Τεύχος 03 • Ιούνιος 2008

ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr



THE TEST
HONDA
TRANSALP 700

FIRST RIDES
SUZUKI
BANDIT 1250S ABS
YAMAHA
FZ1 FAZER ABS

RACING
GP SHANGHAI
& LE MANS
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ
ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

THE BATTLE
KTM 990SM

ENANTION
BMW HP2 MEGAMOTO
DUCATI HYPERMOTARD

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

Δημήτρης Ταυλίκος,
jimitav@ebike.gr

Art Director

Mike Wood,
mike@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Γιώργος Κοροβέσης,
Σάββας Κουρίδης,
Νατάσσα Κωστάκη,
Δημήτρης Λασιθιωτάκης,
Γιάννης Μπούστας,
Έφη Παπαδοπούλου,
Μιχάλης Τήλιος,
Κώστας Φωτιάδης,
www.motorsite.gr

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Κωνσταντίνος Δάλλας
MNP ePublications
Βοιωτίας 25,14122
Ν. Ηράκλειο Αττικής,
Αθήνα
Τηλ. 6936688916
Fax: 2106084647

Επικοινωνία

Παρατηρήσεις,
απειλές & ό,τι άλλο
Απλή αλληλογραφία
Σχεδιαστικές διαφωνίες
Φωτογραφικές ανησυχίες
Εμπορικές συναλλαγές

info@ebike.gr
letters@ebike.gr
design@ebike.gr
shutter@ebike.gr
sales@ebike.gr

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

The Front

Το καινούργιο V-Max κυκλοφόρησε στο internet λίγο πριν την ώρα του. Η Aprilia ετοιμάζει δικύλινδρο 1200 και οι Αμερικανοί κάνουν εντύπωση. **10**

First Rides

Suzuki Bandit 1250S ABS **18**

Ο Σπύρος πήγε βόλτα με τον μεγάλο ληστή. Διαβάστε τι του εξομολογήθηκε.

Yamaha FZ1 Fazer ABS **30**

Ή πως μια καινούργια διαχείριση καυσίμου μεταμορφώνει ολόκληρη μοτοσυκλέτα.

Cover Story

BMW HP2 Megamoto vs Ducati Hypermotard vs KTM 990SM **44**

Αυτά είναι τα μεγάλα Supermoto, μοτοσυκλέτες που φτιάχτηκαν για οδηγική απόλαυση και μόνο.

The Test

Honda XL700V Transalp **74**

Ο Μάνος σκαλίζει το δημοφιλές on-off, ανακαλύπτοντας τον (19αρη) τροχό.

Racing

Editorial **94**

Δορυφόροι και άλλα πετούμενα.

eBoust **96**

Μικρότερη ταλαιπωρία ο αγώνας των Μεγάρων, μεγαλύτερες όμως οι δυσκολίες στο αγωνιστικό κομμάτι.

Gossip **102**

Όταν μας τελειώσουν τα 250, η Aprilia θα επιστρέψει στη μεγάλη κατηγορία.

MotoGP Races: Jerez & Estoril **108**

Ήταν να μην κερδίσει έναν αγώνα αυτό το παιδί. Τώρα, να δούμε που θα σταματήσει.

Π.Π. Ταχύτητας **126**

Με προβλήματα ο Μπούστας στα μεγάλα, επέστρεψε στις νίκες ο Πολίτης στα Supersport.

eThesis **142**

Ο Κώστας Φωτιάδης ασχολείται με τις σημαίες. Την ελληνική πότε ακριβώς τη βγάζουνε ρε σου;

Racing Lines **146**

Έγραψε και πάλι ο Edwards με τα θεϊκά του.

The Back

Gear **150**

Κορίτσια, ο Μάνος ντύθηκε!

Press **154**

Πως λέμε "κινούμενο περίπτερο"; Εδώ θα το βρείτε.

eLogbook **156**

Τι έγινε στο eBike το μήνα που πέρασε.

Τεύχος 03 • Ιούνιος 08



Φωτό εξωφύλλου: Σάββας Κουρίδης

Μηνιαίο
Ηλεκτρονικό Περιοδικό Μοτοσυκλέτας
Κυκλοφορεί κάθε 1η του μήνα
Βρίσκεται ελεύθερα κάθε μέρα και ώρα στο www.ebike.gr



Μάνος Κάπτσος

Απόλαυ



Μην ανησυχείτε, δεν αποφασίσαμε μετά από τρία τεύχη να παρατήσουμε τις μοτοσυκλέτες και να ασχοληθούμε με το στίβο. Απλά, για μια ακόμη φορά αποδεικνύεται ότι πρέπει να παιδευτείς για τα πράγματα που θέλεις – αλλά όταν βάλεις κεφάλι κάτω, το αποτέλεσμα σε αποζημιώνει όσο τίποτα άλλο

bike.gr

...σαν μετεμποδίων



Είναι πραγματικά εντυπωσιακή η ικανότητα προσαρμογής του ανθρωπίνου είδους – και η τάση μας να ξεχνάμε διακριτικά προβλήματα που όταν μας παρουσιάζονται μας φέρνουν σε κατάσταση πανικού. Αυτή τη στιγμή είναι πραγματικά αδύνατο να πιστέψει κανείς ότι πριν σκάρτες 15 ημέρες όλη η χώρα ήταν στα πρόθυρα της κατάρρευσης, με την απεργία των μεταφορέων και των οδηγών βυτιοφόρων να έχει παραλύσει σύσσωμο το οδικό δίκτυο. Ομολογουμένως, οι πιθανότητες είναι ότι ούτε εγώ θα το είχα τόσο φρέσκο στο μυαλό μου, αν δεν είχαν κάτσει έτσι οι συγκυρίες που να συμπέσει η απεργία με την προετοιμασία του Trackday του αδελφού Trackbike.gr. Η παρουσία μου σαφώς και δεν ήταν απαιτούμενη καθώς το Trackbike τρέχει από διαφορετική ομάδα με μόνο κοινό στοιχείο τον πανταχού παρών Δάλλα, αλλά ήταν μια μοναδική ευκαιρία χαλάρωσης και απόλαυσης, που επ' ουδενί δεν έπρεπε να πάει χαμένη. Το ότι άλλαζαν τα πλάνα ανόδου δύο με τρεις φορές τη μέρα δεν μας πτόησε, όπως δεν επηρέασε και τους υπόλοιπους που παρά τις ακυρώσεις μεταφορικών, την έλλειψη βενζίνης ή τις υπερτιμολογήσεις όσων είχαν καύσιμα, κατάφεραν και έφτασαν πάνω, για να φύγουν την Κυριακή με χαμόγελο.

Και μέσα σε όλα αυτά, είχαμε και τις ανακοινώσεις Σουφλιά, περί τελών κυκλοφορίας ανάλογα με τους ρύπους (ανακάλυψαν τη νέα εισπρακτική μόδα των Ευρωπαίων εταίρων μας), και τον πράσινο δακτύλιο. Τι μας αφορούν εμάς αυτά από τη στιγμή που δεν είμαστε στο eCar; Μας αφορούν και μας παρα-αφορούν, καθώς η πρόταση Σουφλιά περιλαμβάνει και εξαίρεση κυκλοφορίας των δίχρονων μοτοσυκλετών από το δακτύλιο, ενώ θα ανέχονται τη λαδίλα μόνο τα Σαββατοκύριακα. Εν έτι 2008 αυτή η εξαίρεση δε δείχνει να έχει και πολύ σημασία, αλλά πριν μερικά χρόνια,

όταν ακουγόταν στις παρέες το "μοτοσυκλέτα είναι ότι είναι δίχρονο και έχει μανιβέλα", θα ισοδυναμούσε με την εξαίρεση του 60% του δίκυκλου στόλου. Σήμερα, εκτός από τους ιδιοκτήτες μικρών δίχρονων σκούτερ, αυτοί που ζουν με το λάδι μείξης στην τσάντα τους είναι πραγματικά μετρημένοι. Είναι όμως και ιδιαίτερα παθιασμένοι, και ξέρω ότι δε θα εκτιμήσουν καθόλου το ενδεχόμενο εφαρμογής του μέτρου. Πιο συντετριμμένος απ' όλους ήταν ο Σπύρος που μου είπε τα νέα, και με δάκρυα στα μάτια έβλεπε το όνειρό του να γκρεμίζεται. Φαίνεται ότι το CR500 που ήθελε για τις δουλειές του στο κέντρο, θα παραμείνει μια ονείρωξη.

Αφήνοντας τα προσωπικά δράματα για να επιστρέψουμε στο θέμα της διαδραστικότητας, από αυτό το τεύχος έχετε πλέον τη δυνατότητα να κρατάτε... σημειώσεις στα γραφόμενά μας. Γνωστά και ως Comments στην ορολογία του Acrobat, μπορείτε να τα δείτε σαν post it που δεν ξεκολλάνε, ούτε χάνονται – δίνοντάς σας έτσι ένα χρήσιμο όπλο για να μαζέψετε τα σχόλιά σας και να μας τα στείλετε με mail. Παράλληλα, υπάρχει πλέον η δυνατότητα τοποθέτησης Bookmark στη σελίδα που σας ενδιαφέρει, ώστε να συνεχίσετε την ανάγνωση του περιοδικού εκεί που το αφήσατε, ή να έχετε πάντα πρόχειρο το κομμάτι που σας ενδιαφέρει για περαιτέρω μελέτη όταν βρεθεί ο απαραίτητος χρόνος.

Ως τώρα βέβαια, τα Comments ήταν αποκλειστικό προνόμιο όσων είχαν αγοράσει το Acrobat Professional, επιθυμητά δια της επίσημης οδού. Καθώς όμως στο eBike πιστεύουμε στην ελευθερία των πάντων, σας έχουμε ένα δωράκι: Πριν μερικές μέρες κυκλοφόρησε η νέα έκδοση του Foxit Reader, που με μέγεθος μόλις 2.55mb και μηδενική τιμή σας ανοίγει το δρόμο να μας φακελώσετε όσο θέλετε. Και καθώς από το καινούργιο Foxit υποστηρίζεται και η δυνατότητα CoverPage, μπορείτε να διαβάζετε το τεύχος σωστά και όχι ανακατεμένο όπως με τις προηγούμενες εκδόσεις.

Επίσης, το linkification έχει πλέον προχωρήσει και στις διαφημίσεις του τεύχους, καθώς θεωρούμε ότι δεν βρίσκονται εδώ για να αυξάνουν τις σελίδες, αλλά για να προσφέρουν ένα ακόμη εργαλείο πληροφόρησης σε εσάς. Έτσι, κλικάροντας πάνω στις ηλεκτρονικές διευθύνσεις και τα e-mail πάτε στην αντίστοιχη σελίδα, μπαίνετε στο αγαπημένο σας πρόγραμμα αλληλογραφίας για να στείλετε τις απορίες ή τις παρατηρήσεις σας, ενώ πατώντας πάνω σε κάποιο Box όπως π.χ. στη διαφήμιση της Scorpion πηγαίνετε στην αντίστοιχη σελίδα για να δείτε τις αναλυτικές πληροφορίες του προϊόντος για τη μοτοσυκλέτα που επιλέξατε. Έτσι, μαζί με τη δυνατότητα download των φωτογραφιών των δοκιμών και τα link στις αντιπροσωπείες, με κάθε τεύχος του eBike έχετε ένα περιοδικό μοτοσυκλέτας και ένα όλο και πιο πλήρες εργαλείο για την αγορά - αρκεί να είστε συνδεδεμένοι στο internet όταν κλικάρετε.

Ευλογώντας τα γένια μας, να σημειώσουμε ότι η ανοδική πορεία του eBike συνεχίζεται, με νέους αναγνώστες να προστίθενται κάθε μέρα στην παρέα μας, και με τις "πωλήσεις" και του πρώτου τεύχους να ανεβαίνουν σταθερά, χάρη στη συνεχή διάθεση όλων των τευχών κάθε μέρα, όλη μέρα. Η διάδοση συνεχίζει να γίνεται



από στόμα σε στόμα, και θα ήθελα να ευχαριστήσω επ' ευκαιρίας τον **Όμιλο Φίλων Μοτοσυκλέτας Φερών Έβρου (www.motoferes.gr)**, που εκτιμώντας την προσπάθειά μας αποφάσισαν να μας στηρίξουν, βάζοντας το Link στην κεντρική σελίδα της λέσχης τους.

Περνώντας στα θέματα του τεύχους, κάτι οι συγκυρίες για τις οποίες γκρίνιαζα στην αρχή, κάτι κάποιες ακυρώσεις θεμάτων τελευταία στιγμή, μείωσαν κατά τι την ύλη – αλλά όχι την πληρότητα της πληροφορίας.

Η μεγάλη δοκιμή αυτού του μήνα είναι μεγαλύτερη κατά έναν κύλινδρο και 36 κυβικά, καθώς βάζουμε το Transalp 700 στις ίδιες δοκιμασίες που πέρασε το Duke 690 τον προηγούμενο – αν και με ομολογουμένως σαφώς λιγότερα Drift καθότι το έγραψα εγώ και όχι ο Δάλλας. Πριν πεταχτεί κάποιος καλοθελητής να παρατηρήσει ότι κάτι δεν πάει καλά με τα μαθηματικά μου, θα του πρότεινα να ρίξει μια ματιά στα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, και στους πραγματικούς κυβισμούς των δύο μοτοσυκλετών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, απλά η Honda υπερβάλει λιγότερο από την KTM.

Για όσους επιθυμούν κάτι λιγότερο "οικογενειακό" και περισσότερο αδρεναλινοπαραγωγό (λέξη και αυτή), υπάρχει το συγκριτικό των υπέρMotard δια χειρός Τσαντήλα, ενώ τα Fazer 1000 και Bandit 1250 καλύπτουν τις δύο άκρες του φάσματος των κτηνωδών καθημερινών μοτοσυκλετών. Το πρώτο στην ισχύ, το δεύτερο στη ροπή – αλλά και τα δύο με ABS.

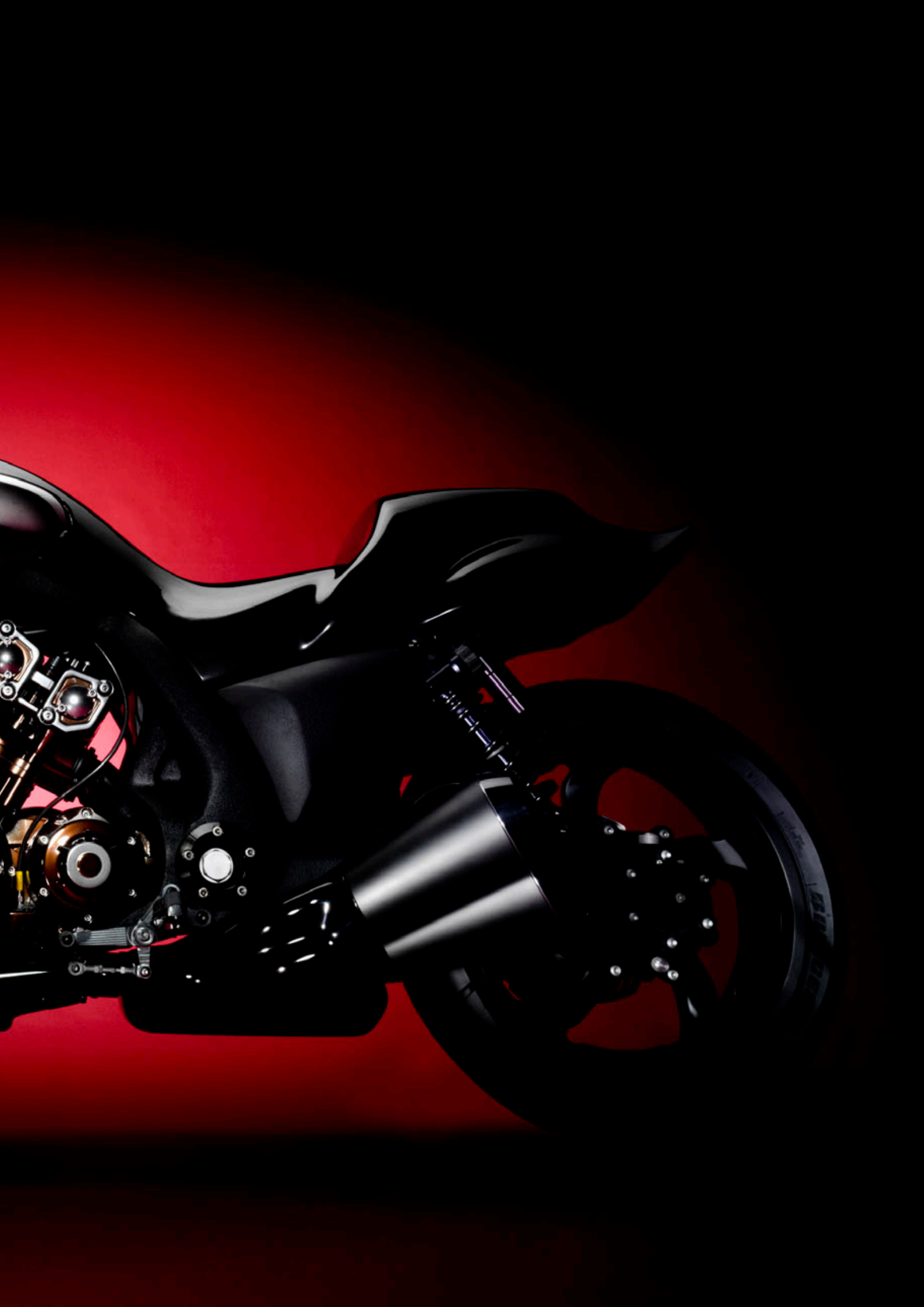
Με ότι και να ξεκινήσετε πάντως, μη ξεχάσετε να κρατήσετε σημειώσεις...



the front



Ο κόσμος το' χει τούμπανο και το site της Yamaha κρυφό καμάρι, καθώς μετρά τις μέρες για να δείξει στον κόσμο ένα καινούργιο μοντέλο που όλοι ξέρουν ότι είναι το πολυαναμενόμενο V-Max.



Ο βασιλιάς των φαναριών

Μετά από 2 χρόνια που η Yamaha σέρνει το πρωτότυπο του V-Max από έκθεση σε έκθεση, ήρθε η ώρα της αλήθειας – και της παρουσίασης του τελικού μοντέλου παραγωγής. Η επίσημη αποκάλυψη του μοντέλου, που θα γίνει ταυτόχρονα στο Internet και σε δημοσιογράφους στη Μαδρίτη, είναι προγραμματισμένη για τις 4 Ιουνίου, αλλά για τις πρώτες οδηγικές εντυπώσεις θα χρειαστεί να περιμένουμε λίγο καιρό ακόμα. Οι ενδιαφερόμενοι, που απ' ότι φαίνεται είναι αρκετοί, θα πρέπει να κάνουν υπομονή μέχρι το Σεπτέμβρη, ενώ το V-Max θα εμφανιστεί στις βιτρίνες των αντιπροσωπειών την άνοιξη του 2009.

Το πρώτο V-Max παρουσιάστηκε το 1985, και με την ανοιχτή έκδοση να αποδίδει 145 ίππους από τον V4 των 1200 κυβικών, πήρε εν μία νυκτί το στέμμα του βασιλιά του τετρακοσαριού. Το ότι έτρεμε μαζί με τον αναβάτη του όταν πλησίαζαν οι στροφές, δεν είχε καμία μα καμία σημασία – ούτε άλλωστε ότι τα φρένα του δε θα κρίνονταν κατάλληλα ούτε για σκούτερ σήμερα. Έχοντας στο μάτι να αναστήσει το μύθο του V-Max και όχι να θάψει τους αναβάτες του, η Yamaha σοφά επέλεξε κορυφαία περιφερειακά, με ένα κτηνώδες συμβατικό πηρούνι – μην ξεχνάτε, το V-Max δεν είναι Supersport – εξαπίστονες ακτινικές δαγκάνες και δίσκους μαργαρίτα, με τον πίσω να συναγωνίζεται σε μέγεθος τους δύο μπροστινούς – άλλο ένα σημάδι της φιλοσοφίας του για όσους δεν έπιασαν το υπονοούμενο με το πηρούνι.

Όλα τα λεφτά πάντως είναι η καρδιά του V-Max, γνωστή και ως Otadama. Η V4 διάταξη διατηρείται – πως θα μπορούσε να αλλάξει άλλωστε, αλλά αυτή τη φορά οι κύλινδροι του V70 έχουν χωρητικότητα 450 κυβικά έκαστος – για ένα σύνολο 1800 κυβικών και, σύμφωνα με τις πληροφορίες, 210 ίππων. Κοινώς, περισσότερη δύναμη από το Desmosedici RR. Ξαφνικά το B-King δε φαίνεται και τόσο δυνατό ε; Για να βγει όλη αυτή η δύναμη στο δρόμο, η Yamaha δανείστηκε το ηλεκτρονικό γκάζι του καινούργιου R6, αλλά όπως είναι φυσικό φρόντισε να κρατήσει την αισθητική όσο γίνεται πιο κοντά στο V-Max του 1985. Άλλο να είσαι Brutal, και άλλο να φωνάζεις ότι έχεις υπολογιστή να ελέγχει το άνοιγμα του γκαζιού...







Ηλεκτρονικά ελεγχόμενο γκάζι, 1800 κυβικά και 210 άλογα; Ε ρε πλάκες που έχουν να γίνουν...

Δρόμοι της Ελιάς 2008

Δύο ειδικής σημασίας γεγονότα, διοργανώνει ο Πολιτιστικός Οργανισμός «Οι Δρόμοι της Ελιάς» το φετινό καλοκαίρι: την Παγκόσμια Συνάντηση Μοτοσυκλετιστών στην Πύλο (9-13/7/08) και το Μεγάλο Οδοιπορικό από την Πύλο για το Πεκίνο και τη Μόσχα, όπου 55 μοτοσυκλετιστές θα μεταφέρουν το σύμβολο της Ειρήνης, την ελιά, με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου.

Η Παγκόσμια Συνάντηση Μοτοσυκλετιστών (63 Rally FIM) θα πραγματοποιηθεί στην Πύλο της Μεσσηνίας, από τις 9 Ιουλίου μέχρι τις 13 Ιουλίου. 2.000 μοτοσυκλετιστές από την Ελλάδα και 44 ακόμα χώρες θα συγκεντρωθούν σε έναν ειδικά διαμορφωμένο χώρο (67.000 m2) στην Πύλο και θα συμμετάσχουν σε μια μοναδική γιορτή στο χρώμα της Ελλάδας και της Ελιάς, η οποία διοργανώνεται σε συνεργασία με την Παγκόσμια Ομοσπονδία Μοτοσυκλετιστών (FIM), την ΕΛΠΑ, την Πανελλήνια Αθλητική Ομοσπονδία Μοτοσυκλετιστών, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μεσσηνίας, τον Δήμο Πύλου, την Τ.Ε.Δ.Κ. Ν. Μεσσηνίας και το Επιμελητήριο Μεσσηνίας.

Κορυφαίο γεγονός θα είναι η Παρέλαση των Εθνών, μια πορεία 90 χιλιομέτρων, στην οποία θα λάβουν μέρος όλοι οι συμμετέχοντες μοτοσυκλετιστές με καταληκτικό σημείο την πόλη της Καλαμάτας. Η πενθήμερη Παγκόσμια Συνάντηση περιλαμβάνει επίσης συναυλίες, εκθέσεις και πολλές ακόμα δραστηριότητες.

Την επόμενη μέρα από τη λήξη της συνάντησης, 55 μοτοσυκλετιστές θα ξεκινήσουν από την Πύλο για μια μοναδική αποστολή: τη μεταφορά του συμβόλου της Ειρήνης στα βάθη της Ασίας, το Πεκίνο και τη Μόσχα, με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου. Η Αποστολή θα διανύσει 22.000 χιλιόμετρα, θα διασχίσει 15 χώρες και θα μεταφέρει το μήνυμα του Πολιτισμού της Ελιάς και της Ειρήνης σε εκατοντάδες μικρές και μεγάλες πόλεις. Στην Αποστολή θα συμμετέχουν εκτός από μέλη των Δρόμων της Ελιάς, εκπρόσωποι της UNESCO, του Ινστιτούτου Πολιτιστικών Διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης, επιστήμονες, προσωπικό υποστήριξης, μουσικοί, ιατροί, κ.α.

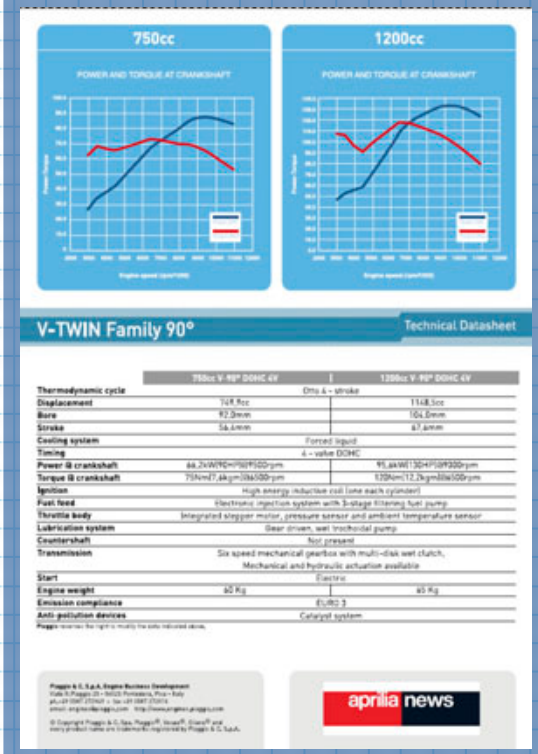
Οι συμμετέχοντες θα ακολουθήσουν τα ίχνη δύο μεγάλων πολιτισμών, των Δρόμων της Ελιάς και των Δρόμων του Μεταξιού για να φθάσουν στον προορισμό τους, κομίζοντας μήνυμα φιλίας και ειρηνικής συνύπαρξης, ως προϋπόθεση ανάπτυξης και ευημερίας των λαών. Οι χώρες τις οποίες θα διασχίσει η Αποστολή είναι οι εξής: Ελλάδα, Τουρκία, Γεωργία, Αζερμπαϊτζάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Κιργιστάν, Κίνα, Μογγολία, Ρωσία, Ουκρανία, Μολδαβία, Ρουμανία, Σερβία, Βουλγαρία.



Aprilia 1200

Με δεδομένο ότι ο κυβισμός των μεγάλων δικύλινδρων έχει σκαρφαλώσει πλέον στα 1200 κυβικά με τη σύμφωνη γνώμη της FIM για αγωνιστική χρήση, ο κινητήρας των 998 κυβικών που κινεί τα Tuono και Mille είχε αρχίσει να υστερεί σε σχέση με τον ανταγωνισμό του. Αυτό όμως πρόκειται να αλλάξει, και μάλιστα σύντομα, καθώς οι φήμες που αναφέραμε τον προηγούμενο μήνα επιβεβαιώθηκαν: η Aprilia έχει ξεκινήσει την παραγωγή ενός δικύλινδρου 1200 κυβικών (1148,5 για να είμαστε απόλυτα ακριβείς) που θα είναι πολύ σύντομα κοντά μας.

Ο νέος κινητήρας ανήκει στην ίδια σχεδιαστική οικογένεια με τον δικύλινδρο των 749,9 κυβικών που κινεί τα Shiver και Dorsoduro, με ελάχιστα αυξημένο βάρος και παρόμοιες διαστάσεις, είναι έτοιμος να τοποθετηθεί και στις δύο μοτοσυκλέτες. Η μέγιστη ισχύς των 130 ίππων ομολογουμένως δεν εντυπωσιάζει, αλλά με το νέο V4 που έρχεται για να κρατήσει ψηλά τη Supersport σημαία της Aprilia, ο δικύλινδρος δεν έχει κανένα λόγο να αποζητήσει τη μέγιστη ιπποδύναμη εις βάρος της ροπής – η οποία είναι στα ίδια επίπεδα με το 1098. Η επίσημη παρουσίαση των Shiver και Dorsoduro 1200 αναμένεται να γίνει το Νοέμβριο στην EICMA, μαζί με τη φημολογούμενη φαιρινγκάτη έκδοση του Shiver.



New Derbi concept bike

Ποδήλατα Downhill ξέραμε, αλλά μοτοσυκλέτες; Μαζί με τη νέα γκάμα 50 και 125 κυβικών, η Derbi επέλεξε το MOTOH! Show στη Βαρκελώνη για να θολώσει τα όρια ανάμεσα στις μοτοσυκλέτες και τα ποδήλατα, με το DH 2.0. Για όσους δεν είναι καλοί στην αποκρυπτογράφηση, τα αρχικά DH προέρχονται από το Downhill – κατηγορία mountain bike με πίσω ανάρτηση για όσους δεν κάνουν παρέα με τον εμπορικό μας διευθυντή – και, καθώς σύμφωνα με τη Derbi αυτό είναι το επόμενο βήμα στην κατηγορία, δικαιούται να φέρει το χαρακτηριστικό 2.0. Δεν είναι η πρώτη φορά που κάποιος αποπειράται εξαλείψει τα σχεδιαστικά όρια ανάμεσα στις μοτοσυκλέτες και τα ποδήλατα, με πιο πρόσφατο δείγμα το Mad Ass της Sachs. Η Derbi όμως πάει το όλο concept μερικά βήματα πιο κάτω, παίρνοντας όχι μόνο την αισθητική, αλλά και το κύριο χαρακτηριστικό των ποδηλάτων – το χαμηλό βάρος. Μόλις 39,9 κιλά ζυγίζει το DH 2.0, που σαφώς και δεν πρόκειται να ζορίσουν τον καινούργιο τετράχρονο μονοκύλινδρο των 100 κυβικών με την αυτόματη μετάδοση. Το πλαίσιο που ντουμπλάρει και ως ντεπόζιτο είναι φυσικά αλουμινένιο, το ανεστραμμένο μπροστινό έχει διάμετρο 38 mm, ενώ η πίσω ανάρτηση είναι τύπου Cantilever με χαρακτηριστικά που ακολουθούν τις τελευταίες επιταγές στα Downhill ποδήλατα. Για μια εταιρεία που το ίδιο της το όνομα παραπέμπει στα ποδήλατα (DERived from BIcycle), το DH είναι ένα φυσιολογικότατο βήμα επιστροφής στις ρίζες, λύνοντας ταυτόχρονα το πρόβλημα της μεταφοράς στην κορυφή του βουνού για όσους θέλουν να κάνουν Downhill χωρίς να χώνουν τη γυναίκα ή τους φίλους τους. Κρίμα που προς το παρόν είναι μόνο πρωτότυπο...

Τρέμε Buell

Τη Roehr την ξέρετε; Αν όχι, ίσως να πλησιάζει η ώρα να τη μάθετε – και να αρχίσουν οι διαφωνίες για το πως θα έπρεπε να προφέρεται το όνομά της. Ο λόγος να μπούμε στη διαδικασία; Η ανακοίνωση ότι ολοκληρώθηκε η εξέλιξη της 1ης μοτοσυκλέτας της εταιρείας, με διακριτικό τίτλο 1250sc. Κάτω από τα ιδιόμορφα πλαστικά, βρίσκεται ο υδρόψυκτος Revolution κινητήρας της Harley Davidson, που με τη διακριτική βοήθεια ενός Supercharger αποδίδει 180 ίππους, άνετα περισσότερους από το Buell 1125R, κατακτώντας έτσι τον τίτλο της δυνατότερης αμερικάνικης σπορ μοτοσυκλέτας. Καμία τσιγκουνιά δεν έχει γίνει στα περιφερειακά, με τα σήματα της Marchesini, Brembo, Akrapovic και Ohlins να κοσμούν τα ανάλογα σημεία της μοτοσυκλέτας. Άξιο αναφοράς είναι το modular πλαίσιο, που αποτελείται από τμήματα ατσαλιού και αλουμινίου, «στρατηγικά τοποθετημένα εκεί που χρειάζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους» σύμφωνα με τη Roehr. Η παραγωγή αναμένεται να ξεκινήσει το φθινόπωρο και οι παραγγελίες έχουν αρχίσει, παρότι υπάρχει μια μικρή λεπτομέρεια που η Αμερικάνικη εταιρεία δεν είναι ακόμα σε θέση να καθορίσει – την τιμή...



Vespa GTS 300 Super

Η νέα έλευση στην οικογένεια Vespa είναι και η πρώτη στην ιστορία της εταιρείας που μπαίνει σε ξένα χωράφια, και συγκεκριμένα στην κατηγορία άνω των 250 κυβικών. Και για να γιορταστεί η περίσταση, οι κλασσικές καμπύλες της είναι εμπλουτισμένες με διακριτικές σπορ πινελιές που σηματοδοτούν την αλλαγή.

Ο τετραβάλβιδος υδρόψυκτος Quasar έχει μεγαλώσει τόσο σε διάμετρο όσο και σε διαδρομή, φτάνοντας τα 278 κυβικά, με απόδοση 22 ίππων και 2.3 kg.m ροπής που αποδίδονται 1500 στροφές χαμηλότερα από την έκδοση των 250 κυβικών.

Αισθητικά οι αλλαγές μπορεί να φαίνονται περιορισμένες για τους αμύητους, αλλά για τους οπαδούς της εταιρείας η GTS 300 Super ζωντανεύει χαρακτηριστικά σταθμούς στην ιστορία της εταιρείας. Από τους αλουμινένιους τροχούς των 12'' με διπλή βαφή που παραπέμπουν στους παλαιότερους διαιρούμενους, μέχρι την αντικατάσταση του parking light με τη χαρακτηριστική γρίλια και από τα αναλογικά όργανα μέχρι τη σπορ μονόσελη έκδοση, η αισθητική της αποτελεί φόρο τιμής στις ειδικές εκδόσεις του παρελθόντος και όχι άδικα. Από το 1946 που η πρώτη Vespa κύλισε τις ρόδες της στους Ιταλικούς δρόμους, οι ειδικές σπορ εκδόσεις ήταν μέρος της γοητείας της και η νέα 300 GTS Super συνεχίζει αυτή την παράδοση σε μια από τις καλύτερες εποχές. Η παραγωγή της οικογενείας Vespa έχει υπερδιπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια, πηγαίνοντας από τις 50,000 μονάδες το 2004 στις 100,000 το 2006 – για να ξεπεράσει κατά 17,000 ακόμα κομμάτια αυτό το νούμερο το 2007. Να μια Ιταλίδα 62 ετών με 145 «παιδιά» που όχι μόνο κρατάει τη γοητεία της, αλλά γίνεται ολοένα και πιο ελκυστική...

more stuff...



Τον προηγούμενο μήνα λέγαμε για την κάθοδο της MV Agusta στην κατηγορία των Supersport 600, αλλά οι τελευταίες πληροφορίες λένε ότι δε θα ακολουθήσει τον τετρακύλινδρο δρόμο που όλοι περιμέναμε. Σύμφωνα με πηγές από την εταιρεία, ολοκληρώθηκε η εξέλιξη του τρικύλιδρου κινητήρα των 675 κυβικών και η μοτοσυκλέτα θα παρουσιαστεί μέσα στο καλοκαίρι. Κάποιοι ζήλεψαν την απόδοση του Daytona φαίνεται...

Σύμφωνα με ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες, η Honda ετοιμάζει να μεταφέρει λίγη αυτοκινητιστική τεχνολογία στο χώρο της μοτοσυκλέτας – τα ημιαυτόματα κιβώτια με δύο συμπλέκτες. Ουσιαστικά δύο κιβώτια σε ένα, με ένα συμπλέκτη για τις μονές και έναν για τις ζυγές σχέσεις, το σύστημα κοντεύει να καθιερωθεί στα σπορ αυτοκίνητα λόγω της αμεσότητας των αλλαγών. Υποθέτουμε ότι το επόμενο βήμα θα είναι ο κλιματισμός





Την κάθοδό της στην Ινδία ετοιμάζει η Ducati, καθώς ανακοινώθηκε η συνεργασία της Ducati Motor Holding με την Precision Motors που θα αναλάβει και τη διάθεση των Ιταλικών μοτοσυκλετών στην αναπτυσσόμενη αγορά. Τι έκανε τη Ducati να επιλέξει την Precision Motors; Ίσως να έπαιξε κάποιο ρόλο ότι η εν λόγω εταιρεία αντιπροσωπεύει μεταξύ άλλων τις Porsche, Audi και Dolce & Gabbana. Μάλλον κάτι θα ξέρουν.

Η Νότια Καρολίνα είναι η 7η στη σειρά πολιτεία της Αμερικής που επιτρέπει σε μοτοσυκλετιστές και ποδηλάτες να περνάνε ένα φανάρι με κόκκινο αν έχει κάνει πλήρη κύκλο χωρίς να ανάψει πράσινο γι' αυτούς. Ο λόγος δεν είναι άλλος από τους αισθητήρες που χρησιμοποιούνται, οι οποίοι δεν είναι αρκετά ευαίσθητοι για να αναγνωρίσουν τις μοτοσυκλέτες, με αποτέλεσμα να μην ανάβουν ποτέ – και να δημιουργείται και μια τεράστια ουρά εξοργισμένων αυτοκινητιστών πίσω από τις μοτοσυκλέτες



Να σύρει την τοπική αστυνομία στα δικαστήρια σκοπεύει ο διοργανωτής του ετήσιου σόου μοτοσυκλετών της Ουαλίας. Το Welsh Nation Motorcycle Show θα λάμβανε χώρα στο Royal Welsh showground στο Powys, μέχρι που η αστυνομία της περιοχής αποφάσισε ότι θα «υπήρχε υψηλός κίνδυνος βίαιων επεισοδίων», και έβγαλε... απαγορευτικό. Διοργανωτής, εκθέτες και όσοι είχαν προ-αγοράσει εισιτήρια είναι φυσικά έξαλλοι

Σούζες τέλος

Όταν οι περισσότεροι δεκαοκτάχρονοι κοιτάνε πως θα ξεκλέψουν ώρες από το διάβασμα για να κάνουν καμιά βόλτα, ο Ben Gulag αποφάσισε να σώσει το περιβάλλον. Επιστρέφοντας από ένα ταξίδι στην Κίνα, όπου τα άπειρα κακοσυντηρημένα 50άρια γέμιζαν την ατμόσφαιρα με απίστευτο καυσαέριο, κλείστηκε στο εργαστήριό του με στόχο να αναστρέψει την κατάσταση. Στόχος η οικολογική μετακίνηση. Ξεκίνησε με σκίτσα, προχώρησε με το Google sketchup και τελείωσε με μια δωρεάν έκδοση του CAD προγράμματος της Solidworks, που έφτασε σπίτι του όταν ο πωλητής που προσπαθούσε να τον πείσει να το αγοράσει είδε τι ετοίμαζε.

Βασισμένο στις ίδιες μηχανικές αρχές με το Segway, και με δύο γυροσκοπικά, ένα που ρυθμίζει την κίνηση εμπρός πίσω και ένα για το στρίψιμο, το Uno παραμένει δίκυκλο αν και στη συγκεκριμένη περίπτωση οι δύο τροχοί είναι τοποθετημένοι παράλληλα κάτω από τον αναβάτη. Το πλαίσιο βασίζεται στο R1, ενώ το κουστούμι είναι πολυεστερικό, σχεδιασμένο και αυτό από τον Ben. Το πλήρως λειτουργικό πρωτότυπο των φωτογραφιών ζυγίζει μόλις 55 κιλά, και οι μπαταρίες δίνουν αυτονομία 2.5 ωρών στους ηλεκτροκινητήρες του. Όσο για τα χειριστήρια... απλά δεν υπάρχουν. Πέρα από το τιμόνι για να κρατιέται ο αναβάτης, όλες οι λειτουργίες γίνονται με τον έλεγχο του σώματος. Εμπρός για επιτάχυνση, πίσω για φρενάρισμα, και αριστερά δεξιά το βάρος για αλλαγή κατεύθυνσης. Μια απορία έχουμε μόνο: Αν φτιάχνει κάτι τέτοιο στα 18 του, τι πρόκειται να δούμε τα επόμενα χρόνια;







Μοτοσυκλετιστική ιστορία

Με συναυλίες, τατουάζ και custom κατασκευή μοτοσυκλετών θα γιορτάσει η Harley Davidson τα εγκαίνια του μουσείου της στις 12 Ιουλίου. Περισσότερες από 450 μοτοσυκλέτες από τα 105 χρόνια της ιστορίας της εταιρείας θα εκτίθενται σε 40,000 τετραγωνικά μέτρα, ενώ αντίστοιχη προσοχή θα δοθεί στην κουλτούρα πίσω από το όνομα. Φωτογραφικό υλικό, βίντεο, παλαιός και νέος ρουχισμός καθώς και έγγραφα από το αρχείο της εταιρείας θα διδάσκουν τους επισκέπτες για την ιστορία της, πολλά εκ των οποίων δεν έχουν βγει ποτέ ως τώρα σε δημόσια θέα. Αν θέλετε να συνδυάσετε μια επίσκεψη στο Milwaukee με μια βόλτα στο μουσείο, καλό είναι να αποφύγετε την περίοδο 28-31 Αυγούστου, καθώς αυτή την περίοδο θα είναι κλειστό λόγω του εορτασμού των 105 ετών της εταιρείας. Αν το Milwaukee σας πέφτει κομματάκι μακριά, μπορείτε να παρακολουθήσετε την πορεία κατασκευής του μουσείου στη webcam που έχει στήσει γι' αυτό το σκοπό η εταιρεία, στη διεύθυνση: http://www.h-dmuseum.oxblue.com/?locale=en_US&bmLocale=en_US





2CT
TWO COMPOUND TECHNOLOGY
Power Race Pilot Power 2CT Pilot Road 2



Όλες οι τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στα ελαστικά μοτοσυκλετών της Michelin προέρχονται κατευθείαν από την εμπλοκή μας στους αγώνες. Με 350 νίκες και 26 Παγκόσμιους τίτλους στην κορυφαία κατηγορία των Grand Prix Μοτοσυκλετών, η Michelin ξεκάθαρα χρησιμοποιεί την εμπλοκή στους αγώνες σαν εργαστήριο έρευνας και εξέλιξης. Τα Slick, η τεχνολογία radial, το πυρίτιο και τα ενισχυμένα συνθετικά μίγματα γόμας, όπως και η τελευταία τεχνολογία 2 μιγμάτων της Michelin - 2CT, εξελίχθηκαν αρχικά για τους αγώνες και κατόπιν εφαρμόστηκαν στα ελαστικά των καταναλωτών. Αυτό που δίνει ασφάλεια και επιδόσεις σε έναν πρωταθλητή, βοηθά να απολαύσετε τα ίδια πλεονεκτήματα κι εσείς. Υπάρχουν πάντα κάποιοι μεταξύ μας που κατάλαβαν πολύ νωρίς τι είναι απαραίτητο για να παραμείνουν μπροστά από τους συναγωνιστές τους.

Για περισσότερες πληροφορίες στις πάνω από 35 χρόνια τεχνολογικές εξελίξεις των ελαστικών μοτοσυκλέτας της Michelin, επισκεφθείτε μας στο www.michelinmototechnologies.com

MICHELIN
Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

ebike.gr

first rides



Πολλά τα κυβικά στις πρώτες επαφές αυτού του τεύχους. Ο Σπύρος γεμίζει τη σέλα του ανανεωμένου Bandit και ο Μάνος εντυπωσιάζεται από το μεγάλο Fazer.



El Bandito

Ληστής δεν είναι μόνο εκείνος που σηκώνει τράπεζες με κοντόκανες καραμπίνες, είναι και αυτός που κάνει να κοκκινίζουν από ντροπή μοτοσυκλέτες που κοστίζουν 50% παραπάνω. Διότι δεν είναι όλοι οι Ληστές κακοί...

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



> φαντάζομαι πως όλοι καταλαβαίνετε τι σημαίνουν 11 κιλά ροπής στις 3500

Στην Ελλάδα όποιον και να ρωτήσεις, ως Bandit θυμάται το γυμνό τετρακύλινδρο 400 που μεσουράνησε στη δεκαετία του '90. Στον υπόλοιπο πλανήτη ωστόσο όλοι γνωρίζουν το Bandit 1200 ως μια μοτοσυκλέτα που έχει γράψει χρυσές σελίδες στις περισσότερες Ευρωπαϊκές αγορές και τις Η.Π.Α. από το 1995 που πρωτοπαρουσιάστηκε. Μαζί με το 650, η Suzuki αποφάσισε πέρυσι να το ανανεώσει πλήρως με έναν ολοκαίνουργιο κινητήρα –όχι εξ' ολοκλήρου από την καλή της την καρδιά φυσικά, έβαλε το χεράκι της και η Ε.Ε. με τις οδηγίες της.

