Τεύχος 22 • Φεβρουάριος 2010

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

FREE PRESS



KTM 990 SUPERMOTO T
φτιαγμένο για την Ελλλάδα

TRIUMPH SPEED TRIPLE
η δική σας δοκιμή!





BMW G 450X
και στο χώμα με την έλικα;

aprilia

RSV4 R ΣΤΟ ESTORIL

FACTORY ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ

RACING
επιστροφή στις πίστες για τα MotoGP και WSBK

ECYCLE
τι σημαίνει γαιοκτήμονας στην ποδηλατική;

MARKET
και εκπτώσεις έχουμε στο 70% παρακαλώ!

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

Φωτογραφικός Φακός

Art Director

Assistant Art Director

Εμπορική Διεύθυνση

Τολμούν και συνεργάζονται

Δεν ξεχνάμε

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Επικοινωνία

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

ebikers

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

Σάββας Κουρίδης, savvas@ebike.gr
Δημήτρης Ταυλίκος, jimitav@ebike.gr

Mike Wood, mike@ebike.gr

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Βασίλης Νομικός, vnomik@ebike.gr
Κωνσταντίνος Λαζάρου, laz74@ebike.gr
Χρήστος Θεοδωρόπουλος, 3chris@ebike.gr

Δημήτρης Γάκης, bladerunner@ebike.gr
Γιώργος Κοροβέσης, g.korovesis@ebike.gr
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@ebike.gr
Εύη Συνοδινού, synevy@ebike.gr
Μιχάλης Τήλιος, mtilios@ebike.gr
Κώστας Φωτιάδης, fotiadisk@ebike.gr

Τον Χρήστο Μωραϊτη

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

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.

χεράκι...

The Front

News 10
Ανακλήσεις, υποκλίσεις και μεγάλες κλίσες με εναλλακτικά μπροστινά

First Rides

BMW G 450X 20
Βελτιωμένο στα σημεία, λίγο πριν το περιλάβει η θυγατρική πια Husqvarna

KTM 990 Supermoto T 32
Πόσο διαφορετικός θα ήταν ο κόσμος αν όλα τα μηχανάκια ήταν σαν και αυτό...

Triumph Speed Triple 1050 44
Ο Άρης σουζάρει, ο Σπύρος γράφει
κι εσείς τον βοηθάτε στο θεάρεστο έργο του

Cover Story

Aprilia RSV4 R & RSV4 Factory 62
Στο Estoril για το "απλό" και στις Σέρρες για το Factory.
Εδώ βρίσκονται όλα όσα θέλετε να μάθετε για τα Superbike της Aprilia.

Racing

Editorial 90
Α ρε Μάνα, για πόσο ακόμα στα 800;

Gossip 92
Ο Φλεβάρης είχε μπόλικες αλλαγές στα αγωνιστικά δρώμενα
και αρκετές παρουσιάσεις ομάδων του '10 σε όλες τις κατηγορίες

MotoGP Test Sepang 106
Δυνατά τα Yamaha, τούμπανο ο Spies, κρύοι οι υπόλοιποι rookies

WSBK Test Portimao 120
Η επέλαση των Μεγάλων Βρετανών

Racing Lines 132
Μεγάλες κουβέντες από μεγάλες μορφές
της μικρής, μοτοσυκλετιστικής μας κοινωνίας

The Back

Press 136
Αυτή την Patrizia
ποιος θα την πάρει;

eCycle News 138
Χορηγίες, τακάκια και ξύλινα ποδήλατα

Λεξικό ορεινής ποδηλασίας 142
Αααα, αυτό ήθελε να μου πει όταν του πάτησα το πόδι με το CRF...

First Ride: Bianchi Methanol SL 9500 Carbon XT Disc 152
Με τόσο μακρύ όνομα, δε μπορεί, κάτι θα λέει το ποδηλατάκι...

eMarket 158
Και μανέτες έχουμε, και μπουφάν, και κράνη... Όλα στις σωστές τιμές

eClubs 168
Έλα να αυξανόμαστε – στείλτε λινκ, τσάμπα είναι

erebus 170
Μην ανησυχείτε, δεν πρόλαβε να πάει μακριά...

exodus 172
Οι undercover ανταποκριτές του ebike.gr μεταδίδουν

eIssues 174
Τα εκδοτικά μας κατορθώματα, μαζεμένα σε δυο σελίδες

Τεύχος 22 • Φεβρουάριος '10



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

Φωτό εξωφύλλου: Milagro

editorial



Σπύρος Τσαντήλας



Το Speed Triple του Soze, αναγνώστη του eBike.gr

ebike.gr

Πριν 21 τεύχη λέγαμε πως το eBike φέρνει τη νέα τάξη πραγμάτων στα περιοδικά μοτοσυκλέτας, εννοώντας την ηλεκτρονική και δωρεάν λογική του. Ας προχωρήσουμε ένα βήμα παραπέρα, γιατί οι καλύτερες ιδέες τελικά είναι αυτές που υλοποιούνται



Διάθραση

Όλοι οι συντελεστές του eBike έχουμε φάει τα περιοδικά με το κουτάλι και ξεκινώντας αυτή τη δραστηριότητα θέλαμε απλά να κάνουμε αυτό που μας αρέσει όπως ακριβώς το ονειρευόμασταν. Μπορεί ο καθένας από μας να έχει ένα προσωπικό όραμα στο κεφάλι του, που δεν είναι απαραιτήτως όμοιο για όλους, μα στα θεμέλια υπάρχει η βασική λογική που χρίζει το διαδίκτυο ως το ταχύτερα αναπτυσσόμενο μέσο επικοινωνίας. Μιλώ για τη διαδραστικότητα.

Εδώ και πολλές δεκαετίες όλα τα ΜΜΕ χαρακτηρίζονται από τη μονόδρομη διάχυση της πληροφορίας: Ο συντάκτης εξηγεί, ο αναγνώστης διαβάζει. Αυτό ισχύει σε όλο το εύρος των Μέσων, από την εφημερίδα και το περιοδικό ως την τηλεόραση.

Ας αρχίσουμε σιγά-σιγά να αλλάζουμε τη διαδρομή αυτή. Έχουμε ένα μεγάλο προσόν στα χέρια μας που μέχρι τώρα και εμείς οι ίδιοι δεν αξιολογούσαμε σωστά. Οι αναγνώστες του περιοδικού μας δεν είναι ανώνυμοι περαστικοί από το περίπτερο, είναι άνθρωποι με ονοματεπώνυμο και δεδηλωμένο προφίλ, έχουμε την ευκαιρία να τους γνωρίσουμε και, επιπλέον, να ζητήσουμε την άποψή τους.

Σε αυτό το τεύχος, στην ενότητα First Rides δοκιμάζουμε το Triumph Speed Triple 1050. Η μοτοσυκλέτα αυτή ουσιαστικά βρίσκεται στην αγορά από το 2005, όπερ σημαίνει πως ήδη

κάποιοι από εσάς την έχετε αγοράσει. Σκεφτήκαμε λοιπόν να αναζητήσουμε στη λίστα εγγεγραμμένων μελών όσους έχουν τη συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα και να ζητήσουμε τη βοήθειά τους στη συγγραφή της δοκιμής.

Αυτό μας προσφέρει εφόδια σε πολλά επίπεδα. Η συμβίωση με μια μοτοσυκλέτα περιλαμβάνει εμπειρίες που δε χωρούν στην τυπική εβδομάδα που την έχουμε στα χέρια μας. Παίρνοντας μια μοτοσυκλέτα ουσιαστικά καινούργια, τι μπορώ να πω για το πώς θα είναι μετά από 20,000 ή 50,000 χιλιόμετρα; Τι θα καταλάβω για την αξιοπιστία της, τις τιμές ανταλλακτικών, την εξυπηρέτηση της αντιπροσωπείας; Και, εν τέλει, πόσο καλά θα μπω στη λογική του εκάστοτε μοτοσυκλετιστή για να του εξηγήσω αν αυτή η μοτοσυκλέτα μπορεί να τον ικανοποιήσει; Έχω κι εγώ τις απόψεις μου, τα γούστα μου, τις ιδιοτροπίες μου, όσο αντικειμενικός και να προσπαθώ να είμαι. Να λοιπόν η ευκαιρία να βάλουμε στο παιχνίδι παραγωγής της πληροφορίας τους ίδιους τους ανθρώπους που επέλεξαν, αγόρασαν και συμβιώνουν με την επιλογή τους.

Αυτό δεν είναι πάντοτε εφικτό. Συχνά δοκιμάζουμε μοτοσυκλέτες τόσο φρέσκες που δεν υπάρχουν ακόμη ιδιοκτήτες ή, αν υπάρχουν, τις έχουν αγοράσει πολύ πρόσφατα. Μπορεί ακόμη να μη βρεθεί στη λίστα των μελών κάτοχος κάποιου μοντέλου. Δεν αποκλείεται, τέλος, κάποιοι αναγνώστες να μη θέλουν να συμβάλλουν. Στη συγκεκριμένη περίπτωση του Speed Triple βρήκαμε 17 ιδιοκτήτες, μα οι έξι από αυτούς απάντησαν στις ερωτήσεις μας.

Η ουσία είναι πως στόχος μας είναι να μοιραζόμαστε τη γνώση μέσα από δρόμους δύο κατευθύνσεων, όχι απλά μονόδρομα. Έχετε πολλά να μας διδάξετε, γι' αυτό και ονόμασα τη δοκιμή του Triple "Γράψε το εσύ".

Το τεστ όπως πρέπει να είναι

Στο φρέσκο τεύχος μας υπάρχει άλλο ένα πολύ σημαντικό τεστ, δύο στη συσκευασία του ενός για την ακρίβεια. Μιλώ για τα Aprilia RSV4 R και Factory που είχαμε την ευκαιρία να οδηγήσουμε. Αρχικά ήταν προγραμματισμένα για το τεύχος Ιανουαρίου, ωστόσο κάποιες απρόβλεπτες καθυστερήσεις τα μετέθεσαν για ένα μήνα αργότερα και αυτό αποδείχθηκε αναπάντεχα θετικό. Ο λόγος έχει να κάνει με την περίφημη πλέον ανάκληση για αντικατάσταση ολόκληρου κινητήρα. Το θέμα ενέκυψε στα τέλη του περασμένου μήνα και έσκασε ως βόμβα μεγατόνων.

Διάβασα σε όλα τα Ελληνικά (και σε αρκετά ξένα) περιοδικά τις παρουσιάσεις και δοκιμές των RSV4 και ομολογώ πως, αν ήμουν ένας υποψήφιος αγοραστής τους, ελάχιστα θα με βοηθούσαν. Ξαναζεσταμένοι διθύραμβοι, χλιαρές γενικόλογες περιγραφές που πατούν πρωτίστως στα δυνατά λογότυπα των ακριβών περιφερειακών της μοτοσυκλέτας, συνολικά μια από τα ίδια: όλα είναι καλά, όλα είναι ωραία, τα Ohlins γυαλίζουν στον ήλιο, άνοιξα το γκάζι και μου κουνήθηκε ο εγκέφαλος.

Είπαμε λοιπόν να λοξοδρομήσουμε λίγο από την πεπατημένη των άλλων. Ψάξαμε σε βάθος τη διαδικασία της ανάκλησης για να βρούμε τις ουσιώδεις πληροφορίες, έχουμε στη διάθεσή



μας όλα όσα κοινοποιήθηκαν επίσημα στους εμπλεκόμενους κρατικούς φορείς στις Η.Π.Α. για την ανάκληση (όπου και η συντριπτική πλειοψηφία των ανακαλούμενων μοτοσυκλετών). Διότι εκεί, όλη αυτή η πληροφορία είναι ελεύθερα αναρτημένη στις αρμόδιες κυβερνητικές ιστοσελίδες. Μιλήσαμε με κόσμο και απαντάμε στις ερωτήσεις που θα ήθελαν να κάνουν. Ποια είναι η αλήθεια για τα σπασμένα μοτέρ; Μπορώ να το αγοράσω άφοβα; Είναι καλύτερο από τα γιαπωνέζικα; Αξίζει να δώσω τα παραπάνω λεφτά για το Factory; Μπορεί πραγματικά να καθίσει αληθινός άνθρωπος πάνω σε αυτό το απειροελάχιστο σελάκι στην ουρά;

Έχουμε δύο άσους στο μανίκι. Πρώτον, το Factory πέρασε μαζί μας ένα απαιτητικό τριήμερο στο δικό μας track day στις Σέρρες (Autumn '09 από το αδελφό trackbike.gr), όπου δεν ήταν όλα ρόδινα. Δηλαδή έχουμε ήδη μια πρώτη εξαντλητική ανάγνωση των δυνατοτήτων του από σχεδόν σύσσωμη τη συντακτική ομάδα του περιοδικού σε πραγματικές συνθήκες και με αδιάψευστους μάρτυρες τους 90 φίλους που γυρνούσαν μαζί μας στην πίστα. Δεύτερον, έχουμε όλη την αποφασιστικότητα να γράψουμε τη δοκιμή όπως τη ζήσαμε, χωρίς να φοβόμαστε για τυχόν αντιδράσεις ή μήπως στεναχωρήσουμε τις εταιρείες-πελάτες μας. Διότι είμαστε βέβαιοι πως η σωστή αντιμετώπιση είναι πάντα η ευθεία και σε βάθος χρόνου αποδεικνύεται ωφέλιμη για όλους. Άλλωστε, το ίδιο δεν πρεσβεύει η απόφαση της Aprilia να αναλάβει το κόστος μιας πλήρους αντικατάστασης κινητήρα, ενώ θα μπορούσε να περιοριστεί μόνο στο προβληματικό εξάρτημα;

Scoop και άλλα

Στο τεύχος που μόλις έχετε αρχίσει να διαβάζετε, έχουμε ακόμη τη δοκιμή του πρώτου enduro της BMW, G450X, αλλά και του απίθανου κατασκευάσματος της KTM που απαντά στο όνομα 990 SMT.

