πάθουμε αν μας διώξουν από το ευρώ. Ξανά.
Και τα διπλώματα της Τροχαίας; Ποιος ξέρει, μοτοποδήλατα υπάρχουν αλλά ποιος πιτσιρικάς θα πάει να βγάλει τέτοιο όταν μπορεί να πάει κατευθείαν σε μοτοσυκλέτα 125 cc;
Η παραπάνω οδηγία επίσης δίνει τη δυνατότητα σε 16χρονους να βγάλουν δίπλωμα αυτοκινήτου (Β1), αλλά δίνει την επιλογή σε κάθε κράτος να μην εφαρμόσει αυτήν την παράγραφο και να ορίσει ελάχιστο ηλικιακό όριο τα 18 (Β).
Πέραν αυτών, υιοθετείται η νέου τύπου άδεια οδήγησης που μοιάζει με πιστωτική κάρτα και έχει ενσωματωμένο τσιπάκι. Θα είναι ενιαία σε όλη την Ε.Ε. και θα πρέπει να αρχίσει να εφαρμόζεται από τις αρχές του νέου έτους. Μάλιστα η επιτροπή ορίζει ως ορίζοντα τα 20 χρόνια, μετά τα οποία δε θα πρέπει να κυκλοφορεί κανένα ροζ, πράσινο ή κίτρινο χάρτινο δίπλωμα οδήγησης. Και εμείς οι κάτοχοι των παλιών μπορούμε να πάμε να τα αλλάξουμε.
Τέλος υπάρχει ένα εκτενέστατο κομμάτι που αφορά στις σχολές οδήγησης και τις ενιαίες προδιαγραφές που θα πρέπει να ισχύσουν στην Ε.Ε. για την εκπαίδευση και πιστοποίηση των νέων οδηγών.
Σας το είπα από την αρχή βρε, Ευρώπη γίναμε!
Τις προάλλες έλαβα και το σχετικό ενημερωτικό δελτίο από την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Μοτοσυκλετών (ACEM, www.acem.eu) που ως συνήθως γκρινιάζει ότι ουδείς ερωτήθηκε και ξαφνικά η Ε.Ε. ξαναλλάζει τους κανόνες και τι θα κάνουν τώρα οι σχολές οδήγησης που πρέπει ξαφνικά να αγοράσουν νέες μοτοσυκλέτες για τα νέα δεδομένα.
Σύμφωνοι, μόνο που δε μας λένε ότι αυτή είναι μια απόφαση του 2006 που απλώς η Ε.Ε. αποφάσισε ξαφνικά τώρα να θέσει σε εφαρμογή. Αν ο ACEM ή όποια άλλη Ένωση ήθελε να κάνει κάτι, είχε την ευκαιρία όταν συζητιόταν ή στην εξαετία που μεσολάβησε μέχρι να τεθεί σε ισχύ. Τόσα και τόσα άλλα δεν πέρασαν ποτέ (λ.χ. το όριο 100 ίππων), αυτό πώς σας ξέφυγε;

Για το τεύχος δεν έχω πολλά να σας πω. Ένα τρίτο BMW, ένα τρίτο Honda, ένα τρίτο επικαιρότητα. Απλά πράγματα, ελπίζω να σας αρέσουν.
Καλή σας ανάγνωση! <<

the front

Στο μικρό παράθυρο ανάμεσα στην Κολωνία και το Μιλάνο, τα τρικύλινδρα κάνουν μια θριαμβευτική επιστροφή

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

Brutale Family

Παρότι είχε ξεκινήσει ως μια και μόνη μοτοσυκλέτα, τα τελευταία χρόνια η οικογένεια Brutale της MV Agusta έκανε τους περισσότερους πολύτεκνους να την κοιτάνε με θαυμασμό, καθώς παρά την παρουσίαση ολοένα και περισσότερων νέων εκδόσεων, οι προηγούμενες παρέμεναν στην παραγωγή.

Η MV αποφάσισε ότι είχε έρθει η ώρα να βάλει λίγη τάξη στο σπίτι της, έτσι για το 2013 η γκάμα ομαλοποιήθηκε. Στο κάτω άκρο έχουμε το τρικύλινδρο 675 και στο άνω άκρο τρεις εκδόσεις της 1090, όλες με τον ίδιο κινητήρα των 1078 κυβικών με τις ενδιάμεσες εκδόσεις να παίρνουν την περίοπτη θέση τους στο χρονοντούλαπο της ιστορίας.

Η βασική έκδοση 1090 αποδίδει 144 ίππους, διαθέτει πλήρεις ρυθμίσεις αναρτήσεων, 50 mm πιρούνι και δίσκους 310 mm. Η 1090R είναι τεχνικά πανομοιότυπη, αλλά έχει φλας στους καθρέπτες και πιο επιθετικούς χρωματικούς συνδυασμούς. Προσθέτοντας άλλο ένα R, τα πράγματα αποκτούν περισσότερο ενδιαφέρον. Η απόδοση ανεβαίνει στους 156 ίππους, οι δίσκοι γίνονται 320 mm και συνδυάζονται με monobloc δαγκάνες της Brembo, ενώ ο αναβάτης έχει στη διάθεσή του ξεχωριστές ρυθμίσεις συμπίεσης για low και high speed. Όλες οι εκδόσεις του 1090 έρχονται με το traction control 8 θέσεων της εταιρείας που είδαμε για πρώτη φορά στην MV Agusta F3.

Υπό κανονικές συνθήκες κάπου εδώ θα τελείωνε η αναφορά μας στη γκάμα Brutale, αλλά δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η MV Agusta είναι αν μη τι άλλο Ιταλική. Έτσι, λίγες μέρες μετά την ανακοίνωση της ανανεωμένης γκάμας, οι άνθρωποι της εταιρείας θυμήθηκαν το νέο τους μοντέλο και έσπευσαν να το ανακοινώσουν λίγο πριν το Μιλάνο.

Η MV Agusta Brutale 800 βασίζεται στη Brutale 675 με αυξημένη διάμετρο στους κυλίνδρους για να φτάσει τα 798 κυβικά. Ο κινητήρας αποδίδει 125 ίππους στις 11,600, 12 περισσότερους από το 675, με αντίστοιχη αύξηση στη ροπή που αγγίζει τα 8,3 kg.m στις 8,600.

Με βάρος 167 κιλών, πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις και σειρά ηλεκτρονικών, η βασική έκδοση της Brutale 800 θα κοστίζει στην Ευρώπη €9,990. Αν θέλετε να δώσετε κάτι παραπάνω, κοιτάξτε την έκδοση Italia, που πέραν των διαφορετικών χρωματισμών διαθέτει στάνταρ το σύστημα ηλεκτρονικά υποβοηθούμενων αλλαγών ταχυτήτων (EAS), που είναι προαιρετικός εξοπλισμός στο απλό έναντι €400. Και οι δύο εκδόσεις έρχονται με ακτινικές της Brembo και τους δίσκους 320 mm που διαθέτει μόνο το κορυφαίο 1090.

Honda CBR 500, CB500R & CB500X

Μετά τις θολές 'κλεμμένες' φωτογραφίες των CB και CBR500 ήρθε επιτέλους η ώρα να τις δούμε ανθρώπινα, μια ανάσα πριν την επίσημη παρουσίασή τους στο Μιλάνο.

Οι φωτογραφίες που βλέπετε προήλθαν από την Ιταλική εφημερίδα Il Centro, που πέτυχε το συνεργείο της Honda κατά τη διάρκεια γυρισμάτων για το βίντεο που θα συνοδέψει τα νέα μοντέλα. Το πιο ενδιαφέρον δε είναι η ύπαρξη ενός τρίτου αδελφού της νέας οικογένειας, του CB500X, την ύπαρξη του οποίου ως τώρα αγνοούσαμε.

Ακολουθώντας τη νοοτροπία της οικογένειας NX700 και οι τρείς μοτοσυκλέτες μοιράζονται τον ίδιο δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα των 470 κυβικών, που προήλθε από την ένωση δύο μονοκύλινδρων προέλευσης CBR250. Με την απόδοση να βρίσκεται ακριβώς στο όριο της νέας κατηγορίας διπλωμάτων A2, 35kW ή 47 ίππων, μπορούμε χάρη στην κρυστάλλινη σφαίρα που έχουμε στο eBike να σας πληροφορήσουμε ότι το βάρος τους θα είναι μίνιμουμ 175 κιλά, νούμερο που συμπτωματικά συμπίπτει με το όριο 0.2kW ανά κιλό της κατηγορίας.

Αυτό που δε γνωρίζουμε ακόμα είναι το αν οι τρεις μοτοσυκλέτες μοιράζονται και το ίδιο πλαίσιο όπως στα NC, αλλά κρίνοντας από τη συμπεριφορά του ταπεινού CBR250 το κλασικό τηλεσκοπικό πιρούνι και ο μονός δίσκος μπροστά δε σημαίνουν υποχρεωτικά αδιάφορη συμπεριφορά. Άλλωστε, υπάρχουν πάντα και οι φήμες που θέλουν τα CBR500 να πρωταγωνιστούν στο European Junior Cup.

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

Human motorcycles

Μιλάμε συνέχεια για την Κολωνία και το Μιλάνο σε αυτό το τεύχος, κάτι φυσιολογικό αφού όχι μόνο είναι τα δύο σημαντικότερα σαλόνια μοτοσυκλέτας αλλά βρισκόμαστε ημερολογιακά ανάμεσά τους.

Δεν είναι όμως οι μόνες εκθέσεις μοτοσυκλετών του πλανήτη και δεν αναφερόμαστε στη Τζακάρτα. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού μια σειρά εκθέσεων διοργανώνεται από την Progressive International Motorcycle Shows και φέτος αποφάσισαν να κάνουν κάτι διαφορετικό για να τα διαφημίσουν.

Χρησιμοποιώντας γυμνά μοντέλα με bodypaint από την Trina Merry, οι ανθρώπινες μοτοσυκλέτες καταφέρνουν πραγματικά να ξεχωρίσουν, δείχνοντας και τις ευεργετικές ιδιότητες της Γιόγκα τόσο στην ευελιξία όσο και την αντοχή. Γιατί αντοχή; Μια ματιά στο βίντεο που ακολουθεί θα σας λύσει την απορία:
http://youtu.be/ATzONfFRU0U.

MV Agusta Rivale

Λίγες μέρες πριν την επίσημη παρουσίαση στο Μιλάνο, η MV Agusta αποφάσισε να μας δώσει μια μικρή πρόγευση της νέας της μοτοσυκλέτας.

Για να μη βαρύνουμε όμως, αντί για φωτογραφίες ή έστω κάποια τεχνικά στοιχεία, η Ιταλική εταιρεία επέλεξε να δώσει στη δημοσιότητα το επίσημο σκίτσο της Rivale. Με την εξάτμιση των τριών απολήξεων δεξιά που έχει γίνει πλέον σήμα κατατεθέν των τρικύλιδρων μοτοσυκλετών της MV δεν υπάρχουν απορίες για τον αριθμό κυλίνδρων του Rivale. Αναμείνατε μια έκδοση 800 κυβικών του τρικύλινδρου κινητήρα της F3, με ελαφρά μειωμένη απόδοση σε σχέση με το Brutale 800 που θα βρίσκεται στον ίδιο χώρο.

Σύμφωνα με την Agusta, το Rivale είναι μια μοτοσυκλέτα που δανείζεται στοιχεία τόσο από Streetfighter όσο και από Supermoto. Υποθέτουμε ότι η εμφανής σχεδιαστική ομοιότητα με το Diavel τόσο στη βάση της πινακίδας όσο και στα πίσω φώτα είναι καθαρά συμπτωματική.

Ducati Brazil

Η Ducati ανακοίνωσε την ίδρυση της Ducati Brazil, μιας θυγατρικής εταιρείας που θα αναλάβει από εδώ και στο εξής την αντιπροσώπευση των ιστορικών μοτοσυκλετών στη Βραζιλία.

Η απόφαση ελήφθη μετά την κατάρρευση του Izzo Group, που είχε την αντιπροσώπευση όχι μόνο των μοτοσυκλετών της Ducati αλλά και πολλών άλλων εταιρειών. Μεταξύ αυτών ήταν και η Harley-Davidson, που διέκοψε τη συνεργασία της με το Izzo Group λόγω παραπόνων για την υποστήριξη στην τοπική αγορά, γεγονός που, μαζί με τη γενικότερη οικονομική στενωπό που διανύουμε, συνέβαλε στο τέλος του Group.

"Η αγορά της Βραζιλίας είναι μια από τις πιο ενδιαφέρουσες και η τρίτη μεγαλύτερη στον κόσμο", δήλωσε ο CEO της Ducati, Gabriele Del Torchio.

Σε αντίθεση με το Izzo Group, η Ducati Brazil θα εισάγει μισοτελειωμένες μοτοσυκλέτες και θα τις ολοκληρώνει τοπικά, ξεπερνώντας με αυτό τον τρόπο τους δυσβάσταχτους φόρους στα εισαγόμενα προϊόντα που κρατούν το κόστος των μοτοσυκλετών υψηλά στη χώρα.

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

more stuff...

Ένα από τα χειρότερα συναισθήματα στη ζωή ενός μοτοσυκλετιστή είναι η στιγμή που βγαίνεις από το σπίτι για να ανακαλύψεις ότι η μοτοσυκλέτα σου έχει κάνει φτερά. Πόσο χειρότερο όμως είναι να μαθαίνεις ότι δεν την έκλεψαν αλλά την πήραν σκουπιδιάρηδες; Αυτό έπαθε ο Joseph Morning και δε νομίζουμε ότι χάρηκε όταν ανακάλυψε το Superbike του κατεστραμμένο στη χωματερή.

Όλο και περισσότεροι κατασκευαστές Custom χρησιμοποιούν βίντεο για να επιδείξουν τα προϊόντα τους και να τραβήξουν το ενδιαφέρον τελευταία. Ακόμα και αν δε σας ενδιαφέρει καθόλου η κατηγορία, ορισμένοι από αυτούς καταφέρνουν να ξεχωρίσουν. Στην περίπτωση της Kreater Customs ίσως το αποτέλεσμα να ήταν καλύτερο χωρίς το ημίγυμνο μοντέλο: http://vimeo.com/51924339

Οι εναλλακτικές διαφημίσεις πάντα μας άρεσαν, και η Tucano Urbano βρήκε ένα τρόπο να τραβήξει το ενδιαφέρον μας – και να μας πείσει πόσο ζεστές και πρακτικές είναι οι κουβέρτες που βγάζει για σκούτερ... http://youtu.be/jZvy9CQlCH4

Τι δουλειά έχει ένα Husaberg σε ένα πάρκο skateboard; Καμία. Αυτό δε σημαίνει ότι δε μπορείς να διασκεδάσεις όμως, ειδικά αν είσαι ο Graham Jarvis. http://youtu.be/dcxkR5y68d4

Το πρώτο τέκνο της ένωσης Ducati και Audi βγήκε από τη γραμμή παραγωγής, αλλά δεν είναι ότι θα περιμέναμε. Το Audi A1 Ducati είναι μια έκδοση του μικρότερου μοντέλου της Γερμανικής εταιρείας, που φέρει το λογότυπο της Ducati και τον αντίστοιχο χρωματισμό. Κάτι πιο ενδιαφέρον;

Yamaha R1 & R6 triples

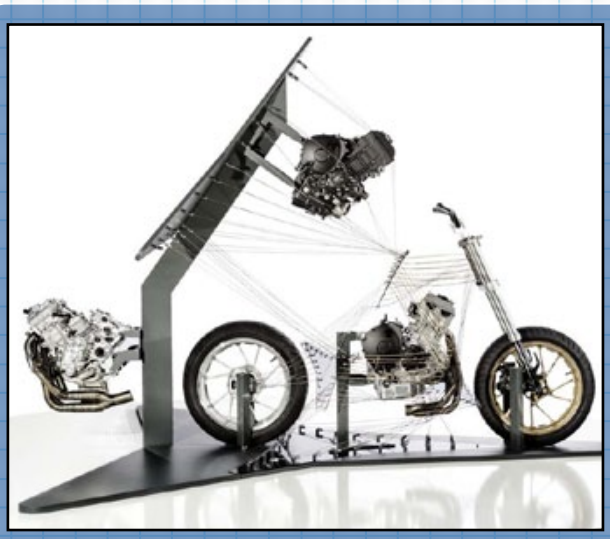
Γράφαμε στο προηγούμενο τεύχος για τον Crossplane τρικύλινδρο κινητήρα που παρουσίασε η Yamaha στην Κολωνία άνευ λοιπόν στοιχείων, αλλά οι Βρετανοί του VisorDown υποστηρίζουν ότι μπορούν να δώσουν μερικές περισσότερες λεπτομέρειες.

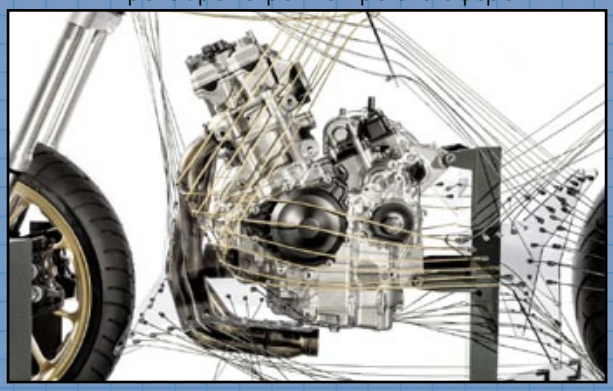
Σύμφωνα με τις πηγές τους, η νέα γενιά κινητήρων δεν προορίζεται μόνο για πιο καθημερινές μοτοσυκλέτες, όπως το τρικύλινδρο T-Max 750 που είχε πατεντάρει η Yamaha πριν μερικά χρόνια, αλλά και για τις κορυφαίες τους Supersport μοτοσυκλέτες.

Τρικύλινδρα R6 και R1; Μπορεί η ιδέα να ξενίζει αρχικά, αλλά έχει τα πλεονεκτήματά της. Όπως έχει αποδείξει το Daytona της Triumph, ένας τρικύλινδρος 675 κυβικών συνδυάζει τα καλύτερα στοιχεία των δικύλινδρων και τετρακύλινδρων κινητήρων και με το υπάρχον R6 να είναι ουσιαστικά ίδιο τα τελευταία 6 χρόνια ίσως να έχει έρθει η ώρα για μια δραστική αλλαγή.

Ακόμα πιο ενδιαφέρον είναι το ενδεχόμενο ενός τρικύλινδρου R1, ειδικά αν συνδυαστεί με τις φήμες που θέλουν τη Yamaha να πιέζει για νέο όριο κυβισμού των Superbike τρικύλινδρων στα 1100 κυβικά, ανάμεσα στα τετρακύλινδρα χιλιάρια και τα δικύλινδρα των 1200cc. Μια τέτοια λύση θα έκανε τις μοτοσυκλέτες της Yamaha να ξεχωρίζουν άμεσα τόσο σε απόδοση όσο και σε χαρακτήρα από τις κλασικές Ιαπωνικές τετρακύλινδρες λύσεις, κάτι που το υπάρχον Crossplane R1 δεν κατάφερε. Ταυτόχρονα, κρατά το κόστος κατασκευής ελαφρά χαμηλότερα λόγω λιγότερων κινούμενων μερών.

Ήρθε η ώρα για μια ριζική αλλαγή; Κρίνοντας από την παραδοχή της Yamaha ότι τελευταία οι μοτοσυκλέτες τους δεν είναι όσο συναρπαστικές όσο θα ήθελαν, αναμένουμε το μέλλον με ενδιαφέρον.





Husqvarna Nuda LSL

Το σημαντικότερο Husqvarna των τελευταίων ετών, το Nuda, κατείχε μεν περίοπτη θέση στο περίπτερο της εταιρείας στην Κολωνία, αλλά με εξαίρεση την προσθήκη μιας έκδοσης ABS δε δέχτηκε καμία αλλαγή φέτος.

Τι γίνεται όμως με όσους δυσκολεύονται να χωνέψουν τη γωνιώδη αισθητική του που έχει διχάσει την κοινή γνώμη; Η πανέμορφη απάντηση βρισκόταν μερικά περίπτερα πιο πέρα, στο χώρο της LSL Motorradtechnik. Παρότι η Γερμανική εταιρεία ειδικεύεται στην παραγωγή αξεσουάρ, φέτος αποφάσισαν να προχωρήσουν λίγο παραπέρα, δημιουργώντας ένα πρωτότυπο διαφορετικό απ' όλα τα άλλα. Αντί να ακολουθήσουν την πεπατημένη που θέλει μια απλή μοτοσυκλέτα να μεταμορφώνεται αποκτώντας ακραία αισθητική, οι άνθρωποι της LSL το πήραν εντελώς ανάποδα: Από κάτι ακραίο σε κάτι πιο... εύπεπτο, πιο κλασικό βρε αδελφέ.

Το Nuda της LSL δεν έχει μηχανικές διαφορές πέρα από τις διαδρομές των αναρτήσεων που έχουν μειωθεί όπως ταιριάζει σε ένα roadster. Το κλασικό στρογγυλό φανάρι, τα παλαιάς σχολής φτερά και το ειδικά κατασκευασμένο ρεζερβουάρ συνδυάζονται με μια επιδρομή στον κατάλογο αξεσουάρ της LSL για ένα υπέροχο συνδυασμό κλασικού και μοντέρνου. Και όταν συνδυάζονται με αυτές τις ζάντες που παρά τις ακτίνες ζυγίζουν 3.6 κιλά λιγότερο από της μαμάς Husqvarna δε μπορείς παρά να βγάλεις το καπέλο στους συγκεκριμένους Γερμανούς. μέσα στο 2013, με τον κινητήρα των 300 κυβικών και τον ψεκασμό για τις ευρωπαϊκές χώρες.

Honda Streetfire 150

Το Streetfire 150 δεν παρουσιάστηκε στο σαλόνι της Κολωνίας, αλλά στη Τζακάρτα. Προορίζεται αποκλειστικά για τις Ασιατικές αγορές και βασίζεται στο CB150R που ζει και βασιλεύει μακριά από την Ευρώπη.

Τι δουλειά έχει όμως μια ταπεινών προδιαγραφών μοτοσυκλέτα στις σελίδες του eBike, ειδικά από τη στιγμή που δεν πρόκειται ποτέ να τη δούμε στους δρόμους μας; Πολύ σημαντική κατά πως φαίνεται. Βλέπετε, το CB150R έχει μια συγγένεια τόσο με το CBR125 όσο και με το 250 και είναι η ιδανική ματιά στο μέλλον ενός γυμνού CB250R που δε φαίνεται καθόλου μα καθόλου απίθανο ως ενδεχόμενο.

Πέρα από τη βασική έκδοση, η Honda έφερε στο σαλόνι μερικές εκδόσεις που είχαν πέσει στη μαρμίτα με τα επίσημα αξεσουάρ πριν βγουν από το εργοστάσιο, με ανάποδα πιρούνια, ακτινικές δαγκάνες και μονόσελα. Μάλλον το Wolf της SYM δε θα είναι για πολύ καιρό μόνο του στην κατηγορία...

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

Tsunami Harley

Η πιο διάσημη Harley-Davidson των τελευταίων ετών έφτασε στον τελικό της προορισμό, το Μουσείο της H-D.

Η σκουριασμένη, ταλαιπωρημένη H-D Night Train του 2004 παρασύρθηκε από το τσουνάμι που χτύπησε την Ιαπωνία και έφερε το θάνατο περισσότερων από 15,000 ανθρώπων, για να βρεθεί σχεδόν ένα χρόνο μετά στις ακτές του Καναδά, μέσα στο κοντέινερ που χρησιμοποιούσε ως γκαράζ ο ιδιοκτήτης της, Ikuo Yokoyama.

Οι φωτογραφίες της Night Train που τράβηξε ο Peter Mark έκαναν το γύρο του κόσμου, με την αστυνομία και τους ανθρώπους της H-D να κάνουν τα αδύνατα-δυνατά για να εντοπίσουν τον ιδιοκτήτη της. Παρά την προσφορά της Αμερικανικής εταιρείας να ανακατασκευάσει τη μοτοσυκλέτα και να την επιστρέψει, ο Ikuo αρνήθηκε και πρότεινε αντ' αυτού να μπει ως έκθεμα στο μουσείο της H-D, όπως και έγινε.

"Είναι μεγάλη μας τιμή να εκθέσουμε τη μοτοσυκλέτα του κυρίου Yokoyama," δήλωσε ο αντιπρόεδρος του Μουσείου, Bill Davidson. "Αυτή η μοτοσυκλέτα έχει μια απίστευτη ιστορία να πει και το λιγότερο που μπορούμε να κάνουμε είναι να βοηθήσουμε την αφήγησή της."

Keanu Motorcylces

Πώς τα φέρνει καμιά φορά η ζωή. Αυτό που ξεκίνησε ως παραγγελία μιας Custom μοτοσυκλέτας το 2007 πλέον αποτελεί τα θεμέλια για μια νέα εταιρεία μοτοσυκλετών, την Arch Motorcycle Company.

Η ιστορία ξεκίνησε όταν ο Keanu Reeves, γνωστός για την αγάπη του για τους δύο τροχούς, αποφάσισε ότι ήθελε μια Custom μοτοσυκλέτα. Οι δημιουργίες του Gard Hollinger τράβηξαν αμέσως το ενδιαφέρον του ηθοποιού και η συνεργασία ξεκίνησε. Ο γόνος αυτής ήταν έτοιμος το 2011, αλλά αντί για το τέλος ήταν απλά μια νέα αρχή.

Το KR GT-1 είναι το πνευματικό παιδί του κοινού οράματος των Gard και Keanu όπως εξηγεί ο πρώτος: "Ξεκινήσαμε με την ιδέα μιας μοντέρνας μοτοσυκλέτας υψηλής απόδοσης. Όταν η μοτοσυκλέτα ολοκληρώθηκε έδειχνε σα να είχε βγει από κανονική γραμμή παραγωγής, αλλά ήταν τόσο διαφορετική απ' οτιδήποτε άλλο υπήρχε στην αγορά."

Η KR GT-1 είναι μόνο το πρώτο βήμα για την Arch Motorcycles, με το δίδυμο Gard και Keanu έτοιμο να φέρει τη νέα Αμερικανική εταιρεία μοτοσυκλετών στο προσκήνιο. Μέχρι το επόμενο βήμα της συνεργασίας, πεταχτείτε μια βόλτα από το http://www.archmotorcycle.com για να μάθετε περισσότερα.

first rides

Το εντουράκι 'τα κάνω όλα' επιστρέφει

CRF
250L

Η επιστροφή του XL

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

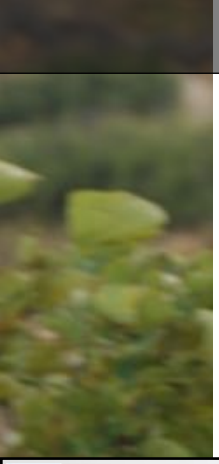
Για πολλούς αναβάτες αυτή η κατηγορία ήταν η είσοδος στον κόσμο της μοτοσυκλέτας. Για άλλους η πρώτη επαφή με το χώμα. Μιλάω για τις μοτοσυκλέτες που κάποτε αποκαλούσαμε "ψευδο-εντούρο".