Οι Ιάπωνες κινήθηκαν έξυπνα. Κράτησαν το ατσάλινο πλαίσιο και τη γνώριμη όψη, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον τους σε ένα μηχανικό σύνολο ανταγωνιστικό με τα σημερινά δεδομένα. Κρατώντας αρκετά δομικά στοιχεία του προηγούμενου κινητήρα, αύξησαν τη διαδρομή των εμβόλων κατά 5 χιλιοστά, φόρεσαν έναν σύγχρονο ψεκασμό με δύο πεταλούδες, έστρωσαν ηλεκτροχημικά (SCEM) τις εσωτερικές επιφάνειες των κυλίνδρων και, φυσικά, τον ξανασχεδίασαν με υγρόψυξη. Το αποτέλεσμα ήταν 98 επιπλέον κυβικά εκατοστά, από τα 1157 στα 1255cc. Η ονομαστική ιπποδύναμη παρέμεινε στα 100 άλογα, αλλά η αύξηση της διαδρομής των εμβόλων άλλαξε δραστικά τον τρόπο απόδοσής της. Η ισχύς μεγιστοποιείται περίπου 1000 στροφές χαμηλότερα, στις 7500, ενώ το colpo grosso παίχτηκε στη ροπή: μια αύξηση 20% με τη μέγιστη τιμή της πλέον στις 3500 στροφές και όχι γύρω στις 6500 του προηγούμενου μοντέλου. Φαντάζομαι πως όλοι καταλαβαίνετε τι σημαίνουν 11 κιλά ροπής στις 3500, έτσι; Αν όχι, ευχαρίστως να σας εξηγήσω: δεν είναι το πόσο, είναι το πώς. Ας πούμε ότι είσαι σχεδιαστής μοτοσυκλετών και έχεις στη διάθεσή του έναν τετρακύλινδρο 1255 κυβικών. Αν καταφέρεις να παράξεις λιγότερη ροπή από αυτή – διότι περί κατορθώματος θα πρόκειται – τότε καλύτερα να το ρίξεις στο πλέξιμο… Αυτό ήταν το εύκολο λοιπόν. Η μαγκιά γίνεται αντιληπτή μόλις πατήσεις το κουμπάκι της μίζας, κουμπώσεις πρώτη και ξεκινήσεις.



Στη λογική της οικονομίας κλίμακας, μέσα στο παραδοσιακό ρολόι δεξιά μπήκε μια οθόνη LCD με τα απολύτως βασικά: ταχύτητα, ώρα, στάθμη καυσίμου και χιλιομετρητές

Ωπ! Έχει και κιβώτιο;

Μια εβδομάδα πέρασα παρέα με το μεγάλο Bandit και έχω χάσει το μέτρημα πόσες φορές βρέθηκα να κινούμαι ανάμεσα σε ακινητοποιημένες φάλαγγες από κονσερβοκούτια με 15 στο κοντέρ και πέμπτη ή έκτη στο κιβώτιο! Δεν το έκανα επίτηδες (τις περισσότερες φορές τουλάχιστον), απλά είχα τόση πολλή ώρα να αλλάξω σχέση που ξεχνιόμουν. Όταν ξανάνοιγα το γκάζι συνειδητοποιούσα τι είχε γίνει καθώς η μοτοσυκλέτα επιτάχυνε μάλλον ράθυμα. Ένα κατέβασμα και… άντε γεια. Λες και κατέβαζα από τρίτη σε δευτέρα. Κι όλα αυτά στις 2000 στροφές, ή και χαμηλότερα!

Βήχες, λόξυγκες, σβησίματα και λοιπά αρχαιοελληνικά δράματα απλά δεν υπάρχουν. Ανοίγεις το γκάζι από οποιεσδήποτε στροφές (ας πούμε τις 1500), με οποιαδήποτε σχέση στο κιβώτιο κι η ζωή τραβά μπροστά.



Η ουρά θυμίζει supersport δεκαετίας, όπως άλλωστε και συνολικά η σχεδίαση του Bandit - και δεν έχουμε κανένα απολύτως πρόβλημα με αυτό







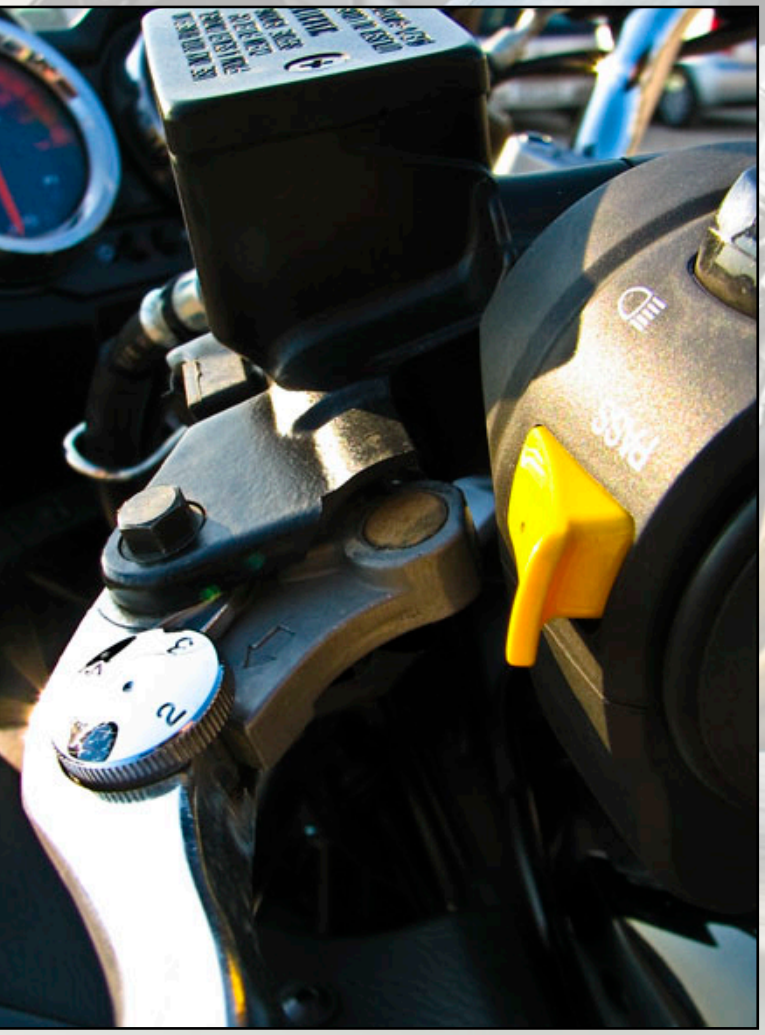
Έχει διαστάσεις αντιαρματικού, είναι πάρα πολύ ήσυχο και ο λαιμός από πίσω είχε ήδη δείξει μερικά πρώτα δείγματα σκουριάς

Μοιάζει σπαστή, μα δεν είναι. Δείχνει επίσης ανετότατη, και είναι

Άλλη μια ευχάριστη έκπληξη, η ποιοτική ρυθμιζόμενη μανέτα του υδραυλικού συμπλέκτη. Μπορώ να σκεφτώ κάμποσες πολύ ακριβότερες μοτοσυκλέτες με μανέτες της πλάκας







Και τάπες προφόρτισης στο πιρούνι. Απλά, με κατσαβιδάκι ή ένα λεπτό κέρμα στην ανάγκη

Μέχρι τις 2500 έχει ζωντανέψει για τα καλά και κάπου στη γειτονιά της μέγιστης ροπής της (3500) εκδηλώνει εμφανείς αποσχιστικές τάσεις – υπόψη, αυτό το τελευταίο συνεχίζει απρόσκοπτα μέχρι και τα κόκκινα στις 9500. Αυτό είναι το Bandit.

Ωραία, πείτε μου τώρα εσείς ποιος ο λόγος να αλλάζω σχέσεις, τι να τον κάνω τον συμπλέκτη; Να κουράζω τα δάχτυλά μου και να καίω τσάμπα βενζίνη για να παίζω με το κιβώτιο; Αφού όλη η καμπύλη αυτού του κατασκευάσματος είναι μια μέγιστη ροπή…

Ο νέος κινητήρας δουλεύει πολύ διαφορετικά. Ξεχάστε το τραχύ δούλεμα που χαρακτήριζε την αερόψυκτη γενιά, εδώ ο τετρακύλινδρος είναι βελούδινος όνομα και πράγμα. Ο διπετάλουδος ψεκασμός απλώνει άλλη μια στρώση βελούδο στην καθημερινότητα του Bandit, γεμίζοντας τις τρυπούλες δυστροπίας που συνήθως εμφανίζουν οι ψεκασμοί στις πολύ χαμηλές στροφές με – τι άλλο; – ροπή.

Η τελική του ταχύτητα θεωρητικά ξεπερνά τα 240 km/h, όπως λέει κι ο ποιητής όμως, δεν είναι ο προορισμός αλλά το ταξίδι ως εκεί. Καθώς η βελόνα του στροφόμετρου ταξιδεύει προς τις κόκκινες πολιτείες ανακαλύπτουμε μια υπέροχη νομοτέλεια. Με έκτη στο κιβώτιο, στις 4000 στροφές το ψηφιακό κοντέρ αναγράφει περίπου 120, χίλιες στροφές αργότερα 150, 6000 και 180, 7000 και 210. Αν συνέχιζε έτσι, χιλιάρικο και 30 χιλιομετράκια, ως τις 9500 θα έφτανε κοντά 285 τελική, αλλά αυτό δεν συμβαίνει γιατί πριν τις 8000 έχει αρχίσει η πτώση. Αυτός ο κινητήρας δεν φτιάχτηκε για να στροφάρει, τώρα δε με τις καινούργιες μακρύτερες μπιέλες ακόμη λιγότερο.

Η φυσιολογική του χρήση είναι να δουλεύει με τη ροπή του, με μια (και δύο, και τρεις…) πάνω στο κιβώτιο και χαλαρότητα. Αυτό γουστάρει να κάνει και, μετά από λίγο καιρό εξοικείωσης μαζί του, το ίδιο θα γουστάρεις κι εσύ. Είναι πειστικός αυτός ο Λιστής. Με τέτοιους ρυθμούς η κατανάλωσή του κυμαίνεται μεταξύ 6 και 7 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα, ανάλογα με πόση κίνηση θα φάει, πόση ώρα θα περάσει ρελαντί στο φανάρι περιμένοντας. Αν αρχίσεις να τον δουλεύεις ψηλότερα, πάνω από τις 5000, τότε πίνει λίγη περισσότερη αμόλυβδη, ανεβάζοντας τις επιδόσεις του πάνω από τα 8 λίτρα ανά 100, ενώ σα βγεις στον αυτοκινητόδρομο και αρχίσεις τις διακοσάρες, τότε να περιμένεις τουλάχιστον το δεκάρικο. Νηστικό αρκούδι δεν χορεύει.

Οφθαλμαπάτη

Μιλώντας για διακοσάρες, ας καταπιαστούμε λίγο με τον ρόλο αυτής της μοτοσυκλέτας. Εμφανισιακά μοιάζει με


ΔΟΚ-22



"δεν είναι η ιδανική μοτοσυκλέτα για να ψάξεις τον ταχύτερο γύρο σου"

sport touring και η αλήθεια είναι πως αυτή τη δουλειά την κάνει σχεδόν άριστα. Για να πάρει έπαινο θα χρειαστεί οπωσδήποτε μια ψηλότερη ζελατίνα (ή έναν κοντύτερο αναβάτη), καθώς η υπάρχουσα δεν καλύπτει καλά-καλά το στέρνο αν το μπόι σου ξεπερνά καθαρά τους 180 πόντους. Θα ταξιδέψει με όσα θες, αλλά αν το ρωτούσες θα σου πρότεινε κάτι μεταξύ 140 και 160. Με αυτές τις ταχύτητες θα έχεις και μια αποδεκτή αυτονομία από το ρεζερβουάρ που μένει από ανάσες πολύ πριν τους επιβαίνοντες. Αν θέλετε την άποψή μου, μερικά λίτρα ακόμη στα 19 του υπάρχοντος δεν θα χαλούσαν κανέναν, 2-3 έστω.

Εργονομικώς η μοτοσυκλέτα είναι ιδανικά ουδέτερη, η σέλα είναι αρκετά χαμηλή ώστε να φτάνουν όλοι κάτω και συνολικά το Bandit είναι πιο λεπτό απ' όσο περιμένει κάποιος από ένα τετρακύλινδρο 1250. Για την ακρίβεια, οι διαστάσεις του είναι ουσιαστικά ίδιες με το 650, με το οποίο μοιράζονται ένα κάρο εξαρτήματα όπως ρεζερβουάρ, πλαστικά και πάει λέγοντας. Αυτό άλλωστε είναι και ένα από τα βασικά μέσα με τα οποία επιτυγχάνεται η τόσο χαμηλή του τιμή.

Αν κάποιος τρομάζει με την ιδέα μιας τόσο «μεγάλης» μοτοσυκλέτας, ας κάνει τον κόπο να το πάει μια βόλτα και θα ανακαλύψει πως θα μπορούσε να είναι οποιοδήποτε μεσαίο τετρακύλινδρο της αγοράς, απλά με τον διπλάσιο κινητήρα – σε όλα του τα νούμερα εκτός των εξωτερικών διαστάσεων. Κάτι που σημαίνει πως το μεγάλο Bandit κάνει μια χαρά και για καθημερινή χρήση, είναι πανεύκολο στην οδήγηση, γραμμικό και φιλικό χάρη στον εξαιρετικό του ψεκασμό. Επιπλέον, είναι μοτοσυκλέτα που σε προτρέπει να κινείσαι χαλαρά, δεν αρέσκεται σε αταξίες. Στο χαλαρό και ήρεμο, δε, ρίχνεις και στις περισσότερες μοτοσυκλέτες που θα συναντήσεις στο φανάρι χωρίς καν να πλησιάσεις ποτέ στα κόκκινα του στροφόμετρου.

Αθλητισμός από τον καναπέ

Ωραία, touring είναι, μήπως είναι και sport; Η Suzuki έχει άλλες μοτοσυκλέτες με αναλώσιμα μαρσπιέ, το Bandit προορίζεται να καλύψει διαφορετικές είδους ανάγκες. Οι αναρτήσεις του είναι – σε πλήρη αντιδιαστολή με τον κινητήρα του – προσανατολισμένες στο χαμηλό κόστος, αυτό που συχνά διαβάζουμε ως «προσανατολισμένες προς την άνεση». Όντας αρκετά μαλακές σαφώς και είναι πιο άνετες από ένα supersport τσιμέντο, αλλά λίγη παραπάνω αντίσταση στη συμπίεση θα ήταν καλοδεχούμενη. Το πιρούνι δείχνει σαφώς πιο στιβαρό από το αμορτισέρ και μέχρι κάποιο όριο εμπνέει ασφάλεια στη στροφή. Όσο το πιέζεις, ωστόσο, τόσο περισσότερο αρχίζει να προειδοποιεί να κόψεις ρυθμό, κι αυτό είναι ένα σπουδαίο κατόρθωμα για ένα low budget πιρούνι. Εξηγούμαι: κανένας (νοήμων) άνθρωπος δεν θα το κατηγορήσει που αδυνατεί να ακολουθήσει ρυθμούς GSX-R, αλλά όλοι μπορούν να εκτιμήσουν το ότι προειδοποιεί αρκετά πριν το φυσικό του όριο. Ονομάζεται feedback και είναι προσόν μόνο αξιόλογων αναρτήσεων.

Το αμορτισέρ δείχνει μάλλον πιο αδύναμο. Η φτωχή απόσβεση συμπίεσής του εκδηλώνεται σε κάθε ευκαιρία, ενώ με τις ρυθμίσεις προφόρτισης και επαναφοράς λίγο μπορείς να βελτιώσεις την κατάσταση. Εδώ που τα λέμε, αυτές υπάρχουν κατά κύριο λόγο για προσαρμογή σε τουριστικής φύσης φορτίο και όχι για να μπαίνεις στη στροφή με περισσότερα. Αν το ψάξεις λιγάκι, ωστόσο, θα βοηθήσει κομματάκι και σε αυτόν τον τομέα.

Πάντως, όπως συμβαίνει συνήθως με τις μοτοσυκλέτες που φτιάχτηκαν για άνετα ταξίδια, το Bandit μπορεί να στρίψει με όλα κάτω και πολλά χιλιόμετρα στο κοντέρ του σε ανοικτές, μεγάλες καμπές με πολύ καλή άσφαλτο – όπως είναι η Περιφερειακή του Υμηττού, όπου τσάκισα σε βαθμό εκτελεστικού αποσπάσματος κάμποσα όρια ταχύτητας και το ευχαριστήθηκα κιόλας. Οι μαλακές αναρτήσεις επιτρέπουν μικρές διορθώσεις στην τροχιά σου, ακόμη κι όταν είσαι τέρμα κάτω με 200. Εκεί που αρχίζουν τα δύσκολα είναι σε στενό στροφιλίκι. Το Bandit δεν αρέσκεται σε σφαλιάρες, ούτε σε ασφυκτικές φουρκέτες. Αν πας χαλαρά κι όμορφα δεν θα σε απασχολήσει καθόλου, αλλά σε τέτοιες διαδρομές δεν είναι η ιδανική μοτοσυκλέτα για να ψάξεις τον ταχύτερο γύρο σου.

Στα φρένα η κατάσταση είναι πολύ καλύτερη. Η Suzuki δεν έπεσε στην παγίδα της οικονομίας και τοποθέτησε τετραπίστονες δαγκάνες μπροστά. Στο χέρι τις αισθάνεσαι λίγο σπογγώδεις, αλλά έχουν όση δύναμη χρειάζεται για τη φόρα που μπορούν να μαζέψουν τα κάμποσα κιλά του Bandit. Η ελλιπής αίσθηση στη μανέτα καλύπτεται με το παραπάνω από το εξαιρετικό ABS. Πρόκειται για μια ευχάριστη έκπληξη στο Bandit, καθώς δεν είναι λίγες οι πολύ ακριβότερες μοτοσυκλέτες που έχουμε οδηγήσει με πολύ κατώτερα συστήματα αντιμπλοκαρίσματος. Γρήγορο στις επεμβάσεις του, τίθεται σε λειτουργία πραγματικά μόνο όταν το παρακάνεις, ακόμη και πίσω.

Να το πάρω το κορίτσι;

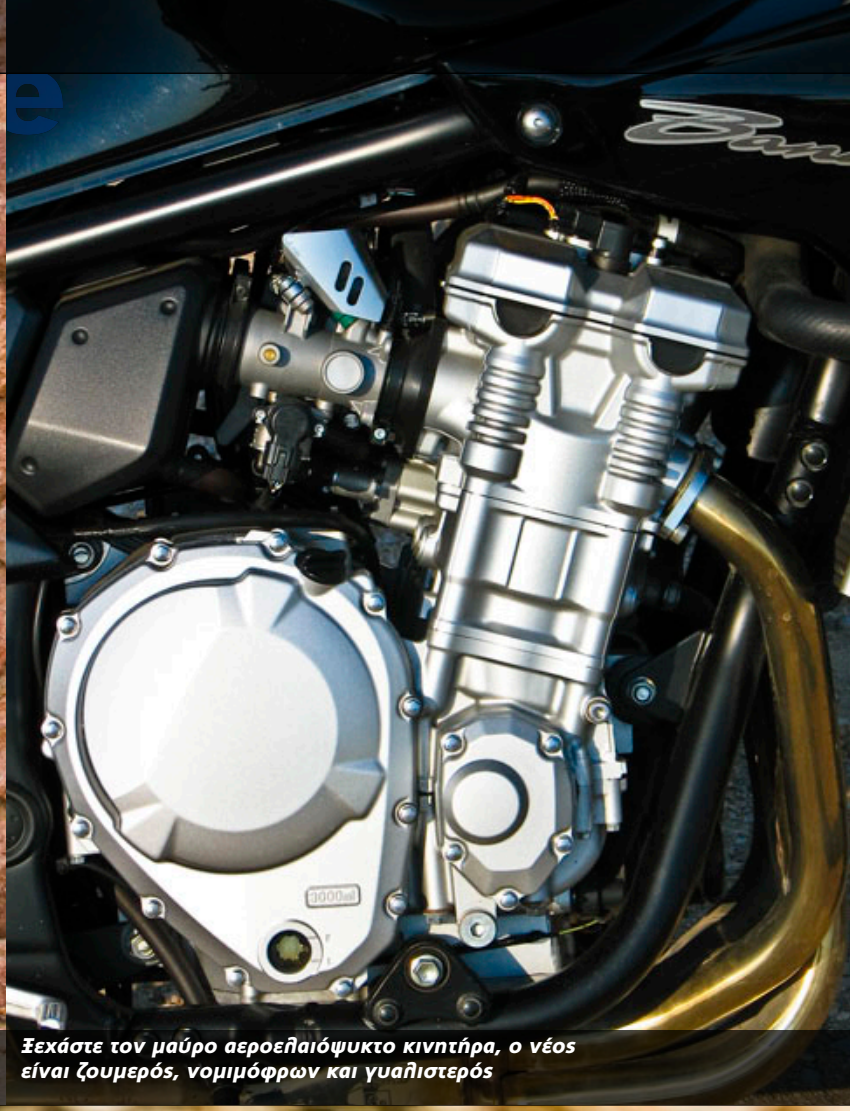
Λοιπόν, γράφουμε σε ένα χαρτί 8995€ και μετά ψάχνουμε να βρούμε ανταγωνιστικές προτάσεις με κριτήριο ΚΑΙ την τιμή. Αν τις βρείτε, σας παρακαλούμε πολύ να μας τις στείλετε. Αν το πάμε στα κυβικά, ντροπιάζει τη μεγάλη πλειοψηφία





Κατά σειρά αξιολόγησης, αξιοπρεπές πιρούνι, δυνατά φρένα, εξαιρετικό ABS





Ξεχάστε τον μαύρο αεροελαιόψυκτο κινητήρα, ο νέος είναι ζουμερός, νομιμόφρων και γυαλιστερός





SUZUKI GSF 1250 S BANDIT ABS
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
8,995€

των μεγάλων on-off που φτάνουν να κοστίζουν ως και διπλάσια, καταφέρνοντας στον δρόμο λίγα περισσότερα (ενίοτε δε και λιγότερα) από το Bandit. Αν το κοιτάξουμε από οικονομικής σκοπιάς, εδώ η κατάσταση γίνεται ακόμη πιο ενδιαφέρουσα. Υπάρχουν μοτοσυκλέτες γύρω στα 600cc, με διάφορες διατάξεις και αριθμό κυλίνδρων, που κοστίζουν παραπλήσια λεφτά, χωρίς να μπορούν όλες να ισχυριστούν πως προσφέρουν περισσότερα ή καλύτερα από τον Bandit. Εδώ μιλάμε πως του αλλάζεις ζελατίνα, αμορτισέρ, σκαλίζεις το πιρούνι, παίρνεις βαλίτσες κι έχεις φτάσει στο κόστος απόκτησης πολλών άλλων μοτοσυκλετών – που ενδεχομένως να χρειαστούν μετά τις ίδιες επεμβάσεις!

Εν ολίγοις, το GSF 1250 S είναι ένα γιγάντιο κελεπούρι για όποιον ψάχνει μια χρηστική μοτοσυκλέτα για μια ζωή. Με δωράκι, στην ήδη ευτελέστατη τιμή, το ABS και αρκετή ροπή για να ενθουσιάσει και τους κάπως πιο απαιτητικούς, πανεύκολο στην οδήγηση και με εγγύηση αξιοπιστίας, ε φυσικά να το πάρεις το κορίτσι κι ας είναι και Λησταρχίνα. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,130 mm
Πλάτος:	790 mm
Ύψος:	1,225 mm
Μεταξόνιο:	1,480 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	19 lt
Βάρος κατασκευαστή:	229 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υγρόψυκτος, τετρακύλινδρος σε σειρά, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 64 mm
Χωρητικότητα:	1,255 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.5:1
Ισχύς:	100/7,500 hp/rpm
Ροπή:	10.9/3,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	-/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων

ΠΙΣΩ:

	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17
Ελαστικό:	120/70-17 Dunlop Sportmax
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Tokico τεσσάρων εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	5.5 x 17
Ελαστικό:	180/55-17 Dunlop Sportmax
Φρένο:	Ένας δίσκος 240 mm, δαγκάνα Tokico ενός εμβόλου, ABS



GILERA®

Η GILERA ΣΥΝΙΣΤΑ Agip

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

Νέο GP800. Κάνει την καρδιά σου να χτυπάει δυνατά, με τη μυώδη, δυναμική εμφάνισή του. Αυτό όμως, το αναλαμβάνεσαι κοιτάζοντάς το. Αυτό που δεν θα αναληφθείς είναι η έκρηξη αδρεναλίνης που σου παρέχει η δύναμη και οι επιδόσεις του 4χρονου, δικύλινδρου κινητήρα των 850 κυβικών με ισχύ 75cv, που επιταχύνει 0 - 100 km/h σε λιγότερο από 6 sec και φτάνει τα 193 km/h τελικής ταχύτητας. Όλα αυτά τα μοναδικά τεχνικά χαρακτηριστικά συνδυάζονται με ένα αντίστοιχα κορυφαίο πακέτο εξοπλισμού. Το νέο GP800, είναι ένα υβρίδιο scooter και μοτοσικλέτας που δεν κάνει συμβιβασμούς. Δεν φοβάται τις στροφές, ούτε και τις συγκρίσεις.

Από τα 0 στα 100χλμ σε 5,7 δευτερόλεπτα

GP800

Μέρος της εξέλιξης GILERA αποτελούν και τα μοντέλα NEXUS και FUOCO

ΓΕΝΝΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΙΑ.

PIAGGIO HELLAS A.E. ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 7572200, FAX.: 210 7572185
e-mail.: piaggiohellas@gr.piaggio.com - www.gr.gilera.com



Οπτική απάτη

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος



Τόσο ίδιο αλλά τόσο διαφορετικό...
Η Yamaha επαναλαμβάνει τα ταχυδακτυλουργικά της κόλπα, κουνώντας το ραβδί πάνω από την οικογένεια των FZ1 – μόνο που αντί για λαγό, βγάζει από το καπέλο της εκπλήξεις και χαμόγελα

Το μεγάλο Fazer πάντα ήταν μια ιδιόμορφη μοτοσυκλέτα. Το μοντέλο πρώτης γενιάς, εφοδιασμένο με μια detuned έκδοση του κινητήρα του R1 της εποχής ήταν φανταστικό στο να καλύπτει μεγάλες αποστάσεις με ταχύτητα και άνεση, αλλά οι αναρτήσεις του τα έβρισκαν σκούρα όταν ζητούσες να εξαργυρώσεις τις επιταγές του κινητήρα. Το FZ1 άφησε τη «μπόλικη» αίσθηση του πρώτου Fazer, για να ασπαστεί μια πιο γωνιώδη σχεδίαση, με μικρότερες διαστάσεις και πιο σπορ αισθητική. Αυτές οι αλλαγές είχαν άμεσο αντίκτυπο στην εικόνα του και μεγάλη μερίδα κοινού το έβγαλε από τις επιλογές της, θεωρώντας το περισσότερο σπορ απ' ότι χρειαζόταν. Το κυριότερο πρόβλημα του FZ1 όμως δεν είχε να κάνει με την εμφάνιση αλλά με την καρδιά του και για την ακρίβεια με τις ρυθμίσεις του συστήματος ψεκασμού που είχαν και το κύριο μέρος της ευθύνης για τη χαμηλότερη απόδοση από το δωρητή του, το R1. Παρότι στα χαρτιά και στα δυναμόμετρα το FZ1 έβγαινε με το κεφάλι ψηλά, ελάχιστα μόνο χιλιόμετρα στο δρόμο αρκούσαν για να αποκαλυφθεί η αχίλλειος πτέρνα των νέων ρυθμίσεων. Με οτιδήποτε κάτω από μισό γκάζι, το Fazer κινούταν σβέλτα μεν, αλλά όχι με το σθένος που θα



Η προέλευσή του δεν κρύβεται, και με τις νέες ρυθμίσεις του ψεκασμού κλείνει τα στόματα στα παράπονα

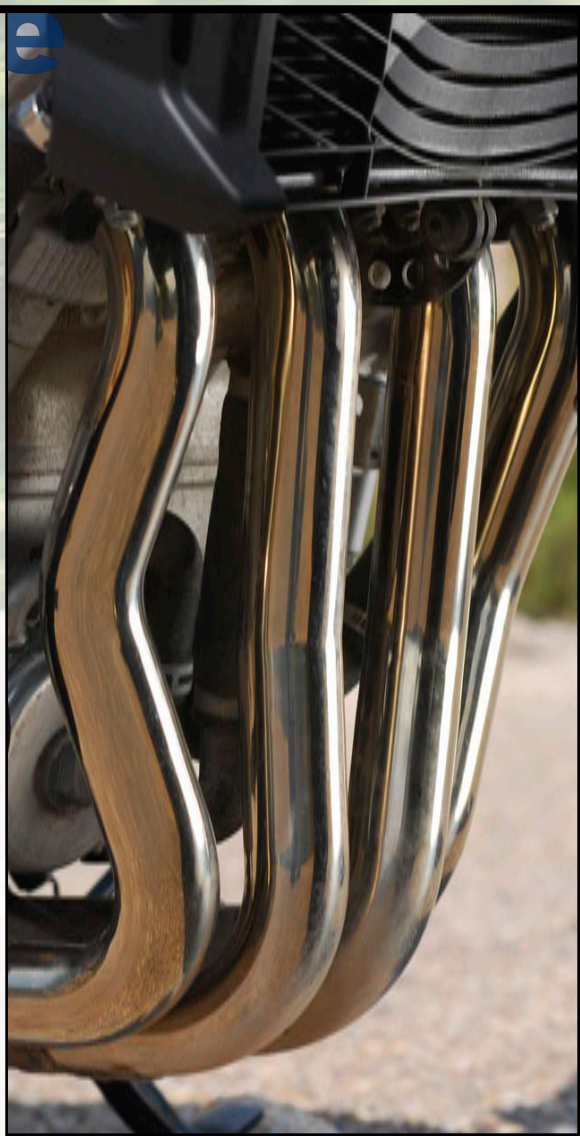


Ο απαραίτητος όγκος δεν είναι καμουφλαρισμένος αλλά γίνεται σχεδιαστικό εργαλείο – πόσο να ζυγίζει όμως όλο το μασίφ αλουμίνιο;



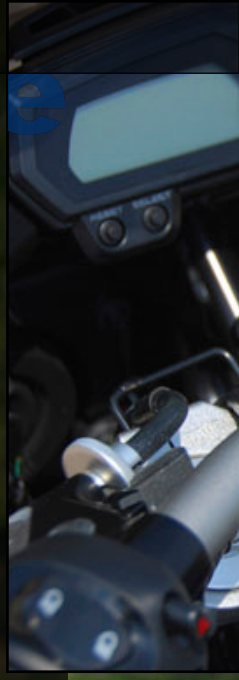


Παρά τη λιτή βάση πινακίδας, τα πίσω φώτα των FZ1 δεν είναι το δυνατότερό τους σημείο



Ανοξείδωτοι οι λαιμοί των εξατμίσεων – σημάδι προσοχής στη λεπτομέρεια και την μακροζωία.

> Η ευχρηστία όμως δεν είναι συνδεδεμένη υποχρεωτικά με την ανώδυνη συμπεριφορά



Παρά την επιθετική του σχεδίαση, το τιμόνι του Fazer αποδεικνύεται βολικό και άνετο, χάρη στο περιορισμένο του πλάτος



Περιέργως σκληρή η σέλα του αναβάτη, που μάλλον θα κουραστεί πριν τον συνεπιβάτη που κρατιέται άψογα από τις χειρολαβές



Μονομπλόκ δαγκάνες Sumitomo και καλά κρυμμένο ABS πίσω από το καπάκι. Εντυπωσιακή απόδοση και άριστη αίσθηση στη μανέτα



περίμενε κανείς από ένα κινητήρα 998 κυβικών. Η Yamaha είχε τα αυτιά της ανοιχτά, όμως, και η απόδειξη είναι το μοντέλο 2008.

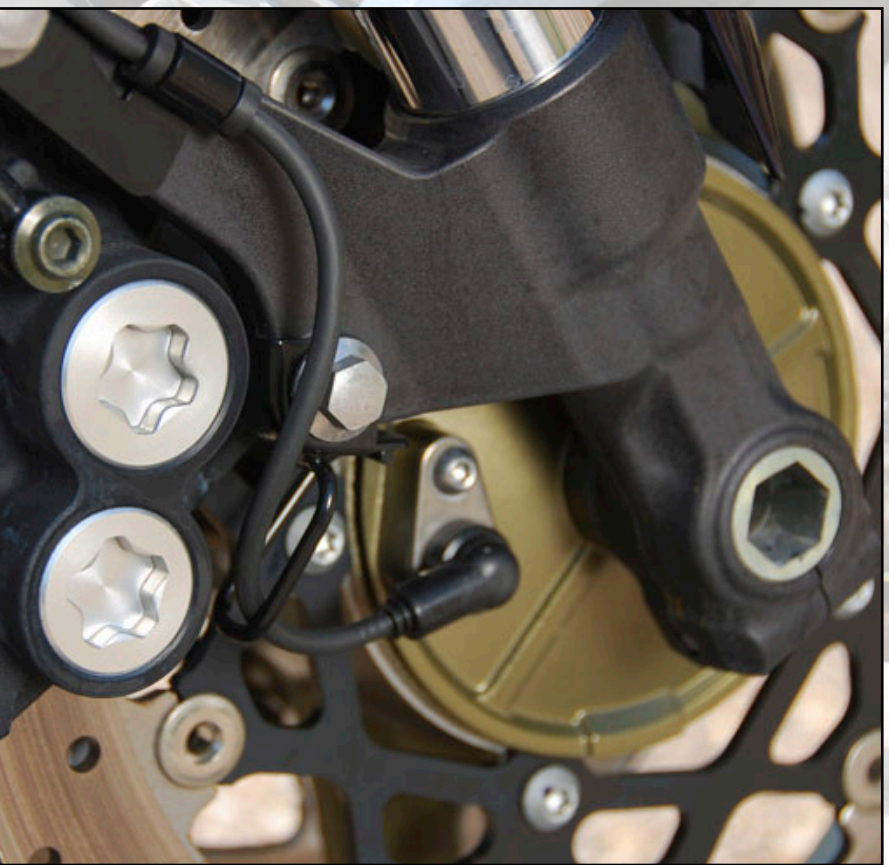
Αυτό είναι ίδιο με πριν!

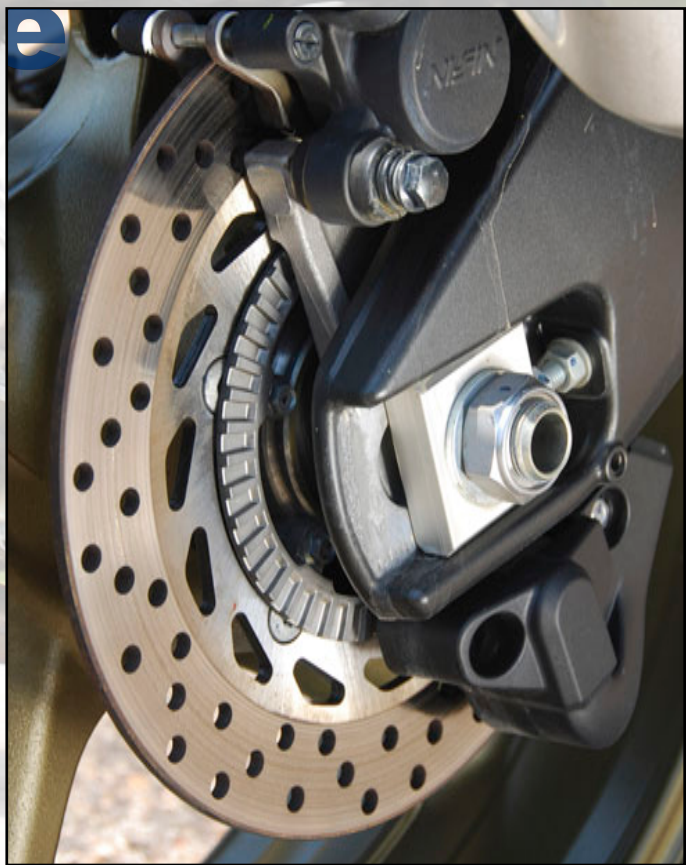
Εξωτερικά και πέρα από τα νέα χρώματα, δεν υπάρχει τίποτα που να υποδηλώνει ότι το FZ1 του 2007 είναι έστω και στο ελάχιστο διαφορετικό από το μοντέλο της προηγούμενης χρονιάς. Αυτό είναι όμως ένα συνηθισμένο κόλπο της εταιρείας των τριών διαπασών, να αλλάζει ριζικά τα μοντέλα της χωρίς εξωτερικές ενδείξεις. Το έκανε με το R6 το 2005, το επανέλαβε στο R6 του '08 και τώρα και στο FZ1, Fazer ή απλό. Μόνο που αυτή τη φορά οι εμφανισιακές αλλαγές είναι απλά ανύπαρκτες. Κάτω από το μέταλλο όμως υπάρχουν σημαντικές διαφορές, από αυτές που ακούγονται μηδαμινής σημασίας στα χαρτιά αλλά κάνουν τρελή διαφορά στην πράξη – και στην περίπτωσή μας αυτές δεν είναι άλλες από τη ρύθμιση του ψεκασμού. Μιας και δεν έχουμε ασχοληθεί στο παρελθόν με την οικογένεια FZ1, ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή:



Όπως και το μικρότερο FZ6, τα δύο αδέλφια μοιράζονται την καρδιά τους με το αντίστοιχο R της εποχής που παρουσιάστηκαν, στην περίπτωσή μας το προηγούμενο R1 με την 5αβάλβιδη κεφαλή. Ο κινητήρας διαθέτει φυσικά νέες πιο ήπιες ρυθμίσεις, αποδίδοντας πλέον 148 ίππους και 10.8 χιλιογραμμόμετρα ροπής, που φτάνουν και περισσεύουν για τέτοια μοτοσυκλέτα. Οι διαφορές του Fazer με το γυμνό FZ1 δεν περιορίζονται στην προσθήκη fairing, αλλά περιλαμβάνουν πιο τεμπέλικη γεωμετρία και διαφορετικό τιμόνι άρα και θέση οδήγησης. Έτσι, το πιο "πολεμικό" FZ1 αναλαμβάνει να παίζει με τα Streetfighter, ενώ το Fazer διατηρεί την πιο πολυχρηστική φιλοσοφία του προκατόχου του.

Η ευχρηστία όμως δεν είναι συνδεδεμένη υποχρεωτικά με την ανώδυνη συμπεριφορά και αυτό είναι κάτι που





συνειδητοποιείς από τη στιγμή που περνάς το πόδι σου πάνω από το Fazer. Δείχνει απίστευτα μαζεμένο και, με την εξαίρεση του φαρδιού ρεζερβουάρ που κρατά τα πόδια ανοιχτά, θα ορκιζόσουν ότι πρόκειται για 600άρι. Βέβαια, αν ούτε το ρεζερβουάρ αρκεί για να σας πείσει, οι όποιες αμφιβολίες έχουν μείνει εξαφανίζονται τη στιγμή που πατάς τη μίζα και ξυπνάς τον τετρακύλινδρο των 998 κυβικών.

Παρά τις αλλαγές που έχουν γίνει, οι Supersport καταβολές του συνόλου δεν κρύβονται. Η μεγάλη αλλά περιέργως όμορφη εξάτμιση αφήνει ένα μπάσο ήχο, ενώ οι κινήσεις στο δεξί γκριπ εκτινάσσουν τη βελόνα του στροφομέτρου, αποδεικνύοντας ότι η γνωστή ευστροφία παραμένει χάρη στα ελαφρά κινούμενα μέρη. Παρά την επιθετική σχεδίασή του, το τιμόνι είναι βολικό και με τα ψηλά καβαλέτα έρχεται άνετα στα χέρια. Τράβηγμα του μαλακού συμπλέκτη, πρώτη στο γλυκό κιβώτιο και με μια τελευταία ματιά στα όργανα που θυμίζουν πλέον το φανάρι του BMW F800GS, ξεκινάμε να δούμε τις αλλαγές στην πράξη.

Παρά το βάρος του στα χαρτιά, το Fazer κινείται με χαρακτηριστική ευελιξία, χάρη στις μαζεμένες διαστάσεις και τη σωστή κατανομή του βάρους. Αυτό που κάνει μεγαλύτερη εντύπωση όμως είναι το πόσο έχει μεταμορφωθεί ο κινητήρας και η απόκρισή του στο μικρό άνοιγμα του γκαζιού. Ελάχιστες μοίρες περιστροφής φτάνουν πλέον για να κινείσαι, όχι απλώς σβέλτα αλλά γρήγορα, με τις στροφές να ανεβαίνουν χωρίς να το καταλαβαίνεις. Εκεί που με τα περισσότερα χιλιάρια όταν κινείσαι χαλαρά έχεις συνήθως τη βελόνα του στροφομέτρου γύρω στις 4.000 σ.α.λ. στο FZ1 βρίσκεσαι πολύ πιο συχνά απ' ότι νομίζεις στον διπλάσιο αριθμό περιστροφής – αλλά με ελάχιστο γκάζι. Και η σημαντική διαφορά είναι ότι όταν αποφασίσεις να το ανοίξεις, έχεις τον κινητήρα στη γεμάτη του περιοχή, με το Fazer να βρυχάται και να εκτινάσσεται μπροστά.

Με την ίδια ευκολία που ανεβαίνουν οι στροφές, ανεβαίνουν και τα χιλιόμετρα – και λίγο αφηρημένος να είσαι, αναρωτιέσαι πότε βρέθηκες να πηγαίνεις με 160 χιλιόμετρα, τη στιγμή που το γκάζι είναι στους 2 πόντους από τέρμα κλειστό. Όλη αυτή η ταχύτητα βέβαια δεν είναι καθόλου απολαυστική χωρίς αντίστοιχο πλαίσιο και αναρτήσεις και εκεί είναι που το FZ1 δείχνει τον καλό του εαυτό. Ελαφρώς σφιχτό, χωρίς να γίνεται όμως κουραστικό στις χαμηλές ταχύτητες (μια φράση που επαναλαμβάνεται αρκετά συχνά τελευταία), ανταποδίδει με ιδιαίτερα συγκροτημένη συμπεριφορά. Ευέλικτο αλλά όχι νευρικό χάρη στη γεωμετρία και το 190άρι πίσω ελαστικό, αλλάζει γραμμές πανεύκολα και διατηρεί σταθερή την τροχιά του ότι και να γίνει όσο είσαι λογικός με το γκάζι. Αν το παρακάνεις, το Michelin Pilot Road υπενθυμίζει ότι είναι σχεδιασμένο για μακροζωία και όχι για οριακή συμπεριφορά, με μικρά γλιστριματάκια που μαζεύονται από το πλαίσιο όσο κρατάς το γκάζι ανοιχτό.

Αυτό είναι και το μεγαλύτερο ατού του Fazer, που είναι πλήρως εκμεταλλεύσιμο πλέον χάρη στις νέες ρυθμίσεις του κινητήρα. Με την ίδια ευκολία που ανεβάζει χιλιόμετρα, αλλάζει και κατεύθυνση, χωρίς να αφήνει το παραμικρό ψήγμα αμφιβολίας να φτάσει στον εγκέφαλο του αναβάτη. Είναι από τις ελάχιστες μοτοσυκλέτες που σου μεταφέρουν τέτοια αίσθηση ασφάλειας ώστε να μην ενοχλείσαι από παρανοϊκές κινήσεις των υπόλοιπων



Το FZ1 άφησε τη «μπόλικη» αίσθηση του πρώτου Fazer, για να ασπαστεί μια πιο γωνιώδη σχεδίαση...

χρηστών του δρόμου ή από στροφές που αποδεικνύονται πολύ πιο σφιχτές απ' ότι υπολόγιζες. Πιέζεις ελάχιστα το τιμόνι και κλείνεις κατά βούληση την τροχιά σου, ενώ η γραμμικότητα της απόδοσης του κινητήρα εξασφαλίζει ότι η επιτάχυνση που παίρνεις είναι ακριβώς αυτή που θέλεις – απλή α.π.ό.λ.α.υ.σ.η.

Αν κάπου εδώ όλα ακούγονται πολύ ωραία και περιμένετε να σας τα χαλάσω, θα χρειαστεί λίγη ακόμα υπομονή, γιατί τα θετικά σημεία του Fazer συνεχίζουν: Οι τετραπίστονες δαγκάνες της Sumitomo δεν υστερούσαν ποτέ σε δύναμη ή αντοχή, και η συγκεκριμένη τοποθέτηση ABS είναι από τις ελάχιστες που δε χαλούν τη συνταγή. Άμεση απόκριση στο άγγιγμα της ρυθμιζόμενης μανέτας, γραμμικότητα και δυνατή επιβράδυνση. Αυτή η τριλογία της απόδοσης έχει ως κερασάκι ένα από τα καλύτερα ABS που έχω δοκιμάσει, με απαλούς παλμούς στη μανέτα όταν το σύστημα μπαίνει σε λειτουργία και μεγάλη δειγματοληψία που δεν αφήνει το σύστημα να «χαζέψει» όταν περνάς φρεναριστός από ανωμαλίες. Το πίσω φρένο δεν έχει την ίδια απόδοση, αφήνοντας μεγαλύτερα κενά ανάμεσα στο άφημα των φρένων και την επανενεργοποίησή τους, αλλά αυτό είναι αναπόφευκτο λόγω των εγγενών γεωμετρικών χαρακτηριστικών όλων των μοτοσυκλετών.

Αυτά πάνω κάτω είναι κοινά και στο γυμνό FZ1, το οποίο όμως επ' ουδενί δεν είναι σε θέση να προσφέρει την άνεση του Fazer στο ταξίδι. Παρότι το fairing είναι μαζεμένο και η ζελατίνα χαμηλή για λόγους αισθητικής, η πράξη αποδεικνύει ότι κάνει μια χαρά τη δουλειά της σε ταχύτητες κάτω των 200 km/h – ένας ακόμα λόγος που δεν καταλαβαίνεις πότε μαζεύεις χιλιόμετρα. Από εκεί και πάνω ο αέρας αρχίζει να ενοχλεί, όχι όμως στο κεφάλι όπως θα περίμενε κανείς, αλλά στα χέρια. Σχετικά περίεργο παράπονο ομολογουμένως, αλλά αρκετά ενοχλητικό όταν χρειάζεται να εγκαταλείψεις την χαλαρή θέση οδήγησης για μια πιο πολεμική και σφιχτή, ώστε να μην αλλάζεις κατεύθυνση χωρίς τη θέλησή σου.