Τα Παγκόσμια Πρωταθλήματα ετοιμάζονται πυρετωδώς για τη νέα σεζόν και εμείς ρίχνουμε μια ματιά στα πεπραγμένα των πρώτων επίσημων δοκιμών MotoGP και SBK για το 2010. Δε βλέπουμε την ώρα να αρχίσουν είναι η αλήθεια…

Επίσης να σημειώσουμε την επιστροφή του ποδηλάτου και της ενότητας eCycle μετά από βραχεία απουσία. Το ποδηλατικό σκέλος της εμπορικής μας διεύθυνσης, δηλαδή ο Βασίλης Νομικός, εγκαταστάθηκε πλέον κανονικά στα Χανιά (τυχεράκια!) και επανήλθε στη δράση με τέρμα πετάλι.

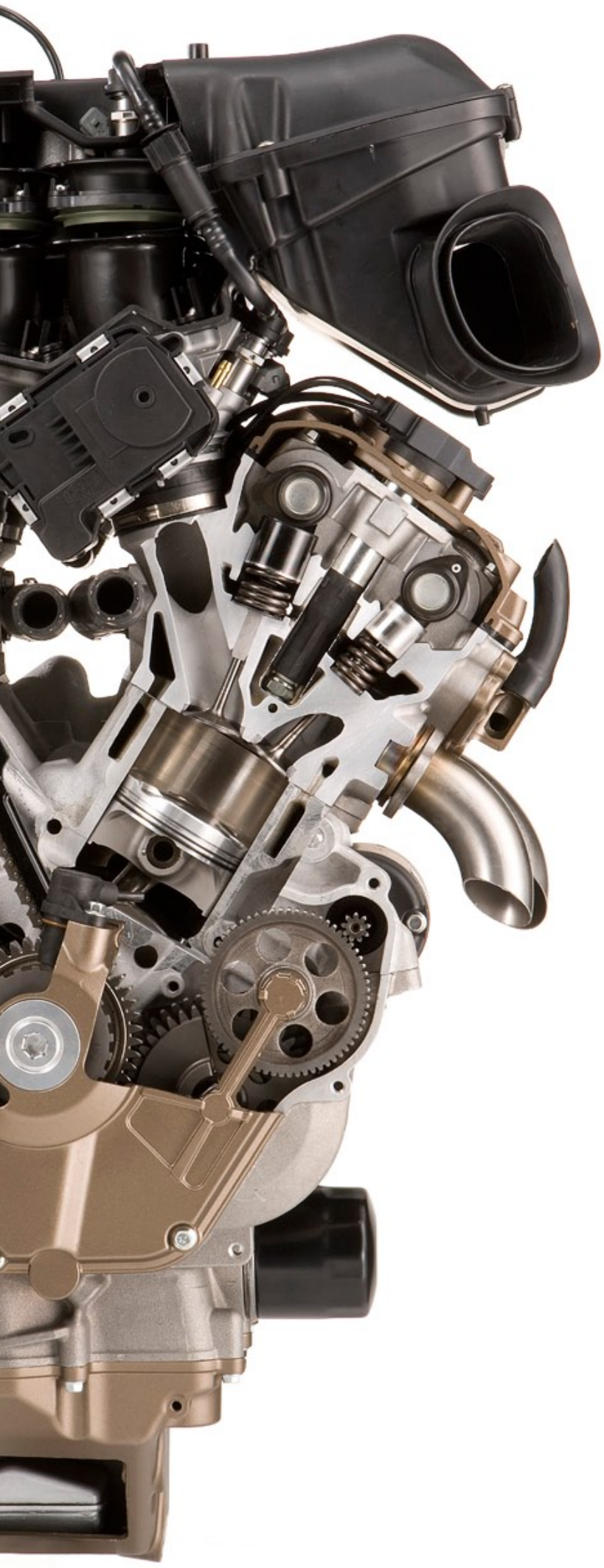
Τέλος, ανάμεσα σε όλες τις μόνιμες στήλες κάθε τεύχους, να ξεχωρίσω στην προσωπική μου (Exodus) ένα κάθε άλλο παρά συνηθισμένο scoop. Μπορείτε να το πείτε προϊόν κατασκοπείας, φιλική εξυπηρέτηση ή τυχαίο γεγονός, πάντως στα εισερχόμενα του email μου κατέφθασε μια ωραία πρωία μια οδηγική εμπειρία του Ducati Multistrada 1200 από τις ελάχιστες διαθέσιμες τόσο νωρίς. Ούτε η δημοσιογραφική παρουσίαση δεν έχει γίνει ακόμη, οπότε μια μικρή πρόγευση του τι έφτιαξε η Ducati δεν έρχεται καθόλου άσχημα.

Καλή μας ανάγνωση!

the front

Η Aprilia αντικαθιστά τους κινητήρες των RSV4, η KTM αναβιώνει και η αγορά πλημμυρίζει από Streetfighters και εναλλακτικές αναρτήσεις





Ανάκληση Aprilia RSV4

Το περιμέναμε από την παρουσίαση, αλλά ήρθε η ώρα να γίνει και επίσημα.

Ο λόγος για την ανάκληση των Aprilia RSV4 R και Factory, που έχει ξεκινήσει παγκοσμίως την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές.

Το πρόβλημα εντοπίστηκε για πρώτη φορά στην παρουσίαση, όταν έσπασαν κάποιοι από τους κινητήρες στις μοτοσυκλέτες δοκιμής. Η Aprilia εντόπισε τον αδύναμο κρίκο σε μια παρτίδα από μπιέλες, που λόγω της κατεργασίας που χρησιμοποιούσε ο προμηθευτής δεν ήταν πλέον σε θέση να ανταπεξέλθουν στα φορτία του κινητήρα.

Προς τιμήν της, και σε μια προσπάθεια διατήρησης της εικόνας της ανοδικής ποιότητας των μοτοσυκλετών της, η Aprilia ανακοίνωσε πως θα αντικαταστήσει ολόκληρους τους κινητήρες των RSV4 που παρήχθησαν από τις 2 Ιουλίου έως τις 30 Οκτωβρίου του 2009. Ίσως όχι τα καλύτερα νέα για όσους αγόρασαν την κορυφαία μοτοσυκλέτα της Ιταλικής εταιρείας, αλλά σαφώς καλύτερα απ' το να αλλάζει ο εκάστοτε μαστρο-Μήτσος τις μπιέλες.

Προς το παρόν έχουν δημοσιοποιηθεί οι αριθμοί πλαισίων 335 μοτοσυκλετών που εισήχθησαν στις Η.Π.Α. και μένει να ανακοινωθεί κατά πόσον η ανάκληση αφορά και μοτοσυκλέτες της Ευρωπαϊκής αγοράς, πρωτίστως δε της Ελληνικής που μας αφορά άμεσα. Σαφώς και οι ενδεχόμενοι ιδιοκτήτες στην Ελλάδα καλό θα ήταν να επικοινωνήσουν με την αντιπροσωπεία ώστε να μάθουν ποιες είναι οι κατάλληλες κινήσεις που πρέπει να κάνουν, αν και είναι δεδομένο πως, εφόσον το θέμα αφορά και Ελληνικά μοντέλα, η Piaggio Hellas θα ενημερώσει άμεσα τους ενδιαφέρομενους.



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

Bimota Vyrus 987 C3 V4

Όχι, δεν το έβαψαν μπλε για να το πετάξουν στη θάλασσα πριν καλά-καλά κυκλοφορήσει.

Η Bimota αποφάσισε να δώσει στη δημοσιότητα πρώτα τις… υγρές και μετά τις στουντιακές φωτογραφίες του νέου της δημιουργήματος, σε μια μάλλον περιττή προσπάθεια να τονίσει τη διαφορετικότητά του.

Σχεδιασμένο από τον Ascanio Rodrigo, το Vyrus διαθέτει hub center steering, ένα αγαπημένο κόλπο της Ιταλικής εταιρείας που συνεχώς εξελίσσεται, ενώ σύμφωνα με τη Bimota θα έχει τελική 310 km/h παρότι γυμνό.

Δεν ξέρουμε πώς θα κρατιέται κάποιος πάνω σε αυτά τα χιλιόμετρα, αλλά ξέρουμε το πώς μπορεί να φτάσει εκεί: Η καρδιά του Vyrus έρχεται από το Ducati 1198, με 184 ίππους και 13,5 κιλά ροπής, που έχουν να κινήσουν μόλις 155 κιλά. Εάν τυχόν αυτά δε σας ακούγονται αρκετά, φήμες λένε πως ετοιμάζεται μια ακόμα έκδοση με 211 άλογα, για να κάνετε τη δουλειά σας πιο γρήγορα.





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

Buell στην Αϊτή

Η Harley Davidson ανακοίνωσε ότι θα δωρίσει 28 καινούργιες Buell και H-D ως βοήθεια στις προσπάθειες αναστήλωσης της πληγμένης από τους σεισμούς χώρας.

Οι μοτοσυκλέτες θα αποσταλούν στη Δομινικανή Δημοκρατία, όπου η αντιπροσωπεία Magna Motors θα φροντίσει να παραδοθούν στην ομάδα των Ηνωμένων Εθνών που προσπαθεί να σταθεροποιήσει τη χώρα.

Σύμφωνα με τον υπεύθυνο μάρκετινγκ και ανάπτυξης της H-D, Rod Copes, "Οι μοτοσυκλέτες μπορούν να προσφέρουν μεγαλύτερη ευελιξία, επιτρέποντας πρόσβαση σε καίρια σημεία που άλλα οχήματα δε μπορούν να φτάσουν", κάτι ιδιαίτερα χρήσιμο στη συγκεκριμένη περίπτωση, δίνοντας ταυτόχρονα διέξοδο σε κάποιο από το στοκ της Buell.



φωτό: Logan Abassi

Η ανάδυση της KTM

Ακούγαμε πως δεν πάει καλά και πως οι Ινδοί έρχονται να αναλάβουν τον έλεγχο. Γράψτε άκυρο.

Παρά τις έντονες φήμες που ήθελαν τη συνεργασία KTM-Bajaj να μπαίνει στην τελική ευθεία, με τη μεταφορά του 51% των μετοχών της KTM στην Ινδική εταιρεία (η οποία κατέχει ήδη το 30% της KTM), η Αυστριακή εταιρεία αποφάσισε να μας εκπλήξει.

Σύμφωνα με την επίσημη δήλωση, όχι μόνο θα διατηρήσει η Cross Industries "πάνω από το 50%" της KTM, διατηρώντας έτσι τον έλεγχο της εταιρείας, αλλά τα πράγματα στην Αυστρία είναι καλύτερα απ' όσο νομίζαμε.

Παρότι το 2008-2009 ήταν η πιο δύσκολη χρονιά στην ιστορία της εταιρείας, κατάφερε να βγει από το κόκκινο χάρη σε "άμεσες και αποτελεσματικές δομικές αλλαγές", παρουσιάζοντας κέρδη 3.6 εκατομμυρίων ευρώ, με κύκλο εργασιών 110.7 εκατομμυρίων.

Το επόμενο βήμα είναι να πείσουν τους μετόχους να αυξήσουν το κεφάλαιο κίνησης της εταιρείας κατά "30 με 40 εκατομμύρια ευρώ". Εμείς τους ευχόμαστε καλή τύχη.



Yamaha FZ8

Τα κρυπτικά σχέδια της Yamaha για το FZ8 έλαβαν ευτυχώς τέλος.

Αυτό συνέβη αφότου το Ιταλικό Motociclisimo ανακάλυψε μερικές ασπρόμαυρες φωτογραφίες χαμηλής ανάλυσης. Με το μυστικό στη φόρα, η εταιρεία των τριών διαπασών έκανε το επόμενο βήμα, δίδοντας στη δημοσιότητα τις επίσημες φωτογραφίες αρκετά νωρίτερα απ' όσο υπολόγιζε.

Δε χρειάζεται ιδιαίτερα προσεκτική παρατήρηση για να καταλάβει κανείς ότι το FZ8 βασίζεται έντονα στο FZ1, ενώ οι φήμες λένε πως η Yamaha θα διατηρήσει τη διαδρομή του προερχόμενου από το προηγούμενο R1 τετρακύλινδρου, μειώνοντας τη διάμετρο των εμβόλων για να επιτύχει το μικρότερο κυβισμό. Αυτό μεταφράζεται σε παχιά καμπύλη ροπής και περίπου 120 ίππους, μια τακτική που η Kawasaki χρησιμοποίησε πριν αρκετά χρόνια για το Z750 με τη γνωστή επιτυχία.

