Τεύχος 04 • Ιούλιος 2008

ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr



THE TEST

BMW F650GS

FIRST RIDES
HONDA HORNET 600 ABS
YAMAHA WR250X
GILERA RUNNER ST 200

LONG TERM TESTS
KTM 690 SUPERMOTO
KTM 950 SUPERMOTO
VOYAGER

FEATURES
BIKENET GOES KARTING

RACING
GP ΑΠΟ ΤΟ MUGELLO
ΣΤΟ ASSEN
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ
ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ



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

Κ. Δάλλας κ ΣΙΑ
MNP ePublications O.E.
Ελ. Βενιζέλου 48,15562
Χολαργός,
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
Η Honda αποφασίζει ότι δεν ξέρουμε να φρενάρουμε, η Αθήνα γεμίζει σκούτερ και ο Τουμπίδης πίνει καφέ — 10

First Rides
Honda Hornet 600 ABS — 20
Ο Μάνος καβαλάει τη σφίγγα και ευχαριστιέται φρενάρισμα
Yamaha WR250X — 32
- Που πας motardάκι με 250 κυβικά;
- Παντού και στη μία ρόδα..
Gilera Runner ST200 — 44
Ο δρομεύς ξυπνάει την αλητεία στον Σπύρο

Cover Story
BMW F650GS — 54
Η πιο παραπλανητική μοτοσυκλέτα της κατηγορίας βρίσκεται αντιμέτωπη με τον άμεμπτο Τσαντήλα

Long Term
KTM 690SM - KTM 950SM — 74
Το γκαράζ του Κώστα γίνεται πορτοκαλί και ο Ταυλίκος ψάχνει τρόπο να καταπιεί το 950

Feature
Bikenet goes Karting — 86
Με τον δάωρο να αργεί ακόμα, οι τρελοί του Bikenet τα στήνουν με Kart

Racing
Editorial — 106
Ο Κώστας θρηνεί την απώλεια του Eurosport
eBoust — 108
Δυσκολίες με τη θερμοκρασία και τα ελαστικά δίνουν έναυσμα στο Γιάννη να πει ιστορίες
Gossip — 116
Το οριστικό τέλος των 250 και οι μάχες των μεταγραφών
MotoGP: Mugello-Catalunya-Donington-Assen — 122
Η γνωστή τριάδα αλλάζει θέσεις στο βάθρο. Πνευματικές βαλβίδες και λάθη από άγχος
Π.Π. Ταχύτητας — 140
Εντυπωσιακός αγώνας στα μεγάλα, ανατροπές στους νέους και τα 600άρια
eThesis — 156
Ο Κώστας Φωτιάδης λέει τον πόνο του και περιγράφει το βρίσιμο που τρώει
Racing Lines — 160
Ο Biaggi ψάχνει κάποιον με 2,000,000€

The Back
Press — 166
Εντουροτέρατα και σπιτικό Trial
eThesis — 168
Ο Μάνος και τα ηλεκτρονικά βοηθήματα
eThesis — 170
Ο Σπύρος και το νέφος της υποκρισίας
eLogbook — 174
Εδώ βρίσκονται οι εξηγήσεις παιδιά!

Τεύχος 04 • Ιούλιος '08



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

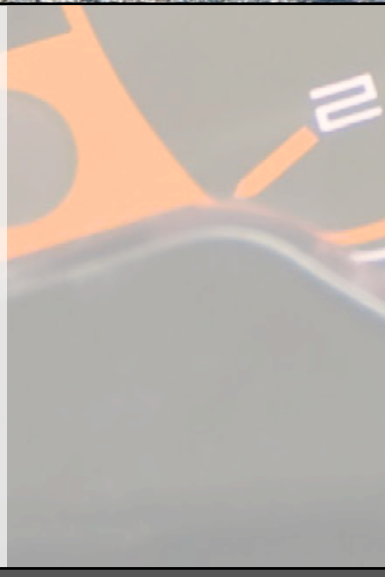
Φωτό εξώφυλλου: Σάββας Κουρίδης



Σπύρος Τσαντήλας



Όχι, δεν αναθέσαμε τη διεύθυνση του eBike στο Αμερικανικό Κογκρέσο, απλά είπαμε να κάνουμε το επόμενο βήμα που είναι μάλλον ανήκουστο για τα Ελληνικά δεδομένα. Είμαστε βέβαιοι πως θα σας αρέσει πολύ. Για δείτε





Νέα Τάξη Πραγμάτων

Από αυτόν τον μήνα στο eBike σας παρουσιάζουμε μια καινοτομία. Μετά από συμφωνία με την KTM Hellas, μας παραχωρήθηκαν ευγενώς δύο μοτοσυκλέτες για δοκιμή μακράς διάρκειας, συγκεκριμένα δύο supermoto, το ολόφρεσκο 690 και το λίγο παλιότερο 950, στην έκδοση Voyager. Η καινοτομία της υπόθεσης έγκειται στον τρόπο. Βλέπετε, η συμφωνία μας είναι οι μοτοσυκλέτες αυτές να οδηγηθούν από εσάς, τους αναγνώστες μας και η εμπειρία αυτή να δημοσιευτεί αυτούσια. Παράλληλα, δύο blogs, ένα για κάθε μοτοσυκλέτα, στήθηκαν για να ανάγουν τη δοκιμή σε πραγματικό χρόνο, ώστε να μην χρειάζεται κανείς να περιμένει ένα μήνα για να ενημερωθεί για την εξέλιξή της.

Ευτυχώς ή δυστυχώς, μέχρι τώρα η έννοια των longterm ήταν καλουπωμένη στα στενά όρια ενός τεστ συμβίωσης ενός περιοδικού με μια μοτοσυκλέτα. Εξυπηρετούσε καλά τη λογική της μόνιμης προβολής της εν λόγω μοτοσυκλέτας –που εξυπηρετεί τους σκοπούς της εκάστοτε αντιπροσωπείας– αλλά δεν προσέφερε κάτι περισσότερο στον αναγνώστη. Μπορώ μάλιστα να θυμηθώ αρκετές φορές στο παρελθόν που ψάχναμε να βρούμε κάτι να γράψουμε για την εκάστοτε longterm δοκιμή στο τεύχος, αλλά λόγω φόρτου εργασίας κανένας δεν είχε κάνει μαζί της κάτι περισσότερο από μερικές τυπικές διαδρομές σπίτι-γραφείο και τούμπαλιν. Αυτό δεν θα μας απασχολήσει στο eBike γιατί εσύ φίλτατε φίλε μας θα έρθεις να μας βγάλεις από τη δύσκολη θέση, κάνοντας αυτό που ουδέποτε έχει ξαναγίνει στον ειδικό Τύπο της Ελλάδας – και ίσως και του διεθνούς: θα γίνεις για λίγη ώρα συντάκτης στη θέση του συντάκτη, θα οδηγήσεις, θα κρίνεις, θα φωτογραφίσεις και θα μεταφέρεις στο "χαρτί" την εμπειρία σου – εντάξει, στον κυβερνοχώρο, για να ακριβολογούμε.


BRAXA
BPOZZO
CIAO
la Costa
BRAVA

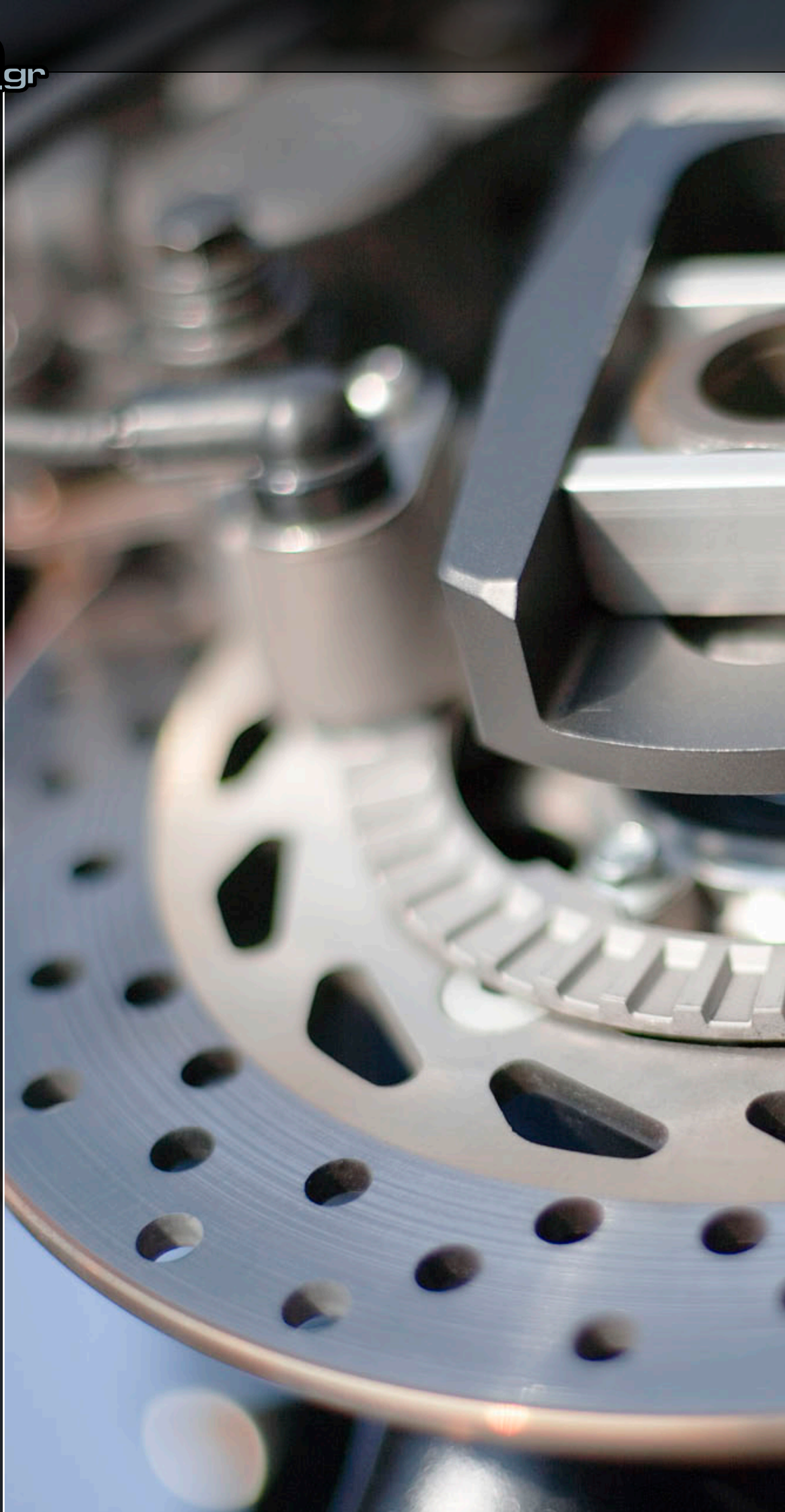


Εμείς, αυτό που εγγυόμαστε είναι πως οιαπόψεις σας θα δημοσιευτούν όποιες κι αν είναι – εξαιρούνται μόνο τα μπινελίκια…
Διαβάστε εντός του τεύχους περισσότερες πληροφορίες από τον Δάλλα, ο οποίος αυτή τη στιγμή δουλεύει πυρετωδώς για να ετοιμάσει τα δύο blogs και τις αντίστοιχες παρουσιάσεις των μοτοσυκλετών στο παρόν τεύχος. Στη σχετική στήλη του μπορείτε να ενημερωθείτε και για τους τρόπους που μπορεί κάποιος να αιτηθεί τη συμμετοχή του, τις προϋποθέσεις και ό,τι άλλο πρέπει να γνωρίζει.

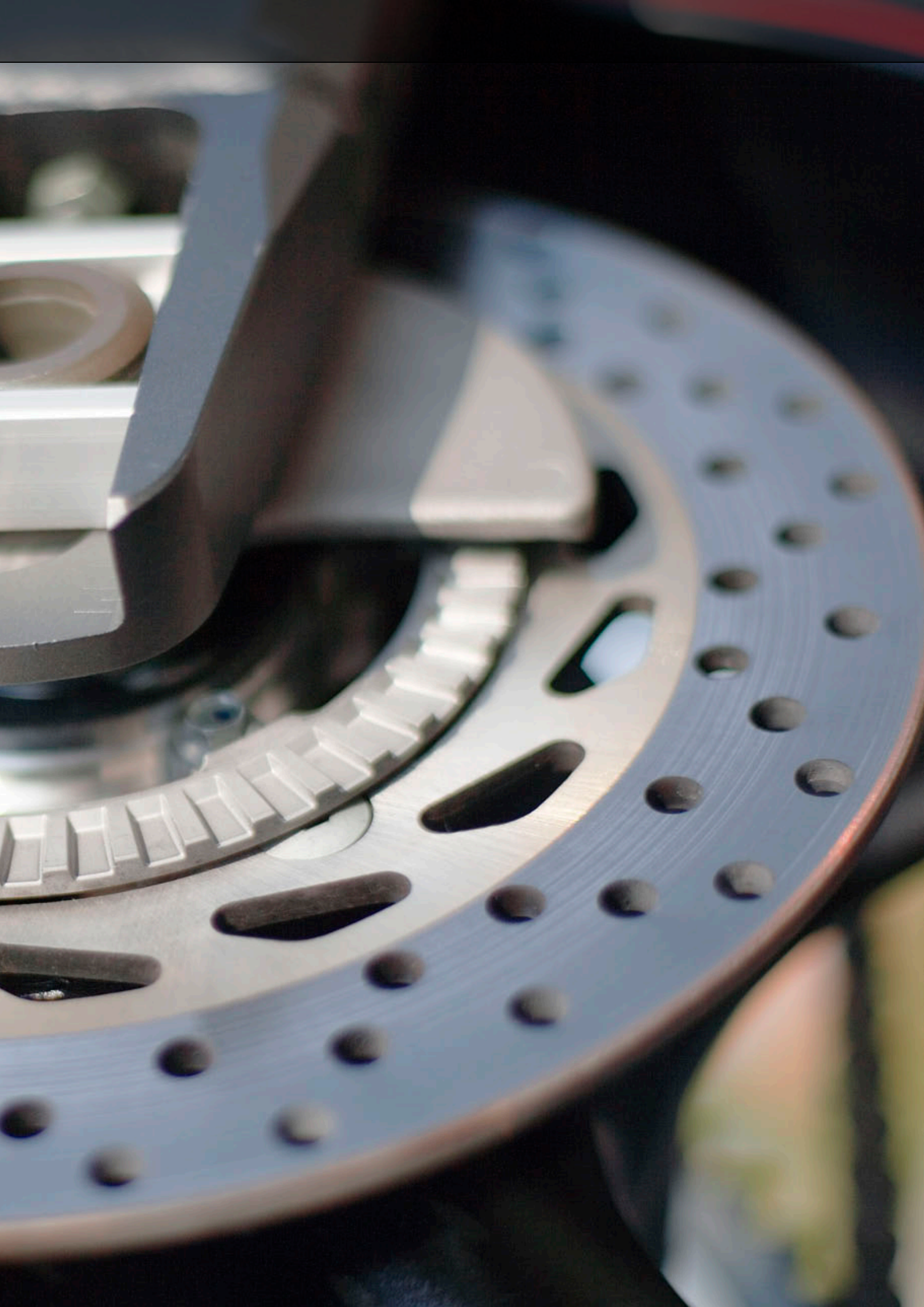
Συνεχίζουμε με τα του τεύχους. Βρισκόμαστε στην καρδιά του καλοκαιριού πλέον και το μυαλό έχει ήδη αναχωρήσει για την παραλία, αλλά η δουλειά δεν σταματά διότι έχουμε να καλύψουμε ύλη ενός επιπλέον τεύχους. Η Ελλάδα τον Αύγουστο "νεκρώνει" επαγγελματικώς, άρα ότι υλικό προορίζουμε για τον Σεπτέμβριο θα πρέπει να προετοιμαστεί σε μεγάλο βαθμό από τώρα. Θα μου πεις, μερικές παραπάνω ολοκαίνουργιες μοτοσυκλέτες είναι "δουλειά"; Ε, έχει και τα καλά της αυτή η ενασχόληση, αλλά και η φωτογράφηση με πλήρη εξάρτυση στους 40 μεσημεριανούς βαθμούς δεν είναι και ό,τι καλύτερο, ειδικά όταν δίπλα σου κάποιοι κάνουν μπάνιο στην παραλία και σε κοιτούν λες και προσγειώθηκες με ιπτάμενο δίσκο…
Ο Κάττουλας την έβγαλε ωραία αυτόν τον μήνα με ένα Hornet 600, πριν το ανταλλάξει με ένα ολοκαίνουργιο WR250X που του θύμισε τα νιάτα του. Τουλάχιστον όσο τον τρέχαμε από Εφορία σε ΟΑΕΕ κι από Πρωτοδικείο ξανά στην Εφορία, το έκανε με όμορφα και διασκεδαστικά μηχανάκια. Πλάκα-πλάκα (δύο πλάκες, copyright Οκτάνιος), τι γραφειοκρατία είναι αυτή βρε παιδιά; Ένα περιοδικό φτιάξαμε, όχι πυρηνικό εργοστάσιο…
Ο υπογράφων βρήκε την καθημερινή υγειά του στη σέλα ενός RunnerST 200, το οποίο στη συνέχεια έδωσε τη θέση του σε ένα πολύ σημαντικό νέο μοντέλο της Ελληνικής αγοράς, το BMWF650GS, που αποτελεί και κεντρικό θέμα του τεύχους. Περισσότερα εντός.
Αν απορείτε τι έκανε ο Δάλλας αυτόν τον μήνα, μάλλον θα έχετε καταλάβει πως πήρε πάνω του περισσότερη δουλειά "γραφείου". Ένα γερό κοπάνημα στις αρχές του μήνα κατά τη διάρκεια ενός California Superbike School στο οποίο είναι εκπαιδευτής μας τον επέστρεψε από τις Σέρρες με μια καλή διάσειση και σχετική δυσκολία στο κάθισμα από το ένα οπίσθιο "ημισφαίριο". Όσοι τον γνωρίζετε θα ξέρετε πως συνήθως δεν έχει απορίες γιατί τα ξέρει όλα, αλλά αυτή τη φορά είχε μερικά κενά, ξέρετε τώρα, του τύπου, "ποιος είμαι;", "εσείς που λέτε ότι είστε η μητέρα μου, σας έχω ξαναδεί κάπου;", "αυτό με τις δύο ρόδες πώς στέκεται και δεν πέφτει;" και άλλα τέτοια γαργαλιστικά. Τον αφήσαμε λιγάκι να ηρεμήσει, του πήραμε τα κλειδιά του προσωπικού του GSX-R750 μην τυχόν και αποφασίσει να πάει μόνος του να λύσει καμιά απορία στην Περιφερειακή Υμηττού και μερικές εβδομάδες αργότερα, voilà, σαν καινούργιος – χτες το βράδυ μου δήλωνε πως είναι στο 80% ακόμη, άντε κι εις ανώτερα…
Φυσικά όλες οι μόνιμες στήλες των συνεργατών μας είναι εκεί, με αποπλαυστικό Μπούστα, τις περιπέτειες του ταλαίπωρου αγωνιζόμενου Φωτιάδη που αυτή τη φορά μπλέκει τον πόνο με το γέλιο, μια χορταστική περιπέτεια με κάτι περίεργους τύπους που λύνουν τις διαφορές τους με καρτ και άφθονη αγωνιστική δραστηριότητα από έναν πολύ γεμάτο μήνα.
Τέλος, θα ήθελα να σας γκρινιάξω λιγάκι. Λαμβάνουμε δεκάδες e-mail κάθε εβδομάδα από γνωστούς και άγνωστους φίλους, τα οποία ως επί το πλείστον περιορίζονται σε συγχαρητήρια. Σας ευχαριστούμε θερμότατα για τα καλά σας λόγια, τα εκτιμάμε απεριόριστα, αλλά δεν τα δημοσιεύουμε. Είμαστε βέβαιοι πως, μετά τα μπράβο, έχετε κι άλλα πράγματα να πείτε. Το e-mail της αλληλογραφίας μας, letters@ebike.gr, είναι μονίμως ανοικτό για όλους και πολύ θα θέλαμε να μάθουμε ποια θέματα σας εντυπωσιάζουν, προβληματίζουν, συγκινούν, εκνευρίζουν ή απλά σας προκαλούν να γράψετε δυο λέξεις παραπάνω. Είπαμε, το eBikeείναι ένα μέσο επικοινωνίας για όλους τους μοτοσυκλετιστές, ας επικοινωνήσουμε λοιπόν.

Υ.Γ. Ασκώ βέτο και βάζω δροσερή φωτογραφία-παραλία σε ένδειξη διαμαρτυρίας, τσιμεντένια Σαχάρα την καταντήσαμε αυτή τη χώρα. <<

the front



Το ABS στα Supersport είναι έξω από την πόρτα - και όποιος δηλώσει ενοχλημένος από την κίνηση της Honda, ας περιμένει να το δοκιμάσει πρώτα και μετά γκρινιάζει όσο θέλει



Ξέρεις από φρένα;

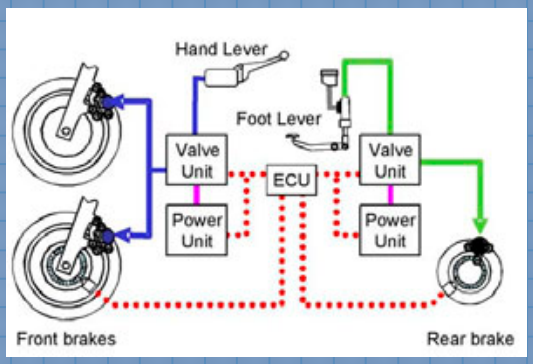
Για άλλη μια φορά η Honda ταράζει τα νερά, αντιστρέφοντας τη φυσιολογική ροή της τεχνολογίας – και ανοίγοντας μεγάλα θέματα προς συζήτηση.

Ως τώρα, ξέραμε ότι η τεχνολογία είχε μια δεδομένη σειρά: από τους αγώνες, στα Supersport και μετά στις καθημερινές μοτοσυκλέτες, κάτι που ίσχυε και για τα ηλεκτρονικά βοηθήματα, όπως το Traction Control. Φαίνεται όμως ότι για άλλη μια φορά η Honda βλέπει τα πράγματα διαφορετικά από τους υπόλοιπους, μεταφέροντας την πιο συζητήσιμη τεχνολογία της – τα συνδυασμένα φρένα – σε Supersport μοτοσυκλέτες, γαρνίροντας την όλη εμπειρία με το ABS.

Παρά την εξέλιξή τους, τα συνδυασμένα φρένα δεν είναι ακριβώς αυτό που θα ονομάζαμε προτεινόμενη επιλογή για σπορ οδήγηση, αλλά αναμφισβήτητα πλέον προσφέρουν πολλά στην ασφάλεια. Γνωρίζοντας ότι το υδραυλικό σύστημα που χρησιμοποιεί στα πολιτικά μοντέλα της (από το Transalp μέχρι το Hornet) δεν ήταν σε θέση να προσφέρει την ακρίβεια που χρειάζεται, η Honda συνδύασε το σύστημα με το ABS, παρουσιάζοντας το πρώτο ηλεκτρονικά ελεγχόμενο φρένο – η Brake by wire – με στόχο την παραγωγή.

Οι αισθητήρες του συστήματος μετρούν την πίεση που ασκεί ο αναβάτης στο λεβιέ και το πεντάλ του φρένου, και μοιράζουν ιδανικά την δύναμη πέδησης ανάμεσα στους δύο τροχούς, με το ηλεκτρονικά ελεγχόμενο πλέον CBS να προσφέρει ακρίβεια και άμεση απόκριση. Χάρη δε στον «διαμορφωτή ABS», το σύστημα αντιμπλοκαρίσματος επεμβαίνει αργά και ομαλά, ενώ το σύστημα είναι ειδικά ρυθμισμένο για την ακραία γεωμετρία και το κοντό μεταξόνιο των Supersport μοτοσυκλετών, ώστε να μειώνει την τάση τους για έντο, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα του φρεναρίσματος.

Σε σχέση δε με ένα συμβατικό σύστημα CBS, τα εξαρτήματα είναι περισσότερα αλλά μικρότερα, τοποθετημένα έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την κατανομή βάρους. Η Honda δεν έχει ανακοινώσει ημερομηνία παραγωγής, αλλά ο μεγάλος αδελφός έρχεται – και αυτή τη φορά μας προσέχει





Πετάξτε άτοκα

Άτοκο χρηματοδοτικό πρόγραμμα παρουσίασε η Piaggio Hellas για το Fly 150

Το Piaggio Fly είναι σχεδιασμένο για να ελκύσει όσους δεν ψήνονται με τη ρετρό σχεδίαση, αλλά ψάχνουν ένα απλό μεν, μοντέρνο δε, σκούτερ για να κάνουν τη δουλειά τους. Κινούμενο από τον γνωστό κινητήρα των 150 κυβικών της Piaggio, έχει αρκετό γκάζι για τις καθημερινές μετακινήσεις και για μικρές εξορμήσεις εκτός πόλης. Τώρα δε είναι ακόμα πιο προσιτό, καθώς το χρηματοδοτικό πρόγραμμα της Piaggio προβλέπει 24 άτοκες δόσεις, με την τιμή να παραμένει στις 2,000€. Η προσφορά ισχύει σε όλο το εξουσιοδοτημένο δίκτυο της εταιρείας.



Κρατήσου γερά!

Βαρεθήκατε να κάνετε αναστροφή για να μαζέψετε τον/την συνεπιβάτη, επειδή έπεσε για άλλη μια φορά; Η TankGrip έχει τη λύση.

Απ' όποια σκοπιά και αν το δει κανείς, είτε εργονομική είτε κατανομής βάρους, η σωστή θέση του συνεπιβάτη είναι όσο πιο κοντά στον αναβάτη γίνεται – αλλά πολλές φορές η θέση του ντεπόζιτου είναι τέτοια που δεν μπορεί να κρατηθεί σωστά από αυτό. Η TankGrip παρουσίασε την πρώτη αισθητικά αποδεκτή λύση που έχουμε δει ως τώρα, με τις χειρολαβές να αποτελούν ένα ενιαίο κομμάτι που δένει πάνω στο ρεζερβουάρ. Το TankGrip κατασκευάζεται είτε από πολυεστέρα είτε από ανθρακονήματα ανάλογα με την προτίμησή σας, σμιλευμένο ειδικά για το ντεπόζιτο της μοτοσυκλέτας σας, για σωστή εφαρμογή και αισθητική παρουσία. Σύμφωνα με την εταιρεία δεν υπάρχει κανένα θέμα ασφαλείας σε περίπτωση ατυχήματος, ενώ ακόμα και οι μαρτυρίες των συνεπιβατών δεν ακούγονται ακραίες – η ιδέα είναι σωστή και υπάρχει και εγγύηση επιστροφής αν δε μείνετε ικανοποιημένοι. Το κόστος κυμαίνεται από 400 έως 500 ευρώ ανάλογα με τη μοτοσυκλέτα και το υλικό κατασκευής. Για περισσότερες πληροφορίες: www.tankgrip.com





Ποδηλατόδρομοι στην Αθήνα!



Αργά όπως πάντα, αλλά απ' ότι φαίνεται σοβαρά, ξεκινάει η διαδικασία δημιουργία ποδηλατοδρόμων στην Αθήνα

Το σύνθημα της προσπάθειας που κάνει το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι «Άναψε πράσινο - ποδηλατοδρόμοι και στην πόλη μας», με στόχο την ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων σε πόλεις όλης της χώρας. Στο πλαίσιο της προσπάθειας αυτής ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Κωστής Χατζηδάκης, ανακοίνωσε τη δημιουργία δύο μεγάλων ποδηλατοδρόμων στην Αθήνα, συνολικού μήκους 21,4 χιλιομέτρων. Ο πρώτος θα ενώνει τη Σχολή Χωροφυλακής στη λεωφόρο Μεσογείων και των Ιλισίων, μέσω του Μητροπολιτικού Πάρκου στο Γουδί, της Πολυτεχνειούπολης και της Πανεπιστημιούπολης. Ο προϋπολογισμός για τα 13 χιλιόμετρα της διαδρομής είναι περίπου 2 εκατ. ευρώ και η διάρκεια υλοποίησης του έργου τα δύο χρόνια. Ο δεύτερος ποδηλατόδρομος θα συνδέει το Παναθηναϊκό Στάδιο με το Φαληρικό Όρμο, ακολουθώντας πεζόδρομους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, θα διέρχεται από σταθμούς του ΗΣΑΠ, θα συνδέει αρχαιολογικούς χώρους και θα συναντάται στο Φαληρικό Όρμο με τον μελλοντικό παραλιακό ποδηλατοδρόμο μεταξύ Τουρκολίμανου και Βάρκιζας. Το μήκος του θα είναι 8,4 χιλιόμετρα, ο προϋπολογισμός του 1,2 εκατ. ευρώ και θα ολοκληρωθεί και αυτός σε δύο χρόνια. Ίσως μέχρι τότε να έχουν εκπαιδευτεί και οι Έλληνες να σέβονται τα δίκυκλα κάθε είδους – λέμε τώρα...



Ιστορίας συνέχεια

Με εκπλήξεις έγιναν τα εγκαίνια του νέου μουσείου της BMW – Απόδειξη ότι οι Βαυαροί έχουν χιούμορ

Το κτήριο της BMW είναι ένα από τα πιο χαρακτηριστικά κτίσματα της Αυτοκινητιστικής και μοτοσυκλετιστικής Βιομηχανίας. Και ακριβώς δίπλα του, το 1973, οι Βαυαροί κατασκεύασαν το «μπωλ». Περίεργη ονομασία ομολογουμένως για μουσείο, αλλά η χαρακτηριστική του σχεδίαση του κόλλησε για τα καλά το παρατσούκλι. Στις 19 Ιουνίου όμως, ο Dr. Norbert Reithofer εγκαινίασε το καινούργιο μουσείο της BMW, ή μάλλον την επέκταση αυτού, καθώς το νέο, σαφώς λιγότερο προκλητικό κτίσμα θα λειτουργεί συμπληρωματικά στο μπωλ. Η κατασκευή του νέου μουσείου, έκτασης 5,000 τετραγωνικών μέτρων κράτησε 2.5 χρόνια, ενώ οι επισκέπτες θα μπορούν να δουν πάνω από 120 εκθέματα από την ιστορία της BMW. Ο επίτιμος καλεσμένος των εγκαινείων, Dr Norbert Reithofer που είχε κάνει τα εγκαίνια του πρώτου μουσείου το 1973, δήλωσε ότι παρά τις αλλαγές, η φιλοσοφία του μουσείου παραμένει αναλλοίωτη, δείχνοντας την εταιρική κληρονομιά της BMW, και πως η εταιρεία ορίζει το μέλλον πάνω σε αμετακίνητες βάσεις. Ως απόδειξη, 350 μαθητευόμενοι του BMW Group εμφανίστηκαν ως οι εκπρόσωποι της νέας γενιάς που θα χαράξει την πορεία της εταιρείας – και μερικοί φόραγαν τζιν...



Το τέλος της MZ;

Για λουκέτο είναι προγραμματισμένο το εργοστάσιο της MZ, καθώς οι Μαλαισιανοί επενδυτές δε σκοπεύουν να χάσουν άλλα χρήματα

Η MZ, τα αρχικά της οποίας σημαίνουν Motorcycle works Zschopau, από το όνομα της πόλης που είναι η έδρα της εταιρείας, είναι συνέχεια στα κόκκινα, χάνοντας σταθερά χρήματα από το 1996 που εξαγοράστηκε από τη Hong Leong Industries. Σύμφωνα δε με δημοσίευμα της εφημερίδας Freie Presse από τη γειτονική πόλη του Chemnitz, το εργοστάσιο πρόκειται να κλείσει στις 31 Δεκεμβρίου του 2008. Τα νέα μόνο έκπληξη δεν προκάλεσαν, καθώς το μέλλον της MZ ήταν αναμενόμενο – και η ημερομηνία εντελώς συμπτωματικά ταυτίζεται με το τέλος της οικονομικής βοήθειας από τη Σαξονία, όπου υπάγεται η MZ. Οι 40 εργαζόμενοι του εργοστασίου πρόκειται να απολυθούν, κλείνοντας έτσι το κεφάλαιο μιας από τις αρχαιότερες βιομηχανίες μοτοσυκλετών, που παρέμεινε σε λειτουργία καθ' όλη τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, και κάτω από το καθεστώς της Ανατολικής Γερμανίας πριν την πτώση του τείχους. Η μόνη άλλη Γερμανική βιομηχανία μοτοσυκλετών είναι η BMW – αν και αυτή δεν προβλέπεται να κλείσει σύντομα.



more stuff...

Συνεχίζουν να δίνουν και να παίρνουν οι φήμες για το RC6 της KTM, μόνο που αυτή τη φορά το μικρό αδελφάκι του RC8 φημολογείται ότι θα κινείται από τον πρώτο τετρακύλινδρο εν σειρά της Αυστριακής εταιρείας. Εμείς συνεχίζουμε να θεωρούμε ότι ένας δικύλινδρος είναι πιθανότερη επιλογή

Οι περισσότεροι καταριούνται την τύχη τους όταν πάρουν χαμπάρι ότι τους χτύπησε ραντάρ, αλλά ένας Αυστραλός αποφάσισε να αντιδράσει – με τσεκουριές. Όταν συνειδητοποίησε ότι τον είχε μετρήσει ένα βαν με κάμερα, επιτέθηκε στον οδηγό του με τσεκούρι και έφυγε όταν ο τελευταίος ενεργοποίησε το συναγερμό. Για κάποιο ανεξήγητο λόγο τον ψάχνει η αστυνομία...

Την εξαίρεση των μοτοσυκλετών από τα διόδια για το κέντρο του Manchester πρότεινε ο Sir Richard Leese, υπεύθυνος του τμήματος μεταφορών της περιοχής. Το πρόγραμμα, που θα αρχίσει το 2013 προβλέπει χρεώσεις έως και 5 λιρών για τα αυτοκίνητα που θα εισέρχονται στο κέντρο – αλλά όχι για τις μοτοσυκλέτες, καθώς «η χρήση τους μειώνει το μποτιλιάρισμα». Για δες που υπάρχουν τελικά πολιτικοί με κοινό νου..

Το MP3 δεν ήταν το πρώτο 3κυκλο σκούτερ, αλλά αυτό που εξελίχτηκε και βγήκε τελικά στην παραγωγή. Τα πρωτεία ανήκουν στο αντίστοιχο μοντέλο της Italjet, η εξέλιξη του οποίου ακυρώθηκε λόγω των οικονομικών προβλημάτων. Φήμες (ναι, πάλι) αναφέρουν ότι βρίσκεται στα σκαριά η αναγέννηση του Project, ενώ άλλοι ψιθυρίζουν ότι η Piaggio ετοιμάζει το MP4. Λέτε να έρθει και εξάτροχο σκούτερ στο μέλλον;

Μπορεί οι Γάλλοι να είναι λίγο περίεργοι σε κάποια θέματα (100 ίπποι; Μπαααα), αλλά δε λείπουν και οι περιπτώσεις που κοιτούν μπροστά: Η Total παρουσίασε μια σειρά από νέες αντλίες για βενζινάδικα, σχεδιασμένες για μοτοσυκλετιστές. Με αντιολισθητικό πάτωμα, μεταποιημένο κάνιστρο για στενές τάπες, σημεία καθαρισμού για ζελατίνες και βάσεις για κράνη. Και εμείς συνεχίζουμε να γλιστράμε στα βενζινάδικα...

Διπλώματα σε μέγεθος πιστωτικής κάρτας θα παίρνουν οι νέοι οδηγοί από το 2009, εφοδιασμένα φυσικά με μικροτσιπ για την ασφάλειά μας. Σύμφωνα με τον Υπουργό Μεταφορών, η αντικατάσταση των υπαρχόντων διπλωμάτων θα γίνει σταδιακά μέχρι το 2032. Παράλληλα προχωράει η έκδοση των νέων αδειών κυκλοφορίας που λέγαμε στο τεύχος 2, και η αλλαγή των παλαιών αδειών είναι υποχρεωτική αν σκοπεύετε να μεταβιβάσετε το όχημά σας ή να βγείτε στο εξωτερικό

Η επιστροφή του θρύλου

Η μέγιστη τελική που υπόσχεται το όνομά του περιορίζεται από τον κόφτη, αλλά το V-Max ξεπερνάει τις εσωτερικές ειρωνείες και έρχεται να ταπεινώσει ό,τι κινείται

Το ότι παρουσιάστηκε καινούργιο V-Max το ξέρετε ήδη από το προηγούμενο τεύχος, αλλά πλέον μετά την επίσημη παρουσίαση έχουμε στα χέρια μας και τα τεχνικά του χαρακτηριστικά – κάτι που μας επιτρέπει να διορθώσουμε και ένα λαθάκι που είχαν οι πηγές μας. Ο κυβισμός του νέου τετρακύλινδρου V65 κτήνους της εταιρείας των τριών διαπασών δεν είναι 1800 κυβικά, αλλά 1679, με την ιπποδύναμη να παραμένει στα 200ps ή 197 hp στις 9,000 στροφές. Εξίσου εντυπωσιακή είναι η ροπή των 17 kgm στις 6,500, που μάλλον θα φέρει σε δύσκολη θέση την Ελληνική άσφαλτο. Ο τετρακύλινδρος είναι εφοδιασμένος με μια νέα σειρά τεχνολογικών αρκτικόλεξων (G.E.N.I.C.H , YCC-I, YCC-T), που σε απλά ελληνικά σημαίνουν ότι τόσο η εισαγωγή όσο και το γκάζι είναι ηλεκτρονικά ελεγχόμενα, εξασφαλίζοντας εκτός από εντυπωσιακή ισχύ, άριστη οδηγισιμότητα – ένα μεγάλο θέμα όταν έχεις σχεδόν 200 ίππους στο δεξί σου χέρι. Η τελική ταχύτητα περιορίζεται ηλεκτρονικά στα 220 km/h, αν και ο έξυπνος κόφτης σου επιτρέπει να ευχαριστηθείς το Dragsteroιδές στο 400άρι χωρίς ενοχλήσεις. Με μεταξόνιο 1700mm το V-Max είναι προσανατολισμένο στη σταθερότητα και όχι στο στροφιλίκι, ενώ το μικρό ντεπόζιτο των 15 λίτρων βεβαιώνει ότι θα έχεις χρόνο να ξεκουράζεις συχνά το σβέρκο σου. Εναλλακτικά, μπορείτε να γραφτείτε στο γυμναστήριο μέχρι να έρθει στην Ελλάδα. Ποτέ δεν ξέρεις...

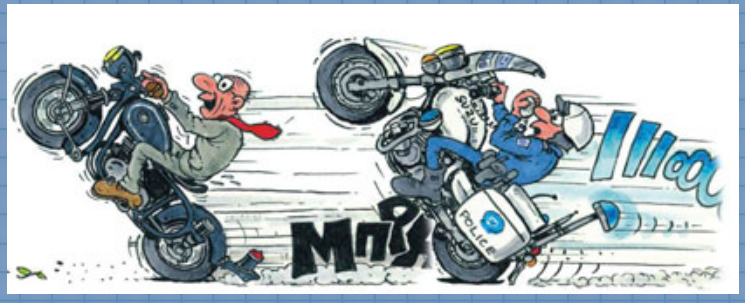


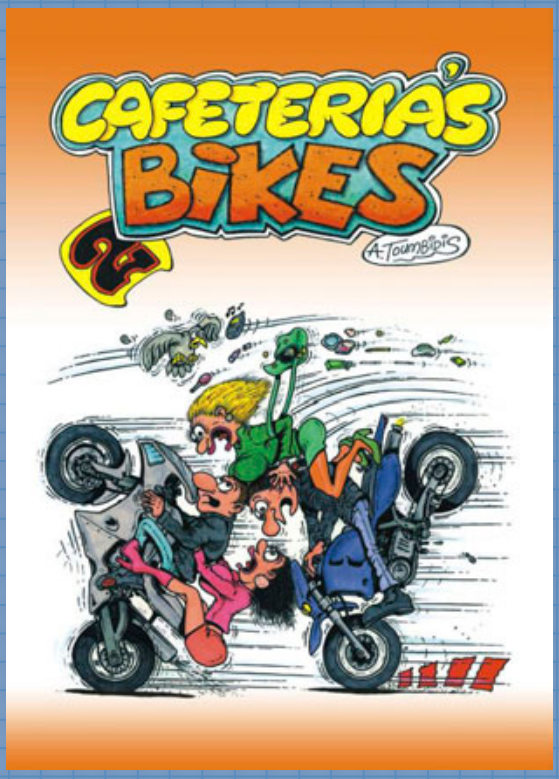
Του καφέ το κάγκελο

Κυκλοφόρησε ο δεύτερος τόμος του Ελληνικού μοτοσυκλετιστικού κόμικ «Cafeteria's Bikes 2» του Θανάση Τουμπίδη

Η γνωστή παρέα των μηχανόβιων με τις ανομοιόμορφες μοτοσυκλέτες και τους αλλόκοτους χαρακτήρες συνεχίζει να επιδεικνύει τις άθλιες οδηγικές της ικανότητες με τα συνηθισμένα καταστροφικά αποτελέσματα. Στόχος τους αυτή τη φορά η νίκη σε αγώνα μοτοσυκλετών. Στις σελίδες του δεύτερου τόμου, θα δείτε τις περιπέτειές τους, τις προπονήσεις τους εντός και εκτός πόλης, αλλεπάλληλα κυνηγητά με την αστυνομία, και φυσικά τις συνεχείς προσπάθειες αναστήλωσης των μοτοσυκλετών τους μετά τις προβλεπόμενες καταστροφές τους. Και μην ανησυχείτε αν έχετε ελλείψεις στη μοτοσυκλετιστική ορολογία – ο τόμος περιλαμβάνει πλήρες δισέλιδο λεξικό για να εντυπωσιάσετε τους φίλους σας.

Ο τόμος κυκλοφορεί από τις εκδόσεις ARTEMIS σε κεντρικά βιβλιοπωλεία και περίπτερα. Για περισσότερες πληροφορίες επικοινωνήστε με το δημιουργό του κόμικ, στο e-mail: toumpidis@freemail.gr









Υπάρχουν κάποιοι μεταξύ μας που κατάλαβαν πολύ νωρίς την τεχνολογία 2 μιγμάτων γόμας της Michelin

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

Νέα Scooter της Aprilia

Η επέλαση της Aprilia στα σκούτερ μικρού και μεσαίου κυβισμού συνεχίζεται, με τη νέα γενιά των Sportcity και ειδικές εκδόσεις του Scarabeo

Η δημοφιλής οικογένεια των Sportcity της Aprilia ανανεώθηκε και μεγάλωσε για το 2008. Η 3η πλέον γενιά των Sportcity διαθέτει νέους κινητήρες στα 125, 200 και 300 κυβικά, με μεγαλύτερες διαστάσεις και βελτιωμένη ποιότητα κατασκευής – και όλα αυτά συνοδεύονται από ένα καινούργιο όνομα: Sportcity Cube. Διαθέσιμα σε 3 νέα χρώματα και με μεγάλη γκάμα αξεσουάρ, τα Cube έρχονται να συνεχίσουν την επιτυχημένη πορεία των Sportcity – αλλά δεν είναι μόνα τους.

Τα νέα μέλη της οικογενείας ακούν στο όνομα One, και διατίθενται με τετράχρονους κινητήρες 50 και 125 κυβικών, με διαφορετική και πιο αιχμηρή σχεδίαση από τα μεγάλα αδελφάκια τους. Και, σύμφωνα με την Aprilia, τα One θα στεναχωρήσουν το βενζινά της γειτονιάς σας, καθώς η τυποποιημένη κατανάλωση είναι μόλις πάνω από 2 λίτρα για κάθε 100 χιλιόμετρα.

Για όσους δε επιμένουν πιο κλασικά, η οικογένεια των Scarabeo είναι πλέον διαθέσιμη σε ειδικές χρωματικές εκδόσεις, με αγαπημένο μας το Scarabeo 50 Street Jungle. Σε αντίθεση με την προβλεπόμενη χρήση των Cameo χρωματισμών, με το νέο Scarabeo θα ξεχωρίζετε μέσα στη ζούγκλα της πόλης.

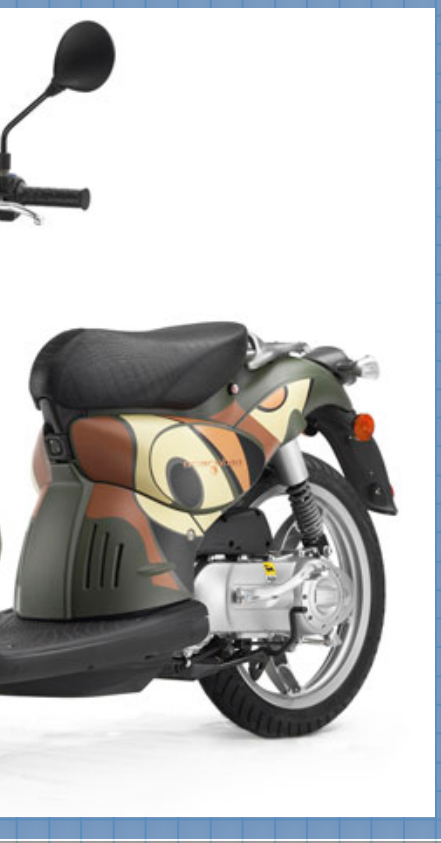


Προσφορές από τη Yamaha

Την επίσημη έναρξη του καλοκαιριού γιορτάζει η Yamaha, με νέες τιμές σε δύο από τα πιο δημοφιλή μοντέλα της

Από την 1η Ιουλίου, η Yamaha ρίχνει το γάντι στην αγορά των Supersport 1000 κυβικών, αναπροσαρμόζοντας την τιμή του YZF-R1. Το κορυφαίο μοντέλο της εταιρείας, στην τελευταία του έκδοση (μοντέλο 2008) διατίθεται πλέον στην τιμή των 13,990€, μια σημαντικότατη μείωση από τα 14,600€ που κόστιζε ως τώρα. Παράλληλα, η Yamaha μείωσε και την τιμή του XT 660X, από τα 6,990€ στα 6,550€, αν και αυτή η προσφορά περιορίζεται στα μπλε XT του 2007, και θα ισχύσει μέχρι εξάντλησης του αποθέματος των συγκεκριμένων μοντέλων.







official moto wash & care

SMPRINIS WASH&GO





Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.: Ssmprinis@gmail.com

ebike.gr

first rides



Βάλαμε στο χέρι ένα ημισοβαρό Hornet κι ένα παιχνιδιάρικο WR250X - και σαν να μην έφταναν αυτά, φορτώσαμε τον Τσαντήλα πάνω σε ένα Gilera ST 200



Honda Hornet 600 ABS



Μετρημένο κέντρο

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



Οι σφίγγες υποτίθεται ότι τσιμπάνε, και πονάνε πολύ. Το Hornet, από τότε που ήταν μόλις 250 κυβικά, έβαζε τον αναβάτη ανάμεσα στα φτερά του, κάνοντάς τον να νιώθει έτοιμος να πονέσει τους αντιπάλους του – μόνο που τώρα πετάει μακρύτερα από ποτέ

Το Hornet είναι το μόνο πραγματικό 600άρι νέας γενιάς – το Z συνεχίζει να κλέβει στα κυβικά, το Street Triple και το Shiver έχουν λιγότερους κυλίνδρους (και περισσότερα κυβικά), ενώ το FZ6 παρά την πληθώρα των εκδόσεων – S2 ή σκέτα, παραμένει χωρίς ουσιαστικές αλλαγές εδώ και αρκετά χρόνια. Ιδανικά, το Hornet θα έπρεπε να είχε συμπεριληφθεί στο συγκριτικό του τεύχους Μαΐου, αλλά καθώς το τάιμινγκ δεν μας έκατσε, το εξετάζουμε μόνο του – έχοντας το έξτρα πλεονέκτημα του χρόνου, που καθώς περνά μας προσφέρει διαφορετική οπτική.

Εγγυημένα συστατικά

Είναι πραγματικά απίστευτο τι διαφορά κάνει ο χρόνος. Το 2007 παραξενευόμασταν για τη σχεδιαστική αλλαγή προσανατολισμού του νέου Hornet, και τώρα χαιρόμαστε που ανακαλύπτουμε τις οικογενειακές ομοιότητες με το CB1000R – και πόσο πιο μπροστά σκεπτόταν η Honda. Κύριο κοινό χαρακτηριστικό δεν είναι άλλο από το φανάρι, όπου το κλασσικό στρογγυλό των Hornet έγινε πολυεδρικό το 2005, για να εξελιχτεί στο χυτό σχήμα του '07 – και να γίνει πιο μινιμαλιστικό στο 1000. Πάνω από το φανάρι βρίσκεται η θήκη (έλλειψη καλύτερης έκφρασης) των οργάνων, που στεγάζει το αναλογικό στροφόμετρο, την οθόνη με τις λοιπές ηλεκτρονικές ενδείξεις και την πανέμορφη γραμματοσειρά του ταχυμέτρου. Η αισθητική της δε μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους, αλλά η πληροφόρηση είναι απλά πλήρης.

Μοναδικό σημάδι της Ιταλικής συναρμολόγησης, η λειτουργία του κεντρικού διακόπτη, όπου για να καταφέρεις να κλειδώσεις το τιμόνι πρέπει να το κουνήσεις ελάχιστα προς το κέντρο. Στην τέρμα αριστερή θέση, απλά δεν πρόκειται να το καταφέρεις.

Η βασική αρχιτεκτονική του πλαισίου παραμένει, μόνο που για να κάνει παρέα στον νέο κινητήρα από το RR της ίδιας χρονιάς έγινε αλουμινένιο, προσφέροντας τον πάντα αρεστό συνδυασμό της ακαμψίας με το χαμηλό βάρος. Η σέλα φυσικά παραμένει ενιαία, αν και πλέον έχει ακόμα μεγαλύτερη υψομετρική διαφορά ανάμεσα σε αναβάτη και συνεπιβάτη, ενώ το μόνο συζητήσιμο σχεδιαστικό τρικ βρίσκεται ακριβώς πίσω από αυτή, με την ουρά να μην αποτελεί φυσική συνέχεια της σέλας όπως συνηθίζεται, αλλά να ξεκινά πιο χαμηλά από αυτή. Αυτή η επιλογή κάνει το Hornet να φαίνεται πιο μαζεμένο και χαμηλό, δίνοντας μια πιο Brutal αισθητική. Καθώς το CB1000R δεν ασπάστηκε αυτή τη σχεδιαστική τακτική, επιβεβαιώνει ότι το κόλπο δεν ήταν 100% αρεστό από το αγοραστικό κοινό.

Κάπου κερδίζεις κάπου χάνεις, όπως λέει και το παλαιό ρητό, και μπορεί το Hornet να χάνει για εμάς κάποιους πόντους στην ουρά, αλλά τους κερδίζει και με το παραπάνω στο σχεδιασμό της εξάτμισης. Ακολουθώντας τη μοντέρνα αισθητική και φυσικά την πάγια λογική της συγκέντρωσης των μαζών, βρίσκεται κάτω από τον κινητήρα, με το νίκελ καζανάκι από την αριστερή μεριά να αναλαμβάνει τη μείωση του παραγόμενου θορύβου, επιτρέποντας τη δημιουργία



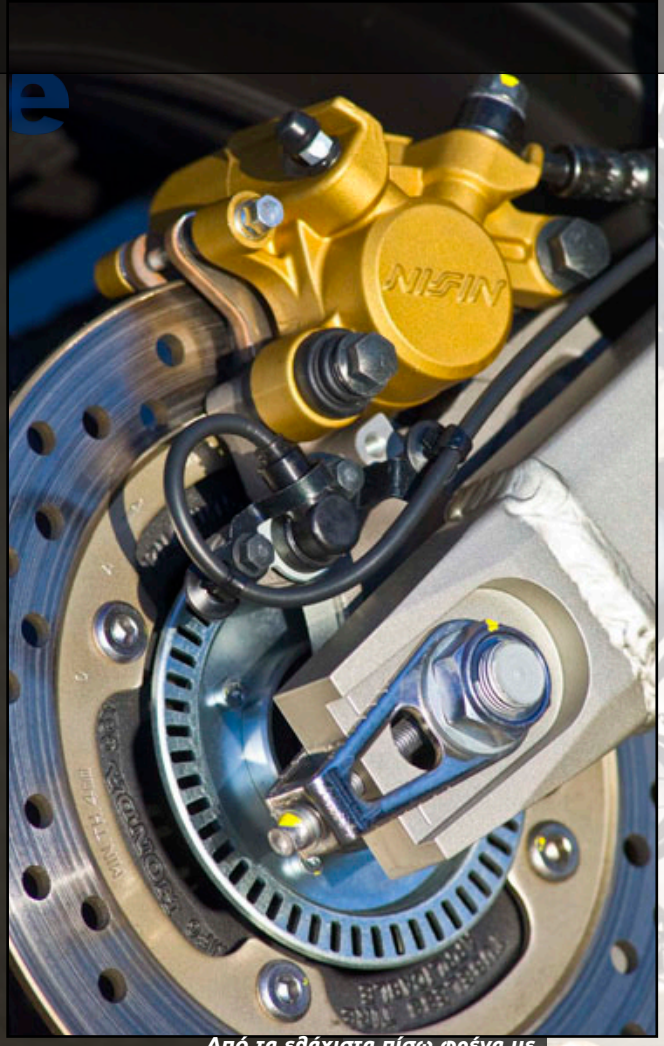
"...είναι πραγματικά απίστευτο τι διαφορά κάνει ο χρόνος"



Ο προερχόμενος από το RR κινητήρας λειτουργεί άψογα χαμηλά, ξυρίζει ψηλά, αλλά δεν αρέσκεται στις μέσες λύσεις




Arai
www.bikenet.gr



Από τα ελάχιστα πίσω φρένα με ABS που δεν αντιδρά περίεργα – ο λόγος δεν είναι άλλος από το CBS

αυτού του απίστευτα μικρού και πανέμορφου τελικού, με τις κολλήσεις να θυμίζουν χειροποίητη κατασκευή από μερακλή τεχνίτη. Και καθώς ο ήχος που βγάζει μόνο ψίθυρος δε μπορεί να χαρακτηριστεί, πραγματικά δε βρίσκω το λόγο να την αλλάξει κανείς.