Όλα αυτά βέβαια περνούν απαρατήρητα από το συνεπιβάτη, ο οποίος κρατιέται σε ένα σημείο χάρη στις πρακτικές χειρολαβές και είναι ξεκούραστος και χαλαρός στην απόλαυση του τοπίου. Αυτό που δεν περνά απαρατήρητο ούτε από αυτόν είναι το πάτημα του FZ1, που προσφέρει ένα ακόμα πέπλο ηρεμίας στην όλη διαδικασία.

Αν υπάρχει ένα σημείο που πληγώνει την τουριστική αρματωσιά του Fazer, δεν είναι άλλο από την κατανάλωση βενζίνης. Περιμένεις από ένα χιλιάρι να καίει, αλλά αυτό που σίγουρα δεν περίμενα ήταν να ανάψει το λαμπάκι της ρεζέρβας στα σκάρτα 170 χιλιόμετρα, ειδικά τη στιγμή που αυτά είχαν καλυφθεί σε ιδιαίτερα χαλαρούς ρυθμούς. Η απεργία των μεταφορέων και η ταυτόχρονη εξάντληση της αμόλυβδης στα βενζινάδικα έκανε τη διαδρομή της επιστροφής ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα, με τα γνωστά σβησίματα του κινητήρα στις κατηφόρες και το σταθερά ελάχιστο γκάζι να κυριαρχεί.

Ιδιομορφίες

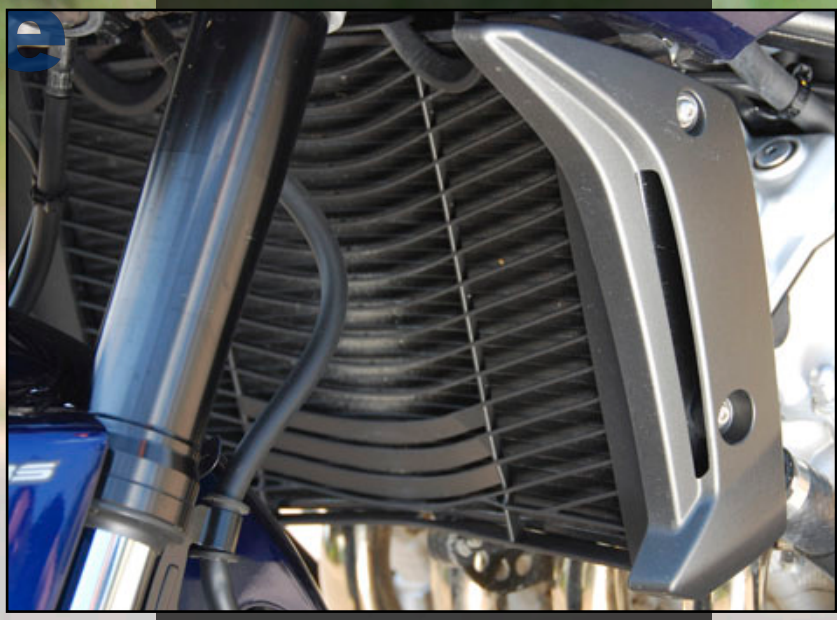
Υποθέτω ότι δε θα προξενήσει ιδιαίτερη έκπληξη σε κανέναν που έχει κάνει τον κόπο να διαβάσει όλο το κείμενο ότι το FZ1 Fazer ABS (για να χρησιμοποιήσουμε και μια φορά όλο το όνομά του) μου άρεσε και μου άρεσε







Δείχνει πολύ μεγαλύτερο από τα 18 λίτρα που χωράει, και προσφέρει άριστο γκριπ στο φρενάρισμα – όχι όμως και στις στροφές



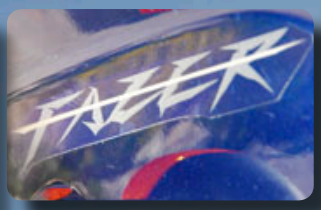
Ο κινητήρας του FZ1 παράγει μεγάλη θερμότητα – και το μεγάλο ψυγείο είναι έξυπνα κρυμμένο πίσω από τα πλαστικά καπάκια του



Μεγάλο μέρος της συμπεριφοράς του Fazer οφείλεται εδώ.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,140 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	1,205 mm
Μεταξόνιο:	1,460 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Ρεζερβουάρ:	18 lt
Βάρος κατασκευαστή:	205 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, 2EEK, 5B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	77 x 53,6 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς:	148/11,000 hp/rpm
Ροπή:	10.8/8,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	130/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, τετραέμβολες μονομπλόκ δαγκάνες Sumitomo, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6.0 x 17΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road 190/50-17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου με γλίστρα, ABS



YAMAHA FZ1 FAZER ABS
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
11,700€

πολύ. Τόσο που άρχισα να σκέπτομαι μήπως θα ήταν καλύτερη επιλογή για τη χρήση που κάνω απ' το R6 μου, το οποίο πολύ θα ήθελα να είχε την ποιότητα κατασκευής του μεγάλου Fazer. Η τιμή του είναι ιδιαίτερα λογική, τόσο από μόνη της όσο και σε σχέση με τον ανταγωνισμό, ειδικά όταν μιλάμε για ένα σύνολο χωρίς ουσιαστικά ψεγάδια. Εκεί που μου τα χαλάει το FZ1 όμως είναι στην κατανάλωση, καθώς ουδέποτε έκαψε κάτω από 8.2 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, ενώ λίγο παιχνίδι με το γκάζι αρκεί για να περάσεις χαλαρά τα 9. Και παρά την ολοένα και αυξανόμενη τιμή της αμόλυβδης, ο προβληματισμός μου δεν είναι τόσο οικονομικός όσο πρακτικός. Είναι πραγματικά κρίμα να ταξιδεύεις με μια μοτοσυκλέτα που τα κάνει όλα τόσο καλά, μόνο και μόνο για να αγχώνεσαι με τους ανεφοδιασμούς. Αν από την άλλη, όπως και το 90% των μοτοσυκλετιστών δεν ασχολείστε με ταξίδια, τότε στο Fazer θα βρείτε πολύ περισσότερα απ' όσα περιμένατε – και απ' όσα φαίνονται με την πρώτη ματιά. <<

The All-New
Fuel EX

TREK

YOU'LL NEVER THINK OF TRAIL BIKES THE SAME.



SUSPEND CONVENTIONAL THOUGHT.

FEATURING: ABP, FULL FLOATER AND EVO LINK

Λεωφόρος Βάρης Κορωπίου & Μακεδονίας 2, Βάρη 166 72, Αττική
Τηλ: 210 9612929, Fax: 210 9612520, www.cyclist.gr, info@cyclist.gr

Cyclist.gr

cover story



Τα δικύλινδρα Supermoto μεγάλου κυβισμού έχουν απήχηση και -απρόσμενα- τουλάχιστον ένα λόγο ύπαρξης. Ο Σπύρος επιλέγει το καλύτερο.


marchesini
BMW

BMW HP2 Megamoto vs Ducati Hypermotard vs KTM 990



Super Mega Hyp

έγραψε: Σπύρος Τσαντήλας, **οδήγησαν:** Όλοι
φωτογράφησαν: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

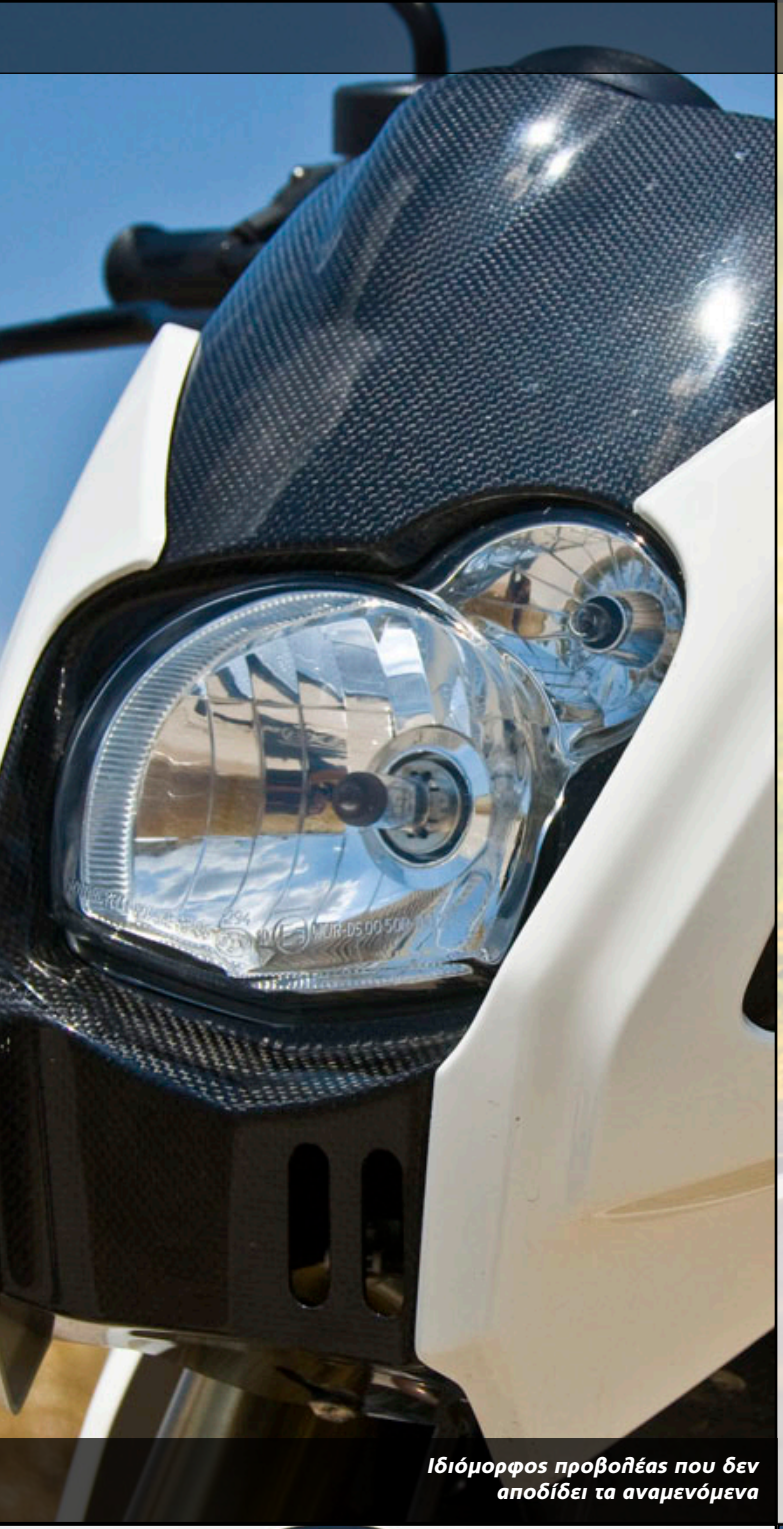


Σε αυτό τον κόσμο υπάρχουν παιχνίδια για μικρά παιδιά και παιχνίδια για μεγάλα παιδιά. Τα δεύτερα συνήθως κοστίζουν περισσότερο, αλλά τα αξίζουν τα λεφτά τους. Στις επόμενες σελίδες θα παίξουμε με τρία από αυτά που φτιάχτηκαν αυστηρώς για ενηλίκους

er

BMW HP2 Megamoto vs Ducati Hypermotard vs KTM 990 SM





Ιδιόμορφος προβολέας που δεν αποδίδει τα αναμενόμενα

Αν περπατήσουμε αντίστροφα στο χρόνο για να φτάσουμε στη γένεση των μεγάλων SM θα κάνουμε μια στάση στο Yamaha TDM 850, την πρώτη μοτοσυκλέτα που δήλωνε on-off αλλά προδιδόταν από τα λάστιχά της. Αν κάνω λάθος και δεν ήταν η πρώτη, σίγουρα είναι αυτή που γέμισε τους δρόμους και έκτισε την κοινωνική αναγνώριση της ιδέας "μεγάλο on-off μόνο για άσφαλτο". Πρόκειται για το κομβικό σημείο σε μια διαδικασία εκπολιτισμού από τα χειροποίητα μονοκύλινδρα MX με street ρόδες ως τις σύγχρονες μεγάλες μοτοσυκλέτες "τύπου SM" – όπως λ.χ. το Triumph Tiger που περισσότερο ταξιδεύουν παρά παίζουν. Μόνο που, αν θέλουμε να μιλήσουμε με καθαρόαιμους motard όρους, το DNA, η σκέψη, ο τρόπος ζωής ενός σωστού SM πρέπει να είναι το παιχνίδι, χωρίς συμβιβασμούς. Ώσπου δύο ευρωπαϊκές εταιρείες είπαν να το χοντρύνουν το παιχνίδι.

Εγένετο Ducati Multistrada. Ξαφνικά δεν είχαμε κάποιο μεγάλο on-off που φόρεσε άλλες ζάντες αλλά μια μοτοσυκλέτα φτιάχτηκε εξαρχής ως Μεγάλο Supermoto. Μετά ήταν και το KTM 950 SM. Αν το Multi θα μπορούσε να κατηγορηθεί ως πολύ "τουριστικό", με την πορτοκαλιά βόμβα όλες οι προφάσεις καταρρέουν – σα χάρτινοι πύργοι, που θα 'λεγαν και τα τηλεοπτικά μοσχάρια. Η Ducati είδε το trend και προχώρησε ένα βήμα παραπέρα – με βάση το Multi, πάρε Hyper, πάρε να 'χεις. Στη BMW είχαν φτιάξει το χωμάτινο HP2, πάρε και μια motard έκδοση, Megamoto όνομα και πράγμα. Τα είδε αυτά η KTM, είχε και το μοτέρ έτοιμο από τα νέα της ασφάλτινα παιχνίδια, et voilà 990 SM.

Το παιχνίδι δεν θα ξαναήταν ποτέ το ίδιο.

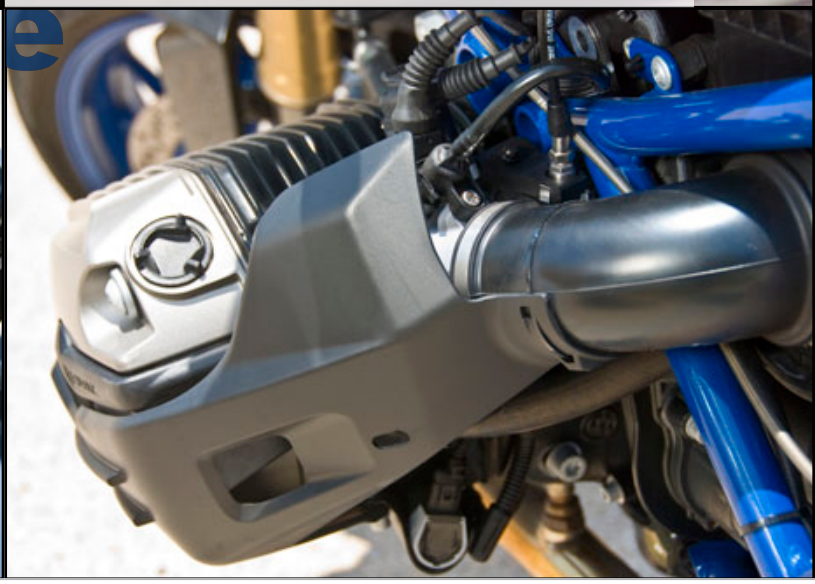
Καλωσορίσατε στην παιδική χαρά.

Περιεχόμενα

Η BMW παρουσίασε το Megamoto το 2006, ως μοντέλο του 2007. Είχε προηγηθεί η Enduro έκδοσή του, η οποία εγκαινίασε τη σειρά High Performance με το διακριτικό



Όργανα από GS που σου λένε πόσο σύντομα θα μείνεις από καύσιμο



Extra προστατευτικά στους κυλίνδρους - και όχι άδικα. Τι άλλο θα βρει πρώτο κάτω;

HP2. Θα μπορούσε κάποιος να πει πως επρόκειτο για ένα χωματερό 1200GS, αλλά το διαφορετικό πλαίσιο και το κανονικό μπροστινό θα τον πρόδιδαν. Πριν μερικά χρόνια, κατά την παρουσίαση του R1200S στη Νότια Αφρική, όλως τυχαίως είχα βρεθεί στο ίδιο βραδινό τραπέζι με ένα στέλεχος από το marketing της BMW Motorrad –αδυνατώ να θυμηθώ το όνομά του– και το άφησα να μου ξεφύγει. Μεταξύ τύρου και αχλάδου, λοιπόν, ιδού η απορία:

"Παίρνετε ένα GS, το γδύνετε από κάθε ηλεκτρονικό, εξοπλισμό και κουστούμια, γιατί μετά το πουλάτε τόσο πιο ακριβά;"

"Κοιτάξτε, θα μπορούσα να σας πω ότι η εξέλιξη του πλαισίου και η προσθήκη των διαφορετικών αναρτήσεων και της σπέσιαλ εξάτμισης κοστίζει παραπάνω γιατί είναι έξτρα και μικρές παραγγελίες. Θα ήταν αλήθεια, αλλά δεν θα δικαιολογούσε την τιμή από μόνη της. Η ουσία είναι πως η μοτοσυκλέτα τιμολογήθηκε έτσι ώστε να γίνει exclusive. Δεν μας ενδιαφέρει να πουλήσει σε χιλιάδες, αλλά να γίνει ένα συλλεκτικό μοντέλο."

Μετά από αυτό δεν απαντάς. Δεν υπάρχουν λόγια δηλαδή. Εξηγεί πολύ απλά αυτό που όλοι ξέρουμε: ότι το Megamoto δεν είναι αυτό που θα βλέπουμε κάθε μέρα στο δρόμο, αλλά αντιθέτως αυτό που θα θυμόμαστε όσες φορές το έχουμε συναντήσει.

Οι Ιταλοί ήξεραν ότι είχαν βάλει φωτιά στην κατηγορία με το Multistrada. Ίσως η πιο κοφτερή μοτοσυκλέτα του είδους της σε κάθε λογής στροφιλίκι, ήταν περισσότερο ένα ψηλόφτερο Monster παρά κάτι που ανήκε στην οικογένεια των μεγάλων on-off. Από τα σπλάχνα του γεννήθηκε το Hypermotard, όταν ο αερόψυκτος desmodue είχε ήδη προαχθεί από DS 1000 σε DS 1100. Μας ήρθε σε δύο εκδόσεις, την απλή και την S, με τη δεύτερη να ξεχωρίζει από το δίδυμο Marzocchi-Ohlins μπρος-πίσω και το



Πλήρως ρυθμιζόμενο Ohlins με εξαιρετικά σκληρές ρυθμίσεις από το εργοστάσιο





Πιο ψηλά από εδώ δεν γίνεται. Όλος αυτός ο χώρος είναι για έναν - συνεπιβάτη δεν παίρνει



Εξαιρετικό το φρένο με τις καμουφλαρισμένες δαγκάνες της Brembo. Τέτοια αίσθηση δεν υπάρχει σε άλλο BMW



Ανθρακόνημα παντού. Μικρή χωρητικότητα ρεζερβουάρ που σε στέλνει πολύ συχνά στις αντλίες

μπροστινό φρένο από 1098 που απειλεί με αποκόλληση αμφιβληστροειδούς σε κάθε φανάρι.
Αλήθεια, έχετε δει το promo video με τον Ruben Xaus, που τον πάνε σε μια πίστα και του δίνουν ένα Hyper να παίξει; Εντάξει ο τύπος είναι ασύλληπτο τιμόνι, ειδικά στις παντός είδους καγκουριές, αλλά μη νομίζετε πως η μοτοσυκλέτα είναι αμέτοχη, πως δεν παίζει ρόλο. Τα θέλει ο ποπός του Hyper, να μην πω πως σε βάζει να τα κάνεις όλα αυτά τα κακά, τα κατακριτέα, τα παράνομα πράγματα, όλα αυτές τις αλητείες. Θα τα πούμε αργότερα επ' αυτού.
Στο μεταξύ έχουμε να μιλήσουμε για το 990SM. Η KTM, για κάποιο λόγο που μόνο η ίδια γνωρίζει, το απέκρυψε από τα μεγάλα διεθνή σαλόνια. Ίσως δεν ήθελε να χαθεί στη σκιά του νέου superbike RC8 που αναμφίβολα συγκέντρωσε τους προβολείς πάνω του. Θυμάμαι χαρακτηριστικά μερικές μέρες αφότου έχω γυρίσει από Μιλάνο τον περασμένο Νοέμβρη, να με ρωτούν αν έχω δει το νέο SM… Το αγνοούσα. Ιντερνετική παρουσίαση, χωρίς ημίγυμνα μοντέλα και όλους τους δημοσιογράφους καλεσμένους, μακριά από εκθέσεις και φιέστες. Ο διεθνής Τύπος είχε σταματήσει να οσφραίνεται τον αέρα για νέα μοντέλα γιατί νόμιζε πως τα είχε δει όλα, δεν πήρε πρέφα ζαλισμένος από τα καυτά μωρά του Παρισιού και του Μιλάνου. Την έκανε την αίσθησή του πάντως. Ειδικά όταν τα πιο προσεκτικά μάτια έφτασαν σε εκείνη τη γραμμή των τεχνικών χαρακτηριστικών που ανέγραφε την εργοστασιακή ιπποδύναμη: 114 αλόγατα; Μούρλια…



Συμβατικό μπροστινό, αλλά το Paralever σταθερή αξία



Πανέμορφη ζάντα σε εντυπωσιακό χρώμα



Μπουμπουνητά, παραληρήματα και σκληρές σέλες

Η πρώτη χρονικά μοτοσυκλέτα που οδήγησα ήταν το BMW, με το οποίο είχαμε γνωριστεί από πέρυσι. Είναι ψηλό και το δείχνει από τα τεχνικά χαρακτηριστικά, έχει την ψηλότερη σέλα. Δεν είναι μόνο αυτό όμως. Η θέση οδήγησής του δεν προσφέρεται για μικρόσωμους. Η σέλα δεν σου δίνει την ευχέρεια να κινηθείς πολύ μπροστά, σε κουμπώνει εκεί που αρχίζει το ρεζερβουάρ και αυτό απέχει κάμποσο από το τιμόνι που είναι και αρκετά φαρδύ. Εν πρώτοις σου δίνει μια αίσθηση επιθετικότητας, νιώθεις "πίσω και σας έφαγα". Μετά έρχεται το μοιραίο πάτημα της μίζας και πλέον είσαι σίγουρος, θα τους φας όλους έναν προς έναν. Η ειδικά κατασκευασμένη Akrapovic μπουμπουνάει, όσο επιτρέπεται σε μια Γερμανίδα με έγκριση δρόμου, αλλά δεν υπήρξε ούτε ένας φίλος μου που να μην εκδηλώσει έκφραση θαυμασμού για τον ήχο. Όλοι ήρθαν πιο κοντά να μαρσάρουν λίγο το θηρίο στο ρελαντί και οι περισσότεροι ψιλοτρόμαξαν μόλις η μοτοσυκλέτα παλαντζάρισε ελαφρώς προς τα δεξιά. Μην ξεχνιόμαστε, είναι boxer με διαμήκη στρόφαλο και άξονα.
Πάνω απ' όλα, είναι μια ογκώδης κατασκευή με τιτάνιο εδώ, ανθρακόνημα εκεί, τον boxer σε κοινή θέα, είναι ψηλή και σε ψήνει πως είναι απαιτητική, πως δεν είναι εύκολη στην οδήγηση. Κάθε μύθος το έχει ανάγκη αυτό. Στις εντυπώσεις το HP2 ξέρει να ντριμπλάρει με τη μαεστρία ενός Μαραντόνα.
Δεν είναι τόσο δύσκολη στον χειρισμό της, τουλάχιστον εφόσον έχεις το φυσικό μπόι να φτάσεις να κόψεις τέρμα το τιμόνι. Ο ψεκασμός της είναι λίγο νευρικός στο άνοιγμα του γκαζιού αλλά από κει και μετά η δύναμη έρχεται προοδευτικά. Οι 100 ίπποι που φτάνουν στον τροχό είναι



Ψαρωτικός ήχος από το στάνταρ τελικό της Akrapovic




...το KTM σου δίνει τόση πολλή εμπι-
στοσύνη που, χωρίς μια γερή δόση σύνεσης
αργά ή γρήγορα θα σε στείλει
για βρούβες...


CLOVER
DUCATI
JOLLY CAFFÈ





εμφανείς από την αρχή, αν και πρέπει να ανοίξεις γερά το γκάζι για να ανακαλύψεις τη βασική διαφορά στο πέρασμα από τα 1150 στα 1200cc. Η νέα γενιά έχει άφθονη δύναμη και ψηλά, εκεί που τα 1100 και 1150 ούτε καν θα το ονειρεύονταν. Δύναμη, διάρκεια και πρωτόγνωρη ευστροφία για boxer. Ομολογουμένως, πάντως, ο κινητήρας αυτός δεν αρέσκεται να δουλεύει πολύ ψηλά, μετά τα 160-170 αρχίζει να σε αποθαρρύνει με τη λειτουργία του αν επιμείνεις. Ως εκεί, βέβαια, έχεις απολαύσει τον βασιλιά της ροπής με τα περισσότερα κυβικά σε όλη την κλίμακα των στροφών.

Αφήνοντας το BMW πέρασα στη σέλα του Hypermotard. Άλλη εμπειρία. Την πρώτη φορά που το καβάλησα ένιωσα πολύ παράξενα, είναι μικρότερο κι από τη γριά μου, KLX 650 του '95! Τον μπροστινό τροχό δεν τον βλέπεις καν, το μεταξόνιο είναι αισθητά κοντό και το οπτικό πεδίο γεμίζει με ελάχιστα κόκκινα πλαστικά, ένα μαύρο τιμόνι κι ένα μικρό όργανο. Η σέλα είναι η κοντύτερη των τριών, αλλά δεν είναι ο μισός πόντος, είναι η πολύ λεπτή σιλουέτα του Ducati που το κάνει πιο φιλικό σε μικρά αναστήματα.

Ο κινητήρας του είναι μακράν ο πιο θορυβώδης απ' όλους. Ηχηρό μοτέρ, φασαριόζες εξατμίσεις και έρχεται η ώρα να ανοίξουμε το γκάζι. Θα ορκιζόμουν πως βρήκα τις δυνατότερες μεσαίες του συγκριτικού, αν και μέσα μου ήξερα πως έχει τις μικρότερες τιμές απόδοσης. Δεν είναι πάντα στα νούμερα η αλήθεια όμως. Ο desmodue είναι ένα υπόδειγμα ελαστικότητας, πολύ σφικτός και ξέχειλος από ροπή εκεί που χρειάζεται, στις μεσαίες. Ναι, τελειώνει νωρίτερα και η μέγιστη ιπποδύναμή του είναι μια εικοσαριά άλογα κάτω απ' τους δύο ανταγωνιστές του, αλλά σε έχει φτιάξει 100% πολύ πριν αρχίσει η πτώση του γιατί, πολύ απλά, από τις 4,000 ως τις 7,000 "ξυρίζει". Και κάθε δευτερόλεπτο που περνά, σκέφτεσαι με ποιον τρόπο θα στείλεις το στροφόμετρο εκεί για να διασκεδάσεις.

Το KTM το πήρα τελευταίο. Το περίμενα πώς και πώς, γιατί ήταν η μοτοσυκλέτα που δεν είχα ξανακαβαλήσει. Επιπλέον, δε σας κρύβω πως το 950 με έχει γοητεύσει από την πρώτη φορά που μοιράστηκα μερικά χιλιόμετρα μαζί του. Η πρώτη επαφή μαζί του στη πόλη, ωστόσο, δεν με



Όμορφος, λιτός και αποδοτικός προβολέας



Το στροφόμετρο δεν διακρίνεται, αλλά υπάρχει shift light

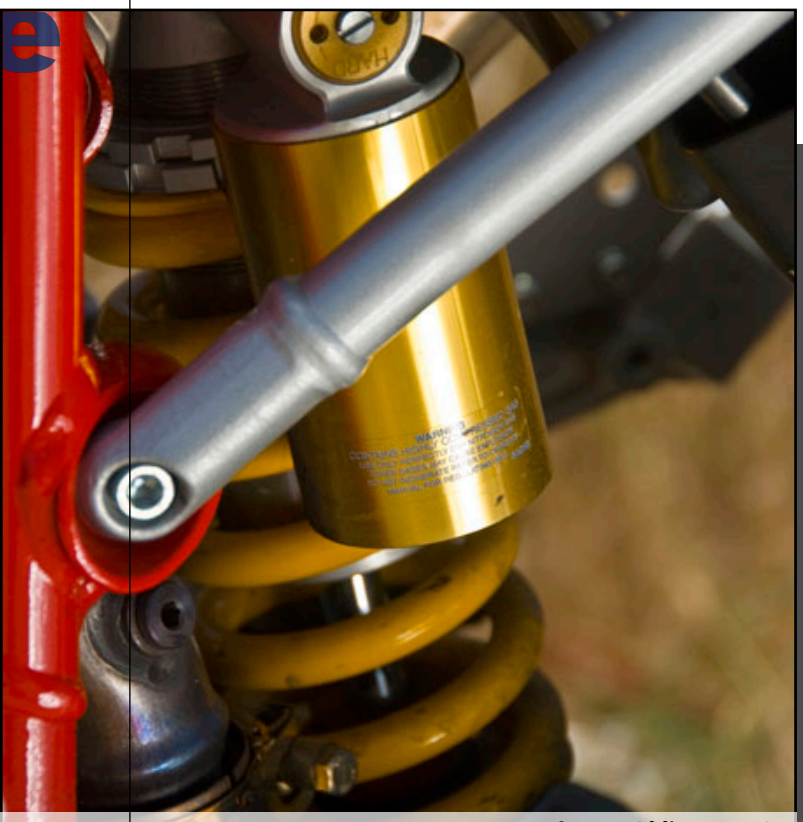


Κι όμως είναι ακόμα εδώ - και μάλιστα "ξηρός". Εδώ που τα λέμε, καλά κάνει...

κέρδισε. Από τη μια η ροπάκλα του HP2, από την άλλη ο πορωτικός κινητήρας του Hyper, μου φάνηκε στην αρχή πως δεν είχε ψωμί χαμηλά, η σέλα του είναι εντυπωσιακά πιο σκληρή από οποιαδήποτε άλλη και, ομολογώ, εμφανισιακά μου φάνηκε αρκετά φλύαρο συγκριτικά με το πιο ξεκάθαρα χωματερών σχεδιαστικών καταβολών 950 SM.
Αλλά η ετυμηγορία δεν βγαίνει με πρώτες εντυπώσεις και σε καμία περίπτωση στην πόλη. Πάμε βόλτα να τα δούμε όλα.

Όταν τα λάστιχα ξαναγίνονται καουτσούκ

Ένα πράγμα που δεν μπορείς να κάνεις εύκολα με το HP2 είναι να πας πολύ γρήγορα σε στροφιλίκι. Θέλει γνώση και εμπειρία, θέλει χέρια για να κυνηγηθείς μαζί του και οι πιθανότητες είναι πως κάποια στιγμή θα σε τρομάξει. Το πιρούνι όσο καλά διαβάζει το δρόμο, άλλο τόσο είναι πολύ σφικτό στη συμπίεση, γεγονός που λίγο κατάφερα να αλλάξω όσο κι αν χαλάρωσα τις ρυθμίσεις του. Ενδεχομένως η όλη υπερβολική ακαμψία να εκπορεύεται από το πλαίσιο και γι' αυτό και να μην βλέπω διαφορά με την ανάρτηση. Όταν οδηγείς σε έναν φαρδύ δρόμο με καλή άσφαλτο, ο χαρακτηρισμός "τρένο" ίσως και να είναι προσβλητικά λίγος για το Megamoto. Σε τέτοιες περιπτώσεις μπορείς να στρίψεις τέρμα γκάζι, να φας όλο το πέλμα των Michelin Pilot Power και να απολαμβάνεις τον αέρα που θα σε μαστιγώνει καθώς είσαι σαν τον εσταυρωμένο με τα χέρια ορθάνοικτα στο φαρδύ τιμόνι. Αυτό είναι και λογικό κοιτώντας τη γεωμετρία του: μακρύ μεταξόνιο, ανοικτή κάστερ, νούμερα που ταιριάζουν καλύτερα σε μια τουριστική κατασκευή.
Προέρχεται από το R1200GS –μείον την ιδιότροπη μπροστινή ανάρτηση–, έτσι μοιραία μοιράζεται μαζί του



Δεν είναι το Ohlins του "S", αλλά φτάνει και περισσεύει





Άνετη, στενή μπροστά και με αρκετό πλάτος για τα μαλακά μόρια του συνεπιβάτη σας



Ήθελα να ήξερα ποιος αποφάσισε ότι αυτό το φρένο δεν είναι αρκετό και έβαλε του 1098 στο "S"...



Στο στενό ρεζερβουάρ οφείλεται η κορυφαία θέση οδήγησης - και η μικρή αυτονομία...

κάποια κλασικά χαρακτηριστικά. Ένα από αυτά είναι η αδράνεια του κινητήρα, η οποία έχει και καλά και κακά αποτελέσματα. Αν παρατηρήσετε στις καμπύλες του boxer αυτού, θα δείτε μια ευμεγέθη τρύπα στις 4,500 rpm. Χάρη στην αδράνεια που λέγαμε, στον δρόμο ούτε καν την καταλαβαίνεις, απλά τη σιδερώνει.

Από την άλλη, η ίδια ποσότητα στέκεται απέναντί σου όταν θες γρήγορη είσοδο στη στροφή. Το Megamoto θέλει να το υποτάξεις για να στρίψει. Αν ο δρόμος έχει ανωμαλίες, η ακαμψία του συνόλου προκαλεί αναπηδήσεις που μεταφέρονται σε μεγάλο βαθμό στο τιμόνι και η σταθερότητα πλέον εξαρτάται ολοκληρωτικά από την ψυχραιμία του χειριστή. Είναι αυτό που λέγαμε προ ολίγου για την εμπειρία και τα χέρια. Ευτυχώς έχει πολύ καλά φρένα το HP2, με πλούσια αίσθηση και κυρίαρχη δύναμη για να το σταματήσουν σε κάθε περίπτωση και, χωρίς το Telelever, είναι μια χαρά χωρίς ABS.

Το Hypermotard, αναπάντεχα, έχει ένα κοινό σημείο με το BMW. Αν και δείχνει πολύ πιο ελαφρύ, στην είσοδο της στροφής θέλει να το βάλεις, δεν μπαίνει "με τη σκέψη" που λένε οι ξύλινες εκφράσεις. Από κει και μετά είναι ένας άλλος κόσμος όμως. Πολύ κοντύτερο μεταξόνιο, κλειστή κάστερ και σωστότερα στημένες αναρτήσεις σημαίνουν πως θα κάνεις πάρτι – και σκασίλα σου τι είδους άσφαλτο έχει από κάτω. Σκεφτείτε πως το συγκεκριμένο Hyper είχε γυρίσει από track day στις Σέρρες και τα λάστιχά του είχαν λιώσει στην πίστα και κρυώσει και ξανά μανά τα ίδια ένας θεός ξέρει πόσες φορές – όπως είπε εύστοχα ένας φίλος, "ξανάγιναν από λάστιχα καουτσούκ". Παρόλο που είχαν χάσει μεγάλο μέρος των ιδιοτήτων τους, ωστόσο, όταν οδήγησα τις δύο μοτοσυκλέτες την ίδια μέρα, στην ίδια διαδρομή, τη μία μετά την άλλη, το Ducati μου φάνηκε πιο εύκολο στο στρίψιμο και κέρδισε άμεσα την εμπιστοσύνη μου.

Για να φτάσουμε στο KTM… Ξανά στην ίδια διαδρομή, μετά από τα άλλα δύο, και το πορτοκαλί SM μου άνοιξε τα μάτια. Εντελώς ουδέτερη συμπεριφορά, άριστα στημένες αναρτήσεις, απόλυτα πειθήνια συμπεριφορά στις προσταγές μου και μεγάλες κλίσεις παντού, χωρίς φόβο, με πολύ πάθος. Για να πας γρήγορα με το 990 πρέπει να το ανοίγεις περισσότερο το γκάζι καθότι τουλάχιστον μέχρι τις 6,500 έχει τη λιγότερη ροπή απ' όλους. Υπάρχει λόγος γι' αυτό. Αφενός έχει τα λιγότερα κυβικά. Αφετέρου, κοιτάξτε τη διάρκειά του ψηλά, εκεί που κατατροπώνει τον ανταγωνισμό. Στον κινητήρα με κωδικό LC8 οι μεσαίες δεν ξεσηκώνουν, ούτε και σέρνονται φυσικά – δεν είναι τετρακύλινδρο. Είναι τόσο ανάλαφρος ο κινητήρας αυτός όμως που μοιάζει με μονοκύλινδρο 107 ίππων! Μερικές φορές σκεφτόμουν πως αυτή η μοτοσυκλέτα δεν πρέπει καν να οδηγιέται με σταθερό γκάζι αλλά, όπως σου ζητά, να τη σφαλιαρίζεις ανελέητα, να επιταχύνεις σε κάθε σπιθαμή δρόμου που θα βρεις άδειο. Αν το κάνεις, σου ανταποδίδει την καλοσύνη με Το Γκάζι. Λήξη.

Η χρηστική πλευρά (είναι αόρατη)

Αναρωτιέμαι πώς να κρίνω συνολικά ένα μεγάλο SM. Δεν πρόκειται για χρηστικές μοτοσυκλέτες όπου οι αξίες είναι κουκιά μετρημένα, αλλά εναπόκεινται σε μεγάλο βαθμό στα γούστα του αναβάτη, ο οποίος τελικά θα επιλέξει



Κάτι βλέπεις πίσω σου, αλλά αν τους ανοίξεις δεν περνάς πουθενά, πουθενά, πουθενά...



Απλά πανέμορφη. Στην απλή έκδοση, έρχεται με Bridgestone BT014





Κύριοι, αυτό είναι ο ορισμός του μινιμαλιστικού


DUCATI
ΔΟΚ
713



Δεν πρόκειται για χρηστικές μοτοσυκλέτες όπου οι αξίες είναι κουκιά μετρημένα, αλλά εναπόκεινται σε μεγάλο βαθμό στα γούστα του αναβάτη.


uvex





με κριτήρια υποκειμενικά, με πάθος. Αν του αρέσει μια συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα, δύσκολα θα του αλλάξεις γνώμη.

Ας ψάξουμε μερικές χρηστικές παραμέτρους. Από πλευράς αυτονομίας, το BMW βρίσκεται στη χειρότερη μοίρα, γιατί μετρήθηκε με τη μεγαλύτερη κατανάλωση και έχει ένα μινιμαλιστικό ρεζερβουάρ 13 λίτρων. Η ρεζέρβα θα μπει νομοτελειακά κάπου μεταξύ 120 και 130 χιλιομέτρων, εκτός αν το οδηγήσεις σαν κοιμισμένο, οπότε άντε να σε φτάσει στα 150. Στην ίδια μοίρα βρίσκεται και το Ducati. Ελάχιστα μικρότερο ρεζερβουάρ, χαμηλότερη κατανάλωση και ως αποτέλεσμα μερικά παραπάνω χιλιόμετρα στην, ούτως ή άλλως, μικρή του αυτονομία. Μόνο το Αυστριακό SM ξεχωρίζει με το "κανονικό" 19λιτρο ντεπόζιτο που θα βγάλει 200 χιλιόμετρα άνετα μεταξύ ανεφοδιασμών. Άρα, συμπεράναμε πως για τουρισμό καλύτερο είναι το KTM; Δεν θα το έλεγα… Καταρχήν, με καμία από αυτές τις μοτοσυκλέτες δεν αντέχεις 200 χιλιόμετρα χωρίς στάση έτσι κι αλλιώς, αν δεν σε τσακίσει ο αέρας, θα έχεις πάψει να νιώθεις τα οπίσθιά σου πριν τα 100. Δεν είναι touring σέλες αυτές και, ειρωνικώς πώς, αυτή του KTM είναι η πιο σκληρή όλων.

Στην καθημερινότητα και οι τρεις μοτοσυκλέτες κάνουν τη δουλειά τους μια χαρά. Εδώ θα δώσω έναν πόντο παραπάνω στο Ducati, για τον μαγικό συνδυασμό μικρές διαστάσεις - σούπερ ελαστικότητα. Ο πιο κλασικός κινητήρας της Ducati είναι και ο πιο εύκολος να βγάλει κάτω τη ροπή του με μισή μοίρα άνοιγμα στο γκάζι – το πρόβλημα είναι να πείσεις τον εγκέφαλό σου να το κλείσει μετά. Το KTM δεν υστερεί, αν και το να κινούμαι ολημερίς με το βεντιλατέρ να βουίζει δεν είναι και η καλύτερή μου, ενώ μοιάζει θηρίο στο κλουβί, θέλει επειγόντως να απλώσει τη δύναμή του αλλά χρειάζεται χώρο. Εικόνα που μοιάζει αρκετά και με αυτή του BMW, προσθέτοντας τις πιο ανοικονόμητες διαστάσεις. Στα συν του, βέβαια, όλα τα βλέμματα που είναι καρφωμένα πάνω σου όταν καβαλάς το HP2…

Χαρακτηριστικός για KTM, με πολύ καλή απόδοση



Τελευταία, φοριέται σε όλα τα KTM - και δεν μας χαλάει καθόλου αυτό. Φέτος, οι ζέστες σφίξαν νωρίς...



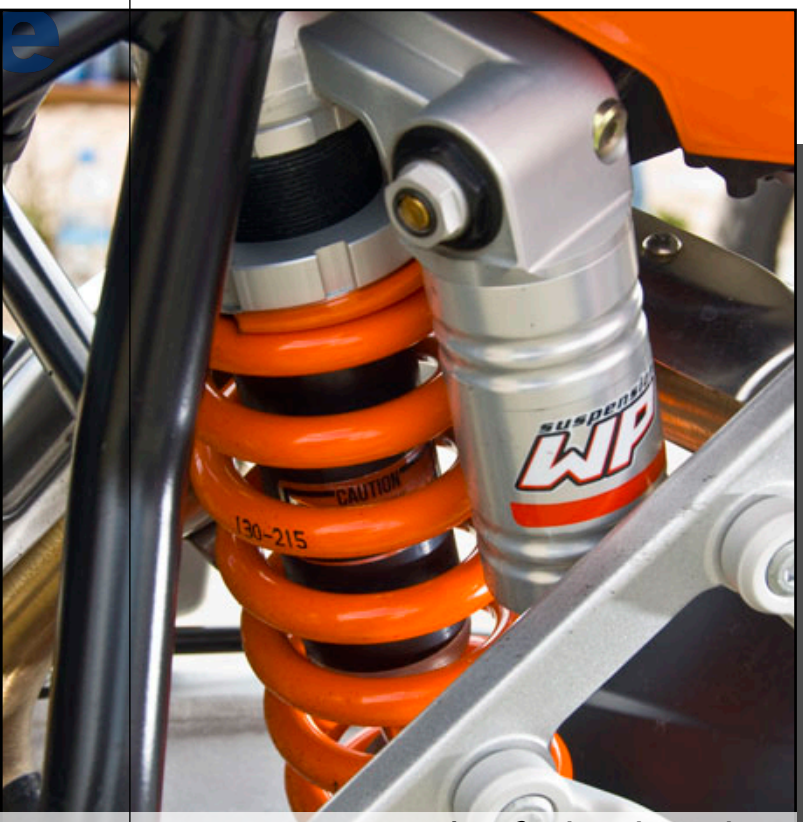
Απίθανη ευστροφία, συγκριτικά άδειες μεσαίες και όση δύναμη θες μετά τις 6,000rpm

Πάνω απ' όλα η Φυσική

Για να περάσουμε στο δια ταύτα. Σε αυτή τη σύγκριση υπάρχει ένας ξεκάθαρος νικητής, που δεν είναι άλλος από το 990SM. Διχάστηκα αρκετά με το Ducati και δεν σας κρύβω πως αν ψώνιζα στην κατηγορία, μάλλον αυτό θα προτιμούσα. Ωστόσο εδώ δεν γράφω για τις προτιμήσεις μου, αλλά για αυτό που θεωρώ τεχνικώς πιο άρτιο για τη δουλειά που σχεδιάστηκε, γι' αυτό ψηφίζω πορτοκαλί.

Το 990SM προσφέρεται για τρελό γλέντι, έχει το περισσότερο γκάζι απ' όλα με άφθονη γραμμικότητα, κορυφαίο στον εξοπλισμό του, από ψεκασμό ως αναρτήσεις και φρένα, με 0,1 km/h μοιάζει ελαφρύτερο από σκούτερ και στρίβει με απόλυτη απλότητα και ουδετερότητα. Με δευτέρα δε χρειάζεται καν να ακουμπήσεις συμπλέκτη για να σουζάρει, ενώ με πρώτη τρως καπάκι πριν προλάβεις να πεις "γαμωτ'", προσφέρει διδακτορικά σε παντιλίκια και οι αναρτήσεις του θα συγχωρέσουν το μικρό λάθος. Αυτό, βέβαια, είναι και η μεγαλύτερη πλάνη, γιατί το KTM σου δίνει τόση πολλή εμπιστοσύνη που, χωρίς μια γερή δόση σύνεσης αργά ή γρήγορα θα σε στείλει για βρούβες. Βλέπετε, υπάρχουν αυτοί οι ρημάδηδες νόμοι της Φυσικής και ακόμη και η αφρόκρεμα της KTM δεν είναι υπεράνω.