Αυτό βέβαια επίσης σημαίνει πως το FZ8 δε θα είναι ακριβώς ελαφρύ σαν πούπουλο, αλλά τουλάχιστον το πλαίσιο θα μπορεί να διαχειριστεί με άνεση την παρεχόμενη ισχύ. Αρκεί να μην κάνουν σούπα τις αναρτήσεις βέβαια…





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

Έξυπνα σαμαράκια

Πόσες φορές έχουμε βρίσει τους δήμους που αποφασίζουν εν μία νυκτί να γεμίσουν τους δρόμους σαμαράκια καταστρέφοντας τις αναρτήσεις μας; Ε, τώρα θα τους βρίζουμε γιατί δε βάζουν τα... σωστά σαμαράκια.

Τα συνεχή χοροπηδήματα φαίνεται ότι ενεργοποίησαν τα σωστά εγκεφαλικά κύτταρα στο μυαλό του Αυστραλού φοιτητή Bryce Killen, που οραματίστηκε και υλοποίησε το διαδραστικό σαμαράκι. Η μονάδα διαθέτει αισθητήρες που κρατούν το σαμαράκι ξεφούσκωτο όταν περνούν οχήματα που κινούνται εντός του ορίου ταχύτητας, αλλά μπορεί να φουσκώσει στιγμιαία όταν η ταχύτητα ξεπερνά το όριο, τιμωρώντας έτσι μόνο τους παραβάτες και όχι όλους όσους αναγκάζονται να χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο δρόμο.

Η ιδέα του Killen έχει ήδη μπει στη λίστα υποψηφιοτήτων για τα Australian Design Awards και τώρα αποκτά τη σφραγίδα έγκρισης του eBike.



Tamburini T1

Ανήκετε στους απογοητευμένους οπαδούς της MV που περίμεναν τη νέα Brutalle με αγωνία αλλά νιώθουν απογοητευμένοι από την μια-από-τα-ίδια αισθητική της;

Ο Tamburini είναι εδώ για να δώσει τη λύση σε όλα σας τα προβλήματα –ή τουλάχιστον τα Brutallo-αισθητικά. Η Brutalle T1, διαθέσιμη σε λευκό ή μαύρο, είναι ουσιαστικά μια άσκηση στην εφαρμογή carbon, αλουμινίου και λοιπών αξεσουάρ πάνω στη νέα Agusta, αλλά οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι αυτό το μονοσελάκι πολύ μας αρέσει.

Φυσικά, δεν έχουν ανακοινωθεί ούτε τιμές ούτε λεπτομέρειες για πιθανές αλλαγές στα εντόσθια μοτέρ ή αναρτήσεων, αλλά τουλάχιστον αποκτούμε μια εικόνα για το πώς μπορεί να μεταμορφωθεί η Brutalle αν οι τσέπες σας έχουν το απαραίτητο βάθος. Για περισσότερες φωτό αλλά όχι περισσότερες πληροφορίες: www.tamburinicorsestore.com/en.



Honda India

Μπορεί η αγορά όπως την ξέρουμε να μη διανύει ακριβώς την πιο υγιή της περίοδο, αλλά τα πράγματα δεν είναι δυσοίωνα σε όλο τον πλανήτη.

Η Honda India εξετάζει το ενδεχόμενο επένδυσης σε ένα νέο εργοστάσιο στη χώρα, ώστε να μπορέσει να καλύψει τη ζήτηση που αυξάνεται με ρυθμό 20% κάθε χρόνο. Το παρόν εργοστάσιο έχει δυνατότητα παραγωγής 1.5 εκατομμυρίων σκούτερ και μοτοσυκλετών ετησίως, ένα νούμερο που αναμένεται να καλυφθεί μέχρι το Νοέμβριο του 2010 με τον υπάρχοντα ρυθμό ανόδου.

Τριτοκοσμικές χώρες σου λέει μετά…



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

ISR Hub Steering

Σας καλαρέσει το hub center steering του Vyrus αλλά προτιμάτε κάτι ακόμα πιο ξεχωριστό;
Η ISR ίσως να έχει κάτι ακριβώς για εσάς. Το σύστημα παρουσιάστηκε πάνω στο γυμνό μοντέλο "Harrier" του Stellan Egeland, που ξεκίνησε τη ζωή του ως ένα ταπεινό BMW R1200S αλλά έχει εξελιχθεί αρκετά από τότε που βγήκε από το Βαυαρικό εργοστάσιο. Η Σουηδική ISR που κατασκεύασε το σύστημα αποφάσισε να το βάλει σε παραγωγή, μετά τα ιδιαίτερα θετικά σχόλια όσων κατάφεραν να δοκιμάσουν το δημιούργημα του Egeland. Δεν έχουν δοθεί περισσότερες πληροφορίες για τη συμβατότητα με υπάρχοντα πλαίσια, αλλά καθώς το πρώτο NS2 Hub Center Kit τοποθετήθηκε πάνω στο R1200, υποθέτουμε ότι πρώτα στη λίστα θα είναι ακόμα περισσότερα BMW.
Δεν είναι πιο όμορφο από το σύστημα του Vyrus;



Bakker Nelis

Με την αγορά των Streetfighter να κρατεί μια χαρά, δεν είναι περίεργο που παρουσιάζονται όλο και περισσότερα σπεσιαλάκια.
Το νεότερο εξ' αυτών είναι παιδί του Niko Bakker (www.bakker-framebouw.nl), χτισμένο γύρω από τον κινητήρα του Suzuki TL 1000R. Ο δικύλινδρος ήταν από τους ισχυρότερους της εποχής του με 123 ίππους από 996 κυβικά (πώς αλλάζουν οι καιροί ε;) αλλά η συνεργασία του με το πλαίσιο και ειδικά με την ιδιόμορφη πίσω ανάρτηση δεν ήταν η καλύτερη, ενώ μετά αποποιήθηκε τις σπορ ρίζες του για να θητεύσει στα πλαίσια των SV και V-Strom, με μια σύντομη καριέρα στο Cagiva Raptor.
Η τελευταία μετενσάρκωσή του τον βρίσκει δεμένο πάνω σε ένα χωροδικτύωμα από χρωμιομολυβδαίνιο, το αγαπημένο υλικό του Ολλανδού κατασκευαστή που χρησιμοποιεί το ίδιο και στο πανέμορφο ψαλίδι. Η αισθητική δανείζεται κάποια στοιχεία τόσο από το Ducati Streetfighter όσο και από τα γυμνά Moto Morini, στην όχι ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή των 26,000 £ (περίπου 30,000 ευρώ). Τουλάχιστον είναι ξεχωριστό.



Καθαρισμός Παπάγου



Με επιτυχία στέφθηκε η πρώτη οργανωμένη απόπειρα καθαρισμού της περιοχής γύρω από το παρεκκλήσι της Παναγίας Ελαιούσας.
Μιλάμε για την περιοχή λίγο πριν το τέρμα της Οδού Αναστάσεως στου Παπάγου και κάτω από την Αττική Οδό. Το εγχείρημα, που έλαβε χώρα την Κυριακή 7 Φεβρουαρίου 2010, διοργανώθηκε από ομάδα μοτοσυκλετιστών και φίλων που αγαπούν την περιοχή και βρήκε τη συμπαράσταση του Δήμου Παπάγου. Όλα τα απορρίμματα τοποθετήθηκαν σε δύο κομβικά σημεία και κατόπιν συγκεντρώθηκαν από ειδικό συνεργείο του Δήμου. Η κίνηση αυτή συγκαταλέγεται στην απόπειρα των μοτοσυκλετιστών έμπρακτα να αναδείξουν το ενδιαφέρον τους για την προστασία μίας από τις πιο ευαίσθητες περιοχές του Λεκανοπεδίου, που μετά τις πυρκαγιές του 2007 προσπαθεί να ξαναβρεί τα φυσικά της χρώματα.

more stuff...

Η γνωστή σειρά American Chopper με τους σφίχτες δημιουργούς πάνω στο αμερικάνικο μέταλλο έλαβε τέλος, καθώς ο υιός Paul έφυγε από την εκπομπή και ο πατέρας Paul, ως γνήσιος Αμερικάνος τον σέρνει στα δικαστήρια. Ωραίο πράγμα η οικογένεια...

Ο Arnold Schwarzenegger, που μετά την καριέρα του ως εξολοθρευτής έγινε κυβερνήτης της California, υπολογίζει να μαζέψει σχεδόν 400 εκατομμύρια δολάρια από τις κάμερες που θα τοποθετήσει στην επικράτεια. Και είναι λέει και μοτοσυκλετιστής... τσκ τσκ.

Ποιός είπε ότι τα σύγχρονα εργοστάσια δεν έχουν χώρο για τεχνίτες αλλά μόνο για ρομπότ; Ρίξτε μια ματιά εδώ, http://www.youtube.com/watch?v=djWpWVnFz8I για να δείτε τα πρώτα VFR 1200 να βγαίνουν από τη γραμμή παραγωγής – ένα κάθε 90 δευτερόλεπτα.

Η Polaris, γνωστή για τα snowmobobiles της, αποφάσισε μετά από σειρά ετών συνεργασίας να αποκτήσει τη Swissauto Powersports, που πέρα από κινητήρες για χιονοχήματα κατασκευάζει και αγωνιστικούς κινητήρες μοτοσυκλετών. Ωραία θα ήταν να έβρισκαν το δρόμο τους σε ένα δίκυκλο πλαίσιο. Α, σας είπαμε ότι η Polaris έχει και την Victory Motorcycles?

Μπορεί η Bajaj να μην απέκτησε τελικά τον πλήρη έλεγχο της KTM, αλλά με την ολοένα αναδυόμενη Ινδική αγορά δεν τα πάνε και τόσο άσχημα. Εάν πιστεύετε δε ότι η Bajaj είναι ξενέρωτη, ρίξτε μια ματιά σε αυτό το βίντεο: http://www.youtube.com/watch?v=Xe0n-v02FeA

Η επιστροφή της Mustang

Μην ανησυχείτε, δεν αποφασίσαμε να το ρίξουμε στα Muscle Cars ξαφνικά.
Η Mustang Motorcycles ήταν μια ακόμα από τις Αμερικανικές εταιρείες μοτοσυκλετών που άνθισε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο για να κλείσει μερικά χρόνια αργότερα.
Οι μοτοσυκλέτες της Mustang τηρούσαν την αισθητική της εποχής, ήταν εφοδιασμένες είτε με ένα τετράχρονο μονοκύλινδρο 320 cc, ή με ένα δίχρονο 125, με κιβώτιο τριών ταχυτήτων, ενώ ήταν σε παραγωγή από το 1947 έως το 1965.
Μόλις 45 χρόνια μετά, η California Scooter Company αποφάσισε να αναβιώσει την ιστορική για τους Αμερικανούς εταιρεία, βάζοντας στην παραγωγή τρία μοντέλα, όλα βασισμένα στο ίδιο πλαίσιο και φυσικά όλα hardtail όπως παλιά, με τιμές που ξεκινούν από τα 4,995$. Αν κάποιος πάντως τα φέρει στην Ευρώπη τηρώντας την αναλογία ευρώ/δολαρίου, εμείς δε θα διαμαρτυρηθούμε ιδιαίτερα. Για περισσότερες φωτό και τη ροζ Babydoll έκδοση: http://www.californiascooterco.com/index.html



ebike.gr

first rides



Ο Άρης είναι γενικά ήσυχο παιδί. Ήταν τουλάχιστον μέχρι που είδε αυτά τα δύο μάτια. Δείτε παρακάτω τι του συνέβη...


TOP
TRIUMPH

BMW G 450X



κείμενο: Άρης Παπαναγής **φωτό:** Σάββας Κουρίδης



Φανατικοί της Έλικας...

...με χωμάτινες φιλοδοξίες αφήστε κατά μέρος θεωρίες "Να γιατί μπόξερ". Στο ίδιο budget χωράνε ένα F 800ST για άνετα ταξιδάκια και ένα G 450X για να μην αυταπατάσαι ότι κάνεις enduro



"Βουτιά στα βαθιά
λοιπόν προς τιμή των
Βαυαρών"





Αυτούς τους φανατικούς καταφέρνει να καλύψει η άγουρη ακόμα προσπάθεια της BMW να επανέλθει στα χωμάτινα δρώμενα. Επέλεξε πέρσι να το κάνει με σημείο εισόδου την πιο δύσκολη και πολυπληθέστερη κατηγορία των 450. Είναι βέβαια η πιο ενδιαφέρουσα εμπορικά κατηγορία και για αυτό η πιο ανταγωνιστική.