Εκπλήξεις και διασφαλίσεις

Πλησιάζοντας το Hornet με το κλειδί στο χέρι, παρατηρείς το νίκελ τιμόνι και κυρίως το ΦΑΡΔΥ ντεπόζιτο, και ετοιμάζεσαι για μια θέση οδήγησης αντίστοιχη με του Z750 – χέρια και πόδια ανοιχτά, πάνω από το θεριό. Και μετά κάθεσαι και αναρωτιέσαι γιατί τα γόνατά σου κοντεύουν να ακουμπήσουν μεταξύ τους. Μαγικό; Σίγουρα όχι. Έξυπνο; Αναμφισβήτητα ναι. Τη στιγμή που στις μοτοσυκλέτες του ανταγωνισμού κρατιέσαι από το ντεπόζιτο, στο Hornet τα πόδια σου ίσα–ίσα που ακουμπάνε στο κάτω μέρος του. Ο μηρός αναπαύεται στα ανάγλυφα πλαστικά που βρίσκονται κάτω από αυτό, αφήνοντας και λίγο χώρο για τη γάμπα. Όταν ξεπεράσεις το σοκ "το ντεπόζιτο έφαγε τα πόδια μου", συνειδητοποιείς ότι αυτή η θέση προσφέρει άριστο κράτημα στις επιβραδύνσεις και στις αλλαγές κατεύθυνσης.

Αν περιμένετε αντίστοιχες εκπλήξεις και στη θέση του συνεπιβάτη... χάσατε. Η Honda έχει τελειοποιήσει εδώ και χρόνια τις μετρήσεις της, και η θέση του συνεπιβάτη μπορεί να χαρακτηριστεί μόνο ως... Honda. Μαλακή σέλα, σωστή γωνία στα πόδια, ευχέρεια επιλογής θέσης στήριξης (ντεπόζιτο ή χειρολαβές), ενώ ανάγλυφο κομμάτι στο εμπρός μέρος της βεβαιώνει ότι δε θα χρειαστεί ιδιαίτερος



κόπος για να κρατηθεί στη θέση του. Η δε υψομετρική διαφορά βεβαιώνει ότι προστατεύεται από τον αέρα σαφώς περισσότερο από τον αναβάτη.

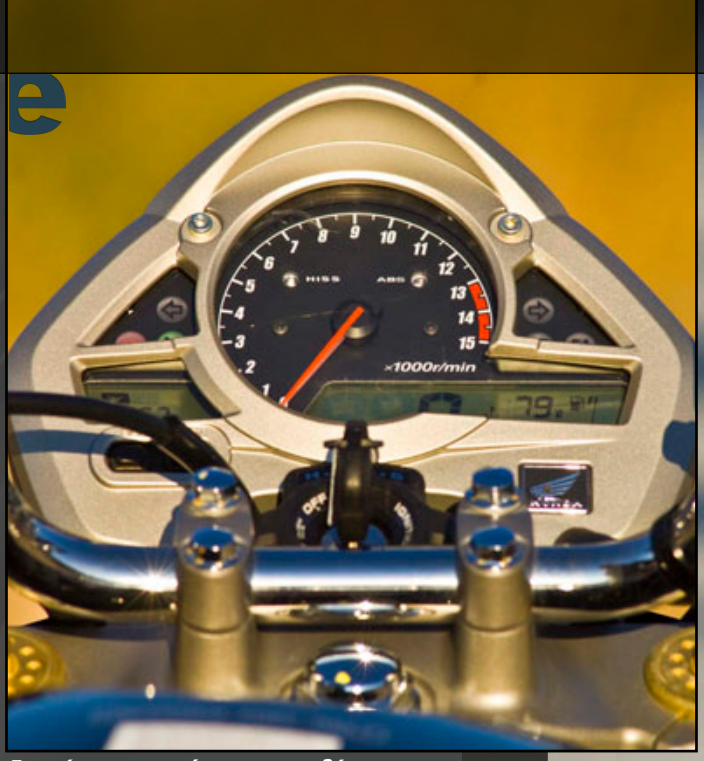
Πατώντας το κουμπί της μίζας, ο τετρακύλινδρος των 599 κυβικών ξυπνάει με έναν ήχο που δεν περιμένεις από καθημερινή μοτοσυκλέτα της Honda – εκτός αν θυμάσαι την προέλευσή του. Μπάσος και μεστός, με ευστροφία αντίστοιχη των RR καταβολών του. Ο συμπλέκτης είναι σχετικά βαρύς και μπορεί να γίνει κουραστικός αν έχετε τη συνήθεια να περιμένετε στο φανάρι με κουμπωμένη 1η, αλλά αυτό είναι το μόνο ουσιαστικό παράπονο: Η αίσθηση που έχεις είναι πως κάποιοι πέρασαν πάρα μα πάρα πολλές εργατοώρες, αναζητώντας και ανακαλύπτοντας τρόπους να δημιουργήσουν ένα απορροφητικό φίλτρο ανάμεσα στον αναβάτη και τη μοτοσυκλέτα. Ένα έξυπνο φίλτρο, καθώς δουλειά του είναι να κρατάει μακριά την υπερπληροφόρηση, μεταφέροντας όμως τις πληροφορίες που πραγματικά χρειάζονται. Αυτό κάνει τη μετακίνηση με το Hornet απόλαυση, τη στιγμή που ο ήχος και η επιθετική εμφάνιση αφήνουν υπόνοιες για τη δυσκολία του εγχειρήματος στους περαστικούς. Οι αναρτήσεις, παρά την απουσία των ρυθμίσεων (μόνο προφόρτιση υπάρχει στο αμορτισέρ) απορροφούν τις κακοτεχνίες, με ελάχιστες τις φορές που θα μεταφέρουν ενοχλήσεις στη μέση του αναβάτη.

Το ρελαντί του κινητήρα είναι ψηλό, ενώ υπάρχει μια αισθητή καθυστέρηση στο ρυθμό που πέφτουν οι στροφές μέχρι η θερμοκρασία του κινητήρα να περάσει τους 60-65 βαθμούς. Λογικότατο αν αυτό που σε ενδιαφέρει είναι να ζεσταθεί γρήγορα ο τετρακύλινδρος για να μπορέσεις να τον σκίσεις με τη συνείδησή σου ήσυχη, όχι τόσο ευχάριστο όταν κινείσαι χαλαρά, κλείνεις το γκάζι για να επιβραδύνεις και το Hornet συνεχίζει χωρίς να κόβει ρυθμό.

Όταν φτάσει σε θερμοκρασία λειτουργίας, κάτι που δεν αργεί καθόλου να γίνει, ο τετρακύλινδρος δουλεύει με μπάσο ήχο που γεμίζει όσο ανεβαίνουν οι στροφές. Ακούγεται λες και η Honda αποφάσισε να ακολουθήσει το δρόμο της Kawasaki, και έβαλε τους τεχνικούς της να ξεχειλώσουν ελαφρώς τους κυλίνδρους για να ανεβάσουν τον κυβισμό στα 750 κυβικά – μια αίσθηση που ενισχύεται από την απόκριση στα μικρά ανοίγματα του γκαζιού, με το Hornet να επιταχύνει γεμάτα και αρχοντικά, αφήνοντας τον αναβάτη να ψάχνει να βρει ανοιχτό κομμάτι να δει τι γίνεται με το γκάζι στο τέρμα.

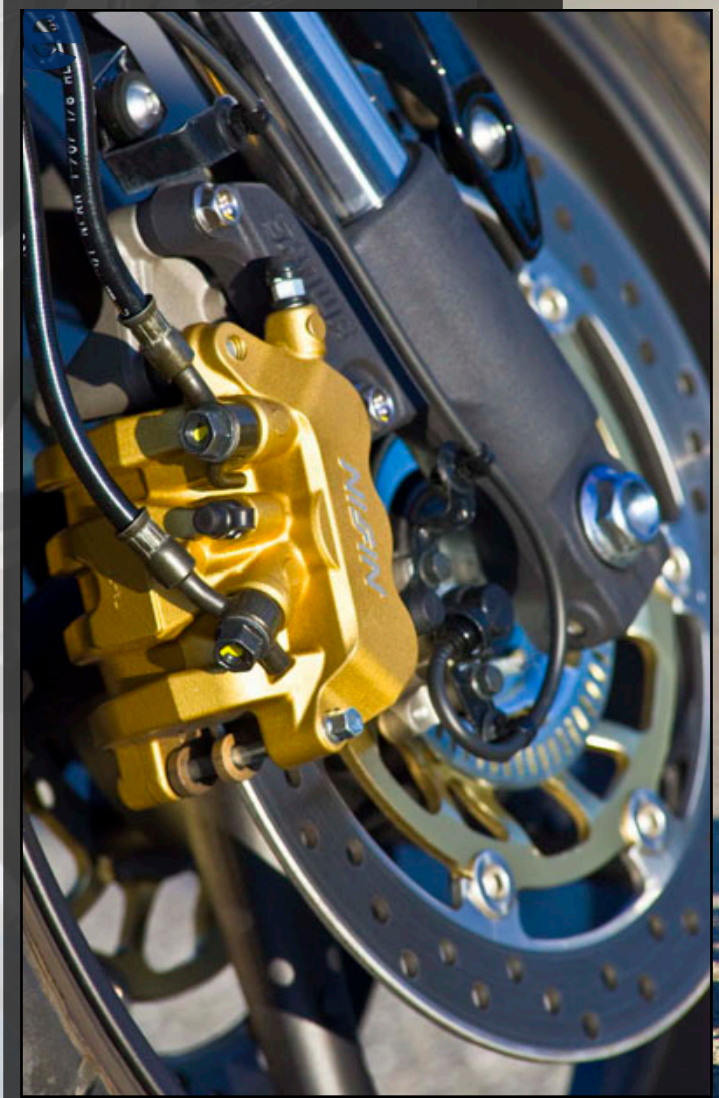
Όταν ο εν λόγω δρόμος βρεθεί, τα συναισθήματα είναι ανάμικτα, γιατί το άνοιγμα του γκαζιού δεν φέρνει τη διαφορά στην επιτάχυνση που περιμένεις. Όσο βρίσκεσαι κάτω από τις 8,000 στροφές, το μόνο που αλλάζει από το μισό στο τέρμα γκάζι, είναι ο ήχος του κινητήρα. Από εκεί και μέχρι τις 9,500 επιταχύνει γεμάτα, και από εκεί και μέχρι τον κόφτη απλά τρελαίνεται. Στην αρχή σκέπτεσαι ότι σε έκλεψαν στο ζύγι, γιατί οι υποσχέσεις που έδινε ο κινητήρας στο μισό γκάζι έμειναν απλά υποσχέσεις. Μετά θυμάσαι το throttle position sensor, την Supersport καταβολή του κινητήρα και το έξυπνο σύστημα διαχείρισης του ψεκασμού, και συνειδητοποιείς ότι όχι μόνο δε σε έχουν κλέψει, αλλά σου έχουν κάνει και δωράκι...

Με ένα κινητήρα σχεδιασμένο να αποδίδει μόνο στις υψηλές στροφές, το retuning είναι πάντα μια πονεμένη



Ευανάγνωστα τα όργανα και πλήρη πληροφοριών, αλλά το καπάκι τους δείχνει απλά περίεργο

Ο όρος "τριπίστονες" παραξενεύει, αλλά τα συνδυασμένα φρένα του Hornet με το ABS λειτουργούν άριστα




φαίνεται πιο μαζεμένο και χαμηλό,
δίνοντας μια πιο Brutal αισθητική...
HONDA
HORNET
GR
XHE
50
08

ιστορία. Μόνο που στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Honda φρόντισε ώστε στο μισό γκάζι να παίρνεις το μέγιστο που μπορεί να αποδώσει ο πρώην RR κινητήρας στις χαμηλομεσαίες στροφές. Αυτό προσωπικά, μόνο για κλέψιμο δε μου ακούγεται.

Μετά τις 9,500 στροφές και μέχρι τον κόφτη στις 14,000, ο κινητήρας κάνει απλά πάρτυ, παίζοντας στα ίσια με το κατά 150 κυβικά μεγαλύτερο Z, ενώ το ουρλιαχτό της εξάτμισης ξεκαθαρίζει τις προθέσεις του Hornet να βγει μπροστά εκμεταλλευόμενο τη μεγαλύτερη ευστροφία του. Αλλάζοντας κοντά στον κόφτη, παραμένεις πάνω από τις 10,000 και το πάρτυ συνεχίζεται ανεμπόδιστο. Το προηγούμενο μοντέλο άσθμαινε ψηλά, ειδικά στην τελευταία έκδοση με τις προδιαγραφές ρύπων να κάνουν τα αδύνατα δυνατά για να στραγγαλίσουν τον τετρακύλινδρο, αλλά δεν είχε τόσο διακριτό σκαλοπάτι. Το καινούργιο είναι υπέροχο χαμηλά, και σε ανταμείβει σαφώς περισσότερο όταν πηγαίνεις γρήγορα. Αν αλλάζεις γύρω στις 12,000 όμως πέφτεις εκτός της καλής περιοχής - και εκτός ρυθμού.

Η μοτοσυκλέτα της δοκιμής, όπως θα γνωρίζουν ήδη όσοι πρόσεξαν τη σχετική βινιέτα πάνω αριστερά, είναι εφοδιασμένη με ABS, το οποίο συνδυάζεται με τα... συνδυασμένα φρένα. Έτσι, αντί για διπίστονες δαγκάνες εμπρός έχει τριπίστονες, ενώ παραμένει η μονοπίστονη δαγκάνα στον πίσω τροχό. Με αρκετά χρόνια εξέλιξης στην πλάτη του, το σύστημα αποδίδει άριστα, σταθεροποιώντας όσο χρειάζεται τη μοτοσυκλέτα, χωρίς να χρειάζεται να ασχοληθεί ο αναβάτης. Η απόδοσή τους είναι παραπάνω από ικανοποιητική, παρόλο που δεν ενθουσιαστήκαμε εξίσου με τα σημάδια κόπωσης κατά τη διάρκεια της φωτογράφισης, αν και η πανεύκολα ρυθμιζόμενη μανέτα του φρένου που λέγαμε και στη δοκιμή του Transalp στο προηγούμενο τεύχος δίνει εύκολα τη λύση.

Κανένα παράπονο κόπωσης ή απόδοσης δεν υπήρξε από τις αναρτήσεις, παρά την απουσία των ρυθμίσεων που λέγαμε νωρίτερα. Η γεωμετρία σαφώς και δεν είναι ότι πιο κοφτερό υπάρχει, αλλά οι αλλαγές κατεύθυνσης γίνονται εύκολα με λίγη παραπάνω πίεση στο τιμόνι, και ως αντάλλαγμα προσφέρεται σταθερότητα εφάμιλλη του Z750, που ντροπιάζει το Street triple σε κάθε δρόμο με ανωμαλίες.

Διαχωρισμοί

Με καλύτερη ποιότητα κατασκευής, πιο ξεχωριστή αισθητική, χαμηλή κατανάλωση (μόλις 6.8 λίτρα στα χέρια μας) και φυσικά πρακτικότητα, το νέο Hornet είναι καλύτερο από το μοντέλο που αντικατέστησε στις καθημερινές μετακινήσεις - και χάρη στο νέο κινητήρα και τις σωστές ρυθμίσεις των αναρτήσεων πολύ καλύτερο όταν πηγαίνεις πραγματικά γρήγορα. Το μόνο σημείο που υστερεί σε σχέση με το προηγούμενο, αλλά και με τους ανταγωνιστές του, είναι η ενδιάμεση ζώνη, του "πάω σβέλτα αλλά δεν του πίνω το αίμα". Με τιμή στα πλαίσια του ανταγωνισμού, και κάτω από το Street Triple, το Hornet δίνει ένα ιδιαίτερα δελεαστικό μείγμα πρακτικότητας και απόδοσης για αναβάτες όλων των δυνατοτήτων – απλά δεν είναι η ιδανική επιλογή για όσους θέλουν να μάθουν σταδιακά να πηγαίνουν όλο και πιο γρήγορα. <<



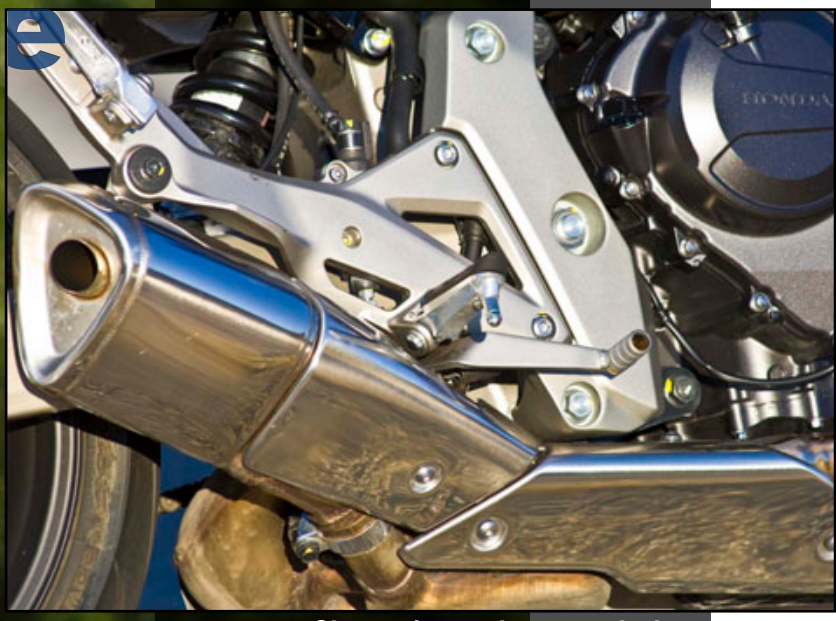




Χρωματική επιλογή που θυμίζει τα SuperFour, και αρέσει. Το ντεπόζιτο κρύβει έξυπνα τον όγκο του



Led φώτα που δίνουν ρέστα το σούρουπο και τραβούν το βλέμμα από την ιδιόρρυθμη ουρά



Η εξάτμιση είναι πανέμορφη, ενώ χάρη στις κολλήσεις δείχνει χειροποίητη. Το καζανάκι που της επιτρέπει αυτό το μικρό μέγεθος βρίσκεται από την άλλη



Honda Hornet 600 ABS
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
8,550€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,090 mm
Πλάτος:	740 mm
Ύψος:	1,095 mm
Μεταξόνιο:	1,435 mm
Ύψος σέλας:	800 mm
Βάρος κατασκευαστή:	177 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	67 x 42.5 mm
Χωρητικότητα:	599 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.0:1
Ισχύς:	100.6/12,000 hp/rpm
Ροπή:	6.5/10,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	128 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 7 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 296 mm, Τριπίστονες δαγκάνες Nissin, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road 180/55-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin ενός εμβόλου με γλίστρα, ABS
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	19 lt / 4 ρεζέρβα
Μέση κατανάλωση:	6.8 lt / 100 km
Μέση αυτονομία:	279 km



MOTO GUZZI



TBWA\ATHENS \ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

STELVIO 1200 4V. ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΧΩΡΙΣ ΟΡΙΑ.

Πάντα ήξερες που θέλεις να πας. Τώρα ξέρεις και τον τρόπο. Moto Guzzi Stelvio: Σε πάει παντού χωρίς κανένα συμβιβασμό στην τεχνολογία και το στυλ. Μια μοτοσυκλέτα συναρμολογημένη στο χέρι στο εργοστάσιο του Mandello del Lario. Με νέο δικύλινδρο τετραβάλβιδο κινητήρα 1200 cc, ισχύ 105 CV και ροπή 11 kgm, τοποθετείται στην κορυφή της κατηγορίας.
Στη ζωή υπάρχουν πολλές κορυφές. Το Stelvio δημιουργήθηκε για να τις κατακτήσει όλες.

Κλείστε τώρα ένα ραντεβού για Test Ride στο 210-75 72 200.

Η MOTO GUZZI ΣΥΝΙΣΤΑ

Agip

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

Piaggio Hellas AE – ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ: 210 75 72 200, e-mail: infohellas@motoguzzi.it, www.motoguzzi.it



Η χαρά του παιδιού

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, M.K.



Τετράχρονο πολιτικό Supermotard διακοσίων πενήντα κυβικών. Όχι ακριβώς η περιγραφή που ανάβει τα αίματα των καλομαθημένων σε κυβικά και ιπποδυνάμεις αυτιών μας, αλλά η συνταγή κρύβει εκπλήξεις...

Εντάξει, αν θέλουμε να είμαστε 100% ακριβείς, το WR 250X δεν γεννήθηκε πολιτικό, αλλά βασίστηκε στο αγωνιστικό WR. Η, επειδή οι Ιάπωνες ξέρουν καλά τι τους γίνεται και πως λειτουργεί η αγορά, βασίστηκε στο αγωνιστικό, το οποίο είχε εξελιχτεί εξ' αρχής με βλέψη τη μετατροπή του σε πολιτικό. Θεωρητικά σας έχω μπλέξει αρκετά για να δικαιολογήσω την εισαγωγή μου, οπότε συνεχίζουμε.

Αυτό που έχει ουσία να κρατήσουμε, είναι πως το WR 250, είτε σε R είτε σε X έκδοση (Enduro και Motard αντίστοιχα), είναι μια από τις ελάχιστες νέες παρουσίες σε μια κατηγορία κυβισμού που εδώ και χρόνια πνέει τα λοίσθια, παρότι κάποτε είχε το μερίδιο του λέοντος σε πωλήσεις και παρουσία στους δρόμους. Σήμερα, με τα χρηματοδοτικά να δίνουν και να παίρνουν, οι περισσότεροι ξεκινούν με ένα 125άρι, για να μεταπηδήσουν μόλις έρθει η ώρα του μεγάλου διπλώματος στα 600+ κυβικά. Έτσι όμως, περνάνε και μια ολόκληρη κατηγορία που εκτός από καλό σχολείο, αποτελεί και τρομερή πηγή διασκέδασης.

Κάτι μου θυμίζει

Τόσο το όνομα όσο και η σχεδίαση του WR 250X έχουν τις ρίζες τους στο παρελθόν. Το λογότυπο WR βρίσκεται χρόνια στους τιμοκαταλόγους της Yamaha, αλλά είναι η πρώτη φορά που αντιστοιχεί σε μια τόσο πολιτική έκδοση. Βλέπετε, από τότε που παρουσιάστηκε το πρώτο πολιτικό WR, χτύπησαν τα καμπανάκια όσων είχαν στο μάτι και την καθημερινή χρήση. Σε σχέση με το DT που αντικαθιστούσε (δίχρονα τότε γαρ) το WR 200 ήταν έτη φωτός μπροστά σε απόδοση σε δύσκολες συνθήκες, αλλά σαφώς λιγότερο φιλικό σε πιο τυπικές μετακινήσεις. Τα χρόνια πέρασαν βέβαια, τα WR έγιναν τετράχρονα, αλλά πάντα ανεξαρτήτως κυβικών διατηρούσαν την επιθετική τους διάθεση – τόσο απέναντι στους δίτροχους αντιπάλους τους, όσο και σε όσους τα έπαιρναν αψήφιστα με σκοπό να τους βάλουν μπαγκαζιέρα για ταξιδάκια.

Μπορεί το όνομα να συνεχίζει την πορεία του προς τη δόξα, αλλά η σχεδίαση κάνει ένα ηθελημένο και ευπρόσδεκτο βήμα προς το παρελθόν. Με εξαίρεση την ουρά και το πίσω φανάρι που είναι άμεσα αναγνωρίσιμα από τα Supersport μοντέλα της Yamaha – και τη βάση της πινακίδας που φωνάζει R6, η υπόλοιπη σιλουέτα είναι σχεδιασμένη με στόχο αποκλειστικά τη λειτουργικότητα – όπως παλιά. Αντί για κάποιο μινιμαλιστικό φανάρι, ή κάποιο aftermarket εξάρτημα όπως συνηθίζουν πολλές ανταγωνιστικές εταιρείες, το WR διαθέτει ένα κλασσικό, τετράγωνο μη πολυεδρικό φως, το οποίο φτάνει και περισσεύει για τις ταχύτητες κίνησης του 250. Πίσω του βρίσκουμε μια μινιμαλιστική LCD οθόνη με γαρνιτούρα τα απαραίτητα Led, η οποία μπορεί να μη γεμίζει το μάτι, αλλά διαθέτει ως συνηθίζει η εταιρεία των τριών διαπασών όλες τις απαραίτητες πληροφορίες – εκτός από τις στροφές του κινητήρα.

Τα «φτερά» εκατέρωθεν του μόλις 7 λίτρων ντεπόζιτου καλύπτουν από τη μια μεριά το ψυγείο και από την άλλη το δοχείο διαστολής του – με πρακτικότατο ματάκι για τη στάθμη, ενώ η λεπτή και σχετικά σκληρή σέλα θα καλύψει όλες τις πιθανές θέσεις του αναβάτη, εξοστρακίζοντας τον περιστασιακό συνεπιβάτη σε ένα ιδιαίτερα μικρό κομμάτι της.



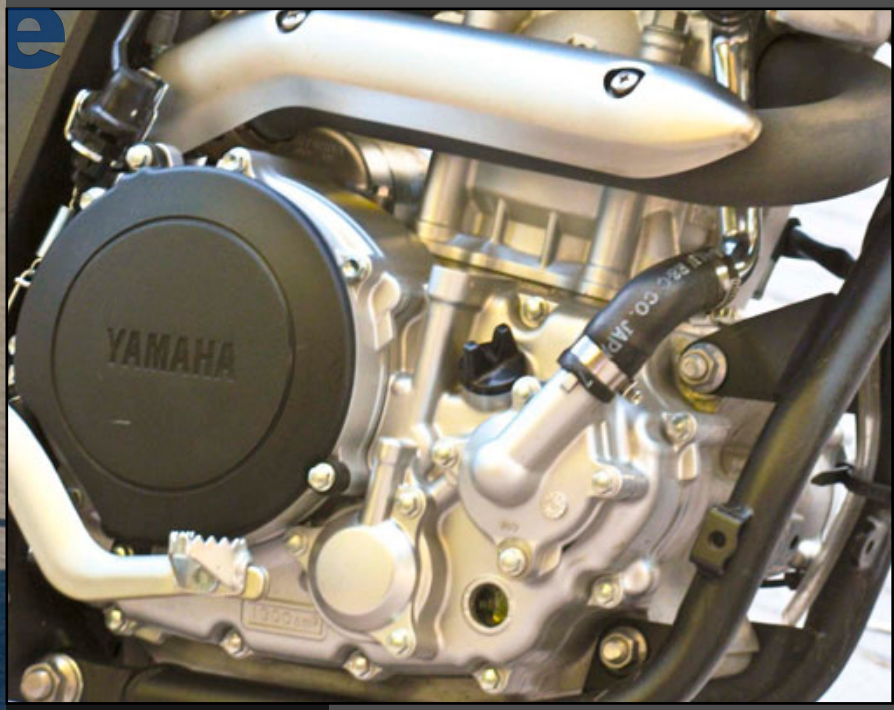




Δε λένε πολλά σε εμφάνιση, αλλά δεν αφήνουν παράπονα με τις πληροφορίες τους



Πανέμορφες γραμμές, αλλά ελάχιστη χωρητικότητα – πάλι καλά που δεν καίει σχεδόν τίποτα



30 ίπποι από 250 τετράχρονα κυβικά δεν είναι καθόλου άσχημα, ειδικά με αυτή την ελαστικότητα

Το ζουμί κάθε μοτοσυκλέτας βέβαια, δεν είναι άλλο από τον κινητήρα της – και εδώ έρχεται το ερώτημα: Πως βγάζεις ιπποδύναμη από ένα τετράχρονο κινητήρα 250 κυβικών, χωρίς να θυσιάσεις την ελαστικότητα; Αυξάνοντας τις στροφές του – και η Yamaha κατασκεύασε ένα μονοκύλινδρο που στροφάρει στις 10.000. Με δεδομένο ότι οι περισσότεροι ιδιοκτήτες θα πλησιάζουν πολύ συχνά αυτό το άνω όριο, η αξιοπιστία του συνόλου οφείλει να είναι άμεμπτη. Εξ' ου και η επιλογή βαλβίδων τιτανίου, ενώ μόνο τυχαία δεν είναι η επιλογή διαμέτρου και διαδρομής ίδιας με του FZ1 – και του αντίστοιχου R1.

Η Yamaha δηλώνει 30 ίππους και κάτι ψιλά για το WR, νούμερο που ενώ δεν εντυπωσιάζει, έχει μόλις 128 κιλά να επιταχύνει – φέρνοντας την αναλογία κιλών ανά ίππο σε ιδιαίτερα δελεαστικά επίπεδα.

Αγχολυτικόν (το)

Η πρώτη ευχάριστη έκπληξη έρχεται πριν καν ανέβεις πάνω στο WR-X, τη στιγμή που το σηκώνεις από το σταντ για να το καβαλήσεις. Ελαφρύ και μανιτζέβελο, και αυτές είναι οι λέξεις κλειδιά σε όλη την εμπειρία. Περνάς το πόδι από πάνω, και εκπλήσσεσαι ευχάριστα που οι αναρτήσεις υποχωρούν απλώς ελαφρά, δείχνοντας ότι το πηρούνι των 46 χιλιοστών δεν βρίσκεται εκεί μόνο για εντυπωσιασμό. Πατάς το κουμπί της μίζας στους παλαιάς κοπής διακόπτες, και γυρνάς να ψαχουλέψεις την εξάτμιση, σίγουρος ότι κάποιος έχει σφηνώσει μια πατάτα στην έξοδο του τελικού. Η εξάτμιση δεν ακούγεται καθόλου όταν κάθεσαι πάνω στη μοτοσυκλέτα, και ο πνιγμένος ήχος του κινητήρα θυμίζει entry level 125άρι. Αν βγάζει δηλαδή 30 ίππους έτσι, με μια ανοιχτή εξάτμιση τι θα κάνει;

Ο συμπλέκτης είναι – φυσιολογικότατα – πανάλαφρος, 1η στο κιβώτιο και φύγαμε. Η δύναμη χαμηλά σαφώς και δεν εντυπωσιάζει, αλλά ο κινητήρας είναι ιδιαίτερα ελαστικός και δέχεται ανενόχλητα υψηλές σχέσεις με χαμηλή ταχύτητα κίνησης. Οι αναρτήσεις απορροφούν άριστα τις ανωμαλίες κάνοντας την κίνηση παιχνιδάκι, και το τιμόνι δίνει άριστο μοχλό για αστραπιαίες αλλαγές κατεύθυνσης. Αλλά κάτι δεν πάει καλά με τον κινητήρα. Ενώ ανεβάζει εύκολα στροφές, δεν αργεί να φτάσει στο σημείο που ο ήχος του σε κάνει να ανεβάζεις υποσυνείδητα σχέση. Νιώθεις ότι



Παρά το όμορφο κάλυμμα, το φίμωμα λόγω προδιαγραφών είναι η αχίλλειος πτέρνα του WR



Σκληρή, λεπτή και με αντιολισθητική επένδυση. Θεϊκή για αναβάτη, ελάχιστη για συνεπιβάτη



Γραμμές που θυμίζουν και πάλι την οικογένεια R, λιτή και όμορφη – λίγη παραπάνω σέλα δε θα έβλαπτε



Πανέμορφο μικρό LED πίσω φως, και χωροδικτύωμα πινακίδας α-λα R6

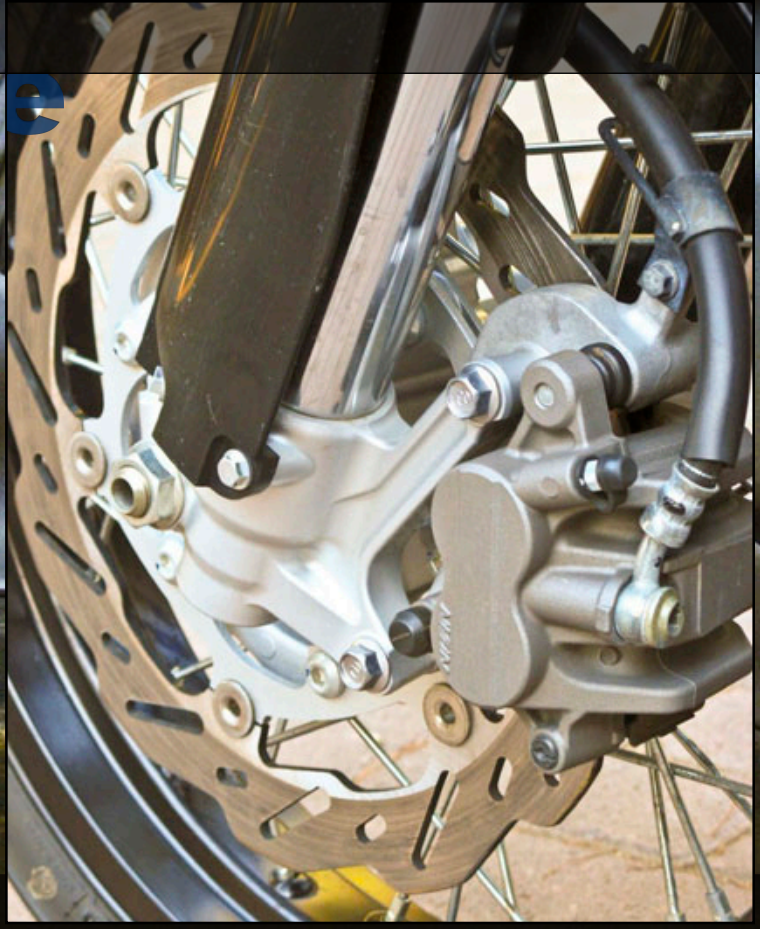




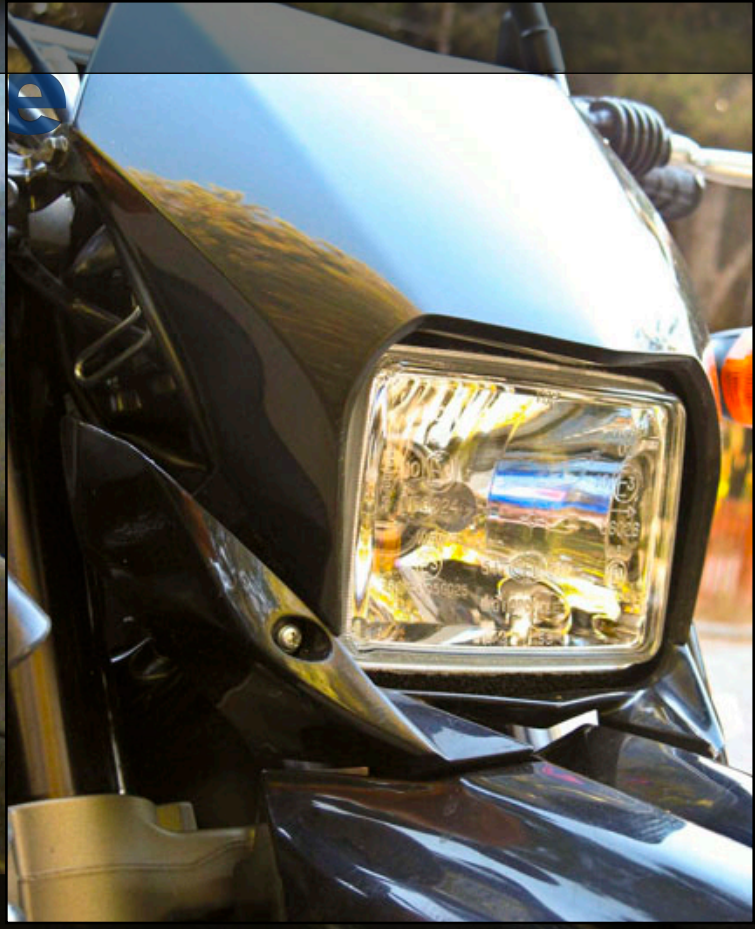
Περιέργως δεν τα έχουν κλέψει ακόμα. Παλαιάς κοπής θέση, που έχει καταργηθεί για κάποιο λόγο

ζορίζεται, χωρίς ταυτόχρονα να έχεις βιώσει επιτάχυνση που να αντιστοιχεί στην ιπποδύναμή του. Η λύση είναι μία: ξεχνάμε τη μηχανική μας συμπάθεια στα πλαίσια της πειραματικής έρευνας, και κρατάμε το γκάζι κλειδωμένο για λίγο παραπάνω. Και ξαφνικά το WR ξυπνάει – όχι με κάποια έκρηξη ισχύος, αλλά ανεβάζει, και ανεβάζει, και ανεβάζει, και όσο ανεβαίνουν οι στροφές αλλάζει τόσο ο ήχος του κινητήρα όσο και ο ρυθμός μετακίνησης. Και ξαφνικά συνειδητοποιείς ότι πρέπει πριν να άλλαζες στροφές στις 4.000 – με άλλες 6.000 υπόλοιπο. Ένα στροφόμετρο θα έλυνε αυτό το θέμα εν τη γενέσει του, αλλά σύντομα συνειδητοποιείς ότι απλά δεν υπάρχει λόγος ύπαρξης. Αν θες να πηγαίνεις αργά σαφώς και δεν το χρειάζεσαι, και αν πηγαίνεις γρήγορα πάλι δεν το χρειάζεσαι, γιατί σύντομα θα μάθεις τον ήχο του κινητήρα όταν πλησιάζει τον κόφτη, για να αλλάζεις μια ιδέα πριν. Και θα το κάνεις συχνά, γιατί είναι πραγματική απόλαυση να ξεζουμίζεις αυτόν τον κινητήρα. Ακόμα και όταν πηγαίνεις χαλαρά είσαι άνετα μπροστά από το ρυθμό της κίνησης, ενώ εκτός πόλης παίζεις στα ίσια με τα παλαιότερα μονοκύλινδρα 600άρια χάρη και στο χαμηλό βάρος. Σε ένα ανοιχτό κομμάτι το ψηφιακό ταχύμετρο έδειξε 159 χιλιόμετρα, ενώ σε ιδανικές συνθήκες σίγουρα θα ανεβάζει λίγο παραπάνω. Τα 130-140 έρχονται εύκολα ακόμα και με δύο άτομα φυσιολογικού βάρους, νούμερα που υπερκαλύπτουν σε κάθε περίπτωση τις απαιτήσεις από ένα μονοκύλινδρο δυομισάρι – άλλωστε το πεδίο δράσης του σαφώς και δεν είναι η εθνική, αλλά τα σφιχτά στριφτερά κομμάτια. Και εκεί ανακαλύπτεις ότι δεν χρειάζεσαι τρελές ιπποδυνάμεις για να διασκεδάσεις – το αντίθετο μάλιστα.

Χωρίς το άγχος της υπερβολικής ροπής, μπορείς να εξαντλείς τη διαδρομή του γκαζιού σε κάθε μικρή ευθεία. Τσιμπηματάκι στο μπροστινό φρένο που παρά τη σφουγγαρένια αίσθηση αποδίδει άριστα επικουρούμενο από το σφιχτό μπροστινό,



Δίσκος μαργαρίτα, διπίστονη δαγκάνα. Προσθέστε 128 κιλά βάρους και έχετε τη συνταγή των έντο

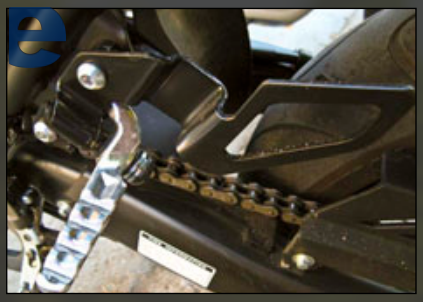


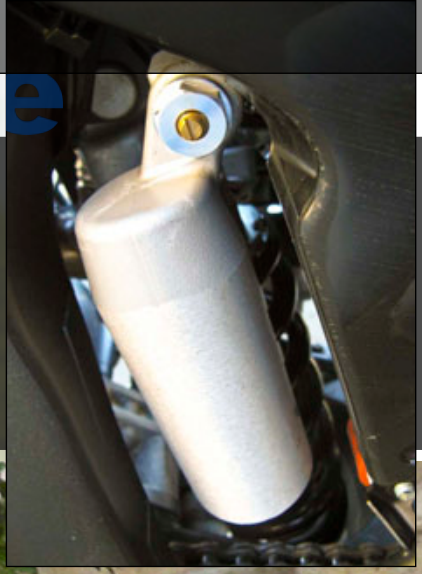
Απλό, μη πολυεδρικό, άριστης απόδοσης για τις ταχύτητες του WR και με κλασσική σχεδίαση



.ξεχνάμε τη μηχανική μας συμπάθεια στα πλαίσια της πειραματικής έρευνας, και κρατάμε το γκάζι κλειδωμένο για λίγο παραπάνω









σπρώξιμο στο τιμόνι, σταδιακό άνοιγμα γκαζιού και μετά την κορυφή ανοίγεις το γκάζι τέρμα, με τον πίσω τροχό να σπάει γλυκά την πρόσφυση καθώς επιταχύνεις για την επόμενη στροφή. Και επαναλαμβάνουμε μέχρι να τελειώσει η διαδρομή και να κάνουμε αναστροφή για μια δόση ακόμα. Και στον ενδιάμεσο χρόνο, γιατί δε μένουμε όλοι σε βουνό ή δίπλα σε πιστάκι, το WR είναι ιδανικό σχολείο για καγκουριές: Μια σύντομη επαφή με το συμπλέκτη καθώς επιταχύνεις με 1η αρκεί για να φέρει τον εμπρός τροχό στον αέρα κοντά στο σημείο ισορροπίας, αλλά όχι με τόση φόρα που να σε τρομάξει. Αλλαγή σε 2α γρήγορα γιατί έχει ήδη ανεβάσει στροφές και το μάθημα της ισορροπίας αρχίζει. Το δισκόφρενο των 298΄΄, μαργαρίτα φυσικά, δεν είναι μόνο άριστο για να επιβραδύνει το WR, αλλά και για να το σηκώνει στον εμπρός τροχό, με το χαμηλό βάρος να βεβαιώνει ότι θα μάθεις να κάνεις και έντο χωρίς φόβο να χάσεις το μπροστινό, ακόμα και όταν η άσφαλτος είναι ελληνικών προδιαγραφών.

Και αν δεν έχεις όρεξη να πας γρήγορα, το WR πάλι σε βγάζει ασπροπρόσωπο, με τις αναρτήσεις να λειτουργούν άψογα όχι μόνο όταν πας γρήγορα, αλλά και όταν πας αργά. Είναι μια από τις ελάχιστες μοτοσυκλέτες που έχω απολαύσει τόσο πηγαίνοντας χαλαρά, ακόμα και με τον όποιο συνεπιβάτη να γκρινιάζει για το πόσο στενά είναι τα μαρσπιέ που του αναλογούν.

Το δε κόστος συντήρησης είναι δυσανάλογα χαμηλό με σχέση την απόλαυση που προσφέρει το WR – το χαμηλό βάρος διασφαλίζει ότι λάστιχα, τακάκια και αλυσίδα δεν ταλαιπωρούνται, ενώ με μέση κατανάλωση που δεν ξεπέρασε τα 4.5 λίτρα, ακόμα και το λιλιπούτειο ρεζερβουάρ των 7 λίτρων αρκεί για να ξεπεράσεις τα 150 χιλιόμετρα αυτονομίας.

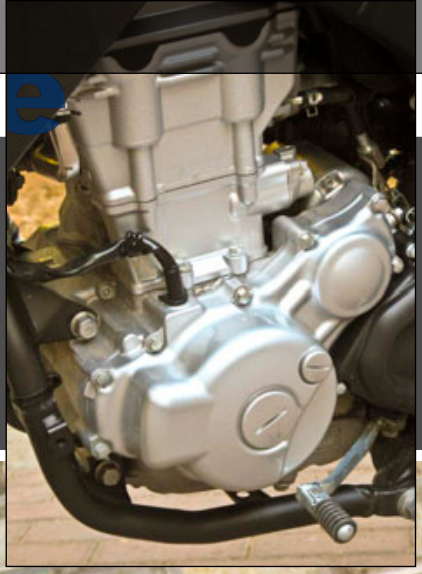
Απόλαυση μετ' εμποδίου

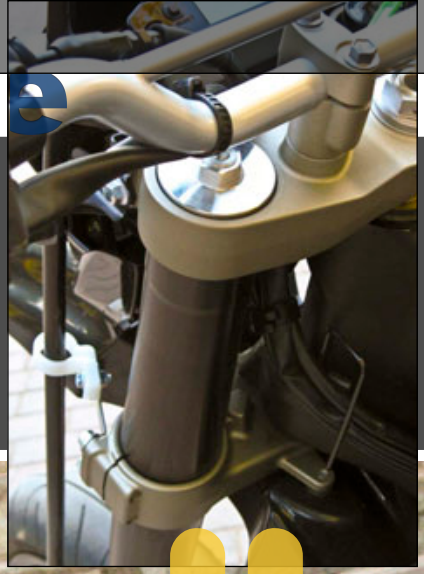
Δε χρειάζεται ιδιαίτερη εξήγηση το γιατί το WR 250X μου άρεσε τόσο πολύ. Είναι πραγματικά σχολείο για να κινείσαι γρήγορα και να παίζεις (ξανάρχισα να κάνω έντο μετά από χρόνια), είναι ο καλύτερος σύμμαχος για την πόλη ανεξαρτήτως ρυθμού μετακίνησης, είναι όμορφο και δεν καίει τίποτα.

Εκεί που μας τα χαλάει το WR είναι δυστυχώς στην τιμή. Ομολογουμένως, η συγγένεια με τις αγωνιστικές εκδόσεις δικαιολογεί σε μεγάλο βαθμό το ύψος της, αλλά με διαφορά 440 ευρώ από το XT-X των 660 κυβικών, η επίθεση που θα δεχτούν όσοι δεσμευμένοι το επιλέξουν θα είναι πέρα για πέρα δικαιολογημένη. Και παρότι 100% αληθινές, οι απαντήσεις τους περί περιορισμένης παραγωγής που ανεβάζει το κόστος και οι αναλύσεις για την αγωνιστική καταβολή του κινητήρα και τις σαφώς ανώτερες σε λειτουργία αναρτήσεις θα πέσουν κατά πάσα πιθανότητα στο κενό. Εγώ πάντως ξέρω ποιό από τα δύο θα διάλεγα – έχει και χαμηλότερα τέλη κυκλοφορίας βρε αδελφέ... <<











"Το λογότυπο WR βρίσκεται χρόνια στους τιμοκαταλόγους της Yamaha, αλλά είναι η πρώτη φορά που αντιστοιχεί σε μια τόσο πολιτική έκδοση..."





Yamaha WR 250X
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.
6,550€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,115 mm
Πλάτος:	810 mm
Ύψος:	1,190 mm
Μεταξόνιο:	1,460 mm
Ύψος σέλας:	895 mm
Ρεζερβουάρ:	7,6 lt
Βάρος κατασκευαστή:	128 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	77.0 x 53.6 mm
Χωρητικότητα:	250 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.8:1
Ισχύς:	30.3/10,000 hp/rpm
Ροπή:	2.4/8,000 kgm/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμένο τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	270/46 mm
Ρυθμίσεις:	Απόσβεση επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	265 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.0 x 17˝
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT090 110/70-17
Φρένο:	Δίσκος μαργαρίτα 298 mm, διπίστονη δαγκάνα με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.0 x 17˝
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT090 140/70-17
Φρένο:	Δίσκος 230 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου με γλίστρα

ΤΡΟΧΟΡΑΜΑ

SUZUKI GSXR 1000 K8
12.400€



SUZUKI
V-STROM DL 650
ABS '08 7.100€



KAWASAKI
Z1000 '06
πρώτο χέρι
πολλά extra
8.300€



SUZUKI
GSX1300R HAYABUSA
'07 11.000€
'08 13.000€ NEW



MV AGUSTA
F4 1+1
με extra, άθικτο
14.000€





Honda CBF1000 ABS
2007, 13.000χλμ.
FULL EXTRA



BMW F650GS ABS
2006, 15.000χλμ.
FULL EXTRA



HONDA CBF 600 ABS
2005, 3.000χλμ.



HONDA CB 1300
2005, 3.100χλμ.
FULL EXTRA
δύο τεμάχια



KAWASAKI Z750
2006, 7.000χλμ.
με EXTRA

6-12 ΜΗΝΕΣ
ΓΡΑΠΤΗ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΣΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ
0-72 ΜΗΝΕΣ
ΧΩΡΙΣ ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΣΗ
ΔΩΡΟ
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ - ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΔΕΚΤΕΣ ΟΛΕΣ ΟΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ

ΕΚΠΤΩΣΗ 15 - 25% ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΔΕΚΤΕΣ

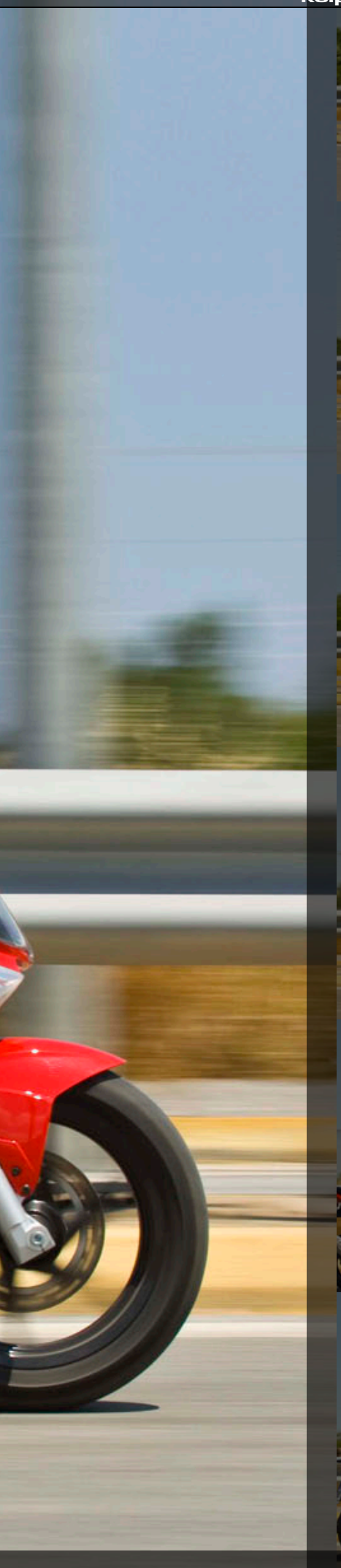
AXO · BÜSE · cgv · Airoh · KiWi · KAPPA · RACESTER · REMUS · SECDEM · Bike it · ABUS · GIVI

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΜΠΟΡΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ 28 ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ (έναντι Αγίου Νικολάου)
ΤΗΛ-FAX: 210 72 17 144
e-mail: trohorama@acn.gr, SITE: www.trohorama.gr

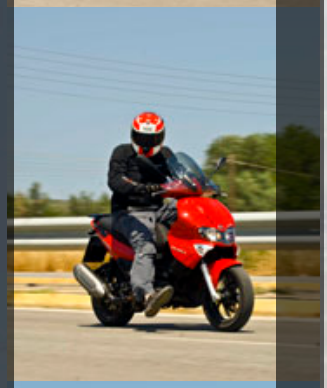


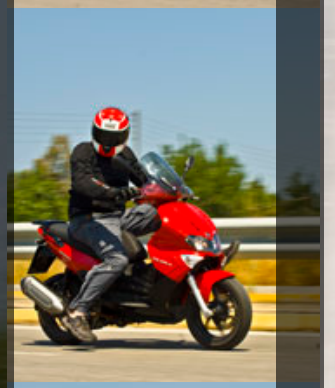
Το Σκούτερ που νόμιζε πως είναι Μοτοσυκλέτα

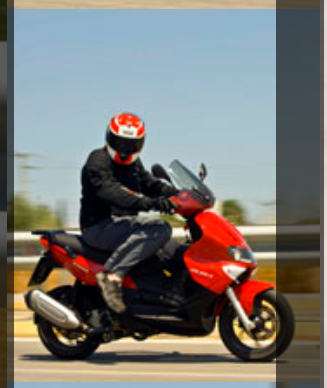
κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Σπύρος Τσαντήλας

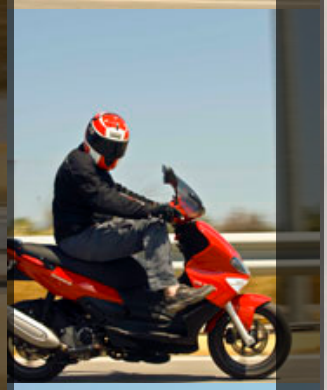


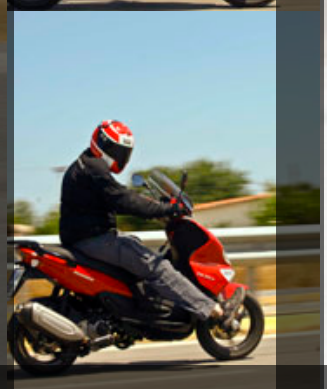












Δεν το λέμε εμείς, έτσι το διαφημίζει η Gilera. Επισκεπτόμαστε τη σέλα του νέου Δρομέα για να το δούμε με τα μάτια μας

Κάποτε τα Runner ήταν δίχρονα και ο πάτερ φαμίλιας τους ήταν το αλήστου μνήμης 180, το σκουτεράκι που τσάκιζε κόκκαλα στα φανάρια με τις εκτοξεύσεις του μόλις έβλεπε πράσινο φως. Ήταν 1997 και έκτοτε έχει παρέλθει μια δεκαετία στη διάρκεια της οποίας πάνω από 360,000 Δρομείς διαφόρων κυβισμών (50, 125, 180, 200) έχουν πουληθεί σε όλο τον κόσμο – με ένα υπολογίσιμο ποσοστό εξ' αυτών στο ημέτερο έδαφος, σε μια αγορά που το αγάπησε και τίμησε δεόντως.