Το Hypermotard ακολουθεί από κοντά στη σύγκριση. Θα πρέπει να κυνηγήσεις τελικές για να συνειδητοποιήσεις πως έχεις 20 και 27 άλογα λιγότερα, γιατί στις μεσαίες του το Ιταλικό SM τσακίζει κόκκαλα. Απλά, μετά τα 200 θα χάσεις επαφή με τους άλλους, και ειδικά το πορτοκαλί κτήνος που φτάνει ως και 240 στο κοντέρ. Είναι με διαφορά ο πιο γεμάτος κινητήρας σε αίσθηση από τους τρεις, κι ας μην το στηρίζουν αυτό τα απόλυτα νούμερα. Όταν ανοίγεις το γκάζι το εισπράττεις κι αυτό

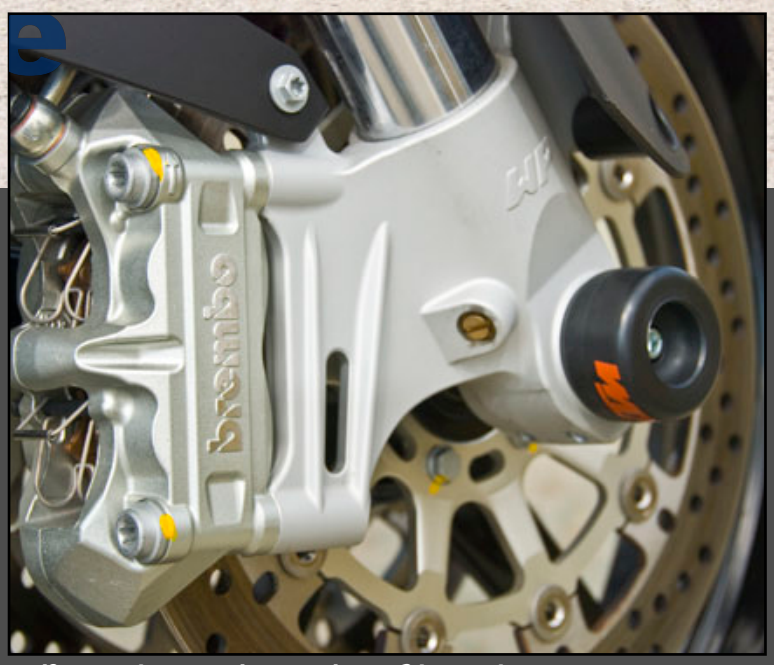


Η απουσία μοχλικού περνά απαρατήρητη. Οι εργοστασιακές ρυθμίσεις είναι μια χαρά





Σκληρή λες και θα πας για enduro, αλλά βολική για να αλλάζεις θέση



Απίθανο φρένο που γίνεται ακόμη καλύτερο χάρη στο μπροστινό της WP με τη μεγάλη διαδρομή



Μεγαλύτερο από του προκατόχου του, προσφέρει την καλύτερη αυτονομία σε αυτή την παρέα

Δεύτερη Γνώμη

Τα πιάνω αλφαβητικά και ξεκινώ με το BMW. Προσπάθησα αρκετά να καταλάβω αυτή τη μοτοσυκλέτα - και ομολογώ πως δεν τα κατάφερα. Δείχνει motard (με boxer;), δεν οδηγείται σαν τέτοιο και είναι πιο άκαμπτο από μαρμάρινο νιπτήρα. Να παίξεις μαζί του δεν μπορείς - άξονας, πλαίσιο και κινητήρας δεν δείχνουν να αρέσκονται σε καγκουριλίκια. Να πας γρήγορα μπορείς, αλλά μόνο όμορφα, απλωτά και με πλάνο πριν από κάθε στροφή. Τραντάζεται σε κάθε ανωμαλία, λες και είναι μοτοσυκλέτα πίστας σεταρισμένη για αγώνα. Από την άλλη, ο κινητήρας ναι μεν έχει δύναμη -και μάλιστα εντυπωσιακή για αερόψυκτος boxer-, αλλά δεν σου κάνει κέφι να τον δουλεύεις ψηλά, καθώς ακούγεται λες και ζορίζεται πέρα από κάθε όριο. Σίγουρα είναι μια από τις καλύτερες υλοποιήσεις με boxer, αλλά ακόμα αδυνατώ να καταλάβω τη λογική των Γερμανών. Και του χρόνου με δικύλινδρο εν σειρά, τώρα που υπάρχει στη γκάμα...

Με το Ducati, το σύμπαν επανέρχεται στη θέση του. Όσο κι αν σε ξενερώνει η ύπαρξη αεροελαιόψυκτου κινητήρα με ρίζες στη δεκαετία του '80, φτάνουν μερικά μέτρα για να καταλάβεις ότι σοφά επιλέχθηκε αυτός και όχι κάποιος τετραβάλβιδος υγρόψυκτος. Ελαστικότητα χωρίς συναγωνισμό και μπόλικη ροπή από το ρελαντί - ό,τι πρέπει για σούζες και σβέλτη κίνηση από φανάρι σε φανάρι. Ψηλά, και αυτός δεν δείχνει πολύ πρόθυμος, καθώς μένει από δύναμη νωρίς και παρακαλά ν' ανεβάσεις μια σχέση ακόμα. Στο παιχνίδι συνεργάζεται πολύ πιο πρόθυμα, αρκεί να έχεις μια ιδέα του τι και πως το κάνεις. Εξαιρετικά φρένα και μινιμαλίστικη σιλουέτα που επιτρέπει δεκάδες παραλλαγές στη θέση οδήγησης, αλλά δεν προσφέρει καλή στήριξη του σώματος στις στροφές. Είναι και το πιο όμορφο, δίχως καμία αμφιβολία και, αναπάντεχα, το πιο φθηνό, οπότε αν δεν αποζητούσα λίγο περισσότερο γκάζι, σίγουρα στο Hyper θα κατέληγα.

Και μετά ανεβαίνεις το KTM. Γνωστή ποσότητα από το απερχόμενο 950SM, με λίγη περισσότερη δύναμη και μερικές αισθητικές αλλαγές - ναι καλά... Αν το 950 ήταν το απόλυτο καγκουρομηχάνημα, το 990 είναι βγαλμένο μέσα από την κόλαση. Το πιο εύκολο σε χειρισμό, με το απολύτως περισσότερο γκάζι και τον πιο πορωτικό κινητήρα που σε καταπιέζει να το δουλεύεις στον κόφτη όλη μέρα, κάθε μέρα. Αν ήμουν Υπουργός Μεταφορών, δεν θα του έδινα έγκριση τύπου με τίποτα. Κάνει τα πάντα να φαίνονται τόσο εύκολα και φυσιολογικά που, λίγες μόνο ώρες στη σέλα του και βρίσκεσαι να περνάς ανάμεσα από τα σταματημένα αυτοκίνητα σουζαριστός και να κουμπώνεις 4η. Μετά, κατεβάζεις το μπροστινό και το ταχύμετρο γράφει λίγο περισσότερα από 170km/h. Μανούλα μου... Υπάρχει λοιπόν ένας πολύ καλός λόγος να μην το επιλέξεις: Αν δεν είσαι απόλυτα προσγειωμένος (που εγώ σίγουρα δεν είμαι), κάποια μέρα θα σε ξεκρεμάνε από τις στήλες του Ολυμπίου Διός - και το KTM θα βρίσκεται κάπου στο Ζάππειο...

Κων/νος Δάλλας

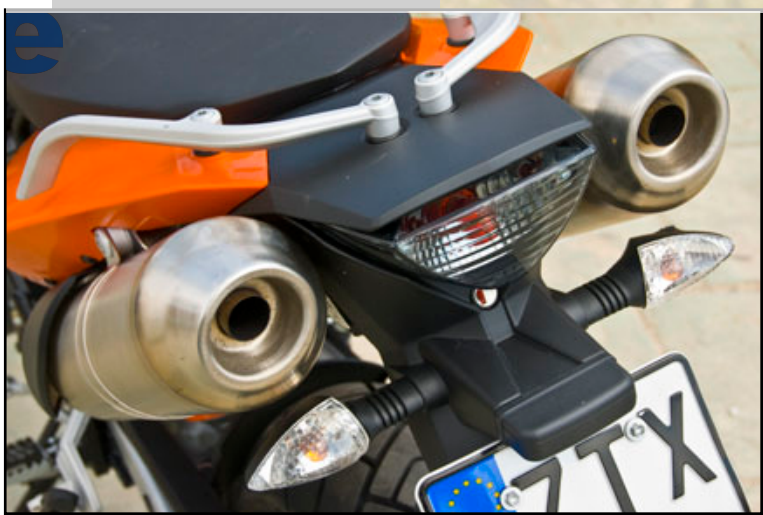
είναι που μετράει. Από πλευράς φρένων και αναρτήσεων είναι εξίσου άριστο με το KTM και, κατά κοινή ομολογία, είναι και το ομορφότερο εκ των τριών. Αν είσαι και λίγο ανήσυχος τύπος -που θα είσαι, δεν μπορεί, χιλιάρι SM κοιτάς να πάρεις–, το συγκεκριμένο φορά ένα από τα καλύτερα μοτέρ της Ducati, μια σκέτη λύσσα για να παίζεις όλη μέρα.

Η Γερμανική πρόταση μένει λίγο πιο πίσω. Αν μείνουμε πιστοί στον τεχνικό τομέα, το Megamoto χάνει πόντους από τον κινητήρα του που δεν είναι ο παιχνιδιάρης που απαιτεί ένα σωστό SM και στο σύνολό του θα δυσκολέψει τον αναβάτη που θα αγοράσει στην κατηγορία για να σπάει πλάκα με superbikes στις φιδίσιες διαδρομές. Κοινώς, αν τρεις φίλοι ξεκινήσουν για μια γρήγορη ανάβαση με αυτές τις τρεις μοτοσυκλέτες, ο αναβάτης του HP2 θα φτάσει πιθανότατα τελευταίος. Το Megamoto παραμένει μια από τις πιο διασκεδαστικές μοτοσυκλέτες της BMW, με εξαιρετικά μεγεθυμένο το παράγοντα της εντύπωσης που κάνει στα μάτια του κόσμου. Απλά, όταν το συγκρίνεις με τις πιο εξ επί τούτου παρανοϊκές κατασκευές, φανερώνει την απόστασή του από τον στόχο.

Τέλος, πρέπει να αναφερθούμε και στο οικονομικό ζήτημα, κυρίως για χάρη του Megamoto. Με τιμή 19,400 ευρώ, δηλαδή μια διαφορά που ξεπερνά τα 6,500 ευρώ από τα άλλα δύο, μάλλον θέτει εαυτόν εκτός σύγκρισης έτσι κι αλλιώς. Δύσκολα, πάντως, μπορώ να πω ότι "τα έχει" αυτά τα χρήματα πάνω του. Προφανώς, όποιος το αγοράσει θα ξέρει πως πληρώνει υπεραξία για την αποκλειστικότητα. <<



Υπερβολικά δυνατό πίσω φρένο, μακρύ ψαλίδι για γλυκά drift

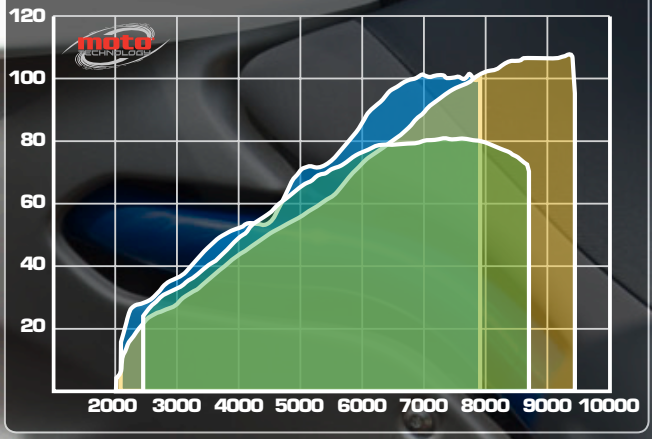




Προσοχή στις χειρολαβές! Λίγο πιο κάτω και το έκαψες το χεράκι σου...

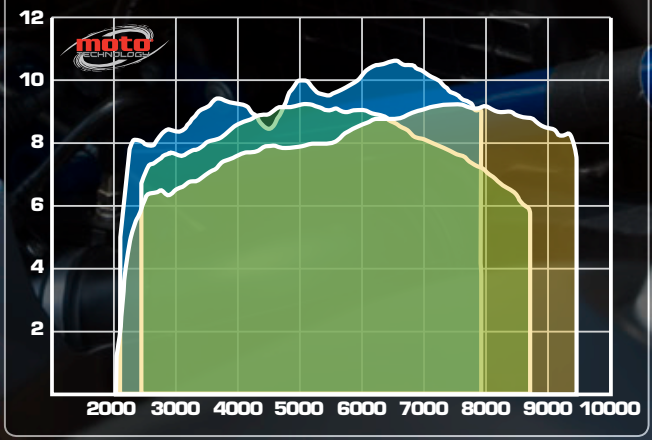
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

BMW HP2 Megamoto (hp/rpm): 100.9 / 7,250
Ducati Hypermotard (hp/rpm): 80.5 / 7,600
KTM 990 Supermoto (hp/rpm): 107.4 / 9,400



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

BMW HP2 Megamoto (kg.m/rpm): 10.6 / 6,500
Ducati Hypermotard (kg.m/rpm): 9.2 / 5,000
KTM 990 Supermoto (kg.m/rpm): 9.2 / 7,300



Το HP2 Megamoto, με 5,500km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 32.5C, υγρασία 12%, ατμοσφαιρική πίεση 998.4mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

Το Hypermotard, με 2,400km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 36.4C, υγρασία 7%, ατμοσφαιρική πίεση 1002.1mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

Το 990 Supermoto, με 1,400km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 34.6C, υγρασία 9%, ατμοσφαιρική πίεση 998.5mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ





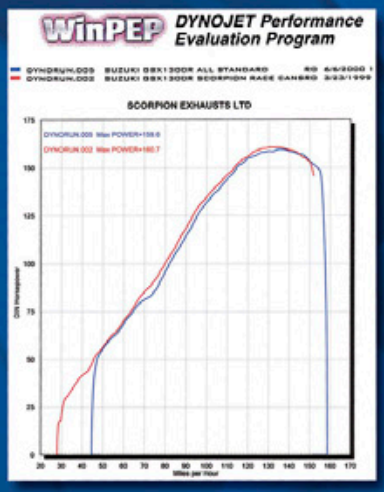


	BMW HP2 MEGAMOTO BMW Hellas 19,400€	DUCATI HYPERMOTARD ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ A.B.E.E.O. 12,400€	KTM 990 SUPERMOTO KTM Hellas 12,990 €
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ			
Μήκος:	2,350 mm	2,120 mm	-
Πλάτος:	880 mm	-	-
Ύψος:	-	1,155 mm	-
Μεταξόνιο:	1,610 mm	1,455 mm	1,510 mm
Ύψος σέλας:	860-910 mm	845 mm	875 mm
Βάρος κατασκευαστή:	179 kg	179 kg	191 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ			
Τύπος:	Αερόψυκτος δικύλινδρος boxer με 4 B/K	Αερόψυκτος L-2 desmodue	Υγρόψυκτος δικύλινδρος V75º με 4 B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	101 x 73 mm	98 x 71.5 mm	101 x 62.4 mm
Χωρητικότητα:	1,170 cc	1,078 cc	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1	10.5:1	11.5:1
Ισχύς κατασκευαστή:	113 / 7,000 hp/rpm	90 / 7,750 hp/rpm	114 / 9,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.7 / 5,500 kg.m/rpm	10.5 / 4,750 kg.m/rpm	9.9 / 7,000 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ			
Συμπλέκτης:	Ξηρός μονόδισκος	Ξηρός πολύδισκος	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	1.823	1.840	1.914
Τελική μετάδοση / σχέση:	Άξονας / 2.820	Αλυσίδα / 2.800	Αλυσίδα / 2.412
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:			
1η	2.277 / 9.6	2.467 / 9.4	-/-
2α	1.583 / 13.8	1.765 / 13.1	-/-
3η	1.259 / 17.3	1.350 / 17.1	-/-
4η	1.033 / 21.1	1.091 / 21.2	-/-
5η	0.903 / 24.1	0.958 / 24.1	-/-
6η	0.805 / 27.0	0.857 / 27.0	-/-
Τελική στον κόφτη:	259 km/h	256 km/h	-
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	201 km/h	209 km/h	-
ΠΛΑΙΣΙΟ			
Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα	Ατσάλινο χωροδικτύωμα	Ατσάλινο χωροδικτύωμα
Γωνία κάστερ:	29.5º	24º	24.9º
Ίχνος:	95 mm	-	110 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ			
	Ανεστραμμένο πιρούνι	Ανεστραμμένο πιρούνι Marzocchi	Ανεστραμμένο πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	- / 45 mm	165 / 50 mm	200 / 48 mm
Ρυθμίσεις:	Απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς	Πλήρως ρυθμιζόμενο	Πλήρως ρυθμιζόμενο
ΠΙΣΩ			
	Ένα αμορτισέρ Ohlins	Ένα αμορτισέρ Sachs	Ένα αμορτισέρ WP
Διαδρομή:	-	141 mm	210 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρως ρυθμιζόμενο	Πλήρως ρυθμιζόμενο	Πλήρως ρυθμιζόμενο
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ			
Ζάντα:	3.5 x 17 in	3.5 x 17 in	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17	120/70-17	120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 305 mm, δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων	Δύο δίσκοι 305 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων	Δύο δίσκοι 305 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ			
Ζάντα:	5.5 x 17 in	5.5 x 17 in	5.5 x 17 in
Ελαστικό:	180/55-17	180/55-17	180/55-17
Φρένο:	Δίσκος 265 mm, δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Brembo δύο εμβόλων
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ			
Ρεζερβουάρ:	13 lt	12.4 lt	19 lt
Μέση κατανάλωση:	8.1 lt/100km	6.8 lt/100km	8.2 lt/100km
Μέση αυτονομία:	159 km	183 km	232 km

GREAT POWER • GREAT SOUND • GREAT QUALITY

SUZUKI HAYABUSA





SUZUKI HAYABUSA 1300

SUZUKI B-KING





YAMAHA R6



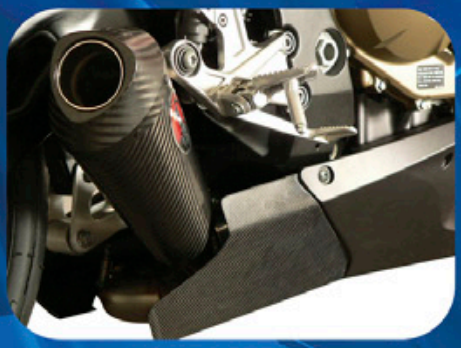
HONDA HORNET



HONDA CBR 600 RR



SUZUKI GSX 650 F



HONDA CBR 1000 '08 CarbonFiber



SUZUKI GSXR 1000



KAWASAKI ZX 10 R



PIAGGIO X9



KAWASAKI KX 450 X

MADE IN ENGLAND

Scorpion

ΒΑΛΤΕ ΤΗ ΣΑΝ "ΚΟΣΜΗΜΑ" ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΤΕ ΤΗΝ ΣΑΝ "ΕΡΓΑΛΕΙΟ"

Η Αγγλική εταιρία SCORPION ήρθε να "ταραξεί" τα ήσυχα νερά!
Με πάνω από 15 χρόνια εμπειρίας στο χώρο της κατασκευής εξατμίσεων, οι εξατμίσεις SCORPION υπόσχονται τεχνογνωσία, ποιότητα κατασκευής και καταπληκτικές επιδόσεις.
Κάντε την επιλογή σας, από τα άριστα υλικά κατασκευής (Stainless steel - Carbon - Titanium) ενώ αν δεν επιθυμείτε το θόρυβο, μπορείτε να προσθέσετε τον αποσπώμενο σιγαστήρα που διατίθεται μαζί με την εξάτμιση της επιλογής σας.
Με το γνήσιο σήμα του σκορπιού, που μόνο η SCORPION πλέον χρησιμοποιεί, οι εξατμίσεις της θα μεταμορφώσουν τη μοτοσυκλέτα σας σε ένα "όμορφο θηρίο".



RIDE MAGAZINE BEST BUY



NEW EDGE TRIANGLE



50% ΕΚΠΤΩΣΗ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΓΙΑ 1 ΠΤΩΣΗ

LIFETIME GUARRANTEE



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ

www.vassalos.gr

ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX: 210 93 18 067

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ebike.gr

the test



Πιο δυνατό, πιο μικρό, το ίδιο βαρύ και περισσότερο ασφάλτινο. Το καινούργιο Transalp ακολουθεί το δρόμο που χάραξαν οι ανταγωνιστές του: έξω τα τακούνια, μέσα ο 19αρης εμπρός τροχός.


TRANSALP



Enavo

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος



Μετά από 20 χρόνια στην παραγωγή, το αειθαλές Transalp αλλάζει ριζικά, τόσο σε εμφάνιση όσο και σε φιλοσοφία. Λιγότερο ανώδυνη αισθητική, περισσότερο ασφάλτινη συμπεριφορά. Ο ανταγωνισμός πλέον είναι μεγάλος, αλλά το XL700V έχει αρκετούς άσσους κρυμμένους στα μανίκια – και πλέον χαμηλότερη τιμή

προσδιορισμός



Το Transalp είναι μια από τις ελάχιστες μοτοσυκλέτες που δεν χρειάζεται καμία σύσταση, ειδικά στην Ελλάδα. Από το 1987 που παρουσιάστηκε με 600 τότε κυβικά, μπήκε στις καρδιές και στη ζωή των Ελλήνων μοτοσυκλετιστών με μια επιτυχία που μόνο το XT μπορούσε να ανταγωνιστεί. Με τα χρόνια όπως ήταν φυσικό εξελίχτηκε, μεγαλώνοντας σε κυβικά και



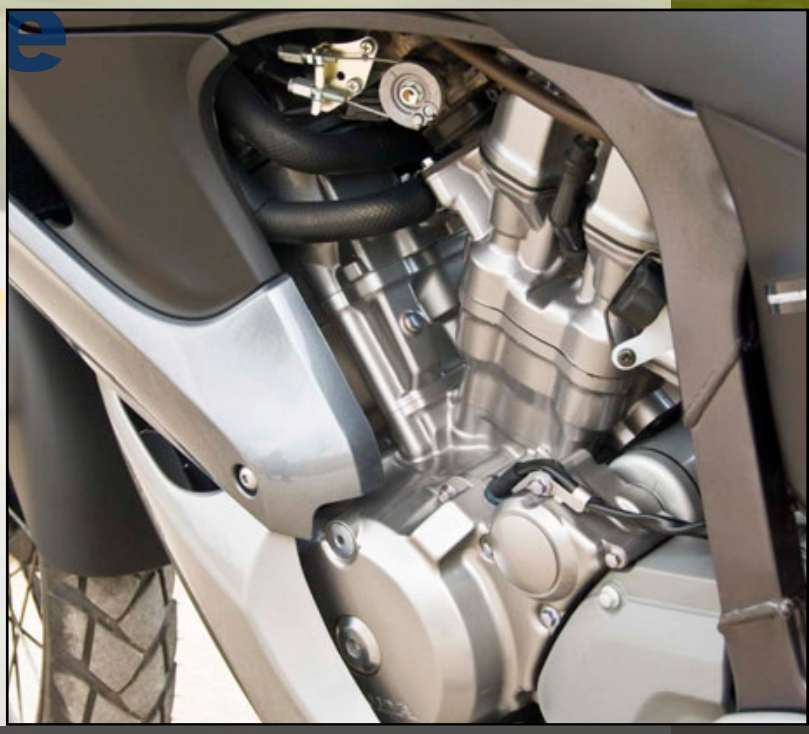
Στενότερη η σέλα για καλύτερο πάτημα του αναβάτη στο έδαφος, αρχοντική θέση συνεπιβάτη με χειρολαβές



Με ένα μακρύ κατσαβίδι – που περιλαμβάνεται στο στάνταρ εξοπλισμό – ρυθμίζεται η απόσβεση συμπίεσης. Για προφόρτιση πρέπει να λυθεί η μισή μοτοσυκλέτα



Μόλις 55 ίππους από 680 κυβικά – αλλά η γραμμικότητά του τα κάνει πλήρως αξιοποιήσιμα και απολαυστικά



εκσυγχρονίζοντας την εμφάνισή του, διατηρώντας όμως πάντα τη φιλοσοφία του "δε λέω όχι σε τίποτα, αρκεί να πηγαίνουμε χαλαρά". Και την πόλη μας θα γυρίσουμε, και το ταξιδάκι μας θα κάνουμε, και τα δικάβαλά μας θα βολέψουμε μαζί με μπαγκάζια, και το χωματάκι θα περάσουμε – και αν ο αναβάτης ξέρει θα το περάσουμε και σβέλτα και διαδικαστικά.

Το 2007 όμως η προσέγγιση στο θέμα άλλαξε, και σαφώς δε μιλάμε για το νέο φανάρι που έχει και τη μερίδα του λέοντος όσον αφορά τα σχόλια, αλλά με τη μεταφορά της φιλοσοφίας του σε πιο ασφάλτινα μονοπάτια. Η αλλαγή αυτή δε χρειάζεται και πολλές εξηγήσεις – ο κύριος ανταγωνισμός του Transalp προερχόταν από το σαφώς πιο ασφάλτινο V-Strom και από το εντελώς ασφάλτινο





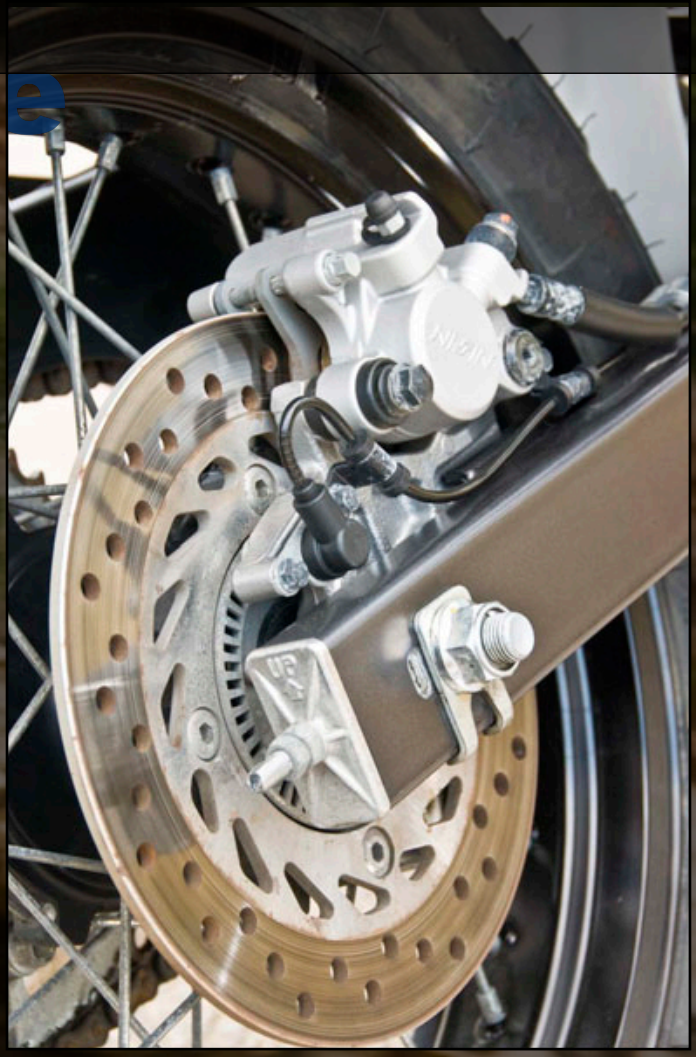




Versys, τα οποία είχαν αρχίσει να ροκανίζουν την πίτα του δικύλινδρου Honda. Και με τον ερχομό των BMW F650 και 800 GS, η επιλογή ήταν απλά μονόδρομος. Γιατί ωραίο το χωματάκι, αλλά όταν αυτοί που πλησίαζαν τις εκτός δρόμου δυνατότητες του Transalp ήταν ελάχιστοι, δεν υπήρχε κανένας απολύτως λόγος να γίνονται υποχωρήσεις στον τομέα που ενδιαφέρει την πλειοψηφία των αγοραστών – κοινώς την άσφαλτο.

Αντίο κροκάλες

Με τη Honda να είναι... Honda, η ολοκληρωτική αλλαγή προσανατολισμού δε θα μπορούσε να είναι ποτέ στο πρόγραμμα. Οι αλλαγές που έχουν γίνει είναι διακριτικές, ώστε να παραμείνει η γενικότερη Transalpοφιλοσοφία, και να μην αποξενωθούν οι ήδη ιδιοκτήτες Transalp. Απλά τώρα έχουν μερικούς λόγους παραπάνω για να προχωρήσουν στην αγορά του καινούργιου μοντέλου:
Διατηρώντας και μια ματιά στο χώμα, η Honda τοποθέτησε τροχό 19 ιντσών εμπρός από 21, μείωσε τη διαδρομή της εμπρός ανάρτησης από τα 220mm στα 177, και ταυτόχρονα συμμάζεψε τη σιλουέτα του ON-off της, μικραίνοντας τις διαστάσεις του ώστε να γίνει ακόμα πιο εύκολο σε καθημερινή χρήση.
Το σχεδιαστικό θέμα που επικρατεί είναι οι καμπύλες, μειώνοντας και άλλο οπτικά τον όγκο του 700V, ενώ εντύπωση προξενεί η αλλαγή από τα ενσωματωμένα στο φαίρινγκ φλας σε κλασσικής σχεδίασης ξεχωριστά – ίσως να μην εκτίμησαν εφαρμογή της ίδιας ιδέας από την Kawasaki. Η ζελατίνα είναι μικρή σε διαστάσεις και χαμηλή, ενώ σε συνδυασμό με το στενό φαίρινγκ, κάνει το λεπτό αλλά φαρδύ τιμόνι να ξενίζει λίγο οπτικά από τη θέση του αναβάτη. Τα νέα όργανα είναι απλά και



Πέρα από ικανοποιητική η απόδοση των φρένων για τις ταχύτητες του XL700V, αν και χρειάζεται λίγη προσοχή μέχρι να ζεσταθούν τα ελαστικά





Ευανάγνωστα και πλήρη πληροφοριών τα όργανα του Transalp, αν και το καβούκι τους έτριζε εκνευριστικά στη μοτοσυκλέτα της δοκιμής

ευανάγνωστα, με το δείκτη θερμοκρασίας να έχει την προσωπική του led οθόνη μέσα στο στροφόμετρο, ενώ οι ενδείξεις του ρεζερβουάρ, της ώρας, του ολικού και των τριών μερικών χιλιομετρητών μοιράζονται τη μεγάλη οθόνη με το ταχύμετρο. Το μόνο που ξενίζει είναι η μπάρα με τα φώτα πάνω από την οθόνη, καθώς δείχνουν σα να έχουν έρθει από άλλη σχεδιαστική εποχή.

Το δε ρεζερβουάρ, παρότι δείχνει μισό από πριν, είναι μόλις 1.5 λίτρο μικρότερο σε χωρητικότητα, φτάνοντας τα 17.5. Για πρώτη φορά δε, διαθέτει τάπα αεροπορικού τύπου, που εξαλείφει την αναζήτηση μέρους να ακουμπήσεις την τάπα όσο γεμίζεις βενζίνη – πρόβλημα ιδιαίτερα εκνευριστικό σε ταξίδι, όταν έχεις πχ και ένα τανκμπαγκ στα χέρια.

Χωρίς κινητήρα όμως όχι μόνο ταξίδι δεν πας, αλλά ούτε στο περίπτερο. Και με τον αειθαλή V2 των 647 κυβικών να μένει μετεξεταστέος στις προδιαγραφές Euro 3, η Honda τον έστησε στον πάγκο και τον έκανε κυριολεκτικά αγνώριστο. Η χωρητικότητά του αυξήθηκε στα 680 cc, οι κεφαλές έγιναν τετραβάλβιδες, τα καρμπυρατέρ αντικαταστάθηκαν από ηλεκτρονικά ελεγχόμενο ψεκασμό, και αφού ακολούθησε ένα περιορισμένης έκτασης εμφανισιακό ρετουσάρισμα, τοποθετήθηκε και στο Deauville που ανανεώθηκε την ίδια χρονιά. Στα χαρτιά ο αναβαθμισμένος κινητήρας διαθέτει 59,1 ίππους έναντι 52 της τελευταίας έκδοσης του 650, με 54,6 από αυτούς να φτάνουν στον πίσω τροχό έναντι των σκάρτων 45 του καρμπυρατεράτου. Σαν νούμερα σαφώς και δεν εντυπωσιάζουν με την πρώτη ματιά, αλλά λίγα δευτερόλεπτα σκέψης ή μια στιγμιαία επαφή με ένα κομπιουτεράκι θα μας πληροφορήσουν ότι πρόκειται για μια αύξηση της τάξης του 20% - καθόλου μα καθόλου άσχημα, όπως θα δούμε και στην πορεία.



"Το Transalp
ακούει στο παραμικρό άνοιγμα
του γκαζιού, με γλυκιά απόδοση
χωρίς ξεσπάσματα πουθενά"



"Οι αλλαγές που έχουν γίνει είναι διακριτικές, ώστε να παραμείνει η γενικότερη Transalpοφιλοσοφία"


TRANSALP
HONDA



> δε λέω όχι σε τίποτα,
> αρκεί να πηγαίνουμε χαλαρά



Δεν του φαίνεται, αλλά χωράει 17.5 λίτρα. Η προέκταση της σέλας στα πλαϊνά κάνει παιχνιδάκι την όρθια οδήγηση – κατά προτίμηση στο χώμα

Από τη θεωρία στην πράξη

Οι χωροταξικές μελέτες που έγιναν δεν ήταν καθόλου του ποδιού, όπως συνηθίζεται στην εταιρεία που ίδρυσε ο Soichiro, με εμφανέστερη – και ελαφρώς ενοχλητική την πρώτη φορά που τη συναντάς – λεπτομέρεια τη γειτνίαση του τιμονιού με το ντεπόζιτο. Αν δεν έχετε λεπτά δάκτυλα, καλό είναι να αποφεύγετε να εξαντλείτε το κόψιμο του τιμονιού, γιατί θα πιαστούν κάπου ανάμεσα. Αυτό όμως είναι το μοναδικό παράπονο, καθώς η θέση οδήγησης είναι άνετη, με το χαμηλό ύψος της σέλας και τη στενή σχεδίασή της κοντά στο ρεζερβουάρ να εξασφαλίζει σίγουρο πάτημα.

Η μανέτα του φρένου διαθέτει το απίστευτα πρακτικό ρυθμιστικό απόστασης της Honda, που σου επιτρέπει να αλλάξεις την αίσθηση της μανέτας από σφουγγάρι έως υπερβολικά άμεση για το χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας – η τέλεια ρύθμιση για τον κάθε αναβάτη βρίσκεται κάπου ανάμεσα. Ως εδώ είναι όλα φιλικά, και αναμενόμενα για μια μοτοσυκλέτα της Ιαπωνικής εταιρείας που αρέσκεται στο συνεχές fine-tuning.

Το πρώτο σοκ έρχεται τη στιγμή που πατάς το κουμπί της μίζας – αυτό περνάει Euro 3? Ακούγεται περισσότερο από Africa 650, ενώ ένα παίξιμο με το γκάζι στέλνει τη βελόνα του στροφομέτρου πάνω από τις 6.000 στροφές, με τον ήχο από το φιλτροκούτι να κερδίζει την προσοχή σου. Μαλακός συμπλέκτης – Honda γαρ – πρώτη στο μαλακό κιβώτιο και ξεκινάμε. Δεύτερο σοκ: Τι απέγινε ο ράθυμος δικύλινδρος; Αυτό ανεβάζει στροφές για πλάκα, με σαφώς μεγαλύτερο σθένος σε όλο το φάσμα των στροφών, αλλά όχι εις βάρος της ελαστικότητας στις χαμηλές στροφές που είναι και η αχίλλειος πτέρνα των δικύλινδρων. Μπορείς να κινείσαι όλη μέρα αλλάζοντας ταχύτητα στις 3,500 –

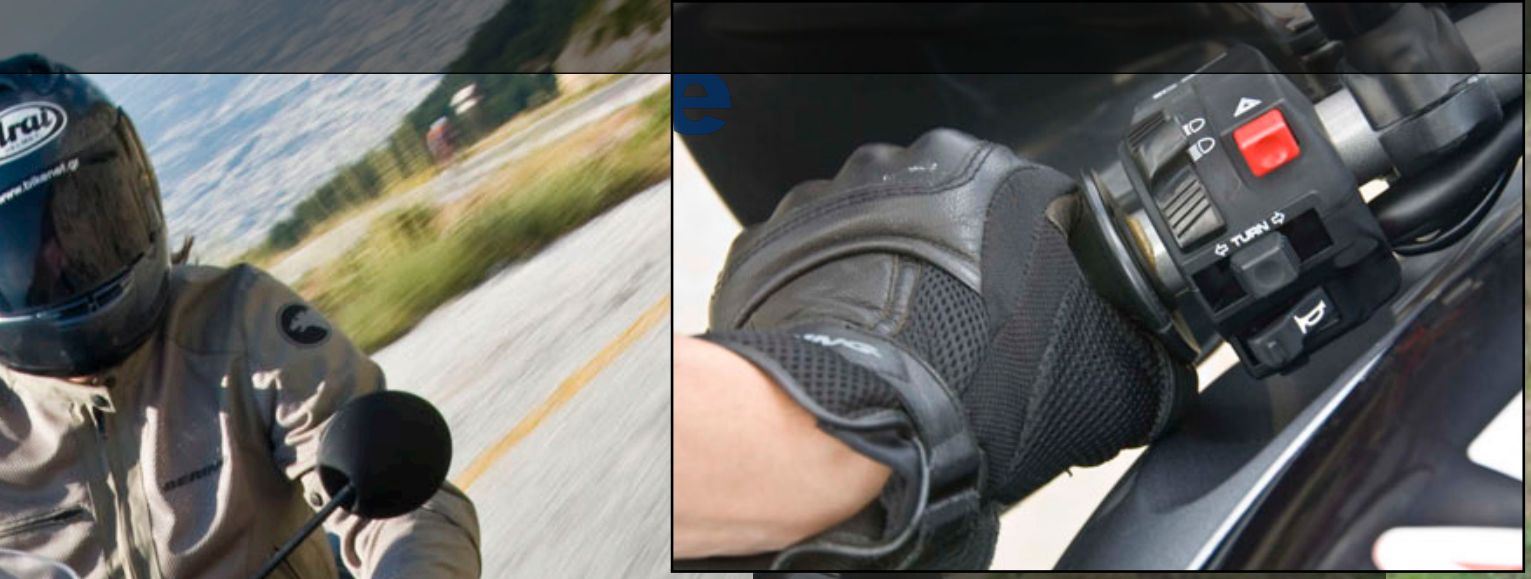
4,000 στροφές, και να είσαι μπροστά από την κίνηση. Πραγματικά καταλαβαίνω απόλυτα όσους επιλέγουν το Transalp για ήρεμες μετακινήσεις, και τώρα με το 700 αυτές γίνονται ακόμα πιο εύκολες και απολαυστικές. Το τιμόνι κόβει πολύ, με σαφώς καλύτερη αίσθηση από το 650 χάρη στις μικρότερες διαδρομές των αναρτήσεων και το 19άρι ελαστικό, ενώ ο συνδυασμός της απόδοσης στις χαμηλές στροφές και του πανεύκολου συμπλέκτη μειώνουν αισθητά τη φθορά της σόλας των παπουτσιών ακόμα και στα φανάρια.

Όσοι όμως αρκεστούν εκεί, με τη λογική ότι αυτή είναι η χρήση που ταίριαζε σε όλα τα Transalp ως τώρα, χάνουν πολλά. Γιατί το πανηγύρι με το XL700V αρχίζει από εκεί και πάνω, με την ευστροφία της τετραβάλβιδης κεφαλής και την απόκριση του ψεκασμού να αποκαλύπτουν αρετές που κανείς δεν περίμενε από αυτή τη μοτοσυκλέτα. Δε χρειάζεται πια να στύβεις το γκάζι για να κινηθείς σβέλτα ή να προσπεράσεις όταν είσαι δικάβαλος, ούτε είναι προαπαιτούμενη η υπομονή του Ιώβ για να ξεπεράσεις τα 160 km/h. Το Transalp ακούει στο παραμικρό άνοιγμα του γκαζιού, με γλυκιά απόδοση χωρίς ξεσπάσματα πουθενά – ρίξτε μια ματιά στο δυναμοδιάγραμμα και θα καταλάβετε τι εννοώ. Ανεβάζει στροφές γρήγορα, δε λέει όχι σε σουζίτσες με πρώτη και τσίμπημα στο συμπλέκτη, ενώ αρέσκεται και στις... πλάγιες επιταχύνσεις, με τον πίσω τροχό να σπινάρει ελαφρά και τη μοτοσυκλέτα να επιταχύνει.

Αν επιμείνεις λίγο, θα φτάσει άνετα στον κόφτη με 5η (και τελευταία) σχέση στο κιβώτιο, με το κοντέρ να δείχνει κάτι πάνω από 190 χιλιόμετρα – που φτάνουν και περισσεύουν για μια μοτοσυκλέτα με το φιλικό χαρακτήρα του Transalp. Ακόμα και σε αυτές τις ταχύτητες παραμένει σταθερό, αποδεικνύοντας ότι η μείωση των χωμάτινων δυνατοτήτων του κάθε άλλο παρά άδικα έγινε, ενώ περιέργως η μικροσκοπική ζελατίνα κάνει μια χαρά τη δουλειά της – κάτι που σαφώς δεν περιμένεις τη στιγμή που οι αεροδυναμικοί θόρυβοι αρχίζουν από τα 110, σε λιγότερα δηλαδή χιλιόμετρα από τα uber motard για τα οποία μπορείτε να διαβάσετε στις άλλες σελίδες. Το κόλπο είναι στην ομαλοποίηση της ροής, και αν έχετε ήσυχο κράνος ή σοφά ταξιδεύετε με ωτοασπίδες δε θα αντιμετωπίσετε κανένα πρόβλημα ακόμα και σε μακρινά ταξίδια με υψηλές ταχύτητες.

Όχι ότι χρειάζεται να κάνεις πολλά χιλιόμετρα ή να κινηθείς γρήγορα για να νιώσεις τις αλλαγές που έχουν γίνει στις ρυθμίσεις των αναρτήσεων και την καινούργια φιλοσοφία της λειτουργίας τους. Σαφώς πιο σφιχτές από πριν, έχουν εξαλείψει τη χαρακτηριστική πλεύση στις μεγάλες ταχύτητες, αν και όχι τους δύο – τρεις κύκλους έκτασης και συμπίεσης του μπροστινού μετά από σχετικά γρήγορο φρενάρισμα σε στάση. Οι πλεύσεις του προηγούμενου μοντέλου ανήκουν πλέον στο παρελθόν, και η πιο σφιχτή συμπεριφορά έχει άμεσο αντίκτυπο στην ευελιξία αλλά και στη σταθερότητα του Transalp, με αισθητά πιο σαφή αίσθηση και σίγουρο πάτημα. Αν θέλουμε να διυλίσουμε τον κώνωπα, το πίσω αμορτισέρ είναι πιο σφιχτό από το μπροστινό, σε σημείο που ένας αναβάτης μέσου βάρους μόνος του νιώθει τη διαφορά, με το πίσω μέρος της μοτοσυκλέτας να αναπηδά σε ανωμαλίες που το μπροστινό περνάει αψήφιστα. Κάτι δεν υπολόγισε καλά η Honda είπατε; Λάθος κύριοι. Και





Η συγκέντρωση των μαζών απαιτεί προσοχή ή μικρά δάκτυλα στους επιτόπου ελιγμούς



Δείχνει ίδια με διαφορετικό καπάκι στο τέλος, αλλά διαθέτει και εξτρά καζανάκι – κάτι που δε θα πίστευες από τον ήχο που κάνει



Σημείο προστριβών στη σχεδίαση αλλά όχι στην απόδοση









το γιατί αποδεικνύεται με το που θα ανέβει συνεπιβάτης, όπου ξαφνικά οι αναρτήσεις λειτουργούν αρμονικότατα, με το έξτρα βάρος να ισοφαρίζει τις πιο σκληρές ρυθμίσεις του αμορτισέρ. Το Transalp δεν είναι μια μοτοσυκλέτα σχεδιασμένη για μοναχικούς καβαλάρηδες στο δρόμο προς τη δύση, και έτσι πολύ σοφά οι αναρτήσεις του διαθέτουν... οικογενειακές ρυθμίσεις. Η απόσβεση συμπίεσης ρυθμίζεται πανεύκολα με ένα κατσαβίδι από την τρύπα που υπάρχει στο αριστερό πλευρικό καπάκι, αλλά έτσι και χρειαστεί να ρυθμιστεί η προφόρτιση, αρχίζουν τα δύσκολα. Ο συντομότερος τρόπος πρόσβασης στο πίσω αμορτισέρ είναι από τη δεξιά μεριά του Transalp, μέσα από το πλαϊνό καπάκι και πίσω από τη βάση της μπαταρίας. Μάλλον δεν είναι και τόσοι πολλοί τελικά αυτοί που ασχολούνται με ρυθμίσεις αναρτήσεων σε αυτή την κατηγορία.