Βουτιά στα βαθιά λοιπόν προς τιμή των Βαυαρών που έχουν εμπιστοσύνη στον εαυτό τους. Όμως το πεδίο ήταν άγνωστο και οι αντίπαλοι ιδιαίτερα εξελιγμένοι μέσα από χρόνια αγώνων. Πέρσι το G 450X δεν κατάφερε να είναι μπροστά τους, αλλά ξεκίνησε η διαδικασία της εξέλιξης. Άλλαξε λοιπόν για φέτος σε ορισμένα σημεία με στόχο να βελτιωθεί όπου υστερούσε. Το αν τα κατάφερε είχαμε την ευκαιρία να το διαπιστώσουμε τις κρύες πρώτες μέρες του Φεβρουαρίου.

Με την πρώτη...

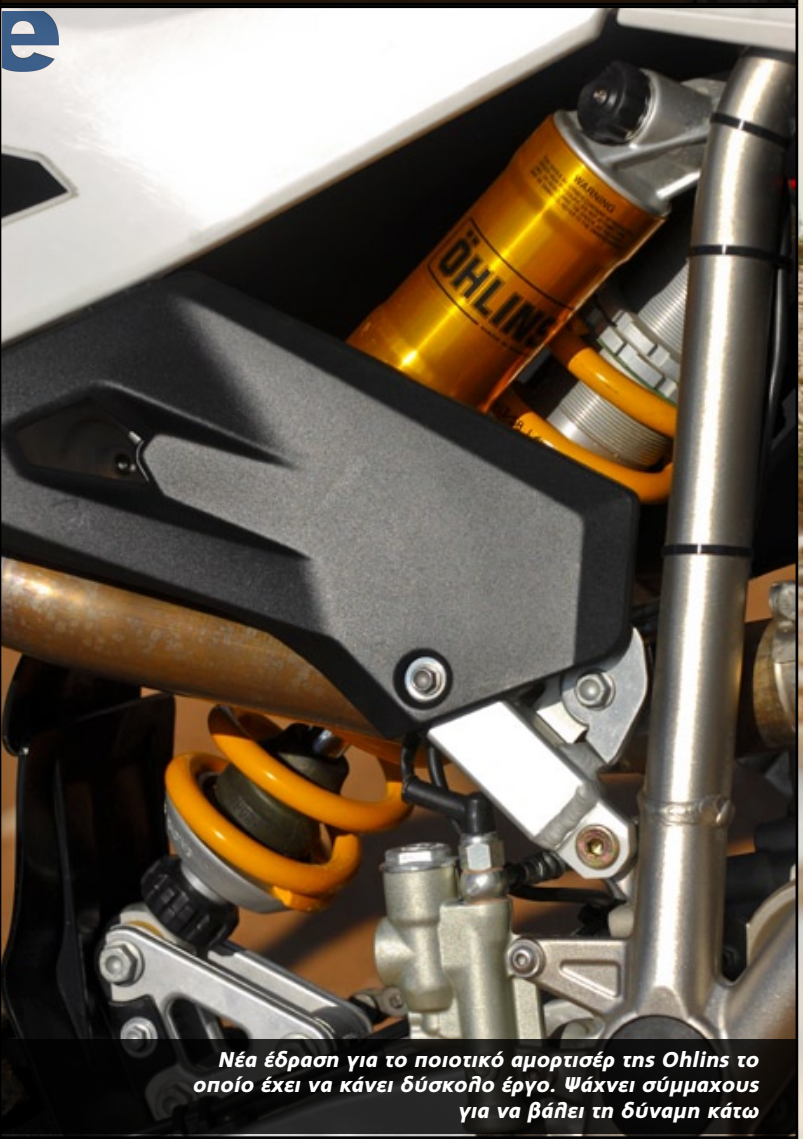
... γίνεται αισθητή η αλλαγή της ηλεκτρονικής η οποία κρατάει γκάζι στον κινητήρα και δε φρενάρει τόσο έντονα στο κλείσιμο του γκαζιού. Την εντύπωση αυτή κάνει ακόμα πιο έντονη η πιο αργή συμπίεση των αναρτήσεων που περιορίζει τη μεταφορά βάρους μπρος-πίσω στα άνοιξε-κλείσε.

Πιο διακριτικά είναι τα αποτελέσματα από την αλλαγή στο offset. Έγιναν μεν οι αλλαγές κατεύθυνσης πιο άμεσες και εύκολες, αλλά δεν ήταν αυτό που έλειπε από το enduro της BMW. Ήταν η ομοιογένεια και η αίσθηση συνεργασίας μεταξύ των τμημάτων της και δυστυχώς ως προς αυτό δεν άλλαξε κάτι. Η βαριά αίσθηση του μπροστινού παραμένει, ενώ το πίσω μέρος δίνει την αίσθηση ότι είναι στον αέρα. Και τα δύο, το καθένα σε διαφορετικές περιπτώσεις, μειώνουν την αποτελεσματικότητα.

Το βαρύ μπροστινό δε θα ενοχλήσει όσο το τερέν κρατάει καλά. Όταν όμως η πρόσφυση δεν περισσεύει, η έντονη τάση υποστροφής στην είσοδο της στροφής μειώνει την εμπιστοσύνη να το πιέσεις. Χωρίς μπερμ, σε λάσπη ή



Το σταντ που κλείνει βίαια μόλις η μοτοσυκλέτα σηκωθεί ανήκει στο παρελθόν. Ας το ακούσουν αυτό οι άνθρωποι της BMW κι ας βάλουν του χρόνου ένα που να το κλείνει μόνος του ο αναβάτης



Νέα έδραση για το ποιοτικό αμορτισέρ της Ohlins το οποίο έχει να κάνει δύσκολο έργο. Ψάχνει σύμμαχους για να βάλει τη δύναμη κάτω





κροκάλα, έχεις πάντα στο μυαλό σου ότι το μπροστινό θα γλιστρήσει πιο πολύ από όσο θέλεις στην είσοδο. Η "πισινή" που κρατάς μοιραία σε κάνει να οδηγείς αμυντικά. Το ίδιο σκούρα τα βρίσκει και το πίσω μέρος αυτή τη φορά στις εξόδους. Στην προσπάθεια να βάλεις τη δύναμη κάτω ανοίγεις το γκάζι λιγότερο και πιο αργά από τον ανταγωνισμό χάνοντας μέτρα. Το πώς βάζει τη δύναμη κάτω είναι ίσως ένα από τα κυριότερα προσόντα ενός enduro. Μετράει είτε κυνηγάς το χρόνο σε ειδική είτε κάνεις βόλτα σε δύσκολα μονοπάτια, επειδή πολύ συχνά η πρόσφυση λείπει. Και το G 450X υστερεί στο σημείο αυτό. Το ποιοτικό αμορτισέρ της Ohlins και το πιρούνι της Marzocchi κάνουν ό,τι μπορούν για να βελτιώσουν την πρόσφυση. Το "θέμα" όμως δείχνει να βρίσκεται στις επιλογές που έχουν γίνει στο πλαίσιο. Άλλαξε το offset, άλλαξε η έδραση του αμορτισέρ αλλά και πάλι το αποτέλεσμα δεν είναι το επιθυμητό. Τις ημέρες μάλιστα της δοκιμής, βγήκε η είδηση ότι η BMW θα τρέξει το 2010 με πλαίσιο της ιδιόκτητης πλέον Husqvarna. Πιθανότατα κάτι τέτοιο θα δούμε στο μέλλον και στην παραγωγή.

Τα φρένα είναι ένα από τα δυνατότερα σημεία του BMW αφού έχουν αφεθεί στα έμπειρα χέρια της Brembo. Δύναμη πέδησης που περισσεύει με minimum πίεση στη μανέτα. Εδώ θα πεταχτεί ο αντιδραστικός από τη γαλαρία να πει ότι αυτό δεν είναι πανάκεια στο χώμα. Θα συμφωνήσω απόλυτα, αλλά στην περίπτωση μας η δύναμη συνοδεύεται από αίσθηση και προοδευτικότητα. Στα πρώτα πατήματα της μανέτας είσαι επιφυλακτικός, μετά όμως από δέκα φρεναρίσματα έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη σου.

Από μοτέρ ξέρουν

Το πιο πετυχημένο κομμάτι στο G 450X είναι ο κινητήρας του. Δεν του λείπει δύναμη και χαμηλά είναι ιδιαίτερα ροπάτος. Η λειτουργία του είναι περισσότερο της πιστονιάς, θυμίζοντας μεγαλύτερο μονοκύλινδρο, παρά ηλεκτρική όπως έχουμε μάθει από τα υστερικά τεσσεράμιση. Η προτίμηση είναι καθαρά θέμα γούστου αφού, αν η καμπύλη απόδοσης είναι σωστή, και τα δύο δουλεύουν. Παλεύει με το μακρύ, στάνταρ γρανάζωμα το οποίο κόβει ένα μέρος της σπιρτάδας

Αλλαγές για το 2010

- ECU για λιγότερη κατανάλωση και μικρότερο φρένο από το μοτέρ
- 2.5mm μικρότερο offset
- Νέες ρυθμίσεις στο πιρούνι με πιο αργές αποσβέσεις
- Νέο μοχλικό
- Νέα σέλα



Αλλαγές στις εσωτερικές ρυθμίσεις δέχθηκε το 45άρι πιρούνι της Marzocchi, ενώ πολύ σωστά τα φρένα κρίθηκε ότι δε χρειάζονται αλλαγές

στο άνοιγμα του γκαζιού. Παρόλα αυτά δε σκορτσάρει νωρίς, σηκώνει μια ταχύτητα πάνω και μαζεύει γρήγορα χιλιόμετρα. Μόνο σε τεχνικά, αργά κομμάτια θα χρειαστεί τη βοήθεια του ανθεκτικού, αλλά όχι ιδιαίτερα μαλακού συμπλέκτη. Σε τέτοια κομμάτια θα δυσκολέψει τους βραχύσωμους αναβάτες και το ύψος σέλας. Ως γνήσια Γερμανίδα αναζητά ψηλούς αναβάτες αφού και η νέα σέλα βρίσκεται στα 955mm. Με ύψος 1.80m για να πατήσει δυνατά στο έδαφος πρέπει ήδη η μοτοσυκλέτα να έχει πάρει μια κλίση. Αν τώρα τύχει η κλίση αυτή να είναι προς την κατηφόρα η στήριξη του βάρους αρχίζει να γίνεται δύσκολη. Όσο δε χρειάζεται να βγάλεις τα πόδια από τα μαρσπιέ κάθεσαι βολικότατα, μπορείς να μετακινείσαι άνετα πάνω του και τίποτα δεν δείχνει παράταιρο.

Πιστοί στις απόψεις τους

Αισθητικά διατηρεί τη φιλοσοφία των Βαυαρών με σκληρή, γωνιώδη όψη και τα διάφορα κομμάτια του έντονα διαχωρισμένα μεταξύ τους. Αν το μάτι δεν κολλήσει σε κάποιες αμφιλεγόμενες λεπτομέρειες, όπως π.χ. η εξάτμιση, τελικά το σύνολο μπορεί να θεωρηθεί όμορφο. Σίγουρα πάντως διαθέτει χαρακτήρα και ξεχωρίζει όπως οφείλει μια ευρωπαϊκή μοτοσυκλέτα που σέβεται την καταγωγή της. Η ποιότητα κατασκευής και το φινίρισμα κινείται στα ίδια επίπεδα με τον ανταγωνισμό. Κρατάς στα χέρια σου fatbar τιμόνι, Domino γκαζιέρα και γκριπ και χειρίζεσαι κανονικούς διακόπτες. Μπορείς να ρυθμίσεις το τιμόνι σε δύο θέσεις πάνω στην αλουμινένια πλάκα αλλά όλα αυτά τα συναντάς παντού. Ίσως η φανατικοί οπαδοί της έλικας να έλπιζαν σε κάτι ξεχωριστό ποιοτικά, φορτωμένο μαρκετίστικα ηλεκτρονικά, αλλά οι Βαυαροί έφτιαξαν μια πολεμική μοτοσυκλέτα. Δεν υστερεί φυσικά ποιοτικά, αλλά δεν απευθύνεται σε αυτούς που γυαλίζουν όλη μέρα πλαστικά και παίζουν με κουμπάκια. Η φετινή χρωματική επιλογή που περιέχει και κόκκινο ταιριάζει σαφώς περισσότερο με τον racing χαρακτήρα του G 450X. Το μπλε-κόκκινο-άσπρο ήταν πάντα η επιλογή των αγωνιστικών BMW.

Τελικά που κινείται;

Τοποθετώντας τη χωμάτινη πρόταση της BMW απέναντι στον ανταγωνισμό θα ήταν ύποπτο να πούμε ότι δεν υστερεί.








KENNY
BMW
01E
501



Στον κινητήρα οι Βαυαροί πέτυχαν το στόχο τους με την πρώτη. Έχει περιθώρια βελτίωσης αλλά ξεκινούν από υψηλό επίπεδο

> το πώς βάζει τη δύναμη κάτω είναι ίσως ένα από τα κυριότερα προσόντα ενός enduro...

Κόντρα σε μοτοσυκλέτες που έχουν "φάει" δεκαετίες στο παγκόσμιο πρωτάθλημα έχει ακόμα κάμποσα βήματα να κάνει. Η μεθοδικότητα και η προσήλωση των Βαυαρών στο στόχο τους σίγουρα θα φέρουν την εξέλιξη. Ειδικά τώρα που υπάρχει και η "δασκάλα" Husqvarna πολλοί ανησυχούν ότι οι πρωτιές να έρθουν σύντομα.