Στην πορεία το Runner εξ-euro-παΐστηκε και πέρασε δια της γραφειοκρατικής βίας στην τετράχρονη εποχή, μα ένα πράγμα δεν άλλαξε: η δημοτικότητά του. Στην επέτειο των δέκατων γενεθλίων του, λοιπόν, η συναισθηματική Ιταλίδα μητέρα του αποφάσισε να το ανανεώσει εκ νέου, μέσα κι έξω.

Ας περάσουμε στην ψυχανάλυση

Το Runner είναι, λέει, το σκούτερ που νόμιζε πως είναι μοτοσυκλέτα. Και πώς του ήρθε να νομίζει τέτοια πράγματα; Πίσω από την ατάκα του μάρκετινγκ κρύβεται ένας ευσεβής πόθος που, στα κατάλληλα μάτια, μπορεί να εξελιχθεί σε εν δυνάμει αλήθεια.

Για τη Gilera το Runner ήταν ανέκαθεν ένα «σπορ σκούτερ», δεν προπαγάνδιζε ποτέ την άνεση και τους αποθηκευτικούς του χώρους, αλλά τις επιδόσεις και τις ικανότητές του. Κι αν το μεγάλο δίχρονο πριν δέκα χρόνια αποδεικνυόταν κομματάκι πανίσχυρο για τις αναρτήσεις και τα φρένα της εποχής του, τώρα τα πράγματα έχουν αλλάξει άρδην. Ευτυχώς.

Αυτό το Runner μοιάζει να έχει τα εφόδια που χρειάζεται για τις επιδιώξεις του. Μεγάλοι σχετικά τροχοί, 14άρης μπροστά και 13 πίσω, με φαρδιά λάστιχα 120/70 και 140/60, γεμίζουν το μάτι και δίνουν δουλειά στο τμήμα εύρεσης πρόσφυσης.

Απέκτησε φρέσκιας σχεδίασης ατσάλινο διπλό περιμετρικό πλαίσιο που υπόσχεται λελογισμένη ακαμψία – δηλαδή μέχρι εκεί που δεν πονάνε τα κόκκαλά σου σε κάθε λακούβα – συνοδευόμενο από εντατική συγκέντρωση μαζών με το ρεζερβουάρ χαμηλά ανάμεσα στα πόδια του αναβάτη.

Εμφανισιακώς οι Ιταλοί ψηφίζουν μεστή εμπειρία: ένα



Το ένα μάτι για την πορεία, το άλλο για τα δυνατά. Πολύ καλή δέσμη με μεγάλο εύρος



Μπάνικη τάπα ρεζερβουάρ «αεροπορικού τύπου» χαμηλά στην κεντρική ραχοκοκκαλιά του πλαισίου

κόκκινο αλά Ducati/Ferrari/Alfa να το κοιτάς και να τσουρουφλίζεσαι, με ντελικάτα διεγερτική σχεδίαση που, ευτυχώς ή δυστυχώς, μόνο σε Ιταλικό χαρτί γεννιέται. Τίποτε εκκεντρικό που να πετάει μάτια, απλά ένα μικρό κατακόκκινο κομψοτέχνημα.

Τέλος, σπορ χωρίς γκάζι δεν παίζει, έτσι δεν είναι; Κι απ' αυτό έχουμε. Η Gilera προτίμησε τον «μικρότερο-μεγάλο» Leader των 200cc αντί του 250 που πλέον γεμίζει τη γκάμα της μητέρας-Piaggio, γεγονός που ουδόλως μας στεναχωρεί δεδομένου ότι καταφέρνει 19 ίππους στον στρόφαλο και είναι ρυθμισμένος ώστε να δουλεύει καλά ψηλά. Πόσο ψηλά; Θα δούμε στον δρόμο.

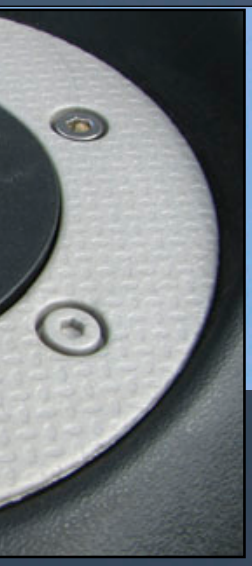
Σημαδεύω, πλασάρω, γκάζι!

Εντάξει, κομματάκι υπερβάλλω, το ξέρω και το ξέρετε – και ξέρω ότι το ξέρετε… Αλλά όχι εντελώς. Το Runner ST200 καταφέρνει με το καλημέρα να σε βάζει σε ρυθμό, ως οφείλει κάθε αξιοπρεπής σπορ κατασκευή, και γι' αυτό κατηγορώ πρωτίστως τον κινητήρα του. Με το που ανοίγω το γκάζι η βελόνα καρφώνεται στις 7,000 στροφές. Δεν γίνεται, δε, να μην το προσέξω γιατί στο κέντρο των οργάνων πρωταγωνιστεί ξεδιάντροπα ένα μεγάλο αναλογικό στροφόμετρο. Όση ώρα πατινάρει ο φυγοκεντρικός η βελόνα ελάχιστα κατεβαίνει – όσο το γκάζι παραμένει ανοικτό εννοείται – και μετά υπάρχει μόνο ανηφόρα. Η μέγιστη ιπποδύναμη αποδίδεται λίγο πριν τις 9,000 και στον ανοικτό δρόμο εκεί θα δουλεύει συνέχεια ο κινητήρας ψάχνοντας την τελική ταχύτητα.

Η οποία θα ντροπιάσει εύκολα κάμποσα ξαδελφάκια με ενδεχομένως λίγο μεγαλύτερη χωρητικότητα, καθώς έχει τα 120 στο κοντέρ νομοτελειακά, όπου κι αν το δοκίμασα, και εφόσον δεν σκαρφαλώνει ανηφόρα ή δεν αντιμετωπίζει 12 μποφόρ μετά μέτωπο θα ξεπεράσει με λίγη υπομονή τα 130. Υπολογίστε και τα κιλά του υπογράφοντος αναβάτη παρακαλώ και, αν θέλετε, μπορείτε να κάνετε τις αναγωγές με έναν «μέσο αναβάτη» των, ας πούμε, 75 κιλών – στον οποίο ρίχνω σε οποιαδήποτε ζυγαριά, εύκολα, αβάδιστα…

Το πιο ευχάριστο σημείο του Runner είναι συνολικά το μπροστινό του. Το πιρούνι του είναι, για τα δεδομένα των αναλόγου μεγέθους και κόστους σκούτερ πάντα, πολύ καλό, όσο στιβαρό χρειάζεται χωρίς να τα χάνει με την







Αξιολογότατο μπροστινό φρένο όπως πρέπει να είναι: δυνατό, προοδευτικό και φιλικό προς τον χρήστη

"...αδυνατεί
να ξεφύγει από τα
βλέμματα στον
δρόμο..."

παραμικρή λακκούβα. Ο μεγάλος τροχός, επιπρόσθετα, βελτιώνει την κατάσταση και η ολοκλήρωση έρχεται με το άριστο μπροστινό φρένο. Φτωχό σε αρχική δύναμη, πλούσιο στη συνέχεια και εξόχως προοδευτικό ώστε να μπορείς να το χειριστείς και λίγο βίαια χωρίς να φοβάσαι πως θα ξαπλώσεις με το παραμικρό. Κάπου εδώ ανασκάπτουμε μια ολίγη από supermoto, καθώς βρίσκομαι συχνά-πυκνά στην κίνηση να «κάθομαι» πάνω στο μπροστινό και να πλασάρω το πίσω μέρος του σκούτερ με φρένο, παίζοντας παιχνίδια για τα οποία μάλλον δεν φτιάχτηκε.

Πιέζοντας ανακαλύπτω και την σχετική αδυναμία των δύο αμορτισέρ πίσω να ακολουθήσουν στον ίδιο ρυθμό, με αρκετά μαλακές ρυθμίσεις και πολύ μικρές διαδρομές – ώστε να μένει και χώρος κάτω από τη σέλα. Μιλώντας για τον αποθηκευτικό χώρο, προσωπικά εντυπωσιάστηκα όταν κατάφερα να χωρέσω εκεί κάτω – δίχως ιδιαίτερο ζόρι – το Schuberth QM1, ένα full face κράνος που συγκαταλέγεται στα πιο ογκώδη (εξωτερικά) και επιπλέον διαθέτει και μια τεράστια πλαστική αεροτομή. Αφού χώρεσε αυτό… χαλάλι η διαδρομή που χάθηκε στην ανάρτηση.

Αδιακρισίες

Κάπου εκεί θυμάμαι πως το Runner δεν είναι SM αλλά σκούτερ και ωσαύτως οφείλω να το κρίνω. Από πλευράς διαστάσεων το Runner βρίσκεται σπίτι του μέσα στην πόλη. Ελαφρύ και μαζεμένο χωρά παντού και αποδεικνύεται εξαιρετικά ευέλικτο για να χώνεται όπου κι αν του ζητήσει ο ιδιοκτήτης του. Η ποιότητα κατασκευής του είναι αρκετά υψηλή, με ελάχιστα ψεγάδια στο φινίρισμα, όπως λ.χ. τις τραχιές ακμές στο τελείωμα των πλαστικών του – και τα οποία βέβαια θα εντοπίσει κανείς μόνο μετά από ενδελεχές ψείρισμα (δες σπασίκλας) και θα ενοχληθεί μόνο αν είναι ανυπόφορα βιτσιόζος.

Του λείπουν μερικές πρακτικές λύσεις, όπως ένα γαντζάκι κάτω από το τιμόνι που τόσο κόσμο έχει σώσει στα super market ή ένα ντουλαπάκι στα πλαστικά της ποδιάς για τα είδη πρώτης ανάγκης, χώρο έχει άφθονο εκεί και περνά ανεκμετάλλευτος. Αλλά του τα συγχωρώ όλα γιατί το συμπάθησα.

Είναι πανεύκολο στον χειρισμό και η προοδευτικότητα με την οποία απλώνει το γκάζι του στον δρόμο δεν αποκλείει κανέναν από τη σέλα του, ακόμη και τον μέχρι χτες αυτοκινητά που διεκδικεί το αναφαίρετο δημοκρατικό του δικαίωμα να φτάνει στο σπίτι του την ίδια μέρα που σχόλασε από τη δουλειά του. Το ότι μπορεί να παίξει λίγο περισσότερο ως «σπορ υβρίδιο» δεν σημαίνει πως δεν μπορεί να κινηθεί νωχελικά και ήρεμα στα χέρια ενός άπειρου αναβάτη.

Κινούμενο φυσιολογικά, δηλαδή όχι τελικιασμένο όλη μέρα, το ST200 μπορεί με ένα ρεζερβουάρ να καλύψει απόσταση κατά τι μικρότερη των 200 χιλιομέτρων, προσθέτοντας τον παράγοντα «οικονομία» στη λίστα των προσόντων του.

Αναμφίβολα, πάντως, πολλοί θα το προτιμήσουν απλά και μόνο για τον καταπληκτική κόκκινη μονοχρωμία και το Ιταλικό παράσημο στη σχεδίασή του, κάτι που αδυνατεί να ξεφύγει από τα βλέμματα του κόσμου στον δρόμο. Κοινώς, αν θες να περνάς απαρατήρητος, μην πάρεις κόκκινο Runner! <<



Είναι λιτά και μαζεμένα, χωράνε όμως και μερικό χιλιομετρητή και στάθμη καυσίμου και λένε και την ώρα



Περιποιημένη, με κόκκινη ραφή πολυτελείας και, πάνω απ' όλα, εργονομική και άνετη. Πολύ πρακτικές οι χειρολαβές του συνεπιβάτη, όχι και τόσο η σχαρίτσα που δεν έχει κανένα βολικό άγκιστρο για να πιάσεις χταπόδια



Μεγάλο, ήσυχο και καλά προστατευμένο



Τέσσερα σπορτίφ μάτια, τα δύο ακριανά για πορεία και τα μεσαία για φρένα. Φλασάκια ευρωπαϊκών προδιαγραφών – αλλιώς να είστε σίγουροι πως οι Ιταλοί θα είχαν βρει μια πολύ πιο ντιζαϊνάτη λύση

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ



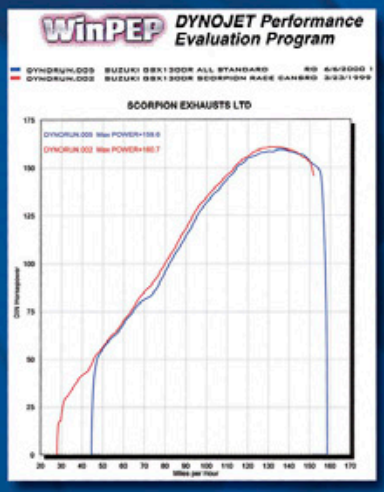
GILERA RUNNER ST200
PIAGGIO HELLAS E.Π.Ε.
3,600€

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	1,840 mm
Πλάτος:	750 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,340 mm
Ύψος σέλας:	815 mm
Ρεζερβουάρ:	8.7 lt
Βάρος κατασκευαστή:	132 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T Leader, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος, 1EEK, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	72 x 48.6 mm
Χωρητικότητα:	198 cc
Σχέση συμπίεσης:	-
Ισχύς:	19/8,750 hp/rpm
Ροπή:	1.75/7,250 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ:	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	85/35 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	-
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	14 in
Ελαστικό:	120/70-14 tubeless
Φρένο:	Δίσκος 240 mm με δαγκάνα δύο εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	13 in
Ελαστικό:	140/60-13 tubeless
Φρένο:	Δίσκος 220 mm με δαγκάνα ενός εμβόλου

GREAT POWER • GREAT SOUND • GREAT QUALITY

SUZUKI HAYABUSA





SUZUKI HAYABUSA 1300

SUZUKI B-KING





YAMAHA R6



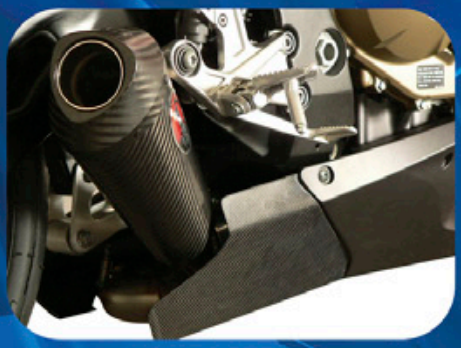
HONDA HORNET



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

cover story



Όχι, δεν είναι το 1200 - αν και από αυτή τη γωνία του μοιάζει απίστευτα. Το 650 είναι - το μικρότερο μέλος της οικογένειας GS, που πλέον διαθέτει δικύλινδρο κινητήρα




Arai

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



O Tempora! O mores!*

(*Τι καιροί! Τι ήθη!)

Μοιάζει με το μονοκύλινδρο F650GS, μα δεν είναι. Λέει 650, μα ούτε αυτό είναι. Δεν πειράζει, τα συγχωρώ όλα αρκεί να κάνει στον δρόμο όσα υπόσχεται, γιατί... μπεμβέ με ΠΟΣΑ;

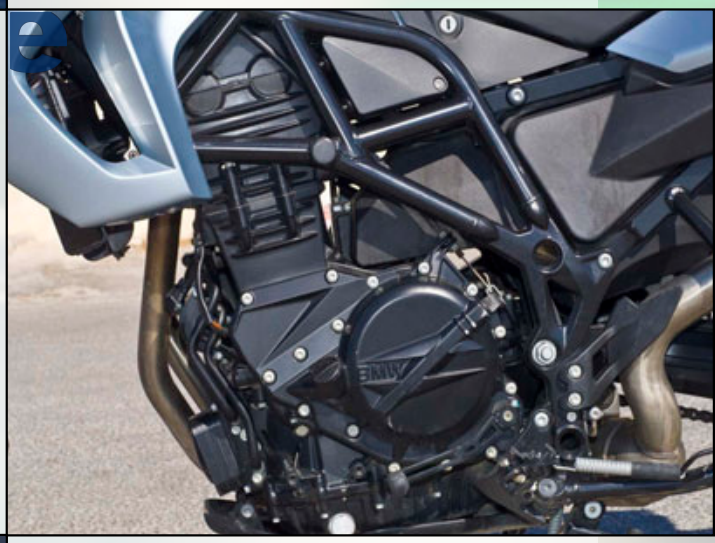


"με ένα ντεπόζιτο βγάζεις όλη την εργάσιμη εβδομάδα"

Το διπλό χτύπημα της BMW με τα δύο νέα GS σηματοδότησε την αντικατάσταση των μονοκύλινδρων F650, μιας οικογένειας που σημείωσε τεράστια εμπορική επιτυχία όντας τα φτηνότερα μοντέλα με το μπλε-άσπρο έμβλημα. Παράλληλα, η κίνηση αυτή συνοδεύτηκε από μια μικρή έκπληξη, καθώς το μεν F800GS με τιμή εκκίνησης τα 10 χιλιάρικα δεν είναι και ακριβώς κελεπούρι σε απόλυτες τιμές ευρώ – αν και σημαντικά φτηνότερο από τα 1200 – αλλά το αντίτιμο του F650GS σίγουρα



Μακρύ αλουμινένιο ψαλιδάκι, ολόιδιο με το F800GS. Περίεργη αυτή η εμμονή με τις βάσεις μαρσπιέ συνεπιβάτη που είναι κολλημένες στο υποπλαίσιο. Κι αν στραβώσουν σε μια τούμπα; Πάμε για υποπλαίσιο;



Καλοσχεδιασμένο το χωροδικτύωμα, δίνει πόντους στην εμφάνιση. Το μαύρο χρώμα σε πλαίσιο και κινητήρα, δε, αδυνατίζει σημαντικά τη σιλουέτα της Βαυαρέζας



Πρέπει να αρχίσουμε να συνηθίζουμε τα θηριώδη τελικά στις εξατμίσεις μας, αυτοί οι τυπάδες στις Βρυξέλλες έχουν αποθρασυνθεί εντελώς...

θα γούρλωσε πολλά μάτια. Καταρχήν, είναι φτηνότερο απ' όσο έκαναν τα μονοκύλινδρα ως τώρα! Έπειτα είναι αυτή η «αγαθή απάτη» των Γερμανών που το λένε μεν 650, αλλά είναι 800.
Επισήμως η BMW δηλώνει πως το παιχνιδάκι με την επωνυμία θέλει απλά να συσχετίσει τα F650 του παρελθόντος με το νέο μοντέλο, πράγμα καθόλου δύσκολο δεδομένου ότι η στενή συγγένεια φαίνεται και σχεδιαστικά.

Οφθαλμαπάτη

Ψαχουλεύοντας λίγο τη νέα μοτοσυκλέτα ανακαλύπτουμε κάποια στοιχεία που σιγοντάρουν τη προσιτή της τιμή, όπως το ασύμμετρο ζεύγος φαναριών του R1200GS και τα ίδια όργανα. Από την άλλη, δεν συναντάμε καμία πρόθεση ομογενοποίησης στην προσαρμογή της μοτοσυκλέτας στη δική της πραγματικότητα. Ο κινητήρας, για παράδειγμα, προέρχεται μεν από τα sport touring F800 S/ST, αλλά για να μετατραπεί σε GS έχουν αλλάξει πολλά, πάρα πολλά. Το κάτω μέρος των κάρτερ επανασχεδιάστηκε και οι κύλινδροι εδώ έχουν μεγαλύτερη κλίση προς το οριζόντιο επίπεδο, αλλάζοντας παράλληλα και την κατανομή της μάζας. Το νέο κάρτερ προσαρμόστηκε για να ταιριάξει σε ένα νέο πλαίσιο, ατσάλινο χωροδικτύωμα αυτή τη φορά, ενώ φιλοξενεί και εδράσεις της ποδιάς – ένα σχεδιαστικό «φάουλ» καθώς ένα γερό κοπάνημά της κινδυνεύει να τραυματίσει το ίδιο το κάρτερ, ζημιά κάθε άλλο παρά αμελητέα…
Το 650 διαθέτει άλλο προφίλ εκκεντροφόρων από το 800, με μικρότερο βύθισμα βαλβίδων (7.2 από 9.64 mm) και εντελώς διαφορετικό χρονισμό. Παράλληλα, η επακόλουθη μείωση της απόδοσης κατά 14 άλογα σημαίνει πως το 650 δεν έχει ανάγκη το δευτερεύον κύκλωμα που φέρνει φρέσκο αέρα στην εξαγωγή του κινητήρα ώστε να περιορίζει το άκαυτο μίγμα. Αν και τα κιβώτια δεν διαφέρουν στο παραμικρό, η τελική μετάδοση του 650 είναι μακρύτερη από του 800 με ένα δόντι λιγότερο πίσω και ένα παραπάνω μπροστά (17/41 έναντι 16/42). Ο ένας δίσκος και το συμβατικό πιρούνι, καθώς και η χαμηλή ζελατίνα δένουν με το χαμηλότερο κόστος, ενώ για το τέλος να μην ξεχάσουμε πως ο 19ρης τροχός του 650 και οι μικρότερες διαδρομές αναρτήσεων προϊδεάζουν για περισσότερο ασφάλτινο προσανατολισμό.
Εμφανισιακά μοιράζεται ακριβώς τα ίδια πλαστικά με το 800, αλλά δίχως την προέκταση του μπροστινού φτερού, τη διχρωμία και το ανάποδο πιρούνι μοιάζουν πολύ πιο διαφορετικά απ' όσο πραγματικά είναι. Οφθαλμαπάτες, όπως και στο λογότυπό του.

Ξεδιπλώνω το γκάζι

Είναι καλοφτιαγμένο και προσεγμένο. Έχει όγκο, ένα σημείο που αποδεδειγμένα μετράει στη συγκεκριμένη κατηγορία. Ο σχεδιασμός του αφενός παραπέμπει στην πολύ γνώριμη εικόνα των μονοκύλινδρων F650, αφετέρου είναι ταιριαστός με την κατηγορία του. Η ύπαρξη συμβατικών αναρτήσεων είναι ένα ακόμη βήμα προς το mainstream.
Ένα από τα δυνατά του σημεία είναι η φιλικότητα με



Αυτά τα όργανα έχουν παίξει σε τόσες και τόσες μοτοσυκλέτες της BMW που ό,τι και να πούμε θα είναι επανάληψη



την οποία υποδέχεται οποιονδήποτε περάσει από τη σέλα του. Εργονομικά σωστό στις σχετικές αποστάσεις των χειριστηρίων, η σέλα στην αρχική ρύθμιση των 820 χιλιοστών είναι ευπρόσιτη και η πρόσβαση των ποδιών εύκολη προς το έδαφος.

Η ίδια εικόνα επανέρχεται εν κινήσει, φιλικός, απαλός ψεκασμός και απλωμένο γκάζι. Δύσκολα μπορείς να πεις πως τα σχεδόν 65 άλογα που φτάνουν στον τροχό είναι λίγα, έστω κι αν τόσα προσφέρουν και μοτοσυκλέτες με 150 λιγότερα κυβικά, όπως το V-Strom ή το Versys. Ειδικά, δε, στις χαμηλές στροφές, υπάρχει αρκετή ροπή ώστε το BMW να μην σκορτσάρει με τίποτα, ανοίγοντας καθαρά ακόμη και με μεγάλη σχέση από τις 1,500. Επιμένοντας στο γκάζι η ροπή είναι ικανοποιητικά αρκετή, αλλά όχι και για χόρταση. Προφανώς αυτό είναι ένα επιθυμητό αποτέλεσμα για τους σχεδιαστές της μοτοσυκλέτας, οι οποίοι βλέπουν μια καλή ευκαιρία να προσεγγίσουν άπειρους ή επανακάμψαντες αναβάτες που ψάχνουν μια διέξοδο από το μποτιλιάρισμα.

Δύναμη πάντως έχει, αρκετή. Ο κινητήρας στη ρύθμιση του 650 ουσιαστικά αποδίδει παραπλήσια δύναμη με το 800 ως τις 5,000 στροφές περίπου, για να ανοίξει η ψαλίδα ψηλότερα και αυτό φυσικά ευνοεί αρχικά το «μικρό». Λίγο αργότερα, σε ανοικτό δρόμο, ψάχνοντας για την τελική του βρέθηκα αντιμέτωπος με μια αναπάντεχη πραγματικότητα. Θυμόμουν το press kit της BMW όπου έλεγε πως επιτυγχάνει την εντυπωσιακή τελική των 185 km/h, αλλά η μοτοσυκλέτα που καβαλούσα εγώ πέρασε εύκολα τα 200 και με κάμποσο ζόρι έφτασε ως τα 220! Δεν έμοιαζε – ούτε ακουγόταν – ως η πιο φυσιολογική κατάσταση χρήσης του κινητήρα. Ήδη από τα 160 ένας υψίσυχνος κραδασμός προσθέτει στην όλη διαδικασία, αλλά πέραν αυτού ο κινητήρας δείχνει να έχει πολύ ψωμί ακόμη. Και έχει. Τουλάχιστον μέχρι τα 180 επιταχύνει καθαρά και απροβλημάτιστα, απλά ο τρόπος που δουλεύει σου λέει ξεκάθαρα πως η σταθερή ταχύτητα ταξιδίου καλύτερα να μην ανέβει ψηλότερα. Κρατώντας τον κινητήρα μεταξύ 4 και 6,000 στροφών το F650GS ταξιδεύει υπέροχα και αρκετά οικονομικά.

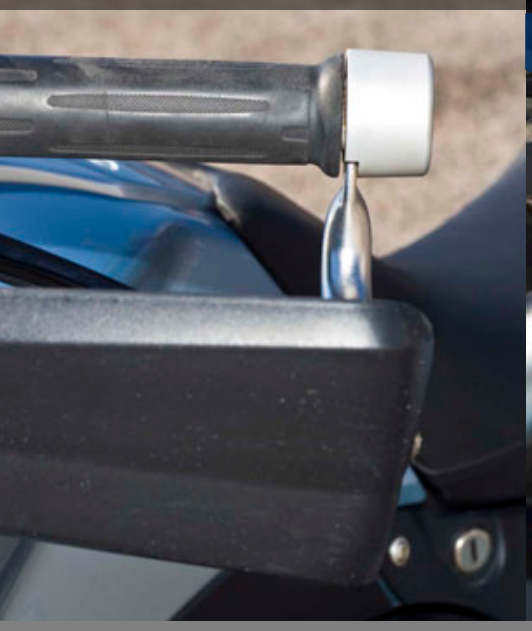


Μην ξαναλέμε τα ίδια και τα ίδια, χειριστήρια δεν πρόκειται να αλλάξει η BMW – και πολύ καλά κάνουν. Διακρίνεται ο διακόπτης ελέγχου του ABS και στην κορυφή μόλις που φαίνεται το κουμπί (Info) που επιλέγει τα μενού του υπολογιστή ταξιδίου



Όμορφες χούφτες με μεταλλικό σκελετό, 175€ από τον κατάλογο των έξτρα







Τα θερμαινόμενα γκριπ διαθέτουν δύο σκάλες που ελέγχονται από το κομβίον τούτο. Αν επιθυμείτε να αγοράσετε F650GS χωρίς αναμονή, τότε θα πρέπει να τα αποκτήσετε. Τουλάχιστον είναι χρήσιμα τον χειμώνα



LED παντού, η τελευταία λέξη της πρακτικής πλευράς της μόδας. Από πάνω, ο όγκος ανήκει στη βάση του top case, ειδάλλως η ουρά είναι πιο κομψή με μια πολύ λεπτή «κάτι-σαν-σχάρα»

Προβολείς από R1200GS, ρύγχος που (παραδοσιακά) δεν ακολουθεί το πιρούνι στη στροφή. Η ζελατίνα είναι μάλλον κοντούλα

Μιλώντας περί κατανάλωσης, τα 5.4 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα είναι μια εντυπωσιακή επίδοση, μια μέση τιμή που περιλαμβάνει άφθονη κίνηση Αθήνας με πολλή ζέστη καθώς και «αυτοκινητοδρομάδα» με ξεδιπλωμένο γκάζι – πάλι με πολλή ζέστη. Τιμή πάνω από 8 lt / 100 km δύσκολα είδα και αυτή στην εθνική με πολύ δυνατό κόντρα αέρα σε ανηφορικό κομμάτι προσπαθώντας να μην πέσω κάτω από τα 180. Λίγο αργότερα, στο ίσιωμα και με λιγότερο αέρα, για την ίδια ταχύτητα δεν ζητούσε πάνω από 6.5 lt / 100 km, ενώ ταξίδι με ταχύτητες ως 160 σπάνια θα οδηγήσουν την κατανάλωση καυσίμου πάνω από το 6. Καθόλου άσχημα, δεδομένου ότι με ένα – θεωρητικά μικρό – ρεζερβουάρ 16 λίτρων καταφέρνει να ξεπερνά εύκολα τα 230 χιλιόμετρα ως τη ρεζέρβα, η οποία αναλογεί στο ένα τέταρτο του ρεζερβουάρ, άρα εύκολα θα συμπληρώσει άλλη μια πενηνταριά χιλιόμετρα μέχρι να στεγνώσει εντελώς. Καθόλου άσχημα πράγματι. Αν η δουλειά σου απαιτεί κάτι σαν 50 χιλιόμετρα καθημερινά, με ένα ντεπόζιτο βγάζεις όλη την εργάσιμη εβδομάδα – χωρίς να σου λείψει ποτέ το γκάζι.

Το μυστικό όπλο

Η επιλογή σέλας στο F650GS στράφηκε προς μια ελαφρώς εντουράδικη γραμμή και η αλήθεια είναι πως μου φάνηκε κάπως σκληρή στην πρώτη επαφή. Είναι, εν τέλει, πιο άνετη απ' ότι φαίνεται αρχικά, αλλά σε πολύωρη παραμονή θα κουράσει. Αν έχεις σκοπό να φας πολύ χιλιόμετρο ενδεχομένως να σκεφτείς και μια ψηλότερη ζελατίνα. Η συγκεκριμένη κρατά τον αέρα σίγουρα μακριά από το στέρνο, αλλά στους δικούς μου 185 πόντους το κράνος ήταν όλο εκτεθειμένο στον αέρα. Πολλή ώρα με 160 στο πρόσωπο να γεμίζουν τους αεραγωγούς του κράνους, είναι όπως και να το κάνουμε λίγο κουραστικό. Το νέο BMW δείχνει μια σαφή προτίμηση σε δρόμους




DOT 256 M4 AS 6

μικρότερου πλάτους από τους αυτοκινητοδρόμους. Εκεί μπορεί να αναδείξει τα λιγότερο εμφανή όπλα του, αυτά που θα δει μόνο όποιος περάσει αρκετό χρόνο στη σέλα του. Η ομάδα εξέλιξής του στόχευσε στο απολύτως ουδέτερο στήσιμο, θέλοντας προφανώς να βολέψει κάθε είδους αναβάτη. Έτσι, έδωσε πολλή προσοχή στο ζύγισμά του και την ποιότητα των αναρτήσεών του. Απλές, προς συγκράτηση του κόστους προφανώς, με τις βασικές ρυθμίσεις στο αμορτισέρ και καμία στο πιρούνι, καταφέρνουν να αποδίδουν πολύ καλύτερα του αναμενόμενου – θα τολμούσα να πω ντροπιάζοντας αντίστοιχες μονάδες «χαμηλού κόστους» που επιλέγουν συχνά οι Ιάπωνες σε αντίστοιχα μοντέλα τους.

Αποδεικνύουν την αξία τους πρωτίστως στον τρόπο με τον οποίο το GS σιδερώνει κάθε είδους ανωμαλία στον δρόμο. Μικρές λακκούβες ή προεξοχές, τα ανακλαστικά «μάτια της γάτας», τέτοιου είδους ενοχλήσεις που στην Ελλάδα καραδοκούν ανά μέτρο για να σου χαλάσουν τη ζαχαρένια, για τον αναβάτη του BMW μετατρέπονται σε ασήμαντες λεπτομέρειες.

Θα μου πεις τώρα, «εντάξει έβαλαν σουμιέδες-αναρτήσεις και δεν μασάει στις λακκούβες, άντε στρίψε το έτσι…» Κι όμως, όπως διδάσκει αυτό το GS υπάρχει μια καλή ισορροπία που θα επιτρέψει λίγο παιχνίδι. Αφενός φροντίζουμε ώστε να υπάρχουν ικανές αποσβέσεις, έτσι δεν αρχίζουν πλεύσεις ή αναπηδήσεις των τροχών με κάθε εξωτερική διέγερση. Αφετέρου, έχει δοθεί πολλή σημασία στην επικοινωνία αναβάτη-ανάρτησης: το πιρούνι, εκτός από το να δουλεύει καλά, μεταφέρει με ακρίβεια πληροφορία στα χέρια του αναβάτη κι αυτό παράγει αίσθημα ασφάλειας. Δύσκολα μπορώ να φανταστώ κάποιον να έχει παράπονο από αυτές τις αναρτήσεις, εκτός αν:

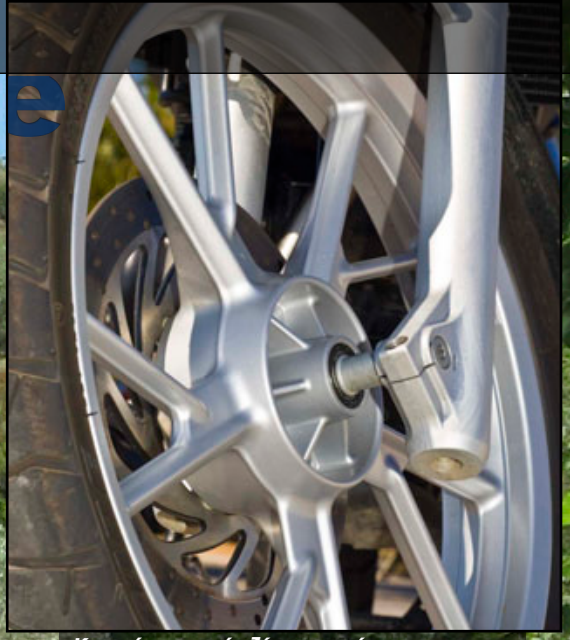
α) τον χαλάει που δεν έχει το ανάποδο του 800 για μούρη,

β) ξεκίνησε να ψωνίσει streetfighter και πήρε λάθος δρόμο.

Το F650GS στρίβει πολύ καλά για τα δεδομένα της κατηγορίας του. Ακολουθεί τις ορέξεις ενός δεξιού καρπού με έντονο κνησμό μπαίνοντας στη στροφή με αρκετά περισσότερα απ' όσα ενδεχομένως να σε ψήνει πως μπορεί κρίνοντας εκ της εμφάνισης – και αυτό μου άρεσε γιατί στα κατάλληλα χέρια γουρλώνει τα μάτια υπερφίαλων εγώ πολλών εκατοντάδων ίππων. Δεν σας κρύβω πως σε διαδρομές όπως η παραλιακή προς Σούνιο προτιμώ χίλιες φορές ένα καλοστημένο on-off από ένα τούμπανο SS, γιατί η διαδρομή της ανάρτησης και η εν γένει μεγαλύτερη ελαστικότητά του βοηθά να διασκεδάσω περισσότερο σε μια άσφαλτο που κυμαίνεται από ελεεινή ως στοιχειωδώς αξιοπρεπής, το ακριβώς αντίθετο από ένα τσιμεντένιο ξυράφι που μια φορά θα διώξει και μετά θα χρειαστεί τράτα για να σε μαζέψουν.

Εδώ οφείλω να προσθέσω ένα σχόλιο για ένα μυστικό

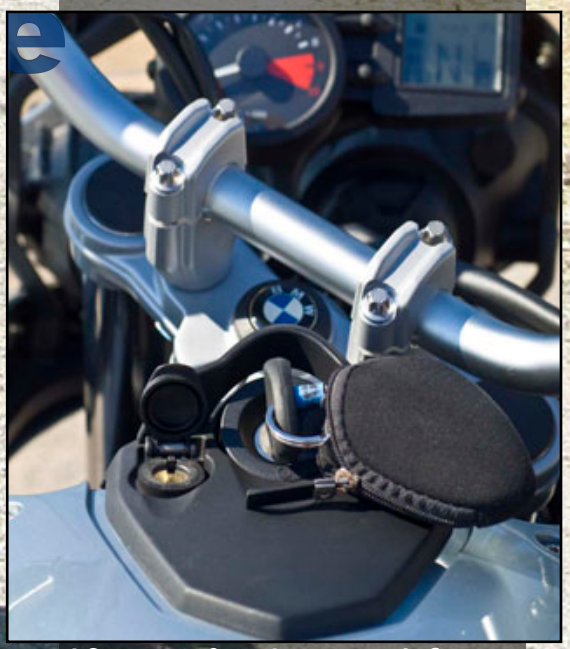




Κομψές οι χυτές ζάντες, υπέροχα τα Battle Wing



Πολύ καλό αμορτισέρ, χωρίς μοχλικό, με εύκολη προφόρτιση



Έξυπνα τοποθετημένος κεντρικός διακόπτης με πλαστική επιφάνεια για να μη γδέρνει το πλαστικό ρεζερβουάρ. Δίπλα μια ακόμη χρήσιμη ιδέα, μια παροχή ρεύματος 12V

όπλο της μοτοσυκλέτας αυτής. Μιλώ για τα Bridgestone Battle Wing τα οποία καβάλησα για πρώτη φορά στη ζωή μου και ομολογώ πως έμεινα με το στόμα ορθάνοικτο. Πρόκειται για ένα υβρίδιο ανάμεσα στα ασφάλτινα Battlax και τα μικτά Trail Wing, για να το πω απλούστερα, είναι ένα radial on-off λάστιχο. Στιβαρότατο, εξαιρετική συμπεριφορά στη στροφή με πολύ μεγαλύτερο περιθώριο κλίσης από ένα τυπικό on-off λάστιχο, αλλά στο χώμα το μόνο του προσόν είναι πως δεν καταστρέφεται τόσο γρήγορα όσο ένα ασφάλτινο.

Προφανώς το πάντρεμα αυτό αποδεικνύεται εξόχως πετυχημένο εκ του αποτελέσματος. Ένα λάστιχο που αμφιταλαντεύεται ανάμεσα σε δύο κόσμους με σαφέστερη προτίμηση προς αυτόν με τις ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες, σε μια μοτοσυκλέτα που ομοίως το παίζει δίπορτο, αλλά κυρίως βολεύεται σε στέρεα εδάφη.

Οι Γερμανοί μπορεί να το εντάσσουν στην οικογένεια G(elande) / S(trasse) – δηλαδή «Γη / Δρόμος» – μα στην ουσία το F650GS προτιμά εμφανώς να κινείται σε ασφάλτινες επιφάνειες και ακόμη καλύτερα σε στριφογυριστές επαρχιακές διαδρομές. Αν στην πορεία συναντήσει χώμα δε θα διστάσει καθόλου να περάσει, αλλά ούτε για τρελό παιχνίδι ενδείκνυται, ούτε να σερφάρει στη λάσπη θα ήθελε με αυτά τα λάστιχα. Χαλαρή διέλευση, δίχως άγχος, χωρίς φόβο και χωρίς πάθος.

Ο Γκρινιάρης

Μέχρι τώρα, η οικονομία της BMW στο 650GS δείχνει να τους βγαίνει. Μπορεί να έχει «χάσει» 14 άλογα, να κόντυναν οι διαδρομές των αναρτήσεών του και να μειώθηκε η οπτική γυαλάδα από το πιρούνι που δεν είναι χρυσό κι ανάποδο, αλλά επί τω έργω το αποτέλεσμα δείχνει θετικότατο.

Να μη γκρινιάξω και λίγο;

Θα έχετε καταλάβει ίσως πως αναφέρομαι στον ένα δίσκο μπροστά με τη διπίστονη Brembo. Στην πόλη (και τις ταχύτητές της) είναι αρκετά καλός. Θέλει δύναμη στη μανέτα αλλά δίνει καλό έλεγχο στο χέρι, δεν απειλεί εύκολα με μπλοκάρισμα και τελικά καταφέρνει να σταματήσει έγκαιρα τη μοτοσυκλέτα – αλλά όχι με δύο δάκτυλα στη μανέτα, βάλε κάτι παραπάνω! Η εικόνα αλλάζει σε ανοικτό δρόμο με πολλά χιλιόμετρα στο κοντέρ. Όσο πιο γρήγορα κινείται η μοτοσυκλέτα, τόσο περισσότερη δύναμη χρειάζεται στο μπροστινό φρένο για να αποδώσει και βέβαια όταν έχεις ξεπεράσει ταχύτητες της τάξης των 160 η απόσταση ακινητοποίησης δεν είναι πλέον η ενδεδειγμένη. Όσο κι αν το ξεζούμισα, σε τέτοιες περιπτώσεις το φρένο μου φάνηκε λίγο. Φανταστείτε το τώρα δικάβαλο και φορτωμένο, με τη διπλάσια αδράνεια…

Ευτυχώς, και το εννοώ αυτό, η BMW έχει κάνει άλματα προόδου με το ABS της. Η παλιά «γοτθικού» τύπου λειτουργία των πρώτων δύο γενεών του γερμανικού συστήματος αντιμπλοκαρίσματος έχει ραφιναριστεί σε πολύ μεγάλο βαθμό, αποκτώντας ταχύτερες και διακριτικότερες αντιδράσεις, αλλά και περισσότερο ρεαλισμό στις επεμβάσεις του. Ακόμη καλύτερα, δε, διαθέτει και επιλογή απενεργοποίησης.





Προσπαθεί πολύ ο κακομοίρης, αλλά δεν μπορεί να τα κάνει κι όλα μόνος του



Η τοποθέτηση του ρεζερβουάρ χαμηλά κάτω από τη σέλα αποδεικνύεται ευεργετική για το ζύγισμα της μοτοσυκλέτας



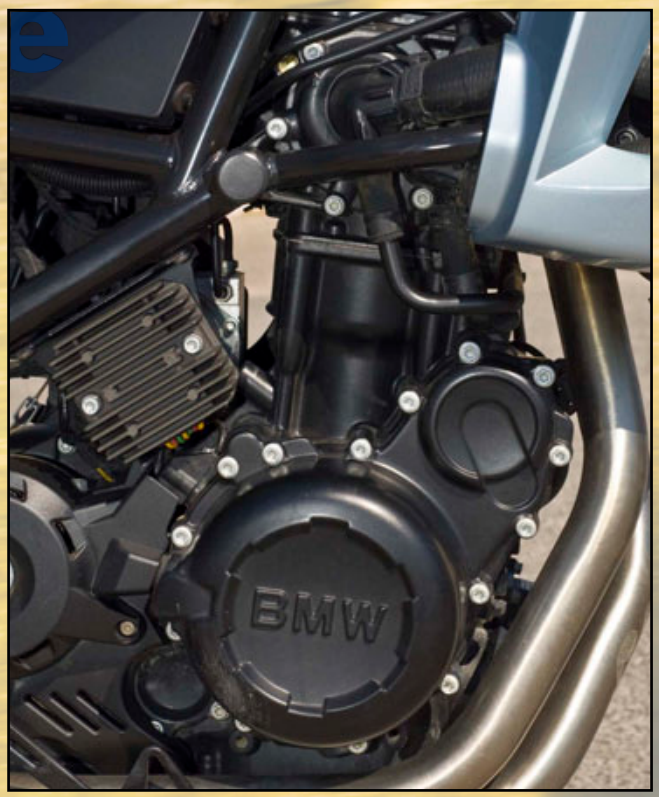
BMW δίχως Paralever; Σημεία των καιρών, μια παράδοση που ξεκίνησε πριν αρκετά χρόνια ένα άλλο F650 που το έλεγαν Funduro

Καταπατήσεις χωραφιών

Όταν το αντίκρισα για πρώτη φορά, τον περασμένο Νοέμβριο στο Μιλάνο, ομολογώ πως δεν του έριξα δεύτερη ματιά. Δίπλα του το 800 είχε τοποθετηθεί σε πιο προβεβλημένο σημείο, ήταν αυτό που όλοι περίμεναν να δουν και, όπως και να το κάνουμε, είναι πιο «μπούγιο». Μετά όμως άρχισα να το βλέπω διαφορετικά, ρίχνοντας λογικότερες ματιές, άρχισα να καταλαβαίνω ποιος και γιατί θα το αγόραζε. Προφανώς δεν ήμουν ο μόνος, καθώς εσχάτως το συναντώ στους δρόμους σε αρκετά μεγαλύτερη συχνότητα από το έτερο αδελφάκι του. Μήπως τελικά οι Γερμανοί ήξεραν πως το F650GS ήταν ο άσσος στο μανίκι τους; Με την τιμολόγησή του να πατάει στα χωράφια των μεσαίων δικύλινδρων on-off, στα μέρη του V-Strom και του Transalp, αναμφίβολα καλοβλέπει τους πελάτες τους και κάποιοι εξ αυτών θα καλοβλέπουν με τη σειρά τους το status της μπλε και άσπρης έλικας.

Ουσιαστικά το F650GS είναι ακριβότερο από αυτά, αλλά με διαφορά μικρότερη του χιλιάρικου και κάτω από το ψυχολογικό όριο των 8,000 ευρώ. Αυτά αφορούν στην βασική έκδοση, η οποία ωστόσο δεν υπάρχει ετοιμοπαράδοτη. Συγκεκριμένα, οι εισηγμένες στην Ελλάδα μοτοσυκλέτες αυτή τη στιγμή φορούν ένα συγκεκριμένο εξοπλισμό που περιλαμβάνει ABS, θερμαινόμενα γκριπ, υπολογιστή ταξιδίου και λευκά φλας, ανεβάζοντας την τιμή του στα 9,130. Όπως είναι εμφανές, η μοτοσυκλέτα που δοκιμάσαμε φέρει κι άλλα αξεσουάρ (χούφτες, κεντρικό σταντ, βάσεις για βαλίτσες και top case), γεγονός που προσθέτει μερικά ακόμη ευρώ στον λογαριασμό.

Αν κάποιος θέλει να παραγγείλει σήμερα το F650GS στη βασική του έκδοση ή με μια δική του επιλογή εξοπλισμού, θα πρέπει να περιμένει τουλάχιστον ως τον Σεπτέμβριο. Πολύ καλύτερα από το 2004, θα έλεγα, όταν για ένα R1200GS έπρεπε να περιμένεις 6-8 μήνες… <<



Διάνα έχει πέσει η BMW με αυτόν τον κινητήρα και μάλλον προορίζεται να μεγαλώσει κιόλας στο (κοντινό) μέλλον. Κάποιοι μιλάνε για 1200...


...το παίζει
δίπορτο αλλά κυρίως βολεύεται σε στέρεα
εδάφη...

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,320 mm
Πλάτος:	945 mm
Ύψος:	- mm
Μεταξόνιο:	1,578 mm
Ύψος σέλας:	820-790 mm
Βάρος κατασκευαστή:	199 kg (πλήρης υγρών)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, δικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	82 x 75.6 mm
Χωρητικότητα:	798 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς κατασκευαστή:	71 / 7,000 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	7.6 / 4,500 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος μηχανικός
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / 1,943
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2,412
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2,462 / 11
2α	1,750 / 15
3η	1,381 / 19
4η	1,174 / 22
5η	1,042 / 25
6η	0,960 / 27

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο χωροδικτύωμα, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	36°
Ίχνος:	97 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	180/43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	170 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.50 x 19in
Ελαστικό:	110 / 80 - 19
Φρένο:	Δίσκος 300mm, δαγκάνα Brembo 2E

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	3.50 x 17in
Ελαστικό:	140 / 80 - 17
Φρένο:	Δίσκος 265mm, δαγκάνα Brembo 1E

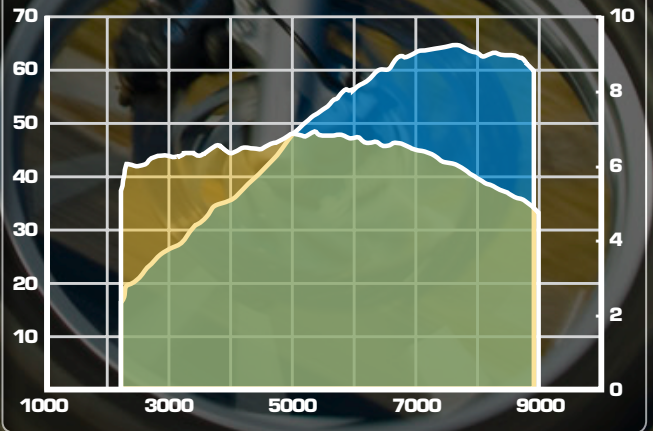
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	16 lt / 4 lt ρεζέρβα
Μέση κατανάλωση:	5,4 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	296 km

Το F650GS, με αριθμό πλαισίου 25789 και 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 32.8C, υγρασία 9%, ατμοσφαιρική πίεση 1002mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 65 / 7,700
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 6.9 / 5,000





BMW F650GS
BMW MOTORRAD HELLAS A.E.
ΤΙΜΗ: 7,900€

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

long term



Από αυτό το μήνα γινόμαστε ευτυχείς κάτοχοι όχι ενός, αλλά δύο KTM Supermoto, τα οποία θα μοιραστούμε με όσους από εσάς θέλετε να τα οδηγήσετε!



KTM 690 Supermoto & 950 Supermoto Voyager



Καλώς τα παιδιά

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, **φωτο:** Δημήτρης Ταυλίκος, Κων/νος Δάλλας



Ελάχιστες μέρες πριν "κλείσει" το τεύχος, παραλάβαμε τα δύο KTM που θα μείνουν στα χέρια μας για περίπου 6 μήνες - και το μόνο που προλάβαμε να τους κάνουμε ήταν να τα πάμε για πλύσιμο, προετοιμάζοντας σωστά το έδαφος...



Σας είπαμε τα νέα για τις δοκιμές μακράς διαρκείας του eBike; Ξέρω, πρόλαβε και έγραψε δυο αράδες ο Σπύρος στο editorial, αφήνοντας εμένα να δώσω τις εξηγήσεις... Καινούργιο μέσο είμαστε, καινούργιες ιδέες κουβαλάμε στα κεφάλια μας - και ευτυχώς που βρίσκουμε υποστηρικτές στην αντιπέρα όχθη, δηλαδή τις αντιπροσωπείες μοτοσυκλετών. Το συζητούσαμε καιρό με την KTM και να που έφτασε η ώρα να το κάνουμε πραγματικότητα. Στην πορεία, τα δεδομένα άλλαξαν ελαφρώς, αφού στην αρχή προγραμματίζαμε να έχουμε μια μοτοσυκλέτα στη διάθεσή μας - έλα όμως που η ιδέα άρεσε τόσο στους ανθρώπους της KTM που μας έδωσαν δύο!



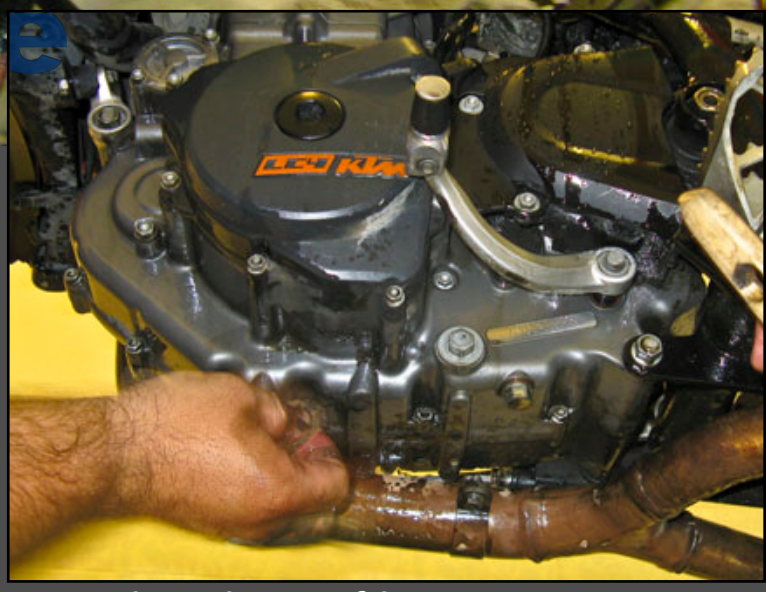
Πριν το πλύσιμο, επιβάλλεται ένα σχολαστικό καθάρισμα της αλυσίδας



"Φορτωμένο" δημοσιογραφικά χιλιόμετρα, αλλά δεν κάνει ούτε κιχ...



Ο Κώστας βάζει τα ματζούνια του και τα πινέλα του με ιδιαίτερη προσοχή...



...για να φτάσει να κάνει την "κοιλιά" του κινητήρα να δείχνει σαν καινούργια!

Και ποια είναι επιτέλους η περιβόητη ιδέα; Να πάρουμε τις μοτοσυκλέτες για δοκιμή μακράς διαρκείας -να σας περιγράφουμε δηλαδή πως τσουλά η καθημερινότητά μας στις σέλες τους- και, ταυτόχρονα, να τις δίνουμε στους αναγνώστες μας να τις οδηγούν και να γράφουν τη γνώμη τους σε δύο ξεχωριστές σελίδες που έχουν δημιουργηθεί αποκλειστικά γι' αυτό το σκοπό στο eBike.gr. Και όχι, δεν θα περιοριστούμε στις συνθήκες ενός τυπικού test ride που μπορείτε να πάτε να κάνετε μόνοι σας σε κάποιο κατάστημα, αλλά θα φροντίσουμε οι συνθήκες να είναι τέτοιες που να μπορείτε να τις απολαύσετε στο περιβάλλον για το οποίο προορίζονται να κυκλοφορούν. Δεσμευόμαστε ότι θα κάνουμε ό,τι περνάει από τα χέρια μας για να ικανοποιήσουμε την περιέργεια όσων περισσότερων αναγνωστών, καθώς και να ικανοποιήσουμε κάθε επιθυμία - όπως για παράδειγμα να τις οδηγήσετε σε κάποια αγαπημένη διαδρομή. Πάμε τώρα να γνωρίσουμε τα δύο νέα μέλη της οικογένειας του eBike και παρακάτω θα ασχοληθούμε με το πως και πότε...