Αντίθετα, και όπως ξέρει και η Honda, είναι πολλοί αυτοί που εκτός από τις καθημερινές τους μετακινήσεις χρησιμοποιούν τα Transalp τους και για μικρές και μεγάλες εξορμήσεις. Η συνήθης πηγή παραπόνων, ο/η συνεπιβάτης δεν έχει πολλές αφορμές γκρίνιας. Η σέλα είναι άνετη, τα μαρσπιέ σε βολικές θέσεις και η σχάρα διαθέτει πρακτικότατες χειρολαβές για την περίπτωση που ξυπνάει ο κάγκουρας στην ψυχή του αναβάτη. Κάποιοι κραδασμοί που περνούν στα πόδια από τα μαρσπιέ – που διαθέτουν πλέον ξεχωριστές μεταλλικές βάσεις στο σκελετό αντί για την ενιαία αλουμινένια βάση για αναβάτη – συνεπιβάτη, είναι αρκετοί για να τους παρατηρήσεις αλλά όχι για να γκρινιάξεις.

Κριτηρίων ανάλυσισ

Ας τα πάρουμε από την αρχή. Αγοράζοντας Transalp, αγοράζεις όνομα, όσο αδόκιμο και αν είναι ως αντικειμενικό κριτήριο. Αυτό που παραείναι δόκιμο, είναι ότι πλέον αγοράζεις πολλά περισσότερα από όσα είναι συνδεδεμένα με αυτό το όνομα. Παίρνεις μια μοτοσυκλέτα που υπερτερεί σαφώς και με διαφορά από την προκάτοχό της σε όλα τα μετρήσιμα κριτήρια – εκτός του χώματος, που ούτως ή άλλως έχει αποδειχθεί ότι δεν ενδιαφέρει πολλούς από τους αγοραστές του. Είναι ακόμα πιο εύκολο στην καθημερινή χρήση, ταξιδεύει καλύτερα, είναι πιο σβέλτο, ανέλπιστα διασκεδαστικό και πιο οικονομικό από ποτέ. Σε απόλυτες επιδόσεις υστερεί από τους κύριους ανταγωνιστές του, αλλά αντεπιτίθεται με την άνεση που προσαρμόζεται στις ορέξεις του αναβάτη. Και με τη μείωση της τιμής του στα 7,620€ για το μοντέλο χωρίς ABS, το μόνο ουσιαστικό «εμπόδιο» είναι η πάντα υποκειμενική εμφάνιση – αν και για να πω την αλήθεια, εμένα μου αρέσει. <<

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

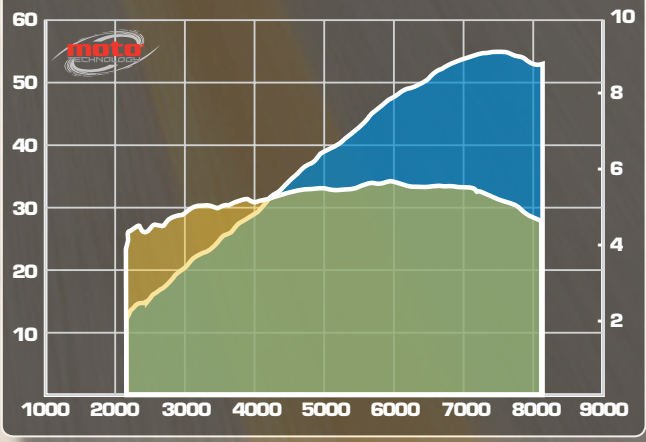
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,250 mm
Πλάτος:	905 mm
Ύψος:	1,305 mm
Μεταξόνιο:	1,515 mm
Ύψος σέλας:	841 mm
Βάρος κατασκευαστή:	214 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος V52°, με 4B/K
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 66 mm
Χωρητικότητα:	680.2 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.0:1
Ισχύς:	59.1/7,750 hp/rpm
Ροπή:	6.1/5,500 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	177/41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	173 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	19˝
Ελαστικό:	Metzeler Tourance 100/90-19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 256 mm, Διπίστονες δαγκάνες Nissin με γλίστρα
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17˝
Ελαστικό:	Metzeler Tourance 130/80-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου με γλίστρα
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	17.5 lt / 3 ρεζέρβα
Μέση κατανάλωση:	6.5 lt/100 km
Μέση αυτονομία:	270 km



Honda Transalp XL700V
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
€7,620

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 54.6 / 7,500
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 5.7 / 5,900



Το Transalp 700, με αριθμό πλαισίου 000247 και 3,750km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 35.6C, υγρασία 8%, ατμοσφαιρική πίεση 1001.9mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

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



Πείτε ό,τι θέλετε, άλλος σαν τον Rossi δεν πρόκειται να υπάρξει. Μια η άλλη με τον Nieto, επόμενος σταθμός ο Agostini...


46
Valentino
THE BIKE
LOVES YOU!
YAMAHA
VALENTINO
90
DAINESE
motogp.com
official website

Οι Δορυφόροι

Ήταν 15 του Οκτώβρη του 2006 στο Estoril της Πορτογαλίας όταν ο Toni Elias κατέκτησε τη μοναδική του νίκη στα MotoGP, δύο μόλις χιλιοστά του δευτερολέπτου μπροστά από τον διεκδικητή του τίτλου Valentino Rossi –αγώνας αλησμόνητος επίσης για το απονενοημένο χώσιμο του Dani Pedrosa στον Nicky Hayden που οδήγησε σύσσωμη τη Repsol Honda στην αμμοπαγίδα. Οι πέντε πόντοι που έχασε ο Rossi εκείνη τη μέρα ήταν ακριβώς η διαφορά με την οποία χρίστηκε πρωταθλητής ο Hayden δύο εβδομάδες αργότερα, ενώ στην ισοβαθμία ο Ιταλός υπερτερούσε έχοντας περισσότερες νίκες.

Εκείνη η μέρα είχε και μια δευτερεύουσα σημασία που τώρα, 23 αγώνες ή ενάμισι χρόνο μετά, μπορούμε να εκτιμήσουμε: ήταν η τελευταία φορά που κέρδισε αγώνα αναβάτης δορυφορικής ομάδας.

Ολόκληρο το 2007 οι καρό σημαίες μονοπωλήθηκαν από εργοστασιακούς αναβάτες, ενώ ακόμη και οι επισκέψεις των "δορυφόρων" στο βάθρο ήταν σπάνιες, λιγότερες από το 2006 και περισσότερες από την μία του 2008 ως τώρα.

Για να το χοντρύνω, πότε άραγε να ήταν η τελευταία φορά που μη-εργοστασιακός αναβάτης πήρε πρωτάθλημα; Ανασκάπτοντας στο παρελθόν βρίσκουμε Stoner, Hayden, Rossi κατά συρροή και κατ' εξακολούθηση, Kenny Roberts Jr, Alex Criville και μετά ο έτερος serial killer, Mick Doohan επί πέντε. Μ' αυτά και μ' αυτά φτάσαμε αισίως στο 1993, έτσι; Ακόμη πιο πίσω μπαίνουμε στη χρυσή εποχή των Wayne Rainey, Kevin Schwantz, Eddie Lawson, Freddie Spencer, πάνε και τα eighties. Κι άλλο πίσω; Δεν ξέρω καν αν υπήρχαν δορυφορικές ομάδες τότε, αλλά ακόμη κι έτσι δε νομίζω να έτρεχαν με αυτές οι Barry Sheene, Kenny Roberts, Mike Hailwood, Giacomo Agostini, Phil Read, John Surtees… Φτάσαμε στη δεκαετία του '50 και δορυφόρους ακόμη δε βρήκαμε. Μάλλον γιατί δεν υπάρχουν.

Κάποτε στο κυνήγι του τίτλου ρίχνονταν οι Biaggi, Gibernau ή Melandri με ιδιωτικές μοτοσυκλέτες (προς μεγάλο εκνευρισμό της Repsol τότε…), αλλά πλέον το παιχνίδι έχει (ξανα)γίνει φουλ εργοστασιακό. Κάποτε τα 250 ήταν ένα σκαλοπάτι για τα μεγάλα, τώρα πολλοί αναβάτες δοκιμάζονται πρώτα στους "μεσάζοντες" των δορυφορικών ομάδων. Όμως τι νόημα έχει ένας αναβάτης που γνωρίζει πως ελάχιστες ελπίδες έχει να νικήσει –κι αν το καταφέρει, θα έχει ντροπιάσει το "εργοστάσιο";

Ή, τί να πούμε για μια ομάδα που δεν έχει την παραμικρή ελπίδα να κερδίσει τίτλο; Πού είναι το κίνητρο;

του Σπύρου Τσαντήλα



theraceeditorial


ELBOWZ
HJC
JOLLY CAFFÈ
COLORI
HELLIN STORE 018
PIRELLI
DUCATI CORSE
TEAM BOUSTAS
BOUSTAS



boust

Γιάννης Μπούστας

"...παίρνω bonus βόλτα το Desmosedici του κου Αθανασόπουλου για τέσσερις γύρους, ως επιβράβευση που τον αφήνω να με κερδίζει στο PS2 μπροστά στους υπαλλήλους του. Αυτή ήταν η πρώτη φορά μετά από 20 χρόνια που είχα τόσο άγχος να μην πέσω με τη μοτοσυκλέτα που καβαλάω..."

Χαλαρά στο σπίτι μας

Στα Μέγαρα, που βρίσκονται δίπλα στην Αθήνα, ο αγώνας για την ομάδα ξεκινά την Πέμπτη. Πάω στην Ελευσίνα και παίρνω το φορτηγό, το πλένω, το γεμίζω και φορτώνω καύσιμα, και το μεσημέρι το παρκάρω στα Μέγαρα. Κατεβάζουμε το 990 Adventure, που μου έχει παραχωρήσει το Hellinstore 500, και επιστρέφω τέρμα γκάζι στο μηχανικό μου, το Μάνο. 220 με 225km/h, με δύο χέρια να κουνάει το τιμόνι και με ένα να μην κουνιέται με τίποτα. Σε αυτές τις ταχύτητες, ο αέρας κουνά τα χέρια και αυτά με τη σειρά τους το τιμόνι, οπότε βγάζοντας το ένα μειώνεται το φαινόμενο και η ηρεμία του KTM επιστρέφει.

Στο Μάνο λοιπόν, βγάζουμε το κοστούμι από το 1098 και αλλάζουμε το ψυγείο λαδιού με καινούργιο. Κέρδος: -5 βαθμούς κελσίου στη θερμοκρασία λειτουργίας. Ακολουθεί σπέσιαλ πλύσιμο μοτοσυκλέτας by Μπούστας. Κέρδος: 50 γραμμάρια (αφαίρεση εισαγόμενων Σερραϊκών πετούμενων). Φορτώνουμε τη μοτοσυκλέτα στο Transit του Μάνου, βάζουμε εργαλεία, πέντε σετ λάστιχα σε γόμες 1 και 2, ανταλλακτικά και όλα τα απαραίτητα. Στο ενδιάμεσο, δέχομαι τηλεφώνημα από τον κο Αθανασόπουλο, συναθλητή και αντίπαλο στο Playstation: "Φίλε, γυρνάω στο Brno 2 δευτερόλεπτα κάτω", λέει γεμάτος αυτοπεποίθηση. "Σε 10 λεπτά είμαι εκεί", απαντώ – όπως και έγινε. Αγώνας MotoGP 22 γύρων στο Brno, νίκη με 15 δευτερόλεπτα διαφορά λόγω πίεσης και πτώσης του αντιπάλου. Επιστρέφω στο Μάνο με ανεβασμένη ψυχολογία για να τελειώσουμε την προετοιμασία. Τακτοποιούμε τα τελευταία πράγματα στο φορτηγάκι και τον βοηθάω να μαζέψει τις 15 μοτοσυκλέτες στο μαγαζί του για να είναι και αυτός ξεκούραστος την επομένη.

Παρασκευή στις εννέα το πρωί, όλη η ομάδα βρίσκεται στην πίστα και στήνει το τσαντήρι. Προετοιμάζουμε τη μοτοσυκλέτα και αλλάζουμε αλυσίδα, φοράμε λάστιχα 12 γύρων για να βρούμε το στήσιμο του αγώνα και αλλάζουμε υγρά φρένων και τακάκια, καθώς τα Μέγαρα είναι απαιτητικά στα φρένα. Κάνω 8 γύρους με καλύτερο χρόνο 57.9. Όλα είναι εντάξει, αλλά αντιμετωπίζουμε μικρό πρόβλημα με τον επιλογέα ταχυτήτων και αποφασίζουμε να λύσουμε τη σίτα του φίλτρου λαδιού για να δούμε τι συμβαίνει. Βρίσκουμε ένα μικρό κομμάτι από το ελατήριο του μύλου στο κιβώτιο και καταλαβαίνουμε ότι έχει σπάσει και πρέπει να το αλλάξουμε. Τηλεφωνούμε στη Ducati, το ανταλλακτικό υπάρχει (και εδώ κολλάει το "χαλαρά στο σπίτι μας", καθώς η αποθήκη της Ducati είναι μόλις 10


CAFFE
DUCATI
KTM



λεπτά μακριά από την πίστα). Καβαλάω 990 Adventure με το ένα χέρι και 220km/h, και επιστρέφω σε 15 λεπτά στην πίστα με το ανταλλακτικό στη τσέπη. Στο διάλειμμά μου, και μιας που ο μηχανικός μου επισκευάζει το 1098, παίρνω bonus βόλτα το Desmosedici του κου Αθανασόπουλου για τέσσερις γύρους, ως επιβράβευση που τον αφήνω να με κερδίζει στο PS2 μπροστά στους υπαλλήλους του. Αυτή ήταν η πρώτη φορά μετά από 20 χρόνια που είχα τόσο άγχος να μην πέσω με τη μοτοσυκλέτα που καβαλάω, οπότε δεν μπορώ να σας μεταφέρω το πώς μου φάνηκε. Στο επόμενο bonus μου στις Σέρρες, θα σας λύσω τις απορίες (και τις δικές μου).

Το 1098 είναι έτοιμο, και μετά από τον ιδρώτα και το άγχος του Desmosedici, οδηγώ τη μοτοσυκλέτα μου έχοντας ξεπεράσει τα προβλήματα του επιλογέα και γράφοντας καλύτερο γύρο στο 57.8. Λέω στον Μάνο ότι έτσι θα ήθελα να είναι η μοτοσυκλέτα στον αγώνα. Αλλάζουμε ελαστικά με μεταχειρισμένα τεσσάρων γύρων από χρονομετρημένα στις Σέρρες και αποφασίζουμε να περάσουμε τεχνικό έλεγχο και να μην ξαναμπούμε σήμερα, μιας που είμαστε όλοι ευχαριστημένοι από το χρόνο και το στήσιμο. Για πρώτη φορά μετά από πολλούς αγώνες στα Μέγαρα, επτά το απόγευμα είμαστε σπίτι μας – και για να το εξηγήσουμε περεταίρω αυτό, ν' αναφέρω πως είναι από τις ελάχιστες φορές που τρέχουμε με την ίδια μοτοσυκλέτα για δεύτερη χρονιά, με αποτέλεσμα να έχω κουμπώσει καλά μαζί της, να την έχουμε μάθει από μηχανολογικής πλευράς και να μπορούμε να προετοιμαζόμαστε πιο εύκολα και γρήγορα.

Σάββατο πρωί, φτάνουμε στις οκτώ στην πίστα ν' ανοίξουμε το τσαντήρι και να τακτοποιήσουμε το τραπεζάκι του φίλου μας του Jolly Caffe. Στις ελεύθερες δοκιμές, κάνω οκτώ γύρους στο 57.6 με 57.9. Τσεκάρουμε θερμοκρασίες ελαστικών, μιας και στους προηγούμενους αγώνες η άσφαλτος είχε 20 βαθμούς, ενώ τώρα ήταν στους 50. Ιδανική θερμοκρασία για τα ελαστικά (72 εμπρός και 85 πίσω). Ετοιμαζόμαστε για τα χρονομετρημένα, αλλάζοντας υγρά φρένων και τακάκια, και φοράμε δυο ζευγάρια καινούργια ελαστικά στις ζάντες. Μπαίνουμε με θερμοκρασία 30 βαθμούς υπό σκιά. Η πίστα έχει καλό κράτημα και στους τέσσερις γύρους που κάνω στα πρώτα, το χρονόμετρο σταματά στο 57.4. Βάζουμε το δεύτερο σετ ελαστικών με την αίσθηση ότι εύκολα θα σπάσουμε το 57. Στον καλό μου γύρο στην K5, έχει βγει μια μοτοσυκλέτα και οι κριτές έχουν σηκώσει κίτρινη σημαία, με αποτέλεσμα να μου χαλάσει ο γύρος και, τελικά, να γράψω 57.2. Στον επόμενο γύρο, η επίσημη χρονομέτρης, γυναίκα και μητέρα των παιδιών μου Ειρήνη, που με μετρά στην πίσω ευθεία, με πιάνει στο 56.6. Ερχόμενος όμως στην πλατεία, έχει κάνει έξοδο ο Ευθυμίου με το MV Agusta ο οποίος αφήνει χώματα, τα οποία μου προκαλούν γλιστρήματα και μου χαλάνε έναν πολύ καλό γύρο. Από εκείνη τη στιγμή και ύστερα, κατάλαβα ότι η πίστα δεν ήταν σε κατάσταση που θα μου επέτρεπε να κάνω νέο ρεκόρ και εγκαταλείπω την προσπάθεια. Εδώ, να σημειώσω ότι για να γίνει καινούργιο ρεκόρ, θα πρέπει όλα να δουλέψουν στην εντέλεια – και αυτό περιλαμβάνει και την κατάσταση της πίστας αλλά και των συναθλητών μου στη διάρκεια των χρονομετρημένων.
Αποφασίζουμε να μην μπούμε στα δεύτερα χρονομετρημένα για να φυλάξουμε τη μοτοσυκλέτα μας, και ταυτόχρονα


DUCATI CORSE
DUCATI CORSE
Z50



να ξεκινήσει και το προγραμματισμένο σέρβις του 1098 νωρίτερα.

Κυριακή στο warm up, ξεκούραστος και με πολύ καλή ψυχολογία, αποφασίζω να πιέσω τη μοτοσυκλέτα σαν να έχω μπροστά μου ένα πολύ δύσκολο αγώνα. Το αποτέλεσμα της απόφασής μου απέφερε ένα γυρολόγιο έξι γύρων που περιλάμβανε προσπεράσεις, στο 57.2 με 57.8. Αυτό δείχνει ότι, χτες, μπορούσαμε να κατέβουμε το 57 με ρυθμίσεις χρονομετρημένων, μιας που το πλησιάσαμε σήμερα με ρυθμίσεις αγώνα. Η μοτοσυκλέτα είναι τέλεια και εγώ πολύ χαρούμενος για άλλη μια φορά που την οδηγώ έστω και για λίγους γύρους με τόσο μεγάλη πίεση. Τοποθετούμε ελαστικά αγώνα, καινούργια τακάκια και υγρά φρένων. Στον αγώνα, ξεκινάω χαλαρά και μέτρια, όχι επειδή υποτιμώ τους αντιπάλους μου, αλλά γιατί γνωρίζοντας τη διαφορά των ένα με δύο δευτερόλεπτα στο γύρο, θέλω να δώσω λίγο περισσότερο σασπένς και θέαμα στον αγώνα. Θεατής στο καλύτερο έργο, απολαμβάνω την πρώτη στροφή με επτά μοτοσυκλέτες να στρίβουν μπροστά μου, και πηγαίνοντας για την δεύτερη στροφή, μετά από λάθη των συναθλητών μου (εξόδους, λάθος γραμμές κ.α.), βγαίνω από την Κ4 και βρίσκομαι στην 4η θέση, χωρίς να έχω προσπαθήσει γι' αυτό. Ο αγώνας συνεχίζει με ένταση και σε δύο γύρους καταφέρνω να περάσω στην πρώτη θέση. Κατεβάζω το γυρολόγιό μου στο 58.0 και 57.9, και έχω αρχίσει να καταλαβαίνω ότι η μοτοσυκλέτα έχει ένα μικρό πρόβλημα με τον συμπλέκτη στα κατεβάσματα, το οποίο προκαλεί το εξής: ενώ κατεβάζεις ταχύτητα, ο μονόδρομος επεμβαίνει περισσότερο από το κανονικό, ρίχνοντας υπερβολικά χαμηλά τις στροφές του κινητήρα. Για να αντιμετωπίσω το πρόβλημα, αναγκαζόμουν ν' ανοίγω το γκάζι την ώρα που φρενάρω για να αναγκάσω τον μονόδρομο να απεμπλακεί. Αυτό μου έδινε μια αίσθηση ανασφάλειας, καθώς κάποιες φορές σταματούσε να δουλεύει και φρέναρε τον πίσω τροχό, προκαλώντας απότομα γλιστρήματα. Αποφασίζω λοιπόν να κόψω ρυθμό για να κρατήσω τη θέση μου και κάνω έναν αγώνα τακτικής, κρατώντας τη διαφορά από τον δεύτερο Χριστοδούλου ανάμεσα στο ένα με πέντε δευτερόλεπτα. Βλέποντας ότι και αυτός έχει κόψει ρυθμό, ανεβάζω κι άλλο το γυρολόγιό μου για να εξασφαλίσω τη νίκη, καθώς φοβόμουν μήπως το πρόβλημα στον συμπλέκτη γίνει χειρότερο στο τέρμα γκάζι στην ευθεία. Παρόλα τα προβλήματα, ο αγώνας αποδείχθηκε εύκολος, αλλά δεν ξέρω τι θα είχε συμβεί αν οι συναθλητές μου πίεζαν λίγο περισσότερο. Ξέρω ότι είναι η δεύτερη φορά που μιλάμε για εύκολο αγώνα, αλλά δεν θα μπορούσε να είναι έτσι χωρίς το μηχανικό μου Μάνο Πετρόπουλο, από τα χέρια του οποίου περνάνε πια τα περισσότερα από τα μισά πράγματα. Ειδικά φέτος που η σύνθεση της ομάδας περιλαμβάνει λιγότερα άτομα, ο Μάνος και εγώ ελέγχουμε ό,τι πρέπει να γίνει, πιο εύκολα και με μικρότερες πιθανότητες λάθους. Άλλη μια νίκη λοιπόν στο φετινό πρωτάθλημα, με την οποία συνεχίζουμε το σερί των τριών τελευταίων ετών στην πρώτη θέση σε κάθε αγώνα της μεγάλης κατηγορίας. Ο κόσμος βλέπει τα GP και εμείς φορτώνουμε το φορτηγό. Το επιστρέφουμε στην Ελευσίνα και κλείνουμε το αγωνιστικό μας Σαββατοκύριακο με ένα κιλό παγωτό στον καναπέ του σπιτιού, βλέποντας σε μαγνητοσκόπηση τον υπέροχο αγώνα της Γαλλίας και τον αγαπημένο μου αναβάτη να κερδίζει ξανά.

Racing Gossip

ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ 250 GP

Τελικά ο πρόεδρας την έσκασε τη βόμβα: τα δίχρονα 250 δεν έχουν πολλά ψωμιά μπροστά τους, καθώς η νέα τετράχρονη γενιά έρχεται – και δεν θα είναι 250…

Αμέσως μετά το Γαλλικό GP ο διευθύνων σύμβουλος της Dorna, Carmelo Ezpeleta, ανακοίνωσε τις προτάσεις της διοργάνωσης για την επόμενη μέρα των 250.

Τετράχρονα από 625 ως 650cc, τετρακύλινδρα σε σειρά, με περιορισμό στροφών και κοινή ηλεκτρονική διαχείριση (control ECU) για όλους.

Η κίνηση αυτή μυρίζει έντονα Ιαπωνία, ενώ ήδη έχει επιβεβαιώσει την αποχώρηση της Aprilia από τα 250. Όσον αφορά στην KTM, οι αντιδράσεις της αναμένονται. Προ λίγων εβδομάδων είχε αποκαλυφθεί από το Eurosport πως Honda και Yamaha πίεζαν αφόρητα να γίνει αυτή η αλλαγή, αλλά συναντούσε αντιδράσεις από την εκτίναξη του κόστους μιας τέτοιας αγωνιστικής μοτοσυκλέτας πάνω από 400% σε σύγκριση με το κόστος ενός δίχρονου 250. Επιπλέον, η άρνηση Aprilia και KTM σήμαινε πως δύσκολα θα περνούσε μια τέτοια αλλαγή. Τώρα, οι Ιάπωνες θα πρέπει να είναι χαρούμενοι και εικάζεται πως η Dorna θα έχει εξασφαλίσει κάποια συμφωνία και με τις Suzuki και Kawasaki, γεγονός που πηγάζει από την προσπάθεια περιορισμού του κόστους – βλέπε όριο στροφών. Παράλληλα, η Aprilia ανακοινώνει το πλάνο επιστροφής της στα MotoGP, έστω και λίγο πιο μακροπρόθεσμα, ενώ στο μεταξύ τα SBK θα έχουν κάμποση δουλειά να δώσουν στα εργοστάσια τόσο της Aprilia όσο και της KTM, με την τελευταία μάλλον να αφήνει πίσω της την περιπέτεια των GP οριστικά και αμετάκλητα.

Ακόμη επίσημες ανακοινώσεις από τη Dorna δεν έχουν γίνει και θα περιμένουμε για περισσότερες λεπτομέρειες, καθώς τα όσα κυκλοφορούν αυτή τη στιγμή ενδεχομένως να μην είναι τελείως ακριβή.



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ RC212V

Έτοιμο να τρέξει – αλλά όχι με την εργοστασιακή ομάδα. Ο Tadayuki Okada επιστρέφει στα GP στο Mugello, για να δοκιμάσει σε πραγματικές συνθήκες τη μοτοσυκλέτα που όλοι περιμένουν να δουν

Είναι η μόνη κατασκευάστρια που δεν έχει αντικαταστήσει το σύστημα οδήγησης των βαλβίδων στη μοτοσυκλέτα της με κάτι άλλο. Πλην της Ducati που επιμένει desmo, όλα τα υπόλοιπα εργοστάσια χρησιμοποιούν ένα υδραυλικό σύστημα αντί για ελατήρια. Τον περασμένο χειμώνα όλοι θεωρούσαν πως η Honda θα ξεκινούσε τη σεζόν με πνευματικό RCV, αλλά τα αποτελέσματα των δοκιμών δεν έπεισαν και το ντεμπούτο πάει από αναβολή σε αναβολή. Αυτή τη φορά όμως δεν βιάζονται.

Το πνευματικό RCV θα συμμετάσχει ως wild card στο Mugello, στα χέρια του αναβάτη εξέλιξης Tady Okada, βετεράνου των GP και ομόσταυλου του Mick Doohan στην εργοστασιακή ομάδα, νικητή τεσσάρων αγώνων από το 1996 ως το 2000. Ο ίδιος, φυσικά χαίρεται όσο δεν πάει άλλο, κι ας έχει κλείσει τα 41.

"Ο τελευταίος μου αγώνας ήταν στο Phillip Island το 2000, δεν βλέπω την ώρα να μπω στο Mugello. Η μεγάλη του ευθεία θα είναι λογικά ό,τι πρέπει για τη μοτοσυκλέτα μου. Επιτέλους, είναι έτοιμη να τρέξει! Ελπίζω να αναστατώσω μερικούς ανθρώπους…"



APRILIA V4: Η ΕΞΕΛΙΞ

Δεν βγήκε καμιά σημαν είδηση, απλά εθεάθη δύο νέες φωτογραφίες αναμενόμενης Superl της Aprilia και είπαμε να μοιραστούμε μαζί σας..

Ο φακός συνέλαβε ξανά Aprilia V4 να δοκιμάζεται πίστα και φυσικά δεν έχασε ευκαιρία. Με το μάτι λίγα ρούμε να δούμε, αλλά οι ντάκτες του http://aprilian blogspot.com – όπου βρήκαμε τις φωτογραφί ισχυρίζονται πως η εικονιζ νη μοτοσυκλέτα φορά δι ρετικό πλαίσιο και ψαλίδι την έκδοση δρόμου που δείξει επισήμως η εται Θα περιμένουμε περισσότ καθώς οι Ιταλοί μας χρωστ τεχνικά χαρακτηριστικά γι έκδοση δρόμου και μερ λαχταριστές λεπτομέρειες την αγωνιστική έκδοση δη αυτή της ομολογκα (δηλαδή η αγωνιστική re που θα πωλείται).

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



ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ROSSI ΣΤΗ YAMAHA

Από κει που ο Ιταλός πριν μερικούς μήνες απειλούσε απροκάλυπτα πως θα πήγαινε στη Ducati αν δεν έστρωνε το M1 του, ξαφνικά τώρα το στόμα του στάζει μέλι για τη Yamaha.

"Μιλάμε με τη Yamaha. Τους ζήτησα να μου φτιάξουν μια μοτοσυκλέτα που να κερδίζει αγώνες και το έκαναν, έτσι δεν βλέπω τον λόγο να αλλάξω. Δεν έχουμε βάλει υπογραφές ακόμα, αλλά το βλέπω πολύ πιθανό να συνεχίσω για ένα-δυο χρόνια ακόμα στη Yamaha."

Αυτή ήταν δήλωση του ίδιου του Rossi στο Ισπανικό τηλεοπτικό TVE. Και συνεχίζει να εξηγεί πόσο εκτιμά τη δουλειά της εταιρείας.

"Το YZR-M1 του 2008 είναι η καλύτερη μοτοσυκλέτα που έχει φτιάξει η Yamaha τα τελευταία χρόνια. Η μοτοσυκλέτα του 2005 ήταν πολύ καλή, αλλά συγκριτικά η φετινή είναι ακόμα καλύτερη. Είναι πραγματικά η καλύτερη Yamaha που έχω καβαλήσει ποτέ. Είμαι πολύ χαρούμενος που καταφέραμε ένα τόσο μεγάλο βήμα σε τόσο λίγο χρόνο."



Η
τική
σαν
της
bike
α τις
.
ά το
στην
ε την
μπο-
συ-
ews.
και
es –
όμε-
αφο-
από
έχει
ρεία.
ερα,
τούν
α την
οικές
ς για
και
σιόν
plica





Racing Gossip

BEN SPIES ΣΤΑ MOTOGP – ΦΕΤΟΣ!

Βιάζεται πολύ ο πρωταθλητής AMA SBK να ανέβει σε παγκόσμιο επίπεδο και η Suzuki θα του δώσει, όχι μία, αλλά δύο ευκαιρίες. Αυτός βέβαια, πιάνει και μια δεύτερη (κόκκινη) πόρτα για καλό και για κακό…

Όπως ανακοινώθηκε επισήμως, ο 23χρονος αναβάτης της Suzuki στο αμερικανικό πρωτάθλημα SBK, Ben Spies, θα συμμετάσχει και στους δύο αγώνες MotoGP που θα γίνουν στις Η.Π.Α. φέτος ως wild card με ένα τρίτο GSVR. Για τον ίδιο η μετακίνηση στα MotoGP αποτελεί μονόδρομο και με τον Kevin Schwantz ως μέντορα-μάνατζερ στο πλευρό του δεν θα έπρεπε να δυσκολευτεί και πολύ, ειδικά μετά την συντριπτική του επικράτηση τα τελευταία δύο χρόνια στο κορυφαίο πρωτάθλημα της χώρας του.

Υπάρχουν ωστόσο προβλήματα. Η δορυφορική ομάδα της Suzuki που αναμένεται να στηθεί του χρόνου από τον Jorge Martinez Aspar θα έχει πιθανότατα ένα μόνο αναβάτη – για λόγους κόστους προφανώς – και αυτός πιθανότατα θα είναι ο Alvaro Bautista. Έτσι, για την περίπτωση να μη βρεθεί μια θέση για τον Spies, αυτός καλού κακού χτύπησε και την πόρτα της Ducati, η οποία του απάντησε πως η εργοστασιακή ομάδα είναι κλεισμένη, αλλά θα ήταν καλοδεχούμενος στη δορυφορική Alice Team.



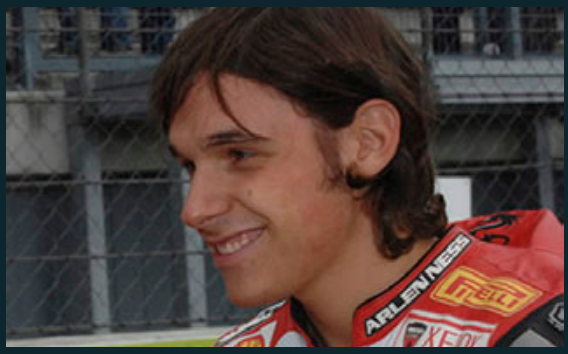
DUCATI DESMOSEDICI 2009 ΣΤΟ MUGELLO

Όχι, δεν θα τρέξει στον αγώνα GP του Ιουνίου, αλλά θα βρεθεί εκεί μόνη της σε άλλες ημερομηνίες για εξέλιξη. Οι Ιταλοί προσέχουν από τώρα, για να έχουν

Τα πρώτα βήματα εξέλιξης της D16 GP9 έκανε ο βασικός αναβάτης εξέλιξης, Vittoriano Guareschi, αλλά ήρθε και η ώρα του Niccolo Canepa, περσινού πρωταθλητή Superstock 1000. Ο νεαρός αναβάτης κανονικά επιμελείται της εξέλιξης των Bridgestone για τις μοτοσυκλέτες που τρέχουν αυτή τη στιγμή στα MotoGP, αλλά οι Ιταλοί ήθελαν και τη δική του συμμετοχή στη μοτοσυκλέτα της επόμενης χρονιάς.

Έτσι η πίστα του Mugello κλείστηκε για τρεις μέρες δοκιμών από τις 13 ως και τις 15 Μαΐου, όπου ο Canepa έκανε ένα μεγάλο αριθμό τεστ ώστε να μπει σε μια σειρά η πρώτη μεγάλη διαφορά της νέας D16: το ολοκαίνουργιο πλαίσιο που θα χρησιμοποιηθεί από του χρόνου.

Ο ίδιος ο (τυχερός) νεαρός δήλωσε πως δεν ήταν ακόμη σε καλή φυσική κατάσταση μετά από ένα τροχαίο ατύχημα που είχε πρόσφατα και πονούσε στο αριστερό του πόδι, αλλά όλη η προγραμματισμένη δουλειά έγινε. Τώρα ελπίζει να έχει αναρρώσει πλήρως ως τις αρχές Ιουνίου που θα ξανακαβαλήσει τη GP8 για τη βασική του εργασία, την εξέλιξη ελαστικών για τους Stoner και Melandri.

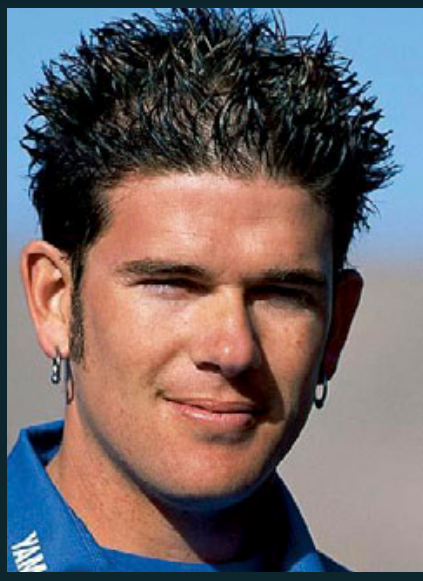


Ο GOBERT ΤΣΑΝΤΑΚΙΑΣ!

Ένας σπουδαίος αναβάτης SBK κάποτε, σεσημασμένος κλέφτης σήμερα. Πώς τα φέρνει καμιά φορά η ζωή…

Ο Anthony Gobert άφησε το στίγμα του στο Παγκόσμιο SBK κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας του ’90 και τις αρχές του 2000 παίρνοντας τις μόνες νίκες της Bimota στην ιστορία της εταιρείας. Εκτός πίστας όμως, ροζ και πράσινα μαλλιά, γυναίκες, πάρτι, αλκοόλ και ναρκωτικά – ε δεν είναι και δύσκολο να καταλάβει κανείς γιατί σήμερα αποτελεί μακρινό παρελθόν από τις πίστες αν και μόλις 33 ετών.

Αυτή τη φορά το όνομά του επανήλθε στο προσκήνιο για κακό. Συνελήφθη στο τουριστικό θέρετρο Surfers’ Paradise γιατί έκλεψε σε ένα supermarket από έναν 70χρονο κύριο δύο χαρτονομίσματα των 20 δολαρίων Αυστραλίας μέσα από τα χέρια του, ενώ την επόμενη μέρα βούτηξε την τσάντα μιας ηλικιωμένης κυρίας στον δρόμο μέρα μεσημέρι. Γλίτωσε τη φυλάκιση, αλλά έχασε το διαβατήριό του, απέκτησε ένα μόνιμο εβδομαδιαίο ραντεβού με το αστυνομικό τμήμα της περιοχής του και, την επόμενη φορά που θα το ξανακάνει, θα μετακομίσει πιο μόνιμα σε κάποιο κρατικό ίδρυμα.



Ο KEVIN CURTAIN ΔΟΚΙΜΑΖΕΙ BMW

Ψάχνονται οι Γερμανοί γιατί θέλουν να έχουν μια μοτοσυκλέτα ανταγωνιστική με το καλημέρα στα SBK, έτσι από τη σέλα της S1000RR περνούν πολλοί γνωστοί και μη εξαιρετέοι για να καταθέσουν τον οβολό τους στην εξέλιξή της.

Ο δύο φορές δευτεραθλητής Supersport, Kevin Curtain, θα συναντήσει τους ανθρώπους της BMW στις 16 και 17 Ιουνίου στο EuroSpeedway Lausitzring για να δοκιμάσει τη νέα superbike της εταιρείας.

Ο 41 ετών Αυστραλός σταμάτησε την καριέρα του στο παγκόσμιο στερέωμα το 2007 μετά από έναν σοβαρό τραυματισμό και έκτοτε δεν ξαναβρήκε μια θέση εκεί, αν κι ο ίδιος επιθυμούσε διακαώς να τρέξει στα SBK. Τελικώς ο Curtain υπέγραψε με την MV Agusta για το Αυστραλιανό Πρωτάθλημα Superbike.

Απ' ότι λέγεται, η BMW δεν υπολογίζει σοβαρά τον Curtain για εργοστασιακό αναβάτη όταν θα μπει στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα το 2009, αλλά ως αναβάτη εξέλιξης υπολογίζει πολύ στην εμπειρία του.



ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ APRILIA ΣΤΑ MOTOGP!

Δεν είναι αστείο, είναι επίσημο, όχι τόσο όμως ώστε να περιλαμβάνει και ημερομηνίες. Πάντως ετοιμαστείτε, η έξοδος από τα 250 θα σημάνει είσοδο τα μεγάλα

Το είπε το αφεντικό της Aprilia, Gigi Dall'Igna, στην Αγγλική MCN: στο Noale φτιάχνουν ένα δεύτερο V4 κινητήρα που από το 2009 θα ξεκινήσει εντατική εξέλιξη στο δυναμόμετρο, με φόντο MotoGP. Καμία σχέση με τον κινητήρα που από του χρόνου θα τρέξει SBK, εδώ θα φτιαχτεί μια εντελώς διαφορετική μονάδα και αυτή τη φορά δεν θα είναι το τρικύλινδρο πείραμα που προέκυψε σε συνεργασία με την Cosworth, ονομαζόταν Cube και αρέσκετο στις αυταναφλέξεις και τις εκτοξεύσεις αναβατών.

Η βασική αφορμή δίνεται από την προβλεπόμενη αλλαγή της κατηγορίας των 250 GP σε μια νέα τετράχρονη εποχή, στην οποία η Aprilia δεν θέλει να συμμετάσχει. Ο πρόεδρος μάλιστα ξεκαθαρίζει πως το όλο project θα εξελιχθεί αποκλειστικά και μόνο από το εργοστάσιο της Aprilia, καθώς η προηγούμενη συνεργασία με την Cosworth δεν τους άφησε και πολύ ικανοποιημένους.



ΕΝΑΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΣ ΣΤΑ SBK

Προσθήκη της τελευταίας στιγμής, αλλά κάθε άλλο παρά ευκαιριακή κίνηση, ο Jason Pridmore γίνεται ο πρώτος και μοναδικός Αμερικανός στο φετινό grid των Superbikes.

Ο Αμερικανός αναβάτης Jason Pridmore θα προστεθεί στο ρόστερ της Honda για την υπόλοιπη διάρκεια του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος SBK και συγκεκριμένα θα καβαλήσει ένα Honda για λογαριασμό της ομάδας Alto Evolution. Η απόφαση ελήφθη μετά τον πέμπτο αγώνα και αποσκοπεί στην απόκτηση εμπειρίας από τον νεαρό αναβάτη της ομάδας Shuhei Aoyama, δίπλα σε έναν έμπειρο αναβάτη όπως ο 38 Μαΐων Pridmore. Ο Ιταλός Luca Morelli, που οδηγούσε το δεύτερο CBR1000RR της ομάδας θεωρήθηκε πολύ μικρός για αυτό τον ρόλο, έτσι η συνεργασία του με την ομάδα οδηγήθηκε σε ένα κοινή συνεναίσει διαζύγιο.

Ο Jason Pridmore γεννήθηκε στη Ventura της California, ήταν πρωταθλητής της κατηγορίας AMA Formula Extreme το 2002 και Παγκόσμιος πρωταθλητής FIM World Endurance το 2003.



Racing Gossip

EDWARDS-KAWASAKI, HAYDEN-ΠΟΥ;

Πέντε αγώνες έχουμε δει φέτος όλους κι όλους και ήδη η μεταγραφολογία πάει σύννεφο. Όχι, δεν οφείλεται σε δημοσιογράφους με οργιώδη φαντασία αλλά από τους ίδιους τους αναβάτες. Όπως είπε ο Colin Edwards, "αυτή την εποχή όλοι μιλάνε με όλους..."

Και μια και μιλήσαμε για τον Edwards, ο ίδιος παραδέχτηκε πως έχει ήδη μιλήσει με την Kawasaki. Πριν αρχίσει αυτή η χρονιά, ο Τεξανός δήλωνε πως θα είναι η τελευταία του σεζόν στα MotoGP και πως προτίθεται να επιστρέψει για να κλείσει την καριέρα του στα AMA SBK. Τώρα όμως φαίνεται πως η δορυφορική Yamaha μπορεί να μην τον καλύπτει, αλλά όσο βλέπει τα αποτελέσματα να έρχονται μια εργοστασιακή πρόταση δεν θα τον χαλούσε...

Οργασμός επικρατεί και σχετικά με τον Nicky Hayden. Η Ducati τον ήθελε (και όχι μόνο αυτή...), στη Honda έχει αρχίσει να μην χωράει και ο Andrea Dovizioso περιμένει εναγωνίως μια εργοστασιακή θέση – μαντέψτε ποια. Ακούγεται έντονα και το ενδεχόμενο μιας τράμπας Hayden-Melandri ανάμεσα στις Ducati-Honda, αν και αυτό το σενάριο θα ακουστεί ρεαλιστικό μόνο αν ο Ιταλός βρεθεί σε εργοστασιακή σέλα, μετά τα όσα τράβηξε με τη Gresini δύο χρόνια. Το ζουμί από όλη αυτή την ιστορία, πάντως, είναι πως ο Nicky Hayden βλέπει πόρτα εξόδου πιθανότατα και δεν θα δυσκολευτεί να βρει μια άλλη στη θέση της.

Ο Capirossi πάντως το ξεκαθάρισε: "Δεν πάω πουθενά." Λήξις.

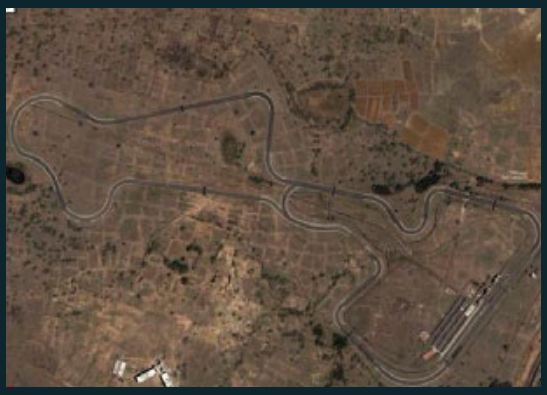


Η ΙΝΔΙΑ ΘΕΛΕΙ MOTOGP

Είναι μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες παγκοσμίως, όλες οι μεγάλες κατασκευάστριες μοτοσυκλετών θέλουν να μπουν εκεί, κι αυτοί θέλουν MotoGP και F1. Λογικό δεν είναι;

Για την Ινδία ο λόγος, η οικονομία της οποίας αναπτύσσεται ραγδαία υποστηριγμένη από μια τεράστια βιομηχανία υψηλής τεχνολογίας. Η BMW χτίζει εκεί εργοστάσια, η Ducati και η Yamaha πρόσφατα ανακοίνωσαν πως στη δεύτερη μεγαλύτερη πληθυσμιακά χώρα του πλανήτη θα πωλούν πλέον ολόκληρες τις γκάμες τους και όχι μόνο μοντέλα ως 125 κυβικά β' ποιότητας.

Οι Ινδοί πλέον έχουν ανοίξει παρτίδες με τον Bernie Ecclestone και ψάχνουν να χτίσουν μια πίστα προδιαγραφών F1 και να πάρουν αγώνα, ενώ πρόσφατα δήλωσαν πως ήρθαν σε επαφή και με τη Dorna για τον ίδιο λόγο. Οι δύο πίστες που υπάρχουν στη χώρα δεν πλησιάζουν καν τις προδιαγραφές του παγκοσμίου, αλλά αποδεικνύουν πως η κουλτούρα υπάρχει και δε νομίζουμε πως θα δυσκολευτούν και πολύ να χτίσουν μια εγκατάσταση αντάξια των αγώνων που επιθυμεί να φιλοξενήσει. Στην αεροφωτογραφία φαίνεται η πίστα Irungattukottai, κοντά στην πόλη Chennai που πριν μερικούς μήνες εγκαινίασε η BMW το ολοκαίνουριό της εργοστάσιο αυτοκινήτων και ανταλλακτικών.