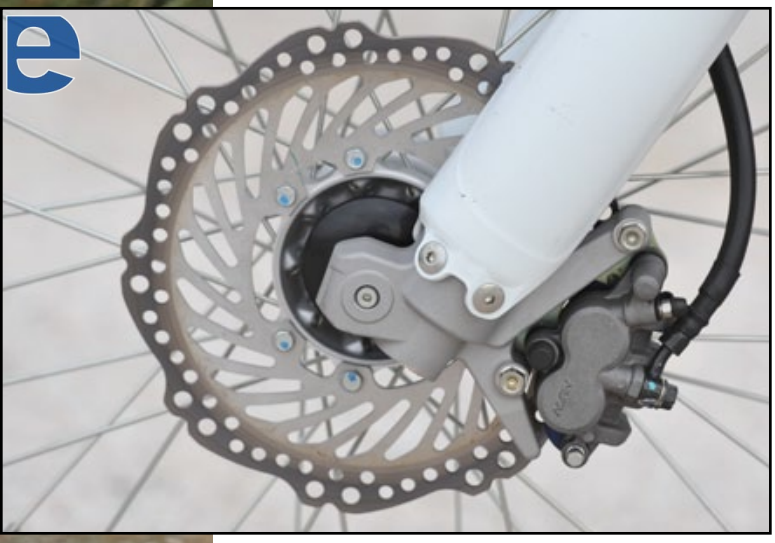
Arai
Arai
alpinestars

Πρέπει να ομολογήσω πως το press kit της Honda με συγκίνησε από τις πρώτες του γραμμές. Στην πρώτη παράγραφο μόλις αναφέρει πως αυτή η μοτοσυκλέτα αποτελεί φόρο τιμής σε μια κατηγορία μοτοσυκλετών γενάρχης της οποίας υπήρξε το XL250S κατά τη δεκαετία του '70. Η συγκίνησή μου οφείλεται στο ότι ένα 250S του '78 ήταν η πρώτη μοτοσυκλέτα της ζωής μου, με την οποία ουσιαστικά έμαθα να οδηγώ, έμαθα τι σημαίνει αγοράζω χωράφι, ταξίδεψα, έκανα τις πρώτες μου εντουροβόλτες στην Πεντέλη και την Πάρνηθα. Και τώρα έχω τη χαρά να βρίσκομαι στη σέλα μιας μακρινής απογόνου της. Στην εμφάνιση είναι εντυπωσιακό. Τα κοκκινόασπρα πλαστικά με τις επιθετικές γραμμές και τα καθαρόαιμα υπονοούμενα, το χρυσό ανάποδο πιρούνι, τα δισκόφρενα-μαργαρίτες, όλο το σύνολο τραβάει τα βλέμματα και το έκανε κάθε στιγμή που το κυκλοφορούσα.

Στην πραγματικότητα βέβαια το 250L δεν έχει την παραμικρή σχέση με τα διάφορα καθαρόαιμα R. Στο επίκεντρο βρίσκεται ο μονοκύλινδρος κινητήρας που γνωρίζουμε από το CBR250R, γύρω του ένα ατσάλινο περιμετρικό πλαίσιο που φτιάχτηκε ειδικά για αυτό το CRF και επενδύθηκε με περιφερειακά χαμηλού κόστους και βασικής λογικής. Γεγονός το οποίο δεν είναι καθόλου κακό, γιατί απλούστατα κρατά αυτή τη μοτοσυκλέτα στον στόχο της και μακριά από τα επίπεδα των 7,500+ ευρώ.

HONDA
CRF
Arai
SCOTT





Αρμονία

Ένα πράγμα που εκτιμώ ιδιαίτερα στις μοτοσυκλέτες της Honda τα τελευταία δύο χρόνια είναι πως δείχνουν να ξαναφέρνουν στο προσκήνιο την προσοχή στη λεπτομέρεια. Αν, ας πούμε, έφτιαχναν το CRF250L στη λογική του Crossrunner θα έπαιρναν αυτούσιο το CBR250R και θα του προσέθεταν στην καλύτερη των περιπτώσεων διαδρομή στις αναρτήσεις του. Όχι όμως, παρότι ο στόχος είναι σαφώς μια μοτοσυκλέτα περιορισμένου κόστους, έκατσαν και σχεδίασαν από την αρχή ένα νέο πλαίσιο που είναι μεν ατσάλινο, αλλά μοιάζει οπτικά με αλουμινένια χωματερών πολύ υψηλότερης τιμής. Του έδωσαν τις δικές του αναρτήσεις και σχεδίασαν ένα πολύ όμορφο κουστουμάκι που από τα 10 μέτρα σε έχει ψήσει πως βλέπεις το νέο CRF250R.

Ο μονοκύλινδρος κινητήρας του CBR έχει προσαρμοστεί στη νέα του χρήση με νέα σώματα ψεκασμού, φιλτροκούτι και βραχίονες βαλβίδων, καθώς φυσικά και το κατάλληλο software στο PGM-FI. Αποδίδοντας ουσιαστικά σχεδόν πανομοιότυπες μέγιστες τιμές απόδοσης, αποδεικνύεται εξαιρετικά γραμμικός και ροπάτος στις μεσαίες του. Το αποτέλεσμα δικαιώνει τη Honda, καθώς το εντουράκι της κάνει εξαιρετικές εκκινήσεις από στάση και επιταχύνει απροβλημάτιστα ως τα 120, τα κρατά εύκολα στον ανοικτό δρόμο με την έκτη στο κιβώτιο και με λίγη υπομονή φτάνει ως τα 135 στο κοντέρ (με μένα στη σέλα του, ένας ελαφρύτερος αναβάτης θα δει και τα 140). Αυτά τα καταφέρνει καίγοντας λίγο πάνω από τα 4-4.5 λίτρα ανά 100 km, τιμή που μπορεί άνετα να πέσει κάτω από τα 3.5 αν το οδηγείς πολύ χαλαρά και αποφεύγεις να στροφάρεις ψηλά.

Αυτό το CRF μου επανέφερε στο μυαλό τους λόγους που ένα μονοκύλινδρο 250 μπορεί άνετα να υπερκαλύψει όλες τις ανάγκες μετακίνησης ενός σύγχρονου αστού. Στην πόλη ούτως ή άλλως πιστεύω πως οι on-off μοτοσυκλέτες είναι το απόλυτο όπλο ως συνδυασμός πρακτικότητας, οικονομίας και

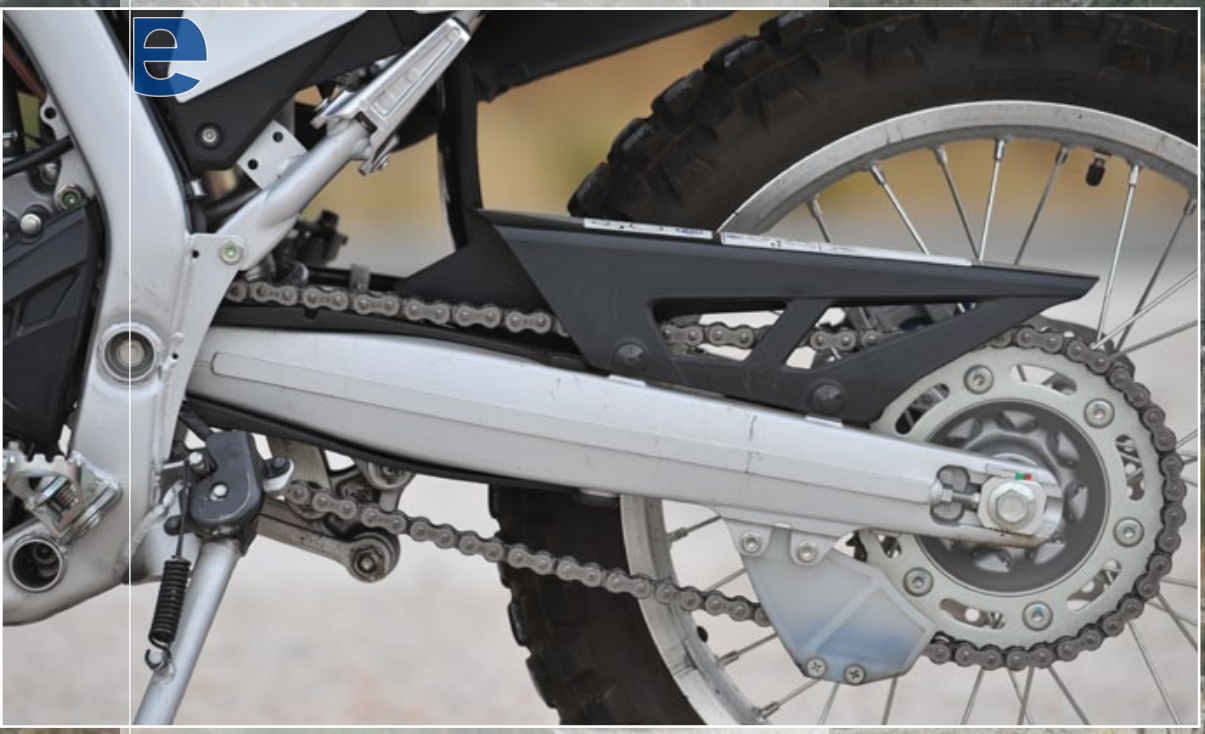
ασφάλειας και αυτό το Honda ήρθε να μου θυμίσει πως ούτε τα πολλά κυβικά χρειάζομαι πραγματικά, ούτε τα πανάκριβα περιφερειακά. Αρκεί ένα σύνολο που να δουλεύει αρμονικά.

Χωμάτινη ασφαλτάδα

Αυτό που αναπόφευκτα σου εξηγεί το CRF250L από την αρχή είναι ο ασφάλτινος χαρακτήρας του. Κάτι ο κινητήρας με το εξατάχυτο κιβώτιο, οι αναρτήσεις που παρά τις διαδρομές τους είναι αρκετά σφικτές, το ερώτημα που έμεινε στο μυαλό μου επιστρέφοντάς το στις εγκαταστάσεις των Αδελφών Σαρακάκη ήταν το πόσο καλύτερο θα ήταν με πιο ασφάλτινα λάστιχα. Αυτά τα τακουνάτα IRC μου έκοβαν τη φόρα κάθε φορά που ενθουσιαζόμουν στην άσφαλτο, γλιστρώντας εύκολα μόλις η κλίση έφτανε σε παιχνιδιάρικα όρια και βάζοντάς μου στο πίσω μέρος του μυαλού την αμφιβολία σε ένα πολύ δυνατό φρενάρισμα. Αν αγόραζα αυτή τη μοτοσυκλέτα, το πρώτο που θα έκανα θα ήταν να αγοράσω ένα σετ ελαστικών 70-30.

Arai
HONDA

ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις του τυπικού on-off



Ναι, όταν βγήκα πρώτη φορά στο χώμα τα IRC αισθάνθηκαν στο σπίτι τους, αλλά τον περισσότερο χρόνο τον πέρασα στην πόλη, εκεί όπου δεν ήταν ό,τι το καλύτερο – και δεν έβρεξε καθόλου τις μέρες που το είχα, στο βρεγμένο οδόστρωμα μάλλον θα γλιστρούν πολύ. Μιλώντας για χώμα λοιπόν, το 250L είναι μια εξαιρετική λύση για την πρώτη επαφή, για εξοικείωση. Πολύ ευχάριστο, εύκολο και προβλέψιμο σε λογικούς ρυθμούς, έχει χορταστικές διαδρομές στις αναρτήσεις του και ελαστικότατο κινητήρα για να κάνεις τη βόλτα σου σε κάθε είδους έδαφος και να τη χαρείς. Εδώ θα εκμεταλλευτείς τα λάστιχα αρχικής τοποθέτησής του και θα κάνεις ωραιότατες εξερευνήσεις. Αν έχεις στο μυαλό άλματα και κυνήγια με πιο εξειδικευμένες μοτοσυκλέτες καλύτερα να το ξεχάσεις, δεν είναι γι' αυτό το CRF250L. Όσο περισσότερο το πιέζεις τόσο ανακαλύπτεις πως οι αναρτήσεις του έχουν σφικτές αποσβέσεις και οι αναπηδήσεις που χαλούν τη γραμμή σου είναι αναπόφευκτες, ενώ ρυθμίσεις δεν υπάρχουν για να τις μαλακώσεις.

Αντίθετα, αυτή η λειτουργία των αναρτήσεων προσφέρει πολύ ωραία αίσθηση σε ασφάλτινο στροφιλίκι, ενώ οι

μεγάλες διαδρομές τους σου δίνουν περισσότερο χρόνο αντίδρασης, κάνουν τις αντιδράσεις της μοτοσυκλέτας πιο τεμπέλικες και προβλέψιμες όταν πλησιάζεις στα όριά της.
Εγγύτερα στην ασφάλτινη λογική είναι και τα φρένα του CRF, ισχυρά και απροβλημάτιστα σε οποιαδήποτε ταχύτητα, θα σε σταματήσουν με ασφάλεια παντού, αν και σε χωμάτινη χρήση λίγη περισσότερη προοδευτικότητα δεν θα ήταν άσχημη. Επειδή όμως μιλάμε για ένα συνειδητοποιημένο ψευδοεντούρο, το συνολάκι της Nissin αποδεικνύεται εξαιρετικό αν το δεις ως μια προσπάθεια συμβιβασμού δύο διαφορετικών κόσμων, καλύτερα να έχεις αυτό που χρειάζεται για να σταματήσεις από 130 στον δρόμο κι ας είναι λίγο απότομο στο χώμα, όπου η μοτοσυκλέτα έτσι κι αλλιώς δε φτιάχτηκε για να τη βλέπεις ειδική διαδρομή αγώνα.

Ο κύριος "τα κάνω όλα"

Το CRF250L απευθύνεται στον αναβάτη που θέλει να κάνει την καθημερινή του δουλειά οικονομικά, με ασφάλεια και στυλ, να έχει ένα περιθώριο για παιχνιδάκι, να μπορεί να κάνει την εκδρομούλα του και την εντουροβόλτα του. Η Honda το πρόσεξε πολύ, με ποδιά, προστατευτικά πλαισίου πάνω από τα μαρσπιέ, εργαλειοθήκη που κλειδώνει, δυνατά φώτα, το μόνο που του λείπει είναι μια σχάρα και άντε κι ένα ζευγάρι χούφτες. Κατά τα λοιπά πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα που ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις του τυπικού οη-

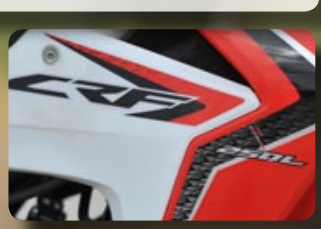
SCOTT
Arai
alpinestars
HONDA

off με έναν κινητήρα που αποδεικνύεται καταλληλότατος για τα καθήκοντά του, όντας ταυτόχρονα οικονομικός στη συντήρηση και τη συμβίωση.
Βασιλιάς στην αστική κίνηση, προσφέρει ελαστικότητα και καλή ροπή για όλες τις δυσκολίες που θα ρίξει στον διάβα σου η καθημερινή μετακίνηση, χωράει παντού, δεν ιδρώνει σε καμιά λακκούβα και κανένα εμπόδιο. Η σέλα του είναι σχετικά άνετη για να μείνεις ώρα πάνω της, δεν είναι η τυπική στενή σερβιέτα που φορούν πλέον όλα τα χωματερά.
Πιστεύω πως αυτή η κατηγορία θα έπρεπε να έχει πιο προσιτές τιμές στο σύνολό της, πάντως κρίνοντάς το στα πλαίσια του ανταγωνισμού το CRF250L δεν είναι ακριβό, απεναντίας. Απέναντί του έχει δύο βασικούς αντιπάλους, δηλαδή στην ουσία έναν, το Kawasaki KLX250S, μιας και το Yamaha WR250R είναι πολύ ακριβότερο, με ανάλογα ακριβότερο εξοπλισμό και έναν πολύ διαφορετικό κινητήρα άλλης λογικής. <<

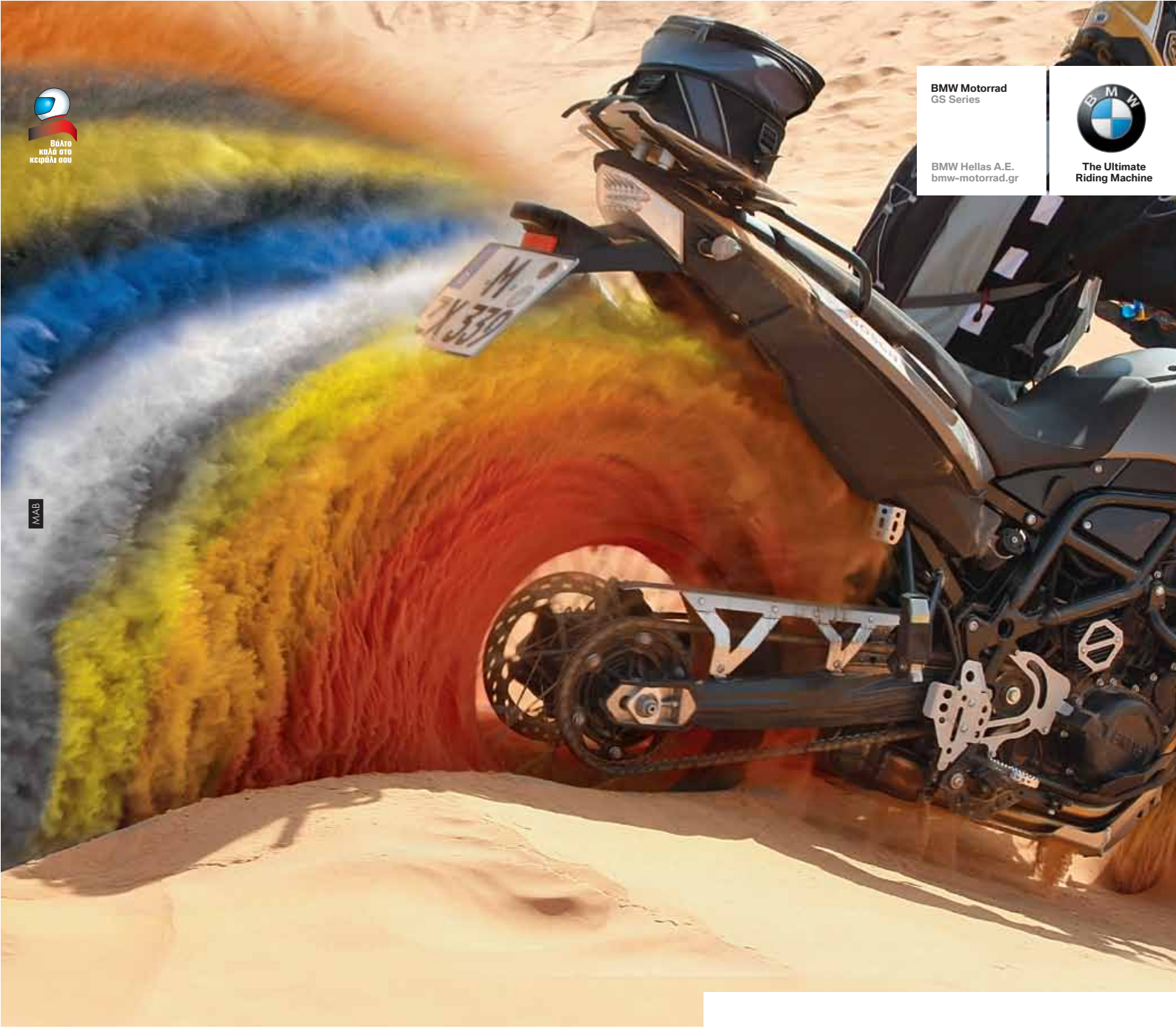
HONDA
CRF
HONDA

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,195 mm
Πλάτος:	815 mm
Ύψος:	1,195 mm
Μεταξόνιο:	1,445 mm
Ύψος σέλας:	875 mm
Ρεζερβουάρ:	7.7 l
Βάρος κατασκευαστή:	144 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 2ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 55 mm
Χωρητικότητα:	249.6 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.7:1
Ισχύς:	22.8/8,500 hp/rpm
Ροπή:	2.2/7,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	250 /43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό Pro Link
Διαδρομή:	240 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	1.60 x 21''
Ελαστικό:	IRC Trails GP, 3.00-21 (51P)
Φρένο:	Δίσκος 256 mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	2.15 x 18''
Ελαστικό:	IRC Trails GP, 120/80-18 (62P)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου



HONDA CRF 250L
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.
€4,700



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

Κεραστάκι στην τούρτα

Με €200 παραπάνω παίρνεις ένα κεραστάκι 28cc για την PCX τούρτα σου σε κόκκινο Candy Rose. Ποιος λέει όχι στο κάτι παραπάνω;

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

PCX150

Η παραλλαγή των 150 κυβικών στους κινητήρες των 125 γεννήθηκαν μέσα από την ιταλική αντιμετώπιση της νομοθεσίας. Στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε. τα δίκυκλα μέχρι και 125 cc δεν επιτρέπονται σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, έτσι οι δαιμόνιοι γείτονές μας σκέφτηκαν να δώσουν στα υπάρχοντα 125άρια μοντέλα τους τη νομιμοποίηση να κυκλοφορούν παντού με μια μικρή παραλλαγή που δεν απαιτεί ιδιαίτερη επιπλέον εξέλιξη και εξοπλισμό. Κρατούν λοιπόν διαθέσιμο το μοντέλο των 125 cc για τους κατόχους των σχετικών διπλωμάτων, παρέχοντας την παραλλαγή για όσους ήθελαν ένα τέτοιο σκουτεράκι για να κάνουν την καθημερινή δουλειά τους η οποία μπορεί και να περιλαμβάνει έναν δρόμο ταχείας κυκλοφορίας.

Στην Ελλάδα αυτή η νομοθεσία δεν ισχύει, εδώ από τους αυτοκινητοδρόμους αποκλείονται μόνο τα μοτοποδήλατα, δηλαδή τα πενηντάρια που κανονικά η τελική τους ταχύτητα περιορίζεται στα 45 km/h. Παρόλα αυτά μια εναλλακτική με λίγα περισσότερα κυβικά, άρα λίγη παραπάνω δύναμη, ποτέ δεν χάλασε κανέναν. Από τη στιγμή λοιπόν που η διαφορά τιμής συνήθως μεταξύ των δύο αδελφών μοντέλων είναι εξαιρετικά μικρή και εφόσον το διαθέσιμο δίπλωμα επιτρέπει το κάτι παραπάνω από τα 125 cc, η απλή σκέψη είναι 'γιατί όχι';

Fine tuning

Η Honda δεν είναι ιταλική εταιρεία, είναι ιαπωνική και γι' αυτόν τον λόγο το PCX 150i το σκέφτηκαν και λίγο διαφορετικά. Ναι, προφανώς και εξυπηρετεί για τους λόγους που

ανέφερα παραπάνω, αλλά εδώ οι Ιάπωνες χρησιμοποίησαν τη μεγαλύτερη έκδοση ως μια περίπου ανανέωση του μοντέλου. Το 150 λοιπόν βασίζεται κατά 95% στο υπάρχον μοντέλο, αλλά ενσωματώνει και κάμποσες μικροαλλαγές, ένα fine tuning ας πούμε. Δε θα τις δείτε στο εμφανισιακό κομμάτι, τα δύο PCX είναι ολόιδια. Για την ακρίβεια δε θα τις προσέξετε πουθενά, είναι καλά κρυμμένες και αποσκοπούν αποκλειστικά στο να εξυπηρετήσουν τον απώτερο στόχο, την οικονομική μετακίνηση.

Η αύξηση της χωρητικότητας ήρθε εύκολα και φτηνά, με 5.6 χιλιοστόμετρα μεγαλύτερη διάμετρο εμβόλου. Το αποτέλεσμα έφτασε αισίως στα 153 cc, προσθέτοντας περίπου δύο ίππους (500 στροφές ψηλότερα) και 0.2 kg.m ροπής.

Το fine tuning που προανέφερα έγινε σε διάφορα σημεία του κινητήρα με στόχο να προσφέρει καλύτερη οικονομία. Σε σχέση με το 125 λοιπόν η Honda επανασχεδιάζει τον κύλινδρο για μικρότερη τριβή ανάμεσα στα ελατήρια του εμβόλου και το χιτώνιο, ενώ το πιστόνι είναι πλέον ελαφρύτερο. Η Honda μας λέει πως το ψυγείο είναι 1.5 φορά πιο αποδοτικό, γεγονός που επιτρέπει ελαφρύτερο βεντιλατέρ με κέρδος της τάξης του 30% σε τριβές λειτουργίας. Αντίστοιχα στο σύστημα μετάδοσης μια σειρά μικρών αλλαγών επιτρέπει τη μείωση κατά 25% της ποσότητας λιπαντικού που χρειάζεται, καθώς και μείωση 20% στις απώλειες λόγω τριβής στην τελική μετάδοση χρησιμοποιώντας ρουλεμάν που είναι μετρημένα ακριβώς για τον φόρτο που το καθένα έχει να αντιμετωπίσει.

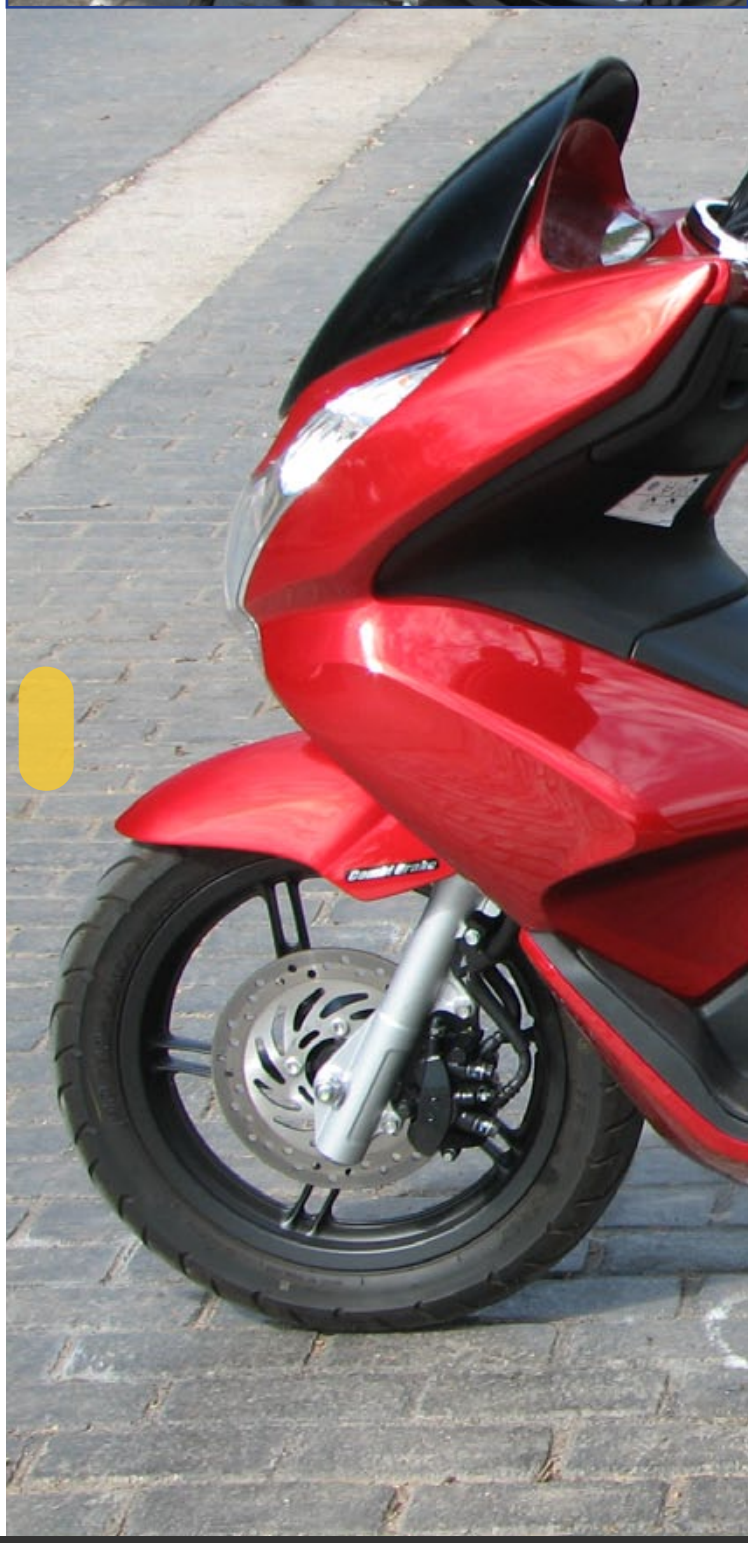
Θα συμφωνήσετε πως τα ανωτέρω δε συνιστούν δα και κοσμογονικές αλλαγές, μα είναι ένα σαφές δείγμα προσοχής στη λεπτομέρεια που εξηγεί γιατί το PCX έγινε εμπορική επιτυχία με το καλημέρα και γιατί το νέο 150 πιθανότατα θα συνεχίσει στα ίδια βήματα.

Εκθειάζοντας

Είναι όμορφο, ποιοτικά φτιαγμένο και καλά εξοπλισμένο. Ο κινητήρας του αποδίδει όσο πρέπει για τα στάνταρ της κατηγορίας του, έχει αξιοπρεπέστατη επιτάχυνση από στάση, καλοθρεμμένες μεσαίες και βλέπει άνετα τα 100 όπου και όπως. Σε τελική ταχύτητα δεν είδα καμιά ιδιαίτερη διαφορά από το 125, με έναν αναβάτη-θρεφτάρι ως ο υπογράφων βλέπει τα 110 με λίγο κυνήγι. Μια ιδέα πιο γεμάτες οι μεσαίες του τολμώ να πω πως μου φάνηκαν – αν και έχουν περάσει 22 τεύχη από τη δοκιμή του 125.