950 Supermoto Voyager

Ως ψηλότερος και πιο γρήγορος στο eBike, απέκτησα την επιμέλεια -και "ιδιοκτησία"- του μεγάλου Supermoto με συνοπτικές και απόλυτα δημοκρατικές διαδικασίες. Το πορτοκαλί παιχνίδι μας ήρθε με 3,587km στο οδόμετρο -μόλις που έχει στρωθεί δηλαδή-, και μια προίκα που στο άκουσμά της και μόνο πλησιάζεις επικίνδυνα τη μέρα που θα μπεις σε έξοδα... Η έκδοση Voyager στην οποία διατείθονται τα τελευταία κομμάτια του 950SM έρχεται πακέτο με τελικά τιτανίου της Akrapovic, σαμάρια, μεταλλικές βάσεις για να τα στερεώσεις, καθώς και ένα tank bag μαζί με τη βάση του - πλαστικό ρεζερβουάρ γαρ, για να μη πιάσουμε το ακανόνιστο σχήμα του. Όλα αυτά στα 10.990€ - και άντε μετά να περάσεις έξω από τράπεζα και να μην μπεις μέσα...





Πανέμορφες, αλλά ήσυχες οι Akrapovic με τις τάπες. Μέρες τώρα, αναπνέουν ελεύθερα...



Ο ολικός χιλιομετρητής λίγο μετά την παραλαβή της μοτοσυκλέτας

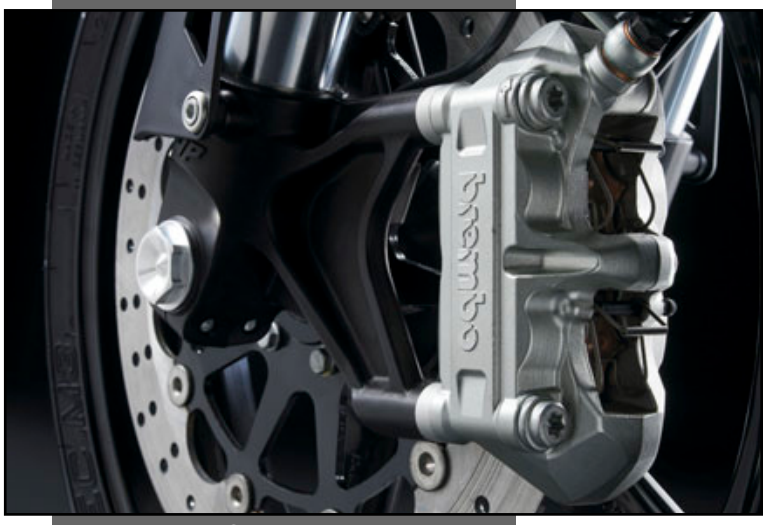




Αστικός τρομοκράτης με τουριστικές ανησυχίες γίνεται; Εύκολα...



Το tank bag με συνοδεύει στις καθημερινές μου μετακινήσεις, αλλά δυστυχώς δεν χωράει το laptop μου...



Τρεις τέτοιες δαγκάνες έχουν στο σύνολό τους τα δύο SM. Οι αντλίες είναι διαφορετικές

Το δικό μας 950SM φορά και την after market ζελατίνα που δεν συνοδεύει την έκδοση Voyager - μικρό το κακό, μεγάλη η ευχαρίστηση, καθώς κάτι δείχνει να κάνει σε ταχύτητες που ξεπερνούν τα 150km/h, παρότι δονείται έντονα, προσφέροντάς σου κάτι να ασχολείσαι στις βαρετές ευθείες. Τα λάστιχά του είναι σε εξαιρετική κατάσταση και τα φρένα του έχουν πολλά χιλιόμετρα ζωής. Με δυο λόγια, το 950 είναι έτοιμο να υποστεί ό,τι το προστάξουμε - με πρώτη και καλύτερη την μετάβασή του στην πίστα των Σερρών σε λιγότερο από δέκα μέρες - οδικώς. Ένα μικρό πρόβλημα που υπήρχε με τον παραγόμενο θόρυβο έχει ήδη λυθεί - ένα 4άρι allen και μια πένσα ήταν αρκετά για να αφαιρεθούν οι τάπες από τις Akrapovic και να απελευθερωθεί ο σωστός, μπάσος, δυνατός ήχος του δικύλινδρου που φωλιάζει ανάμεσα στα πόδια σου. Την πρώτη κιόλας μέρα που το πήρα στα χέρια μου, κάποιος ανάγωγος το πέταξε κάτω παρκαρισμένο και -ω τι έκπληξις- δεν άφησε στοιχεία. Περισσότερα όμως γι' αυτό στη σχετική ιστοσελίδα...

690 Supermoto

Το πορτοκαλί μικρό έφτασε στα χέρια μας αρκετά ταλαιπωρημένο, έχοντας υπηρετήσει στο δημοσιογραφικό στόλο της KTM για σχεδόν ένα ολόκληρο χρόνο. Το οδόμετρό του έγραφε 9,450km, από τα οποία σχεδόν όλα έχουν γίνει στα χέρια δημοσιογράφων - και όποιος κατάλαβε, κατάλαβε. Ωστόσο, η ιδέα να ξεκινήσουμε τη δοκιμή μακράς διαρκείας με μια αρκετά ταλαιπωρημένη μοτοσυκλέτα δεν έμοιαζε καθόλου κακή, καθώς είναι μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία να διαπιστώσουμε την παρεξηγημένη αξιοπιστία των πορτοκαλί μοτοσυκλετών - γιατί πολλά πράγματα έχουν αλλάξει από την εποχή που τα KTM τα έβλεπες πιο συχνά στο συνεργείο απ' ότι στο δρόμο. Προτού παραλάβουμε τη μοτοσυκλέτα, η KTM φρόντισε να την επαναφέρει στην αρχική της κατάσταση -όσο αυτό είναι εφικτό-, κάνοντας ένα πλήρες σέρβις και τσεκάροντας ότι λειτουργούν τα πάντα. Τα πλαστικά είχαν κάποιες μικρογρατσουνιές και κόλλες από αυτοκόλλητα, αλλά ας είναι καλά ο Κώστας Σμπρίνης με το wash & go μαγαζί του (καλές δουλειές είπαμε;), που έβαλε τις αλοιφές του και τα βερνίκια του, χάρη στα οποία επανέφερε σε σχεδόν καινούργια κατάσταση τα πλαστικά του 690. Τα ελαστικά του είναι σε πολύ καλή κατάσταση, αλλά δεν αντέχουν και πολλά με αυτή τη ζέστη που επικρατεί αυτές τις μέρες. Φρένα και συμπλέκτης δουλεύουν όπως πρέπει - με μόνο πρόβλημα την αδυναμία του διακόπτη να κλειδώσει το τιμόνι, πράγμα που οφείλεται ως φαίνεται σε κάποια πτώση, στην οποία έσπασαν τα "δόντια" που κρατάνε το τιμόνι γυρισμένο αριστερά. Η KTM μας βεβαίωσε ότι με την πρώτη επίσκεψη στις εγκαταστάσεις της, το πρόβλημα θα λυθεί.

Υπεύθυνος για το 690 Supermoto είναι από σήμερα ο Σπύρος Τσαντήλας - ίσως ο πλέον κατάλληλος στο eBike που μπορεί να έχει ολοκληρωμένη άποψη για



Ίσως η πιο ιδιόμορφη μάσκα που έχετε συναντήσει σε μοτοσυκλέτα




Hell
in
Store
THE NEW KTM RC8
FIRE STARTER
PsyWorks – damofli.com
HELLINSTORE 500 - Λ. Βουλιαγμένης 500, Αθήνα T: 210 99 27 212 - 213 - 214
HELLINSTORE 002 - Λ. Καλλιρρόης 16 Αθήνα T: 210 94 28 996, F: 210 92 19 657
HELLINSTORE 007 - Μιχαλακοπούλου 193 Αθήνα T: 210 77 74 277, F: 210 77 74 277
HELLINSTORE 018 - 34ου Συντ Πεζικού 16 Πειραιάς T: 210 41 14 415, F: 210 41 14 416
www.hellinstore.com
KTM

τις αρετές και τα μειονεκτήματα ενός μονοκύλινδρου πόλης, καθώς τέτοια είναι (εντάξει, στο πολύ περίπου) και η προσωπική του μοτοσυκλέτα. Μέσα από την ιστοσελίδα του 690SM, ο Σπύρος θα σας περιγράφει τις περιπέτειές του με το μικρό Supermoto, και θα φροντίζει να αναρτώνται άμεσα οι απόψεις των αναγνωστών που το οδηγούν.

Και εγώ θέλω! Τι κάνω;

Για αρχή, λίγη ακόμη υπομονή, καθώς όλα αυτά τα καινούργια πράγματα που ξεκινάμε από αυτό το τεύχος είναι ο λόγος που καθυστερήσαμε την έκδοσή του κατά μια μέρα. Οι ιστοσελίδες των δύο μοτοσυκλετών θα είναι στη διάθεση του κοινού αργά το βράδυ της Τετάρτης 2 Ιουλίου, μέσα από τις οποίες θα μπορείτε να δηλώσετε το ενδιαφέρον σας για να τις οδηγήσετε. Για να γίνει το αίτημά σας δεκτό, λάβετε υπόψη τις εξής απλές προϋποθέσεις: να έχετε δίπλωμα ανεξάρτητων κυβικών, να βρίσκεστε είτε στην Αθήνα ή σε κάποια άλλη πόλη από τις οποίες σκοπεύουμε να περάσουμε (Θεσσαλονίκη σίγουρα, Πάτρα και Κρήτη βρίσκονται στα σχέδια), να συμπληρώσετε το έντυπο αξιολόγησης που ζητά η KTM Ελλάς σε όλα τα test ride της και -φυσικά- να μας στείλετε ένα κείμενο τουλάχιστον 500 λέξεων και μια-δυο φωτογραφίες από τη βόλτα σας. Δεν νομίζω ότι ζητάμε πολλά... Εμείς από την πλευρά μας, θα φροντίσουμε να έχετε τις μοτοσυκλέτες στη διάθεσή σας όση ώρα θέλετε, καθώς και η διαδρομή στην οποία θα τις οδηγήσετε να είναι τέτοια που να σας δίνει την πλήρη εικόνα των δυνατοτήτων τους.
Η KTM Ελλάς έχει δεσμευθεί ότι θα παρακολουθεί από κοντά τις ιστοσελίδες και θα απαντά άμεσα και υπεύθυνα σε όλα τα ερωτήματα των αναγνωστών μας - και έχουμε κι άλλα για αργότερα, όπως δωράκια της KTM στους καλύτερους "για-μια-μέρα-συντάκτες" του eBike, αυτούς που πάλι εσείς θα επιλέξετε.

Long Term Test με νόημα

Το εύκολο για εμάς θα ήταν να πάρουμε τις μοτοσυκλέτες και να τις "σπαταλάμε" στην καθημερινή μας μετακίνηση και τις διακοπές μας. Μετά, θα τις επιστρέφαμε φορτωμένες με χιλιόμετρα, έχοντας ξοδέψει μερικές σελιδές για να περιγράφουμε πόσο μέλι-γάλα είναι τα πάντα γύρω από αυτές. Υπάρχει άλλωστε τίποτα καλύτερο από το να κυκλοφορείς με "τσάμπα" μοτοσυκλέτα, να έχεις τσάμπα σέρβις και αναλώσιμα, και να αφήνεις τη μονάκριβή σου να ξεκουράζεται στο γκαράζ; Μάλλον όχι.
Τώρα όμως, τα πράγματα είναι πολύ διαφορετικά. Θα μπούμε όλοι μαζί στο κόλπο και το μόνο σίγουρο είναι ότι όλοι μας θα βγούμε κερδισμένοι - και κυρίως εσείς, που θα έχετε και την ευκαιρία να τσεκάρετε τα γραφόμενά μας, καθώς και το κατά πόσον τα "φιλτράρουμε". Περιμένουμε τις αιτήσεις σας και θα τα πούμε από κοντά - δεν μπορεί, κάποιο από τα δύο KTM θα σε ενδιαφέρει να οδηγήσεις, έστω και από καθαρή περιέργεια...



Η ζελατίνα δεν είναι στάνταρ, αλλά στάνταρ τη χρειάζεσαι αν θέλεις να αξιοποιήσεις τα βαλιτσάκια σου

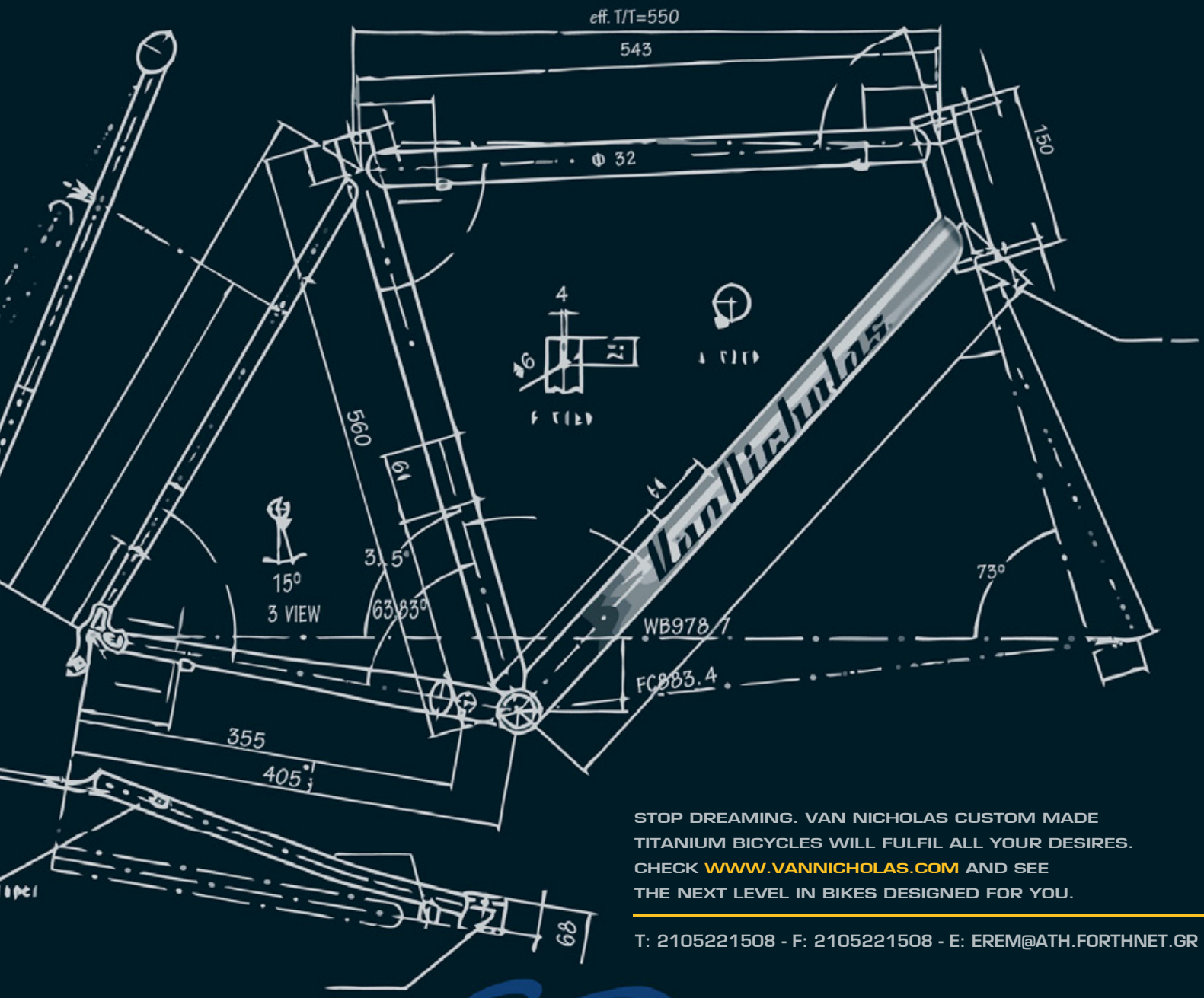


Στις φωτογραφίες, δείχνει τόσο ήρεμο και αθώο...



Van Nicholas

DREAMS COME TRUE



STOP DREAMING. VAN NICHOLAS CUSTOM MADE TITANIUM BICYCLES WILL FULFIL ALL YOUR DESIRES. CHECK WWW.VANNICHOLAS.COM AND SEE THE NEXT LEVEL IN BIKES DESIGNED FOR YOU.

T: 2105221508 - F: 2105221508 - E: EREM@ATH.FORTHNET.GR

Frederik

ΠΟΔΗΛΑΤΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ - SERVICE

ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 51 (ΣΤΟΑ Α), 104 32 ΑΘΗΝΑ

feature



Κοιτάξτε φάτσα και απαντήστε με ειλικρίνεια: είναι δυνατόν αυτός ο τύπος να μην πέρασε καλά στον πρώτο αγώνα αντοχής με kart που διοργάνωσε το bikenet;


Arai
HELMET
AIRTECH



Πάμε για κάρτ;

κείμενο: Δημήτρης Λασιθιωτάκης **φωτό:** Σάββας Κουρίδης



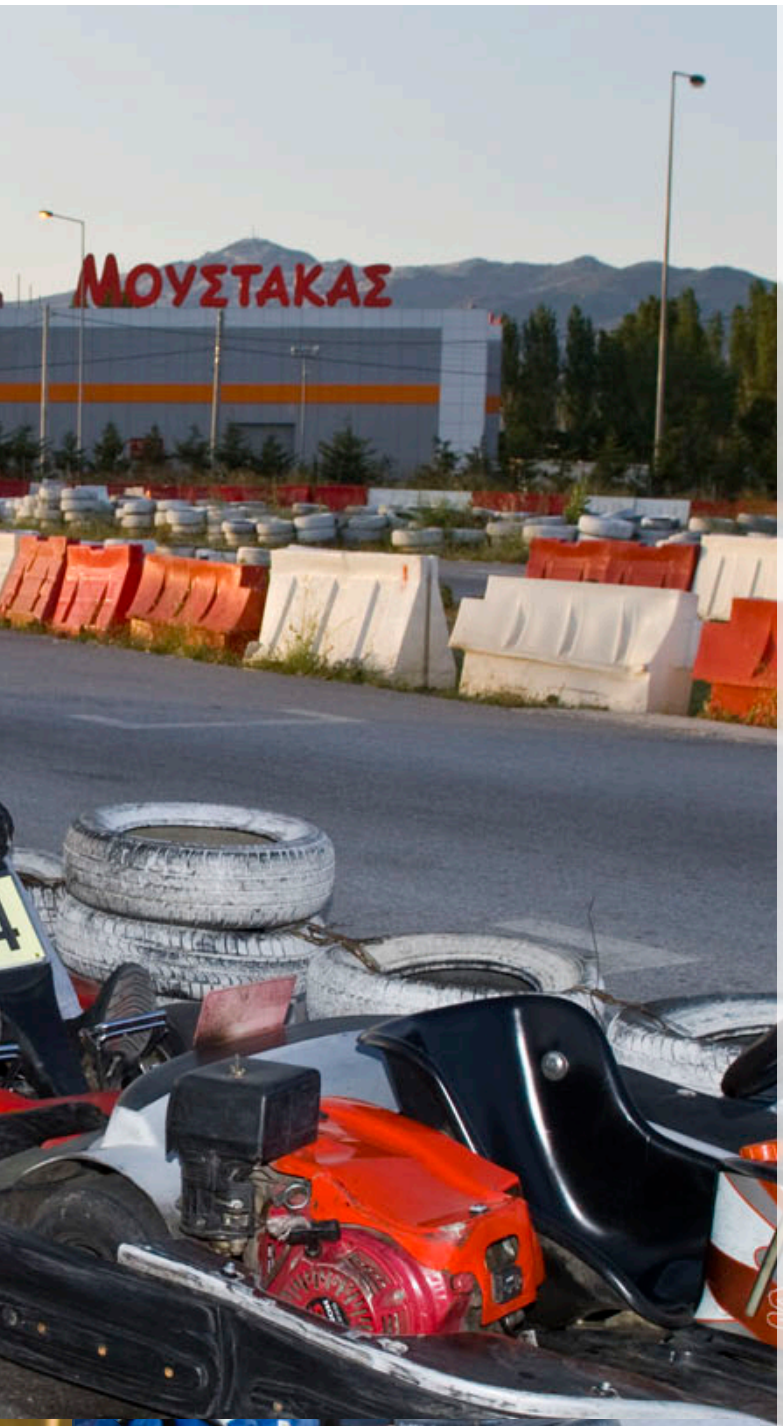
Είμαι Αγγλία και λαμβάνω τηλέφωνο από φιλικό γουρούνι (aka: pig) για να βάλω κι εγώ τον μικρό οβολό μου στο "έργο" που λέγεται eBike. Όπως απροκάλυπτα καταλαβαίνει κανείς απ' τον τίτλο (και του είπα να βάλουμε κάτι άσχετο για παραπλάνηση αλλά δεν με άκουσε....), μιλάμε για ένα review του πρώτου (ιστορικά...) αγώνα αντοχής με καρτ που διοργανώθηκε μέσω του Bikenet.gr



Ανεφοδιασμός με εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας



Ο Vtec στο κυνήγι της Noela. Ορκίζεται ότι δεν την τράκαρε αυτός



Όλα ξεκίνησαν από ένα μικρό post της Βάλερι το οποίο έπεσε στην αντίληψή μου ένα βράδυ στο σπίτι... Δυστυχώς δεν διαβάζω πλέον τόσο τακτικά bikenet. Το αφεντικό έχει μία έμμονη ιδέα ότι θα μας κλέψουν με ηλεκτρονικό παλμό τις πατέντες μας από τους υπολογιστές γιατί αυτός έχει εφεύρει το Ίντερνετ και ξέρει τάχα μου πως γίνονται αυτά και άλλα τέτοια ευτράπελα. Θεωρεί δεδομένο λοιπόν εν έτη 2008 να μην έχει κανείς ίντερνετ στη δουλειά. Έτσι, έχω αναθέσει τα καίρια update σε φίλους μου... Είναι λοιπόν Τρίτη; Τετάρτη; Κάπου εκεί. Είμαι δουλειά, δουλεύω κι εγώ μέσα σ' αυτήν την μυρμηγκοφωλιά βγάζοντας το ψωμάκι μου με το Alt-Tab να κάνει υπερωρίες και χτυπάει το τηλέφωνο...

- Τι κάνεις την Τετάρτη τέσσερις του μηνός;
- (σκεπτικός...) αναλόγως (αν είναι χώσιμο το αποφεύγω πάραυτα...)
- Παίζει αγώνας 2ωρος αντοχής με καρτ
- Δηλαδή; (ο βλάξ...)
- Είκοσι λεπτά ο κάθε οδηγός, για μία ώρα. Μετά διάλειμμα μίας ώρας για ανεφοδιασμό και σχόλια και μετά δεύτερη ώρα αγώνα. Είσαι;
- Ποιοι είμαστε; (ο παράξενος....)
- Εγώ (CD), εσύ (VFR) και ο Γιώργος (VTEC).
- Μέσα κιόλας!

Τυγχάνει να ετοιμάζεται η ίδια ακριβώς ομάδα για τον 6ωρο αγώνα αντοχής στις Σέρρες και έχω αρχίσει και παίρνω την πώρωση. Έχω μία βδομάδα να ετοιμαστώ ψυχολογικά και να αναλύσω τις εχθρικές ομάδες... Δεν έχω την παραμικρή ιδέα που είναι η πίστα, έχω να μπω σε καρτ από το '94; '95; Κάπου εκεί, αλλά τουλάχιστον είμαι σε καλύτερη μοίρα απ' όσους (φαινομενικά) έχουν μαύρα μεσάνυχτα από οχήματα με τέσσερις ρόδες...

Ζυγίζω τους αντιπάλους

Γυρνάω από τη δουλειά το βράδυ, με βερμούδα παντελόνι για να φαίνεται η γάμπα προς τέρψιν του γυναικείου πληθυσμού της Αθήνας και κάπου στην Κηφισίας σκέφτομαι τις αντίπαλες ομάδες...

Ομάδα 1: Airzizel, Carpe και ikol

Ο Carpe πρέπει να είναι αρκετά καλός. Ο Ζιζέλ είναι εύσωμος (χοντρό δεν τον λες όμως....) και τον ikol τον ξέρω μόνο ως ψευδώνυμο...

Ομάδα 2: VFR, VTEC, CD

Το φαβορί της ημέρας. Ο CD αν πιάσει τιμόνι στα χέρια του εις τα εξ' ων συνετέθη και ο VTEC είναι οχιά διμούτσουνη. "Δεν μπορώ και δεν ξέρω και δεν βολεύομαι". Εντάξει. Ξέρω κι άλλους με 50 νούμερο παντούφλες αλλά δεν κάνουν έτσι... Μπαααααα... Εγώ κρατώ χαμηλό προφίλ μιας και δεν είναι η πρώτη φορά που γίναμε ρεζίλι... Απλά θα πω ότι αν ήμουν πίστα, και ένας VFR έκανε βόλτα μέσα μου, δεν θα ήθελα με την καμία να ήμουν προστατευτικό λάστιχο σ' εκείνη τη ρημαδοφουρκέτα πριν τα pits…



Ο Illuminatios αγριεύει για να τρομάξει τον ανταγωνισμό

Ομάδα 3: Dimdoc – 888junior – kavadias
Ο γιατρός δεν μπορεί να τα κάνει όλα και τον 888 τον έχω για καθαρά μηχανόβιο στο μυαλό μου. Για τον Καβαδία δεν έχω την παραμικρή ιδέα αλλά δεν πρέπει να είναι και κανένας Βατάνεν...

Ομάδα 4: Valerie – Astroman – Kefalas
Η Βάλερι απ' ότι θυμόμουν δεν τα πάει καλά με ότι έχει τέσσερις ρόδες στην άσφαλτο, ο Άστρομαν πρέπει να είναι για Dragster και ο Κεφάλας πρέπει λογικά να αποσυντονίσει το καρτ. Τέτοιο κεφάλι μαζεύει πολλά g….

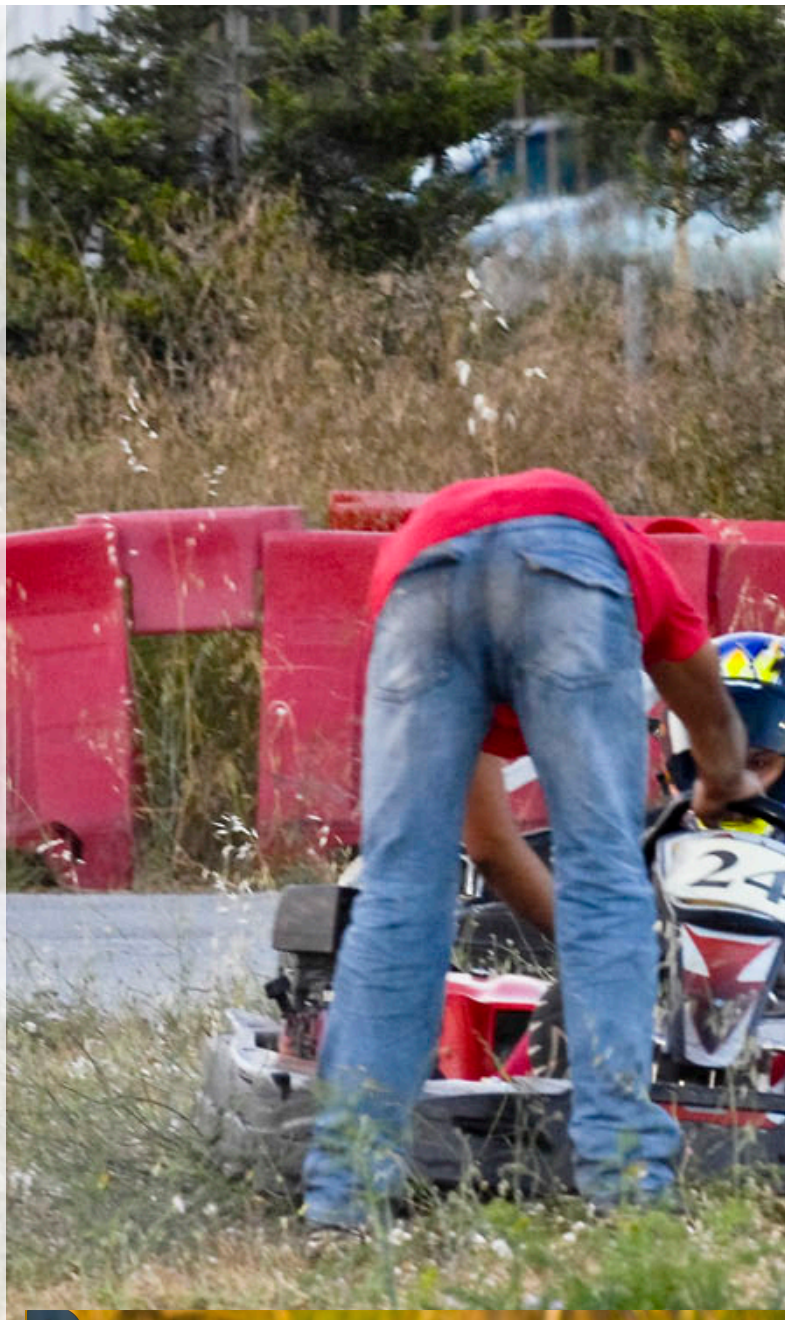
Ομάδα 5: Doc – Antoniss – Akis
Ο έτερος γιατρός έχει τύχει να με πετάξει Σέρρες με ένα Alfa Romeo 33 του εξηντατέσσερω και ξέρω ότι άμα σεληνιαστεί δεν τον κάνεις εύκολα καλά... Είμαι σίγουρος ότι ο Αντώνης θα φάει μαύρη (έχει μαζέψει αρκετές στις Σέρρες) και φοβάμαι ότι αν γίνει στραβή μπορεί να τις φάμε εύκολα από τον Άκη... Η ομάδα 5 κρίνεται ως άκρως επικίνδυνη για τον αγώνα.

Ομάδα 6: Ck - Alexis – illuminatios
Όχι, ο Calvin (Klein) δεν ήταν μαζί μας αλλά μαζί με τον Αλέξη και τον Ιλλουμινάτιο θα ήταν σίγουρα μια τρελή αλλά όχι υπολογίσιμη δύναμη (και να' ξερες...)

Ομάδα 7: Νοέλα – Κουρίδης – Μπούστας
Στην αρχή έκανα ότι δεν αντελήφθην... Η Νοέλα δεν έχει δίπλωμα αυτοκινήτου και ο Κουρίδης σίγουρα θα τράβαγε φωτογραφίες.... Άρα; Άρα θα τους ξελάσπωνε ο Μπούστας; Πόσο δηλαδή πιο γρήγορα να γυρνάει; Μισή ώρα; Έλεος... Καλή η ομάδα αλλά ένα χελιδόνι δεν φέρνει την άνοιξη.

Ομάδα 8: Kstefanos – τ0υκηθεμπλ0μ – Zan
Ο Στέφανος είναι άγνωστος. Ο τουκηθεμπλόμ έχει καταφέρει να γυρίσει τούμπα αυτοκίνητο σε δημόσιο δρόμο άρα θέλει προσοχή όταν τον έχεις απέναντι και ο Ζαν είναι πιθανότερο να φέρει τίποτα γόβες Fornarina (έχω ψάξει στο ίντερνετ και έχω βρει ότι αυτό είναι πραγματικό όνομα....) να βάζει τακούνια παρά να οδηγάει, οπότε άλλη μία ομάδα εκτός...

Η μέρα της κρίσης
Με τα πολλά φτάνω σπίτι και η επόμενη μέρα περνάει γρήγορα. Παίρνω μαζί μου τις μπότες μου, γάντια και κράνος, μπουφάν και πηγαίνω στο σημείο ραντεβού που έχουμε δώσει με τον VTEC. Άγγλος ο ψηλός (καταγωγή Λονδίνο – βαθιά κέντρο), μου στέλνει μήνυμα ότι δεν μπορεί, θα αργήσει και τα σχετικά. Ψάχνω μόνος να βρω κάτι στο οποίο δεν έχω ξαναπάει (υπάρχει δηλαδή μόνο στην φαντασία μου), και καταλήγω σε ένα Lidl που έχει παρακάτω να με κυνηγάνε κάτι σκυλιά μέσα στο πάρκινγκ (ζήσαμε μεγάλες στιγμές). Όταν πια φτάνω στην πίστα, είναι εκεί οι περισσότεροι αλλά γίνεται μια αναδιοργάνωση με τις ομάδες, την οποία και αδυνατούσα να παρακολουθήσω λόγω ευφορίας... Μέσα στην καλή χαρά περιμένουμε και





Ο Αλέξης ήλπιζε ότι θα έβλεπαν όλοι την πλάτη του...

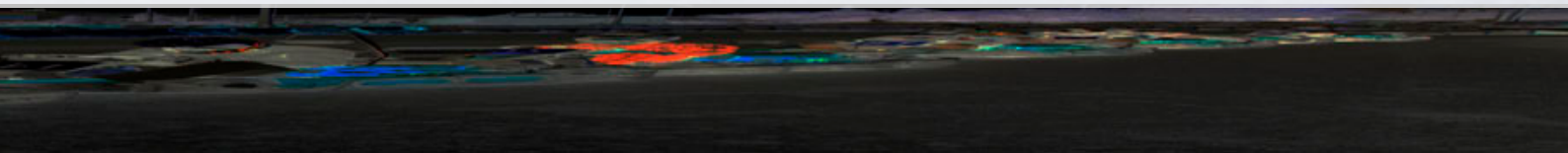




Ο Ντίνος βλέπει τις πιθανότητες για νίκη να εξαφανίζονται στο βάθος



Ο Vtec ανακαλύπτει πως χάνεις χρόνο ντριφτάροντας





Ο Μπούστας παίρνει οδηγίες τακτικής από τη Noela

CD και Μπούστας στοιχηματίζουν ποιός θα φύγει στη γλιστερή K1



τους άλλους, κάνοντας τα πάντα για να ρίξω την ψυχολογία του Μπούστα και του Carpe, ο οποίος έχει έρθει από αγώνα παγκοσμίου με φόρμα για καρτ, γάντια καρτ, εσωτερική φόρμα αντιιδρωτική και άφλεκτη σε λευκό χρώμα της Sparco με ειδικό άρωμα μπανάνας (την βάζεις λέει κοντά σε πιθήκους και χοροπηδάνε), ενώ ο Μπούστας έχει πάρει από κοντά την Νοέλα και προσπαθώ να τους αποσυντονίσω κάνοντας κύριες επεμβάσεις στους διαλόγους τους...

Αρχηγός της ομάδας μας ορίστηκε ο VTEC μιας και έχει αυτό το... αρχηγικό ας πούμε στη φυσιογνωμία του (παππούς του λέει ήταν ο Βασίλειος ο Βουλγαροκτόνος). Ορίστηκε να κάνουν οι αρχηγοί τα δοκιμαστικά και να πάρουν χρόνο εκκίνησης και χαίρομαι απίστευτα που δεν έγινε καμία στραβή να βάλουν αρχηγό εμένα γιατί θα κοντραριζόμουνα άνετα με την Νοέλα για το ποιος θα φύγει πρώτος... με... εχμ... όπισθεν. Ο Γιώργος μας βγάζει μπροστά στην σχάρα εκκίνησης. Δεύτεροι; Τρίτοι; Κάπου εκεί. Είμαστε πάντως χρονικά πολύ καλύτερα από τους άλλους και ο Γιώργος φαίνεται αρκετά σταθερός. Τα καρτ στήνονται, η εξέδρα παραληρεί και ο 2ωρος αγώνας αντοχής ξεκινάει! Ο Γιώργος είναι τόσο σταθερός που έχω αφοσιωθεί στις δημόσιες σχέσεις μου, είτε με τις κοπέλες που ήταν στο μαγαζί (πήρα λέει και ένα τηλέφωνο – τη συσκευή εννοώ), είτε με φίλες που είχαν έρθει και είμασταν "μπλα μπλα μπλα Ιλλουμινατιος... μπλα μπλα μπλα μηχανή... μπλα κράνος μπλα DT"... Ένας θεός ξέρει τι κουβαλάνε οι γυναίκες στο κεφάλι τους και σίγουρα δεν μπορούσα να ακολουθήσω την συζήτηση αφού καθόμουν σε αναμμένα κάρβουνα. Και κυριολεκτώ λέει, κάποιος είχε ανάψει τζάκι το προηγούμενο βράδυ και είχε αφήσει τα κάρβουνα στην καρέκλα μου - συγνώμη παρασύρθηκα. Η Νοέλα πηγαίνει περιέργως καλά, αφηνιασμένη τελείως μην αφήνοντας το γκάζι πουθενά με τρελή ταχύτητα εισόδου που σε κάνει να κλείνεις τα μάτια σου σαν θεατής γιατί είσαι 99% σίγουρος ότι δεν υπάρχει περίπτωση να στρίψει πηγαίνοντας έτσι... Πράγμα που συμβαίνει στην K2 όταν την κλείνει ένα άγνωστο καρτ (ο οδηγός παρακαλείται να στείλει e-mail στο περιοδικό – για βραβείο μιας και καθυστέρησε την ομάδα που ήταν ο Μπούστας), και το καρτ φεύγει ευθεία τινάζοντας στον αέρα τα πλαστικά προστατευτικά... Η Νοέλα σηκώνεται, το καρτ έχει ελάχιστες ζημιές και ξαναμπαίνει στον αγώνα απτόητη...

Πως έσωσα την ομάδα

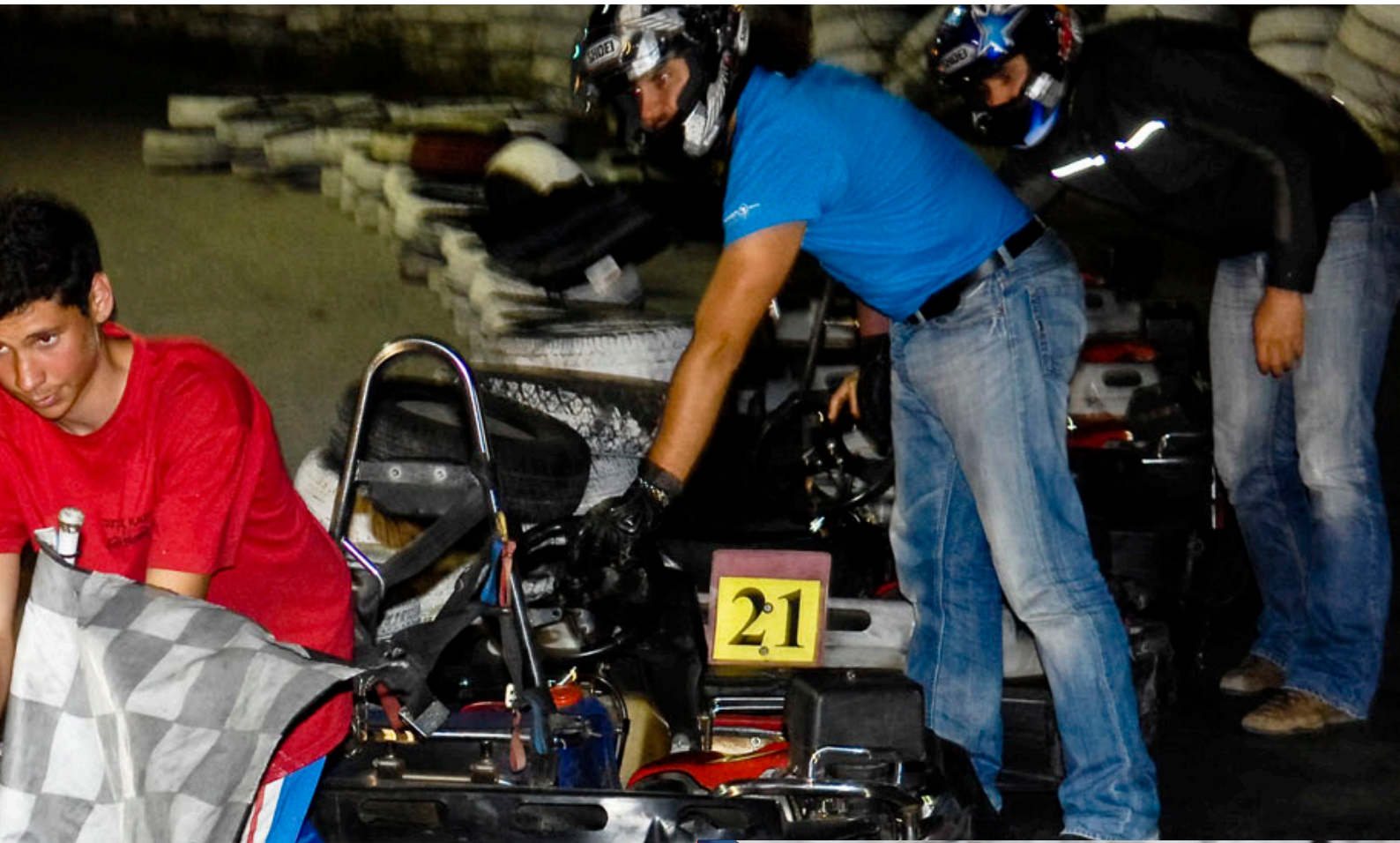
Σιγά-σιγά έρχεται η ώρα να μπω, έχω βάλει μπότες, κράνος και περιμένω ευλαβικά τον VTEC στα pits να μου φέρει το ice–kart - και μόλις γίνεται η τράμπα μου πιάνει την κουβέντα για κάτι άσχετο... "γλιστράει πήγαινε από την άκρη"... Δεν βγάζω και πολύ νόημα και λέω ότι μάλλον σεληνιάστηκε πάλι ο ψηλός και άρχισε να μιλάει κορακίστικα.... Με το γκάζι τέρμα αποφασίζω την τακτική μου πριν φτάσω στην K1: "Τρεις γύρους να μάθεις την πίστα και μετά θα δουν τα ραδίκια ανάποδα..." Το έχω τέλος πάντων φτιάξει πολύ ωραίο στο μυαλό μου, με τα παιδιά στα paddocks / καφετέρια να με χαιρετάνε και να σχολιάζουν για το καινούργιο φαινόμενο VFR και το τι κρίμα που δεν μαζέψαμε λεφτά να πάμε όλοι στο παγκόσμιο να



πατήσουμε τον Σουμάχερ αλλά τι να κάνεις φταίει και η Ελλάδα, και οι δρόμοι και τα διόδια και κρίμα γιατί το ταλέντο χάθηκε αλλά τι να πεις είναι τουλάχιστον όμορφος... και... και φτάνω στην K1 (90+ μοίρες αριστερή) και δεν βλέπω να κάνει διαφορά που έχω στρίψει το τιμόνι τέρμα αριστερά.... επόμενη κίνηση να αφήσω λίγο το γκάζι... δεν έχει νόημα, οπότε το ξαναπατάω τέρμα αφού δεν έγινε τίποτα σωτήριο πριν.... Το καρτ αποφασίζει να γυρίσει κι άλλο και παίρνω την K1 με ανάποδο και γύρω στα 3 χιλιόμετρα την ώρα, λίγους πόντους δίπλα από τα προστατευτικά λάστιχα. Δεν είχα αυτό στο μυαλό μου, ήμουν σίγουρος ότι έπεφταν τα απαραίτητα φάσκελα από την κερκίδα αλλά δεν έχει να κάνει... Έχω άλλες τέσσερις σοβαρές στροφές να βελτιωθώ και να δείξω τα κάλλη μου... Κάλλη τα οποία κατάφερα να δείξω στην τέταρτη σοβαρή στροφή της πίστας, μια ελεεινή και τρισάθλια αριστερή φουρκέτα στην οποία κατάφερα να πάω ευθεία πάνω στα λάστιχα... Το καρτ κολλάει στα λάστιχα και προσπαθώ να βγω έξω και να το φέρω στην θέση του (μέσα στην πίστα). Πράγμα που γίνεται μετά από ώρα, άλλα έχει χαθεί απίστευτος χρόνος. Καπνοί βγαίνουν μέσα από το κράνος μου, και αποφασίζω να το παίξω κυρία στην παραλιακή με παντούφλες που πάει για μπάνιο μέχρι που πετυχαίνω δύο καρτ μπροστά μου... Είμαστε μάλλον οδηγοί του ιδίου επιπέδου (ξεφτίλες δηλαδή) και αρχίζουμε να τρωγόμαστε σαν τα κοράκια. Τους περνάω, με περνάνε... τους ξαναπερνάω... με ξαναπερνάνε... Ο ένας ακούμπαγε και το χέρι του στις στροφές στην άσφαλτο και καλά κουλ και άνετος αλλά είμαι σίγουρος ότι ο φόβος ήταν ζωγραφισμένος στο πρόσωπό του καθώς ήξερε ότι ήμουν πίσω του... Με ακολουθεί ο Βατάνεν μάλλον γιατί δεν μπορώ να ξεφύγω με τίποτα και με περνάει κιόλας σε ένα μοιραίο λάθος που κάνω στην K1 και έχει ως αποτέλεσμα να βρω και πάλι στα λάστιχα... Τους έχω μπροστά μου για ένα γύρο, ξέρω ότι έχω καθυστερήσει την ομάδα με την έξοδο τύπου "βγήκα για χόρτα" και τα τετ-α-κε "γυρνάω απλά για να δω πίσω μου, δεν τρέχει τίποτα", και αποφασίζω ότι μάλλον πρέπει να γίνει μία και καλή (προσπάθεια ντε) για να τους βγάλω απ' τη μέση... Στο μυαλό μου υπάρχουν ατάκες από το Adam's family, το Παρασκευή και 13 (το δύο) και μία ατάκα από το Γοργόνες και Μάγκες και στην K1 έχω κεντράρει και τους δύο που τρώγονται. Μπροστά τους ένα κακόμοιρο καρτ κάθετα στην πίστα. Το αετίσιο μάτι μου τα βλέπει όλα σε αργή κίνηση πολύ πριν φτάσω στην K1 και κόβω... Ο πρώτος, σίγουρος για τον εαυτό του, πηγαίνει τέρμα γκάζι και ανοίγεται δεξιά από το σταματημένο καρτ. Για κακή του τύχη, το καρτ γυρνάει και ο δεύτερος (ο από πίσω του και μπροστινός μου) παθαίνει monumental target fixation και τον ακολουθεί πάραυτα... Πίσω τους, ο cool Alexis (εγώ ντε...) περνάει από την εσωτερική με δέκα χιλιόμετρα παραπάνω φασκελώνοντάς τους ανάποδα και κρατώντας τέσσερα από τα πέντε δάχτυλα του χεριού του κλειστά (μπουχαχαχα). Είναι ότι πιο διασκεδαστικό έχω κάνει τον τελευταίο καιρό, αλλά και τον προηγούμενο και για πάρα πολύ καιρό πίσω και όταν βγαίνει η σημαία αλλαγής δεν θέλω να βγω με τίποτα...

Πρέπει να δώσω το τιμόνι στον CD όμως ο οποίος φαίνεται

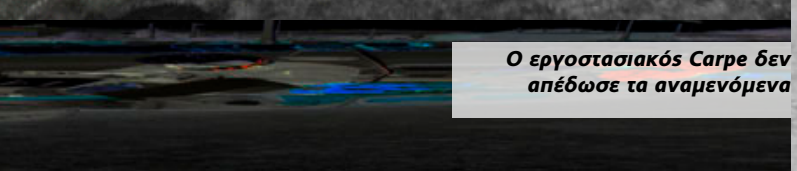






Ο 888 Junior πάει να ξύσει
αγκώνα για εντυπωσιασμό



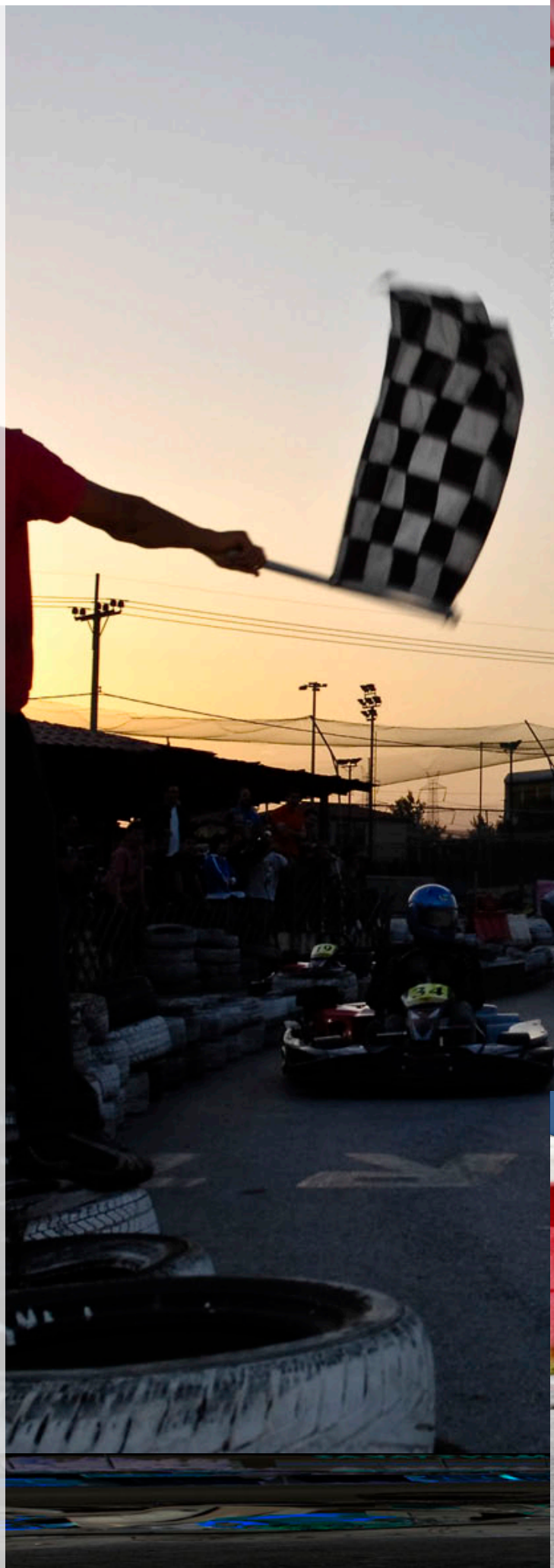


Ο εργοστασιακός Carpe δεν
απέδωσε τα αναμενόμενα

στα pits και βγαίνω με την απορία: "Θα χωρέσει ο ψηλός εδώ μέσα;". Βγαίνω, λέω κι εγώ τα δικά μου στον CD (γλιστράει και τα σχετικά) και πάω τροχάδην να δω που είμαστε. Τρώμε γύρο από την ομάδα του Carpe αλλά δεν έχει να λέει. Είμαστε τρίτοι, ανεβαίνουμε βάθρο, τέλος. Ο CD πάει καλά, και σίγουρος για τις οδηγικές ικανότητες του Κώστα, αφήνω το σώμα μου να ξεκουραστεί στις αναπαυτικές καρέκλες του καφέ / μπαρ... Μιλάω με συναθλητές (χαϊβάνια) με σκοπό να ρίξω την ψυχολογία τους λέγοντάς τους το πόσο πολύ γλιστράει και το πώς είναι δυνατόν να χτυπήσει κανείς πολύ σοβαρά αν μπλεχτεί με τα λάστιχα. Βλέποντας τον τρόμο ζωγραφισμένο στα μάτια τους φεύγω να αγοράσω αναψυκτικά για την παρέα... Το εικοσάλεπτο του CD περνάει σιγά-σιγά και ο Μπούστας έχει σελληνιαστεί γυρνώντας σαν αμαξάκι σε ηλεκτρικό αυτοκινητόδρομο χωρίς να κλείνει το γκάζι που-θε-να... Η πρώτη ώρα βρίσκει πρώτο τον Carpe (ο AirZizel πρέπει να μάζευε πολλή ορμή στην ευθεία, δεν εξηγείται αλλιώς), δεύτερους την ομάδα της Νοέλας και τρίτους εμάς (γιαχουουουου!).