Υπάρχουν βέβαια και κάποιοι που δεν ανησυχούν αλλά ελπίζουν για αυτό. Πρώτα οι άνθρωποι της εταιρείας και μετά οι χωματεροί φανατικοί της έλικας. Μέχρι τότε το G 450X θα είναι ιδανικό για αυτούς κι ας δυσκολευτούν λίγο παραπάνω στα μονοπάτια, κι ας είναι λίγο πιο αργοί στα πιστάκια. <

Ποιοτικό και χωρίς κανένα πρόβλημα λειτουργίας είναι το ψηφιακό οργανάκι. Το νίκελ περίγραμμα στις λυχνίες θα μπορούσε να λείπει



Ογκώδες, άσχημο και βαρύ οπτικά το τελικό θα πάρει μια χαρά τη θέση του στο ράφι για χάρη ενός Akrapovic



Εξίσου καλό και το πίσω φρένο αποδεικνύοντας ότι το όνομα Brembo αποτελεί εγγύηση στις πολεμικές μοτοσυκλέτες



Το ρεζερβουάρ είναι πίσω για καλύτερη κατανομή αλλά στη θέση πήγε η επίσης βαριά μπαταρία. Τελικά το μπροστινό παραμένει βαρ σε αίσθηση και αν τραβηχτείς πίσω στη σέλα κάθεσαι στο σκληρό κάλυμμα της τάπας





ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,200 mm
Πλάτος:	806 mm
Απόσταση από το έδαφος:	ΔΑ
Μεταξόνιο:	1,465 mm
Ύψος σέλας:	955 mm
Βάρος κατασκευαστή:	111 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος,2 ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	98 x 59.6 mm
Χωρητικότητα:	449.5 cc
Σχέση συμπίεσης:	12 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	41 hp / 7,000 rpm
Ροπή κατασκευαστή:	4.4 kg.m / 6,500 rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	28,2°
Ίχνος:	119 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Marzocchi
Διαδρομή / Διάμετρος:	300 / 45 mm
Ρυθμίσεις:	Απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Ohlins με μοχλικό
Διαδρομή:	320 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	1,60 x 21 in
Ελαστικό:	90/90-21, Michelin
Φρένο:	Ένας δίσκος 260 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	2,15 x 18 in
Ελαστικό:	140/80-18, Michelin
Φρένο:	Ένας δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 1 εμβόλου

BMW G 450X
BMW HELLAS AE
9.100€




LETS
RACE
2010
KENNY
HONDA
HINSON
VORTEX
RACETECH
G.R.C. GALATIS
POWER FACTORY
Σμύρνης 35, Ν. Φιλαδέλφεια
τηλ.: 210 25.13.994
www.grc-powerfactory.gr



Made for Greece

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



Η αναζήτηση για την τέλεια μοτοσυκλέτα που κάνει τα πάντα εξίσου καλά μόλις έλαβε τέλος. Το SMT είναι ένα σουζομηχάνημα πόλης με σοβαρές τουριστικές δυνατότητες, ικανό να ρίξει γύρο σε πολλά Supersport στην πίστα. Φτηνό δεν είναι, ούτε οικονομικό, αλλά μη τα θέλουμε όλα δικά μας...



Σχάρα, χειρολαβές, καλύμματα στις εξατμίσεις και βάσεις για βαλίτσες. Τι άλλο να ζητήσει κανείς - εκτός από δύο ξετάπωτες Akrapovic;





...μετά από λίγες μέρες απορείς που δεν οδηγεί όλος ο κόσμος με τον ίδιο τρόπο...

Ίδια με του Supermoto, τα φρένα δε χρειάζονται ιδιαίτερες συστάσεις. Το πιρούνι της WP έχει πιο μαλακές ρυθμίσεις και μικρότερη διαδρομή



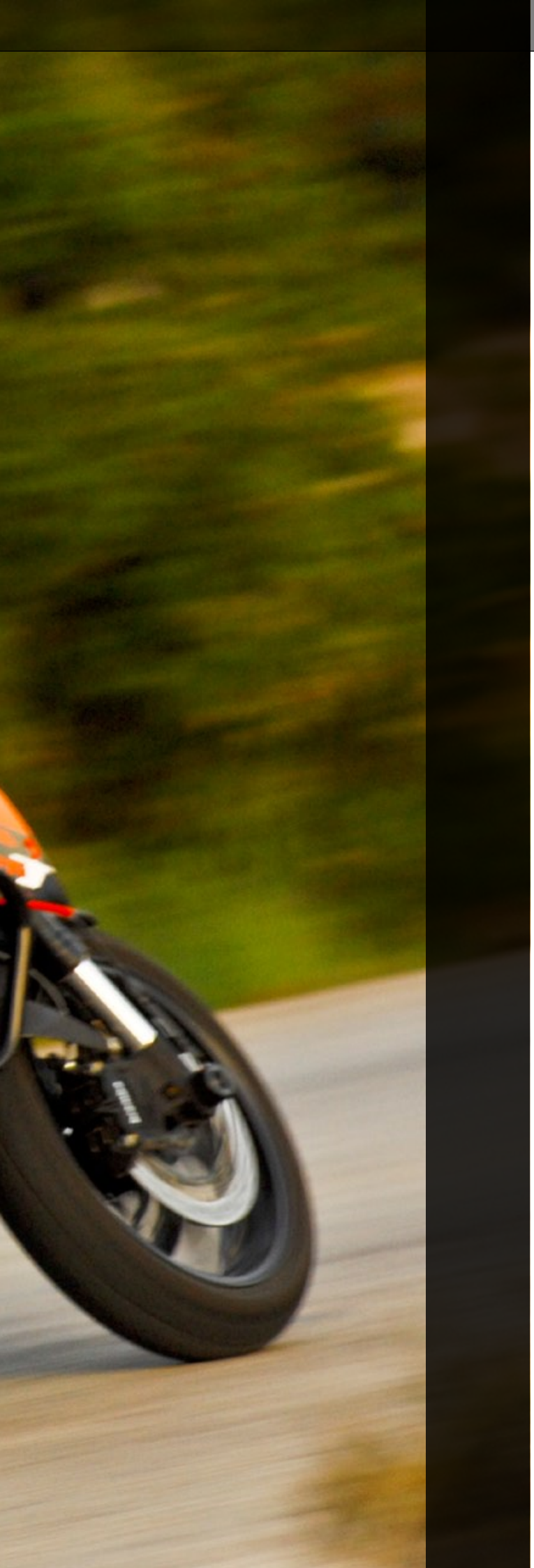
Ούτε πολύ μεγάλο, ούτε πολύ μικρό. Η ζελατίνα φτάνει και για τουριστική χρήση



Μερικές από τις καλύτερες μοτοσυκλετιστικές μου στιγμές τις έχω περάσει στη σέλα ενός LC8. Ψέμματα, τις περισσότερες από αυτές τις έχω βιώσει οδηγώντας ένα από τα μεγάλα δικύλινδρα της KTM με τον περίφημο LC8 βιδωμένο στο χωροδικτύωμα. Adventure, απλό και S, 950 ή 990. Supermoto, απλό ή R. Και Super Duke. Αααααxxx, το Super Duke... Ακόμα δεν έχω ξεχάσει τις μαλακίες που κάναμε με τον Παπαπαναγή στην επίσημη παρουσίαση στα Κανάρια. Απεσταλμένοι δημοσιογράφοι ειδικού τύπου, σοβαροί τύποι υποτίθεται, εκπροσωπώντας το MOTO εγώ και το 0300 εκείνος, είχαμε λυσσάξει στη σούζα και στο endo κάθε φορά που σταματούσαμε για φωτογράφιση. Ενδιάμεσα, απολαμβάναμε την κορυφαία άσφαλτο της νήσου Φουερτεβεντούρα, τα καινούργια τότε Pirelli Diablo και τη φοβερή ευστροφία του ψεκαστού LC8, που όμοιά της δεν έχουμε συναντήσει μέχρι σήμερα σε κανένα άλλο μεγάλο δικύλινδρο.

Τίποτα σε αυτή τη ζωή δεν είναι τυχαίο, να είστε σίγουροι γι' αυτό. Τυχαία δεν είναι και η υπεροχή των μεγάλων KTM, που επισκιάζουν με άνεση τον ανταγωνισμό όταν το ζητούμενο είναι η οδηγική απόλαυση. Το να συγκρίνεις ένα 990 Adventure με ένα VStrom 1000 για παράδειγμα, αναζητώντας ποιο εξιτάρει περισσότερο τον αναβάτη του, δεν είναι απλώς μάταιο, είναι ανεπίτρεπτο. Όταν μιλάμε για συμπεριφορά στο δρόμο με σαφέστατο, σπορ προσανατολισμό, τα V2 της KTM παίζουν χωρίς αντίπαλο. Αν το γυρίσουμε στο πιο ξενέρωτο και αρχίσουμε να λέμε για συμπεριφορά στο ταξίδι και την πόλη, με 5η στο κιβώτιο και 2,000 rpm, τότε πάρτε ένα Varadero ή κάνα GS να ησυχάσετε και εσείς και εμείς. Το αγωνιστικό γονίδιο ζει μέσα στην καρδιά των μεγάλων KTM, τον κινητήρα LC8, και δε φεύγει από εκεί με ό,τι και να τον ντύσεις. Αυτό τουλάχιστον διαπίστωσα οδηγώντας για μερικές μέρες την ξενέρωτη, φαινομενικά, τουριστική έκδοση του 990 Supermoto, το SMT...


Arai
Arai
GR
BNA
992



Ανατολίτης Αυστριακός

Δεν σας κρύβω ότι μούτρωσα άσχημα όταν πληροφορήθηκα την έλευση του SMT. Προτού δω φωτογραφίες και χαρακτηριστικά, σκέφτηκα "πάει, τη χάσαμε και την KTM". Φαντάστηκα ένα εντελώς ξεκούρδιστο Supermoto, με τη πιο χαμηλή σέλα της αγοράς και αναρτήσεις που τις τερματίζεις ζουλώντας τες στατικά, με τα χέρια. Τιμόνι αλά TDM (=πασάς στα Γιάννενα) και θέση οδήγησης Varadero, καρεκλάδικη, με τα πόδια ανοιχτά λες και καβαλάς άλογο. Ευτυχώς όμως, έκανα λάθος. Το SMT δεν είναι τίποτε από όλα αυτά, αν και πλησιάζει περισσότερο από οποιοδήποτε KTM να χαρακτηριστεί "γιαπωνέζικο" με τη χρηστική έννοια της λέξης.

Τι έκανε λοιπόν η KTM για να φτιάξει το SMT; Πήρε ένα 990 Supermoto (την άποψή μας γι' αυτό τη γνωρίζετε από το μακρινό τεύχος 3) και βίδωσε πάνω όλα αυτά που το ανάγουν σε τουριστικό μηχάνημα: μισό φαίρινγκ, ψηλή ζελατίνα, σχάρα, σοβαρές χειρολαβές συνεπιβάτη που δεν καίνε τα χέρια, χαμηλή σέλα που μειώνει την απόσταση από το έδαφος κατά 2 πόντους, χαμηλό φτερό, χούφτες και βάσεις για βαλίτσες. Όλα αυτά προσθέτουν πέντε κιλά σε ένα από τα ελαφρύτερα σύνολα της κατηγορίας, οπότε μικρό το κακό – για να μην πω ότι κανείς δεν πρόκειται να το πάρει χαμπάρι. Καμία αλλαγή στον κινητήρα, που αποδίδει τα ίδια άλογα και με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, μικρές αλλαγές στις αναρτήσεις, με μείωση της διαδρομής και διαφορετικές ρυθμίσεις προς το πιο μαλακό. Και... αυτά.

Είναι όντως το πιο user friendly KTM που μπορεί να καβαλήσει κανείς σήμερα – και ο λόγος δεν είναι η μειωμένη απόσταση από το έδαφος αλλά η εντελώς νέα για τα δεδομένα της KTM θέση οδήγησης, που σε τοποθετεί πιο "μέσα" απ' ότι στο Adventure για παράδειγμα, που έχει μισό πόντο ψηλότερη σέλα. Η αλήθεια είναι ότι, συνηθισμένος από τα Adventure και Supermoto, ξενέρωσα όταν το πρωτοκαβάλησα (σβηστό ακόμα, σημειώστε το αυτό). Μου θύμισε Varadero, άντε Tiger στην καλύτερη. Πρώτη φορά ανέβαινα σε δικύλινδρο KTM και δεν αισθανόμουν ότι πάω στον πόλεμο. Μετά, έβαλα μπροστά. Ο ήχος γνώριμος, η απόκριση στις ξερογκαζιές ίδια. "Αν δεν είναι τελείως σούπα οι αναρτήσεις, θα έχει ενδιαφέρον", σκέφτηκα. Και δεν ήταν. Και το ενδιαφέρον αυξήθηκε κατακόρυφα. Και μου το ζητούσε ο Σπύρος να το οδηγήσει για δυο μέρες και έψαχνα δικαιολογία να μην του το δώσω (ώστε έτσι ε; -Σπύρος διορθώνων). Και έφτασε τελικά η μέρα να το γυρίσω στην KTM και αισθανόμουν λες και μου παίρνουν το μηχανάκι μου...