ON
OPENER
IGNITION
OFF
PUSH
LOCK
OPEN
SHUT
FUEL
SEAT

IDLING
IDLING
STOP



κατανάλωση
που με ένα ελαφρύ χέρι φτάνει στα όρια της τσιγγουνιάς

Οι 14ρηδες τροχοί του είναι μια χρυσή τομή ευελιξίας και σταθερότητας και το άγιο συνδυασμένο σύστημα της Honda σου λύνει τα χέρια όταν πρέπει να σταματήσεις γρήγορα και με ασφάλεια. Στα δυναμικά χαρακτηριστικά του PCX, όσο και να το ψειρίσω, δε βρίσκω ένα ψεγάδι, όλα λειτουργούν όπως πρέπει – είτε μιλάμε για το 125 ή το 150.

Προσθέτουμε μια κατανάλωση που με ένα ελαφρύ χέρι φτάνει στα όρια της τσιγγουνιάς, μιλάμε για 2.5 λίτρα ανά 100 km με χαρακτηριστική ευκολία και λίγο παραπάνω αν έχεις να αντιμετωπίσεις ανοικτό δρόμο και το κουρδίζεις καλά το γκάζι. Μιλάμε δηλαδή για ένα σκούτερ που εύκολα θα βγάλει μια διακοσάρα χιλιόμετρα από το εξάλιτρο ρεζερβουάρ του, μια μικρή όαση στις δύσκολες εποχές που ζούμε. Αν το οδηγήσεις όπως ο Ιάπωνας στις επίσημες μετρήσεις κατανάλωσης της Honda θα βγάλεις λέει 263 χιλιόμετρα αυτονομίας. Δύσκολο, όχι όμως ακατόρθωτο.

Κλείνουμε τον εκθειασμό με το Idling Stop του eSP (Enhanced Smart Power) κινητήρα, το κολπάκι που σβήνει το μοτέρ μετά από ελάχιστα δευτερόλεπτα στάσης και το ξαναφέρνει σε λειτουργία ακαριαία μόλις ανοίξεις γκάζι. Ήταν μια απόλαυση στην κίνηση και η επανεκκίνηση είναι τόσο γρήγορη μόλις

PCX 150
HONDA

ανάψει πράσινο φανάρι που πραγματικά απορώ γιατί να υπάρχει διακόπτης που το απενεργοποιεί. Ρεαλιστική διαφοροποίηση στην κατανάλωση θα δει κανείς μόνο αν το χρησιμοποιεί σε διαδρομές με πολλά φανάρια, άρα ισάριθμα πολλές στάσεις. Πάντως αν δε σου φτάνει η γκατζετάδικη δικαιολογία υπάρχει και η οικολογική συνείδηση, ό,τι μπορείς να αποφύγεις σε εκπομπές καυσαερίων καλό είναι. Και, όπως είχα ξαναγράψει στο τεστ του 125, υπάρχει άραγε η δυνατότητα να δούμε κάποτε αυτό το σύστημα σε μεγαλύτερους κινητήρες; Θα έχει ακόμη περισσότερο νόημα. Στα €2,790 το PCX 150 έχει κάμποσους αντιπάλους με φτηνότερη τιμή και άλλους τόσους με ακριβότερη. Αυτό που δεν έχει είναι ανταγωνισμό με κινητήρα eSP. Δε θα σας πω αν αξίζει τα περισσότερα ευρώ από κάποιους ανταγωνιστές του από Κορέα ή Ταϊβάν μεριά ή τα λιγότερα από μια αντίστοιχη Vespa, ούτε ακόμη ότι μπορεί και να κάνει το SH 150 να μοιάζει ακριβό. Αυτό που μπορώ να πω με απόλυτη βεβαιότητα είναι πως το PCX 150 είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο πόλης, καλοφτιαγμένο και πλήρως εξοπλισμένο για εύκολη και οικονομική μετακίνηση με στυλ και ασφάλεια. Αυτό οφείλει να κάνει και το καταφέρνει μια χαρά, οπότε τώρα ο λόγος περνά σε σένα, στη δική σου αντιπαραβολή τσέπης και γούστου. Αν πάντως σου αρέσει, δύσκολα θα το μετανιώσεις. <<

Arai

HONDA

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,915 mm
Πλάτος:	740 mm
Ύψος:	1,090
Μεταξόνιο:	1,315 mm
Ύψος σέλας:	760 mm
Ρεζερβουάρ:	5.9 l
Βάρος κατασκευαστή:	129 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 1ΕΕΚ, 2 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	58 x 57.9 mm
Χωρητικότητα: 1	53 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.6:1
Ισχύς:	13.4/8,500 hp/rpm
Ροπή:	1.4/5,250 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	100/31 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	75 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	1.85 x 14''
Ελαστικό:	IRC, 90/90-14 (46P)
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Nissin 3 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	2.15 x 14''
Ελαστικό:	IRC, 100/90-14 (57P)
Φρένο:	Ταμπούρο 130 mm

HONDA PCX 150
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.Β.Ε.
€2,790

mouratis gp · racing parts

Sebimoto
Carbon Technology Race bodykits

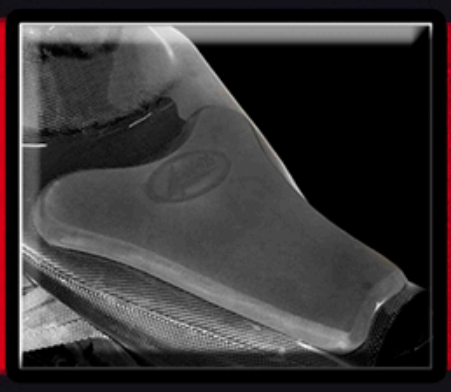
- Κουστούμι carbon
- Προστατευτικά ψαλιδιού και πλαισίου carbon
- Φτερό εμπρός και πίσω carbon
- Ram air racing carbon

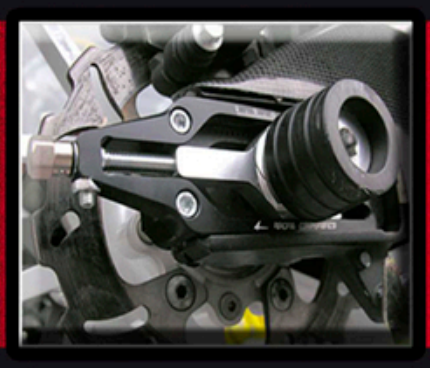
GB Racing
Motorcycle Protection

- Προστατευτικά καπάκια κινητήρα

ACCOSSATO Racing

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





4 Racing Components

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

STOMPGRIP TRACTION PADS

- Αντιολισθητικές μεμβράνες

Official Dealer

www.mouratisgp.gr

battle one

cover story

Η BMW μας βάζει σε βαθύ προβληματισμό

Τι ξέρει η BMW από σκούτερ;

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

Όπως αποδεικνύεται ξέρει πολλά, πάρα πολλά

Στην πολύχρονη ιστορία της η BMW ουδέποτε έδωσε ιδιαίτερη σημασία σε μικρά οχήματα πόλης, αντιθέτως έγινε γνωστή στη σύγχρονη εποχή για τη γκάμα πολυτελών μοτοσυκλετών ως επί το πλείστον μεγάλου κυβισμού. Στο παρελθόν της δύο φορές συνδέθηκε με σκούτερ. Η πρώτη ήταν κατά τη δεκαετία του '50, όταν παρουσίασε το πρωτότυπο P10 των 175cc που έμοιαζε με Vespa, ωστόσο η παραγωγή του δεν προχώρησε ποτέ καθώς αποφάσισαν να στραφούν στο μικροσκοπικό αυτοκίνητο Isetta.
Επανήλθαν στις αρχές της περασμένης δεκαετίας με το περίφημο C1, το οποίο παράχθηκε αρχικά στα 125 cc και αργότερα στα 200, με βασικό χαρακτηριστικό τον αλουμινένιο κλωβό ασφαλείας που περικύκλωνε τον δεμένο με ζώνες ασφαλείας αναβάτη και του έδινε το δικαίωμα να εξαιρείται της υποχρεωτικής χρήσης κράνους στις περισσότερες χώρες, μα η παραγωγή τους διεκόπη άδοξα λίγα χρόνια αργότερα.
Αυτά ως φέτος, όταν αποφάσισαν να ξαναμπούν στο παιχνίδι και αυτή τη φορά εντός των δικών τους χωρικών υδάτων. Η νέα οικογένεια C μετρά δύο αδελφικά μέλη σε κυβισμό που για τα σκούτερ θεωρείται μεγάλος σε επίπεδα πολυτέλειας και εξοπλισμού που για τη BMW θα τα χαρακτηρίζαμε αναμενόμενα.

Ηχοσύστημα δεν έχει;

Η εξέλιξη των δύο C650 έχει γίνει από λευκό χαρτί, τίποτε πάνω τους δεν προέρχεται από κάποιο έτοιμο στοκ των γερμανικών αποθηκών. Κινητήρας δικύλινδρος σε σειρά 650 cc με εντυπωσιακή απόδοση, τελική μετάδοση με αλυσίδα, ανεστραμμένο πιρούνι μπροστά, στάνταρ ABS και πλούσιος εξοπλισμός είναι η χοντρική περιγραφή. Κατά πως φαίνεται οι Γερμανοί μελέτησαν ενδελεχώς τον ανταγωνισμό και έστησαν ένα νέο σκούτερ με τα όλα του. Από την πρώτη επαφή το C650GT σε κερδίζει. Η θέση οδήγησης είναι ανετότατη, όλα έρχονται εργονομικώς σωστά, ο χώρος για τα πόδια άφθονος, είτε τα θες σε ορθή γωνία ή απλωμένα μπροστά. Αν καθίσεις τέρμα πίσω στη σέλα τα πόδια δε φτάνουν εύκολα στο έδαφος, οπότε αν σου λείπει το μπόι κάθεσαι πιο μπροστά, εκεί που αυτή στενεύει και η πρόσβαση είναι πιο εύκολη – δυστυχώς όμως η στήριξη μέσης δε ρυθμίζεται για να έρθει πιο μπροστά. Το GT ξεχωρίζει από το Sport μοντέλο χάρη στα πιο πλούσια, τουριστάδικα πλαστικά του, τη μεγαλύτερη ζελατίνα και τον γιγάντιο αποθηκευτικό χώρο. Αν και το Sport αποκαλείται C600, ο κινητήρας είναι κοινός και ολόιδιος και για τα δύο, όπως και το πλαίσιο, οι αναρτήσεις και τα φρένα. Όπως υπονοεί το όνομά του, το GT είναι ένα μεγάλο σκούτερ με τουριστικές διαθέσεις. Ξεχωρίζω λοιπόν με το καλημέρα την τεράστια ζελατίνα που ανασηκώνεται κατά 10 cm με κουμπί από το τιμόνι, όπως ακριβώς και στα μεγάλα τουριστικά μοντέλα της εταιρείας. Στάνταρ κι αυτό στον εξοπλισμό του. Δε νομίζω πως θα βρεθεί άνθρωπος να πει ότι δεν τον καλύπτει αεροδυναμικά, εκτός αν είναι ο Σχορτσιανίτης – και πάλι

Arai

120
140
160
100
km/h
180
80
60
40
20
FUEL
8.6
6.3
16:52

το συζητάμε.

Μετά θέτω τον κινητήρα σε λειτουργία. Τραχύς και θορυβώδης είναι η πρώτη αίσθηση. Ανοίγω το γκάζι και φύγαμε. Η επιτάχυνση είναι προοδευτική, αλλά άμεση και δυνατή, το C650 δεν σπαταλά χρόνο σε άσκοπα πατιναρίσματα. Η ροπή είναι παρούσα από το καλημέρα και η εκκίνηση από στάση χορταστική δίχως να τρομάζει. Στις μεσαίες ο ήχος του κινητήρα από κάτω μου ακριβώς θυμίζει V2 και το ρούφηγμα του αέρα από το φιλτροκούτι φτάνει στα αυτιά μου ως ένας ερεθιστικότατος λόγος να το ανοίξω κι άλλο. Ψάχνοντας στα τεχνικά του χαρακτηριστικά συναντώ το γνωστό πια κολπάκι, δύο κύλινδροι σε σειρά με ανάφλεξη χρονισμένη στις 270 μοίρες προσομοιάζοντας όντως έναν V2. Αυτό που μετράει είναι πως στις ευρύτερες μεσαίες του το C650 είναι κάτι παραπάνω από απολαυστικό στον τρόπο που βγάζει τη δύναμή του στην άσφαλτο, μαζεύει χιλιόμετρα με ακόρεστη όρεξη, οι προσπεράσεις είναι ένα απολαυστικό παιχνίδι και τα 160 στο κοντέρ έρχονται χωρίς σκέψη. Θα συνεχίσει σε αυτόν τον ρυθμό ως τα 170 και μετά το όλο παιχνίδι αρχίζει να λαμβάνει τέλος διακριτικά και προοδευτικά. Το κρέμασμα έρχεται αθόρυβα, ούτε κόφτες, ούτε τίποτα, απλά μετά τα 170-175 το πόσο παραπάνω θα δεις στο κοντέρ είναι ζήτημα εξωτερικών παραγόντων, φορτίο, αέρηδες, κλίση

> πουπουλένια αίσθηση και ακρίβεια, ίσως η καλύτερη που έχω αισθανθεί σε μεγάλο σκούτερ

κλπ. Δεν έχει πια ουσία να το κυνηγάς. Από επιδόσεις μια χαρά τα πάει το C650GT.
Ωραία ταχύτητα ταξιδίου είναι μεταξύ 140 και 150 km/h, εκεί όπου το BMW δεν κάνει κιχ, ο κινητήρας βρίσκει μια υπέροχη ισορροπία και η κατανάλωσή του σταθεροποιείται γύρω στα 5.5 λίτρα ανά 100 km. Με τα πόδια απλωμένα μπροστά, εξαιρετική στήριξη στη μέση από το μαξιλαράκι του αναβάτη και απόλυτη προστασία με τη ζελατίνα ανεβασμένη αρχίζω να σκέφτομαι πως άνετα κάνω ένα ταξιδάκι ανά τας Ευρώπας, ενώ αναρωτιέμαι αν η BMW βγάζει ποτηροθήκη και ηχοσύστημα για το C650GT. (Ρώτησα στη BMW Hellas, προς το παρόν όχι, ίσως στο μέλλον ήταν η απάντηση.)

Ausgezeichnet

Βγαίνω από τον αυτοκινητόδρομο και πάω σε ορεινό στροφιλίκι, είμαι πραγματικά περίεργος. Όταν διάβασα πως ζυγίζει 261 κιλά πλήρες σχημάτισα μια αρχική κακή εικόνα για το C650, περίμενα ένα τραγικό μαστόδοντο, δυσκίνητο και βαρυφορτωμένο. Καμία σχέση, το εννοώ. Οι κύλινδροι είναι κάτω από τα πόδια μου, πολύ μπροστά, το κυρίως σώμα του κινητήρα κάτω από τη σέλα. Πάνω από αυτόν όλο το ρεζερβουάρ καυσίμου. Στο ψαλίδι υπάρχει μόνο ένα καβούκι με μια κοντή αλυσίδα 525 σε μπάνιο λαδιού. Πρακτικά όλο το βάρος είναι συγκεντρωμένο στο κέντρο, αφήνοντας μια κούφια ουρά για αποθηκευτικό χώρο, το ζύγισμά του εν ολίγοις είναι απίστευτα συγκεντρωμένο

Arai
C650 GT
GR
OZY
751
2012

χαμηλά και στο κέντρο και αυτό φτιάχνει ένα ιδιαίτερα ευκίνητο σύνολο για τα κιλά του. Διά του λόγου το αληθές, το SRV850 της Aprilia που καβάλησα αμέσως μετά το C650 μου φάνηκε πολύ βαρύτερο εν κινήσει. Δεν είναι τα κιλά, είναι η κατανομή που κάνει τη διαφορά και οι Γερμανοί έκαναν εκπληκτική δουλειά, επιλέγοντας λύσεις όπως το μακρύ ψαλίδι, του οποίου η έδραση είναι ομοαξονική με τον άξονα του κιβωτίου.

Το πιο εντυπωσιακό με το C650GT στο στροφιλίκι είναι η ελαφρότητα με την οποία αλλάζει απότομα κλίση, πουπουλένια αίσθηση και ακρίβεια, ίσως η καλύτερη που έχω αισθανθεί σε μεγάλο σκούτερ. Το αποτέλεσμα αυτού του πανέξυπνα ουδέτερου ζυγίσματος είναι η πανάλαφρη αίσθηση στην είσοδο της στροφής, κλίση χωρίς κόπο και σταθερότητα σε όλη τη διάρκεια της στροφής.

Εδώ φτάνουμε στο δεύτερο μπράβο, στις αναρτήσεις. Εξαιρετικό πιρούνι, άριστες αποσβέσεις, πληροφορία και ακριβής αίσθηση στο χέρι, με μια λέξη εμπιστοσύνη. Ομοίως και το αμορτισέρ είναι άψογο στα καθήκοντά του, συμπληρώνει ένα πακέτο αναρτήσεων που θα στεκόταν με χαρακτηριστική άνεση σε οποιαδήποτε μοτοσυκλέτα ανάλογης ισχύος. Το τελικό αποτέλεσμα είναι μια υπέροχη συνεργασία με τα λάστιχα της Metzeler (που οδήγησα για πρώτη φορά) και φτιάχνουν ένα σκούτερ που μπορεί

να παίξει σε οποιοδήποτε στροφιλίκι και να προσφέρει ευχαρίστηση στον αναβάτη του σε μεγάλες δόσεις.
Άριστα (ausgezeichnet)!

Αβάπτιστα ηλεκτρονικά

Ο υπόλοιπος εξοπλισμός του C650GT στέκεται αξιοπρεπέστατα στο ύψος του. Τα φρένα της Nissin είναι δυνατά, έχουν αρκετά καλή αίσθηση και με τον τρόπο που είναι στημένο το γερμανικό σκούτερ βοηθούν σε μια αμιγώς μοτοσυκλετιστική αίσθηση. Φρενάρεις κανονικά με το μπροστινό, όπως σε μοτοσυκλέτα, αφενός γιατί το εξαίρετο πιρούνι σου περιγράφει τί συμβαίνει κάτω από τα πόδια σου, αφετέρου γιατί η κατανομή του βάρους δεν έχει την οπισθοβαρή ασάφεια που χαρακτηρίζει τα περισσότερα σκούτερ και με επιπλέον δωράκι το ABS, την ασφαλιστική δικλείδα πως όσο κι αν το παρακάνεις μπροστινάτζα δεν τρως. Το προσπάθησα και σας βεβαιώνω πως πολύ δύσκολα θα μπλοκάρει μπροστινό, εξαιρουμένης της γυαλισμένης ασφάλτου με λίγα χιλιόμετρα όπου γλιστράνε τα πάντα.
Στο σημείο αυτό να αναφέρω το μυστήριο με το αντισπίν που στα χαρτιά δεν υπάρχει. Το C650GT (όπως και το C600 Sport) είναι εφοδιασμένο με ένα ηλεκτρονικό σύστημα που κόβει τα ντριφτ εν τη γενέσει τους επεμβαίνοντας δίκην traction control. Η επέμβασή του είναι αποτελεσματική

Arai
F650 GT

όσο και κόσμια στο να κρατά τον πίσω τροχό στη θέση του. Παραδόξως στο press kit αυτό το σύστημα δεν αναφέρεται πουθενά, αλλά όντως υπάρχει και είναι στάνταρ χαρακτηριστικό αυτού του κινητήρα. Μάθαμε επίσης πως δεν είναι ούτε το ASC που έχουν άλλα μοντέλα της BMW, ούτε traction control. Το αβάπτιστο αυτό ηλεκτρονικό κόλπο πάντως μου μοιάζει πάρα πολύ με το ASC σε αίσθηση.

Προσωπικά δε μπορώ να πω πως το χάρηκα, το C650 δείχνει πως θα μπορούσε να κάνει απολαυστικότατα ντριφτ, αλλά ουδέποτε ο κόφτης αυτός μου το επέτρεψε, κόβοντάς με από τα πρώτα λίγα εκατοστά ολίσθησης. Από την άλλη αντιλαμβάνομαι πως η BMW έφτιαξε τα σκούτερ της για να προσελκύσει και κόσμο που δεν έχει επαρκή μοτοσυκλετιστική εμπειρία, στους οποίους αυτό το αντισπίν έρχεται να δέσει όμορφα ως μαξιλαράκι ασφαλείας με το ABS.

Τέλος, ως ένα και μοναδικό μελανό σημείο θα ήθελα να γκρινιάξω για το ABS στον πίσω τροχό. Όσο εξαιρετικό και λογικό είναι μπροστά, άλλο τόσο ευερέθιστο είναι πίσω, σε βαθμό που οι επεμβάσεις του αρκετές φορές μου χάλασαν το φρενάρισμα όντας αδικαιολόγητα πρόωρες. Ίσως αυτό είναι ένα σημείο που θα έπρεπε να κοιτάξει η BMW μελλοντικά, μια μικρή επέμβαση στο software είναι.

Περί μεταξωτών βρακιών

Για να απαντήσω στο ερώτημα του τίτλου λοιπόν, ως προκύπτει εκ του αποτελέσματος η BMW έμαθε πολλά για τα σκούτερ και χτύπησε διάνα με τα C600/650. Ειλικρινά δεν περίμενα ένα τόσο ολοκληρωμένο σκούτερ από τους Γερμανούς με την πρώτη.

Το πιο ωραίο δε είναι πως καταφέρνουν να το εντάξουν πλήρως στη λογική των μοτοσυκλετών που φτιάχνουν τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Λουσάτο, καλοφτιαγμένο, πολύ καλά εξοπλισμένο και τσουχτερό στην τιμή. Το C-σκούτερ μπορεί να το οδηγήσει ο καθένας, παρότι έχει όλα τα εφόδια για να σε δαγκώσει, το γκάζι του άφθονο και τα κιλά του κάθε άλλο παρά οικονομικά. Με λίγη σύνεση στον εγκέφαλο ακόμη και ο πιο άπειρος αναβάτης θα καθίσει άνετα στη σέλα του, θα ανοίξει το αυτόματο γκάζι και θα πάει με ασφάλεια στον προορισμό του έχοντας ως αόρατη ασπίδα προστασίας το εξαιρετικό ζύγισμα, που κρατά μακριά τις δυστροπίες, τα άριστα περιφερειακά και τα ηλεκτρονικά βοηθήματα που θα βοηθήσουν τη δύσκολη στιγμή.

Πίσω από αυτά υπάρχει ένα πλουσιοπάροχο πακέτο

στάνταρ εξοπλισμού με τη ρυθμιζόμενη ζελατίνα, το ABS και το αντισπίν, τον γιγάντιο αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα που παίρνει δύο full face και ένα σκασμό μικροπράγματα και το πραγματικά πανέξυπνο χειρόφρενο που ενεργοποιείται αυτόματα στο πίσω δισκόφρενο όποτε κατεβαίνει το πλαϊνό σταντ. Ξεχωρίζουμε τέλος τα LED daytime running lights, τρεις σειρές λυχνιών ανάμεσα στους προβολείς που μέσω ενός κουμπιού ενεργοποιούνται αντί του προβολέα πορείας την ημέρα, ένα νέο κόλπο της BMW που είναι στάνταρ στο C650 GT, μα έξτρα στο C600 Sport.

Τα μεγάλα σκούτερ έχουν ωριμάσει και πλέον διαθέτουν μια κορυφή που κατοικείται από πραγματικά ξεχωριστές κατασκευές. Το νέο δημιούργημα της BMW έρχεται κατευθείαν να ανταγωνιστεί θρύλους όπως το T-Max, τέρατα κυβισμού και ισχύος όπως το GP800/SRV850 και πανέξυπνα υβρίδια όπως το Integra. Η δουλειά του είναι κάθε άλλο παρά εύκολη είναι, όμως η BMW έχει καταφέρει να φτιάξει ένα εξαιρετικό σκούτερ και κανένας αντίπαλός του δεν την έχει εύκολα πια, παρότι είναι αναμενόμενα το ακριβότερο όλων.

(Η μοτοσυκλέτα της δοκιμής φορά επιπλέον του στάνταρ εξοπλισμού ένα πακέτο αξίας €980 με αισθητήρες πίεσης ελαστικών, θερμαινόμενα γκριπ και σέλα, συναγερμό.) <<

κανένας
αντίπαλός του δεν την
έχει εύκολα πια

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,218 mm
Πλάτος:	916 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,591 mm
Ύψος σέλας:	780 mm
Ρεζερβουάρ:	16 l (4 l ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	261 kg (πλήρες)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος, δικύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 66 mm
Χωρητικότητα:	647 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.6:1
Ισχύς:	60/7,500 hp/rpm
Ροπή:	6.7/6,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	115 /40 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	115 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 15''
Ελαστικό:	Metzeler Feelfree, 120/70-15
Φρένο:	Δύο δίσκοι 270 mm, δαγκάνες Nissin 2 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.50 x 15''
Ελαστικό:	Metzeler Feelfree, 160/60-15
Φρένο:	Δίσκος 270 mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων

BMW C650GT
BMW HELLAS A.E.
€11,980
(ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΔΟΚΙΜΗΣ: €12,960)

ΥΠΟΔΕΧΤΕΙΤΕ ΕΝΑ ΝΕΟ ΑΣΤΙΚΟ ΜΥΘΟ.

Ο σχεδιασμός, η ευελιξία και ο ισχυρός κινητήρας των 60 ίππων κάνουν το C 600 Sport τον καλύτερο σύμμαχο για την καθημερινή σας μετακίνηση. Εξοπλισμένο με το καινοτόμο σύστημα αποθήκευσης Flexcase έρχεται για να επαναπροσδιορίσει τον όρο maxi scooter. Καλώς ήρθατε στο μέλλον. Καλώς ήρθατε στο Modern Movement. Κάντε το νέο BMW C 600 Sport δικό σας από €11.630.

Επιπλέον, όπως και σε όλα τα μοντέλα BMW, σας προσφέρουμε:
- 2 Χρόνια Δωρεάν Οδική Βοήθεια BMW Motorrad Mobile Care.
- Υπηρεσίες Χρηματοδότησης και Ασφάλισης από την BMW Financial Services.

ΝΕΟ C 600 SPORT MAXI SCOOTER ΑΠΟ ΤΗΝ BMW MOTORRAD. ΚΑΛΩΣ ΗΡΘΑΤΕ ΣΤΟ MODERN MOVEMENT.