Πάμε για το δεύτερο μέρος

Στο ημίχρονο η ομάδα ανασυγκροτείται και λέμε να συνεχίσουμε με την ίδια σειρά. Είμαστε ήδη δύο γύρους πίσω τους οποίους χώνεται να καλύψει ο VTEC, εγώ θα μπω μετά ως μπαλαντέρ μιας και δεν γύρισα ιδιαίτερα γρήγορα και τρίτος θα μπει ο CD ούτως ώστε αν χάσουμε να το χρεώσουμε πάνω του (είχα πλάνο κι έβγαλα όλες τις ευθύνες από πάνω μου). Ο Γιώργος μπαίνει και πλέον έχει καταντήσει κωμωδία να τον βλέπεις να κουνιέται νευρικά σε κάθε πέρασμα μπροστά από την καφετέρια, πράγμα που τον κάνει να φαίνεται σαν καρτούν στην τηλεόραση. Έχω λυθεί στα γέλια από το θέαμα, γιατί γουρλώνει τα μάτια του όταν το κάνει (και σίγουρα δεν είναι από την υπερβολική ταχύτητα...) Ο Γιώργος βγαίνει, είναι η σειρά μου να μπω και βρίσκομαι στο ίδιο εικοσάλεπτο με τον Carpe. Το καρτ μοιάζει απίστευτα πιο μικρό και προσπαθώ να πάω το κάθισμα πίσω ψάχνοντας για το πόμολο που έχουν και τα αυτοκίνητα από κάτω... Μάταια... Μεγάλε, λέω, την έκατσες... Πάτα τέρμα γκάζι μπας και τεντώσει το πόδι γιατί αλλιώς θα βγεις κλειστοφοβικός από δω μέσα... Απορώ πως χώρεσε ο VTEC εκεί πέρα... Έχω την ευκαιρία λοιπόν να δείξω τα δόντια μου (άσχετο αλλά δεν έβγαλα εγώ την παρομοίωση) και στην K2 περνάω τον Carpe από την εσωτερική όπως μόνο εγώ ξέρω να κάνω. Ταυτόχρονα γυρνάω πίσω με σατανικό χαμόγελο και για ακόμη μια φορά αφήνω το ένα χέρι από το τιμόνι και κάνω το γνωστό μονοδάχτυλο σινιάλο. Βέβαια, δεν έχω μάθει ακόμη την πίστα τόσο καλά ούτως ώστε να πηγαίνω μπροστά κοιτώντας πίσω και γυρνώντας το κεφάλι μου βλέπω ότι έχω χάσει τη γραμμή μου για την επόμενη στροφή (δεξιά φουρκέτα). Σε πραγματικές συνθήκες δεν έγινε τίποτα, αλλά η συγκεκριμένη πίστα δεν συγχωρεί λάθη... Βγες από τη γραμμή σου και πήγες στα λάστιχα. Άσε το γκάζι και σε πέρασαν πέντε... Στρίψε λάθος και φάε τα λάστιχα στη μούρη... Χτύπα τον μπροστινό σου και φράκαραν τα καρτ... Δεν σηκώνει λάθος, θέλει χειρουργικές κινήσεις στο





Ποιός Akis το έχασε; Ανάποδο του θανάτου με ψυχραιμία...

Κουρίδης οδηγεί,
Κουρίδης φωτογραφίζει

τιμόνι, το γκάζι, το φρένο και τον συμπλέκτη που μηχανικά έψαχνα κάποιες φορές που σταμάταγε τελείως το καρτ... Στρίβω και (λογικό) χτυπάω στα λάστιχα πράγμα που όμως δεν είναι ικανό να με σταματήσει τελείως γιατί το ίδιο κάνει ο Carpe και συνεχίζω μόνος τον αγώνα προς το τέλος του εικοσάλεπτού μου... Όχι ότι δεν έφερα κι εγώ τις σβούρες μου αλλά μην το κάνουμε θέμα... Τη σκυτάλη δίνω στον CD και βγαίνω έξω με το δεξί μου πόδι μέσα στα αίματα... Ένιωθα μια ελαφριά φαγούρα αλλά δεν ήταν τίποτα (περισσότερα στο τέλος για την ποδάγρα μας). Τι έλεγα; Έλεγα ότι δεν είχα μυαλό για το πόδι μου. Ήμασταν τρίτοι και βλέπω τον Μπούστα να βγάζει το καρτ έξω πράγμα που σημαίνει ότι εγκαταλείπουν; .... Ναι! Όχι... Παίρνει άλλο καρτ και συνεχίζει... Τρώγεται με Ζιζελ και CD και συνεχίζει να έχει πάθει τον ασταμάτητο μέχρι που τελειώνει και η δεύτερη ώρα. Το 2ο καρτ του Μπούστα παραδίδει κι αυτό το πνεύμα (απορώ με το Ιταλικό που τρέχει στο πρωτάθλημα... τον άσπαστο έχει;) και, τελικά, με το 3ο καρτ τερματίζει τον αγώνα. Δίνονται bonus stage δέκα γύροι (οι οποίοι χάθηκαν με τις αλλαγές και τα σχετικά) και περιμένουμε με αγωνία τα αποτελέσματα...

1οι AirZizel – Carpe – ikol
2οι J. Boustas – Noela – S. Kouridis
3οι CD, VTEC, VFR

Άντε να τελειώνουμε

Οι πέντε καλύτεροι οδηγοί (το πώς κατάφερα να είμαι ένας απ' αυτούς ποτέ δεν θα το καταλάβω) θα έκαναν έναν αγώνα ξεκινώντας αντίστροφα... Ο Μπούστας δηλαδή θα ξεκινούσε τελευταίος κι εγώ τρίτος... Ο αγώνας θα ήταν για πέντε γύρους και οι οδηγοί (με σειρά εκκίνησης) οι

- dimdoc
- 888jr
- VFR
- AirZizel
- Boustas

Η πολιτική μου είναι η εξής... Γιούρια όλοι στην ένα και θα κοιτάξω να βγω ζωντανός... Μετά... Μετά βλέπουμε... Βγαίνω ζωντανός στην K1 και στην K2 (αριστερή φουρκέτα που λέγαμε) κοιτάω να μπω από την εσωτερική στον dimdoc... τώρα... Δεν κεντράρω καλά; Κάποιος με σπρώχνει από πίσω; Κάτι τέλος πάντως έγινε και φρακάρει το καρτ μου με του γιατρού και δεν ξεκολλάνε με την καμία... Εν τέλει με σπρώχνει ο γιατρός (άρα είμαι μπροστά του) και από 'κει και πέρα είναι μάχη για την τελευταία θέση... Καταφέρνει να με περάσει στην πίσω φουρκέτα αλλά είμαι αποφασισμένος να μην βγω τελευταίος με τίποτα. Ή θα μείνουμε και οι δυο μας στην πίστα η θα βγω τέταρτος. Στην K1 του γυρνάει το καρτ (κλασσικό πλέον) και τον έχω κεντράρει όσο λίγα πράγματα στη ζωή μου. Κλείνω τα μάτια, φαντάζομαι ότι είμαι στο Rodeo στην παραλιακή μέσα στα συγκρουόμενα και είμαι σίγουρος ότι τον χτυπάω κέντρο. Πάτησε γκάζι;



Ο Γιάννης λιώνοντας ένα ακόμα καρτ





Δεν είσαι στην ευθεία των Σερρών Antonisss μου...



Ο AirZizel πηγαίνει αέρα και με τετράροδα



Πολιτική ενδυμασία και πολεμική συμπεριφορά





Ο Λευτέρης χαλαρός και ωραίος, ψάχνοντας το φραπέ του

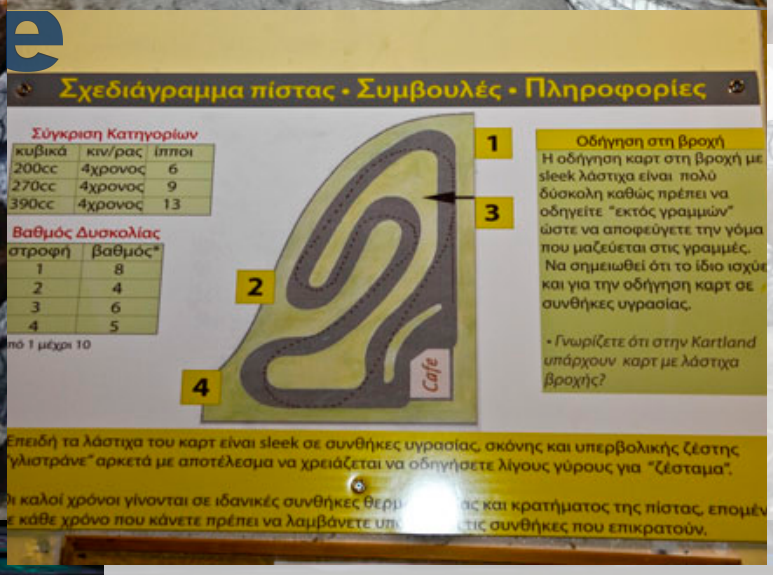


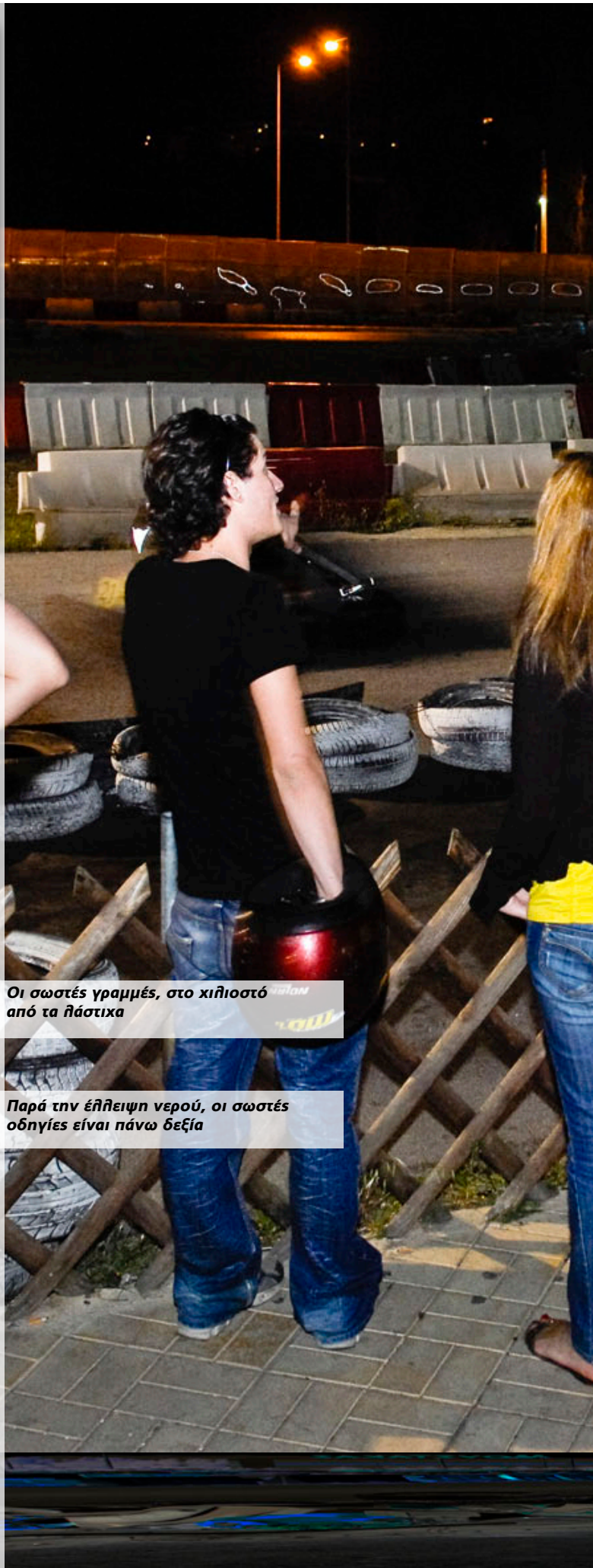
Ο πάντα χαμογελαστός Μιχάλης - πως έχει πάντα κέφι;

Παραλειπόμενα

- Η σύστασή μου ως Ωραιόπουλος και η πρότασή μου να ξεκινήσουμε τον αγώνα με ανάποδη αλφαβητική σειρά δεν έπιασε.
- Νομίζω ότι άρεσα στην κοπέλα στο μπαρ.
- Το ίδιο νομίζει και ο Γιώργος.
- Και είμαστε και οι δυο ελεύθεροι ε; (ο υπεύθυνος παρακαλείται να βάλει τα mail μας και οι αναγνώστριες μπορούν να στέλνουν mail πάραυτα – Ζαν, αν στείλεις μέηλ προσποιούμενος ότι είσαι γυναίκα και γουστάρεις τον VTEC θα σε καταλάβει).
- Την επόμενη φορά θα έχουμε μπλούζες με το λογότυπο της ομάδας.
- Συν δύο σαββατοκύριακα προπόνηση που λέμε να κάνουμε με τον ψηλό, συν το πειραγμένο καρτ και τον ψαλιδισμένο ιμάντα στο καρτ του Μπούστα, έχουμε τη νίκη σίγουρη...
- Νομίζω ότι ο ιμάντας του Μπούστα ήταν ψαλιδισμένος από άλλη ομάδα. Δεν μπορώ να πω ποια αλλά δεν μπορώ να καταλάβω τι το ήθελε το ψαλίδι ο AirZizel...







Οι σωστές γραμμές, στο χιλιοστό από τα λάστιχα

Παρά την έλλειψη νερού, οι σωστές οδηγίες είναι πάνω δεξία



Όλοι έτοιμοι για το δεύτερο σκέλος;

Ο Γιώργος με τη σημαία και τη χαρά της νίκης



Όλοι εξουθενωμένοι - και ο Dimdoc που κόπηκε από τη βινιέτα...

Έστριψα εγώ κατά λάθος; Κάτι τέτοιο μάλλον γιατί τον βρίσκω στους πίσω τροχούς, του δίνω μία και γυρνάει το καρτ και βλέπει ανάποδα κι εγώ δεν μπορώ να πιάσω την κοιλιά μου απ τα γέλια. Μόνο που δεν κατέβηκε να με κυνηγάει με τα πόδια ο γιατρός. Ας το πούμε racing incident (φόνος εκ προμελέτης μιλάμε αλλά τι να πεις...) Πρώτος βγήκε ο 888jr αλλά είμαι σίγουρος ότι αν δεν έβγαινε αυτός σίγουρα θα ήμουν εγώ!

Γύρισα σπίτι παρέα μ' εκείνο το γυαλιστερό R1. Από τον Γέρακα μέχρι την Κατεχάκη και μετά μόνος μέχρι τη Ν. Σμύρνη. Το χαμόγελο ακόμα δεν λέει να φύγει από τα χείλη μου όποτε σκέφτομαι εκείνη την βραδιά. Ήταν η βραδιά; Όχι... Ήταν το καρτ; Όχι... Ήταν η παρέα. Όσο μεγαλώνουμε τόσο λιγότερο βρισκόμαστε και τόσο λιγότερα πράγματα οργανώνονται. Το κόστος ασήμαντο (αν πεις ότι την επόμενη φορά έχω πάρει δωδεκάδα Red Bull από το Dia), και η ανταμοιβή; Μια ανάμνηση που δεν λέει να φύγει με τίποτα. Το ξανάκανα; Ώρα και μέρος πείτε μου και θα είμαι εκεί! <<



Σάββας - Νοέλα - Γιάννης στο βάθρο, παρέα με τη Βάλερι



Η ποδηλασία είναι άσκηση, μετακίνηση, η χαρά της απόδρασης. Είναι ποιότητα και μια στάση ζωής για ένα ομορφότερο και καλύτερο περιβάλλον.

Ως ένας από τους δυναμικότερα αναπτυσσόμενους ποδηλατικούς οργανισμούς στην Ελλάδα, υπάρχουμε για να υποστηρίζουμε όλους εσάς που αναζητείτε κι επιδιώκετε έναν ποιοτικότερο και πιο υγιεινό τρόπο ζωής.

Μάθετε, ανακαλύψτε, δημιουργήστε νέες παρέες, αποδράστε από την καθημερινότητα και αισθανθείτε να σφύζετε από ζωή!

Επισκεφθείτε μας και ανακαλύψτε τον κόσμο του ποδηλάτου.

YOUR RIDE. OUR PASSION.

Λεωφόρος Βάρης Κορωπίου & Μακεδονίας 2, Βάρη 166 72, Αττική

Τηλ: 210 9612929, **Fax:** 210 9612520, **www.cyclist.gr, info@cyclist.gr**

Cyclist.gr

racing



Η Ducati φαίνεται να βρήκε τι σταματούσε το Stoner από το να μπει μπροστά και να εξαφανιστεί. Λέτε να ετοιμαζόμαστε να δούμε σε επανάληψη το 2007;


DUCATI

Αντίο Eurosport

Μετά λύπης διάβασα στο crash.net για την παύση μετάδοσης των MotoGP από το Eurosport μετά το τέλος της φετινής χρονιάς. Η απόφαση της Dorna, της εταιρείας που διαχειρίζεται το πρωτάθλημα, έχει λέει να κάνει με τη νέα στρατηγική διάδοσης του αθλήματος σε ακόμα μεγαλύτερο κοινό, η οποία επιβάλλει συνεργασίες με εθνικούς τηλεοπτικούς σταθμούς που -δώστε βάση εδώ- εκπέμπουν ελεύθερα στον αέρα.

Όπως θα γνωρίζετε, το Eurosport φτάνει στα σπίτια των Ευρωπαίων μέσω κάποιου δορυφορικού "μπουκέτου" - σαν τη Nova δηλαδή. Αγνοήστε την ταυτόχρονη επίγεια -και ελεύθερη- μετάδοσή του στην Ελλάδα, καθώς η χώρα μας είναι από τις ελάχιστες στην Ευρώπη που έχουν το Eurosport διαθέσιμο χωρίς κάποιο κόστος - έστω και σε περιορισμένη κάλυψη. Για το καλό του σπορ λοιπόν, το περίφημο τρίο Toby Moody, Julian Ryder και Randy Mamola "απολύεται" από το 2009. Καταλαβαίνετε ότι παραμένει άγνωστο το τι θα κάνουν τελικά αυτοί οι ευχάριστοι τύποι που σε κάθε αγώνα μάς γεμίζουν πληροφορίες που δύσκολα βρίσκεις αλλού - το σίγουρο πάντως είναι ότι δεν θα μείνουν χωρίς δουλειά. Εμείς όμως θα μείνουμε χωρίς 125 και 250; Τελευταία φορά που κοίταξα, ο Δημήτρης Διατσίδης με τον Στέφανο Σκλαβενίτη στην ΕΤ3 προβάλλουν μόνο τα χρονομετρημένα και τον αγώνα της μεγάλης κατηγορίας. Σκοπεύουν άραγε να πάρουν επιπλέον χρόνο και να μεταδίδουν το σύνολο των κατηγοριών από το 2009; Και παρόλο που είμαι σίγουρος ότι κάτι τέτοιο δεν θα αποτελεί πρόβλημα για το Ελληνικό δίδυμο, δεν νομίζω ότι θα βρεί σύμφωνη τη διοίκηση της ΕΤ3.

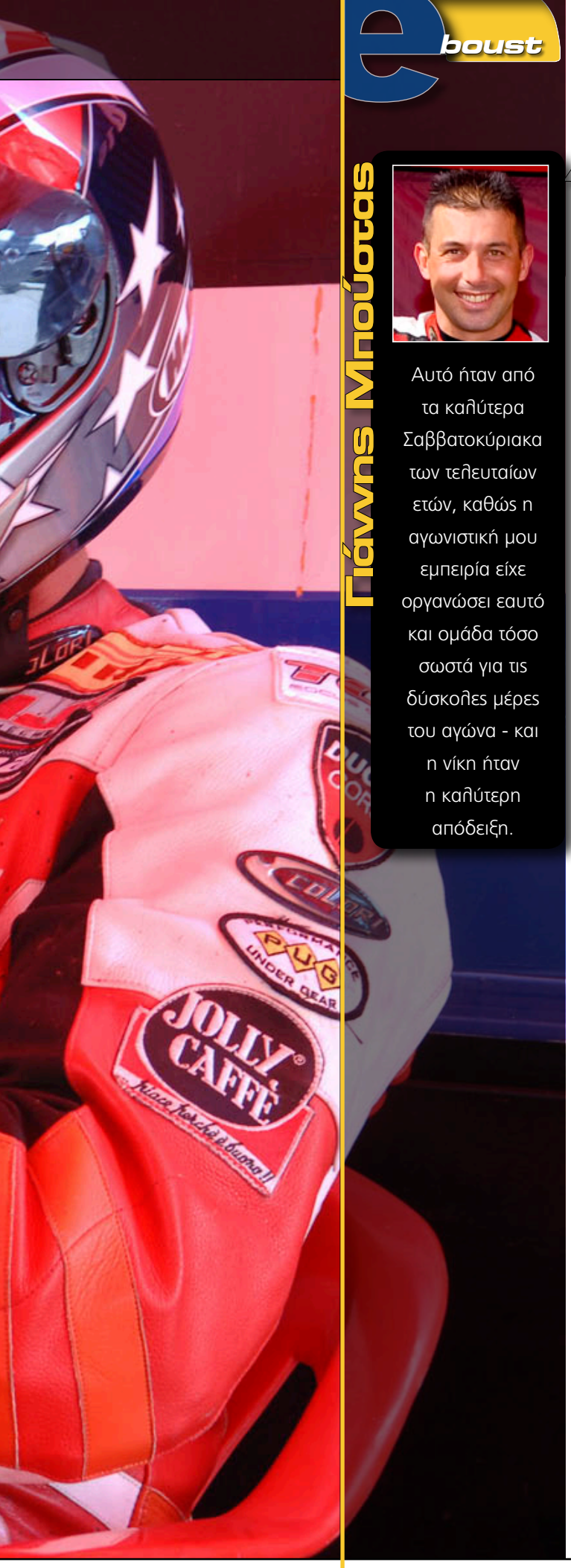
Τι μένει να κάνουμε λοιπόν; Μέχρι στιγμής, μια και μοναδική λύση πλανάται στον αέρα: η ετήσια συνδρομή στο motogp.com, που με 100€ προσφέρει ζωντανά όλους τους αγώνες μέσω internet. Μπορεί το επίπεδο των σχολιαστών να μην είναι αυτό των Άγγλων του Eurosport, αλλά τι να κάνουμε... Λέτε να τους πάρει μεταγραφή το BBC; Και πάλι όμως, το ίδιο κανάλι προβάλλει και τη Formula1 - στην οποία δηλώνει ότι θα δίνει προτεραιότητα τα Σαββατοκύριακα που πέφτουν μαζί με τα MotoGP. Επίσης, δεν τους βλέπω ούτε αυτούς να δίνουν χρόνο για τις μικρές κατηγορίες. Εν τέλει, αν θέλετε να απολαμβάνετε ζωντανά τις μάχες των πιτσιρικάδων και την επόμενη χρονιά, κρατήστε στην άκρη ένα 100ευρω από τώρα. Αν πάλι δεν σας πειράζει να τα βλέπετε σε μαγνητοσκόπηση, τότε το racing underground θα σας φανεί πολύ χρήσιμο - κάντε του όμως και κάνα donation αν θέλετε να συνεχίσει να υπάρχει...



Randy Mamola στο τιμόνι, Toby Moody στο σελάκι του τρόμου. Λείπει ο Julian Ryder που, λόγω κοιλιάς, κόβεται από το δικάβαλο - όπως και ο Τσαντήλας δηλαδή


Arai
HELMET
alpinestars
one goal.


DUCATI



Γιάννης Μπούστας

Αυτό ήταν από τα καλύτερα Σαββατοκύριακα των τελευταίων ετών, καθώς η αγωνιστική μου εμπειρία είχε οργανώσει εαυτό και ομάδα τόσο σωστά για τις δύσκολες μέρες του αγώνα - και η νίκη ήταν η καλύτερη απόδειξη.

Όπως το περιμέναμε

Στην Τετάρτη πριν τον αγώνα, μια μέρα που έχει αρχίσει από τη Δευτέρα στις 12 τα μεσάνυχτα, επιστρέφω από τις Σέρρες και το Ducati Weekend, έχοντας αφήσει την οικογένειά μου πάνω. Μετά από πλήρη προπόνηση 450 γύρων στο τριήμερο της Ducati -έτσι για να ζηλεύουν οι συναθλητές μου-, ξεκινάμε κάνοντας σέρβις στο φορτηγό, αφού το έχουμε περάσει ΚΤΕΟ την προηγούμενη βδομάδα. Το Mercedes επιστρέφει στα χέρια μας το μεσημέρι και το φορτώνουμε με πέντε ζευγάρια καινούργια Pirelli και όλα μας τα πράγματα συν τη δεύτερη μοτοσυκλέτα. Η αγωνιστική μου βρίσκεται ήδη στις Σέρρες λόγω Ducati Weekend. Έτσι, είχε προετοιμαστεί από την προηγούμενη βδομάδα, έχοντας φορέσει και την περιβόητη Arata για την οποία γκρίνιαζαν διάφοροι μέχρι σήμερα, καθώς Arata ήταν μόνο τα ταμπελάκια. Όλα καλά λοιπόν, και το φορτηγό με καινούργιο πια οδηγό, καθώς μετά τα μηχανικά προβλήματα (για τα οποία έχετε διαβάσει στα προηγούμενα eBoust), αποφασίσαμε ο οδηγός του φορτηγού να έχει δίπλωμα μηχανικού αυτοκινήτων και να έχει περάσει από τη θέση του τεχνικού διευθυντή της Suzuki για να πάρει τη θέση. Αυτή τη φορά λοιπόν, το φορτηγό έφτασε πάνω μια χαρά χωρίς να αντιμετωπίσει πρόβλημα - μια που όπως έχετε καταλάβει, ο αγώνας γίνεται για να ανέβει το φορτηγό πάνω και όχι για να τρέξουμε εμείς.

Πέμπτη πρωί παίρνουμε το νοικιάρικο πουλμανάκι και αναχωρούμε με ελαφρύ φορτίο, μιας που οι περισσότεροι βρίσκονται ήδη στις Σέρρες. Παρασκευή οκτώ το πρωί είμαστε στην πίστα - και ξεκινάει το έργο, μετακινώντας τα φορτηγά τρεις τέσσερις φορές για να δημιουργηθεί χώρος και να παρκάρουν και οι υπόλοιποι συναθλητές - παρόλο που εμείς έχουμε πιάσει θέση από το προηγούμενο βράδυ. Τελειώνοντας το στήσιμο του τσαντηριού και έχοντας φτάσει στο σημείο που πρέπει να ετοιμαστώ για να μπω στην πίστα, δεχόμαστε τις συστάσεις του security της πύλης, ο οποίος φέρνει την αστυνομία και ζητάει να μας κάνει μήνυση και να μας βάλει μέσα. Αυτός σημειώστε ότι είναι ο άνθρωπος που πληρώνεται για να προσέχει εμάς. Όλα αυτά έχουν γίνει γιατί με την πακετοκατάσταση της ανατολικοδυτικής Ευρώπης, υπάρχουν άλλοι 50 περίπου τύποι που θα τρέξουν, οι οποίοι είχαν πιάσει τα μισά paddock και παραπάνω, γεγονός που δημιούργησε όλο αυτό τον πανικό και προκάλεσε τη συμπεριφορά του security. Οι Έλληνες αθλητές ζητήσαμε από τον Γιάννη Τζωρτζόπουλο, εκπρόσωπο του ΣΟΑΜ, να χωρίσει τους Έλληνες αγωνιζόμενους σε κατηγορίες, ούτως ώστε να μπορέσουμε να κάνουμε τη δουλειά μας - πράγμα που τελικά έφερε αποτέλεσμα. Οι αλλοδαποί όμως δεν ενδιαφέρθηκαν για κάτι παρόμοιο, με αποτέλεσμα να μπαίνουν όλοι μαζί την ίδια ώρα στην πίστα. Αυτό έδειξε ότι οι Έλληνες έχουν παιδεία στο αγωνιστικό κομμάτι της μοτοσυκλέτας, δίνοντας προσοχή σε


1098



τέτοια θέματα ασφάλειας.
Πρώτη φορά μετά από πολύ καιρό, αποφασίζω να μπω με τα ελαστικά του προηγούμενου αγώνα, μιας που έχουμε να ασχοληθούμε με τη διαχείριση καυσίμου, πράγμα που το απαιτεί τόσο η αλλαγή της εξάτμισης όσο και οι καιρικές συνθήκες - 38 βαθμοί υπό σκιά και 59 στην άσφαλτο. Το δίλημμα αυτή τη στιγμή ήταν μεγάλο, καθώς αποζητούσαμε φτωχό μείγμα για καλύτερη απόδοση, αλλά δεν μπορούσαμε να το κάνουμε πολύ φτωχό καθώς ανέβαινε υπερβολικά η θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα. Μετά από τρία τέσσερα 20λεπτα, έχουμε καταλήξει στη διαχείριση καυσίμου του κινητήρα με κέρδος σε ροπή στις μεσαίες και μικρή μείωση της ευστροφίας ψηλά, χωρίς να μπορούμε να φτάσουμε εύκολα τον κόφτη. Η εξάτμιση μας βοήθησε στο να διατηρήσουμε χαμηλά τη θερμοκρασία του κινητήρα (95 βαθμοί), κάτι πολύ δύσκολο με νορμάλ ψυγείο και τέτοιες καιρικές συνθήκες - και αυτό χωρίς να μειωθεί η απόδοση του κινητήρα, ο οποίος λειτούργησε απροβλημάτιστα όλες τις μέρες του αγώνα. Τελειώνοντας την Παρασκευή και μιλώντας με τον μηχανικό μου τον Μάνο σε μια μίνι σύσκεψη, τους περιέγραψα την εμπειρία μου από το προηγούμενο Σαββατοκύριακο του Ducati Weekend λέγοντας ότι, με αυτές τις θερμοκρασίες στην πίστα, μάλλον θα αντιμετωπίσουμε πρόβλημα με τα ελαστικά και την επιλογή γόμας. Αυτό προέκυψε μετά από κατασκοπεία σε ανταγωνιστική μάρκα ελαστικών που οδήγησα στις Σέρρες, όπου είδα ότι τελικά υπερέχουν αισθητά σε διάρκεια και κράτημα στις υψηλές θερμοκρασίες. Τότε, συμφωνήσαμε ότι πρέπει να στήσουμε τη μοτοσυκλέτα με πολύ παλιά λάστιχα και να αλλάξουμε τη φιλοσοφία στη γεωμετρία και σε ποιότητα κρατήματος, για να καταφέρουμε να έχουμε ένα ρυθμό στο 1'.22.2 με 1'.22.5 για τον αγώνα - κάτι το οποίο δεν καταφέραμε τελικά, γυρνώντας στο 1'.24 με θερμοκρασία στο πίσω ελαστικό 118 βαθμούς, γεγονός που τόνιζε ακόμα περισσότερο το πρόβλημα. Περνώντας τεχνικό έλεγχο τη μοτοσυκλέτα, μαθαίνουμε για το δυσάρεστο γεγονός που όλοι ξέρουμε, πράγμα που μας άφησε άφωνους παρόλο που ολόκληρη τη μέρα στο γκρουπ των αλλοδαπών, υπήρχαν όλες οι προϋποθέσεις να συμβεί κάτι τόσο τραγικό.

Σαββάτο πρωί στις 7.30 παίρνουμε πρωινό και επειδή το έργο το έχουμε δει (λέγε με Χριστοδούλου, Παρασκευόπουλο και Michelin), ξεκινάμε τη συζήτηση αλλαγής της μοτοσυκλέτας σε στήσιμο μεταφοράς βάρους αλλά και επιλογής γόμας ελαστικών, πριν ακόμα φύγουμε από το ξενοδοχείο. Φτάνοντας στην πίστα και από πληροφορίες που έχουμε συλλέξει από την Παρασκευή, επιλέγουμε στα ελεύθερα δοκιμαστικά να δοκιμάσουμε μια πιο αργή συνολικά γεωμετρία, κάνοντάς τη σταθερότερη στο κέντρο της στροφής, πιο αργή στα εσάκια αλλά πιο ουδέτερη και προβλέψιμη τη στιγμή που ξεκινούν τα γλιστρήματα. Δοκιμάζουμε μαλακές γόμες για το πρωινό ζέσταμα μιας που η θερμοκρασία ασφάλτου είναι ακόμα στους 50 βαθμούς, πράγμα που κάνει τη μοτοσυκλέτα να δείχνει ότι δεν έχει χάσει τίποτε από την ταχύτητά της, σημειώνοντας χρόνο 1'.20.3 με 1'.20.6. Οι χρόνοι μας χαροποιούν ιδιαίτερα, δείχνοντας ότι οι επιλογές μας βρίσκονται προς τη σωστή κατεύθυνση. Τα ερωτηματικά όμως παραμένουν, μιας που ξέρουμε ότι η θερμοκρασία ασφάλτου θα ανέβει περισσότερο. Στα πρώτα χρονομετρημένα, η απόφαση που έχουμε πάρει είναι μετά από πολύ καιρό να μην ασχοληθούμε με το χρόνο, πάρα μόνο με το πρόβλημά μας. Έχοντας πάρει μέτρηση θερμοκρασίας ασφάλτου στους 67 βαθμούς στις 14.00 ακριβώς (ίδια ώρα με τον αγώνα που θα γίνει την επομένη),


1
COLORI
HELLIN STORE 018
PIRELLI
BOUSTAS
TEAM BOUSTAS

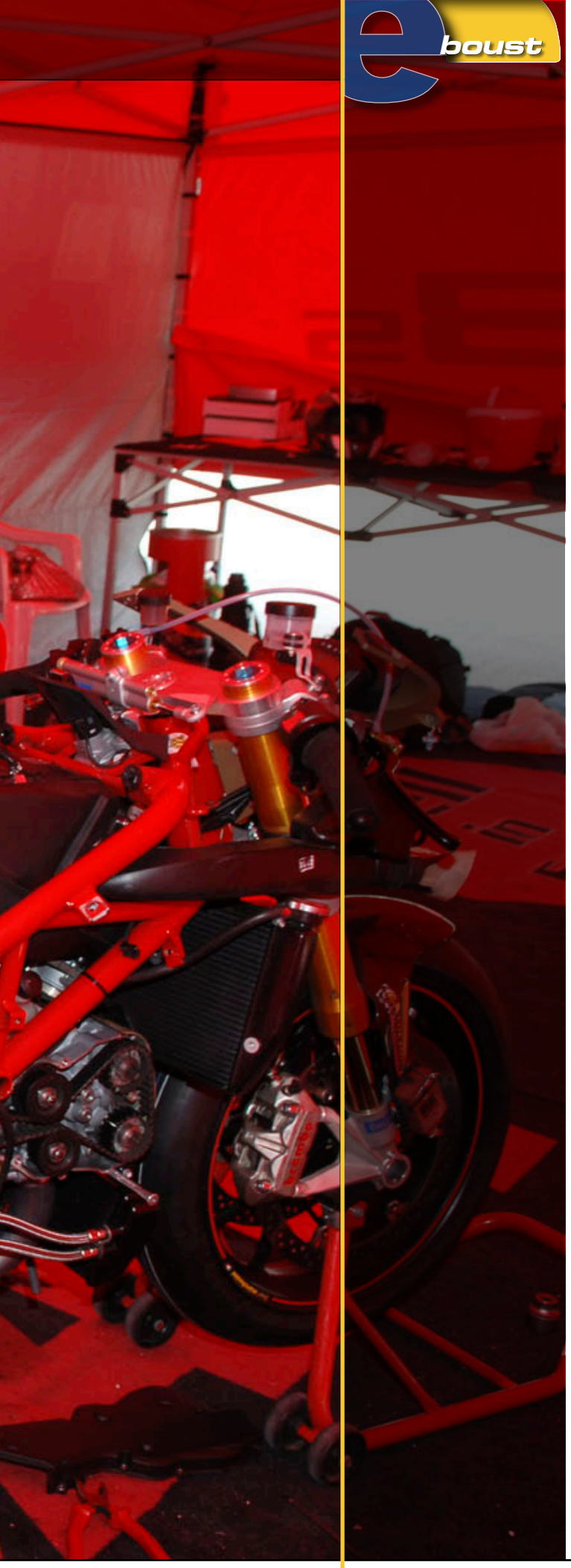


επιλέγουμε μετά από δική μου προτροπή να γεμίσουμε βενζίνη, να βάλουμε ρυθμίσεις αγώνα και σκληρά ελαστικά και να μπούμε να δούμε τι θα συμβεί σε παρόμοιες συνθήκες με αυτές που μας περιμένουν αύριο. Έτσι, θα πάρουμε και πολλές πληροφορίες για το πίσω ελαστικό, πράγμα που δεν έχουμε ξανακάνει ποτέ, δηλαδή να βάλουμε σκληρό ελαστικό και να πάρουμε τη θερμοκρασία του μετά από 16 γύρους σε ρυθμό αγώνα. Με καλύτερο χρόνο 1'.20.599 που μας έδωσε και την pole position, δυο-τρείς γύρους στο 1'.21 και όλους τους υπόλοιπους στο 1΄.22 με 1'.22.3, η θερμοκρασία του πίσω ελαστικού μετρήθηκε στους 102 βαθμούς. Όλα αυτά μας έδειξαν ότι έχουμε ένα αρκετά καλό ρυθμό, παρόλα τα προβλήματα κρατήματος που αντιμετωπίζαμε χθες και σήμερα, λόγω μαλακότερης γόμας από τα ελαστικά του ανταγωνισμού. Στα δεύτερα χρονομετρημένα, επιλέξαμε να μην μπούμε τόσο για να μην ταλαιπωρήσουμε τη μοτοσυκλέτα -η οποία βρισκόταν στην καλύτερη κατάσταση που την έχω οδηγήσει ποτέ-, όσο και για να πάρει περισσότερο χρόνο το σέρβις της.

Κυριακή ξεκινάμε με χαμόγελο και ερωτηματικά, καθώς ξέρουμε στο περίπου τι θα συμβεί στον αγώνα. Μπαίνοντας στο πρωινό ζέσταμα με καινούργια ελαστικά και θερμοκρασία ασφάλτου 50 βαθμούς, επιλέγουμε να πιέσουμε για να καταλάβουμε αν έχουμε χάσει κάτι από την ταχύτητά μας, μιας που δεν μετείχαμε στα δεύτερα χρονομετρημένα. Το αποτέλεσμα στο χρονόμετρο ήταν καλύτερο από το Σάββατο: 1'.20.2 με 1'.20.5 σε πέντε συνεχόμενους γύρους, γεγονός που μας ευχαρίστησε καθώς απέδειξε τόσο ότι βρισκόμαστε στο ίδιο επίπεδο, όσο και ότι ο μόνος ανασταλτικός παράγοντας που μας βγάζει εκτός ρυθμού είναι η υπερβολική ζέστη. Η ώρα του αγώνα έχει φτάσει με καθυστέρηση 45 λεπτών χωρίς καθόλου άγχος και αγωνία για το αποτέλεσμα, μιας και τα πρώτα στοιχεία που έχουν φτάσει στην ομάδα λένε ότι η άσφαλτος βρίσκεται ήδη στους 68 βαθμούς. Μια καινοτομία που εφαρμόσαμε σε αυτό τον αγώνα, κάτι που κανονικά δεν θα έπρεπε να γράφεται σε αυτές τις σελίδες καθώς είναι ένα από τα μυστικά της ομάδας, ήταν η επιλογή να μπούμε με μεταχειρισμένο λάστιχο από το pit lane προς τη σχάρα εκκίνησης και να το αλλάξουμε στο πεντάλεπτο πριν τον γύρο προθέρμανσης, ίσα για να γλυτώσουμε τον ένα γύρο που τελικά σε φθορά ισοδυναμεί με δύο.

Κάνω πολύ καλή εκκίνηση και βρίσκομαι στην πρώτη στροφή μεταξύ δεύτερης και τρίτης θέσης. Μετά το τρομακτικό ντριφτάρισμα του Παρασκευόπουλου και την υπερβολική φόρα του Κοντομάρου (ζω-πεθαίνω δηλαδή), αποφασίζω να εξασφαλίσω τη συμμετοχή μου στον 4ο αγώνα του Πανελλήνιου πρωταθλήματος παίζοντάς το βλαχοδήμαρχος - καλοχαιρέτας που λέμε; Κοινώς, άνοιγα την πόρτα και έλεγα "χαίρετε, τι κάνετε; Καλά ευχαριστώ". Κλείνω τον πρώτο γύρο στην 4η θέση και φτάνοντας στην K1 έχοντας δει τα πάντα μέσα σε ένα γύρο, ο συναθλητής μου Κοντομάρος ενδιαφέρεται μόνο για να μην τον περάσω, πηγαίνοντας εσωτερικά στην πίστα, κάνοντάς μας να μας περνάει ο Χριστοδούλου από την 5η θέση (από εξωτερική παρακαλώ) σαν σταματημένους. Βρισκόμενος στην 5η θέση, με γυρολόγιο στο 1'.23, είναι η πρώτη φορά που αισθάνομαι ότι κάτι θα έχω να γράψω για τον αγώνα στο κείμενο για το eBike. Μετά από πέντε γύρους ταλαιπωρίας στην 5η θέση, τα πράγματα έχουν δυσκολέψει μιας και έχω αρχίσει να γλιστράω σε επίπεδο τούμπας από τον 4ο γύρο, καθώς το πρόβλημα με το πίσω ελαστικό έχει μεγαλώσει λόγω της stop and go οδήγησης


HELLIN
1
manos
injection & performance



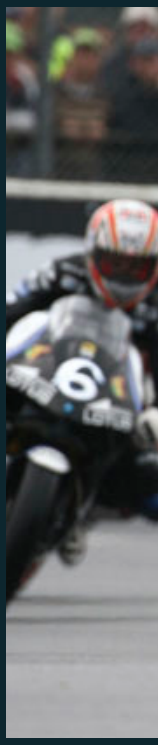
που κάνουν οι προπορευόμενοι αναβάτες. Μετά από μεγάλο αγώνα, προσπερνώ τον πιο δύσκολο αναβάτη της κατηγορίας. Ανεβαίνοντας στην 4η θέση και με δύο γύρους στο 1'.22, φτάνω τους τρεις πρώτους και με την καλή ψυχολογία που μου δίνει το lap timer, νομίζω ότι έχω τη δυνατότητα να βρεθώ στην 3η θέση -πράγμα που έκανα στην K11- πάντα με τη φιλική συμβολή του Α. Τσουκαλά. Πιέζοντας εαυτό και μοτοσυκλέτα, βελτιώνω το ρυθμό μου και ξανακάνω 1'.22, κάτι που μου δείχνει ότι δεν πάω τόσο χάλια όσο αισθάνομαι. Μετά από αρκετούς γύρους, βλέπω τον αλυτάρχη να βγάζει μια ενδιαφέρουσα ταμπέλα με τον αριθμό 6 - που είναι οι γύροι που απομένουν.

Κάνοντας ένα συναρπαστικό αγώνα τόσο για τον κόσμο όσο και για εμάς που τον ζούσαμε από μέσα, με τον Παρασκευόπουλο πρώτο, τον Χριστοδούλου δεύτερο και εμένα τρίτο, αρχίζω να καταλαβαίνω ότι η υπομονή που έκανα έπιασε τόπο. Αποφασίζω λοιπόν στην πιο δύσκολη στροφή για εμένα με τις παρούσες συνθήκες (K16, όπου το σπινάρισμα ήταν τόσο έντονο που όταν άλλαζα ταχύτητα οι στροφές του κινητήρα έπεφταν απρόσμενα πολύ), να κολλήσω στην ουρά τους. Βγαίνοντας στην ευθεία και κάνοντας slipstream, καταφέρνω να περάσω τον Χριστοδούλου με 10 χιλιόμετρα παραπάνω πριν την K1. Αυτό δεν οφείλεται σίγουρα στην καλύτερη έξοδο -την οποία δεν είχα-, αλλά στην εξαιρετική λειτουργία του κινητήρα με τις ρυθμίσεις που περάσαμε την Παρασκευή. Μετά από δύο γύρους, η διαφορά με τον Χριστοδούλου μεγαλώνει, καθώς αντιμετώπισε πρόβλημα με τη μοτοσυκλέτα του. Πιέζοντας τον Παρασκευόπουλο, διακρίνω μια κούραση στην οδήγησή του και μια αστάθεια στην K10, σαν να υπάρχει μαγνήτης που τον τραβάει προς το εξωτερικό της στροφής. Κάνω υπομονή, μην μπορώντας να κολλήσω πίσω του στην ευθεία αλλά ούτε και σε καμία άλλη έξοδο λόγω του σπιναρίσματος, και δεν μπορώ ούτε να κρατηθώ κοντά του και να τον περάσω στα φρένα στην είσοδο της στροφής που δείχνει να πηγαίνει αργά. Έτσι, αναγκάζομαι να του δείχνω λίγο από το φαίρινγκ του 1098 μου σε κάθε ευκαιρία, δηλώνοντάς του την παρουσία μου. Κάνοντας τελικά την τεχνική πραγματικότητα, ο μαγνήτης στην K10 δούλεψε και ο Παρασκευόπουλος άνοιξε τη γραμμή του, αφήνοντάς μου μια εύκολη προσπέραση μετά την οποία επέλεξα κλειστή γραμμή για να βεβαιωθώ ότι θα διατηρήσω την πρώτη θέση. Γράφοντας δύο γύρους στο 1'22.3 με 1'.22.6, καταφέρνω να ανεβάσω τη διαφορά στο 1.5 δευτερόλεπτο, βλέποντας ότι, τελικά, το πρόβλημα του μποτιλιαρίσματος ήταν καθοριστικό στο να μην μπορέσω να αντεπεξέλθω στον αγώνα, πράγμα που μου δημιούργησε την αίσθηση ότι μπορεί να μην καταφέρω να πάρω τη νίκη. Εκ του αποτελέσματος, είδαμε ότι η ομάδα τα πήγε καλά και η εμπειρία αυτού του αγώνα ήταν ένα από τα σημαντικά πράγματα που μας ευχαρίστησε, χωρίς τελικά να είμαστε σίγουροι τι θα είχε γίνει αν ο Χριστοδούλου δεν είχε τεχνικό πρόβλημα. Να ευχαριστήσω το γυμναστή μου, Σταύρο Τριντή, που χάρη στην προετοιμασία που είχαμε κάνει για φέτος κατάφερα με τόσο δύσκολες καιρικές συνθήκες να βγω από τον αγώνα στεγνός και με πλήρη εγκεφαλική διαύγεια. Αυτό ήταν από τα καλύτερα Σαββατοκύριακα των τελευταίων ετών, καθώς η αγωνιστική μου εμπειρία είχε οργανώσει εαυτό και ομάδα τόσο σωστά για τις δύσκολες μέρες του αγώνα - και η νίκη ήταν η καλύτερη απόδειξη. Κλείνω με μια παρατήρηση προς τους διοργανωτές: κύριοι, έχετε υποτιμήσει την αξία της ανθρώπινης ζωής. Ένας συναθλητής μας έχασε τη ζωή του την Παρασκευή και το γεγονός πέρασε λες και δεν έγινε ποτέ.

Racing Gossip

GP250 ΤΕΛΟΣ, ΟΡΙΣΤΙΚΑ

Οι φήμες κυκλοφορούσαν από καιρό, αλλά στο Assen ήρθε και η επίσημη ανακοίνωση της FIM: από το 2011 τα δίχρονα 250 θα γίνουν τετράχρονα 600.



Παρασκευή 27 Ιουνίου, Assen, Ολλανδία. Η Επιτροπή των Grand Prix με την ακόλουθη σύνθεση, Carmelo Ezpeleta (προεδρεύων – διοργανώτρια αρχή, Dorna), Claude Danis (Παγκόσμια Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας, FIM), Herve Poncharal (Ένωση Αγωνιστικών Ομάδων, IRTA), Takanao Tsubouchi (Ένωση Κατασκευαστών, MSMA) και παρουσία του Paul Butler (Γραμματέας της συνάντησης), ομόφωνα συμφώνησαν την ακόλουθη αλλαγή στους κανονισμούς της FIM για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας Μοτοσυκλετών.

«Προς εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου 2011, η Επιτροπή των Grand Prix δέχτηκε την ακόλουθη πρόταση, η οποία ελήφθη από την πλειοψηφία των μελών της ένωσης Κατασκευαστών (MSMA): τετράχρονοι κινητήρες με μέγιστη χωρητικότητα τα 600cc και μέγιστο αριθμό κυλίνδρων τους 4. Μια πρόσκληση θα αποσταλεί σε όλους τους κατασκευαστές. Οι προτάσεις των κατασκευαστών που ενδιαφέρονται να λάβουν μέρος στη νέα κατηγορία θα πρέπει να αποσταλούν στη FIM και τη Dorna το αργότερο ως τις 31 Ιουλίου 2008. Ακριβέστερες τεχνικές προδιαγραφές θα συζητηθούν και θα καθοριστούν τότε.»

Αυτή ήταν η λιτή ανακοίνωση. Το τι έχει προηγηθεί παρασκηνιακά το έχετε ήδη διαβάσει στο προηγούμενο τεύχος του eBike από την ίδια στήλη και προς το παρόν ουδέν νεότερο έχει ακουστεί – προφανώς διότι μετά το πρώτο σοκ, όλοι τώρα έχουν πέσει στην προετοιμασία. Να υπενθυμίσουμε μόνο πως κινητήριοι μοχλοί πίσω από αυτή τη διαδικασία θεωρούνται οι δύο μεγάλοι Ιάπωνες, Honda και Yamaha, μια λογική που επιβεβαιώνεται από την επίσημη δήλωση πως η πρόταση προήλθε από την MSMA. Οι Aprilia και KTM διαφωνούν και μάλλον θα βρεθούν εκτός παιχνιδιού, κάτι που συμβαδίζει με την «πλειοψηφική» (και όχι ομόφωνη) απόφαση της MSMA.

Πλέον αναμένουμε με αγωνία τις τεχνικές προδιαγραφές που θα καταρτιστούν μέσα στο ερχόμενο φθινόπωρο-χειμώνα και ανησυχούμε για την απουσία της λέξης 'πρωτότυπα' από την ανακοίνωση.

Ο XAUS ΣΤΗ BMW!

Οι Γερμανοί ξανάρχονται. Στα SBK εννοούμε και, με δεδομένη τη μοτοσυκλέτα, την ομάδα και την είσοδό τους από το 2009, το μόνο που έλειπε ήταν οι αναβάτες. Ε λοιπόν, ο ένας βρέθηκε…

Με μια σύντομη ανακοίνωση στις 25 Ιουνίου η BMW Motorrad Motorsport περιχαρής επισημοποίησε τη σύναψη συνεργασίας με τον Ισπανό αναβάτη Ruben Xaus, ο οποίος θα οδηγήσει το ολοκαίνουργιο BMW S 1000 RR στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα SBK του χρόνου. Το συμβόλαιο που υπεγράφη έχει διετή διάρκεια, ωστόσο δεν αναμένεται να έχει την ευκαιρία να καβαλήσει τη νέα του μοτοσυκλέτα πριν ολοκληρωθεί η φετινή σεζόν στην οποία τρέχει για λογαριασμό της Sterilgarda Ducati, δίπλα στον ένα και μοναδικό Max Biaggi.

Ο Xaus έχει σταθερή παρουσία στα SBK από το 1998 και έχει ανέβει στο βάθρο 34 φορές, εκ των οποίων τις 10 στο ψηλότερο σκαλί.

Για πολλούς είναι γνωστός και ως «ο τύπος που του έδωσαν ένα Hypermotard κι έκανε τα απίστευτα», από σχετική promo φωτογράφηση της Ducati πέρυσι.



DUCATI DESMOSEDIC

Πρώτη απ' όλους, όπω εταιρεία έφερε στις δο το GP της Καταλονίας τ θα τρέξει του χρόνου ε είδηση είναι πως δεν έ δικτύωμα!

Ανθρακονημάτινο πλαίσιο ήταν κάτι που δεν περιμέν για πρώτη φορά η Ducati μένο της χωροδικτύωμα.

Οι Ιταλοί έφεραν στην Ισ του 2009 και, αντίθετα μ νωρίτερα, την έδωσαν για Catalunya και στους δύο τους, καθώς και στους δύ

Φυσικά όλοι ήταν ενθουσ βλέπει το πρωτόκολλο – Melandri. Ο Ιταλός περίμ την πρώτη μέρα, αλλά πως θα ήταν καλύτερα να άκρη με τη φετινή του μο άδα των Casey Stoner, Vit Niccolo Canepa έγραψαν τη GP9.

Τη δεύτερη μέρα των δοκ χιστους γύρους από τη σέ για να δηλώσει αμέσως μ ξει, η μοτοσυκλέτα είναι τη GP8 κι έτσι δεν βρήκ σθανθώ άνετα μαζί της…»

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



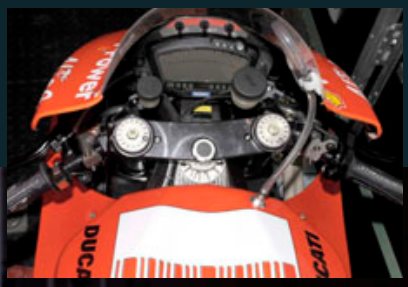
I GP9

ως πάντα, η ιταλική οκιμές αμέσως μετά η μοτοσυκλέτα που στα MotoGP – και η χει ατσάλινο χωρο-

ο είχε η GP9 και αυτό γαμε να δούμε, καθώς απαρνιέται το αγαπη-

σπανία την αγωνιστική ε όσα έλεγαν οι ίδιοι μερικούς γύρους στην αναβάτες της ομάδας ο αναβάτες εξέλιξης. ιασμένοι – όπως προ- εκτός από τον Marco μενε να την οδηγήσει η ομάδα απεφάνθη α κοιτάξει να βρει μιαν τοσυκλέτα. Έτσι η τρι- ttoriano Guareschi και κάμποσους γύρους με

ιμών πέρασε για ελά- λα της και ο Melandri, ετά το αμίμητο: «Εντά- πολύ παραπλήσια με α την ευκαιρία να αι- » Τι να του πεις μετά;





Ο VERMEULEN ΕΤΟΙΜΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ SBK!

Λίγο δύσκολο να το πιστέψουμε γι' αρχή, αλλά στα paddocks των SBK ο κόσμος το 'χει τούμπανο κι εμείς κρυφό καμάρι: ποιος γαλάζιος αναβάτης MotoGP προεξοφλείται για τη θέση του Troy Bayliss;

Ο Αυστραλός πρωταθλητής SBK, Troy Bayliss, έχει ξεκαθαρίσει πως φέτος είναι η τελευταία του χρονιά στο Παγκόσμιο, ανεξαρτήτως αν θα το πάρει ή όχι το πρωτάθλημα. Αυτό για τη Ducati σημαίνει πως θα έχει μια μεγάλη τρύπα στο σχήμα της που θα πρέπει να γεμίσει με κάποιον αναβάτη ικανό να παίξει για την κορυφή. Ως αυτόν, λοιπόν, πολλοί θεωρούν τον Chris Vermeulen και λέγεται έντονα στους τελευταίους αγώνες των SBK πως ήδη συζητά με τους Ιταλούς να πάρει του χρόνου τη θέση του Bayliss ως πρώτο όνομα της εργοστασιακής ομάδας.