Λάκκο δεν έχει η φάβα;

Όταν κόβεις στα φανάρια για να σε πιάσει κόκκινο και να δημιουργήσεις μια ακόμη ευκαιρία για σούζα -και μάλιστα κατά τη διάρκεια της routίνας σου, του καθημερινού σου δρομολογίου-, τότε αυτή είναι η μόνη απόδειξη που χρειάζεσαι για να καταλάβεις αν το μηχανάκι που καβαλάς σου αρέσει. Εγώ τουλάχιστον έτσι λειτουργώ. Πέντε μέρες με το SMT και συνέβαινε ακριβώς αυτό. Σούζα, drift, σούζα, drift, άντε και κάνα endo - παρόλο που το' χω κόψει χρόνια τώρα, από τότε που καπάκωσα το Z750 ενός φίλου για την ακρίβεια... Είσαι δικάβαλος; Κανένα πρόβλημα, το μενού δε χρειάζεται να αλλάξει ούτε προς το ελάχιστο, εκτός κι αν κινδυνεύει η σχέση σου αν οδηγείς συνέχεια έτσι – περίπτωση στην οποία



Αυτή είναι η πιο άνετη σέλα που έχουμε συναντήσει σε KTM. Επιπλέον, είναι η πιο χαμηλή

θα σου πρότεινα να αλλάξεις συνεπιβάτη, όχι μηχανάκι...
Το SMT είναι απίθανο. Πηγαίνει, στρίβει, φρενάρει, σουζάρει και γλιστράει – και τα κάνει όλα με μια φυσικότητα που μετά από λίγες μέρες απορείς που δεν οδηγεί όλος ο κόσμος με τον ίδιο, αναζωογονητικό και διασκεδαστικό ταυτοχρόνως τρόπο. Το ίδιο μηχανάκι μπορεί να ταξιδέψει φορτωμένο χωρίς πρόβλημα, να σέρνεται στην πόλη σε καθημερινή βάση και να κατέβει μέχρι τα Μέγαρα για ένα trackday, χωρίς καν να φορέσει racing ελαστικά – αν και οι ζάντες του το επιτρέπουν, αλλά δεν θέλω ούτε να φανταστώ τι πανηγύρι θα γίνει σε αυτή τη περίπτωση...
"Και γιατί βρε φίλε δεν έχουμε πάρει όλοι από ένα;", θα ρωτήσεις και θα έχεις και τα δίκια σου. Γιατί δεν είναι φθηνό, είναι η πρώτη, εύκολη απάντηση που μπορώ να σου δώσω. Υπάρχουν άπειρα μηχανάκια που μπορείς να πάρεις με 14,000€, όχι απαραίτητα καλύτερα και σίγουρα όχι τόσο πολυχρηστικά όσο το SMT. Επιπλέον, οι περισσότεροι από εμάς τείνουμε να διαλέγουμε ένα μηχανάκι για συγκεκριμένη χρήση (ταξίδι, πίστα ή βουνό για παράδειγμα) και να παίρνουμε ένα scooter ή παπί για την καθημερινή μας μετακίνηση. Προσθέστε στην εξίσωση ότι ένα δικύλινδρο 115 ίππων δεν καίει το ίδιο με ένα scooter των 15 και εύκολα φτάνετε στο συμπέρασμα που λέει ότι, υπό αυτό το πρίσμα, το SMT είναι καταδικασμένο να αποτύχει.
Ωστόσο, δεν θέλουν όλοι να κυκλοφορούν με το παπί τους κάθε μέρα. Αργά ή γρήγορα έρχεται η στιγμή που θέλεις να βάλεις λίγο πιπέρι στη καθημερινότητά σου γιατί, αν δεν το κάνεις, ή που θα σε πάρει το ποτάμι της ρουτίνας μια για πάντα ή που θα τρελαθείς. Όταν λοιπόν έρθει εκείνη η ώρα, το να πεις "σήμερα θα αφήσω το scooter σπίτι και θα πάρω το


JOLLY CAFFÈ
MOTOREX

Varadero" όχι μόνο δεν πρόκειται να σε σώσει, αλλά παίζει να κάνει τα πράγματα ακόμα χειρότερα. Ακόμα δεν έχω ξεχάσει τη μαύρη εκείνη μέρα που δάνεισα το R1 μου στην καλή μου και σε αντάλλαγμα μου παραχώρησε το προσωπικό της TDM που είχε τότε (συγχωρέστε τη, ήταν αρχή ακόμα, μόλις είχαμε γνωριστεί...). Την τρίτη μέρα είχα πάθει κατάθλιψη. Αν ερχόταν κάποιος και μου έλεγε ότι όλες οι μοτοσυκλέτες είναι τόσο βαρετές σαν αυτό, τότε θα το γυρνούσα στα αυτοκίνητα χωρίς δεύτερη σκέψη.

Αλλά δεν είναι, ευτυχώς. Και το να έχεις ένα SMT κλεισμένο στο γκαράζ σου, είτε το χρησιμοποιείς καθημερινά ή το έχεις για τις δύσκολες εκείνες μέρες που θέλεις να ξεφύγεις, μόνο ως ευτυχία μπορώ να το εκλάβω.

Με στραβοκοιτάς ε; Μάλλον TDM έχεις ή Varadero. Μη με παρεξηγείς... Μακάριοι οι πτωχοί τω πνεύματι - ή να στο πω διαφορετικά, όσο λιγότερα ξέρεις τόσο πιο ευτυχισμένος είσαι. Αν λοιπόν δε θέλεις να χαλάσεις την ισορροπία της ζωής σου όπως αυτή είναι σήμερα, μην κάνεις το λάθος και οδηγήσεις το SMT, θα αρρωστήσεις. Αν πάλι έχεις βαρεθεί την "αψεγάδιαστη ποιότητα κύλισης", την "ηλεκτρική λειτουργία από το ρελαντί" και τις "ενδοτικές αναρτήσεις που απορροφούν κάθε ανωμαλία του οδοστρώματος", τότε πάρε τηλέφωνο στην KTM Ελλάς να σου πουν που έχει SMT για test ride. Γρήγορα όμως, προτού γίνεις χοντρός οικογενειάρχης με δύο παιδιά και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από το πορτοφόλι σου... <<



Πολύ δυνατό όπως και στα Adventure. Μετά το μακρύ μεταξόνιο, είναι ο καλύτερος σύμμαχος για την πραγματοποίηση μεγαλοπρεπέστατων drift





Τα πιο ζωηρά 115 άλογα που έχετε συναντήσει ποτέ. Με τέτοιο κινητήρα, είναι πρακτικά αδύνατο να συγκρατηθείς και να οδηγήσεις σαν άνθρωπος



KTM 990 SUPERMOTO T
KTM ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
13,990

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	Δ.Α.
Πλάτος:	Δ.Α.
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,505 mm
Ύψος σέλας:	855 mm
Ρεζερβουάρ:	19 λίτρα (3.7 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	196 κιλά (χωρίς βενζίνη)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, δικύλινδρος V75°, 2x2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	101 x 62.4 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς:	115 / 9,000 hp/rpm
Ροπή:	9.9 / 7,000 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	160 / 48 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ WP χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	180 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17"
Ελαστικό:	Continental ContiSportAttack, 120/70-17
Φρένο:	Δίσκοι 305 mm με ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5 x 17"
Ελαστικό:	Continental ContiSportAttack, 180/55-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm με δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

HONDA

ΝΕΑ ΚΑΘΕΤΗ ΜΟΝΑΔΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΕΚΘΕΣΗ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

HYPERMOTOS

34ου ΣΥΝΤ. ΠΕΖΙΚΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, T: 210 41 14 430 - 210 41 14 460, F: 20 41 14 416



Γράψε το σού

Αντί απλά να αγορεύσω σόλο για το διαβόητο μεγάλο Triple, ρώτησα έξι ιδιοκτήτες του που ζουν ανάμεσά μας και αποκαλύπτουν τα μέσα και τα έξω της συμβίωσης με τη μοτοσυκλέτα τους

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Κωνσταντίνος Δάλλας & 5 φίλοι **Χέρια:** Άρης Παπαναγής




TRIUMPH
SPEED TRIPLE



Η ιδέα υπάρχει στο μυαλό μου πολύ καιρό, ο λόγος που τώρα την εφαρμόζω για πρώτη φορά είναι κάτι μεταφυσικά ανεξήγητο. Η λίστα των εγγεγραμμένων φίλων του ebike αριθμεί εδώ και λίγο καιρό πάνω από 6,000 μέλη, σπεύσαμε λοιπόν για μια βουτιά στα προφίλ να δούμε πόσοι έχουν δηλώσει στα στοιχεία τους το Speed Triple 1050. Βρήκαμε 17 δηλωμένους κατόχους, στάλθηκε ένα email με κάποιες βασικές ερωτήσεις και μας ήρθαν πίσω έξι απαντήσεις, από ανθρώπους άγνωστους σε μας, πιθανότατα άγνωστους και μεταξύ τους. Τους ευχαριστώ πολύ για τις γεμάτες ανταποκρίσεις τους, σας τους παρουσιάζω με τα usernames τους στο ebike.gr, είναι οι κ.κ.: Coot, Deleted.gr, KostasLC4, Kyrkyriakos, Soze και Theatiss.

Πάμε για μια μικρή υπερπαραγωγή λοιπόν, με τους ανωτέρω κυρίους στη συγγραφή, τον Άρη Παπαπαναγή να βάζει τα χέρια που μου λείπουν και τον Κωνσταντίνο Δάλλα ως φωτογράφο – ενόσω ο Σάββας Κουρίδης καλοπερνούσε στη Νότια Αφρική.

Το Speed Triple το γνωρίσαμε το 1995 ως ένα λιτό κατάμαυρο γυμνό τρικύλινδρο 885 cc (όπως το Tiger 900), με ένα μεγάλο στρογγυλό φανάρι. Απέκτησε νέο πλαίσιο και τους διαβόητους προβολείς το 1997 και το 1999 αναβαθμίστηκε με το μοτέρ των 955 cc ακολουθώντας και πάλι τον Τίγρη. Παρέμεινε έτσι για αρκετά χρόνια με μερικές μικρές πινελιές ως το 2005, όπου όλα ήρθαν τούμπα. Το πιρούνι αναποδογύρισε, ο νέος κινητήρας 1050 cc βγήκε τούμπανο από το γυμναστήριο, ήρθαν ακτινικές Nissin και πολύ πιο επιθετική σχεδίαση.

Η μοτοσυκλέτα συνεχίζει έτσι ως σήμερα, με επεμβάσεις ουσίας στην πορεία. Το 2008 δαγκάνες της Brembo αντικατέστησαν τις Nissin (μόνο μπροστά), απέκτησε επιπλέον νέας σχεδίασης ψυγείο, νέο υποπλαίσιο, LED πίσω φανάρι, μαύρο πιρούνι και νέο τιμόνι αλουμινίου.



Αυτές οι Brembo καλύπτουν ιδανικά αυτή τη μοτοσυκλέτα



Το πανάκριβο οργανάκι έχει τουλάχιστον αρκετά ταλέντα στις οθόνες του



Βαριδάκι το μονόμπρατσο, μα το θέαμα ανυπέρβλητο





Γιατί το διάλεξες και τι το κάνεις;

As μην κοροϊδευόμαστε, κοιτώντας το και μόνο το Speed Triple σου εξηγεί πάνω-κάτω τι είναι. Συμπαγές και μικρούλι, ποιοτικά περιφερειακά, 130 άλογα και κοντά 11 κιλά ροπής, ξέρεις πως συνάντησες μια μηχανή διασκέδασης.

Ως ο ξενέρωτος της παρέας, αναρωτιέμαι: Ως παιχνίδι μια χαρά δείχνει, τι άλλο μπορώ να το κάνω; Για πολυεργαλείο δε με ψήνει. Οι δύο από τους έξι το θέλουν μόνο για τα γούστα τους, για βόλτες. Ο Deleted.gr μάλιστα είναι απόλυτος: "Καθαρά ως εργαλείο διασκέδασης. Πρόκειται δηλαδή για χόμπι."