ΤΑΞΙ

Υπάρ... σεις Nürb... τερο... τυχε... λος τυχε...

Από κάνο... Nürb... έθιμο... του F... νο Du... SBK (... Όπω... του ... τρόμ... ταρίφ... τουμ... λουθ... επιβά... οποίο... των ε... Αν εί... θετε ... βιντε... de/H... για ν...



ΑΝΤΙΟ MARTIN ΚΑΙ ROBERT

Δύο σπουδαίοι Road Racers μας αποχαιρέτησαν τον περ... αφήνοντας όλο και λιγότερους θρύλους του Νησιού ανά...

Ο 29χρονος Martin Finnegan από το Δουβλίνο έχασε τη ζωή ... να Tandragee 100. Γεννημένος στο Δουβλίνο, τρέχει στο πρωτ... Racing από το 1997 και έχει κερδίσει το Manx GP. Περισσότερ... μοτοσυκλετιστές τον συνόδεψαν στην τελευταία του κατοικία.

Λίγες μέρες αργότερα έγινε γνωστός ο θάνατος το Robert Dun... του αξέχαστου Joey Dunlop. Το μοιραίο ατύχημα συνέβη κατά ... αγώνα NW 200, ο αναβάτης μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο όπου ... τελευταία του πνοή. Ειρωνικώς, ο Dunlop μετά από χρόνια θα ξ... στην κατηγορία των 250, την οποία είχε κερδίσει 15 φορές στο... στις δοκιμές της οποίας συνέβη το μοιραίο.

ΙΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ;

**οχουν πολλοί τρόποι να απολαύ-
έναν αγώνα Παγκοσμίου SBK στο
burgring. Τηλεθεατές οι περισσό-
ι, θεατές από την εξέδρα οι πιο
ροί ή ξύνοντας τα βιράζ δικάβα-
μέσα στην πίστα για δύο υπερ-
ρούς. Πώς είπατε;**

τις 12 ως τις 15 Ιουνίου τα SBK θα
υν τη βόλτα τους από την πίστα του
urgring και εγκαινιάζουν ένα φρέσκο
ο. Ζηλεύοντας τις δικάβαλες βόλτες
Randy Mamola με ένα τροποποιημέ-
ucati στα MotoGP, οι διοργανωτές των
θα τους μιμηθούν.
ς αναφέρθηκε στη συνέντευξη Τύπου
συγκεκριμένου αγώνα, ο ταξιτζής του
ου θα είναι ο Dominic Lammert και η
ρα του θα διεκπεραιωθεί πάνω σε ένα
πανιασμένο GSX-R1000 που εξακο-
θεί να έχει σελάκι συνεπιβάτη. Τυχεροί
άτες θα είναι δύο θεατές του αγώνα οι
οι θα προκύψουν μετά από κλήρωση
εισιτηρίων τους.
ίναι να πάτε στο Nürburgring και νιώ-
τυχεροί, ρίξτε μια ματιά και στο σχετικό
άκι στη διεύθυνση www.nuerburgring.
annspree-Superbike-WM.566.0.html
α ξέρετε τι σας περιμένει.



DAKAR 2009

Η Αφρική μας τελείωσε, καλωσορίστε τη Νότια Αμερική. Τώρα το Dakar έγινε ακόμη πιο ακριβό σπορ για τους Ευρωπαίους, αλλά αν το αντέχει η τσέπη σας οι εγγραφές άνοιξαν, έχετε όλο τον Ιούνιο.



Ο μυθικός αγώνα Rally Dakar θα γιορτάσει τα 30ά του γενέθλια στα εδάφη της Αργεντινής και της Χιλής και πλέον από τις 15 Μαΐου ως και τις 30 Ιουνίου θα μπορούν να αιτηθούν της εγγραφή τους όσοι επιθυμούν να συμμετάσχουν. Σε περίπτωση που ο αριθμός αιτήσεων θα ξεπεράσει τον μέγιστο αριθμό που η διοργάνωση μπορεί να εγγράψει, θα δοθεί προτεραιότητα σε όσους είχαν μεταβεί στη Λισσαβώνα για τον αγώνα του Ιανουαρίου 2008 που τελικώς ματαιώθηκε.
Το επετειακό Dakar θα εκκινήσει στις 3 Ιανουαρίου 2009 από την Plaza de la Republica του Buenos Aires στην Αργεντινή, θα ταξιδέψει σε μια διαδρομή 6,000 km σε κάθε είδους έδαφος στη χώρα αυτή και στη γειτονική Χιλή - συμπεριλαμβανομένων και ερημικών εκτάσεων για να μη μας λείψουν οι αμμόλοφοι! – για να τερματίσει ξανά στο ίδιο σημείο στις 18 Ιανουαρίου.
Περισσότερες πληροφορίες στην επίσημη ιστοσελίδα www.dakar.com.

ΤΟ ΧΩΡΑΦΑΚΙ ΤΟΥ MICHAEL

Του καλάρεσαν οι μοτοσυκλέτες του Schumacher και βρήκε την ευκαιρία να σκοτώσει λίγο χρόνο στο Γερμανικό πρωτάθλημα Superbikes. Αλλά, ξέρετε πώς είναι οι αγώνες, μερικές φορές δεν θυμάσαι το κορίτσι με την ομπρέλα μετά…

Η δεύτερη συμμετοχή του Michael Schumacher στο Γερμανικό Superbike έλαβε χώρα στο Oschersleben. Καβάλα σε μια ιδιωτική Honda CBR 1000 RR της ομάδας Holzhauer, ο Μιχαλάκης τερμάτισε 28ος στο πρώτο σκέλος, ενώ στο δεύτερο δοκίμασε τη σκληρή πλευρά των αγώνων μοτοσυκλέτας και, δυστυχώς γι' αυτόν, οι φωτογράφοι είχαν πάλι μαζευτεί για τη χάρη του. Η ανώδυνη τουμπίτσα που μάζεψε ο πρώην πρωταθλητής F1 δεν του άφησε κανένα τραυματισμό, ούτε καν στον ψυχολογικό τομέα. Απεναντίας, περιχαρής ο Γερμανός θα δήλωνε αμέσως μετά πως "το να αγωνίζεσαι με μοτοσυκλέτα είναι απείρως πιο διασκεδαστικό από οποιοδήποτε τεστ!" Να δείτε που του άρεσε κιόλας! Δεν ξέρω μόνο τι θα λέει τώρα η Corrina, η κα Schumacher, η οποία δεν παρίστατο μεν στον αγώνα, αλλά αποκλείεται να μην έχει μάθει τι έγινε… οι φωτογράφοι που λέγαμε…

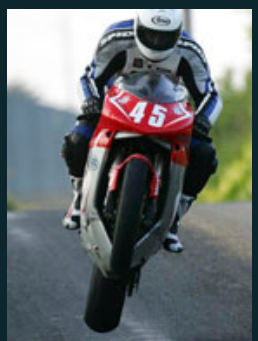




**ασμένο μήνα
μεσά μας…**

του στον αγώ-
τάθλημα Road
οι από 2,000

nlop, αδελφού
τις δοκιμές του
και άφησε την
ξανασυμμετείχε
παρελθόν και



Martin Finnegan



Robert Dunlop



Και τώρα πάτε τ



cov...

Οι δύο αγώνες που έγιναν χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά έμοιαζαν πολύ. Αφενός, ο Valentino Rossi τους κέρδισε αμφότερους με τον ίδιο τρόπο για να πάρει κεφάλι στην κατάταξη, αφετέρου ο ομόσταυλός του κατάφερε δις το αδιανόητο με τσακισμένους αστραγάλους. Βάλτε μέσα και τον καιρό που προκάλεσε άφθονη σύγχυση σε Κίνα και Γαλλία και έχετε μια πρώτη εικόνα.

Το ευτυχισμένο αγόρι Lorenzo βγήκε από την πρώτη τριάδα αγώνων με όλα τα φώτα πάνω του. Την ώρα που το νέο παιδί-θαύμα προκαλεί τους ειδικούς σε αναζητήσεις για το αν θα μπορούσε να πάρει και τον τίτλο με την πρώτη, το περσινό φαινόμενο της κατηγορίας, ο Casey Stoner, τα βρίσκει σκούρα. Οι παλιές καλές μέρες του Κατάρ ανήκουν στο παρελθόν καθώς στους επόμενους δύο αγώνες στην Ιβηρική (Jerez & Estoril) οι εμφανίσεις του απεκάλυψαν προβλήματα, πολλά προβλήματα.

Παράλληλα, στη Ducati το ζήτημα ήταν διπλό και φυσικά εννοούμε με τον εξαφανισμένο Marco Melandri που ακόμη δεν συνεννοείται με τη μοτοσυκλέτα του. Σε απόλυτη αρμονία με τους νόμους του Μέρφι, τραυματίζονται αμφότεροι οι αναβάτες εξέλιξης της Ducati Corse, ο μεν Vittoriano Guareschi στη διάρκεια δοκιμών, ο δε Niccolo Canepa όταν τον… πάτησε ένα scooter έξω από το σπίτι του, την ώρα που χρειάζονταν περισσότερο από ποτέ να βρουν μιαν άκρη με το στήσιμο της Desmosedici.

Στο μεταξύ, στο στρατόπεδο της Honda η συγκατοίκηση του Pedrosa με τον Lorenzo στην κορυφή της κατάταξης έφερε περισσότερη χαρά στους Ιάπωνες παρά στον Ισπανό – ο μισητός συμπατριώτης του Dani να του κλέβει τις εντυπώσεις; Παρόλα αυτά, η επιτυχία του συμβατικού RC212V κάνει τους πάντες να απορούν πόσο μπροστά θα είναι η Honda όταν εμφανίσει το πνευματικό μοτέρ… Η Κίνα, με την γιγάντια ευθεία, θεωρήθηκε προς στιγμήν το ντεμπούτο του. Ο Hayden από την άλλη συνέχισε τις μέτριες εμφανίσεις του και εξακολουθεί να δηλώνει πως αργά ή γρήγορα θα βγει στην επιφάνεια ο πρωταθλητής που κρύβει μέσα του. Άντε να δούμε, γιατί στο μεταξύ κάποιοι προεξοφλούν πως τη σέλα του Αμερικανού θα τσιμπήσει από του χρόνου ο Andrea Dovizioso –κάτι που λέγεται πως αναγράφεται στο συμβόλαιό του και φρόντισε να υπονοήσει και ο ίδιος όταν δήλωσε σε συνέντευξη πως "περιμένω νέα από τη Honda το αργότερο ως τη Βαρκελώνη…"

Στο μεταξύ, το HRC προσέφερε ένα πακέτο αναβάθμισης για τον συμπλέκτη των δορυφορικών ομάδων στη Γαλλία, παραβιάζοντας στην ουσία τις δικές του υποσχέσεις πως δεν θα έπρεπε να περιμένουν τίποτε πριν την καλοκαιρινή διακοπή.

Μ' αυτά και μ' αυτά, το Μαγιάτικο ζευγάρι αγώνων αναμενόταν με αγωνία, για να δούμε πότε επιτέλους θα ξανακερδίσει ο Rossi, πόσο πιο ψηλά θα πάει ο Lorenzo, πόσο πιο χαμηλά η Ducati και πότε θα εκτοξευτεί η πνευματική Honda. Προσθέτουμε άλλα δύο Ιαπωνικά εργοστάσια με ικανότατους αναβάτες που ακόμη περιμένουν για μια μέρα στον ήλιο, ένα μάτσο rookies που έχουν να εξασφαλίσουν το αύριο τους και το μενού είναι έτοιμο για ένα καυτό καλοκαίρι.

>> MotoGP

Ευτυχισμένα, πονεμένα γενέθλια

Την ημέρα του αγώνα, στις 4 Μαΐου, έκλεινε τα 21. Ήρθε πρωτοπόρος στη γενική κατάταξη, είναι μέχρι και πρώτο φαβορί για το βραβείο BMW M Award καθώς μονοπωλεί τις pole position. Κι όμως, η Παρασκευή 2 Μαΐου ήταν μια φρικτή μέρα γι' αυτόν. Ένα τρομακτικό highside στις ελεύθερες δοκιμές τον έστειλε ψηλά στον αέρα, απ' όπου η αναπόφευκτη επιστροφή ήταν πολύ επίπονη. Όπως ελέχθη αργότερα, το ατύχημα ξεκίνησε από ένα lowside που μπέρδεψε τα ηλεκτρονικά της μοτοσυκλέτας αρκετά ώστε να εξελιχθεί σε highside. Τελικά, πάντα υπάρχει τρόπος… Απολογισμός: ένας ραγισμένος αριστερός αστράγαλος και ένας αρκετά κοπανημένος δεξιός. Κι όμως, ο τρελός από τη Μαγιόρκα μπήκε το Σάββατο στην πίστα, έκανε ελάχιστους γύρους και πήρε την τέταρτη θέση στην εκκίνηση! Λέγεται μάλιστα πως πήρε μόνο χάπια καθώς, λέει, φοβάται τις βελόνες και αρνείται να πάρει ενέσιμα παυσίπονα…

Σα να μην έφταναν όλα αυτά, τη στιγμή που θα ξεκινούσε ο γύρος προθέρμανσης του αγώνα του σβήνει το M1 και ο Ισπανός –που τον έβαλαν σηκωτό στη μοτοσυκλέτα του– προσπαθεί να τη βάλει μπροστά σπρωχτή στην ευθεία! Με λίγη βοήθεια εν τέλει πήρε μπροστά και μαζί και την εκκίνηση υπ' αριθμόν 98.

Ο αγώνας έγινε μετά από μια δυνατή πρωινή βροχή, με την πίστα να μην έχει στεγνώσει ακόμη τελείως. Όλοι μπήκαν με σλικ λάστιχα καθώς δεν προβλεπόταν να ρίξει άλλο νερό, στους πρώτους γύρους όλοι ψάχνονταν και φυλάγονταν από το υγρό μπάλωμα στο λάθος σημείο, μα γύρο με τον γύρο ο ρυθμός άρχισε να ανεβαίνει. Η pole position του Edwards τον κράτησε κοντά στους πρωτοπόρους για έξι μόνο γύρους όταν ένα λάθος τον έστειλε αρκετά πιο πίσω. Την κεφαλή του αγώνα κράτησε για λίγο ο Pedrosa, όμως ο Rossi δεν θα τον άφηνε. Στον πέμπτο γύρο πέρασε πρώτος, ο Ισπανός κρατήθηκε πίσω του για άλλους δέκα γύρους μέχρι που ο Γιατρός αποφάσισε να ξεμπερδεύει και με μια αλληλουχία ταχύτερων γύρων εξαφανίστηκε.

Στην πίστα που πέρυσι ο Stoner έσπαγε πλάκα με τους υπόλοιπους, η Ducati του είχε και πάλι απίστευτες τελικές (343.2 km/h!), αλλά αυτό δεν έφτανε. Η κακή επιλογή πολύ μαλακής γόμας του στέρησε το δεύτερο μισό του αγώνα, αν και δεν απειλήθηκε από άλλους τερματίζοντας ολομόναχος τρίτος, 12 δευτερόλεπτα πίσω από τον Pedrosa και 7.5 από τον τέταρτο. Αυτός δεν ήταν άλλος από τον γενεθλιάζοντα Lorenzo που στα μισά του αγώνα άρχισε μια επική αντεπίθεση που τον έφερε πίσω από τον περσινό πρωταθλητή και μπροστά από τον Melandri. Καλά διαβάσατε, ο έτερος κόκκινος κατάφερε επιτέλους μια αξιοπρεπή θέση, εκμεταλλευόμενος το γκάζι της μοτοσυκλέτας του σε μια πίστα που είχε άπλετο χώρο να το απλώσει.

Για να επιστρέψουμε στην Ευρώπη και το Le Mans…

Ήταν να μην αρχίσει

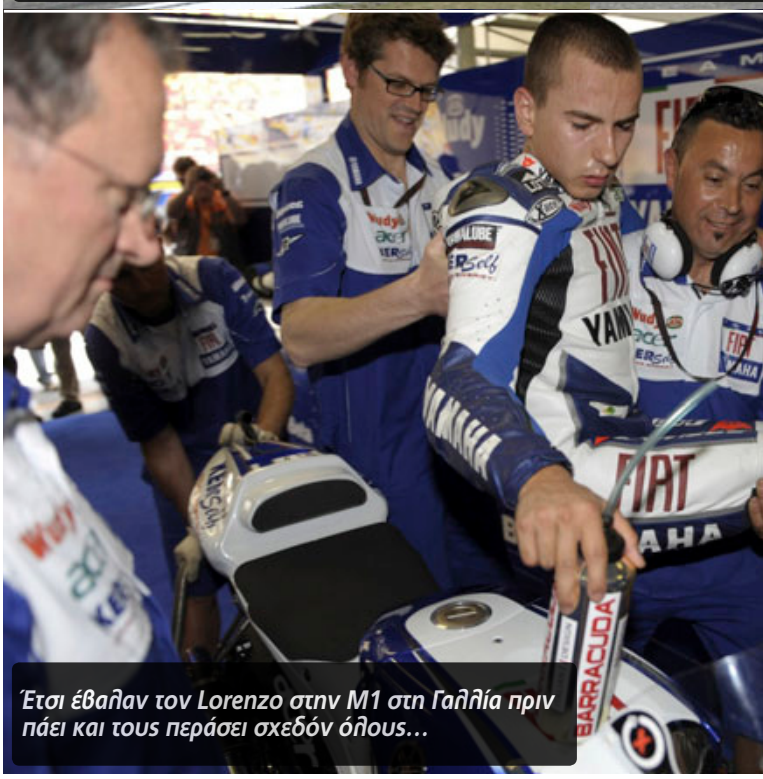
Τρελή χαρά ο Rossi που επέστρεψε στις νίκες μετά από αρκετούς μήνες, αλλά η pole position πήγε στον Pedrosa, που την έκλεψε τελευταία στιγμή από τον πολύ ανεβασμένο εσχάτως Edwards – ο οποίος μετά κατηγόρησε τον



Κάπως άρχισε ο αγώνας στη Γαλλία, ώσπου μπήκε στο παιχνίδι ο Rossi και το χάλασε



Ένα highside έστειλε τον Lorenzo στο χειρουργείο ξανά, μετά το χέρι γ



Έτσι έβαλαν τον Lorenzo στην M1 στη Γαλλία πριν πάει και τους περάσει σχεδόν όλους…





Ο Colin Edwards έχει πάρει φόρα τελευταία, μονίμως ψηλά στα χρονομετρημένα και πρώτος μη εργοστασιακός αναβάτης στην κατάταξη







...για αστραγάλους. Τα αποτελέσματα, αποτελέσματα όμως...





Προσπάθησε πολύ ο Pedrosa, αλλά δεν απέφυγε την πτώση από την κορυφή ελέω Yamaha

Melandri πως του χάλασε τον τελευταίο γρήγορο γύρο, αλλά ούτε γάτα ούτε ζημιά.
Στη Γαλλία ο καιρός είχε αποφασίσει να μιμηθεί την Κίνα, έτσι, παρόλο που όλες τις μέρες δοκιμών είχε λιακάδα, την Κυριακή το πρωί έγινε του Νώε. Φτάνοντας στις 2μμ τοπική ώρα η πίστα είχε σχεδόν στεγνώσει αλλά, σε αντίθεση με τη Σαγκάη, οι προβλέψεις έδιναν σοβαρό ενδεχόμενο βροχής.
Ο Pedrosa στην εκκίνηση απείλησε (ξανά) να χαθεί μπροστά αλλά ο Stoner τον ακολούθησε και τον πέρασε. Οι δυο τους μάχονταν για την πρωτοπορία, με τον Rossi να στρίβει στην πρώτη στροφή έκτος. Στον τέταρτο γύρο ο Pedrosa έχασε το μπροστινό του προσπαθώντας να χωθεί στον Αυστραλό, αλλά ήδη ο Rossi βρισκόταν στη ρόδα τους. Αν και δεν κατάφερε να εκμεταλλευτεί άμεσα το λάθος του αναβάτη της Honda, τον καθάρισε δυο στροφές αργότερα και βάλθηκε να καταδιώξει τον Stoner. Έμεινε πίσω του για τρεις μόνο γύρους, πέρασε, μπήκε στον δικό του ρυθμό και πριν το πάρει κανείς είδηση είχε ανεβάσει τη διαφορά του πάνω από τρία δευτερόλεπτα. Κανένας δεν τον ξαναείδε...
Πίσω του όμως γινόταν ένας μικρός χαμός. Οι Pedrosa, Stoner, Edwards και Lorenzo έπαιζαν τις υπόλοιπες θέσεις στο βάθρο, με τον Stoner να χάνει τη μάχη όταν η μοτοσυκλέτα του έμεινε από μηχανική βλάβη. Βγήκε σπρωχτός στα πιτς και ξαναμπήκε με τη δεύτερη που φορούσε βρόχινα λάστιχα, εκμεταλλευόμενος τη συγκυρία, χωρίς να καταφέρει να βαθμολογηθεί τερματίζοντας 16ος. Μπροστά του βρισκόταν ο Melandri, ο οποίος επίσης είχε αλλάξει από νωρίς μοτοσυκλέτα λόγω βλάβης και με τα λάθος λάστιχα δεν μπορούσε να παίξει με τους υπόλοιπους.
Ο Lorenzo οδηγούσε με μαλακούς νάρθηκες και στους δύο αστραγάλους καθώς οι τραυματισμοί του αποδείχθηκαν σοβαρότεροι απ' όσο είχαν εκτιμηθεί στην Κίνα. Στη Γαλλία κατάφερε να πέσει και την Παρασκευή και το Σάββατο παγώνοντας το αίμα όλων των παρευρισκόμενων. Κι όμως, στον 20ό γύρο αποφάσισε να βάλει το κεφάλι κάτω και να μας εκπλήξει για μια ακόμη φορά. Αφού καθάρισε διάφορους Vermeulen και Hayden που βρήκε στον δρόμο του, έπιασε τους πρωτοπόρους. Προσπέρασμα στον Edwards και επίθεση. Ένα γύρο αργότερα ο Stoner μένει από μοτοσυκλέτα και ο Ισπανός βρίσκεται ακριβώς πίσω από τον αρχιαντίπαλό του. Χρειάστηκε ελάχιστο χρόνο για να καταπιεί τον Pedrosa και να καλπάσει προς το βάθρο. Σα να μην έφταναν όλα αυτά για τον Dani, έναν γύρο αργότερα θα δεχτεί την επίθεση και του Edwards που επέτρεψε στη Yamaha ένα πανηγυρικό βάθρο επί Γαλλικού εδάφους.
Ο Valentino Rossi, εκτός από τη δεύτερη συνεχόμενη νίκη του και το σκαρφάλωμα στην κεφαλή της γενικής κατάταξης, ισοφάρισε το ρεκόρ 90 νικών του Angel Nieto. Ο Ισπανός, συνεννοημένος εκ των προτέρων, ήταν εκεί με ειδική φόρμα για δικάβαλο γύρο του θριάμβου. Τώρα ο Rossi θέλει άλλες τέσσερις νίκες για να πιάσει το απόλυτο ρεκόρ νικών στη μεγάλη κατηγορία που κατέχει ο Giacomo Agostini.
Επόμενος σταθμός, Mugello, εκεί που ο Rossi κερδίζει στις τελευταίες έξι συνεχόμενες επισκέψεις του και, φυσικά, θέλει όσο τίποτε άλλο να τις κάνει επτά.

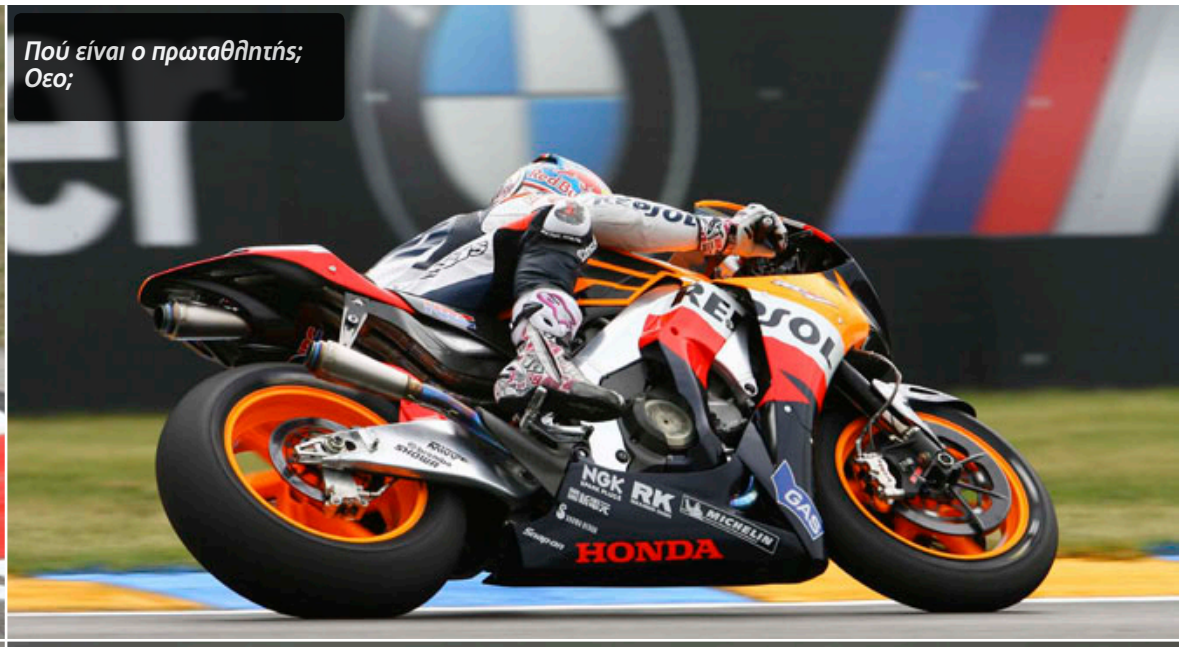


Ο Loris Capirossi προσπαθεί πολύ και κρατά την ομάδα του πάνω από την Kawasaki και σε απόσταση βολής από τη Ducati

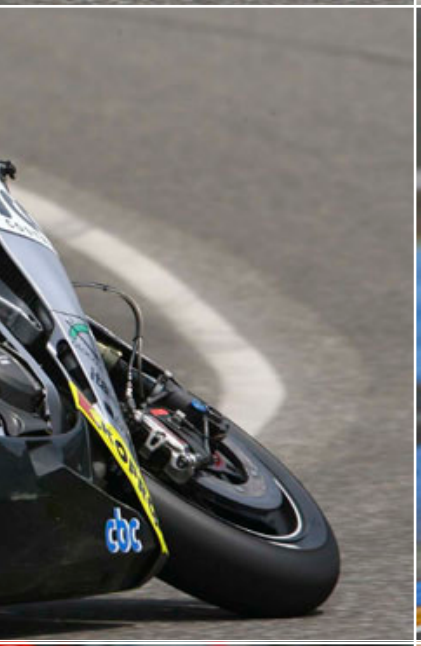

Ο Dovizioso έχει βάλει πλώρη για εργοστασιακό Repsol του χρόνου, λένε οι φήμες...


Αν τα δει αυτά ο κύριος Espeleta θα γεμίσει τροχαία τα πιτς...





Πού είναι ο πρωταθλητής; Οεο;





Η πέμπτη θέση του Melandri στην Κίνα έμοιαζε με ανάσταση – ώσπου έμπλεξε με μηχανικά προβλήματα





Η πέμπτη θέση του Vermeulen στο Le Mans ήταν ανάσα ζωής για τον Αυστραλό



Το παλεύει ο Casey Stoner ενάντια σε δαίμονες και τέρατα, αλλά φέτος δεν του βγαίνουν όλα δεξιά...

>> 250GP

Γιατρέ μου τα βλέπω όλα πορτοκαλί...

Στη μεσαία κατηγορία φέτος οι Alvaro Bautista, Mattia Pasini και Mika Kallio φαντάζουν ως τα πιο σίγουρα φαβορί μετά από τρεις αγώνες. Ο Ισπανός ξεκίνησε τη χρονιά ως ο νέος Lorenzo, μα αποδείχθηκε κατώτερος των προσδοκιών, με τη θεά τύχη όχι και τόσο αμέτοχη. Ο Ιταλός, από την άλλη, όσο ταλαντούχος είναι, άλλο τόσο το παρακάνει κάποιες φορές και οδηγείται σε ατυχήματα όπως αυτό της Πορτογαλίας όπου αγόρασε δύο χωραφάκια σε δύο συνεχόμενες στροφές στον ίδιο γύρο. Κάπως έτσι, ο ψυχρόαιμος Φιλανδός με την εργοστασιακή KTM και τα τρία συνεχόμενα βάθρα του στους τρεις πρώτους αγώνες (μία νίκη, δύο τρίτες) καταφέρνει να προηγείται στη βαθμολογία.

Στη Σαγκάη οι δυομισάρηδες βρήκαν μια πίστα βρεγμένη, αλλά με τη βροχή να έχει σταματήσει. Στην εκκίνηση κλασικά έφυγαν μπροστά οι Bautista και Marco Simoncelli, ακολουθούμενοι αυτή τη φορά από τον Hector Barbera. Οι τρεις τους έδωσαν μερικές μάχες στους πρώτους γύρους, αλλά σύντομα ήρθε το λάθος από τον Bautista που έχασε το μπροστινό του. Με την κατάσταση της ασφάλτου να είναι περίεργη λόγω υγρασίας, οι αρχικοί πρωτοπόροι άρχισαν να μεγαλώνουν τα γυρολόγιά τους, πιθανότατα λόγω λανθασμένης επιλογής ελαστικών. Στο μεταξύ, από πίσω ανέβαιναν τα δύο εργοστασιακά KTM των Kallio και Aoyama καθώς και το ένα από τα δύο Honda που έχουν απομείνει στην κατηγορία, αυτό του Yuki Takahashi. Οι τρεις τους πέρασαν μπροστά και οδήγησαν τον αγώνα, με τον Φιλανδό να απομακρύνεται άνετα και τους δύο έτερους να ερίζουν για τις υπόλοιπες θέσεις του βάθρου. Μια ριψοκίνδυνη κίνηση του Takahashi στο τελευταίο γύρο τον έβγαλε "παραλία", γεγονός που έσπευσε να εκμεταλλευτεί ο Pasini για να ανέβει ανέλπιστα στο βάθρο ενώ δεχόταν την πίεση του Simoncelli. Ο Ιάπωνας αναβάτης της Honda εν τέλει τερμάτισε έβδομος, ενώ ο Bautista, που ξαναμπήκε στον αγώνα μετά την πτώση του, τερμάτισε δωδέκατος.

Στα ζάρια

Επιστροφή στην Ευρώπη και επί Γαλλικού εδάφους οι ουρανοί ξανανοίγουν το πρωί για να βρεθεί ο αγώνας των 250 σε πολύ βρεγμένη άσφαλτο, που έχει όμως αρχίσει να στεγνώνει. Η επιλογή ελαστικών αποδεικνύεται πονοκέφαλος, ειδικά με τις προγνώσεις να δίνουν ξανά βροχή, έτσι στην εκκίνηση βρίσκουμε από πλήρως βρόχινα μέχρι σλικ λάστιχα. Ο καθένας έριξε τη ζαριά του.

Κερδισμένος φάνηκε από την αρχή ο Alex Debon. Επιλέγοντας τα λιγότερο βρόχινα λάστιχα που είχε στη γκάμα του πήρε από νωρίς κεφάλι και η διαφορά του μεγάλωνε διαρκώς. Η βροχή δεν ήρθε ποτέ κι έτσι όσο η πίστα στέγνωνε, τόσο περισσότερο έχαναν τη μάχη όσοι είχαν



Αντίο πρώτη θέση στην κατάταξη...





Απ' το κακό στο χειρότερο πήγε ο Hopkins αυτόν τον μήνα. Μέχρι που του έσπασε η αλυσίδα στο Le Mans...



Angel Nieto και Valentino Rossi, 180 νίκες GP σε μια μοτοσυκλέτα



Ένα βάθρο ευτυχίας για τον "κουτσό" Jorge, με τον Dani εκτός τριάδας και όλες τις θέσεις Yamaha

προετοιμαστεί για πλατσουρίσματα. Ο Aoyama στο πρώτο μισό του αγώνα προσπάθησε να εκμεταλλευτεί τα πιο βρεγμένα σημεία της πίστας και να πιέσει όσο μπορούσε τον Ισπανό, αλλά από το δεύτερο μισό και μετά τα λάστιχα στο KTM του ήταν τελειωμένα.

Κάπου εκεί άρχισε να ξυπνάει ο Pasini, ο οποίος είχε ρίξει την αντίθετη ζαριά, εντελώς σλικ. Στους πρώτους γύρους ήταν αλλού γι' αλλού μέσα στα νερά, όταν όμως είδε μια ολόστεγνή αγωνιστική γραμμή να διαγράφεται μπροστά του άνοιξε το γκάζι και σύντομα βρέθηκε δεύτερος, περνώντας εντυπωσιακά τον Takahashi, που έχει μεν μια αργή, ανεξέλικτη Honda, αλλά ξέρει πώς να εκμεταλλεύεται τις συνθήκες προς όφελός του. Η διαφορά από τον Debon μειώθηκε στο μισό –καθώς και ο Ισπανός είχε κόψει ρυθμό μη έχοντας πλέον λάστιχα–, αλλά και πάλι πιο κοντά από πέντε δευτερόλεπτα δεν μπόρεσε να πλησιάσει κανείς. Τόσο μακριά είχε φτάσει ο αντικαταστάτης του Lorenzo στην ομάδα της Arpilia. Ο αγώνας ολοκληρώθηκε με τον καταπληκτικό Simoncelli να ξεχνά τα διαλυμένα του λάστιχα με περίσσιο θράσος για να περάσει τον Takahashi και στην τελευταία στροφή πριν τον τερματισμό και τον Pasini! Πέμπτος βρέθηκε ο Kallio, μπροστά από έναν πρώην παγκόσμιο πρωταθλητή που σχεδόν είχαμε ξεχάσει, τον Manuel Poggiali. Ο Bautista έκανε έναν πολύ κακό αγώνα και τερμάτισε μόλις 14ος, περισσότερο από ένα λεπτό εκτός ρυθμού.

Έτσι, μετά τους δύο αγώνες του Μαΐου ο Kallio διατηρείται στην κορυφή, ο Pasini παραμένει εντός βολής, αλλά ο Bautista με συγκομιδή μόλις 6 βαθμών σε Κίνα και Γαλλία καταποντίστηκε στην όγδοη θέση και επείγεται για αποτελέσματα αν θέλει να δικαιώσει όσους τον χρίζουν απόλυτο φαβορί της χρονιάς και πρώτο υποψήφιο για τα MotoGP του χρόνου με τη δεύτερη ομάδα της Suzuki που αναμένεται να στηθεί από τον Aspar.



Δύο καταστροφικοί αγώνες για τον Alvaro Bautista τον έριξαν μακριά από την κορυφή των 250



Ο Pasini νομίζει πως θα τερματίσει δεύτερος στη Γαλλία, αλλά υπολογίζει χωρίς τον Simoncelli…



>> 125GP

Βροχή, βροχή και μετά λίγη βροχή

Ο παραδοσιακός πανικός των 125 επεκτείνεται σε όλα τα επίπεδα φέτος, καθώς ένας αναβάτης όλος κι όλος έδειχνε να παίζει για φαβορί, ο περσινός πρωταθλητής Gabor Talmasci, κι αυτός φέτος πάει απ' το κακό στο χειρότερο. Κάπως έτσι το πρωτάθλημα είναι ανοικτό σε κάμποσους φερέλπιδες νέους και οι νίκες μοιράζονται. Συνταγή για θέαμα δηλαδή.

Αν στα παραπάνω προσθέσουμε τη βροχή, έχουμε το σκηνικό του απόλυτου θρίλερ και, για να δέσει η μαγιονέζα, η νίκη πήγε στον Andrea Iannone. Ο άπειρος Ιταλός έκανε μια εξαιρετική εκκίνηση από την πέμπτη θέση, έπαιξε στα ίσια με τον τρέχοντα παγκόσμιο πρωταθλητή Gabor Talmacsi και τον κάτοχο της pole Bradley Smith. Ο τελευταίος αποχαιρέτησε τον αγώνα πέφτοντας στον





Kallio (36), Pasini (75) και Poggiali (54)





Ποιος θα στρίψει πρώτος; Σφαγή…



Ο Yuki Takahashi παλεύει με ένα ανεξέλικτο Honda αλλά τα καταφέρνει μια χαρά δεδομένων των συνθηκών



Alex Debon στη μέση, Marco Simoncelli αριστερά, Mattia Pasini δεξιά στο βάθρο του Le Mans



Οι αναβάτες που δεν… Sergio Gadea (33) και Gabor Talmasci (1) οδήγησαν τον αγώνα στη Γαλλία μα δεν κρατήθηκαν εκεί

έβδομο γύρο όντας τρίτος, ενώ λίγο αργότερα ο Ιταλός πέρασε τον Ούγγρο πρωταθλητή για να μην ξανακοιτάξει πίσω και να γιορτάσει την πρώτη του νίκη στην κατηγορία – και πρώτο του βάθρο ταυτόχρονα! Δεύτερος τερμάτισε ο Γάλλος Mike di Meglio, σχεδόν 3.5 δευτερόλεπτα πίσω από τον Ιταλό. Αν και προσπέρασε τον Talmacsi λίγο μετά το μέσο του αγώνα, οι δυο τους έδωσαν μια σκληρή μονομαχία για το μεσαίο σκαλί του βάθρου και ο Γάλλος επικράτησε για μόλις ένα δέκατο το δευτερολέπτου.

Vive la France!

Φτάνοντας στη Γαλλία, ο καιρός αποφάσισε εκ νέου να πρωταγωνιστήσει. Πιο άτυχοι απ' όλους ήταν ξανά οι αναβάτες των 125, καθώς αυτή τη φορά η βροχή όχι απλά "τίμησε" την ώρα του δικού τους αγώνα, αλλά άρχισε με σφοδρότητα στον 14ο γύρο, προκαλώντας τη διακοπή του και επανεκκίνηση με βρόχινα λάστιχα.

Όπως είναι προφανές, τα δύο σκέλη που παρακολουθήσαμε ήταν στην ουσία δύο εντελώς διαφορετικοί αγώνες. Αρχικά ο κάτοχος της pole position Sergio Gadea έφυγε πρώτος και αποπειράθηκε να κάνει διαφορά με τον Bradley Smith να τον ακολουθεί. Ένα σοβαρό λάθος του Άγγλου τον έστειλε πίσω στην 20ή θέση, την ώρα που ο Ισπανός πρωτοπόρος δεχόταν ανελέητες επιθέσεις και υποχωρούσε ως την δέκατη θέση. Ο Smith οδήγησε με λύσσα γράφοντας απανωτούς ταχύτερους γύρους για να καταφέρει να ανέβει ως την ένατη θέση όταν έγινε το μοιραίο.

Στον 14ο γύρο άρχισε να βρέχει και λίγο αργότερα η βροχή ήταν τόσο δυνατή που ο αγώνας αναγκαστικά διεκόπη, ωστόσο δεν είχε συμπληρωθεί ικανός αριθμός γύρων για να θεωρηθεί ολοκληρωμένος και έτσι δόθηκε επανεκκίνηση για πέντε ακόμη γύρους. Σε αυτήν, η σειρά ήταν Joan Olive, Nicolas Terol, Stefan Bradl, Gabor Talmacsi, Mike di Meglio, Simone Corsi, Esteve Rabat, Pol Espargaro, Bradley Smith και Sergio Gadea.

Στον δεύτερο αυτόν αγώνα των μόλις πέντε γύρων, αρχικά ο Olive, μετά ο Rabat και στη συνέχεια ο Talmasci πήραν την πρωτοπορία για να τη χάσουν πέφτοντας. Τη σκυτάλη πήρε ο Smith με τον di Meglio να ανεβαίνει διαρκώς υπό τις επευφημίες του τοπικού κοινού. Λίγο πριν το τέλος ο Γάλλος πέρασε τον Smith και κρατήθηκε μπροστά του για να χαρίσει στο κοινό του Le Mans την πρώτη Γαλλική νίκη στα 125 από το 1979! Παράλληλα, με αυτό το αποτέλεσμα ο di Meglio σκαρφάλωσε στην κορυφή της κατάταξης των 125.



Η μεγάλη ελπίδα της Αγγλίας ονομάζεται Bradley Smith και ή ανεβαίνει βάθρο ή τσακίζεται





Νίκη μέσα στη Γαλλία και μετακόμιση στην κεφαλή της κατάταξης: ο οργασμός του (Γάλλου) Mike di Meglio



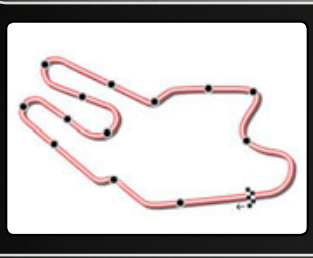
Πρώτη φορά ανέβηκε σε βάθρο στην Κίνα ο Andrea Iannone και ήταν νικητής!



Οι Κινέζοι έρχονται. Μετά τη Loncin, η Maxtra Racing έτρεξε ως wild card στη Σαγκάη και μάλλον θα την ξαναδούμε στο μέλλον...