3asy Ride
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Τηλέφωνο Κέντρου Εξυπηρέτησης Πελατών: 210 9118000
bmw-motorrad.gr facebook.com/BMW.Motorrad.Hellas

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

Επίσημος Χορηγός
Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής

feature

Μέχρι να έρθει στην Ελλάδα το νέο GS –την ερχόμενη Άνοιξη– ρίχνουμε μια ματιά εις βάθος στους νεωτερισμούς του

Γενέσ πέντε

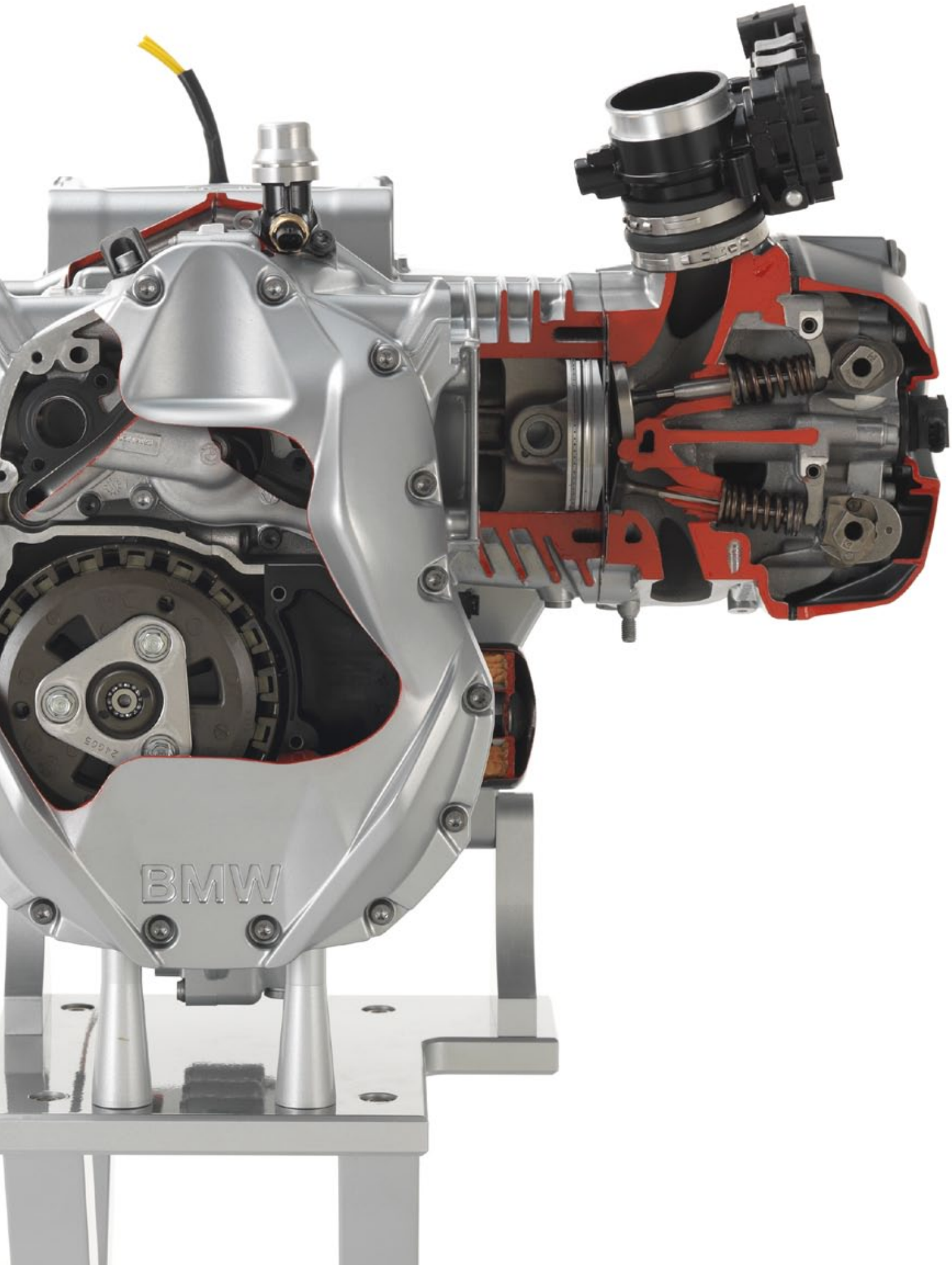
Εν αρχή ην το θρυλικό διβάλβιδο R80G/S, του 1980. Παρέα με το R100GS (από το 1987) έμεινε κοντά μας ως το 1994 πριν κληροδοτήσει τον θρύλο στις τετραβάλβιδες γενιές: 1100 (1994-1999), 1150 (1999-2004), 1200 (2004-σήμερα).
Από το 2013 η δάδα περνά στη νέα γενιά, όπου η υγρόψυξη είναι μόνο μία από τις πολλές σημαντικές καινοτομίες.

Το 1896, εκτός από τους πρώτους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας, σημαδεύεται ιστορικά από τον κινητήρα μοτοσυκλέτας που πατεντάρισε ο Karl Benz με μια διάταξη δύο οριζόντιων και αντίθετα τοποθετημένων κυλίνδρων. Η ιστορία του boxer της BMW ξεκινά το 1923, όταν ο Max Friz σχεδίασε τον πρώτο boxer 500cc για τη γερμανική εταιρεία. Έκτοτε πέρασαν 90 ολόκληρα χρόνια αποκλειστικά αερόψυκτων boxer, ώσπου φέτος η BMW μας παρουσίασε τη νέα γενιά, αυτή που θα μείνει πιθανότατα στην ιστορία ως η 'υγρόψυκτη'.

Ο νέος κινητήρας αλλάζει δραματικά από τη λογική που ακολουθήθηκε τουλάχιστον στους πιο σύγχρονους προγόνους του, από το 1994 και μετά. Γύρω από αυτόν σε μερικούς μήνες θα απολαμβάνουμε και το ισχυρότερο GS που έχει παραχθεί ποτέ: 125 hp στις 7,700 rpm και ροπή 12.7 kg.m στις 6,500 rpm. Σε σχέση με τον προκάτοχό του δηλαδή παρατηρούμε πως η μέγιστη ισχύς αποδίδεται ελάχιστα ψηλότερα (105/7,500 στο προηγούμενο GS), με η ροπή του κορυφώνεται αρκετά ψηλότερα (11.7/5,750).

Ο υγρόψυκτος boxer αλλάζει ριζικά και ένα βασικό στοιχείο της ως τώρα σχεδίασής του: οι κύλινδροι ήταν ξεχωριστά βιδωμένοι πάνω στο κεντρικό σώμα του κάρτερ, όχι όμως πια. Ο κινητήρας πλέον χωρίζει κάθετα σε δύο κομμάτια, αριστερό και δεξιό, με τους κυλίνδρους ενιαία μέρη του κάθε μισού.

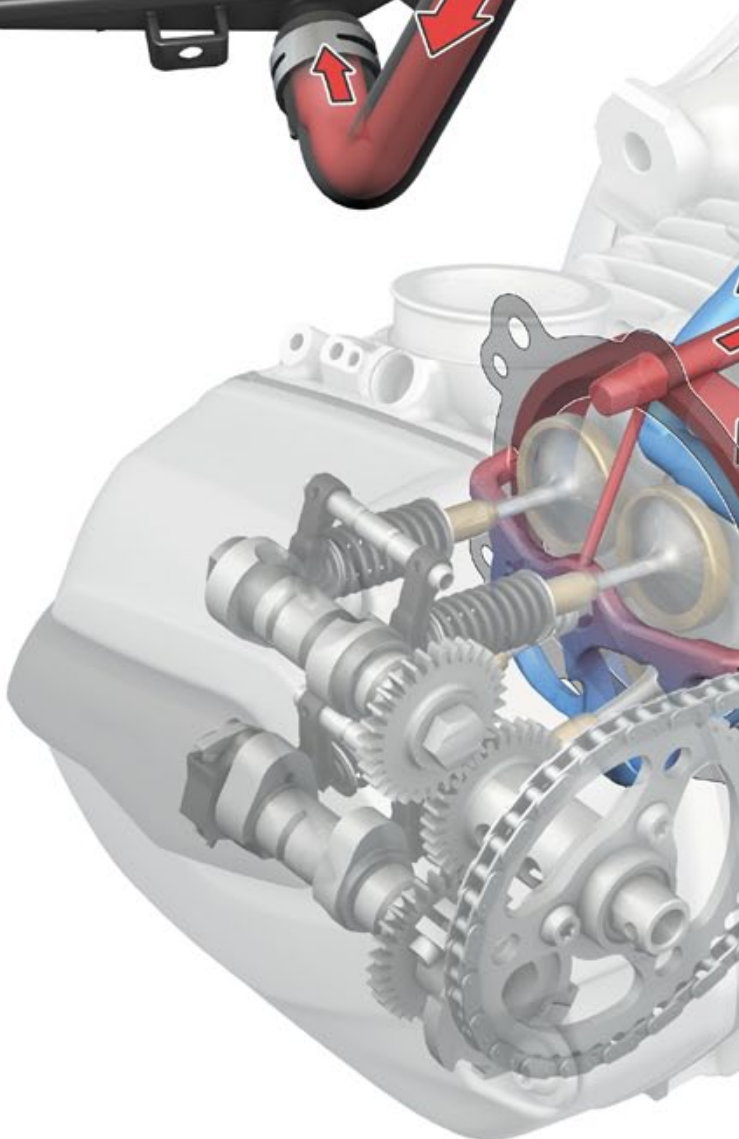
Προσέχουμε επίσης πως οι κύλινδροι έχουν περιστραφεί κατά 90 μοίρες σε σχέση με την επί 90 χρόνια σχεδίαση του boxer. Υιοθετείται πλέον η κάθετη ροπή εισαγωγής-εξαγωγής, με τα σώματα του ψεκασμού στο πάνω μέρος των κυλίνδρων και τις εξαγωγές από κάτω.

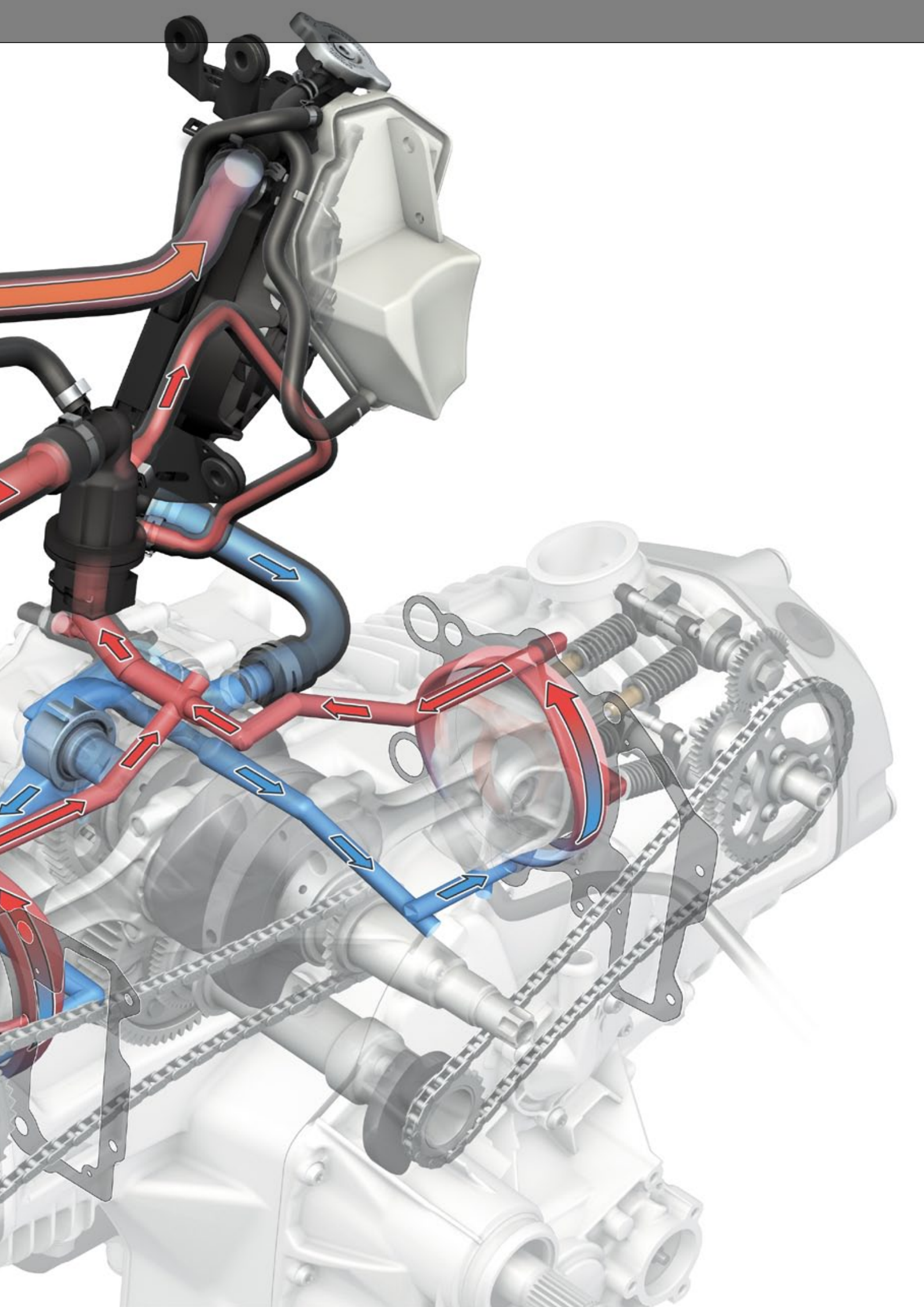

BMW

Το press kit το λέει ξεκάθαρα. Η επιθυμητή απόδοση και οι επερχόμενοι περιορισμοί σε εκπομπές καυσαερίων και θορύβου καλύπτονται άνετα με τη χρήση υγρόψυξης. Για να σας μεταφράσουμε τα μαρκετινίστικα, αλλιώς δε γινόταν.

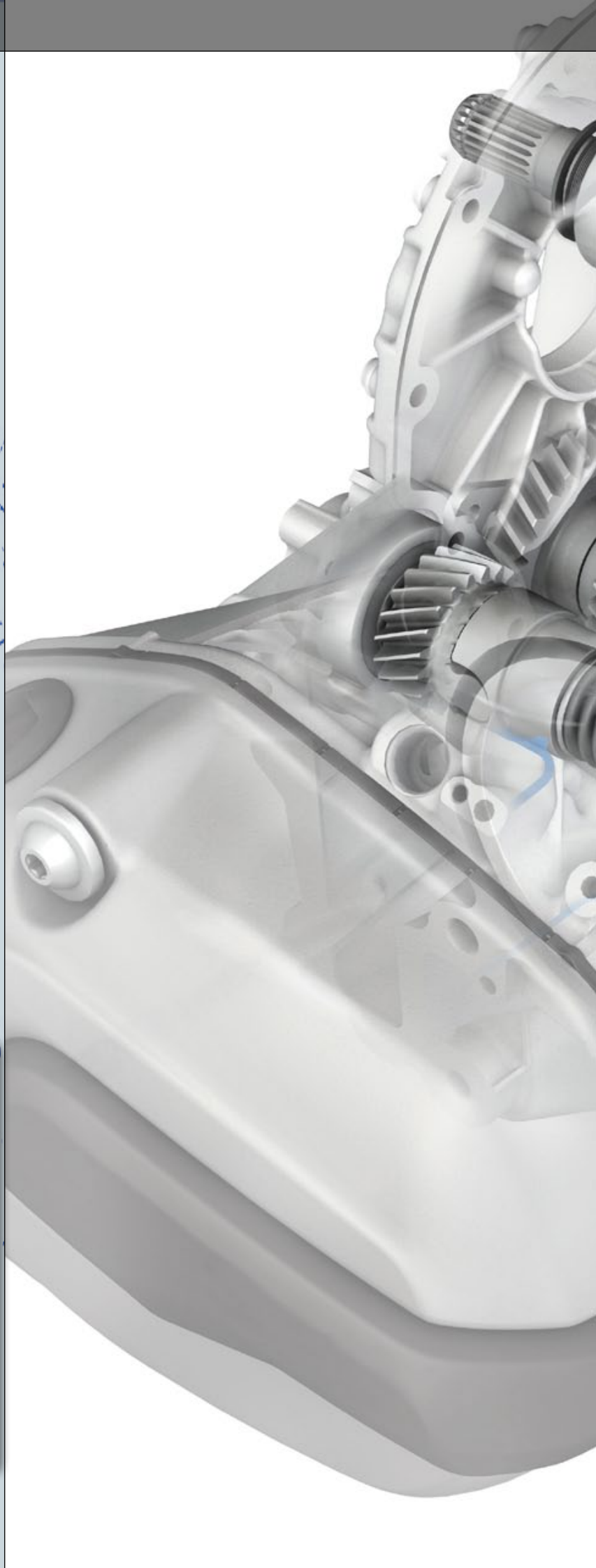
Το ξεχωριστό σχήμα του boxer κρύβει πίσω του μια πρακτική λογική, οι κύλινδροι είναι τοποθετημένοι σε σημεία μέγιστης αεροδυναμικής ροής, άρα βέλτιστης αερόψυξης. Δεδομένου ότι το παραδοσιακό αυτό σχήμα δεν αναμένεται να αλλάξει πριν παγώσει η κόλαση, οι Γερμανοί ξεκίνησαν να σχεδιάζουν με ένα ωραιότατο πλεονέκτημα στα χέρια τους. Δείτε το σχεδιάγραμμα του κυκλώματος ψύξης: Περιορίζεται μόνο στα σημεία όπου οι θερμοκρασίες είναι πολύ υψηλές, αγνοώντας τους κυλίνδρους από τον θάλαμο καύσης και πάνω. Από τη στιγμή που οι δύο κύλινδροι παραμένουν εκτεθειμένοι στον αέρα όπως πάντα, γιατί να μην εκμεταλλευτούν τη φυσική ψύξη από τον αέρα που μια χαρά δούλευε τα τελευταία 90 χρόνια; Κρατούν και τις ψήκτρες τους, που έχουμε συνηθίσει να βλέπουμε και φτιάχνουν ωραίο φινίρισμα.

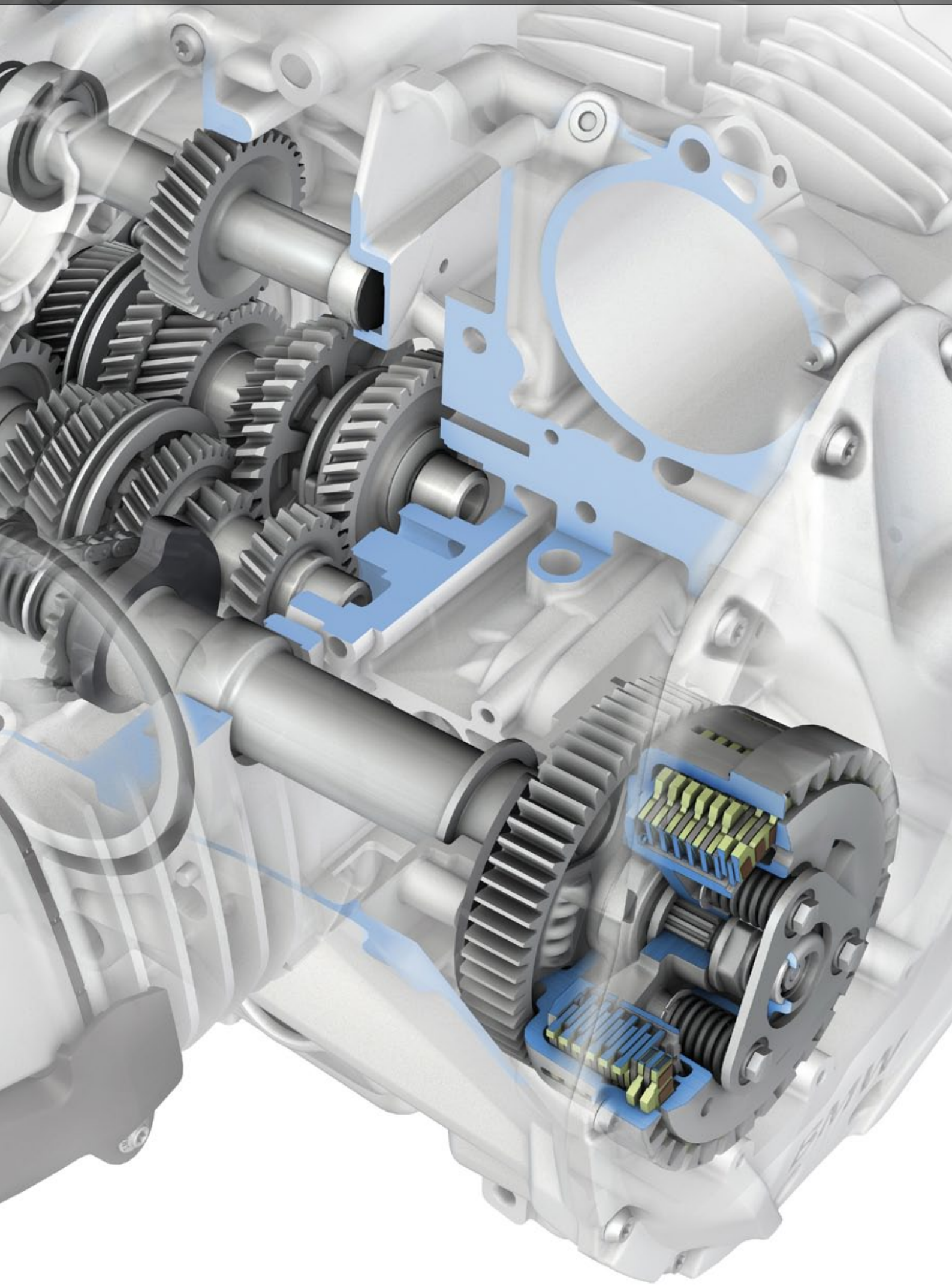
Ως αποτέλεσμα το ψυγείο μπορεί να γίνει μικρότερο, να χωριστεί στα δύο και να κρυφτεί καλά πίσω από τα πλαϊνά μπροστινά καπάκια, διατηρώντας έτσι τη γνώριμη αισθητική του GS. Ένα βεντιλατέρ στο δεξιό ψυγείο αρκεί για τα απαιτούμενα. Σύμφωνα με τη BMW το κύκλωμα ψύξης επιβαρύνει τη μοτοσυκλέτα μόνο κατά 2.7 κιλά, χωρίς τα υγρά του, ενώ η συνεισφορά του στην ψύξη του κινητήρα ανέρχεται στο 35%, με το υπόλοιπο να ανατίθεται στον αέρα. Στο προηγούμενο μοντέλο το 22% το αναλάμβανε το ψυγείο λαδιού και το υπόλοιπο 78% ο αέρας.



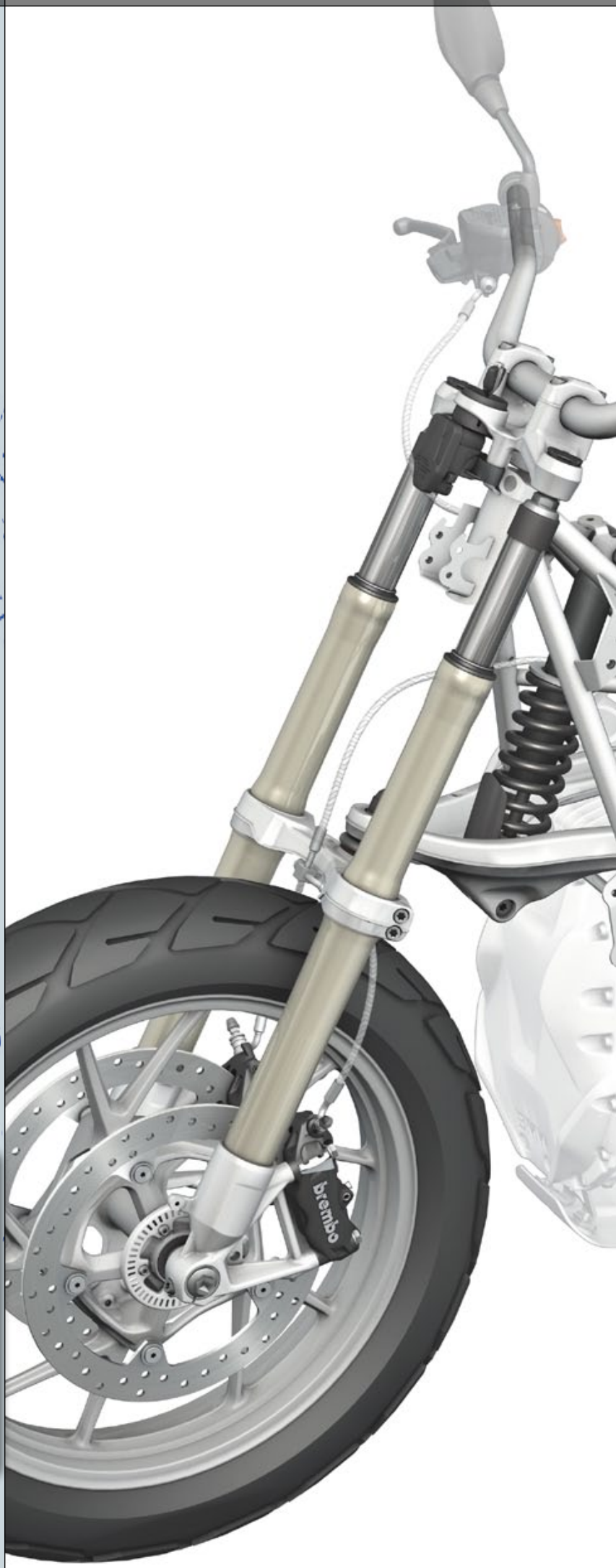


Μια ακόμη μικρή επανάσταση συναντάμε προχωρώντας προς τα ενδότερα του νέου boxer. Για προσέξτε λίγο καλύτερα. Το κιβώτιο μετακόμισε από την παλιά του θέση πίσω και σχεδόν έξω από το κάρτερ, ενώ μπροστά του συναντάμε κάτι το αναπάντεχο: ναι, υγρός πολύδισκος συμπλέκτης! Σε αντίθεση με πριν, τώρα ο συμπλέκτης έχει μεταφερθεί στο μπροστινό μέρος του κινητήρα και κρύβεται πίσω από το μεγάλο πρόσθιο καπάκι. Η χρήση οκτώ δίσκων στον συμπλέκτη σημαίνει πως η διάμετρός τους είναι σημαντικά μικρότερη (147mm από 180 πριν), άρα το μέγεθός του είναι αρκετά μαζεμένο.
Παράλληλα η BMW μας ενημερώνει πως για πρώτη φορά το GS διαθέτει ένα σύστημα anti-hopping που υπόσχεται να μαζεύει τις αναπηδήσεις του τροχού στα κατεβάσματα, δηλαδή έχουμε έναν μονόδρομο συμπλέκτη!





Επανάσταση και στο πλαίσιο. Θυμάστε πώς ήταν ως τώρα τα πλαίσια των GS; Από το 1994 το πλαίσιο ήταν στην ουσία δύο υποπλαίσια που στερεώνονταν στον κινητήρα. Εδώ έχουμε πια ένα κανονικό ενιαίο πλαίσιο από την έδραση του μοχλικού του Telelever ως το αντίστοιχο σημείο έδρασης του EVO Paralever, με το υποπλαίσιο πίσω ένα ξεχωριστό βιδωτό κομμάτι. Και πάλι ο κινητήρας είναι δομικό στοιχείο του πλαισίου, αλλά η σχεδίαση αυτή συνιστά ένα πολύ πιο συμβατικό χωροδικτύωμα, σε πλήρη αντίθεση με την ως τώρα λογική που ακολουθούσε πιστά η BMW.



Άλλη μια καινοτομία για πρώτη φορά στα 90 χρόνια του boxer αφορά στο ψαλίδι. Το EVO Paralever, διάγον αισίως την τρίτη του γενιά, για πρώτη φορά μετακομίζει στην αριστερή πλευρά του κινητήρα. Σύμφωνα με τη BMW αυτό εξυπηρετεί δύο στόχους. Πρώτον για να αποκλειστεί ο κίνδυνος να καεί κάποιος από την εξάτμιση ενώ ανεβαίνει στη μοτοσυκλέτα, κάτι που θα βοηθήσει και τον εντουρά που δεν αποκλείεται σε κάποιο δύσκολο σημείο να χρειαστεί να σπρώξει τη μοτοσυκλέτα. Επίσης γιατί, καθώς η μοτοσυκλέτα ξεκουράζεται στο πλαϊνό της σταντ η ελεύθερη πλευρά της ζάντας εκθέτει σε κοινή θέα την πιο εντυπωσιακή πλευρά του μονόμπρατσου. Σοβαρά, το λέει στο press kit! Πίσω από αυτά υπάρχει και η αλήθεια των αριθμών. Το νέο ψαλίδι είναι 52.4 mm μακρύτερο σε μήκος, παρότι το μεταξόνιο έχει διατηρηθεί αναλλοίωτο από το προηγούμενο μοντέλο. Φέρνοντας την έδραση του ψαλιδιού (pivot) πιο κοντά στο κέντρο βάρους θεωρητικά βελτιώνεται σημαντικά η δυναμική του συμπεριφορά, διευκολύνοντας τη μεταφορά ισχύος προς το έδαφος, αυξάνοντας έτσι την ικανότητά της μοτοσυκλέτας να βρίσκει πρόσφυση.

brembo

Νέες Brembo Monobloc τετραπίστονες δαγκάνες με ακτινική έδραση συναντάμε πλέον μπροστά. Οι δύο δίσκοι παραμένουν διαμέτρου 305 mm ως και πριν, ενώ ο πίσω δίσκος με τη διπίστονη Brembo μεγάλωσε, από τα 265 στα 276 mm. Το σημαντικό νέο ωστόσο αφορά στο BMW Integral ABS, το οποίο ανήκει στον στάνταρ εξοπλισμό της μοτοσυκλέτας.