Αν και αρκετοί το χρησιμοποιούν και καθημερινά, όλοι ξεκινούν με βασικό κίνητρο τις βόλτες. Τι είναι αυτό που το κάνει τόσο σπουδαίο βολταδόρο; Η προσωπική μου αίσθηση είναι ακριβώς ίδια με αυτή που περιγράφει ο KostasLC4. "Περαστικός από την Triumph Μιχαλακοπούλου το είχαν για test ride. Το έκανα βόλτα και... αμέσως μετά το έκλεισα. Κουμπώσαμε αμέσως ρε παιδί μου. Πρώτη φορά βόλτα και ήταν λες και το οδηγούσα χρόνια, σουζίτσες, έντο κλπ"

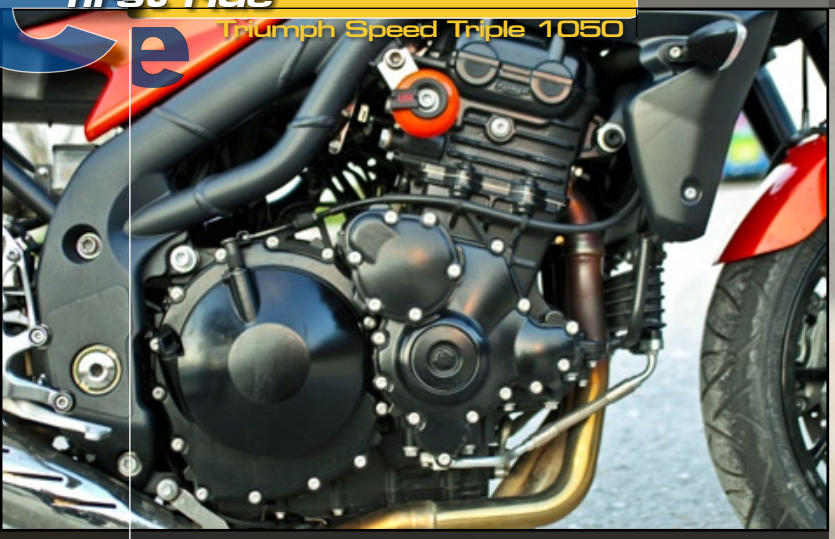
Σε μένα η εμπειρία ήταν λίγο πιο δύσπεπτη. Ξεκαβαλώντας από τη δική μου μοτοσυκλέτα (Tuono 1000 '05) και περνώντας στο Triple, ξαφνικά η Ιταλίδα φάνταζε μακριά, βαριά και αργή. Το Triumph έχει μια αίσθηση πως όλα είναι μαζεμένα στο κέντρο βάρους, φαντάζει θεόκοντο (παρόλο που το μεταξόνιό του είναι μακρύτερο από του Tuono!), με αποτέλεσμα να δείχνει πολύ πιο ελαφρύ στο γκάζι. Η εντύπωση αμβλύνεται και από την ευστροφία του τρικύλινδρου. Να τα μας…

Τα ανωτέρω φωτογραφίζουν μια μοτοσυκλέτα που δε θα έχει πρόβλημα να τη στριμώξεις στην πόλη. Ιδανικός για τη δουλειά ο ροπάτος τρικύλινδρος και το μόνο που σε απασχολεί είναι το μικρό κόψιμο του τιμονιού. Ο Theatiss το χρησιμοποίησε καθημερινά για ένα χρόνο και βρήκε την υγειά του: "Εύκολη στο χειρισμό, έχει ωραίο δούλεμα (γουργουρητό), τραβάει από χαμηλά, καμία σχέση με το Fazer", εννοώντας το Fazer 1000 που είχε πριν.

Ο Coot συμπληρώνει άλλη μια παράμετρο, "η μοτοσυκλέτα δεν είναι για καθημερινή χρήση κυρίως λόγω υψηλής κατανάλωσης, αλλά ευχαριστιέσαι κάθε χιλιόμετρο μαζί της. Για βόλτες είναι απλά ιδανική." Κι αυτός βέβαια το χρησιμοποιεί καθημερινά.

Να προσθέσω πως η μέση κατανάλωση που μέτρησα στη δοκιμή ήταν 8.4 l/100km, τσιμπημένη λιγάκι ως μέση τιμή, αλλά όχι και υπερβολική.

Περνώντας στη σπορ περιοχή, οι ερωτηθέντες δηλώνουν εντελώς ικανοποιημένοι. Ο Deleted.gr έχει φτάσει σε track days και μαθήματα στην πίστα με το CSS, δηλώνει μάλιστα πως αν στις Σέρρες ανακαλύψει τη γραμμή της K10 θα ζητήσει να τη μετονομάσουν σε "στροφή Triple". "Για αναρτήσεις και φρένα, δεν μπορώ να σου πω. Δεν τα έχω εξαντλήσει, δε με



Εργοστάσιο σε παραδοσιακή αισθητική Triumph, μαύρο με αμέτρητες άβαφες βίδες

έχουν προδώσει."

Ο KostasLC4 επίσης τιμά τα Μέγαρα, ενώ ο Soze μας εξηγεί τι είδους βόλτες έχει το μενού του. Έχει πεταχτεί αμέτρητες φορές από τη Θεσσαλονίκη "στο Πήλιο, όπου ο δρόμος δεν είναι απαράδεκτος, η μοτοσυκλέτα είναι απόλαυση." Για καλό λόγο πήγαινε τόσο συχνά, άλλο δεν αποκαλύπτω.

Έχουμε και δύο "ειδικότερες" απόψεις. Ο Άρης και ο Κωνσταντίνος έχουν συνεργαστεί στην πίστα με το Speed Triple όταν η Triumph εξόπλιζε τους εκπαιδευτές του CSS. Αμφότεροι συμφωνούν πως το όριο έρχεται από το μπροστινό. Αν και πολύ καλό σε χρήση δρόμου, συνεργάσιμο και με αρκετά θετική προσέγγιση στη φιλικότητα, σε οριακές καταστάσεις υστερεί. Η έλλειψη πληροφορίας είναι αυτή που σε κόβει και ο Κωνσταντίνος μας το εξηγεί πεντακάθαρα. "Όταν πας να κυνηγήσεις superbikes αντιλαμβάνεσαι στις εισόδους των στροφών πως το μπροστινό δε σου λέει τίποτα, δεν ξέρεις πως πατάει, απλά ελπίζεις να στρίψεις."

Ο Άρης συμπληρώνει το στοιχείο-κλειδί, ενθυμούμενος πως το ζύγισμα σε τεστ παλιότερα για το 0300 είχε βγάλει εντόνως οπισθοβαρή κατανομή. Είναι και βαριά τα μονόμπρατσα. Μπορείς να το αντιληφθείς σε μια ανοικτή διαδρομή, όπως ο Περιφερειακός του Υμηττού, στρίβοντας με πάρα πολλά νιώθεις την ασάφεια στο τιμόνι, πιθανότατα υπό την επίδραση της κατανομής βάρους.

Σου έχει βγάλει ζημιές;

Ρωτάμε τους ιδιοκτήτες στοιχεία που δε μπορεί κάποιος να αποκομίσει σε μια τυπική εβδομαδιαία δημοσιογραφική δοκιμή. Η ερώτηση της αμαρτίας.

Ξεκινάμε από το γνωστό θέμα με τις δαγκάνες της Nissin στα μοντέλα του 2005, το συνάντησα και προσωπικά στη δοκιμή του Sprint ST 1050. Δύο guest stars έχουν μοντέλα 2005, αμφότεροι το αντιμετώπισαν. Ο KostasLC4 βάζει το δάκτυλο επί τον τύπον των ήλων θυμίζοντάς μας πως "στα πρώτα μοντέλα 05-06 (σε όλες τις χώρες) υπήρχε 'σπογγώδης' αίσθηση στη μανέτα εμπρός φρένου. Λύθηκε με αλλαγή στα έμβολα δαγκάνας. Η Triumph δεν το αποδέχτηκε ποτέ δημόσια. Βρήκα την λύση μέσω internet και την πλήρωσα από την τσέπη μου :("

Ο Soze από την άλλη δεν αντιμετώπισε πρόβλημα στην

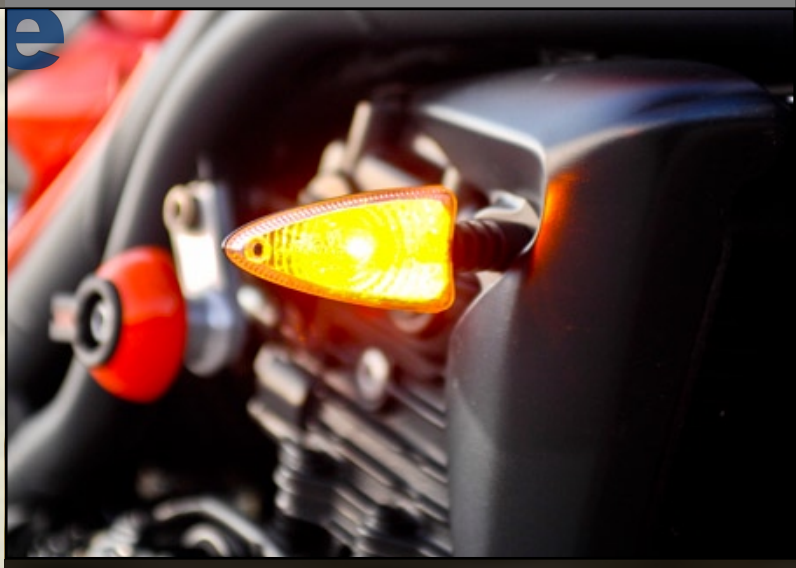




απόδοση και έχει πλέον συνηθίσει την αλλαγή στην αίσθηση.
Οι Brembo πάντως κάνουν διαφορά, είναι σαφώς ανώτερες από τις Nissin που αντικατέστησαν, ασχέτως προβλημάτων, τεράστια δύναμη στον απόλυτο έλεγχο των δακτύλων, άψογες.
Από κει και πέρα, οι Coot και KostasLC4 χρειάστηκαν εντός εγγύησης αλλαγή του κόμπλερ της μίζας, ενώ ο δεύτερος ήταν ο πιο άτυχος: "Την πρώτη κιόλας μέρα... χαλασμένα όργανα. Αντικαταστάθηκαν επιτόπου από μηχανάκι της έκθεσης και μετά από καμιά βδομάδα ήρθε το νέο ανταλλακτικό."
Ο Kyrkyriakos αφήνει να εννοηθεί κάτι για "χαζές ψιλοδιαρροές (δάκρυα) στην αρχή", δεν εξηγεί που, μα προφανώς πρόκειται για κάτι που ο ίδιος κρίνει ασήμαντο.
Τίποτε από τα παραπάνω δεν απασχόλησε τον Deleted.gr, ο οποίος μας γνωστοποιεί πως υπήρχε μία επίσημη ανάκληση για τα καβαλέτα του τιμονιού. Η ζημιά γι' αυτόν ήρθε από αλλού: "Άλλα 'προβλήματα' μου έχει βγάλει. Και μάλλον εντός προγράμματος. Ξυπνάει μέσα μου το ζώο..."

Η ώρα του καταναλωτή

Και οι έξι κάτοχοι των Triple δηλώνουν γενικώς ικανοποιημένοι από την υποστήριξη της αντιπροσωπείας. Οι πέντε στους έξι δε συνάντησαν αδικαιολόγητη αναμονή για ανταλλακτικό – και μη νομίζετε φίλτρα και τσιμούχες, μιλάμε για μεγάλη γκάμα εξαρτημάτων. Μόνο ο Coot αναφέρεται σε κάποιες μικρές καθυστερήσεις, αλλά δεν έχει παράπονο.
Οι περισσότεροι όμως συμφωνούν πως κάποια ανταλλακτικά είναι πολύ ακριβά. Ο Kostas LC4 θυμάται αγορά αγροτεμαχίου: "Το ψηφιακό όργανο είναι ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΑ ακριβό, χιλιάρικοοοο, αυτό πόνεσε πιο πολύ από την τούμπα."
Ο Soze πάλι ξορκίζει παλιότερη αγορά του αυτοκινήτου "ενός παππού στο δικό του κόσμο με πληγμένο δίπλωμα". Βρέθηκε αντιμέτωπος με αλλαγή ολόκληρου του μπροστινού πλην ζάντας και τιμονιού, κοστολόγιο της τάξης των 4,000 ευρώ. Ίσως εδώ κρυβόταν μια ευκαιρία για ένα καλύτερο πιρούνι;
Παρά τις γκρίνιες τους, πάντως, σχεδόν όλοι έχουν επενδύσει σε πραγματάκια και όχι μόνο από την εργοστασιακή λίστα.
"Το τιμόνι δε με βόλευε και το άλλαξα, όπως και τη σέλα, έχει η Triumph κάτι πολύ άνετες." Coot
"Το μασκάκι, την καρίνα, το πίσω φτερό (απαράδεκτο που δεν υπάρχει στο standard εξοπλισμό)." Deleted.gr



Μια από τις πιο άστοχες θέσεις για φλας που θυμάμαι, δείχνουν ξένα εκεί, περισσεύουν