Να πω την αμαρτία μου δυσκολεύομαι να το πιστέψω, δεδομένου πως ο νεαρός Αυστραλός εκτιμάται δεόντως από τη Suzuki και δεν βλέπω πώς θα άφηνε τόσο εύκολα μια εργοστασιακή δουλειά στον κορυφαίο θεσμό στον κόσμο της μοτοσυκλέτας που τόσοι και τόσοι θα ζήλευαν. Αλλά, από την άλλη, ποιος ξέρει τι συμβαίνει παρασκηνιακά που δεν γνωρίζουμε…



ΣΤΟ ΠΑΖΑΡΙ Ο BEN SPIES

Ένα είναι βέβαιο για τον Αμερικανό πρωταθλητή AMA: του χρόνου θα είναι στα MotoGP. Σε ποια ομάδα θα τρέχει… αυτή είναι μια άλλη ιστορία…

Εξελίσσεται σε σίριαλ η μεταπήδηση του 23χρονου Αμερικανού αναβάτη στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα κι αυτό για χάρη των χρημάτων. Όπως έχουμε ξαναπεί επανειλημμένως από τη στήλη αυτή, ο δύο φορές πρωταθλητής AMA SBK με Suzuki προοριζόταν για τη νέα δορυφορική ομάδα της Suzuki που θα τρέχει από του χρόνου στα MotoGP, ομάδα ιδιοκτησίας Jorge Martinez 'Aspar' και με διευθυντή τον Kevin Schwantz. Ο Aspar όνως μπορεί να πληρώσει ομάδα ενός αναβάτη μόνο και όλοι του οι Ισπανοί χορηγοί θέλουν τον Alvaro Bautista – τον οποίο έχει σε δική του ομάδα φέτος στα 250.

Η Suzuki τον κρατά ζεστό όσο μπορεί, δίνοντάς του στο Donington στη θέση του τραυματία Capirossi, τον φιλοξένησε και στο Assen (όπου δεν έχει εξηγηθεί γιατί δεν συμμετείχε, απόντος του Capirex) ενώ είναι επιβεβαιωμένο πως θα συμμετάσχει ως wildcard και στους δύο αμερικάνικους αγώνες σε Laguna Seca και Indianapolis.

Στο μεταξύ, όμως, ο Spies – με την ξεκάθαρη παρότρυνση του Schwantz – έχει ήδη μιλήσει με τη Ducati για το ενδεχόμενο συνεργασίας μαζί τους, γεγονός που επισήμως παραδέχονται και οι Ιταλοί, ενώ υπογείως φημολογείται πως έχει προκύψει και επαφή με την επίσης ενδιαφερόμενη Yamaha. Για τη μεν πρώτη, μάλιστα, ακούστηκε πως τον προορίζουν για τη σέλα του Marco Melandri, ο οποίος βγάζει-δε βγάζει τη φετινή χρονιά στα κόκκινα. Θυμόμαστε, δε, πως η Ducati επιθυμεί διακαώς έναν Αμερικανό αναβάτη, για λόγους μάρκετινγκ φυσικά, και πέρυσι έδινε γη και ύδωρ για τον Hayden που φοβήθηκε τελικά να αφήσει τη Honda. Ίσως, λοιπόν, αυτή να είναι η λύση που θα ικανοποιήσει και τις δύο πλευρές.

Η ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΤΟΥ PEDROSA

Ο Ισπανός υποστηρίζει μια οργάνωση κατά των φονικών μπαριέρων στους δρόμους και το δήλωσε ξεκάθαρα σηκώνοντας το λάβαρό της στον γύρο θριάμβου του στη Βαρκελώνη

«Guardarrailes asesinos» ανέγραφε η σημαία και φυσικά σημαίνει, «μπαριέρες δολοφόνοι». Ο Dani Pedrosa υποστηρίζει την κατάργησή τους, ή τουλάχιστον την αντικατάστασή τους με κάποιο μέσο φιλικότερο προς τον μοτοσυκλετιστή.

Η οργάνωση Codacons επιχειρεί να προσελκύσει κι άλλους λαοπρόβλητους αναβάτες για να υποστηρίξουν τον σκοπό της και, φυσικά, ο πρώτος που έλαβε πρόσκλησή της είναι ο Valentino Rossi.





Η GARELLI ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΑ GP;

Ένας θρύλος από τα παλιά, η ιστορική ιταλική εταιρεία Garelli, ψάχνει τρόπο να επιστρέψει στα GP 125 το 2009

Ο εκπρόσωπος της Garelli, Paolo Berlusconi, συναντήθηκε και συζήτησε εκτενώς με τον διευθύνοντα σύμβουλο της Dorna Sports S.L., Carmelo Ezpeleta, κατά τη διάρκεια του Ιταλικού GP Mugello, όπου και εξέφρασε την επιθυμία της ιταλικής εταιρείας να επιστρέψει μετά από δύο δεκαετίες απουσίας στον κορυφαίο θεσμό αγώνων ταχύτητας.

Στο παρελθόν η Garelli συμμετείχε επί σειρά ετών στις μικρές κατηγορίες, κυριαρχώντας στα 125 για έξι συνεχόμενες χρονιές από το 1982 ως το 1987, με αναβάτες όπως οι Angel Nieto και Fausto Gresini.

Για τους Ιταλούς, η επιστροφή στη δράση ιδανικά θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσα στο 2009, όπου η εταιρεία συμπληρώνει και γιορτάζει 90 χρόνια παραγωγής μοτοσυκλετών.



ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΣΤΑ SBK

Όσο τα MotoGP συρρικνώνονται σε αριθμό συμμετοχών, τόσο επεκτείνονται στα SBK. Η νέα προσθήκη θα είναι η πρώτη αμιγώς Αμερικάνικη ομάδα που θα συμμετάσχει από το 2009.

Με μια επίσημη ανακοίνωση στην ιστοσελίδα της, www.bouldermotorsports.com, η ομάδα Boulder Motorsports ξεκαθάρισε πως έχει ήδη συμφωνήσει τόσο με τη διοργανώτρια αρχή FG Sports όσο και με τη Ducati για να τρέξει κανονικά από του χρόνου μια ομάδα δύο αναβατών – οι οποίοι τώρα δεν έχουν καθοριστεί ακόμη.

Η Boulder έχει εμπειρία από το Αμερικάνικο πρωτάθλημα και συγκεκριμένα από την πιο πρόσφατη συμμετοχή της στην κατηγορία AMA Formula Xtreme, ενώ στα SBK θα τρέξει με δύο 1098S. Η έδρα της ομάδας θα μεταφερθεί στην Ιταλία για πρακτικούς λόγους (πολλοί αγώνες επί ευρωπαϊκού εδάφους), ενώ θεωρείται βέβαιο πως τουλάχιστον ο ένας αναβάτης της θα είναι από τις Η.Π.Α.



Racing Gossip

Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ROSSI

Η Yamaha ήταν, λέει, έτοιμη να του προτείνει μείωση αποδοχών, αλλά φέτος ο Γιατρός χτυπάει τίτλο και η κοινή τους σχέση είναι μέλι-γάλα. Μάλλον για αύξηση το πάμε λοιπόν και να δούμε ποιος χορηγός θα την πληρώσει…

Το συμβόλαιο του Ιταλού με τη Yamaha ανέρχεται στα 7 εκατομμύρια τον χρόνο και οι Ιάπωνες σκέφτονταν να του προτείνουν 5, σύμφωνα με πληροφορίες που δημοσιεύτηκαν στην Ισπανική εφημερίδα Sport. Τώρα που ο Rossi έχει ξαναβρεί τη φόρμα του, όμως, και τους τελευταίους μήνες είναι μέσα στο σιρόπι με τη Yamaha, μάλλον ο στόχος έχει στρογγυλέψει προς το 10… Όπως λένε οι κακές γλώσσες μια βασική αιτία γι' αυτό, πέραν της αγωνιστικής ανόδου του Valentino, είναι και η κατακόρυφη πτώση του Melandri, αφήνοντας ένα ενδεχόμενο να χηρέψει μια περιζήτητη εργοστασιακή θέση για του χρόνου, την οποία δεν θα δυσκολευτεί να γεμίσει ο επτά φορές παγκόσμιος πρωταθλητής. Η ζήτηση ανεβάζει τις τιμές λοιπόν…

Μόνο που φέτος τελειώνει το συμβόλαιο της Fiat και οι Ιταλοί δεν προτίθενται να το ανανεώσουν, αλλά στο μεταξύ, το χρυσό δίδυμο Rossi-Lorenzo έλκει τους χορηγούς σαν μαγνήτης. Σύμφωνα με το Crash.net, λοιπόν, στις ως τώρα συζητήσεις εμπλέκονται η Telefonica, οι Ισπανικές τράπεζες Santader (ήδη χορηγός της Yamaha στα SBK) και Caja Madrid, καθώς και μια ασφαλιστική που δεν ονοματίζεται. Προσθέτουμε τους προσωπικούς χορηγούς των δύο αναβατών και έχουμε μια πρώτη εικόνα. Λέγεται μάλιστα πως δεν αποκλείεται ο κάθε αναβάτης να έχει ξεχωριστό χορηγό του χρόνου, σε μια προσπάθεια της Yamaha να δρέψει τους καρπούς της εξαιρετικής επιλογής της στο εργοστασιακό δίδυμο.



ΕΚΤΟΣ WEC Η UFO CORSE YAMAHA!

Το φετινό θα είναι το τελευταίο της πρωτάθλημα στο Παγκόσμιο Enduro. Η ομάδα της Yamaha πέφτει θύμα διεθνούς οικονομικής συγκυρίας

Μια δεκαετία σε παγκόσμιο επίπεδο μετράει η UFO Corse Yamaha Racing Team, στη διάρκεια του οποίου κέρδισε 4 τίτλους, 7 διακρίσεις στο ISDE και 4 συνεχόμενα πρωταθλήματα Ιταλίας. Από τη σέλα της πέρασαν θρύλοι, όπως οι Stéphane Peterhansel, Peter Bergvall και Stefan Merriman.

Όπως αποκαλύπτει όμως ο ισχυρός άνδρας της ομάδας και ιδιοκτήτης της UFO Plast SRL, Vito Consoloni, η εταιρεία του δεν μπορεί πια να ανταπεξέλθει στις οικονομικές απαιτήσεις ενός Παγκοσμίου Πρωταθλήματος. Η αιτία βρίσκεται στην οικονομική αστάθεια της παγκόσμιας αγοράς τα τελευταία χρόνια και κυρίως στην αγορά των Η.Π.Α. Ελπίζουμε η Yamaha Motor Europe και η Yamaha Motor Italia που στήριζαν όλα αυτά τα χρόνια την ομάδα, να βρουν μια άλλη λύση για να συνεχίσει το πετυχημένο της έργο.



ΣΤΟ ΠΑΖΑΡΙ ΚΑΙ Ο ASPAR!

Απ' ότι φαίνεται, όπως λέγαμε και για τον Ben Spies, κα του χρόνου στα MotoGP, αλλά με τι μοτοσυκλέτα… το σ

Προφανώς η όλη κατάσταση στις διαπραγματεύσεις της Suzuki σεται σε «μύλο», με πολλά ονόματα να μπλέκουν στην ιστορία, πάει λέγοντας. Για δείτε τι βγήκε ξαφνικά στη φόρα:

Ο κύριος Aspar, κάθε σαββατοκύριακο αγώνων ξεκινά φορών Aspar στα 125, μετά αλλάζει σε κόκκινα για την άλλη του ομάδ δηλώνει πως θέλει πολύ του χρόνου μια ομάδα του και στα M έχουμε περιγράψει πολλές φορές, αλλά αυτή τη φορά μας εντ χης:

«Υπάρχουν κι άλλα εργοστάσια που έχουν εμπλακεί στις συζ φέρεται πολύ να φέρει την Aspar Team στη μεγάλη κατηγορία θέλουμε κι εμείς πολύ, και επιθυμούμε να συμφωνήσουμε το Ακούς Suzuki; Αν επιμένεις πολύ με τον Ben Spies, έχει κι αλλο λια. Κόκκινα πορτοκάλια, σανγκουίνι…





ι ο Jorge Martinez Aspar θα είναι υζητάμε…

με τον Jorge Martinez Aspar εξελίσ-
Spies, Bautista, Schwantz, Ducati και

ντας πράσινα, για την ομάδα Bancaja
α στα 250, τη Mapfre Aspar, και τώρα
otoGP. Τα (εύλογα) κολλήματά του τα
υπωσίασε ο ίδιος ο Ισπανός ομαδάρ-

ητήσεις και η Ducati δείχνει να ενδια-
με αναβάτη τον Alvaro (Bautista). Το
αχύτερο δυνατόν.»
ύ πορτοκαλιές που βγάζουν πορτοκά-



RC HARD CHARGER

Ένα νέο βραβείο προς τιμή του τεράστιου Ricky Carmichael θεσπίστηκε στο Αμερικάνικο πρωτάθλημα MX. Νικητής του αυτός θα κάνει σε κάθε αγώνα αυτό που ο RC έκανε κατά κόρον σε όλη την καριέρα: προσπεράσεις.

Το έπαθλο RC Hard Charger που ανακοινώθηκε στο Εθνικό MX των ΗΠΑ θα απονέμεται στον αναβάτη που θα κάνει τις περισσότερες προσπεράσεις σε κάθε αγώνα. Είναι, όπως λέει και το όνομά του, αφιερωμένο εξαιρετικά στον μοναδικό Ricky Carmichael, ο οποίος πέρυσι σταμάτησε την καριέρα του λόγω χρόνιας κόπωσης. Φυσικά η έμπνευση προήλθε από τον εκπληκτικό τρόπο που ο Ricky μπορούσε να κάνει όσο κακή εκκίνηση ήθελε ή να έχει την όποια ατυχία στον αγώνα και μετά να πάρει φόρα, να τους σουβλίσει όλους και, νομοτελειακά, να πάρει την καρό σημαία.

Εκτός από αναμνηστική πλακέτα, ο νικητής του επάθλου αυτού σε κάθε αγώνα θα λαμβάνει και χρηματικό βραβείο 250 δολαρίων.





Τρεις και να καίνε

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας,
φωτό: Ducati Corse, Honda, Kawasaki Racing, Suzuki MotoGP, Yamaha Racing, Αρχείο eBike



Ο Ιούνιος ήταν ο πιο γεμάτος μήνας του φετινού πρωταθλήματος με τέσσερις απανωτούς αγώνες. Μέσα σε αυτούς τους 100 διαθέσιμους βαθμούς η κατάσταση στη βαθμολογία άλλαξε άρδην: ο Lorenzo οπισθοχώρησε τραυματισμένος, ενώ ο Stoner βρήκε την περσινή του φόρα και ακονίζει τις λεπίδες του. Οι Rossi και Pedrosa δεν θα μείνουν μόνοι στη διεκδίκηση του τίτλου φέτος, προβλέπεται δράμα...

Τέσσερις αγώνες σε τέσσερις εβδομάδες είναι αρκετοί για να πιέσουν τους αναβάτες, τόσο σωματικά όσο και ψυχολογικά. Βγαίνοντας από το Γαλλικό GP, η Yamaha φαινόταν να είναι η μεγάλη κερδισμένη του πρώτου σκέλους του πρωταθλήματος. Ο Valentino Rossi ξαναείδε κορυφή μετά από πολύ-πολύ καιρό, ο Jorge Lorenzo εξελίχθηκε στον απόλυτο rookie της χρονιάς με βλέψεις μέχρι και για πρωτάθλημα, ο Colin Edwards ξαναγεννήθηκε – και πλέον λέγεται πως, αντί για τη συνταξιοδότηση που διαλαλούσε, τώρα δέχεται εργοστασιακές προτάσεις – μέχρι και ο James Toseland πήγε καλά.

Στο στρατόπεδο της Honda ο πνευματικός κινητήρας άρχισε να δείχνει σημάδια ζωής. Στο Mugello ο Tady Okada θα του έδινε την πρώτη του συμμετοχή ως wildcard, απόδειξη πως στο HRC πλέον είναι πολύ επιφυλακτικοί πριν τον δώσουν στους αναβάτες τους. Ο Dani Pedrosa δεν τον θέλει ακόμη, ενώ ο Hayden τον παρέλαβε για πρώτη φορά στην Αγγλία. Στη βαθμολογία, όμως, μόνο ο Pedrosa εκπροσωπεί επάξια τους εργοδότες του, αλλά δεν δείχνει πρόθυμος να ρισκάρει για το κάτι παραπάνω, μια φαινομενική έλλειψη θάρρους που θα μπορούσε να του κοστίσει τον τίτλο.

Η Ducati πέρασε μια πολύ δύσκολη Άνοιξη, αλλά ο ένας και μοναδικός αναβάτης της που μπορεί να κερδίσει με το Desmosedici, ο Casey Stoner άρχισε πάλι να δείχνει απειλητικός. Στον αντίποδα, ο Marco Melandri ξεπέρασε τάχιστα την αναλαμπή της Κίνας (4ος) και βάλθηκε να αποδείξει στον κόσμο πως μόνο το γκάζι στην ευθεία ήταν αυτό που του έδωσε τον καλό τερματισμό στη Σαγκάη. Τα έχει ακούσει από τον Stoner («αν δεν ανοίξεις το γκάζι να πας τη μοτοσυκλέτα στο όριο, πώς θα βρεις τι δεν πάει καλά για να το φτιάξεις;»), ενώ η ομάδα του επισήμως τον στηρίζει ακόμη – αλλά του φέρνει τον Gibernau να δοκιμάσει δύο φορές τη D16 GP8 και στην πρώτη εμφάνιση της GP9 του επιτρέπει μόνο 4-5 γύρους για τα μάτια του κόσμου. Εννοείται πως η φημολογία για τη δεύτερη κόκκινη εργοστασιακή σέλα δίνει και παίρνει, με πολλούς να ισχυρίζονται πως ο Marco δεν τη βγάζει τη χρονιά στη Bologna…

Όσον αφορά στις υπόλοιπες ομάδες, δυστυχώς περιορίζονται σε ρόλο κομπάρσου. Η Kawasaki πνέει τα λοίσθια, η μοτοσυκλέτα της μια χαλάει μια δεν πάει, ενώ ο σοβαρός τραυματισμός του Hopkins ήρθε για να δέσει το γλυκό. Όσο για τον West, ακόμη πανηγυρίζει που μπήκε μια φορά στη δεκάδα φέτος.

Η Suzuki έχει λιγότερα προβλήματα και άλλου είδους. Έχει αξιόπιστη μοτοσυκλέτα πλέον, αλλά της λείπει αυτό το κάτι που θα τη φέρει στο βάθρο. Ο Capirossi έδειξε ορεξάτος, αλλά τραυμα-

τίστηκε και έχασε έδαφος, ενώ μετά την επιστροφή του στο Assen ξαναχτύπησε και χάνει τη Γερμανία αυτό τον μήνα. Ο Vermeulen από την άλλη, μάλλον δεν μπορεί να κάνει κάτι παραπάνω.
Ας δούμε τι έγινε στον κόσμο των υψηλών ταχυτήτων τον Ιούνιο.

>> MotoGP

Μία σου και μία μου

Ερχόμενος από δύο απανωτές νίκες, ο Valentino Rossi πήγε στο Mugello με άγριες ορέξεις. Χωρίς να δυσκολευτεί ιδιαίτερα πήρε την τρίτη του νίκη – και έβδομη συνεχόμενη στην ιστορική πίστα της Τοσκάνης. Πριν επτά χρόνια οι Stoner, Pedrosa και Lorenzo δεν φαντάζονταν καν πως μια μέρα θα τρέχουν στα ίδια μέρη.
Η είδηση όμως ήταν η επιστροφή του Stoner και της Ducati σε φόρμα, καθώς κατάφερε να τερματίσει δεύτερος μπροστά από τον Pedrosa και να μειώσει ακόμη περισσότερο την απόστασή του από Lorenzo που ξαναέπεσε και τραυματίστηκε. Επιτυχιών συνέχεια για τον Edwards που βρέθηκε στην πέμπτη θέση, πίσω από τον de Angelis με μια εμφάνιση-φωτοβολίδα στην πατρίδα του. Κακή μέρα για τον Hayden, μόλις 13ος, μια θέση μπροστά από τον Tady Okada που στα 41 του χρόνια επέστρεψε για μια πρόβα τζενεράλε του RC212V με πνευματικές βαλβίδες. Αυτό θα πρέπει να ήταν μάλλον το καλύτερο νέο που άκουσε ο Hayden στην Ιταλία…
Φεύγοντας για τη Βαρκελώνη όλοι περίμεναν την τιτανομαχία Pedrosa-Lorenzo, αλλά ο δεύτερος έμεινε εκτός τραυματισμένος. Ο Pedrosa κυριάρχησε από σημαία σε σημαία και το βάθρο συμπληρώθηκε από τους συνήθεις υπόπτους, Rossi και Stoner. Ξανά εντυπωσιακοί οι αναβάτες της Tech3, Edwards και Toseland, ακόμη καλύτερος ο Andrea Dovizioso που δηλώνει δεξιά κι αριστερά πως η μοτοσυκλέτα του δεν είναι αντάξια της πρώτης εξάδας και δεν μπορεί να παλέψει, αλλά μαθημένος από δυο αντίστοιχες χρονιές με ένα ψόφιο Honda στα 250 τα δίνει όλα για να αποδείξει πως του χρόνου αξίζει επιτέλους ένα εργοστασιακό.

Γιατρέ μου τώρα τα βλέπω όλα κόκκινα

Φτάνοντας στην Αγγλία, ο Lorenzo δηλώνει πως θα τρέξει πιο μυαλωμένα γιατί κατάλαβε πως στα μεγάλα MotoGP τα λάθη πονούν περισσότερο. Ο καιρός έπαιξε μυστήρια παιχνίδια με μια μέρα λιακάδα, μια βροχή, με αποτέλεσμα οι αναβάτες να μην έχουν καταφέρει να στήσουν σωστά τις μοτοσυκλέτες τους. Τα σημάδια ωστόσο ήταν ήδη εκεί: η δεύτερη συνεχόμενη pole position του Stoner και το εκπληκτικό του γυρολόγιο στα δοκιμές έδειχνε πως ο πρωταθλητής επέστρεψε. Σύμφωνα με τον τεχνικό γκουρού της Ducati, Filippo Preziosi, με την εγκατάσταση καινούργιου λογισμικού στην D16 βρέθηκε η άκρη, τόσο στο στήσιμό της, όσο και στην αξιοπιστία της.
Ο Stoner πήρε μια πειστικότατη νίκη με το κοινό παραδόξως να τον γιουχάρει στο βάθρο, ενώ ο Rossi πήρε μια σημαντική προσωπική νίκη από τον Pedrosa. Πίσω από το βάθρο επιμένουν οι εκπληκτικοί φέτος Edwards και Dovizioso, ενώ ο Lorenzo κάνει την έκπληξη. Ξεκίνησε



Το παραδοσιακά σπέσιαλ κράνος του Mugello φέτος ήταν μάλλον το καλύτερο που έχει φτιάξει ποτέ ο Rossi



Τραγούδησε, έπαιξε πιάνο, υποσχέθηκε τον ουρανό με τ' άστρα και ιδού… James Toseland





Πήρε το πνευματικό Honda ο Hayden και βγήκε ο ήλιος στην καρδιά του, ανάσανε το παιδί





Άλλη μια καλή άρπαξε στα ελεύθερα της Ισπανίας και πάει ο αγώνας για τον Lorenzo. Μάλλον σε καλό του βγήκε, έβαλε μυαλό



Η εμφάνιση του Sete Gibernau στην Catalunya και οι κουβεντούλες με τους ανθρώπους της Ducati τροφοδότησαν φήμες και στεναχώρησαν τον Marco Melandri – κι άλλο

από πίσω, αλλά σύντομα έβαλε το κεφάλι κάτω και 11 προσπεράσεις μετά βρέθηκε έκτος. Δείγμα θετικό και για τον Hayden, ο οποίος έτρεξε για πρώτη φορά με τις πνευματικές βαλβίδες στην έβδομη θέση.

Απόντος του τραυματία από την Ισπανία Capirossi, η Suzuki προσέφερε τη θέση του στον Αμερικανό δις πρωταθλητή AMA SBK, Ben Spies, ο οποίος προορίζεται για πλήρη συμμετοχή του χρόνου. Ο 23χρονος έδειξε δυνατός, παίρνοντας την 8η θέση στην εκκίνηση (στη βροχή, σε μια πίστα εντελώς άγνωστη σε αυτόν και με μόλις δύο μέρες εξοικείωσης με τη μοτοσυκλέτα) και τερμάτισε 14ος στον αγώνα.

Καταστροφή για τον Hopkins που εγκατέλειψε με μηχανική βλάβη, Βατερλό για τον Toseland που ήθελε κάτι περισσότερο εντός έδρας αλλά έπεσε δύο φορές (!) και τελικά ήρθε τελευταίος. Ακόμη χειρότερα ωστόσο τα πήγε ο Melandri, ο οποίος γυρνούσε απελπιστικά εκτός ρυθμού. Ήταν τόσο αργός που ο de Angelis έπεσε, ξανασηκώθηκε και στη συνέχεια τον πέρασε!

Με τον Stoner να έχει πάρει φωτιά φτάσαμε στο Assen. Ο Αυστραλός ξαναπήρε την pole position και από κοντά οι Rossi και Pedrosa έδειχναν πως θα απαρτίσουν άλλο ένα πανομοιότυπο βάθρο. Μόνο που ο Ιταλός έκανε το λάθος στην πρώτη στροφή, έπεσε και πήρε μαζί του και τον άτυχο de Puniet. Έτσι ο Stoner με τον Pedrosa έφυγαν μπροστά μα πολύ σύντομα ο πρωταθλητής απέδειξε πώς δεν είχε αντίπαλο: στο τέλος του τρίτου γύρου είχε διαφορά ένα δευτερόλεπτο από τον Pedrosa, πέντε γύρους αργότερα την είχε εκτοξεύσει στα τρία και σε άλλους πέντε την είχε τριπλασιάσει, για να τερματίσει τελικά 11 δευτερόλεπτα μπροστά! Ο βιασμός του ρεκόρ πίστας, δε, ήταν ολοκληρωτικός: ο Αυστραλός γύρισε στους 13 από τους 26 συνολικά γύρους κάτω από το ισχύον ρεκόρ!

Μέχρι την τελευταία στροφή του αγώνα το βάθρο συμπλήρωνε ο Hayden που έδειχνε να αισθάνεται πολύ καλά με το νέο Honda ώσπου 50 μέτρα από τον τερματισμό έσβησε απροειδοποίητα και είδε τον Edwards να τον περνά – παίρνοντας την εκδίκησή του για τη μονομαχία που είχε χάσει πέφτοντας στο ίδιο ακριβώς σημείο το 2006. Αρχικά θεωρήθηκε πως έμεινε από βενζίνη, αλλά αργότερα έγινε γνωστό πως η ηλεκτρονική διαχείριση των Honda δεν επιτρέπει να συμβεί κάτι τέτοιο, απλά μειώνει την ιπποδύναμη όσο χρειάζεται ώστε η μοτοσυκλέτα να τερματίσει. Το συμβάν αφορούσε ένα πρόβλημα στα ηλεκτρονικά και το επιβεβαίωσε ο Hayden λέγοντας πως και στην αρχή του αγώνα ένα κόκκινο λαμπάκι άναβε, αλλά στη συνέχεια η μοτοσυκλέτα δούλεψε – όσο δούλεψε…

Ο Edwards έκανε τον αγώνα της ζωής του, καθώς ο Rossi στην πρώτη στροφή έπεσε μπροστά του και έτσι στον πρώτο γύρο ήταν τελευταίος. Ωστόσο στη συνέχεια πέρασε σχεδόν τους πάντες και η τύχη του χαμογέλασε μερικά μέτρα από τον τερματισμό.

Πίσω από τον Hayden τερμάτισε ο Dovizioso, ο οποίος για μια φορά ακόμη πήρε το μέγιστο που μπορούσε από τη μοτοσυκλέτα του. Έκτος βρέθηκε ο Lorenzo, επαναλαμβάνοντας τον Αγγλικό αγώνα: κακή πρόκριση, μέτρια εκκίνηση, αργοί πρώτοι γύροι και εκτόξευση. Εντυπωσιακός ήταν και ο άτυχος Rossi, ο οποίος μετά την πτώση του συνέχισε την προσπάθεια, παρόλο που είχε χάσει ολόκληρο



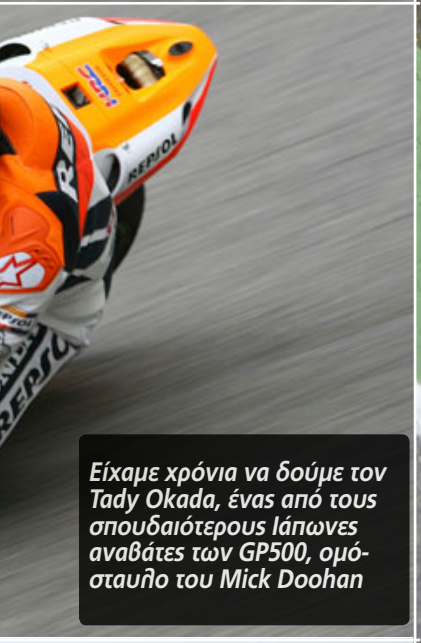
Ο Dovizioso έχει ήδη αποδείξει πως του αξίζει μια καλύτερη μοτοσυκλέτα του χρόνου





Αυτή η σύνθεση, με διαφορετική σειρά κατά καιρούς, μονοπωλεί φέτος τα βάθρα





Είχαμε χρόνια να δούμε τον Tady Okada, ένας από τους σπουδαιότερους Ιάπωνες αναβάτες των GP500, ομόσταυλο του Mick Doohan





Οι τρεις βασικοί διεκδικητές του τίτλου φέτος πρωταγωνιστούν σχεδόν σε κάθε αγώνα

τον λεβιέ ταχυτήτων. Αλλάζοντας σχέσεις με ένα ελάχιστο κομμάτι αλουμινίου δύο περίπου εκατοστών που είχε απομείνει κατάφερε να γράψει τον τρίτο ταχύτερο γύρο του αγώνα και να περάσει τους Melandri και Elias για να πάρει πέντε πολύτιμους βαθμούς.

Έτσι ο Dani Pedrosa ξανανέβηκε στην κορυφή της κατάταξης, με τον Rossi τέσσερις βαθμούς πίσω του και τον Stoner άλλους 25 βαθμούς μακρύτερα. Προφανώς οι τρεις τους θα είναι οι βασικοί διεκδικητές του φετινού πρωταθλήματος – κι αν ο Lorenzo επιστρέψει στις νίκες θα έχουμε κουαρτέτο υποψηφίων!

>> 250GP

Ο ψηλός πήρε φόρα

Ο Marco Simoncelli δεν συγκαταλεγόταν ανάμεσα στα φαβορί των 250 φέτος. Το ξεκίνημα στη δεύτερη χρονιά του στην κατηγορία ήταν κακό με δύο πτώσεις στους πρώτους αγώνες όταν ξαφνικά άρχισε να μετατρέπεται στον εφιάλτη του Bautista. Δύο δεύτερες και μια τέταρτη θέση μέχρι τη Γαλλία έφεραν τον Ιταλό πέμπτο στην κατάταξη όταν τον αφήσαμε στο προηγούμενο τεύχος, 40 βαθμούς από τον πρωτοπόρο Kallio.

Πηγαίνοντας στην πατρίδα του, ο Ιταλός ήταν πια ανάμεσα στα φαβορί μαζί με τους Bautista, Kallio, Pasini. Ο Simoncelli δεν έχασε την ευκαιρία να πάρει την πρώτη του νίκη στα 250 σε ένα ονειρεμένο απόγευμα Κυριακής, οδηγώντας πρωτίστως με θράσος και δευτερευόντως με μυαλό – κερδίζω ή πέφτω λέγεται αυτή η οδηγική λογική…

Μετακομίζοντας στην Ισπανία και την πίστα της Catalunya, ο Simoncelli έδωσε άλλο ένα εντυπωσιακό ρεσιτάλ οδήγησης καταδιώκοντας τον κάτοχο της pole Bautista σε όλο τον αγώνα, σε έναν ρυθμό που μόνο οι δυο τους μπορούσαν να κρατήσουν, 11 δευτερόλεπτα από τον τρίτο Hector Barbera. Πέρασε δε τον Ισπανό μέσα στην πατρίδα του στον τελευταίο γύρο, μετά από αφόρητη πίεση. Η εγκατάλειψη του Mika Kallio και η μέτρια απόδοση του Mattia Pasini (6ος) έδωσαν στον Ιταλό αναπάντεχο πρωταγωνιστή την ευκαιρία να σκαρφαλώσει στην κατάταξη και να πλησιάσει ακόμη περισσότερο στην κορυφή, την οποία ωστόσο κρατά σφικτά ο Φιλανδός αναβάτης της KTM.

Επόμενος σταθμός η Αγγλία, με την ενδιάμεση κατηγορία των GP να έχει γίνει άνω-κάτω από τις φήμες περί αντικατάστασης των δίχρονων 250 από τετράχρονα 600 – οι οποίες άρχισαν να διαρρέουν μετά τον Ισπανικό αγώνα. Οι διαβουλεύσεις γίνονται ανεπίσημα και καμία ανακοίνωση δεν υπάρχει για να ξεκαθαρίσει το τοπίο, έτσι οι αναβάτες κάνουν το σωστό, εστιάζουν στη μάχη του πρωταθλήματος. Ο Alvaro Bautista νιώθει την πίεση του χρισμένου φαβορί και της προσμονής για προαγωγή στα MotoGP, έτσι στις υγρές συνθήκες του Donington παίρνει την pole position.

Στον αγώνα φεύγει πρώτος και προσπαθεί να απομακρυνθεί γράφοντας ταχύτατους γύρους, αλλά ο Simoncelli τον ακολουθεί και πέντε γύρους αργότερα ένας εκπληκτικός Kallio μπαίνει στην παρέα – έχοντας εκκινήσει 14ος! Στον τελευταίο γύρο ο Φιλανδός δείχνει πως δεν μπορεί κάτι



Από τη στιγμή που επέστρεψε όμως ο Lorenzo δίνει ρεσιτάλ προσπέρασης



Ben Spies, δύο φορές πρωταθλητής AMA SBK και από του χρόνου μέλος των MotoGP



Αυτό που του 'λειπε…







Κατά τον Colin Edwards η τελευταία στροφή του Assen θα έπρεπε να μετονομαστεί σε Karma Corner



Ο Hector Barbera είναι ικανός για τα πάντα, μα όχι σταθερός αρκετά ώστε να παίζει για την κορυφή



Όλη τη χρονιά Simoncelli (αριστερά) και Bautista (δεξιά) πάνε έτσι και προσφέρουν τρελό θέαμα



Πολλές αγορές αγροτεμαχίων ο Mattia Pasini, με αποτέλεσμα να πέσει από δεύτερος πέμπτος στη βαθμολογία



Ο Alex Debon βρίσκει πάντα ένα καλό αποτέλεσμα όταν ο αγώνας γίνεται σε μυστήριες συνθήκες... στα κανονικά είναι που δεν πάει καλά

περισσότερο, καθώς αδυνατεί να κλείσει τη διαφορά του περίπου μισού δευτερολέπτου από τους πρωτοπόρους, που πηγαίνουν, ως συνήθως, ρόδα-ρόδα. Στην τελευταία στροφή ο Simoncelli χώνεται παράτολμα στην εσωτερική του Bautista, ξανοίγονται μαζί και ανοίγουν διάπλατα την πόρτα στον επερχόμενο Φιλανδό που, αφού τους ευχαρίστησε δεόντως, πήρε την καρό σημαία. Δεύτερος τερμάτισε ο Ιταλός και τρίτος, περίλυπος, ο Bautista που αμέσως μετά είχε μια μικρή συζήτηση με τον Simoncelli στο parc ferme χωρίς άλλη συνέχεια.

Στο Assen η μάχη των 250 ήταν εντυπωσιακή και γεμάτη ανατροπές, ένας σωστός αγώνας. Η πρωινή βροχή οδήγησε τους οργανωτές να κηρύξουν τον αγώνα βρόχινο, αλλά καθώς η πίστα στέγνωνε έγινε φανερό πως όσοι είχαν ξεκινήσει με σλικ λάστιχα θα είχαν το πάνω χέρι, προτίμηση που έκαναν οι περισσότεροι. Στην αρχή έφυγε μπροστά ο Alex Debon ακολουθούμενος από τον Thomas Luthi, ο οποίος για να φτάσει εκεί έκανε μια πολύ «κοντινή» προσπέραση στον Simoncelli. Οι δύο αναβάτες είχαν μια επαφή που έβγαλε τον Ιταλό εκτός γραμμής και τον έστειλε πίσω στη 12η θέση. Τους πρωτοπόρους πλησίασε γρήγορα ο Kallio και πίσω του ο Bautista. Λίγο αργότερα ο Bautista ανέβασε ρυθμό και στο τέλος του τρίτου γύρου βρέθηκε να καταδιώκει τον δεύτερο Debon. Χρειάστηκε τρεις γύρους για να τον περάσει και άλλους τρεις για να εξαϋλώσει τη διαφορά τριών δευτερολέπτων που είχε χτίσει ο Luthi, για να πάρει κεφάλι στον αγώνα και να το κρατήσει μέχρι τέλους. Επιτέλους ο Bautista κατάφερε να πάρει μια νίκη, τη δεύτερή του φέτος.

Στο μεταξύ, πίσω ο Simoncelli – που έχει αρχίσει να μυρίζει τίτλο – έβαλε κάτω το κεφάλι και άρχισε να ανεβαίνει ραγδαία. Η τρίτη θέση είχε πολλούς μνηστήρες: Debon, Kallio αρχικά και αργότερα προστέθηκαν και οι Aoyama και Barbera. Αλλάζοντας πολλές φορές θέσεις μεταξύ τους, όλοι κατάφεραν να μείνουν πίσω από τον επελαύνοντα Simoncelli που καθάρισε ένα πολύ σημαντικό βάθρο αρκετά μπροστά από τον Kallio, που στο μεταξύ οπισθοχώρησε στην 7η θέση, και μείωσε τη διαφορά του από την κορυφή σε έναν μόλις βαθμό!

Στους επόμενους αγώνες αναμένεται ο τρελός χαμός, καθώς οι δύο πρώτοι μυρίζουν αίμα, ο θεωρητικώς φαβορί Bautista καίγεται να καλύψει μια διαφορά 38 βαθμών από την κορυφή και ο Pasini να επανέλθει μετά από δύο καταστροφικές εγκαταλείψεις που τον έστειλαν από τη δεύτερη στην πέμπτη θέση της κατάταξης. Σφαγή αλά 250…



Πρωτοπόρος της βαθμολογίας, ο Mika Kallio απλά εκμεταλλεύεται τα λάθη των άλλων και τερματίζει σταθερά στους περισσότερους αγώνες



Alvaro Bautista και Marco Simoncelli τα «λένε» στο parc perme του Donington, μετά τη νέα «στριμόκωλη» προσπέραση του δεύτερου στον πρώτο



Οι ακριανοί δεν χαίρονται γιατί έχασαν από τον μεσαίο (Kallio), αυτός δεν χαμογελά πολύ γιατί είναι Φιλανδός

>> 125GP

Ιταλο-Γαλλική μονομαχία

Μπαίνοντας στον Ιούνιο η κατάταξη έμοιαζε με έναν τυπικό αγώνα των 125, οι πρώτοι επτά αναβάτες της βαθμολογίας απείχαν 25 βαθμούς, όσο το κέρδος ενός αγώνα, ενώ





Το ζεύγος της Belson, Espargaro (44) και Olive (6) αποτελεί μια αξιόμαχη ομάδα, με πολλά σκαμπανεβάσματα όμως. Ο πρώτος έλειπε απ' το Assen τραυματίας



Ο Ελβετός πρώην πρωταθλητής 125 Thomas Luthi έχει το κορίτσι των ονείρων μας να του κρατάει την ομπρέλλα…



Ο Simone Corsi ακολουθεί από την αρχή την κεφαλή της βαθμολογίας, μα ο Ιούνιος τον κρατά 16 βαθμούς μακριά



Από αριστερά προς δεξιά το Βρετανικό βάθρο: Mike di Meglio, Scott Redding, Marc Marquez. Το πιστεύετε πως ο μεσαίος είναι μικρότερος σε ηλικία από τον δεξιό; Κι όμως…

τουλάχιστον άλλοι τόσοι ακολουθούσαν στην επόμενη 25άδα βαθμών! Οι πρωτοπόροι Mike di Meglio (Γάλλος) και Simone Corsi (Ιταλός) είχαν πολλούς λογαριασμούς να λύσουν και μέσα στην Ιταλία ο Corsi είχε ένα μικρό πλεονέκτημα.

Όσοι τυχεροί το παρακολούθησαν απόλαυσαν έναν κλασικό αγώνα 125 όπου στον τελευταίο γύρο ένα γκρουπ επτά (!) αναβατών έπαιζε για τη νίκη. Στη σφαγή που επακολούθησε νικητής βγήκε ο «τοπικός» Corsi, για να συμπληρώσει ένα ονειρεμένο Ιταλικό GP με Ιταλούς νικητές σε όλες τις κατηγορίες. Πίσω του τερμάτισε ο πρωταθλητής Gabor Talmacsi και τρίτος ο Pol Espargaro – με την απόσταση μεταξύ των τριών να είναι 0.039 δευτερόλεπτα, ο κλέψας τον αέρα του κλέψαντος!

Στην Catalunya ο Mike di Meglio επανήλθε στην κορυφή παίρνοντας μια σπουδαία νίκη, τη δεύτερη της χρονιάς. Παρέα με τους Nicolas Terol, Pol Espargaro, Gabor Talmacsi και Joan Olive από τα μισά του αγώνα και μετά άρχισαν να απομακρύνονται. Λίγους γύρους πριν το τέλος ο Olive έπεσε, στον προτελευταίο τον μιμήθηκε ο Terol και οι τρεις εναπομείναντες για τη νίκη τα έδωσαν όλα μέχρι τη γραμμή του τερματισμού. Εκεί ο Γάλλος πήρε τη σημαία μόλις 0.268 δευτερόλεπτα από τους διώκτες του, ενώ ο Corsi τερμάτισε πέμπτος.

Το Αγγλικό GP ξεκίνησε με τον Simone Corsi στην pole, αλλά μετά από λίγες στροφές πρωτοπόρος ήταν αναπάντεχα ο Andrea Iannone! Πίσω του ένας ακόμη απρόσμενος επισκέπτης, ο 15χρονος Άγγλος Scott Redding μετά από εκπληκτική εκκίνηση πλησίαζε φουριόζος. Οι δύο τους άρχισαν να μονομαχούν ανοίγοντας παράλληλα τη διαφορά τους από τους υπόλοιπους, ώσπου στον 19ο γύρο ο Ιταλός έκανε το λάθος, έχασε μπροστινό και έπεσε μπροστά σε ένα εκστατικό κοινό στις Craner Curves. Ο Άγγλος πιτσιρικάς απλά συνέχισε για να γίνει ο νεαρότερος αναβάτης που κερδίζει ποτέ GP και ο πρώτος που Άγγλος που νικά στην πατρίδα του από το 1986 (τότε ήταν ο Ian McConnachie στο GP των 80cc στο Silverstone). Ο Redding έχει τρέξει μόλις 8 αγώνες GP και πρώτη φορά ανεβαίνει βάθρο! Σχεδόν 5.3 δευτερόλεπτα πίσω ακολούθησε ο di Meglio, ενώ τρίτος τερμάτισε ο έτερος πιτσιρικάς και rookie Marc Marquez. Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε πως στο βάθρο σαμπάνια προσφέρθηκε μόνο στον di Meglio, καθώς οι άλλοι δύο ως ανήλικοι δεν επιτρεπόταν…

Στο Assen οι καιρός έπαιξε πρωταγωνιστικό ρόλο. Στον έβδομο γύρο άρχισαν οι πρώτες σταγόνες και τρεις γύρους αργότερα τα μικρά δίχρονα άρχισαν να πέφτουν σαν μύγες, αναγκάζοντας τους διοργανωτές να βγάλουν κόκκινη σημαία. Μετά από μικρή διακοπή έγινε επανεκκίνηση για πέντε γύρους, με τη σειρά που είχαν οι αναβάτες τη στιγμή της διακοπής – δίνοντας έτσι μια δεύτερη ευκαιρία σε όσους αναβάτες είχαν πέσει στον τελευταίο γύρο. Στην επανεκκίνηση ο Gabor Talmacsi βρήκε την ευκαιρία να πάρει την πρώτη του φετινή νίκη με δεύτερο τον Joan Olive. Τρίτος βρέθηκε ο Simone Corsi, ευνοημένος από τη διακοπή καθώς προηγουμένως δεν ήταν πουθενά. Ομοίως και ο έτερος διεκδικητής του τίτλου, di Meglio, ο οποίος τελικά κατατάχθηκε έβδομος και είδε το προβάδισμά του στην κατάταξη να μειώνεται στους 16 βαθμούς.



Scott Redding, επανέφερε την Αγγλία στον χάρτη των νικητών μετά από 22 χρόνια και είναι μόλις 15 ετών


Ο Juan Olive (6) μάχεται με τον Gabor Talmacsi (1). Ο περσινός πρωταθλητής δεν τα πάει καλά φέτος, πολλή ατυχία, πολλά λάθη λόγω άγχους



Ο πιτσιρικάς Marc Marquez της KTM στα 125 ανέβηκε ανέλπιστα στο βάθρο την ίδια μέρα με τον Redding

STADIUM

Health & Fitness Center

Change your bodystyle.
Change your lifestyle.

SPORTS

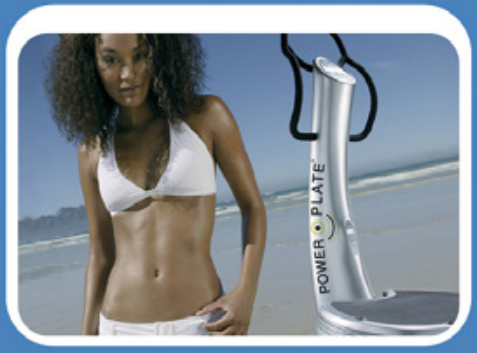
POWER PLATE next generation

Beauty & Wellness
HEALTH & ANTI-AGING







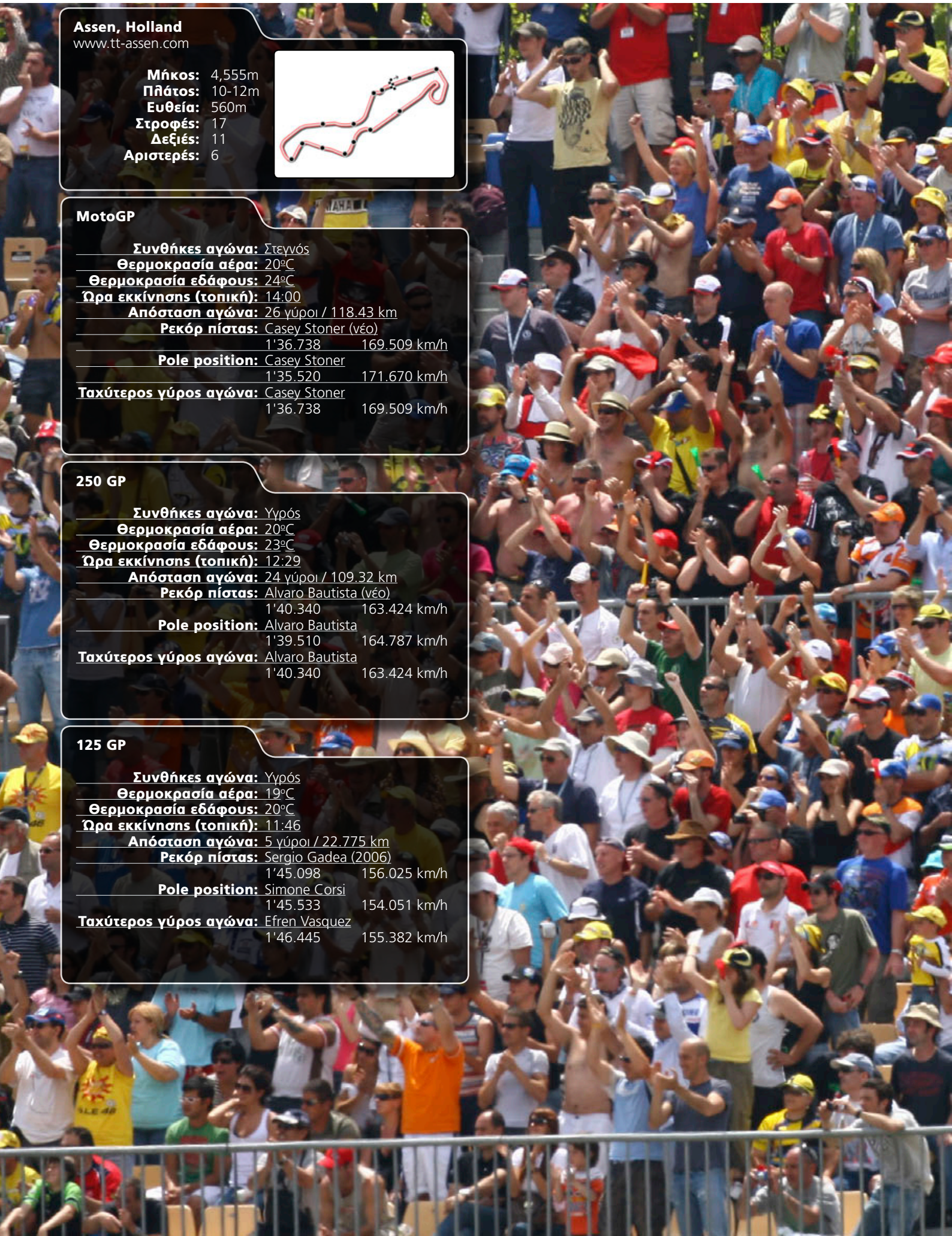




- **Studio Pilates**
- **Power Plate**
- **Kinesis • Fitness**
- **Personal Training**
- **Yoga • Solarium**
- **Massage • Diet**

Σύγχρονα όργανα γυμναστικής.
Μεθοδικά ολοκληρωμένες παροχές.