Le Mans, France
www.lemans.org

Μήκος: 4,180m
Πλάτος: 13m
Ευθεία: 450m
Στροφές: 13
Δεξιές: 9
Αριστερές: 4



MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 26ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:01
Απόσταση αγώνα: 28 γύροι / 117.18 km
Ρεκόρ πίστας: Valentino Rossi (νέο)
1'34.215 159.910 km/h
Pole position: Dani Pedrosa
1'32.647 162.617 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Valentino Rossi
1'34.215 159.910 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 15ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 15ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:31
Απόσταση αγώνα: 26 γύροι / 108.810 km
Ρεκόρ πίστας: Marco Simoncelli (νέο)
1'39.666 151.164 km/h
Pole position: Alex Debon
1'38.478 152.988 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Marco Simoncelli
1'39.666 151.164 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 15ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 16ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:55
Απόσταση αγώνα: 5 γύροι / 20.925 km
Ρεκόρ πίστας: Sergio Gadea (ανεπίσημο)
1'43.515 145.544 km/h
Pole position: Sergio Gadea
1'43.515 145.544 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Δεν Καταχωρήθηκε

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	157.948	44'30.799
2	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	157.653	+4.997
3	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	157.546	+6.805
4	2	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	157.349	+10.157
5	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	156.671	+21.762
6	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot MotoGP	Honda	156.634	+22.395
7	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	156.320	+27.806
8	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	Honda	156.309	+27.995
9	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	156.231	+29.344
10	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	156.146	+30.822
11	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	155.896	+35.154
12	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	155.835	+36.216
13	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducati	154.929	+52.038
14	13	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	152.837	+1'29.307
15	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro Team	Ducati	146.830	+1 γύρος
16	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	145.777	+2 γύροι
Δεν τερμάτισε	21	John Hopkins	USA	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	156.934	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	150.789	26 γύροι

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Rossi V.	11	20	16	25	25														**97**
2	Lorenzo J.	20	16	25	13	20														**94**
3	Pedrosa D.	16	25	20	20	13														**94**
4	Stoner C.	25	5	10	16	-														**56**
5	Edwards C.	9	-	13	9	16														**47**
6	Capirossi L.	8	11	7	7	9														**42**
7	Hayden N.	6	13	-	10	8														**37**
8	Dovizioso A.	13	8	-	5	10														**36**
9	Toseland J.	10	10	9	4	-														**33**
10	Nakano S.	3	7	6	6	6														**28**
11	Hopkins J.	4	9	11	2	-														**26**
12	Vermeulen C.	-	6	8	-	11														**25**
13	Melandri M.	5	4	3	11	1														**24**
14	Elias T.	2	1	4	8	5														**20**
15	De Puniet R.	7	-	1	3	7														**18**
16	De Angelis A.	-	2	5	-	4														**11**
17	Guintoli S.	1	-	2	1	3														**7**
18	West A.	-	3	-	-	2														**5**

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	20	20	25	25	25														**115**
2	Honda	16	25	20	20	13														**94**
3	Ducati	25	5	10	16	5														**61**
4	Suzuki	8	11	8	7	11														**45**
5	Kawasaki	4	9	11	2	2														**28**

Ομάδες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	31	36	41	38	45														**191**
2	Repsol Honda	22	38	20	30	21														**131**
3	Ducati Marlboro	30	9	13	27	1														**80**
4	Tech3 Yamaha	19	10	22	13	16														**80**
5	Rizla Suzuki	8	17	15	7	20														**67**
6	San Carlo Honda Gresini	3	9	11	6	10														**39**
7	JiR Team Scot	13	8	-	5	10														**36**
8	Kawasaki Racing	4	12	11	2	2														**31**
9	Alice Team	3	1	6	9	8														**27**
10	LCR Honda	7	-	1	3	7														**18**



250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	137.569	47'27.406
2	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	137.337	+4.816
3	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	137.328	+4.998
4	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot 250	Honda	137.291	+5.770
5	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM 250	KTM	137.270	+6.197
6	54	Manuel Poggiali	RSM	Campetella Racing	Gilera	137.257	+6.474
7	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM 250	KTM	136,852	+14.909
8	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM 250	KTM	136.727	+17.526
9	41	Aleix Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	135.996	+32.925
10	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	135.817	+36.719
11	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	135.243	+48.968
12	21	Hector Barbera	SPA	Team Toth Aprilia	Aprilia	134.877	+56.837
13	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	134.831	+57.827
14	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	134.480	+1'05.407
15	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	133.612	+1'24.336
16	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	133.601	+1'24.577
17	90	Federico Sandi	ITA	Zongshen Team of China	Aprilia	131.797	+1 γύρος
18	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	130.858	+1 γύρος
19	7	Russel Gomez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	130.527	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	132.173	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	130.085	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	128.557	5 γύροι
Δεν τερμάτισε	32	Fabrizio Lai	ITA	Campetella Racing	Gilera	113.936	13 γύροι
Δεν τερμάτισε	50	Eugene Laverty	IRL	Blusens Aprilia	Aprilia	122.984	15 γύροι

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25	20	25	16	25														**111**
2	KTM	16	25	16	25	11														**93**
3	Gilera	8	8	20	13	20														**69**
4	Honda	11	16	10	9	13														**59**
5	Yamaha	-	-	-	1	-														**1**



Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Kallio M.	16	25	16	25	11														**93**
2	Pasini M.	25	20	-	16	16														**77**
3	Debon A.	13	10	-	11	25														**59**
4	Takahashi Y.	11	16	10	9	13														**59**
5	Simoncelli M.	-	-	20	13	20														**53**
6	Aoyama H.	-	13	11	20	9														**53**
7	Barbera H.	20	11	8	10	4														**53**
8	Bautista A.	10	-	25	4	2														**41**
9	Espargaro A.	7	7	5	7	7														**33**
10	Simon J.	5	9	9	-	8														**31**
11	Faubel H.	6	-	7	6	6														**25**
12	Locatelli R.	8	8	-	5	3														**24**
13	Luthi T.	1	-	13	-	5														**19**
14	Wilairot R.	3	4	3	8	1														**19**
15	Poggiali M.	2	-	-	-	10														**12**
16	Abraham K.	9	3	-	-	-														**12**
17	Pesek L.	-	6	6	-	-														**12**
18	Baldolini A.	-	5	4	-	-														**9**
19	Lai F.	4	-	-	2	-														**6**
20	Laverty E.	-	-	1	3	-														**4**
21	Sandi F.	-	-	2	-	-														**2**
22	Hernandez M.	-	2	-	-	-														**2**
23	Pradita D.	-	-	-	1	-														**1**
24	Toth I.	-	1	-	-	-														**1**



125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	63	Mike Di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	123.781	10'08.574
2	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	123.618	+0.800
3	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	123.158	+3.077
4	44	Pol Espargaro	SPA	Belson Derbi	Derbi	121.700	+10.407
5	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia	121.446	+11.697
6	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	121.410	+11.881
7	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	120.538	+16.372
8	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	120.505	+16.545
9	35	Raffaele De Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	120.002	+19.163
10	34	Randy Krummenacher	SWI	Red Bull KTM	KTM	119.388	+22.391
11	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	119.302	+22.847
12	30	Pere Tutusaus	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	119.236	+23.195
13	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	119.169	+23.553
14	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar Team	Aprilia	119.142	+23.695
15	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	119.039	+24.240
16	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	118.672	+26.196
17	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM 125	KTM	118.632	+26.411
18	19	Roberto Lacalendola	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	118.542	+26.895
19	69	Louis Rossi	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	118.439	+27.446
20	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	117.629	+31.829
21	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	117.084	+34.810
22	95	Robert Muresan	ROU	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	117.014	+35.190
23	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	114.759	+47.840
Δεν τερμάτισε	60	Michael Ranseder	AUT	I.C. Team	Aprilia	109.668	1 γύρος
Δεν τερμάτισε	21	Robin Lasser	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	113.230	3 γύροι
Δεν τερμάτισε	52	Steve Le Coquen	FRA	Villiers Team Competition	Honda	109.810	4 γύροι
Δεν τερμάτισε	61	Gioele Pellino	ITA	Loncin Racing	Loncin	74.988	4 γύροι
Δεν τερμάτισε	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	27	Stefano Bianco	ITA	S3+ WTR San Marino Team	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	36	Cyril Carrillo	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	41	Tobias Siegert	GER	ADAC Nordbayern e.v.	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	56	Hugo Van Den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	ISPA KTM Aran	KTM	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	93	Marc Marquez	SPA	Repsol KTM 125	KTM	Δεν συμπλήρωσε γύρο	

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25	25	25	25	20														**120**
2	Derbi	20	8	20	20	25														**93**
3	KTM	-	11	-	7	9														**27**
4	Loncin	-	-	-	-	1														**1**



Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Di Meglio M.	13	7	9	20	25														**74**
2	Terol N.	6	20	16	8	16														**66**
3	Corsi S.	9	25	25	-	3														**62**
4	Olive J.	20	-	20	10	8														**58**
5	Bradl S.	16	13	8	11	10														**58**
6	Iannone A.	2	-	5	25	11														**43**
7	Espargaro P.	8	2	3	13	13														**39**
8	Smith B.	-	16	-	-	20														**36**
9	Gadea S.	25	-	7	-	-														**32**
10	Talmasci G.	4	-	10	16	2														**32**
11	Bonsey S.	-	10	13	2	-														**25**
12	Cortese S.	5	6	6	-	5														**22**
13	Webb D.	10	-	11	-	-														**21**
14	Redding S.	11	9	-	-	-														**20**
15	De Rosa R.	-	5	-	7	7														**19**
16	Vasquez E.	7	-	1	6	-														**14**
17	Ranseder M.	1	-	2	9	-														**12**
18	Aegerter D.	-	8	4	-	-														**12**
19	Nieto P.	-	11	-	-	-														**11**
20	Zanetti L.	-	-	-	-	9														**9**
21	Rabat E.	-	4	-	5	-														**9**
22	Krummenacher R.	-	-	-	-	6														**6**
23	Koyama T.	-	3	-	3	-														**6**
24	Tutusaus P.	-	-	-	1	4														**5**
25	Marquez M.	-	-	-	4	-														**4**
26	Bianco S.	3	-	-	-	-														**3**
27	Masbou A.	-	-	-	-	1														**1**
28	Nakagami T.	-	1	-	-	-														**1**



Ακόμα περισσότερα θέα

κείμενο: Μιχάλης Τήλιος φωτο: Σάββας Κουρίδης



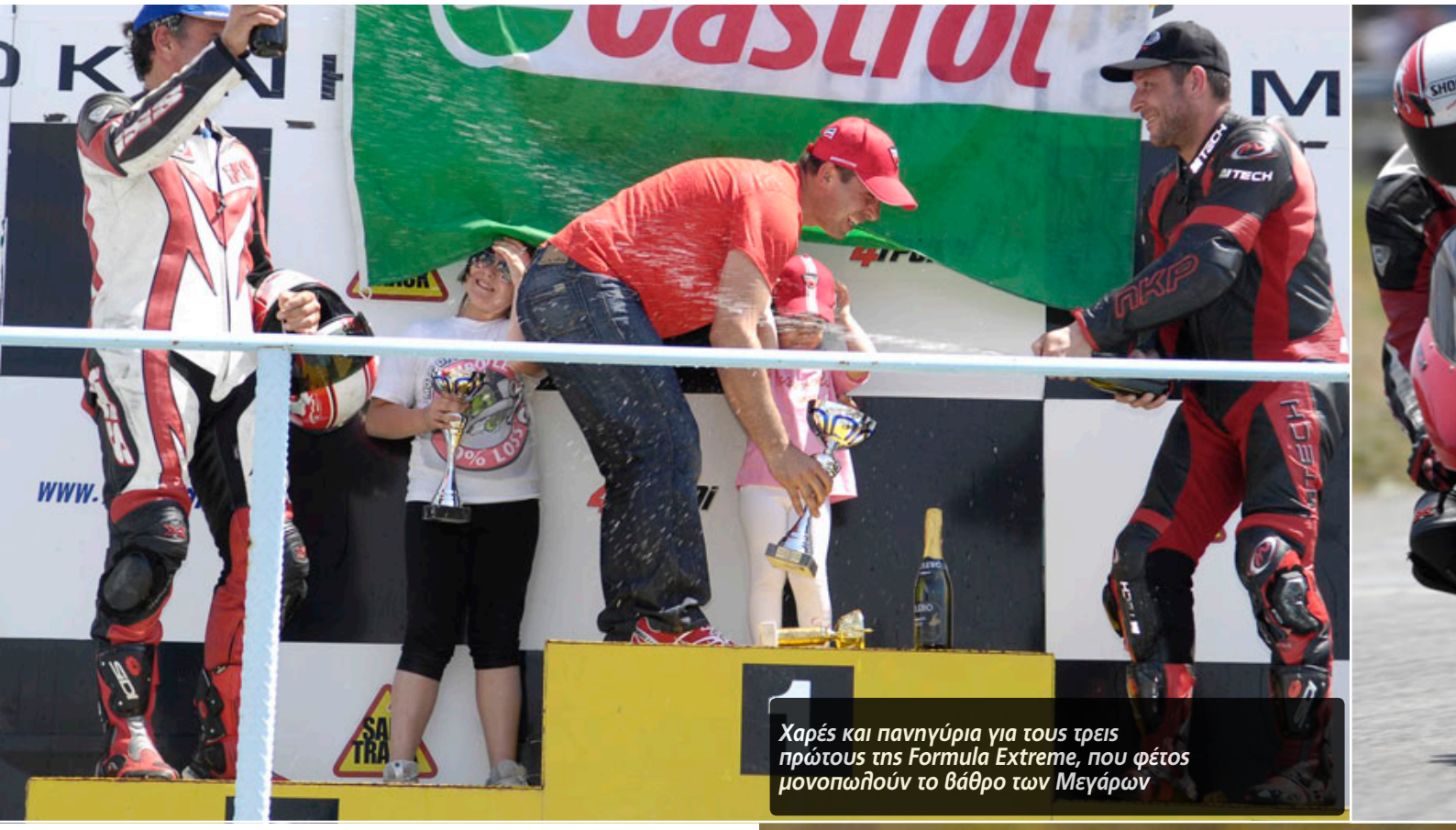
Οι προβλέψεις μας, ότι η φετινή χρονιά του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας θα έχει άφθονο συναγωνισμό και χορταστικές δόσεις θεάματος, επιβεβαιώθηκαν και πάλι στον 3ο αγώνα της περιόδου. Δυνατές μάχες και μοναδικά στιγμιότυπα σε όλες τις κατηγορίες, με μοναδικό μελανό σημείο την απουσία όλων σχεδόν των αγωνιζόμενων από την Β.Ελλάδα λόγω των γνωστών απεργιών που τόσο μας ταλαιπώρησαν όλους

>> Formula Extreme

Με τον εντυπωσιακό, όπως πάντα, Γιάννη Μπούστα να μην αφήνει και πάλι πολλά περιθώρια για εικασίες σχετικά με τον νικητή του αγώνα της Κυριακής, κύλησαν ομαλά οι χρονομετρημένες δοκιμές του Σαββάτου για την μεγάλη κατηγορία του Πανελλήνιου Πρωταθλήματος.

Το επιβλητικό 57,284 έδωσε στον πολυπρωταθλητή την pole position και πάλι, με τον Ανδρέα Τσουκαλά να ανεβαίνει στη 2η θέση της σχάρας εκκίνησης πάνω στην καινούρια του Honda CBR 1000RR η οποία για έναν ακόμα αγώνα έτρεξε εντελώς νορμάλ. Ο Στέλιος Χριστοδούλου και ο Βασίλης Ευθυμίου συμπλήρωσαν την πρώτη σειρά εκκίνησης, ενώ ο Μανώλης Στρατάς που έκλεψε τις εντυπώσεις στον προηγούμενο αγώνα, θα εκκινούσε από την 5η θέση.

Ο Γιάννης Μπούστας δε χρειάστηκε πολύ χρόνο μετά την εκκίνηση του αγώνα για να πάρει την πρωτοπορία. Κάτι όμως έδειχνε να μην πηγαίνει και πολύ καλά με το γυρολόγιο του πρωταθλητή μιας και ήταν ασυνήθιστα "ψηλότερο" από αυτό που έχουμε συνηθίσει. Όπως αποδείχτηκε αργότερα, ένα πρόβλημα στην καμπάνα της Ducati 1098S δε του επέτρεψε να κινηθεί σε όλο τον αγώνα στους ρυθμούς που ήθελε. Έτσι, κατέκτησε μεν τη νίκη, αλλά με ελάχιστη διαφορά από τον 2ο, Στέλιο Χριστοδούλου, ο οποίος είχε πιάσει ένα πολύ γρήγορο ρυθμό, ανεβάζοντας την απόδοσή του και μειώνοντας τη διαφορά με τον πρώτο σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.



Χαρές και πανηγύρια για τους τρεις πρώτους της Formula Extreme, που φέτος μονοπωλούν το βάθρο των Μεγάρων

Μετά από πολύ κακή εκκίνηση, ο Ανδρέας Τσουκαλάς έστριψε μόλις 8ος στην πρώτη στροφή αλλά κατάφερε γρήγορα να βρει το ρυθμό του και να ανέβει σταδιακά μέχρι και την 3η θέση, στην οποία και τερμάτισε μετά από εξαντλητική προσπάθεια, σύμφωνα με τις δηλώσεις που μας έκανε.
Ο νεαρός Κώστας Κοντομάρος κατέκτησε την 4η θέση μετά από πολύ καλό αγώνα, αφήνοντας πίσω του τον Βασίλη Ευθυμίου ο οποίος δε κατάφερε να διατηρήσει ψηλά το ρυθμό του για όλο τον αγώνα. Μετά από ένα-δύο λάθη εκατέρωθεν κατά τη διάρκεια του αγώνα που τους οδήγησαν αμφότερους σε μικροεξόδους, ο Χάρης Παρασκευόπουλος και ο Μανώλης Στρατάς περιορίστηκαν στην 6η και 7η θέση αντίστοιχα.
Ο Χριστόδουλος Μπαλτζής, ο Διαμαντής Λαμπρινός και ο βετεράνος Μιχάλης Σπηλιώτης συμπλήρωσαν την πρώτη δεκάδα.

>> Supersport

Σε δαιμονισμένη φόρμα φέτος ο Κώστας Πολίτης, άφησε πίσω του την ατυχία του προηγούμενου αγώνα στις Σέρρες, όπου εγκατέλειψε από σπασμένο λεβιέ ταχυτήτων ενώ βρισκόταν στην πρώτη θέση, και σάρωσε σε χρονομετρημένα και αγώνα θέτοντας τον εαυτό του ως πρώτο φαβορί για την κατάκτηση του φετινού πρωταθλήματος.
Στην πρώτη σειρά εκκίνησης στριμώχτηκαν κυριολεκτικά Πολίτης (pole position με χρόνο 59,964), Παπαγεωργίου, Κουτσουμπός και Ταγκλής με τον χρόνο του τελευταίου να απέχει μόλις 0,3'' από του Πολίτη. Συνολικά, οι επτά πρώτοι στη σχάρα εκκίνησης ήταν στο ίδιο δευτερόλεπτο.
Μετά τη μέτρια εκκίνηση του Πολίτη στον αγώνα, ο Παπαγεωργίου πήρε την πρωτοπορεία αλλά για πολύ λίγο, καθώς ο



Και 3ο αγώνα έκανε το νορμάλ CBR του Ανδρέα Τσουκαλά. Δίπλα του ο Κ. Κοντομάρος και στο κατόπι τους οι Μ. Στρατάς και Β. Ευθυμίου



Το πάλεψε μέχρι το τέλος ο Στέλιος Χριστοδούλου, αλλά ο Μπούστας κατάφερε να κρατηθεί μπροστά του



Βελτιώνεται σταθερά ο Κων/νος Κοντομάρος, που πήρε την 4η θέση



Τα λάθη κόστισαν αρκετές θέσεις στον μαχητικό Μανώλη Στρατά





Ξεκίνησε δυνατά ο Βασίλης Ευθυμίου, αλλά κουράστηκε γρήγορα

Πολίτης αντεπιτέθηκε και ξανανέβηκε στην κορυφή όπου και έμεινε, χωρίς να απειληθεί ιδιαίτερα μετά τη μέση του αγώνα, μέχρι και την καρό σημαία την οποία πανευτυχής κατέκτησε. Ο Άλεξ Παπαγεωργίου τερμάτισε 2ος με τον Ανδρέα Κουτσουμπό λίγο πιο πίσω στην 3η θέση.

Η εγκατάλειψη του Μάριου Ταγκλή 5 γύρους πριν το τέλος, έδωσε την ευκαιρία στον Κώστα Καρανίκα να εξασφαλίσει την 4η θέση, με τον Βαγγέλη Καρακατσάνη να ακολουθεί λίγο πιο πίσω για την 5η. Οι τραυματίες του αγώνα των Σερρών, Σταύρος Τριντής και Γιώργος Καρακώστας, επέστρεψαν δυνατοί, τερματίζοντας στην 6η και 10η θέση αντίστοιχα – με τους Γιάννη Τζωρτζόπουλο, Μαρίνο Κούλη και Νίκο Περιστερά να συμπληρώνουν ανάμεσά τους τις θέσεις 7 ως 9.

>> Νέοι Αγωνιζόμενοι

Η απουσία του αξιόμαχου Νίκου Γρηγοριάδη από τον 3ο αγώνα της περιόδου ίσως έκανε κάποιους να σκεφτούν ότι θα ήταν ένα σχετικά εύκολο αγωνιστικά διήμερο για τον νικητή των δύο πρώτων αγώνων, Νίκο Γλυνάτση. Κάθε άλλο όμως! Μετά το τέλος των χρονομετρημένων δοκιμών του Σαββάτου όλα έμοιαζαν ιδανικά ώστε το πρωί της Κυριακής να απολαύσουμε έναν αγώνα με πάνω από τέσσερις υποψήφιους νικητές.

Ο ταχύτερος γύρος στα χρονομετρημένα του πρώτου αγώνα στα Μέγαρα ήταν 1,02,099 (Μπούρος Ι.). Τέσσερις οδηγοί κατάφεραν και κατέβηκαν το χρόνο αυτό, με τον Σπύρο Νικολούζο να κατακτά την pole position σημειώνοντας ένα εντυπωσιακό 1,00,867. Μακρυπούλιας, Κατσούλας και ο νεαρός Παναγιωτόπουλος συμπλήρωσαν την πρώτη σειρά εκκίνησης – όλοι με χρόνο ταχύτερο από την pole του προηγούμενου αγώνα. Ο Νίκος Γλυνάτσης κατατάχθηκε 5ος στη σειρά εκκίνησης ενώ τα καλύτερα ήταν να τα δούμε την Κυριακή.

Με τους έξι πρώτους γύρους του αγώνα να εξελίσσονται με φρενήρεις ρυθμούς, ήταν πραγματικά δύσκολο να ξεχωρίσεις κάποιον αναβάτη για την επίδοσή του. Με σταθερότατο γυρολόγιο και αλάνθαστη οδήγηση, ο Νίκος Γλυνάτσης κατάφερε να ανέβει μέχρι την πρώτη θέση και να μείνει εκεί, κατακτώντας την τρίτη σερί νίκη του, παίρνοντας έτσι σημαντικό προβάδισμα στη βαθμολογία. Η φοβερή προσπάθεια του Γιώργου Μακρυπούλια, ο οποίος σημείωσε και τον ταχύτερο γύρο του αγώνα (1,00,498 !!) δεν είχε ανάλογη κατάληξη, με τον αναβάτη να εγκαταλείπει μετά από πτώση στον 16ο γύρο ενώ βρισκόταν στη 2η θέση. Ο νεαρός Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος δεν άφησε την ευκαιρία να πάει χαμένη και ανέβηκε άνετα στο δεύτερο σκαλί του βάθρου, με τον Γιάννη Μπούρο να χτίζει διαφορά από τους υπόλοιπους και να τερματίζει μοναχικά 3ος. Με διαφορά στήθους έφτασαν ο Στράτος Σκαραμαγκάς με τον Γιώργο Αγαθό στις θέσεις 4 και 5, ενώ αντίστοιχος ήταν και ο τερματισμός για τους Σπύρο Μούτογλη και Σπύρο Λευκοφρύδη για την 6η και 7η θέση αντίστοιχα. Ο Βαγγέλης Κόλλιας, ο Θεόδωρος Καλαμαράς και ο Χρήστος Διγενόπουλος συμπλήρωσαν την πρώτη δεκάδα.

>> 250 Racing

Αν και ο τελικός νικητής ήταν για άλλη μια φορά φέτος ο ίδιος, η μάχη τριών αναβατών μέχρι τέλους για τη νίκη έδωσε εξαιρετικό ενδιαφέρον στον αγώνα των 250 από την αρχή ως



Άπιαστος ο Κώστας Πολίτης, που ξεκίνησε μέτρια αλλά ανέκαμψε γρήγορα. Ο Αλέξης Παπαγεωργίου (3) και ο Μιχάλης Κουτσουμπός (9) συμπλήρωσαν το βάθρο



Η εγκατάλειψη στις Σέρρες δεν έχει πια μεγάλη βαρύτητα για τον Κ. Πολίτη





Άλλο ένα καλό αποτέλεσμα για τον Κώστα Καρανίκα, που τερμάτισε τέταρτος



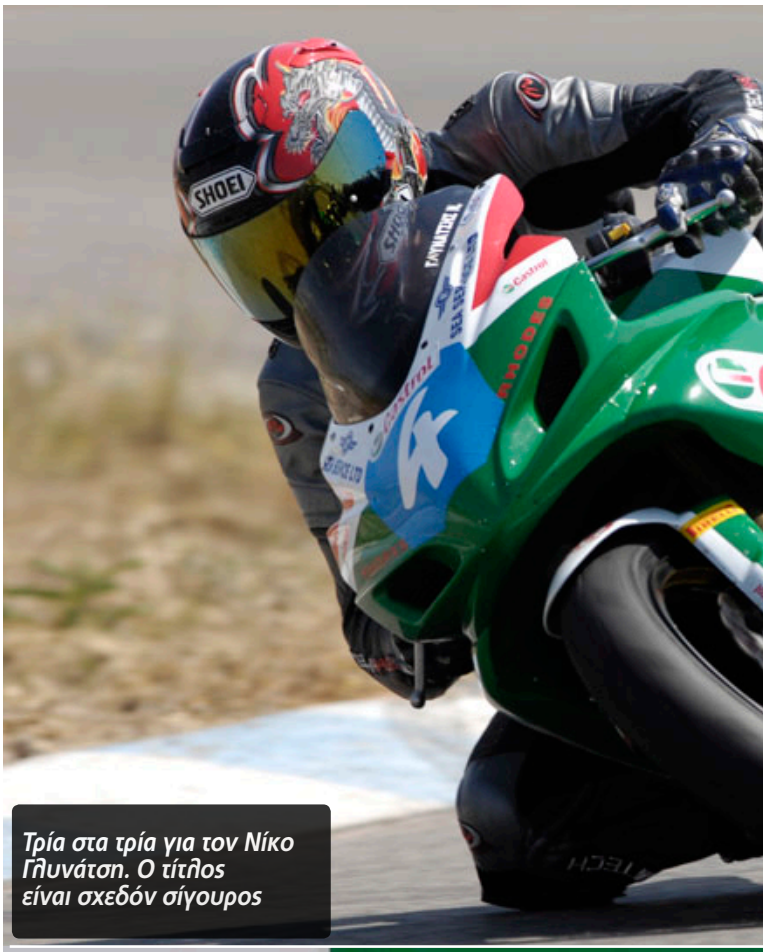


Πολύ δυνατός ο Μ. Κουτσουμπός φέτος



Όλο και περισσότερους βαθμούς μαζεύει ο Alex

και τη γραμμή του τερματισμού.
Στη μάχη των χρονομετρημένων δοκιμών ο Ανδρέας Παργινός ήταν ταχύτερος όλων και με χρόνο 1,00,839 πήρε την pole position αλλά και το ψυχολογικό αβαντάζ για τον Κυριακάτικο αγώνα. Στη 2η θέση της σχάρας εκκίνησης, ο Μάκης Σιφναίος έδειξε να βρίσκει τον καλό του εαυτό και να επιστρέφει σε δυνατά γυρολόγια αφήνοντας 3ο τον πρωταθλητή Γιώργο Κίτσο.
Η εκκίνηση του αγώνα με τον Παργινό να πετάγεται δυνατά μπροστά δεν αποτέλεσε έκπληξη, μόνο που αυτή τη φορά οι Σιφναίος και Κίτσος ήταν σε απόσταση βολής από την αρχή και με γυρολόγιο καλύτερο από κάθε άλλη φορά και για τους δύο, δεν επέτρεψαν στον Παργινό να χτίσει διαφορά. Αρκετές ήταν οι φορές που ο Κίτσος επιτέθηκε στον Σιφναίο για τη 2η θέση με τον δεύτερο να αντιστέκεται σθεναρά και τον Παργινό να παίρνει μια μικρή διαφορά.
Ένα ντουμπλάρισμα προς το τέλος του αγώνα έδωσε την ευκαιρία στον Παργινό να αυξήσει λίγο ακόμα τη διαφορά του στα 5'' και να τη διατηρήσει μέχρι και τη σημαία του τερματισμού, με μια πεντακάθαρη νίκη για τρίτο συνεχόμενο αγώνα.
Λίγο πιο πίσω ο Κίτσος και πάλι επιχείρησε προσπέραση στον Σιφναίο στην πίσω ευθεία, λίγους γύρους πριν τον τερματισμό, αλλά υποχρεώθηκε σε μια μικρή έξοδο. Ο περσινός πρωταθλητής επανήλθε έχοντας χάσει ελάχιστα δευτερόλεπτα, και σημειώνοντας τον ταχύτερο γύρο του αγώνα βρέθηκε εκ νέου στον πίσω τροχό του Σιφναίου στον τελευταίο γύρο, χωρίς όμως χρόνο για νέα προσπάθεια.
Οι Αλέξης Γλυνιαδάκης και Μάριος Πέτρου βελτίωσαν τους προσωπικούς τους χρόνους κατά τη διάρκεια μιας πολύ ενδιαφέρουσας μάχης για την 4η και 5η θέση, στην οποία τελικά επικράτησε ο Γλυνιαδάκης. Στην 6η θέση τερμάτισε ο Όμηρος Πεβλατζός, 7ος ο Γιάννης Μπερικάκης, ενώ ο Ανδρέας Λεφέβρ αναγκάστηκε να εγκαταλείψει στον 3ο γύρο λόγω μηχανικού προβλήματος.



Τρία στα τρία για τον Νίκο Γλυνάτση. Ο τίτλος είναι σχεδόν σίγουρος



Γρ. Παναγιωτόπουλος, Ν. Γλυνάτσης και Ι. Μπούρος στο βάθρο των Νέων

>> 125 Racing

Η επιστροφή του νεαρού πρώην πρωταθλητή της κατηγορίας, Παναγιώτη Καλοπίτα, έδωσε μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την έκβαση του αγώνα των μικρών καθαρόαιμων. Πάνω στην Yamaha του τραυματία Γιώργου Σταματάκη, ο Καλοπίτας σημείωσε τον δεύτερο ταχύτερο χρόνο στις δοκιμές του Σαββάτου και απέδειξε ότι παραμένει ένας ταχύτατος αναβάτης παρά την απουσία του από το περσινό πρωτάθλημα.
Στην pole position βρέθηκε για άλλη μια φορά ο Λευτέρης Πίππος με χρόνο 1.04.667, αλλά η εκκίνηση του αγώνα ήταν καταστροφική γι'αυτόν μιας και η μοτοσυκλέτα του "μπούκωσε" με το σβήσιμο των φαναριών και αναγκάστηκε να στρίψει τελευταίος στην πρώτη στροφή. Ένας τραυματισμός του Καλοπίτα μετά από πτώση στις δοκιμές δεν του επέτρεψε να είναι απόλυτα ανταγωνιστικός στον αγώνα και έτσι ο Ηλίας Σταματάκης που ξεκίνησε από την 3η θέση, κατάφερε να προηγηθεί νωρίς και να χτίσει σημαντική διαφορά από τους διώκτες του.
Ο Πίππος σύντομα βρήκε το ρυθμό του και ανέβηκε γρήγορα θέσεις μειώνοντας σταδιακά τη διαφορά από τον πρωτοπόρο Σταματάκη, χωρίς όμως να καταφέρει









Αυτή τη φορά, ο Ιωάννης Μπούρος ήταν προσεκτικός



Πρώτο βάθρο για τον Γρηγόρη Παναγιωτόπουλο

τελικά να τον απειλήσει άμεσα μέχρι το τέλος του αγώνα.

Η πρώτη νίκη της περιόδου για τον περσινό πρωταθλητή συνοδεύτηκε και από τον ταχύτερο γύρο του αγώνα και αποτέλεσε σίγουρα μεγάλη ψυχολογική ώθηση για τον ίδιο και τη συνέχεια του πρωταθλήματος. Η 2η θέση για τον Πίππο ήταν μια εξαιρετική επίδοση σε έναν αγώνα που ξεκίνησε τόσο άσχημα για τον ίδιο. Ο Παναγιώτης Καλοπίτας κατάφερε να ανέβει στο τρίτο σκαλί του βάθρου με τον Τζεμ Καραοσμάν λίγο πίσω του στην 4η θέση. Πέμπτος τερμάτισε ο Παντελής Κοξίδης ενώ ο Κώστας Μπίμπας δεν εκκίνησε τον αγώνα.


Πάλεψε μέχρι τη σημαία ο Γ. Κίτσος, αλλά δεν...


Ο Γιώργος Κίτσος επικροτεί την επιστροφή του Μάκη Σιφναίου στο βάθρο


Ανανεωμένος ο Μ. Σιφναίος, κράτησε τον Κίτσο πίσω


Τρίτη νίκη για τον Ανδρέα Παργινό, που βλέπει τίτλο

Μπούκωσε του Λευτέρη στην αρχή, έμεινε πίσω και μετά άντε πιάστους...





Δεύτερος ο Λ. Πίππος, παρά την ατυχία του

Τραυματισμένος έτρεξε ο Π. Καλοπίτας



Πρώτη νίκη φέτος για τον Ηλία Σταματάκη





Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Γιάννης Μπούστας	25	25	25				**75**
2	Στέλιος Χριστοδούλου	20	16	20				**56**
3	Μανώλης Στρατάς	13	20	9				**42**
4	Ανδρέας Τσουκαλάς	16	9	16				**41**
5	Κων/νος Κοντομάρος	9	10	13				**32**
6	Βασίλης Ευθυμίου	10	8	11				**29**
7	Χάρης Παρασκευόπουλος	-	13	10				**23**
8	Άλκης Συνιώρης	11	11	-				**22**
9	Διαμαντής Λαμπρινός	8	2	7				**17**
10	Χριστόδουλος Μπαλτζής	-	6	8				**14**
11	Κυριάκος Αντωνίου	5	7	-				**12**
12	Ανδρέας Ψυχογιός	4	1	5				**10**
13	Νίκος Πολύδωρος	7	-	-				**7**
-	Μανώλης Χατζηθεοδοσίου	3	-	4				**7**
14	Γιώργος Δρυμούσης	6	-	-				**6**
-	Μιχάλης Σπηλιώτης	-	-	6				**6**
15	Αθανάσιος Μαλαμίδης	2	3	-				**5**
16	Αθανάσιος Μαράτος	-	4	2				**4**
17	Βασίλης Τσιτούρης	1	-	3				**4**
18	Γεώργιος Καρυωτούδης	-	-	1				**1**

Formula Extreme

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Γιάννης Μπούστας	Ducati-Colori-Pirelli-Boustas Team	Ducati 1098S	131.745	28'03.256
2	3	Στέλιος Χριστοδούλου	ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ-Ducati-Shell Advance-Michelin-Shoei	Ducati 1098S	131.668	+0.979
3	2	Ανδρέας Τσουκαλάς	Honda Καρακώστας-Arata-Shoei	Honda CBR1000RR	130.792	+12.263
4	77	Κων/νος Κοντομάρος	Yamaha-Tsesmelis-Remus-Pipercross-Matris	Yamaha YZF-R1	130.750	+12.799
5	55	Βασίλης Ευθυμίου	Ευθυμίου Moto-ABM-Acendus	MV Agusta F4R312	130.450	+16.705
6	21	Χάρης Παρασκευόπουλος	Μοτοδυναμική Α.Ε.Ε.-ΤσεσμελήςMichelin-Βαφές ALEX	Yamaha YZF-R1	130.178	+20,264
7	65	Μανώλης Στρατάς	Ψυχογιός Tires-Γρίβας Αντ/κα-MRC Κ.Μάντης	Suzuki GSX-R1000	128.754	+39.097
8	48	Χριστόδουλος Μπαλτζής	Suzuki Τριανταφύλλου-Pirelli-Lazer	Suzuki GSX-R1000	128.043	+48.665
9	56	Διαμαντής Λαμπρινός	Ευσταθίου M. Racing	Yamaha YZF-R1	127.469	+56.457
10	31	Μιχάλης Σπηλιώτης	SP Products-Remus-Matris-HEL	Yamaha YZF-R1	117.931	+3.17.162
11	6	Ανδρέας Ψυχογιός	Ψυχογιός Tires-TEOMOTO-Λέρτας	Kawasaki ZX-10R	126.919	+1 γύρος
12	15	Εμμανουήλ Χατζηθεοδοσίου	Spectro-Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Kawasaki ZX-10R	125.827	+1 γύρος
13	10	Βασίλης Τσιτούρης	Ψυχογιός Tires-TEOMOTO-Pro Rider	Kawasaki ZX-10R	125.620	+1 γύρος
14	33	Αθανάσιος Μαράτος	Maratos-IXS-Sidi-Shoei-Ermax	Honda CBR1000RR	124.894	+1 γύρος
15	110	Γεώργιος Καρυωτούδης	Moto Καρυωτούδης-Colori Posto	Suzuki GSX-R1000	123.930	+1 γύρος
16	24	Γεώργιος Φάρκωνας	ON OFF Κατσάφαρος-Bergmann Kord	Kawasaki ZX-10R	116.742	+3 γύροι

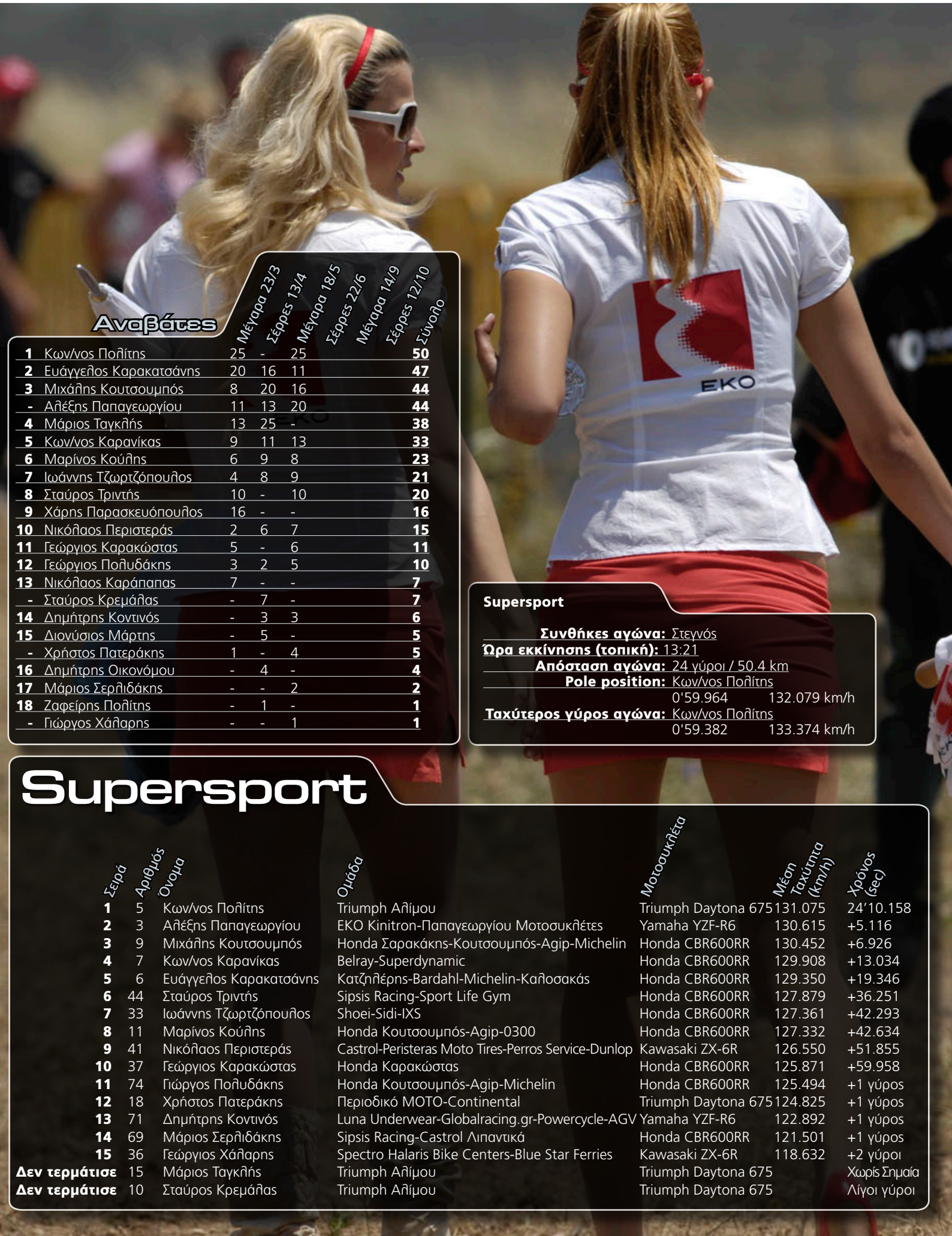


Formula Extreme

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:19
Απόσταση αγώνα: 28 γύροι / 58.8 km
Pole position: Γιάννης Μπούστας
0'57.284 138.259 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Γιάννης Μπούστας (2ος γύρος)
0'57.951 136.667 km/h

Μέγαρα, Ελλάδα
www.safetrack.gr

Μήκος: 2,100m
Πλάτος: 11m
Ευθεία: 580m
Στροφές: 10
Δεξιές: 6
Αριστερές: 4



Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Κων/νος Πολίτης	25	-	25				**50**
2	Ευάγγελος Καρακατσάνης	20	16	11				**47**
3	Μιχάλης Κουτσουμπός	8	20	16				**44**
-	Αλέξης Παπαγεωργίου	11	13	20				**44**
4	Μάριος Ταγκλής	13	25	-				**38**
5	Κων/νος Καρανίκας	9	11	13				**33**
6	Μαρίνος Κούλης	6	9	8				**23**
7	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	4	8	9				**21**
8	Σταύρος Τριντής	10	-	10				**20**
9	Χάρης Παρασκευόπουλος	16	-	-				**16**
10	Νικόλαος Περιστεράς	2	6	7				**15**
11	Γεώργιος Καρακώστας	5	-	6				**11**
12	Γεώργιος Πολυδάκης	3	2	5				**10**
13	Νικόλαος Καράπαπας	7	-	-				**7**
-	Σταύρος Κρεμάλας	-	7	-				**7**
14	Δημήτρης Κοντινός	-	3	3				**6**
15	Διονύσιος Μάρτης	-	5	-				**5**
-	Χρήστος Πατεράκης	1	-	4				**5**
16	Δημήτρης Οικονόμου	-	4	-				**4**
17	Μάριος Σερλιδάκης	-	-	2				**2**
18	Ζαφείρης Πολίτης	-	1	-				**1**
-	Γιώργος Χάλαρης	-	-	1				**1**

Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 13:21
Απόσταση αγώνα: 24 γύροι / 50.4 km
Pole position: Κων/νος Πολίτης
0'59.964 132.079 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Κων/νος Πολίτης
0'59.382 133.374 km/h

Supersport

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	5	Κων/νος Πολίτης	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	131.075	24'10.158
2	3	Αλέξης Παπαγεωργίου	EKO Kinitron-Παπαγεωργίου Μοτοσυκλέτες	Yamaha YZF-R6	130.615	+5.116
3	9	Μιχάλης Κουτσουμπός	Honda Σαρακάκης-Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	130.452	+6.926
4	7	Κων/νος Καρανίκας	Belray-Superdynamic	Honda CBR600RR	129.908	+13.034
5	6	Ευάγγελος Καρακατσάνης	Κατζηλέρης-Bardahl-Michelin-Καλοσακάς	Honda CBR600RR	129.350	+19.346
6	44	Σταύρος Τριντής	Sipsis Racing-Sport Life Gym	Honda CBR600RR	127.879	+36.251
7	33	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	Shoei-Sidi-IXS	Honda CBR600RR	127.361	+42.293
8	11	Μαρίνος Κούλης	Honda Κουτσουμπός-Agip-0300	Honda CBR600RR	127.332	+42.634
9	41	Νικόλαος Περιστεράς	Castrol-Peristeras Moto Tires-Perros Service-Dunlop	Kawasaki ZX-6R	126.550	+51.855
10	37	Γεώργιος Καρακώστας	Honda Καρακώστας	Honda CBR600RR	125.871	+59.958
11	74	Γιώργος Πολυδάκης	Honda Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	125.494	+1 γύρος
12	18	Χρήστος Πατεράκης	Περιοδικό MOTO-Continental	Triumph Daytona 675	124.825	+1 γύρος
13	71	Δημήτρης Κοντινός	Luna Underwear-Globalracing.gr-Powercycle-AGV	Yamaha YZF-R6	122.892	+1 γύρος
14	69	Μάριος Σερλιδάκης	Sipsis Racing-Castrol Λιπαντικά	Honda CBR600RR	121.501	+1 γύρος
15	36	Γεώργιος Χάλαρης	Spectro Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Kawasaki ZX-6R	118.632	+2 γύροι
Δεν τερμάτισε	15	Μάριος Ταγκλής	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675		Χωρίς Σημαία
Δεν τερμάτισε	10	Σταύρος Κρεμάλας	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675		Λίγοι γύροι



Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Νικόλαος Γλυνάτσης	25	25	25				**75**
2	Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος	13	9	20				**42**
3	Γιώργος Μακρυπούλιας	16	16	-				**32**
4	Ιωάννης Μπούρος	-	13	16				**29**
5	Στράτος Σκαραμαγκάς	9	6	13				**28**
6	Νικόλαος Γρηγοριάδης	4	20	-				**24**
7	Νικόλαος Κατσούλας	11	11	-				**22**
8	Σπύρος Νικολούζος	20	-	-				**20**
9	Βαγγέλης Κόλλιας	10	-	8				**18**
10	Γεώργιος Αγαθός	6	-	11				**17**
11	Θεόδωρος Καλαμαράς	8	-	7				**15**
12	Νικόλαος Λαφογιάννης	-	5	5				**10**
-	Σπύρος Μούτογλης	-	-	10				**10**
11	Σπύρος Λευκοφρύδης	-	-	9				**9**
12	Σωκράτης Παπανικολόπουλος	-	8	-				**8**
13	Σπύρος Βόσσος	7	-	-				**7**
-	Νικόλαος Μπακαυγάς	3	-	4				**7**
14	Χρήστος Διγενόπουλος	-	-	6				**6**
15	Ζαφείρης Πολίτης	5	-	-				**5**
16	Θεόδωρος Κωνσταντόπουλος	1	-	3				**4**
17	Αθανάσιος Ζάχος	-	3	-				**3**
18	Μάριος Νάτσης	2	-	-				**2**
-	Νικόλαος Ντούτσης	-	2	-				**2**

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:03
Απόσταση αγώνα: 22 γύροι / 46.2 km
Pole position: Σπύρος Νικολούζος
1'00.867 130.120 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Γιώργος Μακρυπούλιας
1'00.498 130.913 km/h

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	4	Νικόλαος Γλυνάτσης	Castrol-Koveos Dyno Racing	Suzuki GSX-R600	127.752	22'43.896
2	23	Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος		Honda CBR600RR	125.885	+20.220
3	46	Ιωάννης Μπούρος	Trendy Car-Pirelli-Christou Racing-Vavouri	Honda CBR600RR	124.613	+34.352
4	346	Στράτος Σκαραμαγκάς	AMR Power by Alex Riders Shop	Yamaha YZF-R6	123.384	+48.275
5	39	Αγαθός Γεώργιος	Boukis-Jolly Café	Kawasaki ZX-6R	123.333	+48.866
6	77	Σπύρος Μούτογλης	Star Bike Center-SP Products	Yamaha YZF-R6	122.410	+59.514
7	68	Σπύρος Λευκοφρύδης	The Zoo-Desmo Corse	Ducati 1098S	122.312	+1'00.657
8	48	Βαγγέλης Κόλλιας	Μερεμέτης-TiForce-PVM-Metzeler	Triumph Daytona 675	121.890	+1 γύρος
9	17	Θοδωρής Καλαμαράς	Clevermedia-Extreme Trackdays-Καφεδίοδος	Suzuki GSX-R1000	120.564	+1 γύρος
10	76	Διγενόπουλος Χρήστος	Καρανίκας	Honda CBR600RR	119.842	+1 γύρος
11	53	Νικόλαος Λαφογιάννης	Μουζακιώτης Άργος-Clevermedia-Jolly Cafe-Michelin	Suzuki GSX-R1000	119.116	+1 γύρος
12	69	Νικόλαος Μπάκαυγας	Ιταλικά Εστιατόρια ElForno	-	119.075	+1 γύρος
13	49	Θεόδωρος Κωνσταντόπουλος	Μερεμέτης-TiForce-PVM-Metzeler	Suzuki GSX-R600	117.389	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	159	Φώτης Μπότος	KRT	-		Λίγοι γύροι
Δεν τερμάτισε	47	Γιώργος Μακρυπούλιας	Μερεμέτης-TiForce-PVM-MOTO Ελλάς	Yamaha YZF-R1		Λίγοι γύροι
Δεν τερμάτισε	72	Νικόλαος Κατσούλας	Moto Run-Καρακώστας	Honda CBR1000RR		Λίγοι γύροι
Δεν τερμάτισε	96	Σπύρος Νικολούζος	Σταθόπουλος Service-Trolley Cafe	Suzuki GSX-R1000		Λίγοι γύροι



Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Ανδρέας Παργινός	25	25	25				**75**
2	Γεώργιος Κίτσος	20	20	16				**56**
3	Μάκης Σιφναίος	16	16	20				**52**
4	Αλέξανδρος Γλυνιαδάκης	13	11	13				**37**
5	Μάριος Πέτρου	11	13	11				**35**
6	Όμηρος Πεβλάντζος	10	-	10				**20**
7	Ιωάννης Μπερικάκης	-	10	9				**19**

250 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:32
Απόσταση αγώνα: 24 γύροι / 50.4 km
Pole position: Ανδρέας Παργινός
1'00.839 130.180 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Γιώργος Κίτσος
1'01.009 129.817 km/h

250 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	4	Ανδρέας Παργινός	Masterlease	Honda RS250	127.854	24'46.693
2	2	Μάκης Σιφναίος	Σιφναίος Yamaha-Shoei-Sidi-IXS-GPT	Yamaha TZ250	127.425	+05.004
3	1	Γεώργιος Κίτσος	Jet Oil-Golden Gym-Clover-Nolan-ARC	Honda RS250	127.393	+05.380
4	7	Αλέξιος Γλυνιαδάκης	Masterlease-Colori	Honda RS250	118.483	+1 γύρος
5	6	Μάριος Πέτρου	Μάριος Πέτρου-Xtreme Stores-Σιφναίος	Yamaha TZ250	118.453	+1 γύρος
6	69	Όμηρος Πεβλάντζος	Xtreme Stores Πέτρου-Explose Cafe	Honda RS250	108.426	+3 γύροι
7	17	Γιάννης Μπερικάκης	Masterlease	Honda RS250	104.260	+4 γύροι
Δεν τερμάτισε	42	Ανδρέας Λεφέβρ	-	Yamaha TZ250		Λίγοι γύροι



Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Λευτέρης Πίππος	25	25	20				**70**
2	Ηλίας Σταματάκης	20	20	25				**65**
3	Τζεμ Καραοσμάν	13	13	13				**39**
4	Κών/νος Μπίμπας	11	16	-				**27**
5	Παντελής Κοξίδης	9	-	11				**20**
6	Παναγιώτης Καλοπίτας	-	-	16				**16**
-	Στράτος Χρονόπουλος	16	-	-				**16**
7	Γιώργος Σταματάκης	10	-	-				**10**
8	Γρηγόρης Ελευθεριάδης	8	-	-				**8**

125 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:42
Απόσταση αγώνα: 22 γύροι / 46.2 km
Pole position: Λευτέρης Πίππος
1'04.667 122.474 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Ηλίας Σταματάκης
1'03.694 124.345 km/h

125 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (Km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Ηλίας Σταματάκης	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	122.237	23'45.426
2	46	Λευτέρης Πίππος	Γούλας Honda Racing-Καρακώστας-Colori-Jolly Cafe	Honda RS125	122.038	+02.322
3	5	Παναγιώτης Καλοπίτας	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	119.501	+32.642
4	4	Τζεμ Καραοσμάν	Spectro-Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Honda RS125	119.421	+33.616
5	53	Παντελής Κοξίδης	Νικολόπουλος	Honda RS125	105.643	+1 γύρος


MAXXIS
30
9
111
100
53
82

Κώστας Φωτιάδης



"...Όπως και με την κίτρινη όταν ο κριτής κουνάει την μπλε σημαία με χάρη (για να σου χρυσώσει το χάπι) σημαίνει να αρχίζεις να ετοιμάζεσαι σιγά-σιγά γιατί ο Ταλιμπάν, εεε.. συγνώμη το συμβάν ήθελα να πω, σε πλησιάζει..."