Οι χυτές ζάντες ανήκουν στον στάνταρ εξοπλισμό και από φέτος αλλάζουν διαστάσεις. Η μπροστινή παραμένει στις 19 ίντσες με φαρδύτερη διάσταση ελαστικού 120/70 (110 πριν). Η πίσω ζάντα επίσης φάρδυνε και φορά πλέον ελαστικό 170/60-17 (πριν φορούσε 150). Πάντως στη λίστα με τον έξτρα εξοπλισμό υπάρχει και η επιλογή για ζάντες με ακτίνες στις ίδιες διαστάσεις με τις χυτές, για να έχεις μια έγνοια λιγότερη αν θες να κινηθείς πολύ εκτός δρόμου.

brembo
BMW

Φυσικά το νέο GS μπορεί να φορτωθεί με έναν σκασμό ηλεκτρονικά βοηθήματα, όρεξη και λεφτά να 'χεις. Πλην του ABS όλα αυτά είναι έξτρα εξοπλισμός και πάμε την απαρίθμηση. Έχουμε Cruise Control, θερμαινόμενα γκριπ και σέλες, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment), αισθητήρες πίεσης ελαστικών, ASC (Automatic Stability Control), προσθέτουμε και ένα Trip Computer Pro. Σε αυτό το τελευταίο το press kit δεν είναι ξεκάθαρο. Λέει δηλαδή πως οι βασικές πληροφορίες του Trip Computer ανήκουν στον στάνταρ εξοπλισμό, ενώ η Pro έκδοση περιλαμβάνει κάμποσες άλλες που δεν κατονομάζονται και προορίζονται κυρίως στην εξυπηρέτηση του αναβάτη εντούρο. Αναμένουμε με ενδιαφέρον.

Σημαντική καινοτομία είναι το περιστροφικό χειριστήριο Multi-Controller. Το έχω γνωρίσει στο K1300GT ως χειριστήριο του ηχοσυστήματος. Εδώ η BMW μας λέει πως χρησιμοποιείται για τον πλήρη χειρισμό του Trip Computer ώστε ποτέ να μη χρειαστεί να σηκώσεις χέρι από το τιμόνι. Λειτουργεί περιστροφικά, αλλά και ως διπλός διακόπτης με την κλίση του στο επίπεδο κάθετα στον άξονα του τιμονιού, δηλαδή πλαγιάζοντάς το αριστερά ή δεξιά και μπορεί να επιτελέσει πάρα πολλές λειτουργίες έτσι. Ενδιαφέρον.

SET
RES
OFF/ON
TRIP
INFO
ABS
ASC
ESA
OFF

Ωραίο το νέο πακέτο οργάνων, διαθέτει πλήρη πληροφόρηση στην LCD οθόνη του για όλα τα συστήματα που ενδεχομένως να φορεθούν στη μοτοσυκλέτα. Ο αναβάτης ρυθμίζει τις πληροφορίες που θέλει να εμφανίζονται και η τελευταία αποθηκευμένη διάταξη είναι αυτή που θα βρει την επόμενη φορά που θα γυρίσει το κουμπί του κεντρικού διακόπτη στη θέση on. Ο φωτισμός της οθόνης προσαρμόζεται αυτόματα στις συνθήκες του περιβάλλοντος μέσω σχετικού αισθητήρα.

Ένα ακόμη ωραίο εργονομικό κολπάκι αφορά τη στάνταρ ρυθμιζόμενη ζελατίνα, την οποία μπορεί ο αναβάτης να χειριστεί εν κινήσει με το περιστροφικό ρυθμιστήρι που φαίνεται δεξιά από τα όργανα.

km/h
rpm
x 1000
N
ODO
KM
1303
ESA
NORMAL
DYNA
DYNA
OFF
ON
IGNITION
LOCK
BMW

Στο νέο GS για πρώτη φορά χρησιμοποιείται ηλεκτρονικό γκάζι, δίχως παραδοσιακά συρματόσχοινα, η BMW το ονομάζει E-Gas. Στο δεξί χέρι τα χειριστήρια είναι λιτά, αυτός ο καρπός ελέγχει πρωτίστως το γκάζι. Υπάρχει ωστόσο αυτό το κουμπάκι που λέει 'Mode' και πίσω του κρύβεται ένας ολάκερος κόσμος ρυθμίσεων.

Σε συνδυασμό με το ηλεκτρονικό γκάζι και τον νέο κεντρικό εγκέφαλο της μοτοσυκλέτας με την ονομασία BMW-X, το σύνολο των ηλεκτρονικών βοηθημάτων μπορεί να συνεργαστεί σε προκαθορισμένα σετ ρυθμίσεων. Αυτό το πακέτο έξτρα βοηθημάτων, εκτός από τα ABS και ASC, μπορεί να περιλαμβάνει και τις ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις Dynamic ESA.

Πατώντας το λοιπόν, και εφόσον βέβαια έχεις αγοράσει τα έξτρα ηλεκτρονικά, έχεις να παίξεις με πέντε διαφορετικές preset ρυθμίσεις οδήγησης, οι οποίες προκύπτουν από τους συνδυασμούς τριών ρυθμίσεων του E-Gas, τριών του ABS και πέντε του ASC. Σημαντικό είναι να ξεκαθαρίσουμε πως καμιά ρύθμιση δεν επηρεάζει την απόδοση του κινητήρα, οι μέγιστες τιμές είναι πάντα διαθέσιμες. Πάμε αναλυτικά:

RAIN: Ομαλή απόκριση στο γκάζι, άμεσες επεμβάσεις του ASC και του ABS, ενώ οι αναρτήσεις έχουν απαλές αποσβέσεις.

ROAD: Όλα ρυθμίζονται για βέλτιστη συμπεριφορά σε στεγνή άσφαλτο. Πιο άμεση απόκριση στο γκάζι, λίγο περισσότερο σκόντο στις επεμβάσεις του ASC και του ABS, καθώς και πιο σφικτές αποσβέσεις από το Dynamic ESA.

DYNAMIC: Οι ρυθμίσεις της θέσης Road ακονίζονται κι άλλο, πιο ακριβής απόκριση γκαζιού, πιο σφικτές αναρτήσεις, περισσότερο περιθώριο για μικρά ντριφτ είτε με γκάζι είτε με φρένο.

ENDURO: Τώρα η απόκριση στο γκάζι γίνεται πολύ απαλή, δηλαδή η ροπή έρχεται πιο προοδευτικά, αλλάζει η κατανομή πέδησης μπρος και πίσω, η λειτουργία των ASC και ABS περιορίζεται πολύ, οι αναρτήσεις προσαρμόζονται. Η BMW μας λέει πως αυτή ρύθμιση είναι ιδανική για αναβάτες με μικρή εκτός δρόμου εμπειρία και έχει μελετηθεί για τα στάνταρ λάστιχα του GS.

ENDURO PRO: Εδώ η BMW προβλέπει ένα σετ ρυθμίσεων για πιο γενναίους αναβάτες, σχεδιασμένο να συνεργαστεί με χωματερά λάστιχα. Το ABS μπορεί να απενεργοποιηθεί τελείως για τον πίσω τροχό, το Dynamic ESA στήνει τις αναρτήσεις για ευκολότερη εύρεση πρόσφυσης σε ανώμαλο έδαφος και προβλέποντας να μην τερματίζουν εύκολα στο τέλος της διαδρομής τους, ενώ το ASC επιτρέπει κάμποσο ντριφτάρισμα.

Κανονικά το R1200GS μας έρχεται με κανονικούς προβολείς, το σχήμα των οποίων παραμένει πιστό στη λογική των δύο τελευταίων εκδόσεων GS.
Για πρώτη φορά ωστόσο στην ιστορία της η BMW παρουσιάζει ως έξτρα τη δυνατότητα να φορεθούν στη μοτοσυκλέτα LED προβολείς, με ενσωματωμένη λειτουργία Daytime Running Lights. Αυτή λειτουργεί όπως και στα σκούτερ C650S και GT, δηλαδή κανονικά τα φώτα πορείας ανάβουν μόλις γυρίσεις τον διακόπτη στη θέση On, αλλά ένα κουμπί στο αριστερό άκρο του τιμονιού σου δίνει τη δυνατότητα να σβήσεις τον προβολέα και στη θέση του ανάβει μια συστοιχία ισχυρών LED θέσης.
Μάλιστα, ένα σώμα με LED Daytime Running Lights υπάρχει διαθέσιμο ως έξτρα και για τα κανονικά φώτα του νέου GS και προστίθεται κάτω από τον μικρότερο σε μέγεθος προβολέα εκ των δύο.

DOT 256 M4 K55

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

BMW R1200GS
BMW HELLAS A.E.
ΤΙΜΗ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,207 mm
Πλάτος:	953 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,507 mm
Ύψος σέλας:	850-870 mm
Ρεζερβουάρ:	20 l
Βάρος κατασκευαστή:	238 kg (πλήρες)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T, υγρόψυκτος, boxer, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	101 x 73 mm
Χωρητικότητα:	1,170 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.5:1
Ισχύς:	125/7,700 hp/rpm
Ροπή:	12.7/6,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	BMW Telelever
Διαδρομή/Διάμετρος:	190/- mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	200 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.00 x 19''
Ελαστικό:	120/70-19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 305 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo Monobloc 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.50 x 17''
Ελαστικό:	170/60-17
Φρένο:	Δίσκος 276 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

GS

racing

Ποιοι παγκόσμιοι πρωταθλητές; Εδώ είδαμε ελληνική σημαία σε βάθρο Grand Prix!

SHOEI
Red Bull
KTM
Asia
Hagia
RedBull
KTM

GAS

Τα εργοστάσια αντεπιτίθενται

Σε συνέντευξή του στο αμερικανικό SpeedTV και τον Denis Noyes, το μεγάλο αφεντικό του HRC, Shuhei Nakamoto, εξηγεί γλαφυρότατα πως η αντίθεση με τη Dorna καλά κρατεί.

Οι νέοι κανονισμοί για τα MotoGP του 2014 θα έπρεπε να έχουν καταρτιστεί μέχρι τελείας από την περασμένη Άνοιξη. Αντιθέτως, φτάσαμε στο τέλος της σεζόν και ακόμη υπάρχουν μόνο φήμες και μονομερείς εξαγγελίες ή απειλές. Οι δημοσιογραφικές πληροφορίες ισχυρίζονται πως οδηγούμαστε σε τελική σύγκρουση δύο ανένδοτων πλευρών.

Η πρώτη σημαντική αποκάλυψή του αφορά στις προτάσεις της Ένωσης Κατασκευαστών (MSMA), οι οποίοι λέει θα καταθέσουν μια δική τους ολοκληρωμένη πρόταση για μείωση κόστους στη Dorna στο αμέσως επόμενο διάστημα. Αυτή είναι προς το παρόν εμπιστευτική και ως τυράκι ο κ. Nakamoto περιορίστηκε στο μας αποκαλύψει πως από του χρόνου θα μειωθεί ο επιτρεπόμενος αριθμός κινητήρων ανά αναβάτη για τη σεζόν από έξι σε πέντε. Υπονοείται βέβαια η σταθερή γραμμή των Κατασκευαστών κατά της ενιαίας ECU και ορίων στροφών. Η επιχειρηματολογία του είναι καλή: Θα πρέπει τότε να φτιάξουν νέους κινητήρες, άρα να ένα τεράστιο κόστος.

Οι απειλές αποχώρησης παραμένουν στη ρητορική του, αν και συγκεκαλυμμένες, εξήγησε μάλιστα πως μπορεί το HRC να έχει εν ισχύ συμβόλαιο με τη Dorna ως το 2016, αλλά αυτό υπεγράφη με ένα συγκεκριμένο πλαίσιο κανονισμών. "Αν η Dorna κάνει τρελές αλλαγές τότε προφανώς και δε θα ισχύει πια!" Ακούς Carmelo;

Όσον αφορά στο εκλιπόν θέαμα ρίχνει το καρφάκι του λέγοντας πως αν ήταν αυτός αφεντικό των MotoGP το πρώτο που θα έκανε θα ήταν η κατάργηση του ενιαίου ελαστικού. Διότι κατά τη γνώμη του αυτός είναι ένας βασικός λόγος που έχει χαθεί η μάχη μέχρι τελικής. Πάντως κατά τον κύριο Nakamoto δεν υπάρχει ουσιαστικό πρόβλημα με το θέαμα, θυμίζοντάς μας πως και επί Doohan και επί Rossi απλά τους σάρωναν όλους και τότε δε γκρίνιαζαν οι δημοσιογράφοι. Θεωρεί μάλιστα πως συχνά ο Τύπος χρησιμοποιείται από τη Dorna για να μεταφέρει υπογείως πιέσεις προς τους Κατασκευαστές.

Για το τέλος έχω κι ένα ωραίο: "Τα λεφτά για τους αγώνες είναι προϋπολογισμένα, το μπάτζετ θα το ξοδέψουμε έτσι κι αλλιώς, καλύτερα να τα δώσουμε εδώ."

Αξίζει να σημειώσουμε πως σε 4 σελίδες συνέντευξη η λέξη CRT δεν υπάρχει. Η Dorna στρέφεται εμφανώς σε μια κατεύθυνση εξίσωσης του πεδίου με τις μοτοσυκλέτες παραγωγής και σε αυτό το παιχνίδι μπαίνουν πλέον και τα WSBK (μετά τις τελευταίες εξαγορές). Προσωπική μου εκτίμηση είναι πως η μηδενική αναφορά του Nakamoto σε αυτό το θέμα δείχνει σαφώς πόσο μεγάλο είναι το χάσμα μεταξύ των δύο πλευρών.

Και ο Noyes κλείνει τη συνέντευξη με μια απίθανη παρομοίωση. "Είμαι 40 χρόνια δημοσιογράφος των GP και αυτή η διαμάχη τώρα για πρώτη φορά μου θυμίζει την κρίση της Κούβας. Μόνο που αυτή τη φορά δε μπορώ να ξεχωρίσω ποιος είναι ο Κένεντι και ποιος ο Χρούστσεφ."

[Ολόκληρη η συνέντευξη βρίσκεται εδώ: http://tinyurl.com/ca3nzwb]

ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
TRIBUTE TO MARCO

Την Πέμπτη 25 Οκτωβρίου, πρώτη μέρα δοκιμών πριν το GP της Μαλαισίας και δύο μέρες μετά την επέτειο (23/10/2011) του τραγικού θανάτου του Marco Simoncelli στην ίδια πίστα, όλοι οι άνθρωποι του πρωταθλήματος από όλες τις κατηγορίες περπάτησαν σε μια σιωπηρή πομπή ως τη μοιραία στροφή 11. Εκεί ο Fausto Gresini αποκάλυψε μια αναμνηστική πλάκα που στήθηκε στο σημείο εις μνήμη του Sic. Πέρασε ήδη ένας χρόνος, μα δε μας λείπει λιγότερο.

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

Ο EZPELETA ΜΙΛΑ WSBK

"Νομίζουμε πως ένα πρωτάθλημα με μοτοσυκλέτες παραγωγής που χρειάζεται 39 κινητήρες σε μια σεζόν, ενώ στο MotoGP εμείς χρησιμοποιούμε μόνο 6, ας είμαστε ειλικρινείς, δεν είναι και πολύ σωστό…"

Το τελικό σχήμα μετά την εξαγορά της InFront Motorsports από τη Bridgepoint αρχίζει να παίρνει μορφή. Αφού λοιπόν ακούσαμε στο προηγούμενο τεύχος την άποψη του Paolo Flammini (InFront), τώρα το μικρόφωνο πήγε στον Carmelo Ezpeleta της Dorna, στην πρώτη του συνέντευξη με αποκλειστικό θέμα συζήτησης το WSBK.

Το πρώτο λοιπόν που γίνεται ξεκάθαρο στην όλη ιστορία είναι πως πλέον το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbike πέρασε στα χέρια της Dorna, αυτή είναι η εκλεκτή που θα το διοργανώνει από δω και πέρα με τις ευλογίες της FIM και της μητρικής εταιρείας Bridgepoint. Και τώρα ο κύριος Ezpeleta μας αποκαλύπτει το όραμά του.

Φέτος, το 2013, το WSBK δεν αλλάζει, πέραν κάποιων μικρών αλλαγών που περιγράφονται σε άλλο θέμα της ίδιας στήλης. Από το 2014 όμως το πράγμα θα αλλάξει άρδην. Σύμφωνα με το μεγαλοστέλεχος της Dorna, στόχος είναι η μείωση του κόστους σε συνδυασμό με τη διατήρηση του θεάματος. Αυτό που θα γίνει ωστόσο θα αφορά και τα δύο πρωταθλήματα, τα οποία θα εξελιχθούν παράλληλα από δω και μπρος.

Χωρίς να γίνει συγκεκριμένος λοιπόν ο Ezpeleta, προανήγγειλε ουσιαστικά σαρωτικές αλλαγές που αναμένεται να κατεβάσουν σημαντικά το επίπεδο απόδοσης των Superbikes ώστε να γίνει πιο οικονομική η συμμετοχή και, αν κρίνουμε από τις φετινές αλλαγές, η κατεύθυνση που θα κινηθούν θα είναι προς τα Superstock, δηλαδή πιο κοντά στα μοντέλα παραγωγής και με λιγότερες επιτρεπτές επεμβάσεις. Αυτό που είναι σίγουρο πια είναι πως οι νέοι κανονισμοί θα γραφτούν από τη Dorna.

WORLD SBK: PIT STOPS, 17ΑΡΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΑ ΒΑΡΟΥΣ

Ανακοινώθηκαν νέοι κανονισμοί στο WSBK, ενόψει ενός 2013 που αναμένεται ιδιαίτερα καυτό.

Αφού ξεκαθαρίστηκε πως το WSBK δε θα αλλάξει ουσιαστικά για το 2013 μετά την εξαγορά από τη Bridgepoint, ανακοινώθηκαν οι αλλαγές κανονισμών που θα ισχύσουν για την επόμενη χρονιά.

Η σημαντικότερη ίσως από αυτές αφορά στην υιοθέτηση pit stops. Το πρόβλημα ξεκινά, φυσικά, από τα τηλεοπτικά συμβόλαια, καθώς οι διακοπές του αγώνα λόγω βροχής και η καθυστέρηση μέχρι την επανεκκίνηση προκαλεί προβλήματα στη ροή του προγράμματος. Έτσι, μετά από έντονες πιέσεις των τηλεορασάδων, εισάγεται το pit stop, κατά το οποίο οι ομάδες θα αλλάζουν τροχούς στις μοτοσυκλέτες για να συνεχίζουν με τα κατάλληλα λάστιχα. Αυτό προφανώς σημαίνει και την υιοθέτηση συστημάτων ταχείας αφαίρεσης τροχών στη λογική των αγώνων Αντοχής. Θυμίζουμε πως από φέτος κάθε αναβάτης είχε μόνο μια μοτοσυκλέτα στη διάθεσή του, οπότε δε γίνεται να εφαρμοστεί το πρόσφατο παράδειγμα των MotoGP όπου η εφεδρική τον περίμενε με νέα λάστιχα.

Η άλλη σημαντική αλλαγή αφορά στην κατάργηση των τροχών 16.5 ιντσών και επιστροφή στις 17άρες, όπως και στα μοντέλα παραγωγής.

Ως αναμενόταν, ανακοινώθηκε πως οι δικύλινδρες μοτοσυκλέτες 1200 cc δε θα ξεκινήσουν φέτος με το έρμα των 6 κιλών, γεγονός που σημαίνει πως η 1199 Panigale θα μπει στο πρωτάθλημα ως κατασκευάστηκε. Συνεχίζει ωστόσο να ισχύει ο κανονισμός που πρωτοτέθηκε σε εφαρμογή επί Troy Bayliss και προβλέπει πως μια δικύλινδρη μοτοσυκλέτα που αποδεικνύεται υπερβολικά επιτυχής θα τιμωρείται με το συγκεκριμένο έρμα για περιορισμένο αριθμό αγώνων ως αντιστάθμισμα για τον επιπλέον κυβισμό.

Ακόμη, η κάθε σειρά εκκίνησης θα έχει πια τρεις μοτοσυκλέτες, αντί τεσσάρων που είχε ως φέτος.

Στα λοιπά των κανονισμών προβλέπονται από το 2013 υποχρεωτικά αυτοκόλλητα που προσομοιάζουν τους προβολείς του αντίστοιχου μοντέλου παραγωγής (η Kawasaki τα είχε φέτος όλη τη χρονιά), καθώς και προστατευτικά για τις μανέτες και πίσω φώτα στους αγώνες με περιορισμένη ορατότητα, όπως ακριβώς και στα MotoGP.

Η YAMAHA ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΟ WSS/WSBK!

Με βαθιές ρώσικες τσέπες και φήμες για μια σούπερ έκπληξη…

Το 2011 ο Chaz Davies με R6 σάρωσε στο Παγκόσμιο Supersport και αμέσως μετά η Yamaha ανακοίνωσε την αποχώρησή της, όπως έκανε και μετά την πρώτη χρονιά του Marco Melandri στο Παγκόσμιο Superbike.

Τώρα λοιπόν ανακοινώθηκε η μεγάλη επιστροφή. Η Yamaha επιστρέφει το 2013 στο WSS με μια εργοστασιακή προσπάθεια που θα τρέξει η ρωσική ομάδα (με έδρα στην Ιταλία) Yakhnich Motosport (www.yakhnichmotorsport.ru) και ήδη έκλεισε τον Sam Lowes (φωτό). Ο 22χρονος Άγγλος ήταν βασικός πρωταγωνιστής στο WSS με τη Honda τα τελευταία δύο χρόνια και υπέγραψε τριετές συμβόλαιο. Δίπλα του θα είναι ο 25χρονος Ρώσος Vladimir Leonov, που έκανε το ντεμπούτο του στο Παγκόσμιο φέτος με δύο βάθρα σε Ολλανδία και Ρωσία.

Το βαθύ πορτοφόλι είναι ο Ρώσος μεγαλοεπενδυτής Alexander Yakhnich, ο οποίος συνόδευσε την ανακοίνωση της ομάδας WSS με την αποκάλυψη πως προβλέπεται επιστροφή και στο WSBK από το 2014! Απ' ότι φαίνεται πίσω από αυτή τη δραστηριότητα λεφτά υπάρχουν με το τσουβάλι, η ρωσική όρεξη να μπουν στο παιχνίδι ακόρεστη, η νέα πίστα στη Μόσχα πολυδιαφημισμένη και προσέξτε τώρα το τρελό όνειρο.

Σε ιταλικά ΜΜΕ γίνεται σοβαρά ο εξής συσχετισμός: Θα μπει η Yamaha στο WSBK το 2014 για επαναπροσαρμογή, οπότε το 2015 θα αρχίσει να παίζει σοβαρά για τίτλο. Και τι άλλο συμβαίνει τότε; Θα έχει μόλις λήξει το συμβόλαιο του (35χρονου τότε) Valentino Rossi με τη Yamaha στα MotoGP, με τον Ιταλό να έχει επανειλημμένα πει ότι θα του άρεσε να κλείσει την καριέρα του με λίγο WSBK. Το πιάνς';

ALTHEA ΕΞΩ, ALSTARE ΜΕΣΑ

Το διαζύγιο της Ducati με την Althea είναι γεγονός, ενόσω η επιστροφή της Alstare είναι υπό διαπραγμάτευση.

Η είδηση έπεσε ως κεραυνός εν αιθρία, η Althea Racing χωρίζει τα τσανάκια της με τη Ducati. Το γεγονός αυτό ουδόλως επηρεάζει την παραμονή του Carlos Checa, ο οποίος θα τρέξει σίγουρα του χρόνου με το 1199 Panigale RS13. Πιθανότατα ο χωρισμός προέκυψε μετά από διαφωνίες γύρω από το επίπεδο υποστήριξης της Ducati. Συγκεκριμένα το αφεντικό της Althea, Genesio Bevilacqua, αφήνει να εννοηθεί πως το εργοστάσιο δεν προσφέρει αρκετά και, αν αυτά αρκούσαν το 2012 για την αγωνιστικά έτοιμη και ήδη πρωταθλήτρια 1098, η προετοιμασία της 1199 μάλλον απαιτεί πολλά περισσότερα χρήματα.

Εδώ μπαίνει η Alstare με το αφεντικό της, Francis Batta, να αποκαλύπτει πως είναι σε διαπραγματεύσεις με τη Ducati για ενδεχόμενη ανάληψη της εργοστασιακής προσπάθειας με τον Checa και ενδεχομένως δεύτερο αναβάτη τον Sylvain Guintoli εφόσον βρεθούν οι πόροι να τον στηρίξουν. Μάλιστα πρόσφατα ο Γάλλος κρέμασε τη FIXI Crescent Suzuki με την οποία υποτίθεται πως είχε συμφωνήσει για το 2013, δίπλα στον Leon Camier, γεγονός που προκάλεσε την δημοσιευμένη οργή του Paul Denning.

Αυτή τη στιγμή τίποτε δεν είναι σαφές. Η συνεργασία με την Alstare φαίνεται σχεδόν αναπόφευκτη, αλλά μπορεί να μην είναι ακριβώς εργοστασιακή. Εσχάτως ακούγονται και ιστορίες περί επιστροφής με κανονικά εργοστασιακή ομάδα, στελεχωμένη με μηχανικούς της Ducati Corse υπό τον Davide Tardozzi, κατά την επιθυμία της Audi. Ή μπορεί αυτό το τελευταίο να είναι η Alstare.

Ένα μεγάλο αγκάθι βρίσκεται στη Dorna. Με τις φήμες να οργιάζουν πως αναμένονται ριζικές αλλαγές σε Superstock κατεύθυνση για το WSBK από το 2014, εικάζεται πως η Audi δεν είναι διατεθειμένη να ξοδέψει ένα πολύ μεγάλο χρηματικό ποσό για έναν μόνο χρόνο και προτιμά μια πιο μαζεμένη επένδυση ώστε η μοτοσυκλέτα να έρθει στα επίπεδα που τότε θα είναι ανταγωνιστικά. Λογικό ακούγεται.

Αναμφίβολα πάντως μια ενδεχόμενη εργοστασιακή επιστροφή της Ducati στο WSBK θα επηρεάσει και τα υπόλοιπα εργοστάσια (κυρίως Aprilia, BMW, Kawasaki) που ενόψει 2014 έχουν αρχίσει να λοξοκοιτούν περισσότερο προς MotoGP και CRT παρά WSBK.

ΑΝΑΡΡΩΤΙΚΗ ΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ HOPPER

Αν οι τραυματισμοί έδιναν βαθμούς θα ήταν ισόβιος παγκόσμιος πρωταθλητής. Δυστυχώς όμως για τον John Hopkins δίνουν μόνο πόνο.

Αφότου κυκλοφόρησαν φήμες περί οριστικής αποχώρησής του από την ενεργό δράση, ο John Hopkins έσπευσε να εκδώσει επίσημη ανακοίνωση για να βάλει τα πράγματα στη θέση τους. Απ' ότι φαίνεται άλλωστε, στη σωστή θέση πρέπει να μπουν και κάποια κόκκαλά του.

Ο Αμερικανός αναβάτης θα μείνει εκτός δράσης για έναν χρόνο, ώστε να επουλωθούν πλήρως οι διάφοροι τραυματισμοί του και κυρίως ο τελευταίος, στον γοφό. Από το 2011 ταλαιπωρήθηκε πολύ από ένα σπασμένο χέρι, αλλεπάλληλες επεμβάσεις και τελικά μια μόλυνση που τον οδήγησε σε ακρωτηριασμό ενός δακτύλου του. Στη συνέχεια ήρθε ένα τρελό highside στη Monza με αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό του στον γοφό, ένα πρόβλημα από το οποίο ακόμη δεν έχει αναρρώσει πλήρως και τον εμποδίζει να οδηγήσει στο 100%. Έτσι ο Hopper αποφάσισε να δώσει στον εαυτό του χρόνο να ακολουθήσει μια πλήρη θεραπεία και να επιστρέψει σε πλήρη φυσική κατάσταση.

Είναι βέβαια αμφίβολο το κατά πόσον θα βρει εύκολα μια ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα το 2014, αλλά το πείσμα του είναι δεδομένο και η απόδειξη δόθηκε από τον ίδιο το 2011 στο BSB όταν έφτασε μέχρι τον τερματισμό του τελευταίου αγώνα διεκδικώντας τον βρετανικό τίτλο, παρότι στην αρχή εκείνης της σεζόν όλοι τον είχαν ξεγραμμένο. Δεν ξεχνάμε δε πως το 2014 προοιωνίζεται επιστροφή της Suzuki στα MotoGP, μια ελπίδα που σίγουρα υπάρχει στο μυαλό του Hopkins με την εταιρεία που έχει περάσει το μεγαλύτερο μέρος της καριέρας του.

ΚΛΑΣΙΚΟ ΡΑΛΙ 5 ΣΕ 1

Οι υπέροχες ιδέες της Ελληνικής Λέσχης Φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας ολοένα και πληθαίνουν. Ακολουθεί αυτούσιο το δελτίο Τύπου.