Stadium | Μ. Αντύπα 62 - 66, 141 21 Ν. Ηράκλειο, Τηλ.: 2102718724, Fax: 2102724163
e-mail: info@stadiumgym.gr, http://www.stadiumgym.gr



Assen, Holland
www.tt-assen.com

Μήκος: 4,555m
Πλάτος: 10-12m
Ευθεία: 560m
Στροφές: 17
Δεξιές: 11
Αριστερές: 6

MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 24ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:00
Απόσταση αγώνα: 26 γύροι / 118.43 km
Ρεκόρ πίστας: Casey Stoner (νέο)
1'36.738 169.509 km/h
Pole position: Casey Stoner
1'35.520 171.670 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Casey Stoner
1'36.738 169.509 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 23ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:29
Απόσταση αγώνα: 24 γύροι / 109.32 km
Ρεκόρ πίστας: Alvaro Bautista (νέο)
1'40.340 163.424 km/h
Pole position: Alvaro Bautista
1'39.510 164.787 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Alvaro Bautista
1'40.340 163.424 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Υγρός
Θερμοκρασία αέρα: 19ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 20ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:46
Απόσταση αγώνα: 5 γύροι / 22.775 km
Ρεκόρ πίστας: Sergio Gadea (2006)
1'45.098 156.025 km/h
Pole position: Simone Corsi
1'45.533 154.051 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Efren Vasquez
1'46.445 155.382 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	168.361	42'12.337
2	2	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	167.612	+11.310
3	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	167.230	+17.125
4	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	Honda	167.010	+20.477
5	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot	Honda	166.562	+27.346
6	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	166.480	+28.608
7	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki	Suzuki	166.239	+32.330
8	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	166.073	+34.892
9	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	165.835	+38.566
10	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducati	165.819	+38.817
11	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	165.356	+46.025
12	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	165.215	+48.213
13	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro Team	Ducati	164.490	+59.594
Δεν τερμάτισε	13	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	163.656	19 laps
Δεν συμπλήρωσε γύρο	14	Randy de Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	15	Alex de Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda		

Αναβάτες

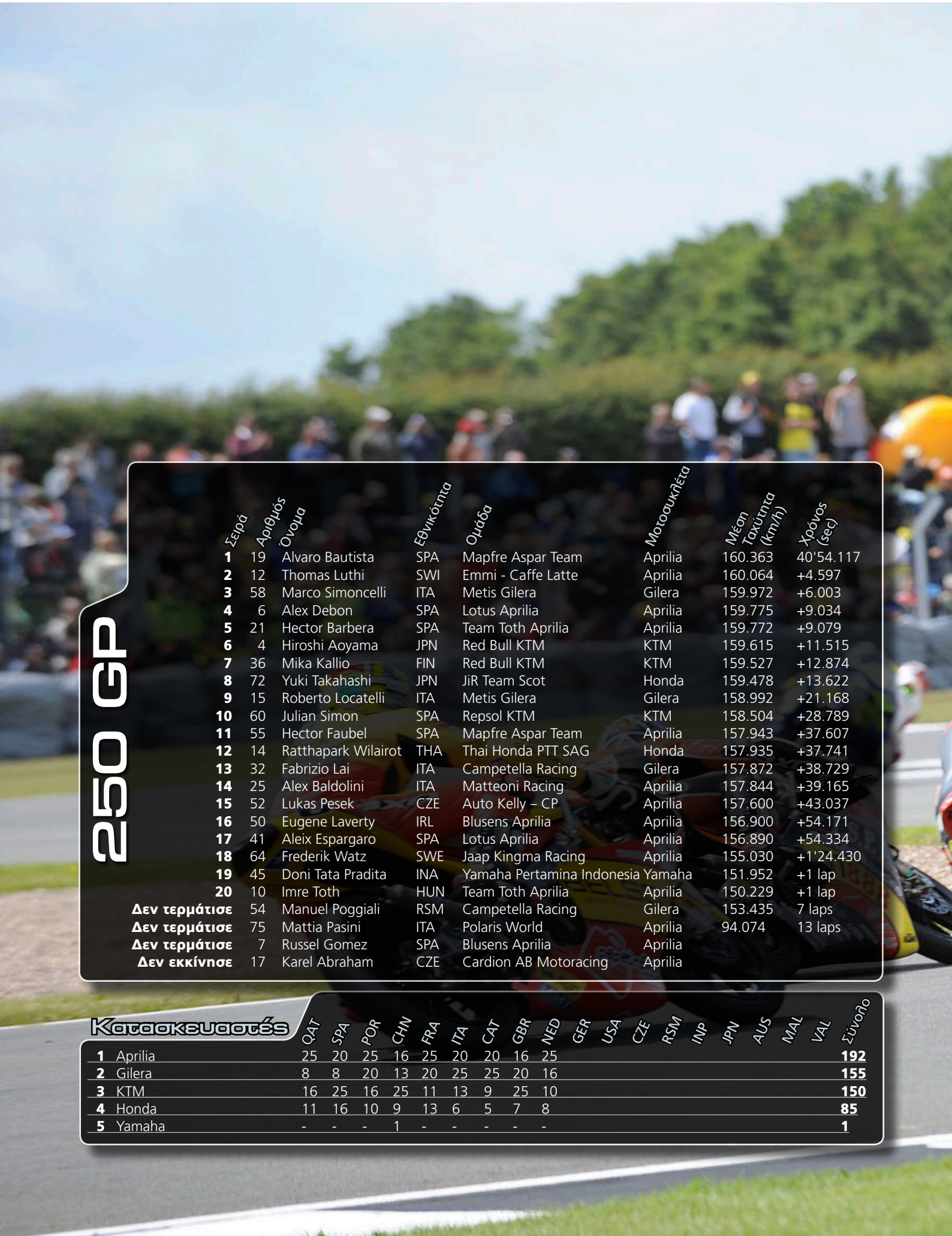
		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Pedrosa D.	16	25	20	20	13	16	25	16	20										**171**
2	Rossi V.	11	20	16	25	25	25	20	20	5										**167**
3	Stoner C.	25	5	10	16	-	20	16	25	25										**142**
4	Lorenzo J.	20	16	25	13	20	-	-	10	10										**114**
5	Edwards C.	9	-	13	9	16	11	11	13	16										**98**
6	Dovizioso A.	13	8	-	5	10	8	13	11	11										**79**
7	Hayden N.	6	13	-	10	8	3	8	9	13										**70**
8	Toseland J.	10	10	9	4	-	10	10	-	7										**60**
9	Vermeulen C.	-	6	8	-	11	6	9	8	9										**57**
10	Nakano S.	3	7	6	6	6	7	7	7	8										**57**
11	Capirossi L.	8	11	7	7	9	9	-	-	-										**51**
12	Elias T.	2	1	4	8	5	4	-	5	4										**33**
13	Hopkins J.	4	9	11	2	-	-	6	-	-										**32**
14	Melandri M.	5	4	3	11	1	-	5	-	3										**32**
15	De Angelis A.	-	2	5	-	4	13	-	1	-										**25**
16	Guintoli S.	1	-	2	1	3	5	3	3	6										**24**
17	De Puniet R.	7	-	1	3	7	-	-	4	-										**22**
18	West A.	-	3	-	-	2	1	4	6	-										**16**
19	Spies B.	-	-	-	-	-	-	-	2	-										**2**
20	Okada T.	-	-	-	-	-	2	-	-	-										**2**

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	25	20	20	16										**196**
2	Honda	16	25	20	20	13	16	25	16	20										**171**
3	Ducati	25	5	10	16	5	20	16	25	25										**147**
4	Suzuki	8	11	8	7	11	9	9	8	9										**80**
5	Kawasaki	4	9	11	2	2	1	6	6	-										**41**

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	25	20	30	15										**281**
2	Repsol Honda	22	38	20	30	21	19	33	25	33										**241**
3	Ducati Marlboro	30	9	13	27	1	20	21	25	28										**174**
4	Tech3 Yamaha	19	10	22	13	16	21	21	13	23										**158**
5	Rizla Suzuki	8	17	15	7	20	15	9	10	9										**110**
6	San Carlo Honda Gresini	3	9	11	6	10	20	7	8	8										**82**
7	JiR Team Scot	13	8	-	5	10	8	13	11	11										**79**
8	Alice Team	3	1	6	9	8	9	3	8	10										**57**
9	Kawasaki Racing	4	12	11	2	2	1	10	6	-										**48**
10	LCR Honda	7	-	1	3	7	-	-	4	-										**22**



250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	160.363	40'54.117
2	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	160.064	+4.597
3	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	159.972	+6.003
4	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	159.775	+9.034
5	21	Hector Barbera	SPA	Team Toth Aprilia	Aprilia	159.772	+9.079
6	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM	KTM	159.615	+11.515
7	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM	KTM	159.527	+12.874
8	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot	Honda	159.478	+13.622
9	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	158.992	+21.168
10	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM	KTM	158.504	+28.789
11	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	157.943	+37.607
12	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	157.935	+37.741
13	32	Fabrizio Lai	ITA	Campetella Racing	Gilera	157.872	+38.729
14	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	157.844	+39.165
15	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	157.600	+43.037
16	50	Eugene Laverty	IRL	Blusens Aprilia	Aprilia	156.900	+54.171
17	41	Aleix Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	156.890	+54.334
18	64	Frederik Watz	SWE	Jaap Kingma Racing	Aprilia	155.030	+1'24.430
19	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	151.952	+1 lap
20	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	150.229	+1 lap
Δεν τερμάτισε	54	Manuel Poggiali	RSM	Campetella Racing	Gilera	153.435	7 laps
Δεν τερμάτισε	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	94.074	13 laps
Δεν τερμάτισε	7	Russel Gomez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia		
Δεν εκκίνησε	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia		

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	20	20	16	25										**192**
2	Gilera	8	8	20	13	20	25	25	20	16										**155**
3	KTM	16	25	16	25	11	13	9	25	10										**150**
4	Honda	11	16	10	9	13	6	5	7	8										**85**
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	13	-	25	9										**140**
2	Simoncelli M.	-	-	20	13	20	25	25	20	16										**139**
3	Debon A.	13	10	-	11	25	20	13	9	13										**114**
4	Bautista A.	10	-	25	4	2	-	20	16	25										**102**
5	Pasini M.	25	20	-	16	16	11	10	-	-										**98**
6	Barbera H.	20	11	8	10	4	-	16	13	11										**93**
7	Aoyama H.	-	13	11	20	9	8	9	10	10										**90**
8	Takahashi Y.	11	16	10	9	13	-	4	7	8										**78**
9	Luthi T.	1	-	13	-	5	16	11	11	20										**77**
10	Simon J.	5	9	9	-	8	5	7	8	6										**57**
11	Locatelli R.	8	8	-	5	3	10	-	5	7										**46**
12	Espargaro A.	7	7	5	7	7	7	-	6	-										**46**
13	Faubel H.	6	-	7	6	6	-	8	1	5										**46**
14	Wilairot R.	3	4	3	8	1	6	5	-	4										**34**
15	Abraham K.	9	3	-	-	-	9	-	4	-										**25**
16	Pesek L.	-	6	6	-	-	-	6	3	1										**22**
17	Baldolini A.	-	5	4	-	-	4	3	-	2										**18**
18	Poggiali M.	2	-	-	-	10	-	2	2	-										**16**
19	Lai F.	4	-	-	2	-	2	1	-	3										**12**
20	Laverty E.	-	-	1	3	-	3	-	-	-										**7**
21	Sandi F.	-	-	2	-	-	-	-	-	-										**2**
22	Hernandez M.	-	2	-	-	-	-	-	-	-										**2**
23	Toth I.	-	1	-	-	-	1	-	-	-										**2**
24	Pradita D.	-	-	-	1	-	-	-	-	-										**1**



125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar Team	Aprilia	150.572	9'04.520
2	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	150.537	+0.128
3	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	150.502	+0.255
4	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	150.479	+0.340
5	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	150.455	+0.425
6	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM	KTM	150.416	+0.568
7	63	Mike di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	150.339	+0.846
8	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia	150.316	+0.928
9	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	150.176	+1.438
10	35	Raffaele de Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	149.870	+2.554
11	27	Stefano Bianco	ITA	S3+ WTR San Marino Team	Aprilia	149.794	+2.829
12	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	149.742	+3.021
13	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	ISPA KTM Aran	KTM	149.693	+3.201
14	60	Michael Ranseder	AUT	I.C. Team	Aprilia	149.584	+3.600
15	56	Hugo van den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia	149.326	+4.547
16	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	149.313	+4.592
17	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	149.252	+4.819
18	16	Jules Cluzel	FRA	Loncin Racing	Loncin	147.711	+10.548
19	34	Randy Krummenacher		SWI Red Bull	KTM	147.686	+10.643
20	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	147.631	+10.849
21	30	Pere Tutusaus	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	147.566	+11.094
22	21	Robin Lasser	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	147.364	+11.854
23	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	146.873	+13.716
24	69	Louis Rossi	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	146.843	+13.828
25	95	Robert Muresan	ROU	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	146.234	+16.155
26	82	Michael van der Mark	NED	Dutch Racing Team	Honda	145.702	+18.201
27	84	Robert Gull	SWE	Ajo Motorsports Jnr. Project	Derbi	143.788	+25.692
28	81	Jasper Iwema	NED	Abbink Bos Racing	Seel	142.907	+29.208
29	89	Ernst Dubbink	NED	RV Racing Team	Honda	142.723	+29.949
30	83	Jerry van de Bunt	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia	141.133	+36.419
Δεν τερμάτισε	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	148.255	+2 laps
Δεν τερμάτισε	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	148.196	+2 laps
Δεν επανεκκίνησε	19	Roberto Lacalendola	ITA	Matteoni Racing	Aprilia		
Δεν επανεκκίνησε	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia		
Δεν επανεκκίνησε	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia		
Δεν επανεκκίνησε	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia		
Δεν επανεκκίνησε	80	Joey Litjens	NED	Abbink Bos Racing	Seel		
Δεν επανεκκίνησε	93	Marc Marquez	SPA	Repsol KTM 125cc	KTM		

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	25	16	25	25										**211**
2	Derbi	20	8	20	20	25	16	25	20	20										**174**
3	KTM	-	11	-	7	9	3	6	16	10										**62**
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	13	25	20	9										**141**
2	Corsi S.	9	25	25	-	3	25	11	11	16										**125**
3	Olive J.	20	-	20	10	8	7	-	9	20										**94**
4	Talmasci G.	4	-	10	16	2	20	16	-	25										**93**
5	Terol N.	6	20	16	8	16	9	-	-	7										**82**
6	Bradl S.	16	13	8	11	10	3	13	-	4										**81**
7	Espargaro P.	8	2	3	13	13	16	20	-	-										**75**
8	Smith B.	-	16	-	-	20	11	2	6	11										**66**
9	Gadea S.	25	-	7	-	-	10	7	13	-										**62**
10	Cortese S.	5	6	6	-	5	8	8	7	13										**58**
11	Redding S.	11	9	-	-	-	2	10	25	-										**57**
12	Iannone A.	2	-	5	25	11	4	-	-	8										**55**
13	Bonsey S.	-	10	13	2	-	5	9	-	-										**39**
14	De Rosa R.	-	5	-	7	7	3	-	2	6										**30**
15	Marquez M.	-	-	-	4	-	-	6	16	-										**30**
16	Webb D.	10	-	11	-	-	-	5	-	-										**26**
17	Rabat E.	-	4	-	5	-	-	-	5	10										**24**
18	Koyama T.	-	3	-	3	-	-	3	10	3										**22**
19	Ranseder M.	1	-	2	9	-	1	-	4	2										**19**
20	Aegerter D.	-	8	4	-	-	-	4	-	-										**16**
21	Vasquez E.	7	-	1	6	-	-	-	-	-										**14**
22	Nieto P.	-	11	-	-	-	-	-	-	-										**11**
23	Zanetti L.	-	-	-	-	9	-	-	1	-										**10**
24	Krummenacher R.	-	-	-	-	6	-	1	3	-										**10**
25	Nakagami T.	-	1	-	-	-	-	-	8	-										**9**
26	Bianco S.	3	-	-	-	-	-	-	-	5										**8**
27	Tutusaus P.	-	-	-	1	4	-	-	-	-										**5**
28	Van den Berg H.	-	-	-	-	-	-	-	-	1										**1**
29	Masbou A.	-	-	-	-	1	-	-	-	-										**1**



Άλματα πίσω

κείμενο: Μιχάλης Τήλιος φωτο: Σάββας Κουρίδης



Η συνδιοργάνωση του 4ου αγώνα του Πανελλήνιου Πρωταθλήματος με το Βαλκανικό Πρωτάθλημα εξελίχθηκε σε παταγώδη αποτυχία από κάθε πλευρά και αμαύρωσε, δυστυχώς, την όποια προσπάθεια των αγωνιζόμενων να προσφέρουν θέαμα κάτω από τον καυτό ήλιο των Σερρών

» Η φαεινή ιδέα (!) της οργάνωσης να περιπλέξει στο μέγιστο βαθμό τη σειρά των κατηγοριών στις ελεύθερες και χρονομετρημένες δοκιμές, δημιούργησε ένα γενικό μπάχαλο στον -ασφυκτικά γεμάτο από μοτοσυκλέτες– χώρο των paddock. Άλλη σειρά οι κατηγορίες στα πρώτα χρονομετρημένα και άλλη στα δεύτερα, με αποτέλεσμα καμία κατηγορία να μη καταφέρει να κάνει δοκιμές έστω και κοντά στην ώρα όπου θα αγωνιζόταν την Κυριακή.

Ανοργανωσιά και πλήρες μπάχαλο το οποίο ξεκινούσε από τους υπεύθυνους της οργάνωσης και κατέληγε στους κριτές (τρόπος του λέγειν), των οποίων η εγκληματική απροσεξία και γενικότερη αδιαφορία οδήγησε στον παρ' ολίγο σοβαρότατο τραυματισμό του αναβάτη Νίκου Κατσούλα (Νέοι Αγωνιζόμενοι) από νερά που πλημμύρισαν την Κ16 την ώρα των χρονομετρημένων δοκιμών από διαρροή σε σωλήνα λίγα μέτρα πιο έξω. Οι φωτογραφίες του κριτή στην Κ8 όπου απαθανατίζεται ξαπλωμένος (!) κάτω από την ομπρέλα πάνω στα λάστιχα να ασχολείται με το κινητό του και με το αυτοκίνητό του παρκαρισμένο πίσω του, είπαν όσα δε θα μπορούσαν να πουν χιλιάδες λέξεις για το επίπεδο και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες κάποιοι άνθρωποι προσπαθούν να αγωνιστούν ρισκάροντας κυρίως τη σωματική τους ακεραιότητα και μετά όλα τα υπόλοιπα.

Ο τραγικός θάνατος ενός Βούλγαρου αναβάτη στις ελεύθερες δοκιμές της Παρασκευής μετά από σύγκρουση με άλλες δύο μοτοσυκλέτες στην Κ1, έδειξε να μην αποτελεί σημαντικό λόγο ώστε η οργάνωση να αφυπνιστεί και να δώσει λίγη προσοχή παραπάνω σε τομείς, αν μη τι άλλο, βασικούς ως προς την ασφαλή και ομαλή διεξαγωγή



Εντυπωσιακός ο Στέλιος Χριστοδούλου, αδικήθηκε από την τύχη όταν ένα μηχανικό πρόβλημα τον έριξε στην 7η θέση

του αγώνα - το αντίθετο μάλιστα. Ευτυχώς η αγωνιστική δράση της Κυριακής, για ακόμα μια φορά φέτος, είχε ισχυρό ενδιαφέρον σε όλες της κατηγορίες παρά την υπερβολική ζέστη που δυσκόλεψε πολύ το έργο των αναβατών.

>> Formula Extreme

Δυσκολεύτηκε πολύ αλλά τα κατάφερε για άλλη μια φορά ο Γιάννης Μπούστας, δείχνοντας την κλάση του και την ικανότητά του να κερδίζει ακόμα και όταν δεν πηγαίνουν όλα όπως θα έπρεπε. Η αφόρητη ζέστη που επικρατούσε από νωρίς την Κυριακή έκανε τα ελαστικά να "δουλεύουν υπερωρίες" και τα γλιστρήματα στην μεγάλη κατηγορία ήρθαν πολύ νωρίς για τους περισσότερους οδηγούς.

Με τον Γιάννη Μπούστα να μη μπορεί να πιάσει τον συνήθη εκρηκτικό ρυθμό του, έχοντας κάνει και μέτρια εκκίνηση, ο αγώνας κυλούσε και όλα έδειχναν ότι αυτή τη φορά δε θα τα κατάφερνε να φτάσει στη νίκη. Ο Χάρης Παρασκευόπουλος είχε πάρει την πρωτοπορία δείχνοντας αρκετά σταθερός και δυνατός, με τον Στέλιο Χριστοδούλου πίσω του να ανεβάζει συνεχώς το ρυθμό του και σημειώνοντας τον ταχύτερο γύρο του αγώνα (μόλις 1'21''526) να θέτει τη δική του ισχυρή υποψηφιότητα για τη νίκη. Δυστυχώς για τον Στέλιο η Ducati του, που τον ταλαιπώρησε αρκετά όλο το τριήμερο, τον απογοήτευσε και στον αγώνα όταν μετά από μηχανικό πρόβλημα τον υποχρέωσε να χάσει πολλές θέσεις λίγο πριν το τέλος. Ο Παρασκευόπουλος έμοιαζε πλέον το πρώτο φαβορί για τη νίκη η οποία όμως δεν ήρθε ποτέ μιας και ο Μπούστας είχε άλλη άποψη και δύο γύρους πριν το τέλος πέρασε στην κορυφή και έφτασε στην καρό σημαία με διαφορά μόλις 1,5'' από τον ταχύτατο νεαρό.



Από αριστερά, Παρασκευόπουλος, Μπούστας, Τσουκαλάς στο βάθρο της Formula Extreme με τρεις νόστιμες δεσποινίδες. Δροσερότατες υπάρξεις, αναμφίβολα, αλλά η ζέστη καυτή



Πολύ γρήγορος, μα όχι σε όλο τον αγώνα ο Ανδρέας Τσουκαλάς



Νικητής ακόμη και στην κακή του μέρα. Δεν υπάρχει αντίπαλος για τον Γιάννη Μπούστα



Μοναχικό αγώνα έκανε ο Μανώλης Στρατάς ως την τέταρτη θέση





Οδήγησε τον αγώνα ο Χάρης Παρασκευόπουλος, για να τον χάσει δύο γύρους πριν το τέλος

Λίγο πιο πίσω ο Ανδρέας Τσουκαλάς περιορίστηκε στην 3η θέση και παρόλο το καλό γυρολόγιό του προδόθηκε ξανά από τη φυσική του κατάσταση και δε κατάφερε να εμπλακεί στη μάχη της κορυφής, και περιορίστηκε στο να διαφυλάξει τη θέση του στο βάθρο από τον νεαρό Κώστα Κοντομάρο ο οποίος τερμάτισε στην 4η θέση, 2'' πιο πίσω. Οι Μανώλης Στρατάς και Βασίλης Ευθυμίου είχαν σχετικά μοναχικό αγώνα ο καθένας και είδαν απροβλημάτιστα τη σημαία τερματισμού στις θέσεις 5 και 6 με τον Στέλιο Χριστοδούλου να ακολουθεί στην απογοητευτική, όπως εξελίχθηκε, 7η θέση. Ψυχογιός, Μαλαμίδης και Μαράτος συμπλήρωσαν τη δεκάδα σε μια όμορφη μάχη με ελάχιστη διαφορά μεταξύ τους.

>> Supersport

Πιο.. ανθεκτικός στις δύσκολες συνθήκες της Κυριακής, ο Μιχάλης Κουτσουμπός πανηγύρισε δεόντως την πρώτη του νίκη φέτος μπροστά από τον φορμαρισμένο Κώστα Πολίτη. Με τα γυρολόγια και σε αυτή την κατηγορία να είναι αρκετά πιο ψηλά από ότι συνήθως, και με τα γλιστρήματα να δίνουν και να παίρνουν σε όλο τον αγώνα, ο Κουτσουμπός κατάφερε να τα δώσει όλα και να υπερισχύσει του πρωτοπόρου στο πρωτάθλημα μειώνοντας τη βαθμολογική διαφορά στον ένα βαθμό και βάζοντας φωτιά στη μάχη για τον φετινό τίτλο.
Σε έναν ανοιχτό γενικά αγώνα χωρίς τις συγκλονιστικές μάχες του αντίστοιχου προηγούμενου στην ίδια πίστα, οι διαφορές –μικρές ή μεγάλες– δημιουργήθηκαν και διατηρήθηκαν από νωρίς και για όλο τον αγώνα. Το βάθρο συμπλήρωσε ο Μάριος Ταγκλής σε άλλη μια πολύ καλή του εμφάνιση, χωρίς όμως να καταφέρει να κυνηγήσει κάτι περισσότερο. Στην 4η θέση τερμάτισε σχετικά ανενόχλητος ο Άλεξ Παπαγεωργίου με άνετη διαφορά από τους Σταύρο Τριντή και Βαγγέλη Καρακατσάνη που ακολουθούσαν. Λίγο πιο πίσω, Τζωρτζόπουλος, Καρακώστας και Πολυδάκης στη δική τους μάχη συμπλήρωσαν τις θέσεις 6 ως 9. Τη δεκάδα έκλεισε ο Δημήτρης Οικονόμου στην καλύτερη ως τώρα εμφάνισή του στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα. Ένα συμβάν στον 12ο γύρο μεταξύ του Κώστα Καρανίκα και του Μαρίνου Κούλη οδήγησε αμφότερους σε πτώση, με τον πρώτο να εγκαταλείπει και τον δεύτερο να χάνει πολλές θέσεις τερματίζοντας τελικά μόλις 14ος.

>> Νέοι Αγωνιζόμενοι

Ο Νίκος Γρηγοριάδης ήταν αυτή τη φορά ο κυρίαρχος του αγώνα των νέων αγωνιζόμενων. Στον "εντός έδρας" γι' αυτόν αγώνα, ο Γρηγοριάδης απέφυγε τα λάθη αυτή τη φορά και έφτασε στη νίκη, βάζοντας φρένο στην κυριαρχία του Νίκου Γλυνάτση και δίνοντας νέο ενδιαφέρον στη βαθμολογία.
Μόλις 0.407'' πίσω από τον Γρηγοριάδη τερμάτισε ο Σπύρος Νικολούζος, περιορίζοντας τον πρωτοπόρο της βαθμολογίας, Γλυνάτση, στην 3η θέση, στην πρώτη του φορά φέτος που δεν κέρδισε. Αρκετά πιο πίσω ο Γιώργος Μακρυπούλιας, σταθερός και ταχύς για έναν ακόμα αγώνα, κέρδισε τη μάχη για την 4η θέση από τον Γιάννη Μπούρο με τον Αλέκο Παυλή να ακολουθεί σε μια μοναχική 6η θέση. Μάχη είχαμε και για την 7η θέση μεταξύ του Θοδωρή Καλαμαρά και του Βαγγέλη Κόλλια με νικητή τον πρώτο, ενώ ο Σπύρος Λευκοφρύδης και ο Θοδωρής Κωνσταντόπουλος λίγο πιο πίσω συμπλήρωσαν την δεκάδα. Ο Νίκος Κατσούλας δεν συμμετείχε, καθώς



Αλέξης Παπαγεωργίου (3), Μιχάλης Κουτσουμπός (9) και Μάριος Ταγκλής (15) μάχονται νωρίς στον αγώνα των Supersport



Με μια πειστική όσο και δύσκολη νίκη, ο Μιχάλης Κουτσουμπός πλησιάσε στο ελάχιστο την κορυφή





Δυνατός ο Αλέξης Παπαγεωργίου, χρειαζόταν κάτι παραπάνω για να βρεθεί στο βάθρο





Με δύο νίκες και μια δεύτερη θέση ο Κώστας Πολίτης προηγείται στη βαμολογία



Μια άτυχη στιγμή με τον Κώστα Καρανίκα έριξε τον Μαρίνο Κούλη αρκετά πίσω

με ένα σπάσιμο στο χέρι και τη μοτοσυκλέτα του εντελώς κατεστραμμένη από τα χρονομετρημένα, τη γλίτωσε μάλλον φθηνά αφού ο "κοιμώμενος" κριτής στην Κ16 δεν ειδοποίησε με σημαία για την ύπαρξη νερού στην έξοδο της στροφής. Ευχόμαστε περαστικά στον αναβάτη και γρήγορη επιστροφή στη δράση!

>> 250 Racing

Μετά από τέσσερις αγώνες φέτος οι αντίπαλοι του Ανδρέα Παργινού δεν έχουν βρει ακόμα τρόπο να βάλουν φρένο στην καταιγιστική πορεία του για την κατάκτηση του τίτλου. Άλλη μια pole position, άλλος ένας ταχύτερος γύρος στον αγώνα και άλλη μια νίκη για τον Ανδρέα ο οποίος φέτος έχει ξεπεράσει τα όποια προβλήματα και ατυχίες του παρελθόντος και δείχνει να μην έχει αντίπαλο. Παρόλο που έχασε για πρώτη φορά την εκκίνηση και δεν κατάφερε να στρίψει πρώτος, ανέβασε δυνατά το ρυθμό του και στο δεύτερο μόλις γύρο πέρασε τον Γιώργο Κίτσο δημιουργώντας μια διαφορά 2.5" και έφτασε τελικά στην καρό σημαία 4 sec μπροστά από τον περσινό πρωταθλητή.

Ο Κίτσος δεν κατάφερε να απαντήσει στη διαφορά που άμεσα δημιούργησε ο Παργινός και προσπάθησε απλά να φυλάξει τη θέση του από τον πολύ ανεβασμένο Μάκη Σιφναίο ο οποίος ακολουθούσε και αρχικά πίεζε πολύ δυνατά, σταδιακά όμως έμεινε πίσω τερματίζοντας τελικά στην 3η θέση. Επιστροφή στη δράση και για τον Καβαλιώτη Χάρη Κεχαΐδη, ο οποίος τερμάτισε στην 4η θέση – λίγο πιο μπροστά από τους Αλέξη Γλυνιαδάκη και Μάριο Πέτρου που για ακόμη έναν αγώνα έδωσαν τη δική τους ξεχωριστή μάχη για την 5η θέση με τον Γλυνιαδάκη να επικρατεί. Ευχάριστη έκπληξη για όλους αποτέλεσε η παρουσία του πρωταθλητή Ελλάδος στο Motocross, Παναγιώτη Κουζή, ο οποίος δοκίμασε για πρώτη φορά να αγωνιστεί στην ταχύτητα τερματίζοντας στην 7η θέση με ταχύτερο γύρο στο 1'31"046. Την κατάταξη συμπλήρωσε ο Όμηρος Πεβλαντζός στην 8η θέση.

>> 125 Racing

Ο πιο επεισοδιακός αγώνας της ημέρας έγινε στην κατηγορία των 125 κυβικών. Μετά από συνεχή μάχη σε όλο τον αγώνα και μόλις ένα γύρο πριν το τέλος, ο Λευτέρης Πίππος επιχείρησε προσπέραση στον πρωτοπόρο Ηλία Σταματάκη στο τελευταίο "S" της πίστας με αποτέλεσμα την πτώση και των δύο αναβατών. Ο Σταματάκης εγκατέλειψε ενώ ο Πίππος κατάφερε να συνεχίσει και να τερματίσει τον αγώνα. Ο Ηλίας Σταματάκης έκανε ένσταση για το περιστατικό η οποία έγινε αποδεκτή (!) και ο Πίππος ακυρώθηκε... Ίδια τύχη (αποκλεισμό) είχε και ο Θωμάς Σεφέρογλου όταν μετά από έξοδο στην Κ10 επανήλθε στον αγώνα λίγο πριν την Κ11 και χωρίς να έχει επωφεληθεί κάποιας θέσης. Μέσα στη γενικότερη ένταση, τη νίκη τελικά κατέκτησε ο Στράτος Χρονόπουλος ο οποίος βρισκόμενος στην 3η θέση επωφελήθηκε του περιστατικού και κέρδισε τον αγώνα με τον Τζεμ Καραοσμάν δεύτερο και τον Παναγιώτη Καλοπίτα να συμπληρώνει το βάθρο. Ο Κώστας Σεφέρογλου έκλεισε και την κατάταξη των μόλις τεσσάρων οδηγών που τερμάτισαν.



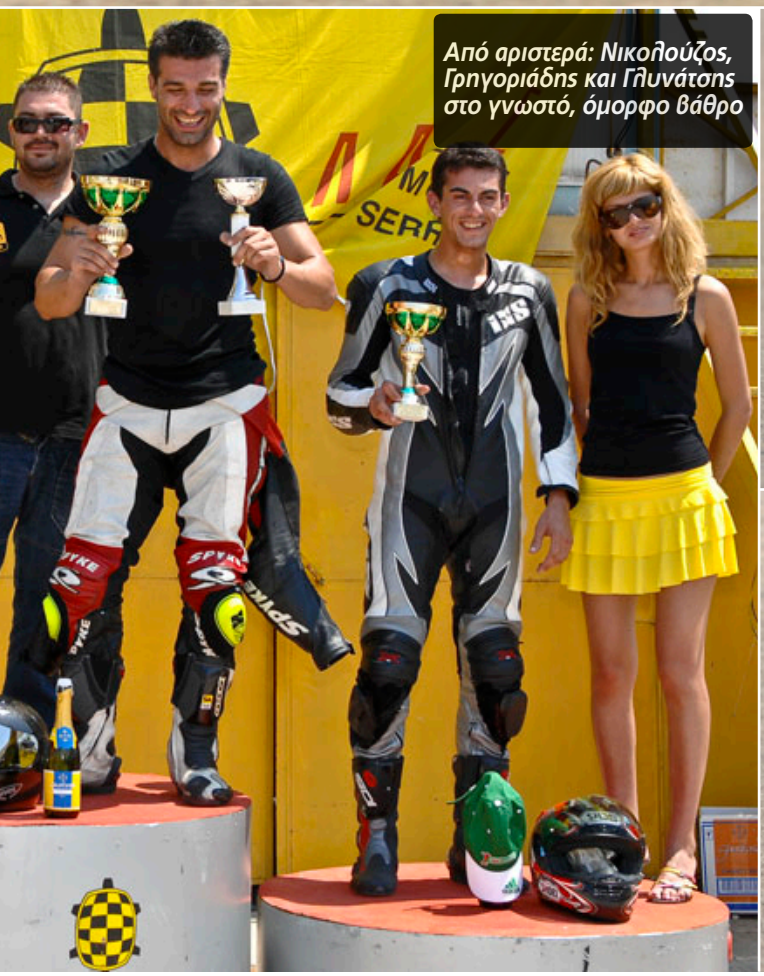
Ο Νίκος Γρηγοριάδης πήρε τη νίκη στους Νέους, αλλά καθόλου εύκολα







Ιωάννης Μπούρος (46) και Αλέκος Παυλής (22) σε μια πρώιμη μάχη



Από αριστερά: Νικολούζος, Γρηγοριάδης και Γλυνάτσης στο γνωστό, όμορφο βάθρο



Τρίτος ο Νίκος Γλυνάτσης, αλλά με διαφορά ασφαλείας στη βαμολογία



Ο Σπύρος Νικολούζος έχασε τη νίκη για 4 δέκατα μόνο



Ο Ανδρέας Παργινός κυριάρχησε απόλυτα στα 250 για τέταρτη φορά



Παργινός στο κέντρο, Κίτσος Γιώργος Κίτσος στη δεύτερη θέση, Σιφναίος στην τρίτη



Ο Μάκης Σιφναίος πάλεψε αρχικά για τη δεύτερη θέση, αλλά έμεινε τρίτος



Ο πρωταθλητής MX, Παναγιώτης Κουζής δοκίμασε λίγη ταχύτητα και διέπρεψε



Ο άτυχος Ηλίας Σταματάκης έπεσε με τον Πίππο ένα γύρο πριν το τέλος, μαχόμενος για τη νίκη



Νικητής ο Χρονόπουλος, δεύτερος ο Καραοσμάν, τρίτος ο Καλοπίτας



Παναγιώτης Καλοπίτας, τρίτος, 50 δευτερόλεπτα (!) από τον δεύτερο



Πρώτη νίκη φέτος για τον Στράτο Χρονόπουλο



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	25			**100**
2	Στέλιος Χριστοδούλου	20	16	20	9			**65**
3	Ανδρέας Τσουκαλάς	16	9	16	16			**57**
4	Μανώλης Στρατάς	13	20	9	11			**53**
5	Κων/νος Κοντομάρος	9	10	13	13			**45**
6	Χάρης Παρασκευόπουλος	-	13	10	20			**43**
7	Βασίλης Ευθυμίου	10	8	11	10			**39**
8	Άλκης Συνιώρης	11	11	-	-			**22**
9	Ανδρέας Ψυχογιός	4	1	5	8			**18**
10	Διαμαντής Λαμπρινός	8	2	7	-			**17**
11	Κυριάκος Αντωνίου	5	7	-	3			**15**
12	Χριστόδουλος Μπαλτζής	-	6	8	-			**14**
13	Αθανάσιος Μαλαμίδης	2	3	-	7			**12**
-	Αθανάσιος Μαράτος	-	4	2	6			**12**
-	Μανώλης Χατζηθεοδοσίου	3	-	4	5			**12**
14	Βασίλης Τσιτούρης	1	-	3	4			**8**
15	Νίκος Πολύδωρος	7	-	-	-			**7**
16	Γιώργος Δρυμούσης	6	-	-	-			**6**
-	Μιχάλης Σπηλιώτης	-	-	6	-			**6**
18	Γεώργιος Καρυωτούδης	-	-	1	-			**1**

Formula Extreme

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	1	Γιάννης Μπούστας	Ducati-Colori-Pirelli-Boustas Team	Ducati 1098S	26'18.888
2	21	Χάρης Παρασκευόπουλος	Μοτοδυναμική Α.Ε.Ε.-ΤσεσμελήςMichelin-Βαφές ALEX	Yamaha YZF-R1	+1.434
3	2	Ανδρέας Τσουκαλάς	Honda Καρακώστας-Arata-Shoei	Honda CBR1000RR	+14.828
4	77	Κων/νος Κοντομάρος	Yamaha-Tsesmelis-Remus-Pipercross-Matris	Yamaha YZF-R1	+16.519
5	65	Μανώλης Στρατάς	Ψυχογιός Tires-Γρίβας Αντ/κα-MRC Κ.Μάντης	Suzuki GSX-R1000	+32.101
6	55	Βασίλης Ευθυμίου	Ευθυμίου Moto-ABM-Acendus	MV Agusta F4R312	+40.528
7	3	Στέλιος Χριστοδούλου	ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ-Ducati-Shell Advance-Michelin-Shoei	Ducati 1098S	+45.529
8	6	Ανδρέας Ψυχογιός	Ψυχογιός Tires-ΤΕΟΜΟΤΟ-Λέρτας	Kawasaki ZX-10R	+1'00.129
9	98	Αθανάσιος Μαλαμίδης	ARAL Καρυοφύλλης-Χρ.Ιγνάτιος-Πόππης	Ducati 1098R	+1'00.333
10	33	Αθανάσιος Μαράτος	Maratos-IXS-Sidi-Shoei-Ermax	Honda CBR1000RR	+1'01.530
11	15	Εμμανουήλ Χατζηθεοδοσίου	Spectro-Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Kawasaki ZX-10R	+1'17.542
12	10	Βασίλης Τσιτούρης	Ψυχογιός Tires-ΤΕΟΜΟΤΟ-Pro Rider	Kawasaki ZX-10R	+1'22.616
13	13	Κυριάκος Αντωνίου	Κουτσουμπός-Κύκλος Travel-G4S	Honda CBR1000RR	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	48	Χριστόδουλος Μπαλτζής	Μπαλτζής Racing-Intramoto	Suzuki GSX-R1000	
Δεν τερμάτισε	24	Γεώργιος Φάρκωνας	ON OFF Κατσάφαρος-Bergmann Kord	Kawasaki ZX-10R	Δεν εκκίνησε



Formula Extreme

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:10
Απόσταση αγώνα: 19 γύροι / 60.5 km
Pole position: Γιάννης Μπούστας
1'20.599 142.304 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Στέλιος Χριστοδούλου
1'21.526 140.686 km/h

Σέρρες, Ελλάδα
www.serrescircuit.gr

Μήκος: 3,186m
Πλάτος: 12-15m
Ευθεία: 662m
Στροφές: 16
Δεξιές: 9
Αριστερές: 7

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	20			**70**
2	Μιχάλης Κουτσουμπός	8	20	16	25			**69**
3	Ευάγγελος Καρακατσάνης	20	16	11	10			**57**
-	Αλέξης Παπαγεωργίου	11	13	20	13			**57**
4	Μάριος Ταγκλής	13	25	-	16			**54**
5	Κων/νος Καρανίκας	9	11	13	-			**33**
6	Σταύρος Τριντής	10	-	10	11			**31**
7	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	4	8	9	9			**30**
8	Μαρίνος Κούλης	6	9	8	2			**25**
9	Γεώργιος Καρακώστας	5	-	6	8			**19**
10	Γεώργιος Πολυδάκης	3	2	5	7			**17**
11	Χάρης Παρασκευόπουλος	16	-	-	-			**16**
12	Νικόλαος Περιστεράς	2	6	7	-			**15**
13	Δημήτρης Κοντινός	-	3	3	4			**10**
-	Δημήτρης Οικονόμου	-	4	-	6			**10**
-	Χρήστος Πατεράκης	1	-	4	5			**10**
14	Νικόλαος Καράπαπας	7	-	-	-			**7**
-	Σταύρος Κρεμάλας	-	7	-	-			**7**
15	Διονύσιος Μάρτης	-	5	-	-			**5**
16	Ζαφείρης Πολίτης	-	1	-	3			**4**
17	Μάριος Σερλιδάκης	-	-	2	-			**2**
-	Γιώργος Χάλαρης	-	-	1	1			**2**

Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 13:30
Απόσταση αγώνα: 16 γύροι / 50.9 km
Pole position: Κων/νος Πολίτης
1'23.481 137.392 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Κων/νος Πολίτης
1'23.473 137.405 km/h

Supersport

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	9	Μιχάλης Κουτσουμπός	Honda Σαρακάκης-Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	22'42.160
2	5	Κων/νος Πολίτης	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	+0.339
3	15	Μάριος Ταγκλής	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	+2.815
4	3	Αλέξης Παπαγεωργίου	EKO Kinitron-Παπαγεωργίου Μοτοσυκλέτες	Yamaha YZF-R6	+6.546
5	44	Σταύρος Τριντής	Sipsis Racing-Sport Life Gym	Honda CBR600RR	+21.528
6	6	Ευάγγελος Καρακατσάνης	Κατζηλέρης-Bardahl-Michelin-Καλοσακάς	Honda CBR600RR	+22.529
7	33	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	Shoei-Sidi-IXS	Honda CBR600RR	+29.400
8	37	Γεώργιος Καρακώστας	Honda Καρακώστας	Honda CBR600RR	+30.744
9	74	Γιώργος Πολυδάκης	Honda Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	+31.342
10	88	Δημήτρης Οικονόμου	Moto Γαρατσίδης Racing Team North Greece	Triumph Daytona 675	+59.656
11	18	Χρήστος Πατεράκης	Περιοδικό MOTO-Continental	Triumph Daytona 675	+1'07.529
12	71	Δημήτρης Κοντινός	Luna Underwear-Globalracing.gr-Powercycle-AGV	Yamaha YZF-R6	+1'08.684
13	22	Ζαφείρης Πολίτης	Sipsis Racing-Lucas-Galipoil	Honda CBR600RR	+1'21.003
14	11	Μαρίνος Κούλης	Honda Κουτσουμπός-Agip-0300	Honda CBR600RR	+1 γύρος
15	36	Γεώργιος Χάλαρης	Spectro Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Kawasaki ZX-6R	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	7	Κων/νος Καρανίκας	Belray-Superdynamic	Honda CBR600RR	
Δεν τερμάτισε	10	Σταύρος Κρεμάλας	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	
Δεν τερμάτισε	111	Νικόλαος Καράπαπας	Pierrakos Racing Team	Yamaha YZF-R6	
Δεν τερμάτισε	40	Μιχάλης Κύριος	-	Yamaha YZF-R6	



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	16			**91**
2	Νικόλαος Γρηγοριάδης	4	20	-	25			**49**
3	Γιώργος Μακρυπούλιας	16	16	-	13			**45**
4	Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος	13	9	20	-			**42**
5	Ιωάννης Μπούρος	-	13	16	11			**40**
-	Σπύρος Νικολούζος	20	-	-	20			**40**
6	Στράτος Σκαραμαγκάς	9	6	13	-			**28**
7	Βαγγέλης Κόλλιας	10	-	8	8			**26**
8	Θεόδωρος Καλαμαράς	8	-	7	9			**24**
9	Νικόλαος Κατσούλας	11	11	-	-			**22**
10	Γεώργιος Αγαθός	6	-	11	-			**17**
11	Σπύρος Λευκοφρύδης	-	-	9	7			**16**
12	Νικόλαος Λαφογιάννης	-	5	5	4			**14**
13	Θεόδωρος Κωνσταντόπουλος	1	-	3	6			**10**
-	Σπύρος Μούτογλης	-	-	10	-			**10**
-	Αλέκος Παυλής	-	-	-	10			**10**
14	Σωκράτης Παπανικολόπουλος	-	8	-	-			**8**
15	Σπύρος Βόσσος	7	-	-	-			**7**
-	Νικόλαος Μπακαυγάς	3	-	4	-			**7**
16	Χρήστος Διγενόπουλος	-	-	6	-			**6**
17	Κωνσταντίνος Μαγουλιώτης	-	-	-	5			**5**
-	Ζαφείρης Πολίτης	5	-	-				**5**
18	Αθανάσιος Ζάχος	-	3	-	-			**3**
19	Μάριος Νάτσης	2	-	-	-			**2**
-	Νικόλαος Ντούτσης	-	2	-				**2**

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:30
Απόσταση αγώνα: 14 γύροι / 44.6 km
Pole position: Σπύρος Νικολούζος
1'25.888 133.541 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Νικόλαος Γρηγοριάδης
1'25.480 134.179 km/h

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	19	Νικόλαος Γρηγοριάδης	Moto Βούλγαρος-"Θρακολιπαντική AGIP"	Suzuki GSX-R1000	20'30.663
2	96	Σπύρος Νικολούζος	Σταθόπουλος Service-Trolley Cafe	Suzuki GSX-R1000	+0.407
3	4	Νικόλαος Γλυνάτσης	Castrol-Koveos Dyno Racing	Suzuki GSX-R600	+2.552
4	47	Γιώργος Μακρυπούλιας	Μερεμέτης-TiForce-PVM-MOTO Ελλάς	Yamaha YZF-R1	+18.742
5	46	Ιωάννης Μπούρος	Trendy Car-Pirelli-Christou Racing-Vavouri	Honda CBR1000RR	+18.996
6	22	Αλέκος Παυλής	Ανυψωτική Δωδεκανήσου-Ταβέρνα Φουντούκα	Honda CBR600RR	+25.898
7	17	Θοδωρής Καλαμαράς	Clevermedia-Extreme Trackdays-Καφεδίοδος	Suzuki GSX-R1000	+45.578
8	48	Βαγγέλης Κόλλιας	Μερεμέτης-TiForce-PVM-Metzeler	Triumph Daytona 675	+45.962
9	68	Σπύρος Λευκοφρύδης	The Zoo-Desmo Corse	Ducati 1098S	+52.076
10	49	Θεόδωρος Κωνσταντόπουλος	Μερεμέτης-TiForce-PVM-Metzeler	Suzuki GSX-R600	+1'10.329
11	36	Κωνσταντίνος Μαγουλιώτης	Spectro Halaris Bike Center-Moto Action	Honda CBR600RR	+1 γύρος
12	53	Νικόλαος Λαφόγιαννης	Μουζακιώτης Άργος-Clevermeda-Michelin	Suzuki GSX-R1000	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	23	Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος	Ψυχογιός-VW Νιώτης-Ψυχομάνης	Honda CBR600RR	
Δεν τερμάτισε	72	Νικόλαος Κατσούλας	Moto Run-Καρακώστας	Honda CBR1000RR	Δεν εκκίνησε



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	25			**100**
2	Γεώργιος Κίτσος	20	20	16	20			**76**
3	Μάκης Σιφναίος	16	16	20	16			**68**
4	Αλέξανδρος Γλυνιαδάκης	13	11	13	11			**48**
5	Μάριος Πέτρου	11	13	11	10			**45**
6	Όμηρος Πεβλάντζος	10	-	10	8			**28**
7	Ιωάννης Μπερικάκης	-	10	9	-			**19**
8	Θεοχάρης Κεχαϊδης	-	-	-	13			**13**
9	Παναγιώτης Κουζής	-	-	-	9			**9**

250 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:50
Απόσταση αγώνα: 14 γύροι / 44.6 km
Pole position: Μάκης Σιφναίος
1'24.121 136.346 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Ανδρέας Παργινός
1'23.072 138.068 km/h

250 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	4	Ανδρέας Παργινός	Masterlease	Honda RS250	19'43.845
2	1	Γεώργιος Κίτσος	Jet Oil-Golden Gym-Clover-Nolan-ARC	Honda RS250	+4.086
3	2	Μάκης Σιφναίος	Σιφναίος Yamaha-Shoei-Sidi-IXS-GPT	Yamaha TZ250	+13.774
4	71	Θεοχάρης Κεχαϊδής	Skoda Κεχαϊδής	Honda RS250	+1'11.794
5	7	Αλέξιος Γλυνιαδάκης	Masterlease-Colori	Honda RS250	+1'18.405
6	6	Μάριος Πέτρου	Μάριος Πέτρου-Xtreme Stores-Σιφναίος	Yamaha TZ250	+1'19.248
7	88	Παναγιώτης Κουζής	Παραράς-ΚΑ Moto-Pirelli-Κουζής Ελαστικά		+1 γύρος
8	69	Όμηρος Πεβλάντζος	Xtreme Stores Πέτρου-Explose Cafe	Honda RS250	+2 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	20			**59**
4	Στράτος Χρονόπουλος	16	-	-	25			**41**
5	Παναγιώτης Καλοπίτας	-	-	16	16			**32**
6	Κών/νος Μπίμπας	11	16	-	-			**27**
7	Παντελής Κοξίδης	9	-	11	-			**20**
8	Κωνσταντίνος Σεφέρογλου	-	-	-	13			**13**
9	Γιώργος Σταματάκης	10	-	-	-			**10**
10	Γρηγόρης Ελευθεριάδης	8	-	-	-			**8**

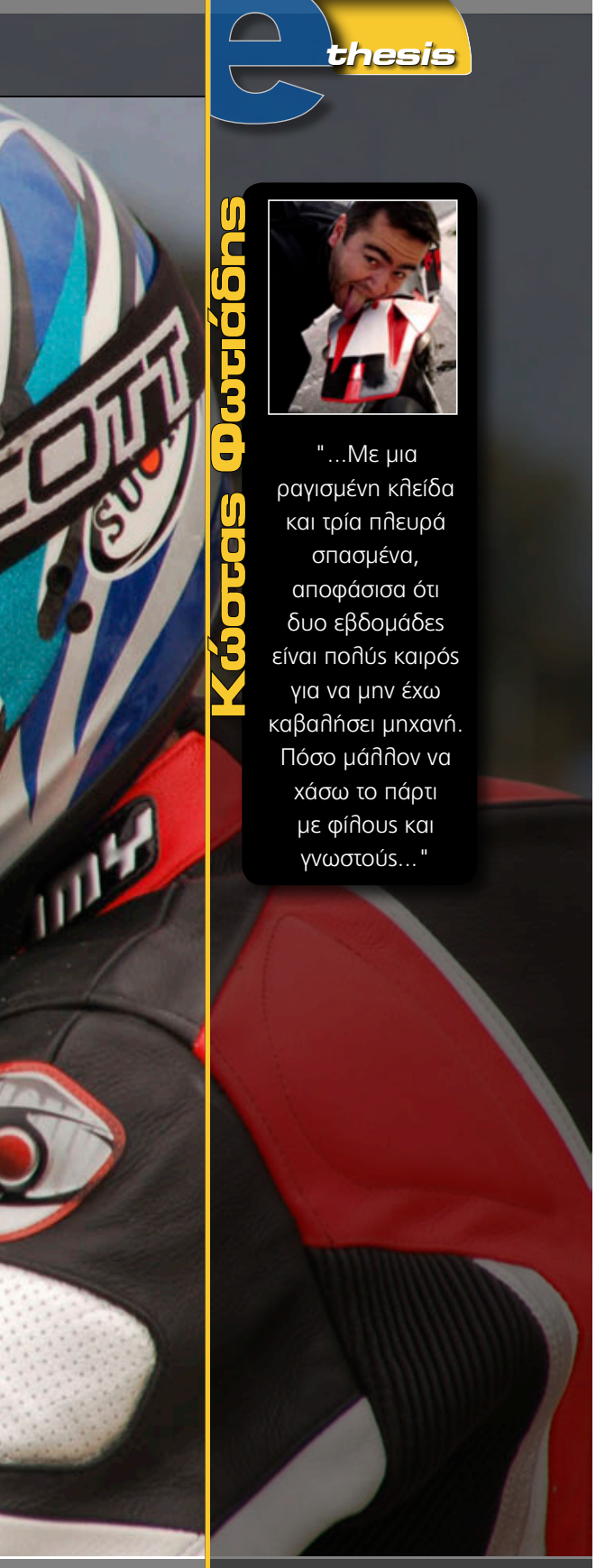
125 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:15
Απόσταση αγώνα: 12 γύροι / 38.2 km
Pole position: Ηλίας Σταματάκης
1'26.795 132.146 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Ηλίας Σταματάκης
1'25.773 133.720 km/h

125 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Χρόνος (sec)
1	8	Στράτος Χρονόπουλος	Athens Racing Center-KREEM	Honda RS125	18'00.015
2	4	Τζεμ Καραοσμάν	Spectro-Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Honda RS125	+8.260
3	5	Παναγιώτης Καλοπίτας	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	+58.527
4	11	Κωνσταντίνος Σεφέρογλου	Motogas-Moto Κοζής	Aprilia RSV125	+1'09.216
Δεν τερμάτισε	1	Ηλίας Σταματάκης	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	
Δεν τερμάτισε	6	Θωμάς Σεφέρογλου	Motogas-Moto Κοζής	Aprilia RSV125	Ακυρώθηκε
Δεν τερμάτισε	46	Λευτέρης Πίππος	Γούλας Honda Racing-Καρακώστας-Colori-Jolly Cafe	Honda RS125	Ακυρώθηκε


46



Κώστας Φωτιάδης

"...Με μια ραγισμένη κλείδα και τρία πλευρά σπασμένα, αποφάσισα ότι δυο εβδομάδες είναι πολύς καιρός για να μην έχω καβαλήσει μηχανή. Πόσο μάλλον να χάσω το πάρτι με φίλους και γνωστούς..."

Όλα ή τίποτα

Ο αγαπημένος (;) σου βροντάκιας επισκέφτηκε πρόσφατα τον αγαπημένο (!) του υπεργολάβο. Χμμ... Τι σχέση έχουν τα δημόσια έργα με την μοτοσυκλέτα, ε; Βλέπεις, υπεργολάβο ονομάζω τον προσωπικό μου φυσιοθεραπευτή-ορθοπεδικό-χειρούργο, όλα τα σφάζει όλα τα μαχαιρώνει. Είναι τόσο συχνές οι επισκέψεις μου εξ' ου και το παρατσούκλι, υπεργολάβος. Τι έλεγα; Α, ναι. Πάω που λες πριν μερικές μέρες για κάτι ηλεκτροσόκ, υπερήχους και κινησιοθεραπείες. Ένα τυπικό απόγευμα ενός βρόντακα, δηλαδή. Είμαι φρέσκος και ανανεωμένος μιας και μόλις έχουμε γυρίσει απο το Track Day. Άσχετο. Τώρα που το σκέφτομαι το μηχανάκι μου πρέπει να γύρισε πιο χαρούμενο από εμένα. Το έδωσα βλέπεις σε έναν staff και επιτέλους είδε αξιοπρεπείς κλίσεις και ταχύτητες εισόδου. Συνεχίζουμε. Με βλέπει που λες ο γιατρός έτσι φρεσκαδούρα και αρχίζει τις πονηρές ερωτήσεις. "Και τι κάναμε χθες Κώστα μου και είμαστε τόσο χαρούμενοι; Και που το πήγες το κορίτσι Κώστα μου; Και πέρασες καλά Κώστα μου;" Εννοείται ότι σε όλες αυτές τις ερωτήσεις έκλεινε το μάτι και φώναζε δυνατά για να ακούν και τα διπλανά δωμάτια. Για να έρθει η ξεκάρφωτη απάντησή μου. Ξέρεις, είναι εκείνες οι στιγμές που λες κάτι στον άλλον και αυτός μένει παγωτό, κατεβάζει ασφάλειες και προσπαθεί ανέλπιστα να σκοτώσει τη διαδικασία για να αποφύγει την μπλε οθόνη θανάτου του συστήματος (μετ. kill process, blue screen of death).