Τρέχω, τρέχεις, τρέχουμε. Είμαστε μια ωραία παρέα (;)

Μεγάλη ανταπόκριση είχε λέει το παρθενικό μου άρθρο στις ηλικίες από 6 έως 96. Μιας και ανέφερα την λέξη "παρθενικός", στο σημείο αυτό θα ήθελα να καταγγείλω τον εσωτερικό ανταγωνισμό που δέχομαι από άλλους επίδοξους συγγραφείς του περιοδικού και οι οποίοι στο τελευταίο μας meeting μεταξύ τυρού και αχλαδιού μου πρότειναν να γράψω γενικά για τις πρώτες μου φορές. Ξέρετε τώρα. Η πρώτη μου αγκαλιά, το πρώτο μου φιλί, η πρώτη μου τούμπα. Φυσικά δεν σταμάτησαν εκεί. Δεύτερη τούμπα, τρίτη τούμπα, χρυσό μετάλλιο επίτιμου τουμπάκια κτλ. Ε λοιπόν δεν θα τους απογοητεύσω. Σήμερα θα μιλήσω για την πρώτη μου κίτρινη σημαία.

Αλλά ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Ένας αγώνας αποτελείται από θεατές, αγωνιζόμενους, κριτές, αλυτάρχη και το φρεντοκαπουτσινοφραπέδο στέκι. Οι θεατές πίνουν το καφεδάκι τους και βλέπουν εμάς τους αγωνιζόμενους να τρέχουμε σαν τους παλάβες ο ένας πίσω από τον άλλον. Και επειδή η παλαβομάρα έχει διαβαθμίσεις από αναβάτη σε αναβάτη, οι οποίες έχουν άμεσο αντίκρισμα στην φαγούρα του δεξιού μας καρπού (βλ. γκάζι) άρα και στο γυρολόγιο μας, πρέπει κάποιος να βάζει σε μια τάξη τις κινούμενες κορίνες (κάπου εδώ είμαι εγώ) για να μην γίνει το strike από τον επερχόμενο πύραυλο εδάφους-εδάφους (κάπου εδώ θέλω να φτάσω). Για να γίνουν όλα αυτά σε κλάσματα δευτερολέπτου και με ομαλή ροή φροντίζουν οι κριτές, οι οποίοι έχουν αυτομολυθεί σε κρίσιμα σημεία. Όπλα τους οι σημαίες. Άσπρα, κόκκινα, κίτρινα, μπλε μηχανάκια πριν την Κάπα Ένα, δε με βλέπετε, καλέ;

Και μετά από αυτό το σύντομο μουσικό διάλλειμα πάμε να δούμε τι σημαίνουν τα χρώματα τις κάθε σημαίας και πως χρησιμοποιούνται από τους κριτές για να μας υποδείξουν τι συμβαίνει μέσα στην πίστα, δυο στροφές πριν από εμάς, ποιός μας ακολουθεί και πως πρέπει να αντιδράσουμε. Καταρχήν όποια από τις δυο σημαίες χρώματος κίτρινου ή μπλε, κουνιέται από έναν κριτή σημαίνει ότι πλησιάζουμε ή μας πλησιάζει κάποιο συμβάν. Όταν ο κριτής κρατά σταθερά την σημαία μας υποδείχνει ότι φτάσαμε ή μας έφτασε το συμβάν. Η κίτρινη σημαία σηματοδοτεί συνήθως κάποια πτώση. Γενικότερα μιλώντας μας προειδοποιεί για κίνδυνο μέσα στην πίστα. Για παράδειγμα: Όταν θα δούμε κυματιστή κίτρινη στην Κ2 σημαίνει ότι η πτώση είναι μετά την Κ2. Δηλαδή πλησιάζουμε στο συμβάν το οποίο μπορεί να είναι στην Κ3, Κ4 κτλ. Όταν θα δούμε σταθερή κίτρινη στην Κ4 σημαίνει ότι κάποιος έχει πέσει μπροστά μας. Φτάσαμε στο συμβάν. Καλό είναι να μην ποδοπατήσουμε/εμβολίσουμε τον αναβάτη την ώρα που προσπαθεί να σηκώσει την μοτοσυκλέτα του για ευνόητους λόγους (μπορεί να έχει βαρύ χέρι, μπορεί να μας πετάξει καμία μανέτα, κάνα περισσευούμενο πιστόνι κτλ). Και τώρα δώσε βάση σε αυτό που θα σου πω.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ ΟΙ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΕΙΣ ΥΠΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΙΤΡΙΝΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ !

Αν άθελα σου έκανες προσπέραση, σηκώνεις χεράκι, ελαττώνεις ταχύτητα και επιστρέφεις στην θεσούλα σου. Αν δεν σε έπεισα να ξέρεις





πάντως ότι οι κριτές έχουν μάτια και στις πατούσες. Και εάν ακόμα δεν σε έπεισα πολύ απλά θα φας μια ωραιότατη έφεση από τον συναθλητή σου. Άσε που μας χαλάς την παρέα και δεν θα σε "παίζουμε". If you know what I mean. Εννοείται ότι μόλις περάσεις την σταθερή κίτρινη σημαία ο αγώνας και οι προσπεράσεις συνεχίζονται κανονικότατα.

Ωραία φτάσαμε στο συμβάν και ανταποκριθήκαμε αναλόγως στις υποδείξεις των κριτών. Πότε όμως μας φτάνει το συμβάν; Και πως στο διάολο γίνεται να μας φτάνει το συμβάν; Το συγκεκριμένο συμβάν είναι συνήθως καμουφλαρισμένο με τα χρώματα του πολέμου. Έχει δαγκώσει ΤΑΠ και τιμονόπλακα, έχει τακτοποιήσει οικονομικές εκκρεμότητες, διαθήκες και παρακαταθήκες. Και απλά έρχεται αεροπορία για να σε προσπεράσει την στιγμή που οι κόρες των ματιών σου έχουν φτάσει στους αεραγωγούς του κράνους σου και έχεις πει το "Πιστεύω" τόσες φορές όσες και ο αριθμός των Κάπα. Είδες τελικά που ακόμα και η βάφτιση είναι χρήσιμη στους αγώνες; Χρήσιμη επίσης σε τέτοιες καταστάσεις είναι η μπλε σημαία. Όπως και με την κίτρινη όταν ο κριτής κουνάει την μπλε σημαία με χάρη (για να σου χρυσώσει το χάπι) σημαίνει να αρχίζεις να ετοιμάζεσαι σιγά-σιγά γιατί ο Ταλιμπάν, εεε.. συγνώμη το συμβάν ήθελα να πω, σε πλησιάζει. Όταν πια την δεις σταθερή φροντίζεις να διευκολύνεις τον συναθλητή σου για την επερχόμενη προσπέραση. Πίστεψε με είναι για το καλό και των δυο σας. Όταν με το καλό σε προσπεράσει έχεις μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία να αμολύσεις κοτσαδόρο. Μετάφραση: Προσπαθείς να τον ακολουθήσεις στον βαθμό που μπορείς, να παρατηρήσεις τις γραμμές και τα φρένα του. Κοίτα μην το παρακάνεις ειδάλλως σε βλέπω πρωταγωνιστή στο φαντασμαγορικό σόου με τίτλο "Ήχος & Φως". Να θυμάσαι πάντα ότι σου μιλάει ένας παθών. Το σύστημα κοτσαδόρος μπορείς να το χρησιμοποιήσεις και κατά την περίοδο των ελεύθερων και χρονομετρημένων δοκιμαστικών.

Το κόκκινο συνήθως μας φέρνει στο νου κάτι έντονο. Για αυτόν ακριβώς τον λόγο επιλέχτηκε το κόκκινο χρώμα σε μια σημαία. Χτυπάνε τα καμπανάκια του εγκεφάλου. Μπαίνεις αυτομάτως σε εγρήγορση. Κάτι πολύ άσχημο έχει συμβεί και μέχρι να διευθετηθεί είσαι υποχρεωμένος να βγεις από την πίστα και να κατευθυνθείς προς τα pit boxes. Η διακοπή του αγώνα σηματοδοτείται με την κόκκινη σημαία. Εννοείται ότι και σε αυτήν την περίπτωση απαγορεύονται οι προσπεράσεις. Τέλος υπάρχει και η μαύρη σημαία η οποία είναι προσωπική. Όλη δικιά σου. Χάρισμα σου. Μην χαίρεσαι. Λογικά ήσουν άτακτο παιδί και τώρα πρέπει να βγεις από την πίστα. Αυτό υποδεικνύει. Η πιο συνήθης χρήση της είναι κατά την διαδικασία stop & go. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται στην περίπτωση που πραγματοποίησες άκυρη εκκίνηση και άκυρη εκκίνηση θεωρείται όταν ο μπροστά τροχός σου περάσει την άσπρη γραμμή της θέσης κατατάξεως, πριν σβήσουν τα φώτα της εκκίνησης. Στο stop & go είσαι αναγκασμένος να περάσεις μέσα από έναν συγκεκριμένο διάδρομο, και να παραμείνεις εκεί για χρονικό διάστημα το οποίο είναι καθορισμένο από τον κανονισμό του πρωταθλήματος στο οποίο συμμετέχεις. Μια ακόμα περίπτωση να δεχτείς μαύρη σημαία είναι να αντιμετωπίζεις σοβαρή βλάβη στη μηχανή σου αλλά να μην το έχεις καταλάβει. Στην ουσία σε προφυλάσσει ο κριτής πριν ακολουθήσουν τα χειρότερα.

Ανακεφαλαίωσης. Πακετάρεις τα τρία βασικά συστατικά τα οποία αναλύσαμε στο προηγούμενο τεύχος. Τσεκάρεις καλού-κακού να δεις εάν έχεις αχρωματοψία, οπλίζεσαι με αρκετή δόση αδρεναλίνης και κατηφορίζεις ή ανηφορίζεις προς Μέγαρα. Θα σε περιμένω 12 και 13 Ιουλίου στις Σέρρες για να κάνουμε πράξη τα όσα κουβεντιάζουμε δυο μηνάκια τώρα. Σαμπάνιες θα ανοίξουμε έτσι και αλλιώς. Στο γκάζι θα κωλώσουμε; ΑεράααΑΑαΑαααΑαα...

Racing lines...

«Η ομάδα χρειάστηκε μόλις τέσσερις αγώνες για να μετ
από μοτοσυκλέτα της Yamaha σε μοτοσυκλέτα της Bridge
Jeren

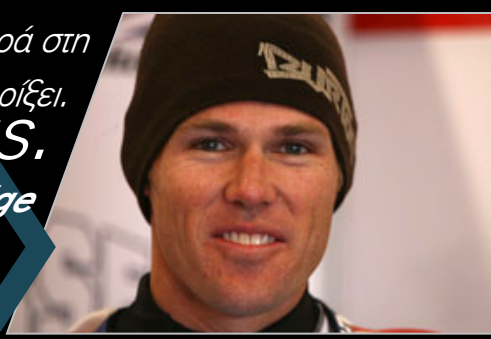
«Όταν δω τα ανίψια μου θα μπορώ να τ
μηχανάκι! Αααα... ακόμα δεν

«Όσο έβρεχε, οι τύποι (σ.σ. Rossi & Lorenzo)
Σκεφτόμουν 'τι κάνω τώρα, ορμάω και ρισκάρω

Πρέπει να παίξεις σωστά τα χαρτιά σου – έτσι ακριβώς πέρασα τον Pedrosa. Τ
σκέφτηκα 'δε γα!&$@*; Αν πέσω δεν θα πάρω Yamaha μαζί μου, Honda είναι, as

«Πάνω που νομίζω πως έχω πιάσει πά
συνεχίζει η ελεύθερη πτωση..
Marco Melandr

«Biaggi is an ass! Απλά. Ακόμη κι αν τον έχεις περάσει καθαρά στη στροφή και έχεις την ιδανική γραμμή, αυτός θα προσπαθήσει να σε ρίξει. Δεν τον ενδιαφέρει. Προσπαθεί να σε βγάλει εκτός πίστας.
Karl Muggeridge



ατρέψει την M1
estone.
ny Burgess



Ο αρχιμηχανικός του Rossi, Jeremy Burgess, εξηγεί στον Julian Ryder (www.superbikeplanet.com) πώς συντελέστηκε η μεταμόρφωση της M1 από την αρχή της σεζόν. Η Yamaha το έχει ακούσει αυτό άραγε;

ους πω πως έπιασα 342 km/h με
μπορώ να το ***πιστέψω!***
Marco Melandri



Δηλαδή πόσο αργό ήταν πέρυσι αυτό το Honda του Gresini; Τουλάχιστον ο Marco Melandri, εκτός από την καλύτερή του φετινή επίδοση στην Κίνα, απέκτησε και κάτι να θυμάται. Γιατί μετά πήγε στη Γαλλία και μάλλον θα θέλει να ξεχάσει…

μπροστά μου άφηναν την πόρτα ορθάνοιχτη,
να τους πάρω όλους ***μαζί μου;***
…
ον είδα να φυλάγεται λίγο παραπάνω και
ρισκάρω λίγο ***παραπάνω.***
Colin Edwards



Ο Colin Edwards, ευγενής και εύγλωττος όπως πάντα, περιγράφει στο Eurosport πως αποφάσισε να περάσει τον Dani Pedrosa στο Le Mans και να ανέβει στο βάθρο. Ωσάν πραγματικός ιππότης.

το,
.
i



Ο Marco Melandri έχει ένα blog – και εκεί βγάζει όλο του το ντέρτι, τον καημό, τα σώψυχά του (http://www.marcomelandri.co.uk/?p=1960). Κι έχει πολλά το παλικάρι…



Ο Karl Muggeridge, μετά από μια στενότατη μονομαχία με τον Max Biaggi στη Monza, αποκαλύπτει τα τρυφερά του συναισθήματα για τον Ιταλό στο Γερμανικό www.motorsport-aktuell.com. Να περάσει ο επόμενος παρακαλώ!

the back



Από αυτό το τεύχος, ο Κώστας μας αφηγείται τι έκαναν οι eBikers το μήνα που πέρασε. Highlight το διήμερο του trackbike.gr, όπου από τα επτά μέλη του περιοδικού, οι πέντε ήταν εκεί!


CAFFÈ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ
ΑΘΛΗΤΙΚΑ
YAMAHA
OHLINS

Νύνει, στοιάζει, νοικοκυρεύει

Μια καινούργια φόρμα ή ένα καινούργιο κράνος είναι πάντα πηγή χαράς – αλλά τίποτα δεν φτάνει την αίσθηση ενός ολοκαίνουργιου πλήρους σετ στα μέτρα σου

Clover RS-3

122€

★★★★★

Σε κοκκινάκι φυσικά για να ταιριάζουν με το X-Lite. Κατασκευασμένα από μαλακό δέρμα, δεν ενοχλούν ούτε χρειάζονται το χαρακτηριστικό «στρώσιμο», ενώ το διπλό δέσιμο εξασφαλίζει ότι κάθονται σωστά χωρίς να ενοχλούν. Με αντιολισθητική επίστρωση στα σημεία που εφάπτονται με το γκριπ και τις μανέτες, προστασίες από κέβλαρ στα επίμαχα σημεία και μαλακές ενισχύσεις στα υπόλοιπα, σίγουρα δεν υπολείπονται στο θέμα της ασφάλειας. Στα μείον η πλήρης απουσία ενισχύσεων στον δείκτη, στα συν οι διπλές δερμάτινες επιστρώσεις για το μικρό δάκτυλο και το πλάι του χεριού.



κείμενο:Μάνος Κάττουλας **φωτό:**Μια από τα ίδια



Clover NR2
1100€

Η νέα φόρμα της Clover για το 2008 φαίνεται να τα έχει όλα στα χαρτιά: Πλήρως αφαιρούμενη εσωτερική επένδυση – μια λεπτομέρεια που έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία απ' ότι μπορεί να νομίζετε – σκληρά προστατευτικά σε ώμους, αγκώνες και γόνατα, μαλακά προστατευτικά σε στήθος, μπράτσα και γοφούς, καθώς και υποδοχή που δέχεται την ίδια πλάτη με τα μπουφάν της εταιρείας. Είναι διάτρητη (Climacontrol ονομάζει η Clover το σύστημα αερισμού) και με ελαστικά κομμάτια σε καβάλο και στο εσωτερικό των χεριών για άνεση και μεγαλύτερη ευελιξία. Σε αυτά προσθέστε την παραδοσιακή πλέον καμπούρα και τα σκληρά εξωτερικά προστατευτικά στους ώμους. Στην πράξη η εφαρμογή είναι άριστη με τα προστατευτικά τοποθετημένα σε σωστές αποστάσεις ώστε να μην ενοχλούν καθόλου, απλά σε αφήνουν να συγκεντρωθείς στην οδήγηση. Αυτό είναι και το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της συγκεκριμένης φόρμας, καθώς η εμπειρία έχει δείξει ότι ελάχιστες εταιρείες είναι σε θέση να πετύχουν αυτή την αναλογία. Με κλασσική σχεδίαση Clover, παίζει έξυπνα με το λευκό και το μαύρο, χωρίς να ξεχνάμε τις χαρακτηριστικές κόκκινες πινελιές. Μια από τις ελάχιστες φορές που μια φόρμα είναι τόσο καλή που δεν μπαίνω στον πειρασμό να δοκιμάσω καν την έκδοση με δέρμα καγκουρό.

*****

X-Lite X801 RR Zen
469€

★★★★★





Stylmartin Matrix 3
230€

Οι Matrix 3 μου τα χάλασαν λίγο χρωματικά, αλλά εκτός της μη συμμόρφωσής τους με το χρώμα του υπόλοιπου σετ δεν υπάρχουν πολλές πηγές παραπόνων. Πέρα από την πλήρως δερμάτινη κατασκευή τους, έχουν ενισχύσεις σε αστράγαλους και κνήμη, ενώ υπάρχουν γλίστρες τόσο έξω από το μικρό δάκτυλο όσο και στο πάνω μέρος, κοντά στη γλίστρα της φόρμας. Στο πίσω μέρος έχουν τη χαρακτηριστική πλαστική αεροδυναμική προεξοχή που δεν αφήνει τη μπότα να μαγκώσει σε περίπτωση που κάνεις κάποια θεαματική έξοδο από τη μοτοσυκλέτα. Το μεγάλο σχεδιαστικό κόλπο είναι το διπλό άνοιγμα – από την εσωτερική μεριά φερμουάρ και βέλκρο και εξωτερικά με βέλκρο, διευκολύνοντας το φόρεμα και εξασφαλίζοντας τη σωστή εφαρμογή με τη φόρμα. Στενή γραμμή – και αυτές ένα νούμερο πάνω από το συνηθισμένο μου – και άνεση στα δάκτυλα, επιτρέπουν και την καθημερινή χρήση.

★★★★★



Clover Bo

Τι θέλουμε από έναν κροκόδειλο πέρα από την προστασία; Καλή α
απάντηση και ο Back Pro 2 της Clover ταιριάζει γάντι στην περιγρα
ιμάντες και τη ζώνη μέσης, είναι αρθρωτός σε 6 μέρη ώστε να ακ
με δύο ακόμα αρθρώσεις στο πλάι για να μην ενοχλεί σε καμία κ
υπάρχει διπλή μαλακή αεριζόμενη επένδυση, ενώ και οι αρθρώσ
ώνουν αισθητά τον ιδρώτα.

Τα εικονιζόμενα προϊόντα μας τα παραχώρησε το Moto Baxevanis, που είναι ο αντιπρόσωπος των Clover, X-Lite, Stylmartin. Για περισσότερες πληροφορίες και καταστήματα διάθεσης, μεταβείτε στο www.baxevanismoto.gr



Το κορυφαίο κράνος της X-Lite συνεχίζει να εξελίσσεται, με τη νέα για το 2008 έκδοση RR. Είναι κατασκευασμένο από Kevlar, με πλήρως αφαιρούμενες επενδύσεις, ενώ και το εσωτερικό είναι διαθέσιμο σε διάφορα νούμερα για καλύτερη εφαρμογή. Το δικό μου κεφάλι, που δεν είναι και το πιο εύκολο ομολογουμένως, χρειάστηκε ένα συνολικό νούμερο πάνω, από το συνηθισμένο μου Medium στο Large. Οι πρώτες θετικές εντυπώσεις έρχονται από την ποιότητα των επενδύσεων και την εφαρμογή τους, ενώ οι πρώτες αρνητικές από τον υψηλό θόρυβο από την περιοχή του κουμπώματος της ζελατίνας. Περαιτέρω εξέταση απέδειξε ότι η φιμέ ζελατίνα που βάλαμε ήθελε άλλη ρύθμιση στο κούμπωμα, διαδικασία που κάθε άλλο παρά απλή είναι καθώς απαιτεί τη χρήση allen 2,5 το οποίο δεν περιλαμβάνεται. Μετά τη ρύθμιση ο θόρυβος μειώθηκε αισθητά και μένει το fine tuning όταν βρεθεί χρόνος.

Άριστη και χωρίς παραμορφώσεις είναι η φιμέ ζελατίνα, η οποία παρά τα φαινόμενα είναι αρκετά φωτεινή και χρησιμοποιείται και το βράδυ αρκεί να υπάρχουν έστω και λίγα φώτα στο δρόμο. Παράπονα από τον εξαερισμό δεν υπάρχουν, αλλά αυτό που απαιτεί συνήθεια είναι η γειτνίαση του αεραγωγού του σαγονιού με την προεξοχή που υπάρχει για να ανοίγει η ζελατίνα. Έτσι, κάθε φορά που θες να την ανοίξεις, καταλήγεις να κλείνεις τον αεραγωγό. Δωράκι μαζί με το κράνος είναι η εσωτερική αντιθαμβωτική επίστρωση της ζελατίνας και η μαλακή κουκούλα με τη διπλή επένδυση.



ack Pro 2

99€

*****

εφαρμογή και άνεση είναι η σωστή αφή. Πλήρως ρυθμιζόμενος στους ολουθεί τη γραμμή του σώματος, κίνηση της ωμοπλάτης. Εσωτερικά εις έχουν οπές αερισμού που μει-

T.W.O. (ΑΓΓΛΙΑ)

www.visordown.com

Το αεροδυναμικό τούβλο



«Γιατί πρέπει οι μοτοσυκλέτες να μιμούνται η μία το DNA της άλλης; Γιατί να μοιάζουν όλες με άγρια θηρία από τη ζούγκλα; Δεν μπορούμε να φτιάξουμε κάτι διαφορετικό;»
Τάδε έφη Branko Lukic, ο ιδρυτής της Καλιφορνέζικης εταιρείας σύγχρονου design Nonobject (http://nonobjectbook.com/nUCLEUS) και αμέσως μετά προελαύνει παρουσιάζοντάς μας το τελευταίο του δημιούργημα που ο ίδιος ονόμασε nUCLEUS. Πρόκειται (ευτυχώς για την οικονομική επιβίωση της εταιρείας του!) μόνο για ένα σχεδιαστικό πρωτότυπο χωρίς την παραμικρή άμεση βλέψη προς παραγωγή.
Η όλη ιδέα εστιάζει στη χρήση δύο παραλληλόγραμμων πάνελ από ένα ισχυρό συνθετικό υλικό το οποίο ντουμπλάρει ως πλαίσιο και φέρινγκ ταυτόχρονα. Παράλληλα, σύμφωνα με τον Lukic, αεροδυναμικώς μοιάζει με δύο λεπίδες που κόβουν τον αέρα. Ναι, μέχρι να συναντήσεις πλάγιο άνεμο, μετά τα ξαναλέμε αν θες…
Αμάν, τι μας περιμένει στο μέλλον.

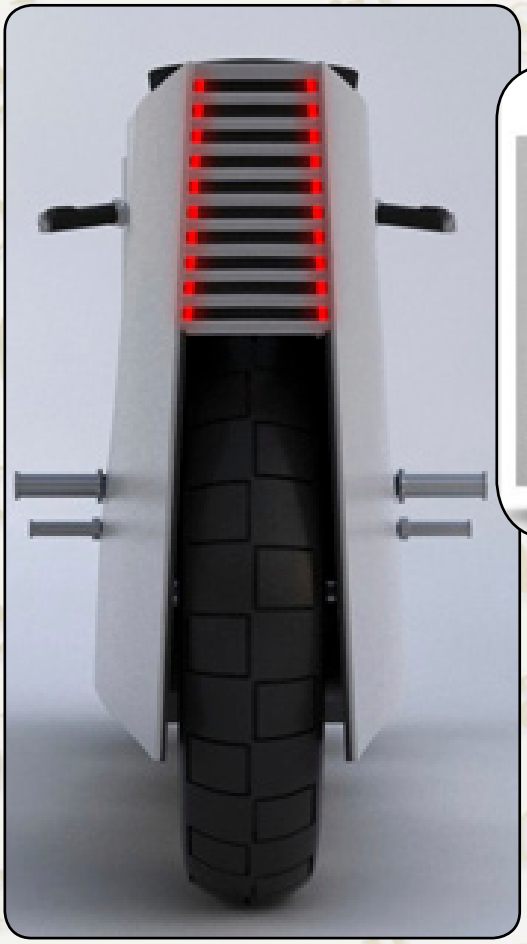
MOTOCROSS DIGITAL (ΙΤΑΛΙΑ)

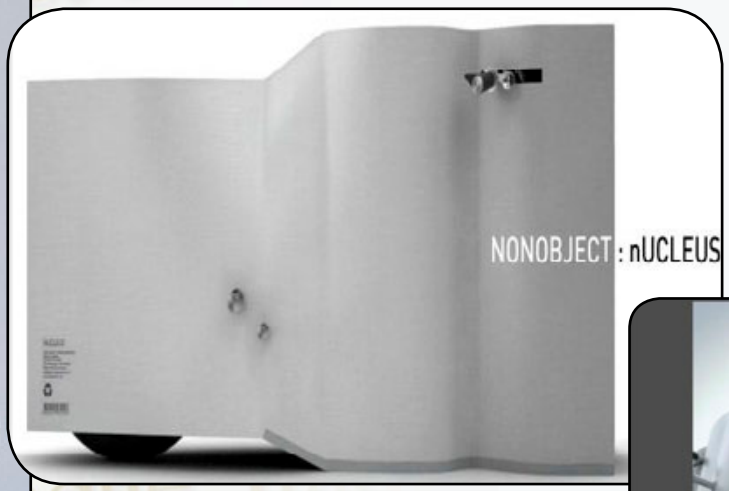
www.motocrossdigital.com

Με το γάντι



Andrea Bartolini εναντίον Giovanni Sala, ή motocross εναντίον enduro αν προτιμάτε. Το κεντρικό θέμα φέρνει στο Μιλάνο έξι παγκόσμιους τίτλους, τους ρίχνει μέσα σε ένα ρινγκ και τους φοράει γάντια του μποξ για να βγει ένας νικητής.
Τα ερωτήματα περιστρέφονται ανάμεσα στο γιατί πολλοί αθλητές του MX στρέφονται αργότερα στο enduro, αν ο ένας χώρος έχει περισσότερο fair play από τον άλλο και, φυσικά, οι απαντήσεις παράγονται σε στενή συνάρτηση με το υψηλό επίπεδο που οφείλουν να έχουν αυτοί οι δύο τεράστιοι Ιταλοί πρωταθλητές. Με το γάντι λοιπόν, έστω και του μποξ, ή όπως λέγαμε παλιά, πες το με ένα λουλούδι, άντε μπουκέτο…



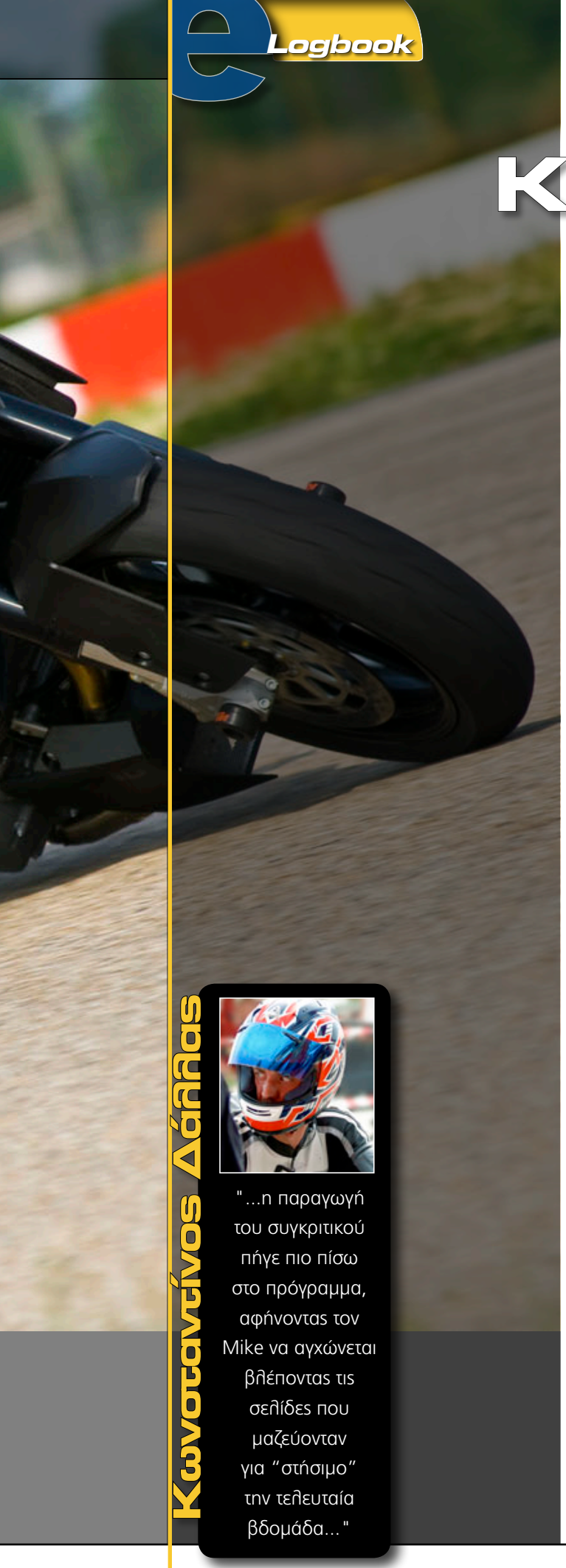

NONOBJECT : nUCLEUS


nUCLEUS // Square Against Air
Zero Emission // Zero Impact Speed machine // appropriately Technology packed // Ultra Light materials // Integrated Behavior System // Concept in Development // MADE IN MIO
nUCLEUS is a conceptual project that will be featured in NONOBJECT Design Fiction Book.
We believe that a new breed of alternative fuel vehicles deserves a new level of experience. Why must motorcycles mimic each others DNA. Why motorcycles mirror ferocious animals from the wild? Are we capable of doing it differently? With this in mind, and the desire to seek out inspiration elsewhere, nUCLEUS presented itself as the ideal, albeit uncommon, solution, away from the beaten path. It's a motorcycle built on the antagonistic principle of "square against air". The square side-view hides the fact that these interchangable panels of lightweight - ultra strong composite material are simply blades from the front – fierce blades that cut through air. nUCLEUS also boasts a thin comfortable saddle and animal-like behavior system - a new way to connect with our vehicle: it gets up on its hind legs (in action) and rests down squarely (while locked, at rest).


INTERVIEW
SALA VS BARTOLINI
SECONDS OUT
Why has there always been a move of motocrossers towards enduro?


VS


SHOEI
uvex



Καλό καλοκαίρι!

Από αυτό το τεύχος, ο Κώστας μας δίνει το στίγμα του μήνα που πέρασε και περιγράφει όλα όσα συνέβησαν για να φτάσει το eBike στους υπολογιστές σας. Σαν bonus, γράφει και καμιά κακία...

Ο Μάιος ήταν ένας μήνας πολλά υποσχόμενος. Βαρυφορτωμένος με εκδηλώσεις, σχολεία και trackdays, αλλά και με μπόλικη ύλη για το περιοδικό. Στην αρχή του μήνα, όλοι εμείς στο eBike είχαμε μια ιδέα για το περιεχόμενο του τεύχους που μόλις διαβάσατε. Στην πορεία όμως, οι αλλαγές -και οι αναβολές- ήταν τόσες που το τεύχος Ιουνίου δεν έχει καμία σχέση με αυτό που είχαμε στο μυαλό μας.

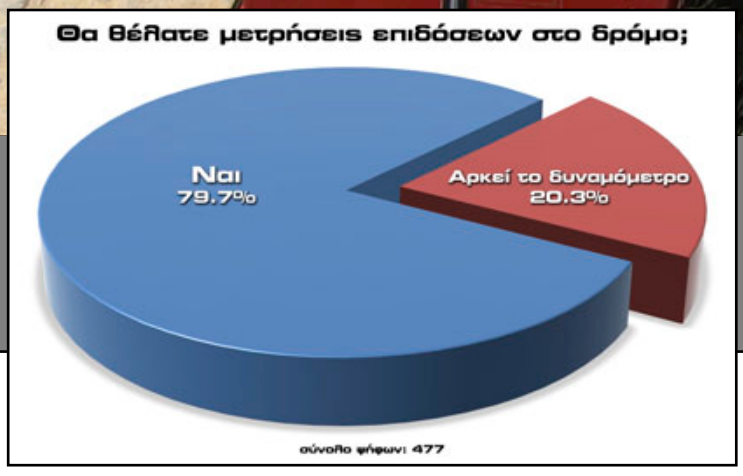
Στις αρχές του μήνα, τα πράγματα κυλάνε πάντα χαλαρά. Έχει μεσολαβήσει το "κλείσιμο" του τεύχους και όλοι θέλουν μια ανάσα για να συνέλθουν. Εγώ πήρα τη δικιά μου στις Σέρρες - και τι ανάσα, δέκα ολόκληρες μέρες έκατσα στην πίστα. Το Σαββατοκύριακο 10 και 11 Μαΐου είχαμε California Superbike School - και το αμέσως επόμενο το πρώτο διήμερο του trackbike.gr, οπότε ποιος ο λόγος να γυρίσω τη Δευτέρα για να ξανανέβω την Πέμπτη; Σοφά σκεπτόμενος, φόρτωσα το τρέιλερ από την Πέμπτη 8 του μήνα, πήρα και δυο ζευγάρια λάστιχα και ανέβηκα να κάνω μερικές μέρες προπόνηση.

Πίσω στην Αθήνα, ο Μάνος με τον Σπύρο κυνηγούσαν να βρουν τις μοτοσυκλέτες αυτού του τεύχους. Και ενώ το κεντρικό θέμα είχε ήδη κανονιστεί, τα first rides και το test παρέμεναν κενά. Ο Δημήτρης (ο φωτογράφος μας καλέ!) κατέβαινε από Θεσσαλονίκη την ίδια μέρα που εγώ ανέβαινα Σέρρες. Ο Mike ανέβαινε και αυτός για το σχολείο, οπότε η σύνθεση τώρα είχε δύο από τους επτά στις Σέρρες και τους υπόλοιπους στην πρωτεύουσα. Το επόμενο Σαββατοκύριακο, τα νούμερα ήταν ακριβώς τα ανάποδα: εγώ, ο Μάνος, ο Δημήτρης, ο Βασίλης και ο Σάββας ήμασταν πάνω, ο Mike στην Κύπρο (ξανά για σχολείο, το 0300 Riding School που, ναι, φτάνει μέχρι εκεί!), και ο Σπύρος οδηγούσε το Megamoto απολαμβάνοντας την ησυχία του στην Αθήνα. Στις Σέρρες δεν καταφέραμε να φέρουμε τη μοτοσυκλέτα που προγραμματίζαμε για το test, καθώς την τελευταία στιγμή η αντιπροσωπεία άλλαξε τα σχέδιά μας. Επιπλέον, κάποια extra θέματα που προγραμματίζαμε να κάνουμε στην πίστα δεν "μας έκατσαν", αφήνοντας πολλές κενές σελίδες στον προγραμματισμό του τεύχους.

Επιστρέφοντας στην Αθήνα μετά από ένα ζεστό trackday, το άγχος για την ύλη του τεύχους άρχισε να κυριεύει τους πάντες. Το συγκριτικό τουλάχιστον έδειχνε να βαδίζει στο σωστό δρόμο - μέχρι που θυμηθήκαμε ότι το Hypermotard που θα παίρναμε ήταν αυτό που είχαμε για test ride στις Σέρρες, το οποίο έπεσε σταματημένο και χρειαζόταν ένα καινούργιο καθρέφτη. Το δε 990 Supermoto μόλις είχε τελειώσει το στρώσιμό του και το περιμέναμε να κάνει το πρώτο σέρβις προτού το πάρουμε στα χέρια μας. Συνεπώς, η παραγωγή του συγκριτικού πήγε πιο πίσω στο πρόγραμμα, αφήνοντας τον Mike να αγχώνεται βλέποντας τις σελίδες που μαζεύονταν για

Κωνσταντίνος Άλλας

"...η παραγωγή του συγκριτικού πήγε πιο πίσω στο πρόγραμμα, αφήνοντας τον Mike να αγχώνεται βλέποντας τις σελίδες που μαζεύονταν για "στήσιμο" την τελευταία βδομάδα..."


Θα θέλατε μετρήσεις επιδόσεων στο δρόμο;
Ναι
79.7%
Αρκεί το δυναμόμετρο
20.3%
σύνολο ψήφων: 477





Άντε και με ένα supersport στην πρώτη ευκαιρία!

"στήσιμο" την τελευταία βδομάδα.
Θα παρατηρήσατε ότι δεν έχω πει κουβέντα για την απεργία των φορτηγών και των βυτιοφόρων. Το έθιξε και ο Μάνος στο editorial, μη λέμε ξανά τα ίδια. Η ταλαιπωρία που τραβήξαμε απλώς δεν περιγράφεται.

Επτά χρόνια φαγούρα

(Αυτό ήταν Τσαντήλα, στον έφαγα τον τίτλο) Σήμερα Κυριακή, 1 Ιουνίου -τα καλά του ψηφιακού μέσου-, πήγα στο γάμο δύο καλών φίλων (αγοράκι-κοριτσάκι, μη πάει ο νους σας στο πονηρό), οι οποίοι για κάποιο περίεργο λόγο που αδυνατώ να χωνέψω, διάλεξαν να τον κάνουν μεσημεριάτικο και πάνω στην ίδια ημερομηνία με το Mugello. Και καλά ο γάμος, είναι μια διαδικασία που γνωρίζεις από πριν το αποτέλεσμα. Ο αγώνας όμως;
Όπως καταλαβαίνετε, δεν πρόλαβα να δω ούτε τα 125, καθώς έπρεπε να πάμε να συνοδέψουμε το ζευγάρι στην εκκλησία με το τρίκυκλο που βρήκε σε κάποια λέσχη αρχαίων ο Κωστής (βλέπε σχετική φωτο). Μπόρεσα όμως να κάνω δύο τηλέφωνα: ένα στον Μιχάλη (τον Τήλιο, που μας γράφει για το Πανελλήνιο Ταχύτητας) και ένα στον Σπύρο. Ο πρώτος ήταν επί τόπου, στο τέλος της ευθείας, και το μόνο που μπόρεσα ν' ακούσω -πέρα από τον εκπληκτικό ήχο των MotoGP- ήταν το εξής: "τέταρτος γύρος, τώρα πέρασε πρώτος ο Rossi. Stoner και Pedrosa από κοντά". Μάλιστα, η καρδιά μου στη θέση της. Μισή ώρα αργότερα πήρα τον Σπύρο: "άνετη νίκη, ο Stoner το πάλεψε και ο Pedrosa το παράτησε. Λίγο έλειψε να τον περάσει ο de Angelis".
Όλα τα υπόλοιπα τα αφήνω ασχολίαστα - εκτός από ένα πράγμα. Σήμερα το Mugello, χτες το Le Mans και προχτές η Κίνα. Καιρός ήταν να γυρίσει το νόμισμα και να επιστρέψει εκεί που του αξίζει. Τα τελευταία χρόνια, ο Valentino συγκεντρώνει όλο και περισσότερους φανατικούς εχθρούς, όπως συμβαίνει με κάθε ισχυρή προσωπικότητα που κυριαρχεί σε αυτό που κάνει. Αυτή ήταν η καλύτερη απάντηση.
Και να μην ξεχάσω: το είδατε το κράνος του; Τι γέλιο, Θεέ μου...

Η ψηφοφορία του μήνα

Τα έγραψε ο Σπύρος στο προηγούμενο τεύχος, αλλά εσείς εκεί... Με το ζόρι να μας βάλετε φυλακή, που λέει ο λόγος. Παρά τη θέλησή σας, δεν σκοπεύουμε να βγούμε στο δρόμο και να μετράμε τις μοτοσυκλέτες που δοκιμάζουμε. Θα το κάνουμε στις Σέρρες, παραθέτοντας χρόνους και τελικές στο τέλος της ευθείας. Θα βρούμε αξιόπιστη ζυγαριά να σας λέμε τα πραγματικά κιλά. Θα βάζουμε δυναμομετρήσεις (όπως ήδη κάνουμε), και αν οι συνθήκες το επιτρέπουν, θα μετράμε 0-400 και χιλιόμετρο. Όσο όμως αναγκαζόμαστε να τρέχουμε σαν παλαβοί στην Αττική και τα διπλανά κομμάτια της Εθνικής, τότε όχι, δεν θα κάνουμε μετρήσεις. Η ουσία άλλωστε βρίσκεται στα κιλά ανά ίππο και τις καμπύλες απόδοσης. Όλα τα άλλα είναι πρώτα θέμα χεριών και ύστερα ενδεικτικά των δυνατοτήτων μιας μοτοσυκλέτας.

Υ.Γ. Οι πίνακες τεχνικών χαρακτηριστικών και τιμών που σας είχαμε υποσχεθεί γι' αυτό το τεύχος, αναβάλλονται για μια ακόμη φορά. Συγχωρέστε μας, αλλά η πίεση αυτού του μήνα δεν μας άφησε περιθώριο να ολοκληρώσουμε και αυτό το κομμάτι...