Όπως γνωρίζετε την Κυριακή 11 Νοεμβρίου η Λέσχη διοργανώνει για δεύτερη φορά το "5 in 1 Classic Rally".
Για όσους δε γνωρίζουν ή πιθανόν δε θυμούνται λόγω "προχωρημένου έμμενταλ", πρόκειται για αγώνα στον οποίο συμμετέχουν κλασικές μοτοσυκλέτες που έχουν κατασκευαστεί στις χώρες Αγγλία, Ιαπωνία, Γερμανία, Ιταλία, ΗΠΑ. Θα δημιουργηθούν οι αντίστοιχες ομάδες και εννοείται ότι θα κερδίσει η καλύτερη. Ο αγώνας αναμένεται σκληρός.
Στον περσινό αγώνα η συμπαγής ομάδα της Αγγλίας με εξαιρετική στρατηγική και απαράμιλλο σφρίγος ήταν η νικήτρια διαλύοντας τον ανταγωνισμό. Φέτος ήρθε η ώρα της μεγάλης ρεβάνς, δε νομίζετε;
Οι δικαιολογίες του στυλ με έκοβε το δερμάτινο στον καβάλο, είχα λάθος χαρτογράφηση, μου δώσατε roadbook με τσόντες και ξεχάστηκα μάλλον αυτή τη φορά δε θα μπορούν να ειπωθούν.
Θα επαναλάβει η Αγγλία τον θρίαμβο ή θα υπάρξουν σοβαρές αντιρρήσεις και θα κατέβει η σημαία της από τον ιστό με συνοπτικές διαδικασίες; Για να δούμε… ιδού η Ρόδος ιδού και το πήδημα!
Υ.Γ. Κατά τη διάρκεια του αγώνα αλλά και πριν από αυτόν απαγορεύονται:
- παντός είδους σαμποτάζ που σκοπόν έχουν την κακήν ή μη λειτουργία μοτοσυκλέτας αντιπάλου ή τον αντίπαλον τον ίδιο
- η χρήση λιπαντικού στο σύστημα πέδησης του αντιπάλου
- η αφαίρεση αναφλεκτήρος/ων (κοινώς μπουζί) από μοτοσυκλέτα αντιπάλου
- η χρήση "φουσκωτών" για εκφοβισμό αντιπάλων.

Επίσης:
- Η εξωτερική βοήθεια, εκτός από ταχυδρομικά περιστέρια
- η ανάγνωση του Hot Doc
- α και… οι παρελάσεις!

Πληροφορίες-Συμμετοχές: Ελληνική Λέσχη Φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας, πλατεία Αγίων Ασωμάτων 6, 10554 Ψυρρή, 2103250445, Δευτέρα & Πέμπτη μετά τις 8.30μμ, 6972037997, www.classicbike.gr.

Ο MAVERICK ΑΠΑΣΦΑΛΙΣΕ

Στη Sepang οι παρατηρητικοί πρόσεξαν από νωρίς πως στο γκαράζ της Avintia Blusens δεν υπήρχε κινητικότητα ενώ ξεκινούσαν οι πρώτες ελεύθερες δοκιμές της Moto3. Λίγα λεπτά μετά, πανικός.

Ο Maverick Vinales δηλώνει πως παρατά άμεσα την ομάδα του και επιστρέφει στη Βαρκελώνη! Τα χώνει κανονικότατα σε ομάδα, μάνατζερ και Honda. Η ομάδα του είναι "Β' Εθνικής" και δε δίνει το 100%, ζητά αναβαθμίσεις από τη Honda που δεν έρχονται και δε μπορεί να παλέψει με τα KTM, του χρόνου θέλει πρωτάθλημα και θα πρέπει να βρει μια ομάδα και μια μοτοσυκλέτα που να είναι σε αυτό το επίπεδο.

Κατηγορεί τον μάνατζέρ του, Ricard Jové, πως πριν ανανεώσει για άλλα δύο χρόνια είχαν έρθει προτάσεις από τον Jorge Aspar Martinez και τον Aki Ajo (που τρέχει το εργοστασιακό πρόγραμμα της KTM στη Moto3) για τις οποίες ουδέποτε ενημερώθηκε. Αμέσως μετά αρκετοί αναβάτες σπεύδουν να στάξουν χολή για τον Jové, προεξάρχοντος του Aleix Espargaro που δήλωσε ότι έχει κάνει τα ίδια σε αυτόν και πολλούς άλλους, όπως οι Toni Elias, Pablo Nieto, Pol Esparagaro, Julian Simon. Σημαντική λεπτομέρεια: Ο Jové είναι ταυτόχρονα και team manager της Avitia Blusens…

Κι ενώ όλα αυτά γεμίζουν σελίδες παγκοσμίων ΜΜΕ, σε λιγότερο από μια εβδομάδα ο Vinales επιστρέφει στο Phillip Island και μοιράζει αφειδώς ταπεινές συγνώμες σε ομάδα, Jové, Honda, Dorna, χορηγούς, κόσμο. Να υποθέσουμε πως ενδιάμεσα ενημερώθηκε πόσο κοστίζει το σπάσιμο του νέου του συμβολαίου; Ή ίσως ανακάλυψε τι σημαίνει να μπαίνεις στη μαύρη λίστα του HRC; Πιθανότατα και τα δύο…

Και καλά αυτός, 17 χρονών είναι. Ο πατέρας του που τον είχε από το χέρι δε σκέφτηκε τίποτε απ' όλα αυτά πριν τον αφήσει να εκραγεί;

Η KAWASAKI INDIA ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΣΤΟ WSS

Οι Kenan Sofuoglu και Fabien Foret ας αρχίσουν να μαθαίνουν ινδικά.

Η ασιατική επέκταση αναπτύσσεται σε οργιώδεις ρυθμούς και φέτος το WSBK ετοιμάζεται να τρέξει για πρώτη φορά στη νέα πίστα της Ινδίας, Buddh International Circuit έξω από το Νέο Δελχί.

Μόλις ανακοινώθηκε λοιπόν πως την εργοστασιακή προσπάθεια της Kawasaki στο Παγκόσμιο Supersport θα αναλάβει να τρέξει η MAHI Racing Team India Kawasaki, η οποία φέτος ντεμπουτάρησε στο πρωτάθλημα με τον Dan Linfoot (στη φωτό) για να μάθει κολύμπι – και φαίνεται πως κάτι έμαθε, καθώς ο αναβάτης της έφτασε ως το βάθρο του τελευταίου αγώνα. Τώρα οι δραστηριότητες της MAHI επεκτείνονται και αναλαμβάνει έναν πολύ σημαντικό ρόλο, δεδομένου ότι ο Sofuoglu είναι ο Παγκόσμιος Πρωταθλητής του 2012, άρα οι απαιτήσεις πλέον πολλές.

MONSTER ENERGY ATHENS SUPERCROSS 2012

Νέα αλλαγή ημερομηνίας διεξαγωγής.

Για ακόμα μια φορά το Monster Energy Athens Supercross 2012 επηρεάζεται από τις εξελίξεις στον χώρο του μπάσκετ. Η κατά μια εβδομάδα αναβολή της προγραμματισμένης έναρξης του φετινού πρωταθλήματος της Α1 έφερε εκ νέου αλλαγές και στο πρόγραμμα των αγωνιστικών υποχρεώσεων της ομάδας του Ολυμπιακού, και κατ' επέκταση αλλαγές στις διαθέσιμες ημερομηνίες από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

Αποτέλεσμα της προτεραιότητας που έχει ο Ολυμπιακός στη χρήση του σταδίου, είναι η, για ακόμα μια φορά, αναγκαστική αλλαγή ημερομηνίας διεξαγωγής του Monster Energy Athens Supercross 2012.

Νέα και τελική ημερομηνία είναι το Σαββατοκύριακο 8-9 Δεκεμβρίου 2012. Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τη διοργάνωση θα ανακοινωθούν σε επόμενα δελτία τύπου.

Ραντεβού λοιπόν στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στις 8-9 Δεκεμβρίου για τον μεγαλύτερο αγώνα της χρονιάς.

Πληροφορίες στο τηλέφωνο 210-6614100.

ΚΕΡΔΙΣΕ ΚΑΠΕΛΑΚΙ HAYDEN

Δύο κόκκινα replica podium caps της Bridgestone φορεμένα και υπογεγραμμένα από τον Nicky Hayden. Ναι, από τότε που ανέβαινε στο βάθρο.

Επ' ευκαιρία της οριστικοποίησης της συμφωνίας με την πίστα Circuit of The Americas και τον αγώνα MotoGP που θα γίνει εκεί στις 19-21 Απριλίου 2013, η Bridgestone δίνει με κλήρωση δύο καπελάκια που προορίζονται αποκλειστικά για τους αναβάτες του βάθρου υπογεγραμμένα από τον Nicky Hayden. Αυτά η ιαπωνική εταιρεία τα συνοδεύει με ένα Bridgestone MotoGP™ Supporter Kit, που περιλαμβάνει στυλό, USB memory stick, λουράκι (lanyard) και δύο αυτοκόλλητα BATTLAX ολόιδια με αυτά που βλέπουμε στις μοτοσυκλέτες των MotoGP.

Για να συμμετάσχει κανείς στην κλήρωση, αρκεί μέχρι τις 26 Νοεμβρίου να πάει στη διεύθυνση www.bridgestonemotorsport.com/competitions και να απαντήσει σε μια απίστευτα εύκολη ερώτηση. Καλή τύχη!

ΝΤΟΠΑΡΙΣΜΕΝΟΣ Ο ANTHONY WEST!

Περίεργα πράγματα συμβαίνουν στον κόσμο της WADA…

Όπως ανακοίνωσε αμέσως μετά το GP του Phillip Island το Πειθαρχικό Δικαστήριο της FIM, στον οργανισμό του Αυστραλού αναβάτη της Moto2 Anthony West ανιχνεύτηκαν ίχνη της απαγορευμένης ουσίας μεθυλεξαναμίνης (DMMA) και συνεπεία αυτού τιμωρήθηκε με μηδενισμό στο GP του Le Mans και αποκλεισμό από κάθε διοργάνωση της FIM για 30 μέρες.

Η ποινή είναι πολύ μικρή και απ' ότι φαίνεται υπάρχει καλός λόγος γι' αυτό. Κατά πάσα πιθανότητα ο Αυστραλός δεν ντοπαρίστηκε συνειδητά, αλλά τα ίχνη της ουσίας προέκυψαν από κάποια συμπληρώματα διατροφής που ο West απέδειξε πως χρησιμοποιούσε, αγνοώντας πως περιέχουν σε μικρές ποσότητες την εν λόγω απαγορευμένη ουσία. Το πιο ωραίο δε είναι πως το συμβάν δεν αφορά τους δύο τελευταίους του αγώνες σε Sepang και Phillip Island, όπου οι δύο ξαφνικές δεύτερες θέσεις του ήταν τα πρώτα του βάθρα από το 2005 (!), αλλά ένα δείγμα που πάρθηκε τον περασμένο Μάιο πριν το Le Mans, όπου είχε τερματίσει έβδομος.

Σχετικά με τους ελέγχους ντόπινγκ πρόσφατα είχε μιλήσει ο Ben Spies, ο οποίος έχει και δική του ομάδα ποδηλασίας (Elbowz Racing). Συγκεκριμένα είχε πει πως θεωρεί το πρόγραμμα ADAMS της WADA ως ανέκδοτο για τους αναβάτες. Σύμφωνα με αυτό, οι αθλητές πρέπει να ενημερώνουν το πού βρίσκονται 24 ώρες το 24ωρο και οι έλεγχοι γίνονται απροειδοποίητα. Ο ίδιος ο Spies συμμετέχει σε αυτό και έχει ελεγχθεί μια φορά σε επτά μήνες σε στιγμή άσχετη με αγώνα. Όπως ο ίδιος δικαιολογημένα λέει, "αν θέλουν να βρουν ποιος παίρνει τι, ας ελέγχουν τους 5 πρώτους μετά από κάθε αγώνα, απλά. Στη μοτοσυκλέτα δεν έχει νόημα να παίρνεις τίποτα δυο βδομάδες πριν τον αγώνα, αν είναι να κάνεις κάτι θα το κάνεις ακριβώς πριν τρέξεις. Άλλο το ποδήλατο, άλλος ο στίβος, άλλο τα μηχανοκίνητα. Αυτό το πρόγραμμα δεν είναι τίποτε περισσότερο από παραβίαση της προσωπικής μου ζωής."

LORENZO ENANTION SCHUMACHER

Να μη δοκιμάσει κι ο πρωταθλητής μας την τύχη του σε έναν αγώνα αυτοκινήτων;

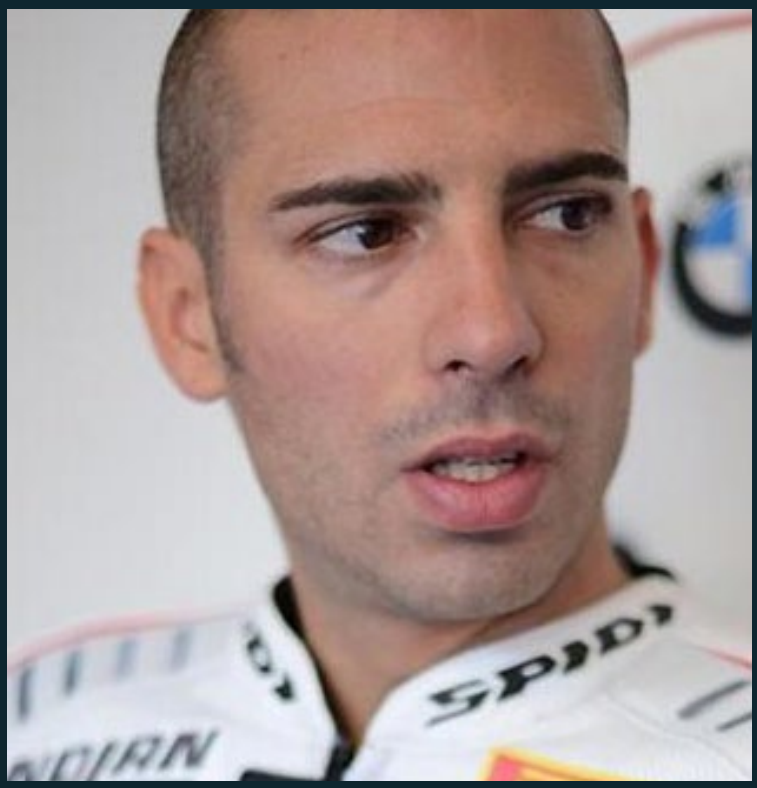
Ο Jorge Lorenzo θα τρέξει φέτος στο Race of Champions και απέναντί του θα βρει μεταξύ πολλών άλλων τους Michael Schumacher, Sebastian Vettel, David Coulthard, αλλά και τον Mick Doohan. Ο Αγώνας των Πρωταθλητών γίνεται ετησίως και φέρνει σε μια κούρσα ονόματα από πολλά μεγάλα μηχανοκίνητα πρωταθλήματα, όπως MotoGP, F1, WRC, Touring Cars, Le Mans, Indycar και X-Games. Ο φετινός αγώνας θα γίνει στη Bangkok της Ταϊλάνδης το τριήμερο 14-16 Δεκεμβρίου 2012.

MELANDRI Ο ΦΟΡΟΦΥΓΑΣ

Δεν έμαθε από το πάθημα του φιλαράκου του Valentino, ήρθε κι η σειρά του.

Έμενε στο Λονδίνο για ένα διάστημα, δήλωνε όμως Ιταλός με εισόδημα που δεν προέκυψε εντός Αγγλίας, έτσι εκεί δεν πλήρωνε φόρο. Ταυτόχρονα όμως χρησιμοποιούσε την αγγλική του διεύθυνση για να μην πληρώσει φόρο ούτε στην Ιταλία. Αυτό δούλεψε καλά για ένα διάστημα, όμως τελικά οι αρχές της πόλης Ravenna, όπου είναι η βασική του κατοικία, εν τέλει τον έπιασαν και ήρθε η ώρα της τιμωρίας.

Η ποινή που του επεβλήθη από το ιταλικό δικαστήριο είναι 19 μήνες με αναστολή, ενώ το ποσό της λυπητερής δεν έχει γίνει γνωστό. Ο Rossi είχε πληρώσει €35 εκατομμύρια για να τη γλιτώσει, αν και ο Melandri μάλλον δεν έβγαλε ποτέ τόσα πολλά όσο ο Γιατρός.



ΚΑΝΑΔΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ ΤΟ 39% ΤΗΣ DORNA!

Εντάξει, υπερβάλλω. Για την ακρίβεια το ποσοστό πωλήθηκε στον επενδυτικό όμιλο που διαχειρίζεται τα αποθεματικά των καναδικών ταμείων συνταξιοδότησης.

Η Bridgepoint δεν έχασε χρόνο. Πότε εξαγόρασε την InFront, πότε έδωσε τα ηνία και του WSBK στη Dorna, πότε έβαλε και στρατηγικό επενδυτή μέσα στη θυγατρική της, σίφουνες λέμε. Η συμφωνία κατά το πρακτορείο Reuters είναι συνολικής αξίας €400 εκατομμυρίων, όχι παίξε-γέλασε.

Προσέξτε τώρα: Το Canada Pension Plan Investment Board χειρίζεται κεφάλαια $166 δισεκατομμυρίων ευρώ, δηλαδή το ποσοστούλι που πήρε από τη Dorna είναι ας πούμε ένα χαρτζηλικάκι… Πάντως ο Carmelo Ezpeleta τους έχει ήδη καλωσορίσει περιχαρής στο Δ.Σ. Και επειδή το μυαλό μας πάει πάντα στο πονηρό, τι θα λέγατε για μια επεκτασούλα των MotoGP προς Καναδά μεριά; Το αποκλείετε; Η Αργεντινή που ήταν στο πρόγραμμα ως δεύτερος αγώνας (14 Απριλίου) φαίνεται πως πάει για βρούβες, αφού η διαμάχη με τη μονομερή κρατικοποίηση της αργεντίνικης Repsol έχει φτάσει στη στρατόσφαιρα της πολιτικής διαπλοκής, με την ισπανική κυβέρνηση να εκδίδει ταξιδιωτική οδηγία απαγορεύοντας στους υπαλλήλους της Repsol ανά τον κόσμο να ταξιδέψουν εκεί. Οπότε βολεύουμε τον αγώνα με κάτι εύκαιρο για το 2013 και μετά σχεδιάζουμε την απόβαση των GP σε μια νέα πλούσια χώρα, μακριά από την κρισόπληκτη Ευρώπη.

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ GUY MARTIN 2013

Αν έχετε βαρεθεί τα ημίγυμνα κορίτσια της Pirelli κάθε χρόνο, ορίστε η απόλυτη εναλλακτική με κάτι φαβορίτες να (με το συμπάθειο)!

Η Dainese ανακοινώνει την κυκλοφορία σε περιορισμένη παραγωγή του ημερολογίου Guy Martin 2013, διαθέσιμο σε καταστήματα Dainese και στο online Dainese DStore. Πρόκειται για μια σειρά φωτογραφιών του John Hancox σχετικά με τη ζωή και το πάθος του Άγγλου αναβάτη.

Μέσα το ημερολόγιο θα βρείτε μια υπογεγραμμένη φωτογραφία του Martin, καθώς και ένα κουπόνι €20 που μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο DStore μέχρι τις 30 Ιουνίου 2013.

Τα ονόματα όσων αγοράσουν το ημερολόγιο online από τις διευθύνσεις www.guymartinracing.co.uk ή www.dainese.com θα μπουν αυτομάτως σε χριστουγεννιάτικη κλήρωση για πολλά δώρα, μεταξύ των οποίων ένα κράνος AGV K3 Guy Martin replica και ένα δερμάτινο μπουφάν Dainese Razon. Επιπλέον, για κάθε αντίτυπο του ημερολογίου που πωλείται δωρίζονται €0.50 σε ίδρυμα για την ιατρική έρευνα της σπονδυλικής στήλης (Spinal Research).

Έχουμε

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Αρχείο eBike.gr

πρωταθλητή

Μετά την ατυχία του Pedrosa στο Misano ο Lorenzo πολύ δύσκολα θα έχανε τον φετινό τίτλο, αλλά το λάθος του αντιπάλου του νωρίς-νωρίς στην Αυστραλία του χάρισε οριστικά το δεύτερό του Παγκόσμιο Πρωτάθλημα

MotoGP

YAMAHA
BRIDGESTONE
IVECO

>> Jorge Lorenzo

Ο Lorenzo πήγε στη Μαλαισία για να σταματήσει το σερί του Pedrosa και να βάλει τη σφραγίδα του στον τίτλο. Βλέπετε ο Ισπανός της Yamaha είχε να κερδίσει αγώνα από το Misano και εκεί ας όψεται το ατύχημα του Pedrosa που του στέρησε την εκκίνηση από την pole position. Πριν από κει ο Lorenzo είχε να κερδίσει από το Mugello, διάστημα στο οποίο ο αντίπαλός του τα είχε σαρώσει όλα μαζεύοντας αισίως πέντε νίκες, περισσότερες από κάθε άλλη χρονιά. Όταν λοιπόν 10 γύρους πριν το τέλος ο Pedrosa τον πέρασε και άρχισε να απομακρύνεται, ένα κρύος ιδρώτας θα έτρεξε μέσα στη φόρμα του Lorenzo. Πόσο μάλλον όταν ο ίδιος άρχισε να γλιστράει και ακόμη χειρότερα όταν συνειδητοποίησε πως η διαφορά των 7 δευτερολέπτων από τον Stoner είχε εκμηδενιστεί. Αυτό του έλειπε, να βγει και τρίτος… Γι' αυτό και η θέα της κόκκινης σημαίας έξι γύρους πριν το τέλος του αγώνα στη Sepang ήταν κάτι παραπάνω από βάλσαμο στα μάτια του Lorenzo, ο οποίος μισό γύρο πριν είχε δει τον χάρο με τα μάτια του σώζοντας σαν από θαύμα ένα πέσιμο-καταστροφή. Ο ίδιος αργότερα το δικαιολόγησε λέγοντας πως το πίσω του λάστιχο είχε φθαρεί υπερβολικά στους πρώτους γύρους του αγώνα που η πίστα δεν ήταν πολύ βρεγμένη. Το ίδιο όμως ίσχυε και για τους άλλους.

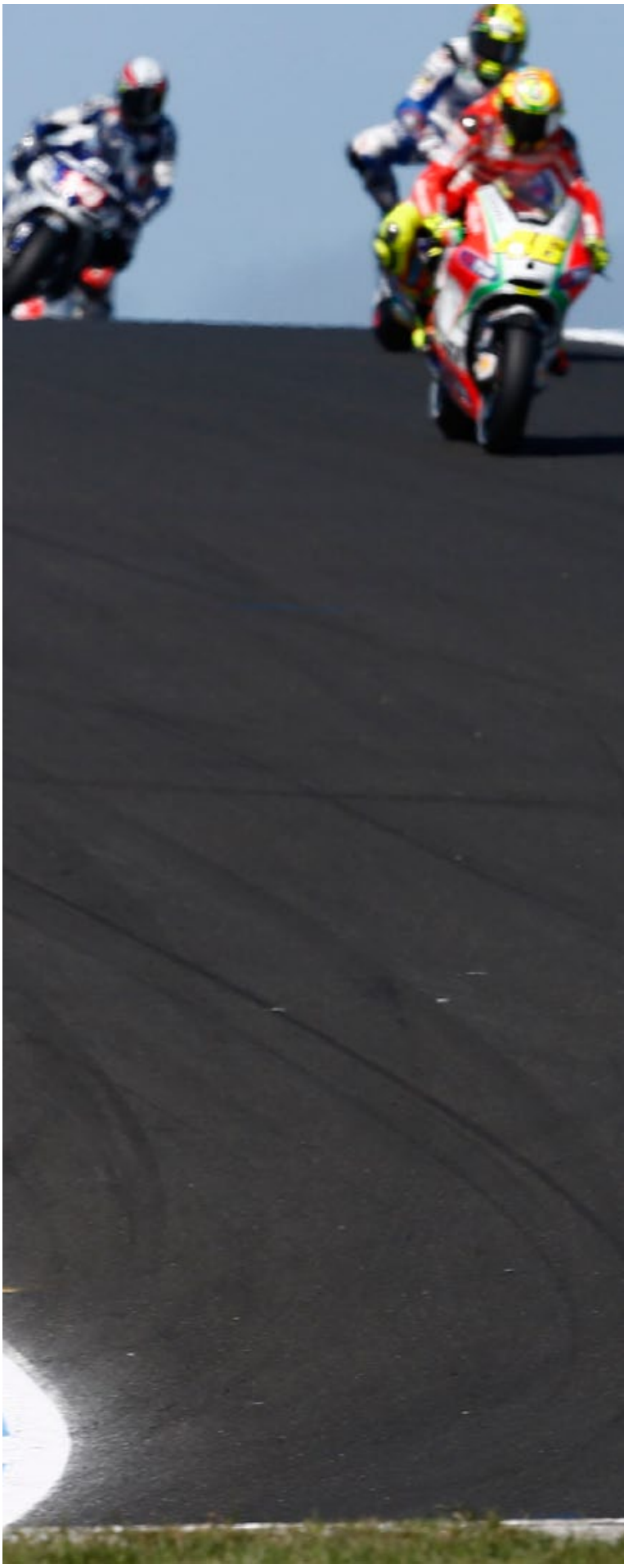
Παρόλα αυτά η μείωση της διαφοράς από τον Pedrosa σε λιγότερους από τους βαθμούς ενός αγώνα σήμαινε πως στα επόμενα δύο Grand Prix το λάθος θα ήταν μια εντελώς απαγορευμένη λέξη για τον ίδιο.

Φανταστείτε λοιπόν πώς θα ένιωσε ο Lorenzo όταν είδε τον Pedrosa να πέφτει μπροστά του στον δεύτερο μόλις γύρο του Phillip Island. Από το σημείο αυτό και μετά το άγχος είχε σχεδόν εξαφανιστεί και δεν υπήρχε προφανώς κανένας λόγος να κυνηγήσει τον Stoner. Άσε τον Αυστραλό να πάρει τη δόξα στην πατρίδα του, φρόντισε να ελέγξεις τη διαφορά σου με τους επερχόμενους και τερμάτισε χαλαρά στη δεύτερη θέση για να το πανηγυρίσεις από τώρα. Μετά, σε δύο εβδομάδες, πήγαινε στη Valencia με το στέμμα σου να το γιορτάσεις δεόντως με τα πατριωτάκια.

Ο δεύτερος τίτλος του Jorge Lorenzo είναι γεγονός, μετά από 6 νίκες –όσες και ο Pedrosa– 10 δεύτερες θέσεις (!) και μια πτώση στο Assen από το περίφημο λάθος του Bautista.

Ελπίζω κάποια στιγμή να μάθουμε τι μαγικό έκαναν εκεί στη Yamaha με τους κινητήρες του Lorenzo, γιατί κανονικά με τον χαμένο κινητήρα του Assen ο Ισπανός θα έπρεπε να έχει ξεπεράσει τους έξι που προβλέπουν οι κανονισμοί.

99
YAMALUBE
YAMALUBE
YAMAHA
X-lite
ROCKSTAR
20minutes



>> Dani Pedrosa

Έχω πει πολλά κατά καιρούς για τον Pedrosa και αυτός φέτος βάλθηκε από το καλοκαίρι και μετά να μου βουλώσει το στόμα με κάθε δυνατό τρόπο, οφείλω να το παραδεχτώ. Τι είχε μείνει κενό μέχρι τώρα στο ρεπερτόριό του; Μια νίκη στο βρεγμένο. Μουσώνας στη Μαλαισία σας κάνει; Και μάλιστα έχοντας κάνει και προσπέραση στα ίσια στον Lorenzo; Το έκανε κι αυτό! Νομίζω πως τώρα το μόνο που του μένει είναι να ξορκίσει και την κακή τύχη του και ο τίτλος θα έρθει.

Η ατυχία του φυσικά ήταν στο Misano, εκεί που βρέθηκε στην εκκίνηση με μπλοκαρισμένο μπροστινό φρένο χωρίς να φταίει αυτός. Αν είχε νικήσει και εκεί η κατάσταση θα ήταν πολύ-πολύ διαφορετική σήμερα. Αυτοί οι 25 βαθμοί που άφησε στην Ιταλία όμως φάνηκε τι επίδραση είχαν στην ψυχολογία του όταν έφτασε στο Phillip Island. Ο Dani ήξερε πως ο μεγάλος του αντίπαλος δε θα ρίσκαρε τίποτα, θα του αρκούσε να κάτσει πίσω του και να ελαχιστοποιήσει τη βαθμολογική απώλεια έχοντας την αβάντα των 23 βαθμών.