"Τίποτα μωρέ. Ανέβηκα το Σαββατοκύριακο Σέρρες με φίλους και γνωστούς και γυρνάγαμε μέχρι να δύσει ο ήλιος". Αφού κατάφερε να σκοτώσει την διαδικασία που λέγαμε, το αμέσως επόμενο ήταν ένας καταιγισμός "Γαλλικών". "Αφού σου είπα να μην καβαλήσεις ακόμα, η κλείδα δεν έχει δέσει ακόμα, καλά-καλά δεν έχουμε τελειώσει τις θεραπείες" και άλλα που δεν είναι της παρούσης. Μιας και φημίζομαι ότι δεν είμαι και το καλύτερο παιδί, αποφάσισα να του δώσω το τελειωτικό χτύπημα την στιγμή που κάπως είχε πρεμήσει και προσπαθούσε να μου εξηγήσει πόσο απερίσκεπτη ήταν η πράξη μου. Έβγαλα το κινητό και του έδειξα την φωτογραφία του προηγούμενου τεύχους. Εκείνη που ο Δάλλας προσπαθεί να ξύσει αγκώνα με το Super Duke, μπερδεύοντας εμένα για το τι πρέπει να κάνω ως συνεπιβάτης με αποτέλεσμα να προεκταθεί, ακούσια, του χέρι μου προς την άσφαλτο.
"ΕΙΣΑΙ ΜΑΛΑΚΑΣ! ΤΙ ΚΑΘΟΜΑΙ ΚΑΙ ΑΣΧΟΛΟΥΜΑΙ;!!!", ήταν η απάντησή του. Και να σου πω κάτι; Δεν είχε άδικο. Με μια ραγισμένη κλείδα και τρία πλευρά σπασμένα, αποφάσισα ότι δυο εβδομάδες είναι πολύς καιρός για να μην έχω καβαλήσει μηχανή. Πόσο μάλλον να χάσω το πάρτι με φίλους και γνωστούς. Όταν οι άλλοι αγωνιούσαν για το που θα βρουν βενζίνη λόγω της γνωστής απεργίας, εγώ έκανα check list σε παυσίπονα και gel πάγου. Τώρα, μερικά μηνάκια μετά, τείνω να συμφωνήσω με τον γιατρό. Μας πιάνει ώρες-ώρες μερικούς η τρέλα και νοιώθουμε ότι ΠΡΕΠΕΙ να καβαλήσουμε. Πρέπει να οδηγήσουμε 5-6 ώρες, να φορτώσουμε μηχανάκια, εξοπλισμό, βενζίνες, λάστιχα. Την τρέλα την έχουμε μόνιμα φορτωμένη. Γιατί "πρέπει" δεν το έχω εξηγήσει ακόμα. Βλέπω μια χλομάδα όταν με ρωτώ "γιατί πρέπει ;" Άλλος γουστάρει να χαλάει λάστιχα σε προπονήσεις και αγώνες. Άλλος γουστάρει να την ψάχνει στα βουνά και τα λαγκάδια. Να ανακαλύπτει


DUCATI



καινούρια μέρη. Άλλος να γράφει 3,000 χιλιόμετρα ημερησίως. Να ξεκινά μέρα και να ξεκαβαλάει σούρουπο. Όλοι αυτοί όμως, "πρέπει". Σκέψου το. Όλοι μας κάποια στιγμή ανακαλύψαμε ένα "πρέπει". Το κακό είναι ότι συνήθως αυτό το "πρέπει" μπορεί να είναι ένα και μοναδικό αλλά είναι τεράστιο εν συγκρίσει με τα απλά καθημερινά "πρέπει". Πρέπει να πληρώσω την ΔΕΗ. Πρέπει να πάρω γάλα. Πρέπει να κάνω μπάνιο. Πρέπει να πάω Σέρρες με κλείδα ζυμάρι...

Πρόσεξε με. Δεν είμαι political correct. Και μόνο σαν όρο, τον απεχθάνομαι. Δεν πρόκειται να σου πω μην κάνεις αυτό γιατί ενδέχεται να πάθεις αυτό. Το παραδέχομαι άλλωστε ότι έχω κάνει χειρότερες απερισκεψίες μόνο και μόνο επειδή βρήκα το δικό μου "πρέπει" και κυνήγησα την εκπλήρωσή του. Για παράδειγμα στον πρώτο αγώνα είχα μόλις ένα εξάμηνο από το τελευταίο χειρουργείο και ένα γόνατο χωρίς επιγονατίδα. Όλοι οι γιατροί, εκτός του τωρινού, μου είπαν να διαγράψω από τον εγκέφαλό μου τις μηχανές, την αερόβια άσκηση και γενικά ότι ενδέχεται να καταπονεί το γόνατο. Και όμως, όπως ήδη θα φαντάζεσαι, δεν ακολούθησα τις οδηγίες τους. Ήταν τέτοια η τρέλα μου να τρέξω έστω και έναν αγώνα που δεν μπορούσα να περιμένω ούτε λεπτό! Πόσο μάλλον μερικούς μήνες ακόμα. Δεν λέω ότι αυτό είναι το σωστό. Απλά λέω ότι πάντα θα βρεθεί ένα "πρέπει". Πρέπει να μπω ένα τελευταίο session μπας και καταφέρω να ρίξω ένα δέκατο παραπάνω. Το πρόβλημα, αν μπορούμε να το ονομάσουμε πρόβλημα, είναι ότι σε αυτές τις καταστάσεις οι ισορροπίες είναι πολύ λεπτές. Δυσδιάκριτες. Ok λες, θα πάω στην πίστα στο χαλαρό. Θα μπω να κάνω μερικούς γύρους να μην σκουριάσω. Δεν θα πιέσω μιας και τραυματίας. Θα χαβαλεδιάσω λίγο με τους φίλους και θα περάσει όμορφα η μέρα. Και η κατάληξη είναι γνωστή. Στην αρχή χαζεύω τα πουλάκια. Παρατηρώ τα φρεσκοβαμμένα βιράζ. Σκέφτομαι το μεσημεριανό. Στον επόμενο γύρο τα πουλάκια την έχουν κάνει, τα βιράζ ναι μεν τα κοιτώ αλλά για άλλο σκοπό. Όσο για το μεσημεριανό; Τρέχει ήδη μπροστά μου στο εσάκι και κυνηγώ να το προφτάσω. Joe Bar κατάσταση. Και μην κοιτάς μόνο εμένα τον γερομπισμπίκη των αγώνων ετών τριάντα-φεύγα. Είναι άλλοι με χειρότερη τρέλα απο εμένα. Ας πούμε, ακόμα θυμάμαι ένα απόσπασμα από τη συνέντευξη του Ari Vatanen σχετικά με το rally Paris-Dakar και τις δυσκολίες του. "Το Dakar μπορεί να γίνει τρέλα, ο κόσμος ξοδεύει περιουσίες, μπορεί να πουλήσει τμήμα του σπιτιού του για να συμμετάσχει στο Dakar". Έχω φίλους και γνωστούς οι οποίοι προτιμούν να κάνουν οικονομίες για ένα Track Day, για έναν αγώνα. Να τα δώσουν για ένα όλα ή τίποτα. Και τώρα θα πάρω το σοβαρό μου ύφος. Ναι έχω και από αυτό. Όλα αυτά είναι ωραία και αξιοθαύμαστα. Μερικοί μπορεί να το βλέπουν με μια δόση ρομαντισμού, δεν είναι κακό. Δεν είναι κακό να δίνεις όλο σου τον εαυτό για μια προσπάθεια. Κακό είναι όταν η προσπάθεια σε οποιοδήποτε τομέα, από τον μοτοσυκλετισμό μέχρι την επαγγελματική σταδιοδρομία, απορροφά ένα μεγάλο κομμάτι του χρόνου σου από άλλα εξίσου ενδιαφέροντα πράγματα που δεν κατάφερες να δεις. Και μην ξεγελιέσαι, είναι πολύ εύκολο να την πάθεις και εσύ. Όταν μπλέκεις με αυτά τα "καταραμένα" μηχανήματα παραγωγής αδρεναλίνης είναι πολύ εύκολο να χάσεις την μπάλα. Μην ξεχνάς ότι πρώτα είμαστε άνθρωποι και μετά μοτοσυκλετιστές. Κυνήγησε αυτό που σε κάνει να νιώθεις ευφορία αλλά μην αφήσεις την ευφορία να υπερκαλύψει άλλες βασικές ανάγκες.

Όπως λέει και μια ψυχή, όλα είναι θέμα προτεραιοτήτων και η ευκαιρία για κάτι σου δίνεται συνήθως μια φορά. Αν τη χάσεις μπορείς να βρεθείς με τίποτα. Ή και με όλα. Για αυτό σου λέω. Άστο να εξελιχθεί και λιγάκι μόνο του. Χαλαρά. Και ποιος είναι ο πιο εύκολος τρόπος για να χαλαρώσεις; Μα, στην πίστα φυσικά! Χαχαχα. Ραντεβού σε λιγότερο από δυο εβδομάδες. Last call for Serres. All aboard!

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Μια μέρα θα λέ
Ντακ
Gio

«Διάλεξα τον αριθμό 101 γιατί είναι η σύνοψη
καριέρα μου: Παγκόσμιος Πρωταθλητής SM το 2002, μηδέν στο
κι άλλος ένας Παγκόσμιος Τίτλος με την επιστροφή μου στ

«Αν έρθει κάποιος με δύο εκατομμύρια στο χέρι κα
Τελευταία φορά ήταν ο Gresini πέρυσι. Όλ
την κύρια υπεύθυνη για την έξοδ

«Εγώ στο είπα, δεν θα μ
ξεφύγεις..
Marco Simoncelli

«Με δουλεύετε; Μια χαρά είναι. Όλα είναι ένα θεατρικό,
κυλιέται στην αμμοπαγίδα, ξέρεις; Τον βάλανε σε καροτσάκι
και τον γυρνάνε στο paddock... ανέκδοτο είναι.
Τέταρτος προκρίθηκε για όνομα του θεού...
Casey Stoner



ω: "Έτρεξα στο
κάρ'...
vanni Sala



Ο σπουδαίος Ιταλός πρωταθλητής δηλώνει απογοητευμένος από το νέας μορφής Ντακάρ. Στο editorial που διατηρεί στο motocrossdigital.com, κάτω από τον τίτλο 'Africa or no Africa?' σημειώνει πως, κρίνοντας από την προσοχή των media, το Ευρωπαϊκό Ντακάρ δεν τραβάει όπως το κλασικό. Άλλο η Αφρική, άλλο η Ευρώπη, λέει κάποιος που έχει φάει την άμμο με το κουτάλι…

τριών συνεχόμενων χρόνων στην
Παγκόσμιο Supersport το 2003
SM το 2004.
Thierry Van Den Bosch



Ο Γάλλος πρωταθλητής μας εξηγεί γιατί τρέχει με το 101 στην Aprilia SXV του. Ευτυχώς γι' αυτόν το πέρασμα από τους αγώνες ταχύτητας δεν αποτέλεσε το τέλος της καριέρας του.

μια σοβαρή πρόταση, θα τον ακολουθήσω.
οι ξέρουμε τι έγινε, υποθέτω λόγω Honda,
ό μου από τα MotoGP...
Max Biaggi



Ο Εκατόνταρχος στάζει λίγο δηλητήριο στο gpone.com ερωτηθείς για την απουσία του από τα MotoGP και τα μελλοντικά του σχέδια. Καλή η Sterilgarda αλλά δεν ξαναπάει σε μη εργοστασιακή ομάδα, λέει. Εγώ πάλι με 2 μύρια πάω και με ποδήλατο…

ου
.
.



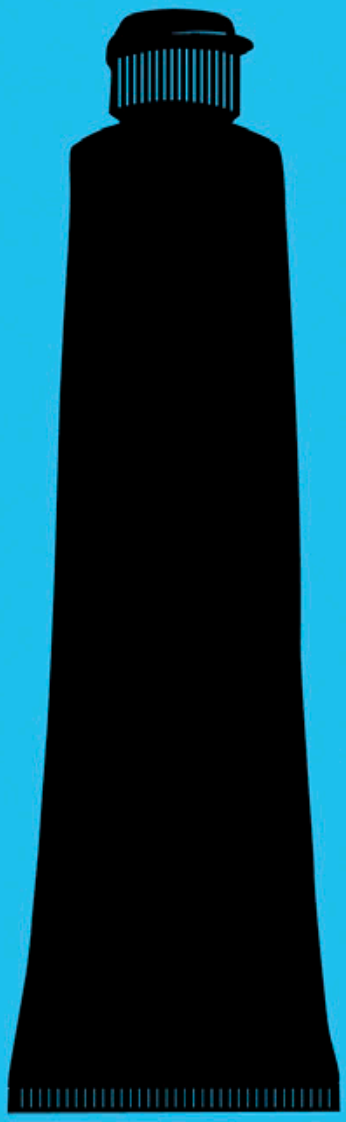
Ο Ιταλός αναβάτης της Metis Gilera (GP250) με το κομψό μαλλί και τη σεμνή μύτη, αμέσως μετά την απίστευτη νίκη του στη Βαρκελώνη εξηγεί στον Alvaro Bautista πως ήταν να μην πάρει φόρα…



Κάποιος δεν μπορεί να πιστέψει το κατόρθωμα του Jorge Lorenzo στη Σαγκάη με σπασμένο αστράγαλο. Ερωτηθείς για την επίδοση του Ισπανού, ο πρωταθλητής γούρλωσε το μάτι, αναψοκοκκίνησε και εξερράγη…

Υπέρ της πλάκας!

Το μόνο portal που μισεί ο οδοντογιατρός σου...



www.yupi.gr

The unbelievable, far out, super, duper, kookoorookoo, jazz, allou, avant-garde, extraordinaire web portal yupi!

Υποδεχτείτε το www.yupi.gr, το νέο, ολόφρεσκο-κατευθείαν-απ'το-χωράφι ελληνικό portal. Βυθιστείτε στην αγκαλιά του, αφεθείτε στα χάδια του. Έχει πλάκα, έχει γκρίνια, έχει σεξ, κουτσομπολιά, ταξίδια, αμάξια νυχτοπερπατήματα, gadgets, συνταγές, της Παναγιάς τα μάτια, ό,τι θες και κάμποσα ακόμα.
Έχει αστεία βίντεο, sexy βίντεο, ό,τι-να-ναι βίντεο, δεν είμαστε σίγουροι ακριβώς, γιατί εσείς τα ανεβάζετε μόνοι σας. Μόνοι σας γράφετε και ό,τι σας κατέβει στο κεφάλι στα blogs. Μόνοι σας επικοινωνείτε και στην πιο yupi community του web. Στο Yupi.gr, μόνοι σας κάνετε ό,τι σας κατέβει.
Μόνο ένα είναι σίγουρο: Το 8ωρο στη δουλειά δεν θα είναι ποτέ πια ίδιο.

[community] [videos] [blogs] [πλάκα]

yupi.gr

το μόνο με τρία ντάμπλιγιου

yupi ya ya yupi yupi ya...

Επειδή οι άντρες
λατρεύουν τις συγκρίσεις...



www.topgear.gr

Το αγαπημένο σου περιοδικό Top Gear, τώρα και online! Πλήρες, ενημερωμένο, fun to drive και με τον καλύτερο οδηγό αγοράς αυτοκινήτου. Εσύ απλά μπες στο site και κλίκαρε στον οδηγό αγοράς.
Επίλεξε τα μοντέλα που θέλεις να συγκρίνεις, δες όλα τα χαρακτηριστικά τους στους συγκριτικούς πίνακες και πάρε τη σωστή απόφαση...



BBC **www.TopGear.gr**

Γράφει χιλιόμετρα... και στο internet!

the back



Κάπως έτσι ξεκίνησε ο Κώστας να ανέβει στις Σέρρες αρχές Ιουνίου, αλλά γύρισε ξάπλα σε ένα πίσω κάθισμα αυτοκινήτου - και όχι, δεν είχε να κάνει με το αν του άρεσε το BMW...



MOTOR CYCLIST (H.M.A.)

http://www.motorcyclistonline.com/

Ελέφας τέρας



Οι Αμερικανοί θυμούνται τον Ελέφαντα και φτιάχνουν ένα Τέρας. Η εταιρεία Overland Motorcycles εκ San Fransisco θυμήθηκε πως κάποτε, όχι και τόσο παλιά, η Cagiva με τη βοήθεια ενός desmodue 900 της Ducati έφτιαχνε μια on-off μοτοσυκλέτα που λεγόταν Elephant. Πήραν λοιπόν οι κύριοι από τον Άγιο Φραγκίσκο ένα Monster 695 και προσπάθησαν να μιμηθούν εκείνη την πετυχημένη προσπάθεια των Ιταλών. Το πρόβλημα είναι πως αυτοί δεν είναι Ιταλοί γι' αυτό και το αποτέλεσμα μοιάζει με ένα 695 που το τράκαρες και για να κυκλοφορείς προσωρινά του φόρεσες πιρούνι και φανάρι από XL250 του 1980… Μετά το έδωσαν να το οδηγήσει γνωστός Άγγλος δημοσιογράφος με το αμίμητο οδηγικό στυλ «δυσκοίλια δισκοπάθεια» και τώρα νομίζουν πως έχουν ελπίδες να πουλήσουν μοτοσυκλέτες.
Ο Αμερικανός συνάδελφος του Motor Cyclist δε, τους πήρε είδηση και προσθέτει μια καυστικότατη λεζάντα. Ιδού:
«Αυτοί λένε: 'Ανακάλυψε τι βρίσκεται στο τέλος εκείνων των σπάνια ταξιδεμένων δρόμων.'
«Εμείς λέμε: 'Σίγουρα όχι μια αντιπροσωπεία Ducati.'»

THE KNEESLIDER (H.M.A.)

http://thekneeslider.com

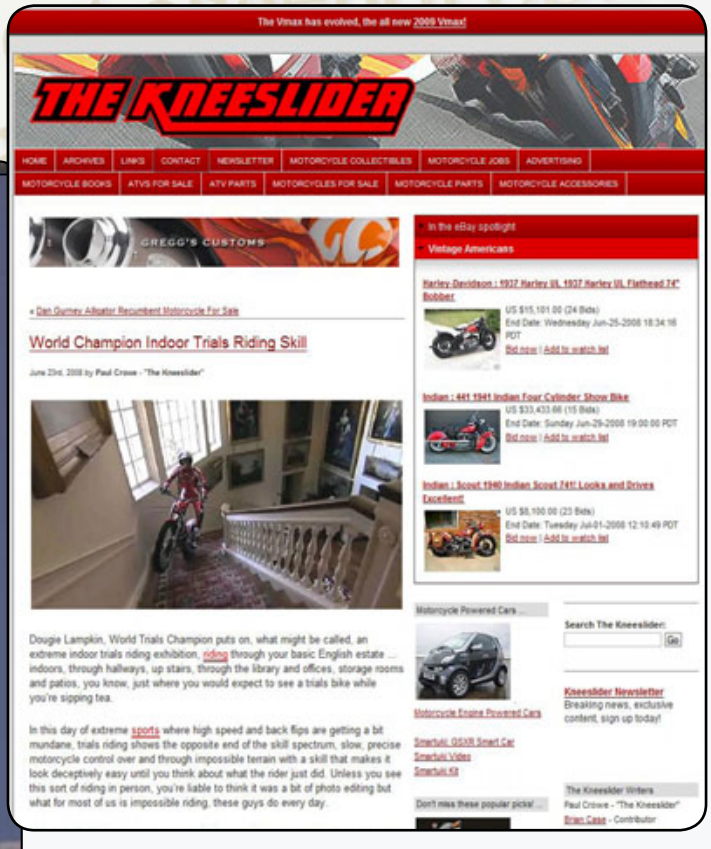
Όταν λέμε Indoor…

Ο Σκωτσέζος Dougie Lampkin, πολλάκις παγκόσμιος πρωταθλητής Indoor και Outdoor Trial, θα είναι επίτιμος καλεσμένος στην εναρκτήρια μέρα του Goodwood Festival of Speed (http://www.goodwood.co.uk/) όπου θα προσφέρει ένα θέαμα αντάξιο των ικανοτήτων του. Επ' ευκαιρία της επίδειξης αυτής, οι Άγγλοι γύρισαν ένα εκπληκτικό promo video με τον Lampkin να κάνει σημεία και τέρατα με την αγωνιστική του μοτοσυκλέτα μέσα σε μια παραδοσιακή Αγγλική έπαυλη. Όταν λέμε μέσα, μιλάμε για εσωτερικές σκάλες, περβάζια, μπαλκόνια, σαλόνια, βιβλιοθήκες καθώς και μια πλήρης περιήγηση του σπιτιού, διάρκειας κάτι παραπάνω από 4 λεπτών με κάμερα στο κράνος. Σκέτη απόλαυση, στη διεύθυνση http://www.goodwood.co.uk/Site/Content/FestivalOfSpeed/Dougie_Lampkin_Video.aspx.




DUCATI

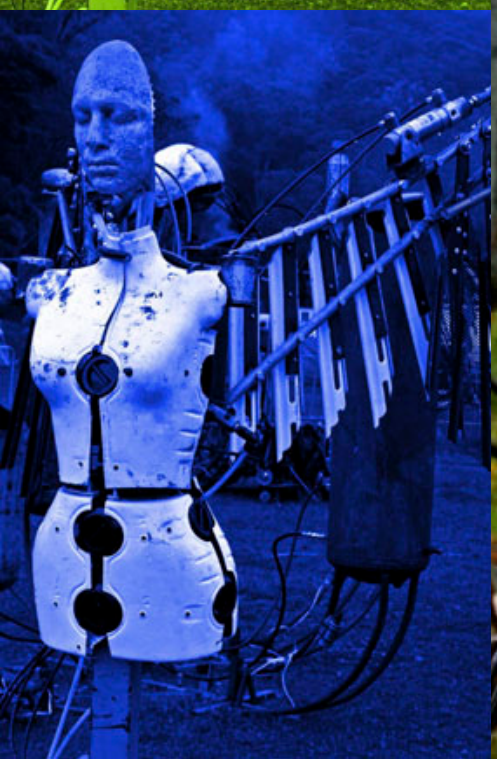

MOTOR CYCLIST
MOTOR CYCLIST
Subscribe Now & SAVE!
What's your car worth?
Find out now


The Vmax has evolved, the all new 2009 Vmax!
THE KNEESLIDER
HOME
ARCHIVES
LINKS
CONTACT
NEWSLETTER
MOTORCYCLE COLLECTIBLES
MOTORCYCLE JOBS
ADVERTISING
MOTORCYCLE BOOKS
ATVS FOR SALE
ATV PARTS
MOTORCYCLES FOR SALE
MOTORCYCLE PARTS
MOTORCYCLE ACCESSORIES
GREGG'S CUSTOMS
World Champion Indoor Trials Riding Skill
Dougie Lampkin, World Trials Champion puts on, what might be called, an extreme indoor trials riding exhibition, riding through your basic English estate ... indoors, through hallways, up stairs, through the library and offices, storage rooms and patios, you know, just where you would expect to see a trials bike while you're sipping tea.
In this day of extreme sports where high speed and back flips are getting a bit mundane, trials riding shows the opposite end of the skill spectrum, slow, precise motorcycle control over and through impossible terrain with a skill that makes it look deceptively easy until you think about what the rider just did. Unless you see this sort of riding in person, you're liable to think it was a bit of photo editing but what for most of us is impossible riding, these guys do every day.
In the eBay spotlight
Vintage Americana
Search The Kneeslider:
Kneeslider Newsletter
Breaking news, exclusive content, sign up today!

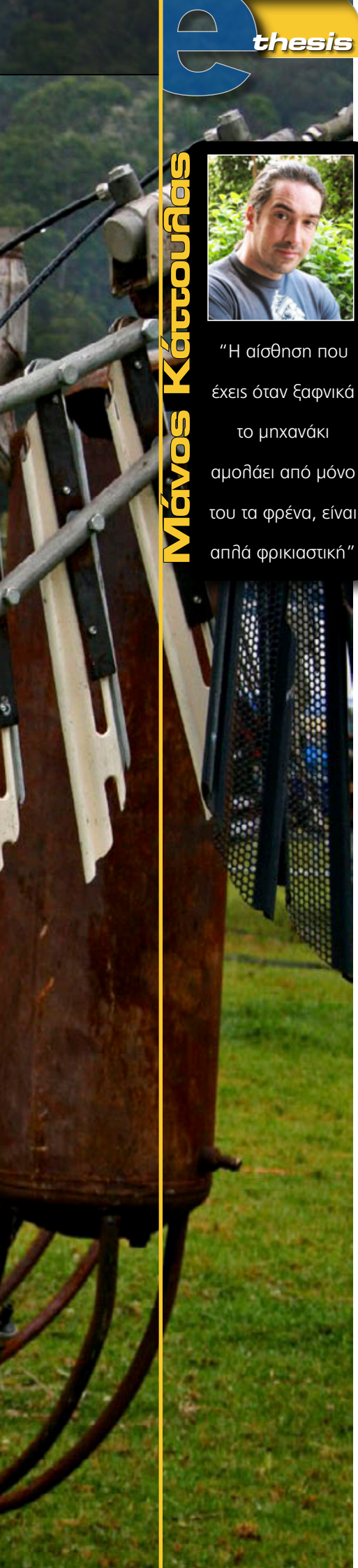












Ηλεκτρονικοί Θεοί

Μάνος Κάτσουλας

"Η αίσθηση που έχεις όταν ξαφνικά το μηχανάκι αμολάει από μόνο του τα φρένα, είναι απλά φρικιαστική"

Πριν από μια ντουζίνα χρόνια, όταν είχα αρχίσει για πρώτη φορά να ασχολούμαι με τα του ειδικού Τύπου, αν και τετράτροχου τότε, τα αυτοκίνητα δοκιμής έμοιαζαν πολύ με τις μοτοσυκλέτες – όχι σε γκάζι ή συμπεριφορά, αλλά από πλευράς εξοπλισμού. Χωρίς κλιματισμούς, ηλεκτρικά παράθυρα και άλλα καλούδια, σε πολλές περιπτώσεις χωρίς καν ηχοσύστημα για να κρατηθεί το κόστος χαμηλά. Κάτι περίεργα δε αρκτικόλεξα όπως τα ASC κλπ, τα έβρισκες μόνο στα κορυφαία μοντέλα επιλεγμένων εταιριών, τα οποία φυσικά οδηγούσαν μόνο οι παλαιοί και φτασμένοι δημοσιογράφοι.

Όταν αυτά πλησίασαν σε πιο καθημερινές εκδόσεις, με πρώτο και καλύτερο το αγαπητό μας ABS, όλοι κραυγάζαμε για την άθλια απόδοσή του, διαμαρτυρόμενοι πως ενώ θα βοηθήσει τη θείτσα όταν της τύχει κάτι, χαλάει το παιχνίδι όλων των υπολοίπων, και πως κατά περίπτωση μπορούσε να κριθεί έως επικίνδυνο. Μερικά χρόνια αργότερα αρχίσαμε τις ίδιες συζητήσεις για τα αντισπίν, και μετά για τα συστήματα ελέγχου ευστάθειας, που φρενάρουν ξεχωριστά τους τροχούς από μόνα τους για να μην πρωταγωνιστήσεις στο ανέκδοτο με τον αστυνόμο και το χαντάκι. Κοινός παρανομαστής των σχολίων; Ότι όλα αυτά ήταν καλά για τους άσχετους, αλλά φυσικά και δεν ήταν για εμάς, που μας άρεσε να ευχαριστιόμαστε την οδήγηση, και να αποσταθεροποιούμε κατά βούληση το –κατά προτίμηση ανοιχτό– κουτί που οδηγούσαμε.

Και μετά ήρθε το πλήρωμα του χρόνου – και οι περισσότεροι ξένοι δοκιμαστές αυτοκινήτων ομολογούν ότι προτιμούν να διατηρούν τα εν λόγω συστήματα ενεργοποιημένα ακόμα και όταν πάνε τάπα, ως ένα αόρατο αλλά πρακτικό δίχτυ ασφαλείας.

Όλα αυτά θα ήταν όμορφα και ωραία, και θα τόνωναν την αυτοπεποίθησή μας, ως μέλη μιας επίλεκτης ομάδας ανθρώπων, αν δεν είχαν αρχίσει δειλά–δειλά να κάνουν την εμφάνισή τους οι ηλεκτρονικοί φύλακες άγγελοι και στις μοτοσυκλέτες. Τα πρώτα συστήματα ABS, τηρώντας την παράδοση, ήταν άριστα σε σύλληψη αλλά έως τρομακτικά σε απόδοση. Η αίσθηση που έχεις όταν ξαφνικά το μηχανάκι αμολάει από μόνο του τα φρένα επειδή θεωρεί ότι θα μπλοκάρει και θα πέσεις, είναι απλά φρικιαστική.

Σε αυτή τη ζωή όμως, τίποτα δε μένει σταθερό: Τα πάντα εξελίσσονται. Τελευταία, όλο και περισσότερες από τις μοτοσυκλέτες που οδηγώ είναι εφοδιασμένες με ABS, τα οποία λειτουργούν όλο και καλύτερα, μειώνοντας τις όποιες πηγές παραπόνων εν τη γενέσει τους. Το δε Dual CBS της Honda, που τόσο με είχε ενοχλήσει όταν το πρωτοδοκίμασα (να πατάς μπροστινό και να μπλοκάρει ο πίσω τροχός; Όχι ευχαριστώ), έχει φτάσει σε ένα εντυπωσιακό επίπεδο ωριμότητας – και σε συνδυασμό με το ABS του Hornet δίνει μια πρωτόγνωρη αίσθηση ασφαλείας για σύστημα τέτοιου τύπου.

Αντίστοιχα καλή ήταν και η απόδοση των φρένων του K1200GT, που με μοναδικό αλλά άσχετο ουσιαστικά παράπονο την αίσθηση της μανέτας, αποδεικνύουν ότι τα παραλέβερ και ντουολέβερ και όλα τα εις –λέβερ έχουν τελικά νόημα ύπαρξης σε συνδυασμό με τον ηλεκτρονικό φύλακα άγγελο. Το ASC (αντισπίν ελληνιστί) του συγκεκριμένου θέλει ακόμα λίγη δουλειά εξέλιξης, αλλά πρότερη εμπειρία με τα αυτοκίνητα του ομίλου διαβεβαιώνει ότι δε θα αργήσει να εμφανιστεί μια έκδοση που δε θα θέλουμε να απενεργοποιούμε.

Όλα αυτά θα ήταν βέβαια καθαρά θεωρητικά για τον ψυχισμό μας, καθώς ως τώρα αναφερόμαστε μόνο σε καθημερινές ή τουριστικές μοτοσυκλέτες – και οι χεράδες κάτοχοι Supersport ακόμα χαμογελούν που το εξελισσόμενο 1000SS της BMW είναι απολύτως συμβατικό, χωρίς ηλεκτρονικά βοηθήματα, καθώς αυτά απευθύνονται μόνο στους κοινούς θνητούς.

Φαίνεται όμως ότι όλοι υπολογίζαμε χωρίς τη Honda: Στις 9 Ιουνίου, στο Τόκιο βεβαίως - βεβαίως, η εταιρεία του Soichiro παρουσίασε το πρώτο ηλεκτρονικά ελεγχόμενο Combined ABS, στο CBR600RR. Το δελτίο Τύπου έχει τις γνωστές διαβεβαιώσεις πως το σύστημα είναι ειδικά σχεδιασμένο για Supersport μοτοσυκλέτες, πως βελτιώνει τον έλεγχο χωρίς να ενοχλεί, κλπ, κλπ, κλπ.

Γελάστε όσο θέλετε – αλλά κάτι μου λέει ότι δε θα αργήσει η στιγμή που θα θεωρούμε τέτοια συστήματα δεδομένα...





Σπύρος Τσαντήλας

Αθήνα, 14 Ιουνίου 2008, μερικά μίλια από την ακτογραμμή. Αυτό το σκατουλί πράγμα που καλύπτει τα πάντα ΔΕΝ είναι καταιγίδα, είναι αυτό που αναπνέουμε…

Πρασινάδα ντεμέκ

Φεβρουάριος 2005, Cape Town, Νότια Αφρική. Στα πλαίσια της παρουσίασης του Sprint ST 1050 κατά τη διάρκεια του δείπνου συζητώ με την υπεύθυνη Δημοσίων Σχέσεων της Triumph, Andrea Friggi, καθώς και τον project leader του Sprint – του οποίου το όνομα ατυχώς μου διαφεύγει. Κάποια στιγμή η συζήτηση προσγειώνεται στις προδιαγραφές της Ε.Ε.

«Είναι απίστευτο αυτό που συμβαίνει!» Η κυρία Friggi εξ αίφνης εκνευρισμένη.

«Επενδύουμε τεράστια ποσά και χρόνο για να ικανοποιήσουμε τις προδιαγραφές της Ε.Ε. σε κάθε νέο μοντέλο. Να έχει τη δύναμη που πρέπει χωρίς να παραβιάζει τους κανονισμούς… δεν είναι εύκολο.

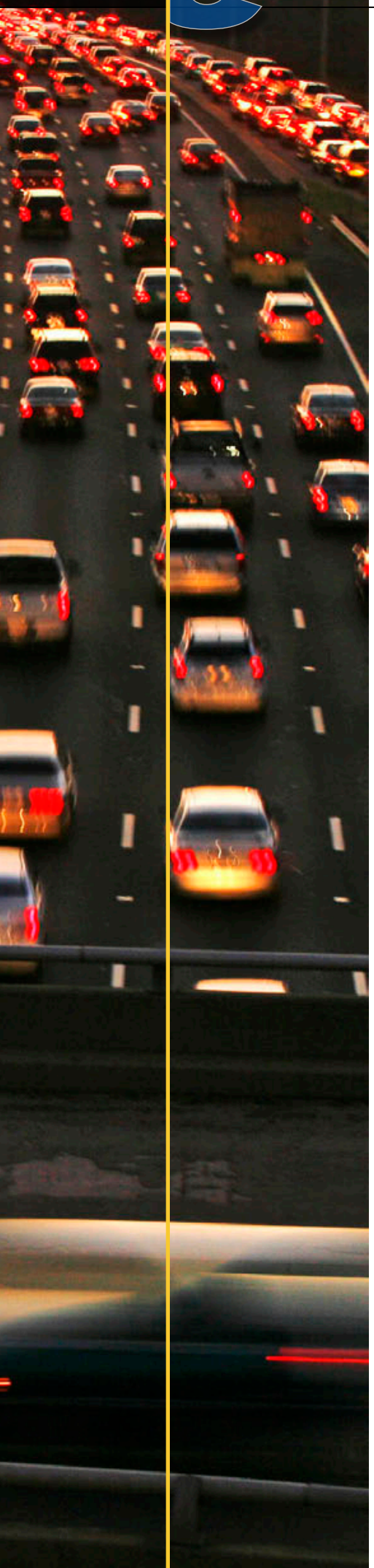
«Και μετά έρχεται ξαφνικά ο Ιταλός ντίλερ της Honda, προσθέτει φώτα, καθρέπτες και μαρσπιέ συνεπιβάτη στο motocross CR-F, κοτσάρει ένα «Ε» στο τέλος και μου το σερβίρει ως μοντέλο παραγωγής. Με την ίδια ιπποδύναμη που είχε ως αγωνιστικό. Πώς διάολο παίρνει έγκριση Τύπου;»

Δεν είναι αστείο. Αν ένα όχημα εξασφαλίσει έγκριση Τύπου οπουδήποτε στην Ε.Ε., τότε μπορεί να πωληθεί κανονικά σε όλες τις χώρες-μέλη. Έτσι δεν είναι καθόλου περίεργο που κάποιοι στην Triumph αισθάνονται ριγμένοι. Και η ερώτηση «πώς το καταφέρνει ο Ιταλός» είναι μάλλον ρητορική, αν καταλαβαίνετε τι θέλω να πω…

Το θέμα επεκτείνεται και σε μας όμως. Υποτίθεται πως, εμείς οι κοινωνικώς εξελιγμένοι «δυτικοί», κοπτόμεθα ιδιαιτέρως για το περιβάλλον, όμως ο καθένας μπορεί να αγοράσει την εγκεκριμένη μοτοσυκλέτα του και πριν γράψει τα πρώτα χιλιόμετρα μαζί της να έχει ξεφορτωθεί καταλύτη και εργοστασιακή εξάτμιση. Πολλοί το κάνουν, να μην πω οι περισσότεροι. Μαζί στον κάλαθο των αχρήστων πάνε και οι χιλιάδες εργατοώρες εξέλιξης που φρόντισαν ώστε να περνά προδιαγραφές, ενώ κανείς δεν μας λέει με βεβαιότητα αν και πόσο επιβαρύνει πλέον ο κινητήρας το περιβάλλον. Τέτοιες μελέτες δεν έχουν και πολλή ζήτηση.

Μιλάμε για μια ευρέως αποδεκτή υποκρισία με τελικό αποτέλεσμα την υπονόμευση κάθε περιβαλλοντικής νομοθεσίας – η οποία, φυσικά, χτίστηκε με το τσιμέντο της ελεύθερης οικονομίας. Η αγορά των after market είναι τεράστια, ποια κυβέρνηση μπορεί να τους πει να το κόψουν; Στη Γαλλία πρόσφατα προτάθηκε ένας νόμος που θα απαγόρευε την οποιαδήποτε τροποποίηση στη μοτοσυκλέτα και το αυτοκίνητο από την εργοστασιακή του κατάσταση. Η σκέψη και μόνο προκάλεσε θύελλα αντιδράσεων και πανικό στην αγορά. Κι όμως, όσο κι αν δεν μας αρέσει, είναι απλή λογική: θέλω να προστατεύσω το περιβάλλον και έχω θεσπισμένη νομοθεσία γι' αυτό, άρα πρέπει να την τηρήσω. Δεν έχω ξανακούσει τους τελευταίους μήνες γι' αυτό το θέμα. Μάλλον το νομοσχέδιο θα λύγισε υπό τη βάρος της αγοράς.





Στην Ελλάδα, προφανώς, βρισκόμαστε στο χαλαρότερο άκρο αυτής της υπόθεσης. Στη χώρα που οι νόμοι φτιάχνονται από τσιχλόφουσκα και τα δημόσια οχήματα είναι ό,τι πιο ρυπογόνο κυκλοφορεί στους δρόμους, από πού θα παραδειγματιστεί ο λαός; Από την εξαγγελία της Σουηδίας ότι σκοπεύει στην επόμενη δεκαετία να έχει απεξαρτήσει πλήρως την οικονομία της από το πετρέλαιο; Σιγά τη χώρα, μια Παπαρίζου έβγαλε, κι αυτή κέρδισε γιατί είναι μισή Ελληνίδα…

Η πολιτική σκηνή κάνει ό,τι γνωρίζει από την αρχαιότητα κιόλας: εξυπηρετεί πάντα τον χρηματοδότη. Ουσιαστικά πραγματική εξέλιξη δεν επιτελείται, απλά για το θεαθήναι το «κυβερνητικό έργο» εξαντλείται σε σοβατίσματα και γιρλάντες επί μιας ήδη δαιδαλώδους νομοθεσίας που για κάθε «έτσι» έχει κι ένα «αλλιώς» με ψιλά γράμματα…

Ξαφνικά, λοιπόν, πράσινοι δακτύλιοι, ΚΤΕΟ μοτοσυκλετών, επιβολή τελών κυκλοφορίας ανάλογα με το περιβαλλοντικό ίχνος και πολλά άλλα, νόστιμα και άνοστα. Τα ΚΤΕΟ δικύκλων λ.χ. αποτελούν στην Ελλάδα ένα από τα μακροβιότερα ανέκδοτα, έχουν εξαγγελθεί καμιά εικοσαριά φορές κι ακόμη περιμένουμε.

Όσο για τον πράσινο δακτύλιο, όπου ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ φρόντισε να τονίσει πως τα δίχρονα δεν θα μπαίνουν στο κέντρο στις εργάσιμες μέρες… ας γελάσουμε λίγο ακόμη. Δείξε μου τα δίχρονα, κύριε υπουργέ, να σου δείξω το μέτρο σου. Σε πρόλαβε η Ε.Ε. και η προτίμηση των κατασκευαστών στα αυξημένα έξοδα συντήρησης του τετράχρονου κινητήρα. Ή μάλλον, δείξε μου πρώτα πού αναγράφεται στην άδεια αν η μοτοσυκλέτα μου είναι δίχρονη ή τετράχρονη και εξήγησέ μου αν όλοι οι αστυνομικοί στα μπλόκα που θα στήσεις στα όρια του δακτυλίου μπορούν να ξεχωρίσουν ποιο είναι ποιο.

Μήπως να σοβαρευόμασταν; Δεν πρέπει να περιμένουμε από τους πολιτικούς να λύσουν τα προβλήματά μας. Αυτοί είναι, εν πολλοίς, τα προβλήματά μας. Αν θέλουμε αποτέλεσμα πρέπει να τους δείξουμε τον δρόμο, όπως όταν τους ψηφίζουμε. Οφείλουμε να υιοθετήσουμε την προστασία του περιβάλλοντος στην καθημερινότητά μας και να κάνουμε τις απαραίτητες θυσίες. Κανένας δεν χρειάζεται τετράλιτρη τετρακούνα ή 1200cc μηχανάκι για να πάει στη δουλειά του στο κέντρο. Πάρε ένα παπί, ένα μικρό σκούτερ, ένα ηλεκτρικό μηχανάκι, πάρε το μετρό. Σε βλέπουν τα παιδιά σου, αύριο θα σε μιμηθούν. Κράτα το status symbol σου για τη βραδινή βόλτα ή το σ/κ που θα βολτάρεις στην Αράχωβα και μην ανησυχείς, το γκάζι – όπως και ο έρωτας, ο βήχας και το χρήμα – δεν κρύβεται. Θα λάμψεις.


ΑΥΤΟΚΙΝ



Πήγα! πως γύρισα;

Αν και ακόμα δεν έχω πολυκαταλάβει τι ακριβώς συνέβη, ένα πράγμα ξέρω σίγουρα: αυτός ο μήνας ξεκίνησε ανάποδα και στο κλείσιμο βρεθήκαμε να περπατάμε με τα χέρια...

Στις αρχές Ιουνίου, όλα έδειχναν ότι θα είχαμε άλλο ένα γεμάτο μήνα, με ακόμα περισσότερη οδήγηση και αμέτρητες μοτοσυκλέτες. Το πρόγραμμα είχε California Superbike School στις Σέρρες, Hellas Ducati Weekend -ξανά στις Σέρρες-, άλλο ένα California στα Μέγαρα και ένας Θεός ξέρει τι άλλο μας περίμενε με τις μοτοσυκλέτες δοκιμής... Κατά παράδοση όμως, αυτή η άγνωστη δύναμη που τα έχει βάλει μαζί μου τελευταία, εμφανίζεται εκεί που δεν την περιμένεις και σου κάνει τα σχέδια... σχεδία.

Αυτή τη φορά, επέλεξε το σφιχτό εσάκι των Σερρών για να εμφανιστεί. Κυριακή, δεύτερη μέρα του California Superbike School, γυρνούσα στο τελευταίο 20λεπτο του λευκού group - ότι είχα τελειώσει με τους μαθητές μου. Πετυχαίνω τον καλό συνάδελφο Γάκη στην ευθεία και τον ρωτώ -στη νοηματική, έτσι;- αν θέλει να κάνουμε ένα-δυο γύρους παρέα. Απαντά θετικά και ξεχύνομαι μπροστά του όμορφα και χαλαρά, μιας που γνωρίζω ότι τα ελαστικά μας έχουν παραδώσει πνεύμα εδώ και ώρες λόγω της υπερβολικής ζέστης αλλά και της κακής χρήσης που τους κάνουμε. Τι εννοώ; Με τα συνεχόμενα μέσα-έξω που θέλοντας και μη κάνεις για να επικοινωνείς με τους μαθητές, τα άμοιρα ελαστικά κάνουν υπερβολικά πολλούς θερμικούς κύκλους σε μικρό χρονικό διάστημα, χάνοντας γρήγορα την πρόσφυσή τους. Δικαιολογίες θα μου πεις - και μάλλον θα έχεις δίκιο. Πίσω στη βόλτα με το Γάκη λοιπόν για να ολοκληρώσω την ιστορία. Βγαίνουμε ατσαλάκωτοι από την Κ5 και οδεύουμε για το εσάκι. Εγώ, στα σημάδια, ψύχραιμος και σιγουρότατος. Ολοκληρώνω κλίση και προσπαθώ να έρθω στο γκάζι όσο το δυνατόν νωρίτερα, μιας που η 6 είναι μια από τις στροφές με τη μεγαλύτερη κλίση στις Σέρρες - και η μπροστινάτζα δεν απέχει πολύ αν "κοιμηθείς". Το ανοίγω λοιπόν τόσο όσο χρειάζεται για να αποφορτίσω το μπροστινό, αλλά το πίσω έχει άλλη γνώμη. Να μην τα πολυλογώ, βρέθηκα σε ένα παρολίγο highside που εκτονώθηκε στιγμιαία, αλλά δίπλωσε από την άλλη και... Κάπου εκεί σταματά η εγγραφή στο σκληρό μου δίσκο. Το επόμενο πράγμα που θυμάμαι ήταν τη φάτσα του Μι κάπου πιο ψηλά από εμένα (γίνονται ρε αυτά;). Μετά, πρόσεξα ότι ήμουν ξαπλωμένος στην καρότσα ενός φορτηγού και αυτός καθόταν κάπου παραδίπλα. Α, το φορτηγό κινείται. Μμμ, μάλλον δεν είναι φορτηγό... Θυμίζει ασθενοφόρο... Δεν παίζει το έργο, κάποιος με κοπάνησε, αποκλείεται να έπεσα μόνος μου...

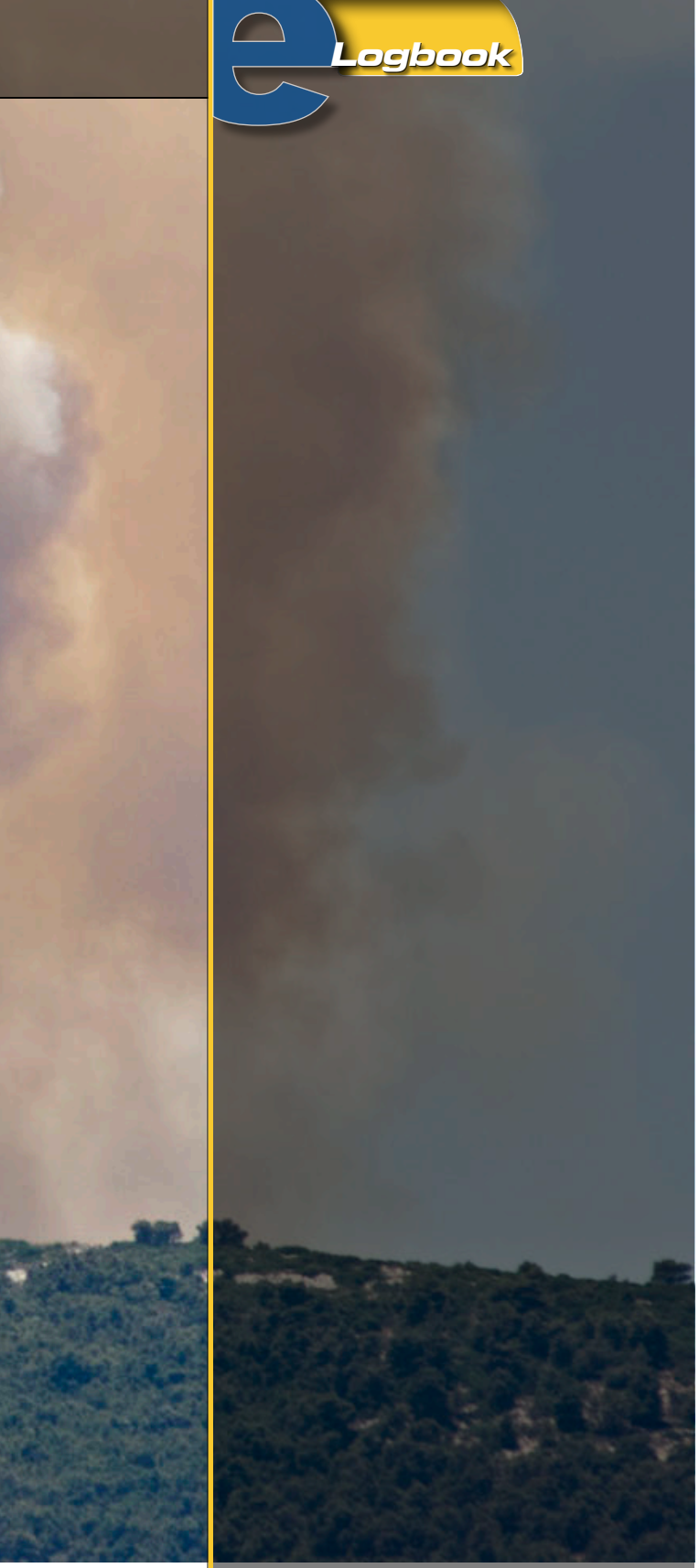
Κωνσταντίνος Δάλλας

"Με τα συνεχόμενα μέσα-έξω, τα άμοιρα ελαστικά κάνουν υπερβολικά πολλούς θερμικούς κύκλους σε μικρό χρονικό διάστημα, χάνοντας γρήγορα την πρόσφυσή τους..."




Πως μάθατε για το eBike;
Από φίλο
26.8%
Search
στο internet
14.8%
Από διαφήμιση
5.8%
Στην ExBeon Μοτοσυκλέτας
5.1%
Από site μοτοσυκλέτας
47.7%
σύνολο ψήφων: 447





Τα κάψατε όλα πια!
Στο διάολο, βλάκες...

Χρειάστηκε να το ακούσω τουλάχιστον δέκα φορές μέχρι να το εμπεδώσω. "Έπεσες. Μόνος σου", επαναλάμβανε ο Μι κάθε φορά που άνοιγα το στόμα μου, αφού είχε μάθει πλέον ότι ρωτούσα πάντα το ίδιο πράγμα. Η διάσειση, βλέπετε, ήταν βαριά και ασήκωτη. Το Uvex μου ήταν το πρώτο πράγμα που ακούμπησε στην άσφαλτο - και το τελευταίο τώρα πια στη λίστα με τα πολύτιμα προσωπικά μου αντικείμενα. Περισσότερα όμως γι' αυτό καθώς και για όλο τον εξοπλισμό που φορούσα στο Gear του επόμενου τεύχους, παρέα με πικάντικες φωτογραφίες που μιλάνε από μόνες τους.

Τυχερό BMW, τη γλύτωσες φθηνά...

Με πήγε στις Σέρρες ατσαλάκωτο, λες και οδηγούσα αυτοκίνητο πολυτελείας - αλλά δεν πρόλαβε να με γυρίσει... Επέστρεψε με το κόκκινο φορτηγό του 0300 (χίλια ευχαριστώ παιδιά!), αφήνοντας έτσι ανοιχτούς λογαριασμούς με την πάρτη μου. Του υποσχέθηκα ότι θα λύσουμε τις διαφορές μας με την πρώτη ευκαιρία - κάτσε να στρώσει το κεφάλι και η διάσειση πρώτα και το συζητάμε. Το γεγονός είναι ότι μου άρεσε, αν και δεν είναι στο στυλ μου - είμαι πολύ μικρός ακόμα για τα κυβικά του...

Η ψηφοφορία του μήνα

Αυτό το μήνα σας ρωτήσαμε κάτι που μας ενδιαφέρει πάρα πολύ: πως μάθατε για το eBike. Αναμενόμενα, τη μερίδα του λέοντος στην πίτα του excel έχουν αυτοί που ενημερώθηκαν για την ύπαρξή μας από site μοτοσυκλέτας. Είναι αμέτρητα τώρα πια, να πούμε την αλήθεια, και τα ευχαριστούμε όλα για την φιλοξενεία και τα καλά τους λόγια. Στη δεύτερη θέση -και πάλι αναμενόμενα-, το ελληνιστί word of mouth, που πάντα δουλεύει - με μια σημαντική προϋπόθεση: αυτό που προτείνεις στο φίλο σου πρέπει να αξίζει - και αυτό είναι που μας κάνει περίφανους όλους εδώ στο eBike. Τρίτη ήρθε η επιλογή του search, που είναι και η πιο αόριστη, καθώς ποτέ δεν ξέρεις τι εννοεί με "σας βρήκα με search" ο κάθε χρήστης του διαδικτύου... Απρόσμενη η θέση της επόμενης επιλογής - αυτή της διαφήμισης, καθώς μόλις που έχουμε αρχίσει τις προωθητικές μας ενέργειες, οι οποίες φαίνεται ότι αποδίδουν έστω και λίγο καλύτερα από τις 15,000 φυλλάδια που μοιράσαμε τον Απρίλη στην Έκθεση Μοτοσυκλέτας...

Υ.Γ. Φοβάμαι πως θα καταντήσω γραφικός - αλλά για να το αποφύγω, δηλώνω δημόσια ότι δεν υπόσχομαι ξανά πίνακες και τεχνικά χαρακτηριστικά για το επόμενο τεύχος. Αν προλάβουμε, θα τους βρείτε μέσα. Αν όχι, ρωτήστε τον διάσημο πλέον κριτή του 4ου αγώνα του Π.Π. Ταχύτητας - ξέρετε, αυτόν που ανακάλυψε νέα χρήση για τα προστατευτικά ελαστικά. Που ξέρεις, κάτι μπορεί να γνωρίζει επ' αυτού - γιατί περί των καθηκόντων του, η ομπρέλα του είναι καλύτερα ενημερωμένη...