Ήξερε επίσης πως ο Stoner θα πήγαινε για τη νίκη και κάπου εδώ επιβεβαιώθηκε πως δεν υπήρχαν οδηγίες από την ομάδα για να τον αφήσει ο Αυστραλός και να προσπαθήσει μετά να κρατήσει το Yamaha πίσω του. Έτσι θέλησε να στήσει αυτός το σκηνικό, περνώντας τον Stoner ο ίδιος και ελπίζοντας πως ο Αυστραλός θα κρατούσε τουλάχιστον μια θέση πίσω τον Lorenzo, αν μη τι άλλο να αγχωθεί λίγο παραπάνω ο πρωτοπόρος της κατάταξης. Μόνο που το άγχος έφαγε τον ίδιο τον Pedrosa. Μόλις στον δεύτερο γύρο προσπάθησε να κάνει το απονενοημένο πέρασμα στον Stoner, βυθίστηκε τόσο πολύ στα φρένα που το lowside στην έξοδο έμοιαζε με αυτοεκπληρούμενη προφητεία, ο Pedrosa έμεινε εκτός βαθμών και ο περιχαρής Lorenzo έκανε μια υγιεινή βόλτα προς τον δεύτερο τίτλο της καριέρας του.

Κρίμα για τον Dani, αλλά από φέτος θα πρέπει να του μείνουν δύο πράγματα στο μυαλό: Θέλει την ίδια προσπάθεια από την αρχή της σεζόν και θέλει και λίγη τύχη. Πάντως η βελτίωσή του φέτος ήταν κάτι παραπάνω από αλματώδης, ήταν αποστομωτική!

REPSOL
26
99

>> Casey Stoner

Είναι τεράστιος αναβάτης, δεν υπάρχει αμφιβολία. Η εγχείριση που έκανε δεν ήταν καθόλου εύκολη και η αποθεραπεία της αργή. Ακόμη δε μπορεί να περπατήσει καλά και οι γιατροί του έχουν δώσει σαφείς προειδοποιήσεις πως δεν είναι έτοιμος για αγώνες. Αυτός όμως, μέσα στην ατυχία του, έφτιαξε ένα πλάνο στο μυαλό του και βάλθηκε να το υλοποιήσει. Ήθελε να κλείσει την καριέρα του με μια νίκη στον αγώνα της πατρίδας του, έτσι επέστρεψε δύο αγώνες πριν, στο Motegi ως είχε πει προ καιρού. Εκεί φάνηκε πόσο ανέτοιμος ήταν. Λίγο αργότερα στη Sepang, ξανά με προβληματικό πόδι, κατάφερε να φτάσει στην τέταρτη θέση σε πολύ δύσκολες συνθήκες.

Μια βδομάδα αργότερα πάτησε στο Phillip Island και δεν άφησε κανέναν να του χαλάσει τη γιορτή. Τι σημασία είχε που δύο άλλοι έπαιζαν τον τίτλο στα ζάρια; Αυτός ήθελε να αποχωρήσει πανηγυρικά και το έκανε από την αρχή ως το τέλος, pole position και μια κλασική Στονεράδικη κυριαρχική νίκη – κι ας μάζεψε και μια πτώση στα ελεύθερα δοκιμαστικά. Πάρτε να με θυμάστε. Και θα σε θυμόμαστε Casey γιατί είσαι ένας από τους σπάνιους αναβάτες που πέρασαν από τις πίστες των MotoGP. Θα σε θυμόμαστε κάθε χρόνο στο Phillip Island όταν θα περνούν από την αγαπημένη σου στροφή 3, η οποία από φέτος θα έχει το όνομά σου, στροφή Casey Stoner.

27
REPSOL
HRC
Red Bull

>> Cal Crutchlow

Είχε δεν είχε τα κατάφερε πάλι ο Άγγλος. Μετά από ένα καταστροφικό GP στη Μαλαισία, όπου τόσο αυτός όσο και ο Dovizioso έπεσαν, πήγε στην Αυστραλία για να ανέβει στο δεύτερο βάθρο της καριέρας του στα MotoGP, εκμεταλλευόμενος την πτώση του Pedrosa. Βέβαια, για να ανέβει στο τρίτο σκαλί του αυστραλιανού βάθρου χρειάστηκε να καθαρίσει τον πολύ δύσκολο ανταγωνισμό του ομόσταυλού του Dovi αλλά και του επίμονου και ολοένα και καλύτερου Bautista.

55
MONSTER
ENERGY
STANLEY

>> Mick Doohan

Ο σπουδαιότερος Αυστραλός πρωταθλητής GP, ο τεράστιος Doohan ήταν παρών στο Phillip Island για να τιμήσει τον συμπατριώτη του Stoner. Το αποκορύφωμα για τον Doohan ήταν ο γύρος επίδειξης με το εργοστασιακό RCV στην πίστα την Κυριακή το πρωί, η πρώτη του επαφή με τετράχρονη μοτοσυκλέτα MotoGP.

Ο Mick Doohan είχε μια σχετικά σύντομη καριέρα στα GP500, από το 1989 ως το 1999, όλα με Honda NSR500, πρόλαβε όμως να πάρει πέντε συνεχόμενα Παγκόσμια Πρωταθλήματα (1994-1998) με τη Repsol Honda. Αν μάλιστα δεν είχε έναν σοβαρό τραυματισμό στις βρεγμένες δοκιμές του Jerez στις αρχές της σεζόν του '99 που τον ανάγκασε να αποσυρθεί από την ενεργό δράση, πιθανότατα θα προλάβαινε και τον Valentino Rossi που την αμέσως επόμενη σεζόν ντεμπουτάρησε στη μεγάλη κατηγορία με το NSR500 (αν και από μια πλευρά ο Rossi θα πρέπει να χαίρεται που έτσι συνεργάστηκε με το καλημέρα τον αρχιμηχανικό του Doohan, τον επίσης Αυστραλό Jeremy Burgess).

Οι 54 νίκες του στη μεγάλη κατηγορία προς το παρόν –και τουλάχιστον για μερικά χρόνια ακόμη– θα τον διατηρήσουν στη θέση του πιο πετυχημένου Αυστραλού, αφού ο Casey Stoner σταματά στις 45, άντε 46 αν πάρει και τη Valencia.

REPSOL
alpinestars
REPSOL
BATTLAX
YUTAKA
HONDA
GAS
Satu HATI.

Moto 2

45
19
5
Beta
39
36
3

>> Marc Marquez (93) Pol Espargaro (40)

Ο Marc Marquez δε χρειαζόταν να νικήσει στη Sepang για να πάρει τον τίτλο, του αρκούσαν ελάχιστοι βαθμοί. Δυστυχώς όμως ούτε αυτούς δεν κατάφερε να πάρει, καθώς στις περίεργες βροχερές συνθήκες του αγώνα της Moto2 έπεσε αδικαιολόγητα ενώ ήταν υπό πίεση από τον Andrea Iannone, έναν αναβάτη που ουσιαστικά δεν τον απειλούσε πια για τον τίτλο. Ευτυχώς για τον Ισπανό ο βασικός του ανταγωνιστής, Pol Espargaro, δεν εκμεταλλεύτηκε το γεγονός τερματίζοντας μόλις 11ος, έτσι πήγε στην Αυστραλία με μια διαφορά 48 βαθμών και το κεφάλι του σχετικά ήσυχο. Στον αγώνα αυτόν αναδείχθηκαν απρόβλεπτοι πρωταγωνιστές, όπως ο νικητής Alex de Angelis, ο δεύτερος Anthony West που ξανανέβηκε σε βάθρο για πρώτη φορά από το 2005 (!) ή ο τρίτος Gino Rea. Ο τελευταίος μάλιστα είχε καταφέρει να περάσει πρώτος λίγο πριν ο αγώνας διακοπεί λόγω καιρού, έτσι μέτρησε ο τελευταίος ολοκληρωμένος γύρος κατά τον οποίο ήταν τρίτος. Κρίμα για έναν αναβάτη που συνήθως βλέπει το βάθρο με κυάλια.

Στο Phillip Island ο Marquez δεν είχε φυσικά σκοπό να ρισκάρει τίποτα, καθώς ήθελε επιτέλους να εξασφαλίσει τον τίτλο, κάτι που θα κατάφερνε τερματίζοντας έστω 14ος ανεξαρτήτως του τι θα έκανε ο Espargaro. Αυτός με τη σειρά του έκανε ό,τι μπορούσε, μα ήταν πια αργά. Διέλυσε το ρεκόρ γύρου του Phillip Island και κέρδισε καθαρά τον αγώνα ενόσω ο αντίπαλός του τερμάτιζε τρίτος και έπαιρνε τον τίτλο πανηγυρικά. Στη δεύτερη θέση ξανά η έκπληξη έγινε από τον Anthony West, ο οποίος έκανε έναν ακόμη σπουδαίο αγώνα μπροστά στους ενθουσιασμένους συμπατριώτες του, εκκινώντας από την έκτη θέση και κερδίζοντας μια δυνατή μάχη με τον Marquez (που δεν είχε σκοπό να ρισκάρει τώρα) και τον Scott Redding που έμεινε τελικώς εκτός βάθρου.

93
REPSOL
REPSOL
CatalunyaCaixa

>> Hafizh Syahrin

Στη Μαλαισία για πρώτη φορά φέτος ο κοινό που έσπευσε να παρακολουθήσει τον αγώνα ξεπέρασε τις 70,000 και υπήρχε λόγος γι' αυτό. Οι Μαλαισιανοί έχουν πλέον εξοικειωθεί με τα MotoGP, αλλά έχουν και δικά τους παιδιά να υποστηρίξουν. Ένας από αυτούς ήταν ο απίστευτος 18χρονος Syahrin, ο οποίος έτρεξε στο Sepang ως wildcard και έφτασε μέχρι και να διεκδικήσει τη νίκη. Μετά τη μέση του αγώνα ο νεαρός παρέδωσε μαθήματα εναλλακτικών αγωνιστικών γραμμών, περνώντας τους πάντες στον διάβα του προς την κορυφή και είναι πραγματικά κρίμα που στο τέλος υπέκυψε στους εμπειρότερους αναβάτες για να περιοριστεί στην ιδιαίτερα τιμητική τέταρτη θέση. Θα ήταν πολύ ωραία να βρισκόταν στο βάθρο και το άξιζε. Κάτι μου λέει πως θα τον ξαναδούμε σύντομα.

antoniolupi
15
NGM
MOBILE
95
PETRONAS
88
HONDA

Moto 3

avintia
25
PACHA
BLU:sens
BLU:sens
#BlusensTeam
Avintia
REPSOL
IVECO
GALFER

Red Bull
SHOEI
61
42
REPSOL

>> Sandro Cortese

Ο Γερμανός πήγε στη Μαλαισία για να πάρει τον τίτλο και αυτό ακριβώς έκανε. Με τον Vinales εκτός αγώνα και τον Salom να περιορίζεται στην τέταρτη θέση, ο Cortese (11) ήταν μέσα στη μάχη του βάθρου και του αρκούσε να τερματίσει σε οποιαδήποτε θέση του. Η τελική μάχη δόθηκε με τον τοπικό Zulfahmi Khairuddin (63), ο οποίος ξεσήκωσε τους συμπατριώτες του οδηγώντας σχεδόν μέχρι τη γραμμή του τερματισμού τον αγώνα, όπως ο Cortese του έκλεψε τη μπουκιά από το στόμα στο τέλος και πήρε τον πρώτο του παγκόσμιο τίτλο με απόλυτο στυλ. Τρίτος στη Μαλαισία ήταν η επίσης Γερμανός Jonas Folger (94).

Στην Αυστραλία, έχοντας το κεφάλι του ήσυχο πια, ο Cortese πήρε άλλη μια νίκη για να ισοφαρίσει το ρεκόρ του Alvaro Bautista στη μικρή κατηγορία με 14 βάθρα σε μια σεζόν. Ο μόνος που μπόρεσε να ακολουθήσει τον ρυθμό του Γερμανού στο Phillip Island ήταν ο Miguel Oliveira που δικαίως πήρε τη δεύτερη θέση, ενώ το τελευταίο σκαλί του βάθρου κρίθηκε σε μια κλασική τρελή μάχη της Moto3 με τέσσερεις αναβάτες να τη διεκδικούν ως το τέλος και τελικό νικητή τον Arthur Sissis.

63
MAPFRE
94

>> Arthur Sissis

Ο Αυστραλός αναβάτης της KTM με την ελληνική καταγωγή μας χάρισε για πρώτη φορά την παρουσία μιας ελληνικής σημαίας σε βάθρο παγκοσμίου, έστω κι αν ήταν μια μικρούλα ζωγραφισμένη στο πίσω μέρος του κράνους του. Ο ίδιος θα δήλωνε μετά τον αγώνα πως ήταν τόσο ενθουσιασμένος με το αποτέλεσμά του που ούρλιαζε μέσα από το κράνος του, αλλά στη συνέχεια εξήγησε στα εκστασιασμένα ΜΜΕ της πατρίδας του πως θεωρεί τη φετινή του χρονιά κακή και πως έκανε πολλά λάθη, ειδικά στα χρονομετρημένα. Το θέμα είναι πως είναι μόλις 17 ετών και το μέλλον του ανήκει.

Οι Αυστραλοί πράγματι θεωρούν τον Sissis (61) μεγάλη ελπίδα για το μέλλον και στην επίσημη πατρίδα του δε διστάζουν να αποκαλούν τον 17χρονο ως τον "επόμενο Casey Stoner". Μακάρι αυτό το βάρος να μην του πέσει βαρύ στο κεφάλι, γιατί η σύγκριση είναι κάπως βιαστική ομολογουμένως, αν όχι ανίερη.

CatalunyaCaixa
44
25
avintia
BLU
PACHA
DUNLOP
AVANT
intact

>> Maverick Vinales

Ο μικρός Ισπανός αναδείχθηκε σε αρνητικό πρωταγωνιστή του τελευταίου μήνα. Στη Sepang εντελώς ξαφνικά εμφανίστηκε την πρώτη μέρα των δοκιμών να κυκλοφορεί με πολιτικά και όταν ερωτήθηκε από δημοσιογράφους ανακοίνωσε πως παρατά την ομάδα του γιατί είναι "δεύτερης κατηγορίας και με αυτούς δε θα έχω την ευκαιρία για τον τίτλο". Στη συνέχεια ξέσπασε εναντίον της Honda, λέγοντας πως όλη τη χρονιά ζητούσε αναβαθμίσεις για να χτυπήσει στα ίσια τα KTM και πως πολλές πτώσεις οφείλονται στο ότι οδηγεί πέραν από τις δυνάμεις του για να μείνει μέσα στον αγώνα. Είναι προφανές πως ο πανικός που δημιουργήθηκε ήταν άνευ προηγουμένου.

Μερικές μέρες πριν το Αυστραλιανό GP ωστόσο εμφανίστηκε ένας μετανιωμένος Vinales, ο οποίος ζήτησε συγνώμη από όλους, την ομάδα του, τη Honda και έναν-έναν τους χορηγούς του, για να πει στην πορεία πως έχασε την ψυχραιμία του και πως με την Avintia Blusens (με την οποία είχε υπογράψει νέο διετές συμβόλαιο ακριβώς πριν τους παρατήσει σύξυλους!) θα διεκδικήσει τον τίτλο της Moto3 του χρόνου. Με άλλα λόγια, στη βδομάδα που μεσολάβησε από Sepang σε Phillip Island έπεσαν τα τηλέφωνα από Honda, Dorna και χορηγούς, υπολογίστηκε πόσο θα κόστιζε να σπάσει το συμβόλαιό του με την Avintia, συνειδητοποίησε τι σημαίνει στα 17 του να μπει στη μαύρη λίστα του HRC και κάπου εκεί ήρθε η λογική υπαναχώρηση. Και καλά αυτός, πιτσιρικάς είναι, θα ήθελα να ήξερα όμως αυτός ο μάνατζέρ του τι σκεφτόταν;

REPSOL
ucalsa
alpinestars
BLU:sens
#BlusensTeam
2002-2012
Avintia
REPSOL
IVECO

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Casey STONER	AUS	Repsol Honda Team	41'01.324
2		Jorge LORENZO	SPA	Yamaha Factory Racing	+9.223
3		Cal CRUTCHLOW	GBR	Monster Yamaha Tech 3	+14.570
4		Andrea DOVIZIOSO	ITA	Monster Yamaha Tech 3	+23.303
5		Alvaro BAUTISTA	SPA	San Carlo Honda Gresini	+23.432
6		Stefan BRADL	GER	LCR Honda MotoGP	+23.467
7		Valentino ROSSI	ITA	Ducati Team	+37.113
8		Nicky HAYDEN	USA	Ducati Team	+38.387
9		Karel ABRAHAM	CZE	Cardion AB Motoracing	+52.613
10		Aleix ESPARGARO	SPA	Power Electronics Aspar	+1'00.299
11		Randy DE PUNIET	FRA	Power Electronics Aspar	+1'00.342
12		Hector BARBERA	SPA	Pramac Racing Team	+1'21.951
13		Danilo PETRUCCI	ITA	Came IodaRacing Project	+1'27.857
14		Michele PIRRO	ITA	San Carlo Honda Gresini	1 γύρος
15		Ivan SILVA	SPA	Avintia Blusens	1 γύρος
Δεν τερμάτισαν					
		Roberto ROLFO	ITA	Speed Master	9 γύροι
		Colin EDWARDS	USA	NGM Mobile Forward Racing	21 γύροι
		James ELLISON	GBR	Paul Bird Motorsport	22 γύροι
		Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	26 γύροι

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

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	USA	IND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	Honda	20	25	25	16	20	20	25	25	20	25	25	25	16	25	25	25	25		**387**
2	Yamaha	25	20	20	25	25	25	16	20	25	20	20	20	25	20	20	20	20		**366**
3	Ducati	10	8	9	20	9	9	10	10	11	10	9	9	20	8	9	13	9		**183**
4	ART	3	4	4	5	3	5	8	5	4	7	6	8	7	6	4	8	6		**93**
5	FTR	-	-	2	2	2	3	7	-	-	-	-	2	6	1	1	4	2		**32**
6	BQR	-	1	-	1	-	1	4	2	-	4	7	4	4	3	-	-	1		**32**
7	SUTER	4	-	-	-	-	-	-	4	-	3	3	3	5	-	3	-	-		**25**
8	IODA-SUTER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	5	3		**10**
9	IODA	-	3	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**9**
10	APR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-		**2**
11	BQR-FTR	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		**2**

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	25	28	41	38	25	8	34	36	41	25		**562**
2	Yamaha Factory Racing	30	25	28	25	31	36	13	33	30	20	20	20	36	31	20	20	20		**438**
3	Monster Yamaha Tech3	24	24	24	17	27	10	27	24	26	24	18	29	13	29	13	3	29		**359**
4	Ducati Team	16	15	14	30	16	16	13	16	20	10	9	9	29	8	17	24	17		**279**
5	San Carlo Honda Gresini	9	10	12	8	12	16	7	9	6	8	11	12	22	11	17	14	13		**197**
6	LCR Honda	8	9	7	11	8	8	-	11	13	9	10	11	10	-	10	-	10		**135**
7	Power Electronics Aspar	4	4	7	3	4	9	8	8	7	12	6	14	7	11	4	8	11		**127**
8	Pramac Racing Team	7	6	6	7	5	6	9	7	7	-	5	5	-	4	6	9	4		**93**
9	Cardion AB Motoracing	-	-	-	-	4	-	-	-	-	6	8	7	-	7	5	6	7		**50**
10	Avintia Blusens	2	1	-	1	-	1	4	2	-	6	11	4	5	3	-	-	1		**41**
11	Paul Bird Motorsport	-	-	-	5	-	2	2	1	2	-	1	1	3	2	2	7	-		**28**
12	NGM Mobile Forward Racing	4	-	-	-	-	-	-	4	-	3	3	3	5	-	3	-	-		**25**
13	CAME Ioda Racing Project	-	3	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-	2	-	-	5	3		**19**
14	Speed Master	-	2	-	4	-	-	6	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-		**13**

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	-	20	25	20	20	20	25	20	20	20	20		**350**
2	D. Pedrosa	20	16	16	13	20	16	20	25	20	16	25	25	-	25	25	25	-		**307**
3	C. Stoner	16	25	25	16	13	20	25	-	8	25	13	-	-	-	11	16	25		**238**
4	A.Dovizioso	11	11	13	9	16	-	16	16	16	13	16	13	13	16	13	3	13		**208**
5	A. Bautista	9	10	10	6	10	13	-	9	6	8	11	10	16	10	16	10	11		**165**
6	V. Rossi	6	7	9	20	9	7	3	10	11	-	9	9	20	8	9	11	9		**157**
7	C. Crutchlow	13	13	11	8	11	10	11	8	10	11	-	16	-	13	-	-	16		**151**
8	S. Bradl	8	9	7	11	8	8	-	11	13	9	10	11	10	-	10	-	10		**135**
9	N. Hayden	10	8	5	10	7	9	10	6	9	10	-	-	9	-	8	13	8		**122**
10	B. Spies	5	5	8	-	6	11	13	13	5	-	-	-	11	11	-	-	-		**88**
11	H. Barbera	7	6	6	7	5	6	9	7	7	-	-	-	-	4	6	9	4		**83**
12	A. Espargaro	1	4	4	3	3	5	-	3	3	7	6	6	-	6	4	8	6		**69**
13	R. de Puniet	3	-	3	-	1	4	8	5	4	5	-	8	7	5	-	-	5		**58**
14	K. Abraham	-	-	-	-	4	-	-	-	-	6	8	7	-	7	5	6	7		**50**
15	M. Pirro	-	-	2	2	2	3	7	-	-	-	-	2	6	1	1	4	2		**32**
16	J. Ellison	-	-	-	5	-	2	2	1	2	-	1	1	3	2	2	7	-		**28**
17	Y. Hernandez	2	-	-	1	-	1	-	2	-	4	7	4	4	3	-	-	-		**28**
18	C. Edwards	4	-	-	-	-	-	-	4	-	3	3	3	5	-	3	-	-		**25**
19	D. Petrucci	-	3	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-	2	-	-	5	3		**19**
20	J. Rea	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	9	-	-	-		**17**
21	M. Pasini	-	2	-	4	-	-	6	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-		**13**
22	I. Silva	-	1	-	-	-	-	4	-	-	2	4	-	-	-	-	-	1		**12**
23	T. Elias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-		**10**
24	K. Nakagusa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-		**7**
25	S. Rapp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-		**2**
26	D. Salom	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-		**1**

Moto 2

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Pol ESPARGARO	SPA	Tuenti Movil HP 40 (Kalex)	39'26.486
2	Anthony WEST	AUS	QMMF Racing Team (Speed Up)	+16.811
3	Marc MARQUEZ	SPA	Team Catalunya Caixa Repsol (Suter)	+16.837
4	Scott REDDING	GBR	Marc VDS Racing Team (Kalex)	+16.957
5	Dominique AEGERTER	SWI	Technomag-CIP (Suter)	+26.018
6	Johann ZARCO	FRA	JIR Moto2 (Motobi)	+26.028
7	Simone CORSI	ITA	Came IodaRacing Project (FTR)	+26.091
8	Esteve RABAT	SPA	Tuenti Movil HP 40 (Kalex)	+26.372
9	Randy KRUMMENACHER	SWI	GP Team Switzerland (Kalex)	+26.474
10	Takaaki NAKAGAMI	JPN	Italtrans Racing Team (Kalex)	+26.580

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

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	UIND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	M. Marquez	25	20	25	-	16	16	25	25	11	25	25	25	20	25	-	16		**299**
2	P. Espargaro	16	25	20	10	-	25	-	13	20	20	16	20	25	20	5	25		**260**
3	A. Iannone	20	2	11	13	25	13	20	-	25	7	13	16	13	-	10	-		**188**
4	T. Luthi	11	16	16	25	20	8	-	11	16	11	20	7	5	11	-	-		**177**
5	S. Redding	10	13	5	16	6	20	16	-	10	10	-	9	16	13	4	13		**161**
6	M. Kallio	6	9	7	11	7	6	6	20	5	13	7	13	-	-	9	-		**119**
7	B. Smith	7	5	6	6	4	9	10	9	13	-	8	8	11	-	8	4		**108**
8	E. Rabat	13	-	-	5	13	3	13	4	-	5	6	11	4	16	6	8		**107**
9	D. Aegerter	-	8	4	1	9	7	9	6	8	9	2	10	1	6	7	11		**98**
10	J. Zarco	4	6	13	-	5	-	8	5	6	4	9	6	10	8	-	10		**94**

Moto 3

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Sandro CORTESE	GER	Red Bull KTM Ajo (KTM)	38'20.014
2	Miguel OLIVEIRA	POR	Estrella Galicia 0,0 (Suter Honda)	+2.108
3	Arthur SISSIS	AUS	Red Bull KTM Ajo (KTM)	+5.031
4	Alex RINS	SPA	Estrella Galicia 0,0 (Suter Honda)	+5.084
5	Danny KENT	GBR	Red Bull KTM Ajo (KTM)	+5.107
6	Romano FENATI	ITA	Team Italia FMI (FTR Honda)	+5.109
7	Alessandro TONUCCI	ITA	Team Italia FMI (FTR Honda)	+5.374
8	Efren VAZQUEZ	SPA	JHK t-shirt Laglisse (FTR Honda)	+5.894
9	Alex MARQUEZ	SPA	Ambrogio Next Racing (Suter Honda)	+30.783
10	Isaac VIÑALES	SPA	Ongetta-Centro Seta (FTR Honda)	+30.911

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

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	FRA	CAT	GBR	NETH	GER	ITALY	UIND	CZ. REP	RSM	ARA	JAP	MAL	AUS	VAL	Σύνολο
1	S. Cortese	16	16	25	10	20	16	20	25	16	20	16	25	20	10	25	25		**305**
2	L. Salom	13	20	16	-	6	20	13	16	-	25	20	20	25	-	13	1		**208**
3	M. Vinales	25	10	20	-	25	25	25	-	25	-	13	11	-	20	-	-		**199**
4	A. Rins	6	13	9	16	-	-	10	-	9	9	11	13	10	13	9	13		**141**
5	R. Fenati	20	25	-	-	7	9	4	-	20	11	8	16	-	6	-	10		**136**
6	D. Kent	8	-	8	-	-	10	16	-	11	4	9	4	13	25	10	11		**129**
7	M. Oliveira	11	-	-	-	16	6	6	-	-	13	7	7	8	9	11	20		**114**
8	Z. Khairuddin	10	6	13	-	8	7	5	10	7	10	-	5	-	11	20	-		**112**
9	J. Folger	-	-	-	5	-	-	-	-	-	16	25	10	16	-	16	5		**93**
10	E. Vasquez	-	-	11	-	-	11	7	11	10	-	-	9	11	7	8	8		**93**

69
13
38
50
46
YAMAHA

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Σάββας Κουρίδης

Σχεδόν Τέλος

Το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας ολοκληρώθηκε, αγωνιστικά τουλάχιστον.

>> Superstock

Ο Κώστας Κοντομάρος (#1, Ducati 1098R) ξεκίνησε τη χρονιά ως φαβορί κερδίζοντας τους τρεις πρώτους αγώνες. Η συνέχεια του επεφύλασσε πτώση και τραυματισμό στις δοκιμές των Σερρών πριν τον αγώνα, έτσι οι διώκτες του, Λευτέρης Πίππος (#4, KTM RC8R) και Γιώργος Μαρκεσίνης (#61, Honda CBR1000RR), πλησίασαν απειλητικά. Στον τελευταίο αγώνα στα Μέγαρα, παρότι είχε έναν σοβαρό τραυματισμό στο γόνατό του από τις Σέρρες, κατάφερε να τερματίσει τέταρτος και να κρατήσει τη θεωρητική πρωτιά.

Πρωταθλητής όμως στη μεγάλη κατηγορία δεν έχει ανακηρυχθεί ακόμη. Υπάρχει σε εκκρεμότητα μια ένσταση από τον αγώνα της Κρήτης που ακόμη δεν έχει τελεσιδικήσει. Η έκβαση αυτής θα κρίνει τελικώς τον τίτλο μεταξύ του Κώ στα Κοντομάρου ή του Λευτέρη Πίππου.

Συνεπεία αυτού λοιπόν η βαθμολογία δε μπορεί προς το παρόν να κατοχυρωθεί, έτσι επίσημα πρωταθλητής στην κατηγορία δεν υπάρχει ακόμη.

1
4
500
61

Αποτελέσματα

		Τρίπολη	Μέγαρα	Τυμπάκι	Σέρρες	Μέγαρα	Σύνολο
1	ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Γ.	16	25	25	20	20	**106**
2	ΣΥΝΙΩΡΗΣ Θ.	7	20	20	25	25	**97**
3	ΚΑΡΑΚΑΤΣΑΝΗΣ Ε.	25	13	11	13	16	**78**
4	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.	13	16	13	16	10	**68**
5	ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΣ Μ.	6	10	10	11	11	**48**
6	ΜΠΕΓΝΗΣ Σ.	11	8	16	-	13	**48**
7	ΠΕΡΙΣΤΕΡΑΣ Ν.	10	9	9	10	9	**47**
8	ΤΖΩΡΤΖΟΠΟΥΛΟΣ Ι.	9	7	8	9	8	**31**
9	ΤΡΙΝΤΗΣ Σ.	20	11	-	-	-	**31**
10	ΧΑΛΑΡΗΣ Γ.	-	6	-	8	5	**19**
11	ΣΙΦΝΑΙΟΣ Σ.	8	5	-	-	6	**19**
12	ΜΑΝΔΡΩΝΗΣ Γ.	-	-	7	-	7	**14**
13	ΠΕΤΡΟΥ Μ.	-	-	-	7	4	**11**
14	ΜΠΟΥΡΟΣ Ι.	-	-	-	-	-	**-**

>> Supersport

Στην κατηγορία των 600 κυβικών η χρονιά ήταν μια μονομαχία μεταξύ του Γρηγόρη Παναγιωτόπουλου (Triumph Daytona 675R) και του Σάκη Συνιώρη (#95, Honda CBR600RR). Μεταξύ τους μοιράστηκαν από δύο νίκες και δύο δεύτερες θέσεις, με αποτέλεσμα όλα τελικώς να κριθούν από την κατάταξη του πρώτου αγώνα, όπου ο Παναγιωτόπουλος είχε τερματίσει τρίτος, ενώ ο Συνιώρης είχε κάνει μια κακή αρχή από την όγδοη θέση.

Ο τελευταίος αγώνας ήταν φυσικά όλο το ζουμί, με το πρωτάθλημα να παίζεται στην κόψη του ξυραφιού σε μια πολύ όμορφη μάχη και τον Συνιώρη νικητή του αγώνα. Ωστόσο ο Παναγιωτόπουλος ακολούθησε στη δεύτερη θέση, εξασφαλίζοντας τον τίτλο για την ομάδα του Pierrakos Racing.

SHOEI
95
BOUTOS
1

Αποτελέσματα

		Τρίπολη	Μέγαρα	Τυμπάκι	Σέρρες	Μέγαρα	Σύνολο
1	ΣΠΗΛΙΩΤΗΣ Μ.	-	16	25	25	25	**91**
2	ΔΕΒΕΛΕΚΟΣ Σ.	25	20	16	-	20	**81**
3	ΦΩΤΙΑΔΗΣ Κ.	20	25	13	7	13	**78**
4	ΚΑΝΤΙΜΟΙΡΗΣ Σ.	-	5	-	20	16	**41**
5	ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ Χ.	10	7	-	10	11	**38**
6	ΒΛΑΧΟΣ Γ.	13	13	-	11	-	**37**
7	ΚΡΙΖΕΑΣ Δ.	16	-	10	6	-	**32**
8	ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ Γ.	8	9	-	4	10	**31**
9	ΒΕΛΛΙΟΣ Α.	9	8	8	-	2	**27**
10	ΚΑΡΙΠΙΔΗΣ Κ.	6	10	-	-	7	**23**
11	ΣΑΡΡΗΣ Η.	-	-	20	-	-	**20**
12	ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ Γ.	-	11	-	-	9	**20**
13	ΣΑΠΟΥΝΑΣ Ε.	-	-	-	16	-	**16**
14	ΔΟΥΚΑΣ Π.	-	-	7	1	8	**16**
15	ΚΡΕΜΑΛΑΣ Σ.	-	-	-	13	-	**13**
16	ΚΙΤΣΙ Κ.	2	3	-	3	5	**13**
17	ΚΟΝΤΟΜΑΝΩΛΗΣ Σ.	11	-	-	-	-	**11**
18	ΣΚΥΡΙΑΝΟΓΛΟΥ	-	-	11	-	-	**11**
19	ΨΩΜΟΠΟΥΛΟΣ Λ.	3	2	-	5	-	**10**
20	ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ Κ.	-	-	9	-	-	**9**
21	ΜΑΡΜΑΡΑΣ Γ.	-	-	-	9	-	**9**
22	ΚΩΣΤΑΡΑΣ Α.	-	-	-	8	-	**8**
23	ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ.	7	-	-	-	-	**7**
24	ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ.	-	6	-	-	-	**6**
25	ΧΡΙΣΤΑΚΗΣ Η.	-	-	6	-	-	**6**
26	ΔΑΝΑΣΚΟΣ Η.	5	-	-	-	-	**5**
27	ΓΚΟΥΝΤΟΥΜΑΣ Λ.	-	-	5	-	-	**5**
28	ΚΑΡΚΟΥΛΑΣ Ε.	-	-	-	-	5	**5**
29	ΚΑΡΑΛΗΣ Β.	4	-	-	-	-	**4**
30	ΓΚΟΝΤΖΑΡΗΣ Α.	-	4	-	-	-	**4**
31	ΜΑΝΟΥΣΑΚΗΣ Ν.	-	-	4	-	-	**4**
32	ΜΠΕΡΔΕΜΠΕΣ Ι.	-	1	-	2	1	**4**
33	ΔΟΥΚΑΣ Κ.	-	-	-	-	4	**4**
34	ΧΑΤΖΗΛΙΑΣ Μ.	-	-	-	-	3	**3**

>> Open

Η νεοσύστατη κατηγορία Open αναδείχθηκε ως αναμενόταν στην πολυπληθέστερη του πρωταθλήματος, χάρη στις οικονομικότερες προδιαγραφές της. Ανάμικτα μοτοσυκλέτες 1000 και 600 κυβικών προσέφεραν θέαμα σε όλους τους αγώνες και έδωσαν την ευκαιρία να αγωνιστούν αναβάτες τόσο νέοι όσο και έμπειροι, μακριά από τους πολύ γρήγορους πρωταγωνιστές των Superstock και Supersport που ενδεχομένως για κάποιους να αποτελούν και φόβητρο.

Κυπελλούχος στην Open αναδείχθηκε ο Μιχάλης Σπηλιώτης (Yamaha YZF-R1).

24
48
69

Αποτελέσματα

		Τρίπολη	Μέγαρα	Τυμπάκι	Σέρρες	Μέγαρα	Σύνολο
1	ΚΙΤΣΟΣ Γ.	20	25	25	25	25	**120**
2	ΠΑΡΓΙΝΟΣ Α.	25	16	9	20	-	**70**
3	ΛΕΦΕΒΡ Α.	16	20	8	10	-	**54**
4	ΣΕΦΕΡΟΓΛΟΥ Κ.	11	11	16	-	16	**54**
5	ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ Β.	9	10	13	-	11	**43**
6	ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Α.	10	-	-	16	13	**39**
7	ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Ι.	4	-	20	13	-	**37**
8	ΡΟΥΣΗΣ Β.	5	7	11	-	-	**23**
9	ΠΡΙΟΝΑΣ Ν.	-	-	10	-	10	**20**
10	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Σ.	-	-	-	-	20	**20**
11	ΚΟΛΛΙΑΣ Γ.	13	-	-	-	-	**13**
12	ΠΕΤΡΟΣΙΑΝ Α.	-	-	-	11	-	**11**
13	ΤΣΟΥΡΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	-	9	-	-	-	**9**
14	ΛΙΟΥΝΤΡΗΣ Γ.	8	-	-	-	-	**8**
15	ΣΤΑΜΟΥ Β.	-	8	-	-	-	**8**
16	ΓΚΟΥΝΤΟΥΜΑΣ Λ.	7	-	-	-	-	**7**
17	ΛΕΦΕΒΡ Κ.	6	-	-	-	-	**6**
18	ΠΕΤΡΟΥ Μ.	-	-	-	-	-	**-**

>> Racing

Στην "κλασική" δίχρονη κατηγορία των αγώνων πρωταθλητής αναδείχθηκε ήδη από τον προτελευταίο αγώνα στις Σέρρες ο Γιώργος Κίτσος (Honda), έχοντας κατακτήσει 4 νίκες και μια δεύτερη θέση.

Η μόνη νίκη που του διέφυγε πήγε στον βασικό του ανταγωνιστή, Ανδρέα Παργινό (Aprilia), στον πρώτο αγώνα της χρονιάς.

CLOVER
CLOVER
JET OIL
KARAKOSTAS
GOLDEN GYM
ids
ΑΒΙΜΑΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ
KALOGIROS
RACING TEAM
PERISTERAS
TROJKA
VODKA

>> Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος
Γιώργος Πιερράκος

Daytona 675R

Πρωταθλητής Supersport 2012

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

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Βρέθηκα γονατιστός στα χαλίκια και σκέφτηκα 'Troy τι Κ
Tro
πρώην πρωταθλητ

«Βλέπεις MotoGP και με
αναβάτ

«Α
αφού δεν είναι εκεί μπρ
αναβάτη

«Αυτός το ξεκίνησε,
πρώτος άρχισε να χρησιμοποιεί πολλά ηλεκτρονικά;
Casey Stoner,
αναβάτης Repsol Honda MotoGP

«Εμείς κερδίσαμε αγώνα φέτος, στα MotoGP
τι πιθανότητες θα είχαμε;
Chaz Davies,
αναβάτης ParkinGO MTC Racing WSBK

πύρος Τσαντήλας

’άνεις;’

y Bayliss,

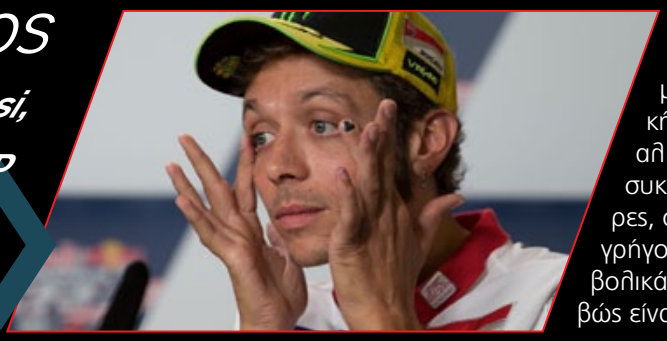
ής WSBK

Συχνά-πυκνά ο Bayliss έχει δηλώσει πως δεν έχει συμβιβαστεί ακόμη με τη συνταξιοδότηση. Όταν όμως σε δοκιμή εξέλιξης για τη Ducati βρέθηκε να κατρακυλά στα χαλίκια του Mugello, ο Αυστραλός μάλλον το χώνεψε. I’m too old for this shit…

ετά βίας μένεις ξύπνιος

Valentino Rossi,

ns Ducati Team MotoGP



“Βλέπεις τον αγώνα της Moto3, συναρπαστική, μετά τη Moto2, φανταστική και μετά… Πρέπει να αλλάξουν πολλά. Οι μοτοσυκλέτες είναι πολύ γρήγορες, οι αναβάτες είναι πολύ γρήγοροι, όλα είναι υπερβολικά τέλεια.” Αυτό ακριβώς είναι το πρόβλημα.

Φυσικά τα βρίσκει βαρετά,

οστά που παίζονται οι ΫΙΚΕΣ

Casey Stoner,

s Repsol Honda MotoGP

Ας ετοιμάζεται για τον τελευταίο αγώνα της καριέρας του, αυτός επιμένει να τα χώνει στον Rossi σε κάθε ευκαιρία. Όπως τώρα που ο Ιταλός δήλωσε πως τα MotoGP είναι πιο βαρετά από ποτέ στα όσα χρόνια τρέχει στη μεγάλη κατηγορία.

Γκρινιάζει ο Rossi για τα πολλά ηλεκτρονικά συστήματα στις μοτοσυκλέτες των MotoGP, πληρωμένη απάντηση του Stoner που θεωρεί πως ο Ιταλός ανήκει στους βασικούς αναβάτες που εξέλιξαν τα συστήματα αυτά. Προς τι το μίσος κι ο αλληλοσπαραγμός ρε παιδιά;

Έκτοτε που το WSBK πέρασε στον έλεγχο της Dorna και ο Ezpeleta μιλάει συνέχεια για μείωση κόστους όλοι έχουν τρομάξει. Ο Ουαλός λέει μια μεγάλη αλήθεια, ιδιωτική ομάδα δεν έχει νικήσει στα MotoGP από το 2006. Η συμβουλή του απλή: Καθαρίστε πρώτα το δικό σας σπίτι, τα GP έχουν πρόβλημα, όχι εμείς.

the back

Φθινοπώριασε για τα καλά, χρειάζεσαι εξοπλισμό για το κρύο;

ebike.gr

market

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

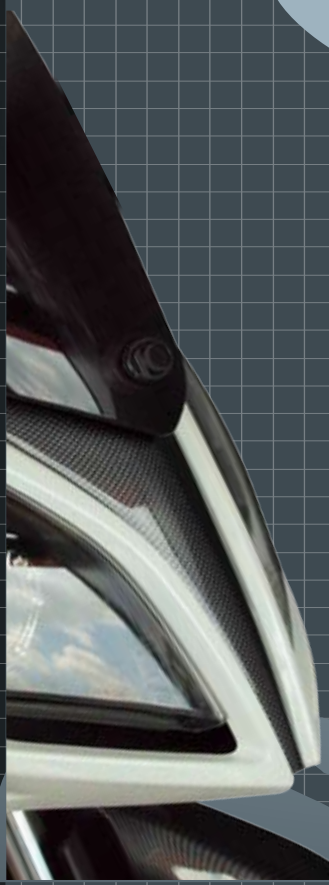
-60%

-40%

-50%

-20%

-30%



-10%

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωρόπουλος

market

ροσφορές της αγοράς
ρλουθούν...

KTM 500 EXC: ΠΛΗΡΩΝΕΙΣ 1, ΠΑΙΡΝΕΙΣ 2

Η ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ γράφει ιστορία

Ορίστε που όλο παραπονιέσαι ότι τάχα μου δεν αγοράζεις το εντούρο που ονειρεύεσαι τόσον καιρό γιατί λές ότι δε μπορείς να μετακινείσαι με αυτό και στην δουλειά σου, να πηγαίνεις για φλώρικα ψώνια και άλλα τέτοια χαζά. Η KTM, που τόσο σε σκέφτεται, σου δίνει την λύση πραγματικά:

Αγοράζοντας ένα ολοκαίνουριο KTM 500 EXC '12, παίρνεις δώρο ένα Beta RR SM 50 ή ένα συλλεκτικό Malaguti F12 Phantom 50 A/C Ducati Team. Και όλα αυτά με τιμή μόνο €8,490!

Κάνε τώρα την κίνηση λοιπόν και βγες διπλά κερδισμένος!

ΚΑΛΥΜΜΑ UNIVERSAL ΓΙΑ SCOOTERS

Με μόνο €38 μπορείς να έχεις μόνιμα μία "ποδιά" κάτω από τη σέλα σου και να τη χρησιμοποιείς χωρίς προσαρμογές και πατέντες όποτε πραγματικά τη χρειάζεσαι.

Τοποθετείται γύρω από εσένα, όχι πάνω στο Scooter όπως μέχρι τώρα ξέραμε, και είναι 100% αδιάβροχη, δημιουργώντας έτσι ένα ζεστό περιβάλλον σε όλο το σώμα.

Επίσης μπορείς να τη φορέσεις και στην πλησιέστερη συναυλία που τυχόν θα δώσεις, παίζοντάς το Ρουβάς ή Μαζωνάκης… και αυτοί φαντάσου ότι στη σκηνή φορούσαν φούστα που δεν ήταν αδιάβροχη. Εσύ είσαι καλυμμένος σε περίπτωση ντομάτας ή μπουγέλου.

Διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 2108547681, www.motofashion.gr.

ΤΙΜΕΣ-ΕΚΠΛΗΞΗ ΑΠΟ ΤΗ HUSQVARNA MOTORCYCLES!

Η Husqvarna Motorcycles ανακοινώνει την έναρξη προσφοράς ειδικών προτεινόμενων τελικών λιανικών τιμών που ισχύει για ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών.
Η προσφορά αφορά αποκλειστικά στα παρακάτω μοντέλα που βρίσκονται διαθέσιμα στο δίκτυο Επίσημων Εμπόρων Μοτοσυκλετών Husqvarna.
Για όλες τις παρακάτω μοτοσυκλέτες της προσφοράς ισχύει διετής εργοστασιακή εγγύηση καθώς και δύο χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια Husqvarna Mobile Care.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν επίσης να επωφεληθούν από τα προνομιακά χρηματοδοτικά και ασφαλιστικά προγράμματα της BMW Financial Services. Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφθείτε την επίσημη ιστοσελίδα της Husqvarna Motorcycles www.husqvarna-motorcycles.gr, να επικοινωνήσετε με το δίκτυο των Επίσημων Εμπόρων Μοτοσυκλετών Husqvarna Motorcycles ή να καλέσετε στο τηλεφωνικό κέντρο της BMW Hellas 210 9118000.

Μοντέλο		**Προτεινόμενη Τελικέ Λιανική Τιμή Προσφοράς**
SM 125	2011	3.200
SM 125 2T	2011	3.900
SM 630	2012	6.490
TE 125	2011	3.100
TE 250	2011	6.900
TE 449	2011	7.000
TE511	2011	7.200
TC 449	2011	6.900

SYMPHONY SR150 ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ

Η ευκαιρία αυτόν τον χειμώνα λέγεται Symphony SR 150!
Η ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε προσφέρει το best seller 150άρι της αγοράς σε ακόμη πιο προσιτή τιμή. Επωφεληθείτε και κερδίστε €250 έκπτωση αγοράζοντας το Symphony SR 150 στη χειμερινή περίοδο.
Με 16'' τροχούς και δύο μεγάλα δισκόφρενα τύπου μαργαρίτα προσφέρει τη χρυσή τομή ευελιξίας και σταθερότητας. Διαθέτει μεγάλο αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα, επίπεδο πάτωμα, ενσωματωμένο εμπρόσθιο ντουλαπάκι, πτυσσόμενα μαρσπιέ συνεπιβάτη, πανέμορφο πρωτοποριακό ψηφιακό καντράν πολλαπλών λειτουργιών και σχάρα αποσκευών, ικανοποιώντας και τους πλέον απαιτητικούς.
Κυριαρχήστε μόνο με €1,695!
Θα το βρείτε στο δίκτυο της ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε., www.gorgolis.gr, sales@gorgolis.gr.
Αθήνα: Θησέως 309, 210 9403880
Υπόλοιπη Ελλάδα: 24310 56101

ΧΕΙΜΩΝΑΣ ΕΙΝΑΙ ΚΙ ΑΣ ΜΗΝ ΤΟ ΞΕΡΕΙΣ...

Ξαφνικά θα σκάσει η νεροποντή, ξαφνικά θα σκάσει και το κρύο από το πουθενά, το ξέρεις κι ας κάνεις την πάπια.
Πάρε λοιπόν ένα σοβαρό μπουφάν να είσαι έτοιμος τώρα που οι προσφορές πάνε και έρχονται. Ορίστε λοιπόν για καλό χειμώνα: Συνθετικό σακάκι Held Cloney, κατασκευασμένο από spun 500D cordura. Με προσθαφαιρούμενη θερμική επένδυση, αδιάβροχη αναπνέουσα μεμβράνη Reissa και προστασίες σε ώμους, αγκώνες, πλάτη. Διαθέτει συνολικά 8 τσέπες, ενώ έχει και φερμουάρ σύνδεσης με παντελόνι. Τιμή: €199.
Διατίθενται από τον Βελλή Αναστάσιο, 2108547681, www.motofashion.gr.

ΤΟ MICHELIN STARGRIP ΚΕΡΔΙΖΕΙ ΒΡΑΒΕΙΟ

Το νέο ελαστικό ποδηλάτων StarGrip, σχεδιασμένο ειδικά για αστική και περιφερειακή χρήση, έλαβε την διάκριση Eurobike 2012 στην κατηγορία των Αξεσουάρ.
Το νέο ελαστικό προσφέρει απαράμιλλο κράτημα και ασφάλεια σε υγρούς δρόμους και δρόμους με χιόνι χάρη στο πατενταρισμένο σκάλισμα του σε μορφή αστεριού. Συνολικά διαγωνίστηκαν 439 προϊόντα για το βραβείο Eurobike.
"Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι που έχουμε κερδίσει ένα βραβείο με τόσο κύρος, το Eurobike, για δεύτερη συνεχή χρονιά," είπε ο Andreas Müller, διευθυντής της γραμμής ελαστικών για ποδήλατο. "Με το ελαστικό Michelin StarGrip η εταιρεία έχει δείξει για ακόμα μια φορά την ικανότητά της να αναπτύσσει ελαστικά που προσφέρουν εξίσου σε πολλαπλά πεδία επιδόσεων."
Οι νικητές παρέλαβαν τα βραβεία τους στις 29 Αυγούστου στο Friedrichshafen Exhibition Center. Τα τελευταία οχτώ χρόνια το βραβείο Eurobike αφορά στην αναγνώριση προϊόντων σε όρους καινοτομίας, λειτουργικότητας, περιβαλλοντικής ευθύνης και βιωσιμότητας.

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

SEBIMOTO MADE IN RACE

Η Sebimoto ήταν για περισσότερα από 10 χρόνια προμηθευτής εξοπλισμού της Ten Kate Racing, ομάδας του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Superbike, συμβάλλοντας σε 8 παγκόσμιους τίτλους στις κατηγορίες SBK και SS 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, κ.λ.π.

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

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 κυριέ μου…

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

Μπίλιες κίνησης και κλίπς 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 κοντύτερη 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...

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

ΟΙ ΗΡΩΕΣ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΘΡΥΛΟΣ: KTM POWER YEAR 2013

"Ηρωες" είναι το σύνθημα του καινούριου Καταλόγου PowerWear της KTM για το 2013.

Ο καινούριος κατάλογος είναι έτοιμος. Αποτελείται από 196 σελίδες και παρουσιάζει την καινούρια collection η οποία θα είναι πολύ σύντομα διαθέσιμη σε όλους τους συνεργάτες KTM. Οι MXers Ryan Dungey, Ken Roczen, Marvin Musquin, ο stunt rider Rok Bagoros, ο ειδικός των rally Cyril Deprés και οι αναβάτες της Enduro Factory Team Christophe Nambotin και Antoine Meo είναι μερικά από τα ονόματα των ηρώων που πρωταγωνιστούν στον κατάλογο με την collection της KTM για το 2013. Ξεφυλλίστε τον και απολαύστε τους όλους σε έναν τελείως διαφορετικό ρόλο από αυτόν που μας έχουν συνηθίσει. Ας υποδεχτούμε λοιπόν τους αγαπημένους μας ήρωες μέσα από νέο Κατάλογο KTM PowerWear που περιλαμβάνει καταπληκτικές φωτογραφίες, απίστευτες δηλώσεις, και μια πραγματικά καυτή συλλογή ρούχων.

Η καινούρια Collection κατέφτασε στη χώρα μας τέλος Σεπτεμβρίου και είναι διαθέσιμη στο Δίκτυο Πωλήσεων της εταιρίας.Για περισσότερες πληροφορίες:

KTM SEE A.E., 210 9927 212, e-mail: info@ktm.gr, www.ktm.com και www.ktmimages.com.

ΑΚΤΙΝΙΚΑ MONOBLOCK ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΦΡΕΝΩΝ ACCOSSATO

Ο Όμιλος Accossato αποτελείται από πέντε μονάδες παραγωγής σε δύο βιομηχανικά κτίρια 31,000 τ.μ. και χρησιμοποιούν ρομποτική νανοτεχνολογία κατά τη συγκόλληση των προϊόντων της.

Ο Όμιλος Accossato διακρίνεται στον συν-σχεδιασμό (για την υλοποίηση των προϊόντων), στην παραγωγή εξαρτημάτων για τις πιο σημαντικές Ιταλικές και διεθνείς κατασκευάστριες εταιρίες μοτοσυκλετών και στο R&D τμήμα αγωνιστικού σχεδιασμού προϊόντων Accossato για την προμήθεια αγωνιστικών ομάδων παγκοσμίου επιπέδου όπως MotoGP, SBK, τοπικά πρωταθλήματα κ.ά.

Τα προϊόντα της Accossato μπορείτε να τα βρείτε στην Ελλάδα στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο Μουράτη Νικόλαο, www.mouratisgp.gr και στο 210 4954121 (δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).

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!

eclubs

yourclubs

ΑΝΕΜΟΣ
Πολιτισμός & Μοτοσυκλέτα

aprilia riders club hellas

KTM HELLAS CLUB

Μοτοσυκλετιστικος Ομιλος Σοκου
Ο Αγιος Γεωργιος
M.O.C.
2003

www.motoRidersClub.com

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

ΣΥ.ΜΟ.ΦΕ

TDM HELLAS

HELLAS CLUB

www.motoparea.gr

MYTHIC BIKES
Vintage Motorcycle Collection - ATHENS 2009

Honda Motorbikes Club Hellas
www.hondaclub.gr

FORUM TRIUMPH

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

DUCATI
Desmo Owners Club

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

Μ. Ο. Π.

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

moto
Club of Feres
ΟΜΙΛΟΣ ΦΙΛΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΦΕΡΩΝ

www.hayabusa.gr

pitlane.gr

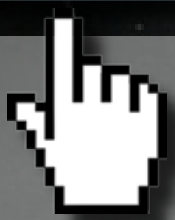
ΦΙΛΟΙ ΜΟτοσυκλέτας
E 75

SCOOTER
CLUBHELLAS.GR

los
Touristas
MOTO TOURING CLUB

www.MotoRadioStation.gr

TRANSALP
HELLAS CLUB



3kyklo.gr

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΣΚΑΛΑΝΙΟΥ 2009

BKing Club Hellas

V-Strom HELLASFORUM.COM

MOT.E.K ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

GS forum BMW

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

ΛΕΜΟΤ 30 ΧΡΟΝΙΑ

Africa Twin Λέσχη Βόρειας Ελλάδας

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ HAYABUSACLUB.GR Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ 2010

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(T),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
SportCity 300 Street	51(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),50(Σ)
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)
Variant 125	52 (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)
Gilera	
GP 800	11(F)
Runner ST200	4(F)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Harley-Davidson	
Blackline	35(C)
Fat Boy Special	35(C)
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
FLSTSB Softail Cross Bones	25(F)
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 125 R ('12)	50(Σ)
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)
NC700X ABS	49(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)
Husqvarna	
Nuda 900R	49(C)
SMS 125 '12	50(Σ)
Kawasaki	
D-Tracker 125	28(F),50(Σ)
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	40(F),51(Σ)
Z750	2(Σ),33(Σ)
Z750R	39(F)
Z1000 '10	26 (T)

we have issues...

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Z1000 SX	36(F)
ZX-6R	7(Π),20(T)
ZX-6R 636 '13	51(Π)
ZX-10R	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),50(Σ)
Duke 200	52(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)
Beverly 350 ST ABS/ASR	49(F)
MP3 400 LT	14(F)
MP3 Yourban 300	40(F)
X7 250ie	5(F)
Quadro	
3D	44(F),52(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)
DR 125 SM	60(Σ)
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),50(Σ)
V-Strom 650 Desert	2(F)
V-Strom 650 '12	45(C)
Sixteen 150	13(F)
SYM	
GTS 300i F4	51(F)
HD2 200i	46(F)
MaxSym 400	44(F)
Wolf 250	42(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Bonneville T100 LE	50(F),51(Σ)
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)
Xenter 150	49(F)
XJ600	14(T)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
XT1200Z Super Tenere	23(Π),29(T)
YB125 BW's	50(F)
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
Intermot '12	52
Moto Weekend 2011	40
Paris Moto et Scooter Show '11	43
Tokyo Motor Show '09	19
Tokyo Motor Show '11	43

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
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)
Futura Roma	32(Σ)

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21
2 Χρόνια eBike.gr	24
24H Enduro	44
80 Χρόνια Μ.Ο.Β.Ε.	49
Civil Enduro	9
Civil Enduro II	11
Classic Circuit ΦΙΛΠΑ	52
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
Isle of Man 2012	49
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
Valentino Rossi & Yamaha	51
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