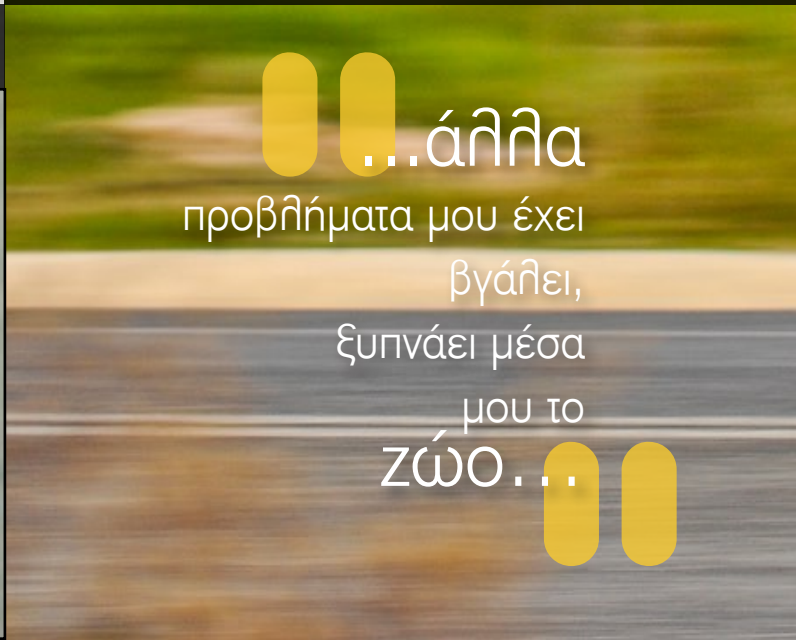




Κι όμως είναι πιο άνετη απ' όσο προδιαθέτει

Ωραία γωνία λήψης, τώρα και με LED






TRIUMPH

"Έχω αλλάξει εξάτμιση με μία Mivv GP. Απίθανη μετατροπή, κυρίως γιατί μειώθηκε πολυυυύ το βάρος πίσω και το μηχανάκι απέκτησε μια πιο ανάλαφρη αίσθηση και καλύτερη είσοδο στη στροφή. Κατά τα άλλα διάφορα μπλιμπλίκια, πχ μανιτάρια, τιμόνι, καθρέπτες, βάση πινακίδας. Θα ήθελα 10 άλογα ακόμα :)" KostasLC4
"Θα προτιμούσα να έχει λίγη προστασία από τον αέρα, αλλά ό,τι έχω δει δε μου έχει αρέσει και μάλλον δεν θα άλλαζα προς το παρόν τίποτα, το προτιμώ 'μαμά'." Kyrkyriakos
"Φόρεσα την Arrow και δε μετάνιωσα καθόλου παρά την πολύ υψηλή τιμή της καθώς ανταμείφθηκα πλήρως σε εικόνα, ήχο, λειτουργία και απόδοση." Soze
"Μασκάκι μπροστά Triumph , tank pad carbon Triumph , εξατμίσεις μαμίσιες ανοιγμένες (βγάζουν πολύ καλό θόρυβο) και το μηχανάκι πήρε αρκετά, πρόγραμμα Triumph." Theatiss

Έχεις πάει βόλτα το αμόρε/σύζυγό σου; Πώς το πήρε; Δικάβαλο ταξίδι; Για πες...

Ναι, το ρώτησα και αυτό. Αβάντα για ατάκες είναι, η εικόνα ξεπερνά τις χίλιες λέξεις στην περιγραφή των τουριστικών ικανοτήτων του. Αναμενόμενα, ουδείς δηλώνει τουρίστας, ούτε καν μονοκάβαλος, η μεγαλύτερη δεδηλωμένη απόσταση είναι Θεσσαλονίκη-Πήλιο (Soze). Κάποιοι που δοκίμασαν την τύχη τους πόνεσαν, όπως ο Coot: "Η γκρίνια ήταν μεγάλη."
Ο KostasLC4 διασκεδάζει τις εντυπώσεις, "δικάβαλο ταξίδι; Αχαχαααχαααα καλό ε; Έχεις δει πού βρίσκονται τα πίσω μαρσπιέ;"
Ο δε Deleted.gr κάνει και ρελάνς: "Το χοντραίνεις το θέμα. Τι είναι αυτά που ρωτάς; Ναι, εντάξει. Για ένα καφέ θα ανεβεί. Δε θα ενοχλήσει κάτι. Αντιθέτως της αρέσει … αλλά μέχρι εκεί. Το ταξίδι έχει απαιτήσεις. Δε μιλάω για κάλυψη από αέρα (χα! αστείο). Αλλά έστω μία σέλα και τρόπο να φορτώσεις ένα σετ πλαϊνές τσάντες. Ας το αφήσουμε εδώ το θέμα. Speed Triple καβαλάμε. Ρώτα για κάτι άλλο."
Οι λοιποί μάλλον κάνουν την πάπια στην ερώτηση αυτή, μόνο ο Kyrkyriakos ντριπλάρει επιτυχώς, δηλώνοντας πως αφότου έκανε παιδιά τέλειωσαν τα ταξίδια, γι' αυτό και άλλαξε το VFR800 με Triple.
Μυρίζει πολλή παντόφλα αυτή η ερώτηση. Η όψη αφήνει άκρως αφιλόξενα υπονοούμενα για τον συνεπιβάτη – κι όμως είναι καλύτερα απ' όσο δείχνει. Όχι για ταξίδι, αλλά



Η σφραγίδα του Triple φωτίζει με ευρεία δέσμη μα σχετικά κοντό βεληνεκές





...πρώτη φορά
βόλτα και ήταν λες
και το οδηγούσα
χρόνια...



σε μια βόλτα, μικρή ή μεγάλη, είναι αρκετά άνετος για τα δεδομένα της κατηγορίας. Αν η σέλα έχει αρκετό χώρο για μένα, τότε έχει και για μια γυναίκα. Ο Μάνος με πήγε βόλτα επί τούτου με το Triple και, παίρνοντας ως μέτρο σύγκρισης το Tuono μου, ανακαλύπτω πως ο συνεπιβάτης της Αγγλίδας είναι πασάς. Η τεράστια διαφορά δεν είναι στη σέλα, μα στα μαρσπιέ: Στο Triumph επιτρέπουν να ασκήσεις δύναμη για στήριξη με τα πόδια, στο Aprilia βολεύουν μόνο για ξύνεις τα αυτιά με τα πόδια σου. Πιστέψτε με, ξέρω από παντόφλα, μιλάω εκ πείρας.



Streetfighter

Νομίζω πως έχουμε μια συνολική ιδέα για το Speed Triple. Ένας μίνιμαλ πύραυλος, ξέχειλος από ροπή σε ένα απίθανο τρικύλινδρο μοτέρ που δεν κομπιάζει και δε μένει από δύναμη πουθενά σε όλη τη διαδρομή του στροφόμετρου. Αδιαφορεί για τις πενταψήφιες στροφές, καθώς τα όσα καταφέρνει μέχρι τα κόκκινα στις 10Κ είναι υπεραρκετά για streetfighter.
Σερβίρει τη δύναμή του φιλικά, έχει προβλέψιμες αντιδράσεις και μπορεί να καλύπτει τις ανάγκες σου για πολλά χρόνια. Αυτά, εφόσον το ενδιαφέρον σου είναι συγκεκριμένο, γνωρίζοντας τις χρηστικές αδυναμίες του Triple – όσο και κάθε γυμνή μοτοσυκλέτα άλλωστε.
Οι φίλοι μας στην ερώτηση γιατί το επέλεξαν έδωσαν ουσιαστικά την ίδια απάντηση και μετά την επανέλαβαν αυτούσια απαντώντας τι είναι αυτό που τους φτιάχνει στη μοτοσυκλέτα τους. Είναι ηλίου φαεινότερο πως πήγαν συνειδητοποιημένοι στην αγορά του και όσοι σκέφτονταν κάτι άλλο, αυτό θα ήταν ανάλογο – αναφέρθηκαν Monster και Tuono. Εξαιρώ τον Deleted.gr που δηλώνει πιστός Triumph-ικός: Ήρθε από Thunderbird 900 και σκεφτόταν ανάμεσα σε Triple και Tiger, επιλέγοντας τελικά την πιο ροπάτη εκδοχή του κινητήρα.
Όλοι ανεξαιρέτως απολαμβάνουν την ιδιαίτερη όψη με τους δύο προβολείς, είναι καλυμμένοι από τις τεχνικές ικανότητες της μοτοσυκλέτας και ο Kyrkyriakos συνοψίζει με τον καλύτερο τρόπο, νομίζω, αυτό που εκτιμούν στο Speed Triple: "Ο τρόπος που το κοιτούν οι άλλοι στο δρόμο."
Όσο για τη δυναμική πλευρά της μοτοσυκλέτας, ο Άρης το έθεσε καλύτερα. Στην κατηγορία δύο μόνο μοντέλα είναι ακριβώς ο ορισμός του streetfighter: Το Super Duke και το Speed Triple. Δείτε τον στις φωτογραφίες, λύσσαξε. <<





Coot
2008
24,000 km



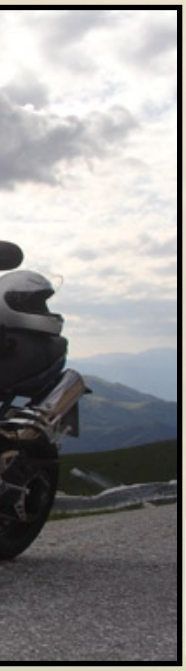
Soze
2005
? km



KostasLC4
2005
54,000 km



Deleted.gr
2008
6,500 km



Kyrkyriakos
2009
? km



TRIUMPH SPEED TRIPLE 1050
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
12,290€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,056 mm
Πλάτος:	777 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,425 mm
Ύψος σέλας:	830 mm
Ρεζερβουάρ:	18 λίτρα (3.7 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	217 κιλά (πλήρες)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, τρικύλινδρος σε σειρά, 2ΕΕΚ, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 71.4 mm
Χωρητικότητα:	1,050 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς:	130 / 9,250 hp/rpm
Ροπή:	10.8 / 7,550 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Showa Monoshock
Διαδρομή:	134 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17"
Ελαστικό:	Bridgestone BT 021, 120/70-17
Φρένο:	Δίσκοι 320 mm με ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5 x 17"
Ελαστικό:	Bridgestone BT 021, 180/55-17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm με δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων

TIGER 1050 ΤΩΡΑ ΣΕ ΝΕΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ



ΜΕ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ **6,9%** ΤΗΣ **VOLKSWAGEN BANK**

GMBH

ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ ΑΡΙΘΜΟ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ 2009

ΣΕ ΜΑΥΡΟ & ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΓΙΑ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ TIGER 1050 ΚΑΙ ΣΕ ΜΑΥΡΟ ΓΙΑ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ TIGER 1050 ABS

Eliofil S.A. GROUP OF COMPANIES
• MOTORCYCLES • SPARE PARTS • ACCESSORIES

www.triumphmotorcycles.com/greece

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

ΤRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε., Λ. ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ 46 ΗΡΑΚΛΕΙΟ,
Τ: 210 2849200, 210 2842226 **(Ε,Α,Σ)**

ΔΥΚΤΙΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ:
TRIUMPH UNITED DEALERS S.A.,
ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 77,
Τ: 210 7770079, 210 7488251 **(Ε)**

TRIUMPH UNITED DEALERS S.A.,
Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 1,
Τ: 210 9236003, 210 9226426 **(Ε)**

TRIUMPH ΑΛΙΜΟΥ,
Λ. ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ 104,
Τ: 210 9824821 **(Ε,Α,Σ)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΘΗΝΑΣ:
ΚΟΝΤΗΣ ΣΑΚΗΣ,
ΒΡΙΛΗΣΣΟΥ 35,
Τ: 210 6437773 **(Σ)**

ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΟΤΟ,
Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 55,
Τ: 210 9224543 **(Σ)**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
TRIUMPH INTERMOTO,
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 35,
Τ: 210 4125116 **(Ε)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
ΚΑΛΑΜΟΒΡΑΚΑΣ ΚΩΣΤΑΣ,
ΟΜΗΡΟΥ ΣΚΥΛΙΤΣΗ 28,
Τ: 2105905295 **(Σ)**

ΒΟΛΟΣ:
TRIUMPH FAST GEAR,
Λ. ΑΘΗΝΩΝ 102, Τ: 24210 84430,
24210 62775 **(Ε,Α,Σ)**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ,
Λ. ΚΩΝ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 149,
Τ: 2310 308811 **(Ε,Α,Σ)**

ΙΩΑΝΝΙΝΑ:
TRIUMPH 2 ΤΡΟΧΟΙ,
ΑΡΧ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ 34,
Τ: 26510 49088 **(Ε,Α,Σ)**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ:
TRIUMPH ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ,
ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟΣ, Τ: 27210 87954
(Ε,Α,Σ)

ΚΕΡΚΥΡΑ:
TRIUMPH M&M STORES,
2ο ΧΙΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΕΛΕΚΑ,
Τ: 26610 31456 **(Ε,Α,Σ)**

ΛΑΡΙΣΑ:
TRIUMPH EXTREME SHOP,
3ο ΧΙΛ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΑΡΙΣΗΣ-
ΑΘΗΝΩΝ, Τ: 2410 663098 **(Ε,Α,Σ)**

ΞΑΝΘΗ:
TRIUMPH MAIN STREET,
28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 311-313,
Τ: 25410 21180 **(Ε,Α,Σ)**

ΠΑΤΡΑ:
TRIUMPH ACTION BIKE,
ΝΟΤΑΡΑ & ΑΜΕΡΙΚΗΣ 27,
Τ: 2610 434320 **(Ε,Α,Σ)**

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΠΑΤΡΑΣ:
ΦΕΛΟΥΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ,
ΑΧΙΛΛΕΩΣ 95, Τ: 2610 994073 **(Σ)**

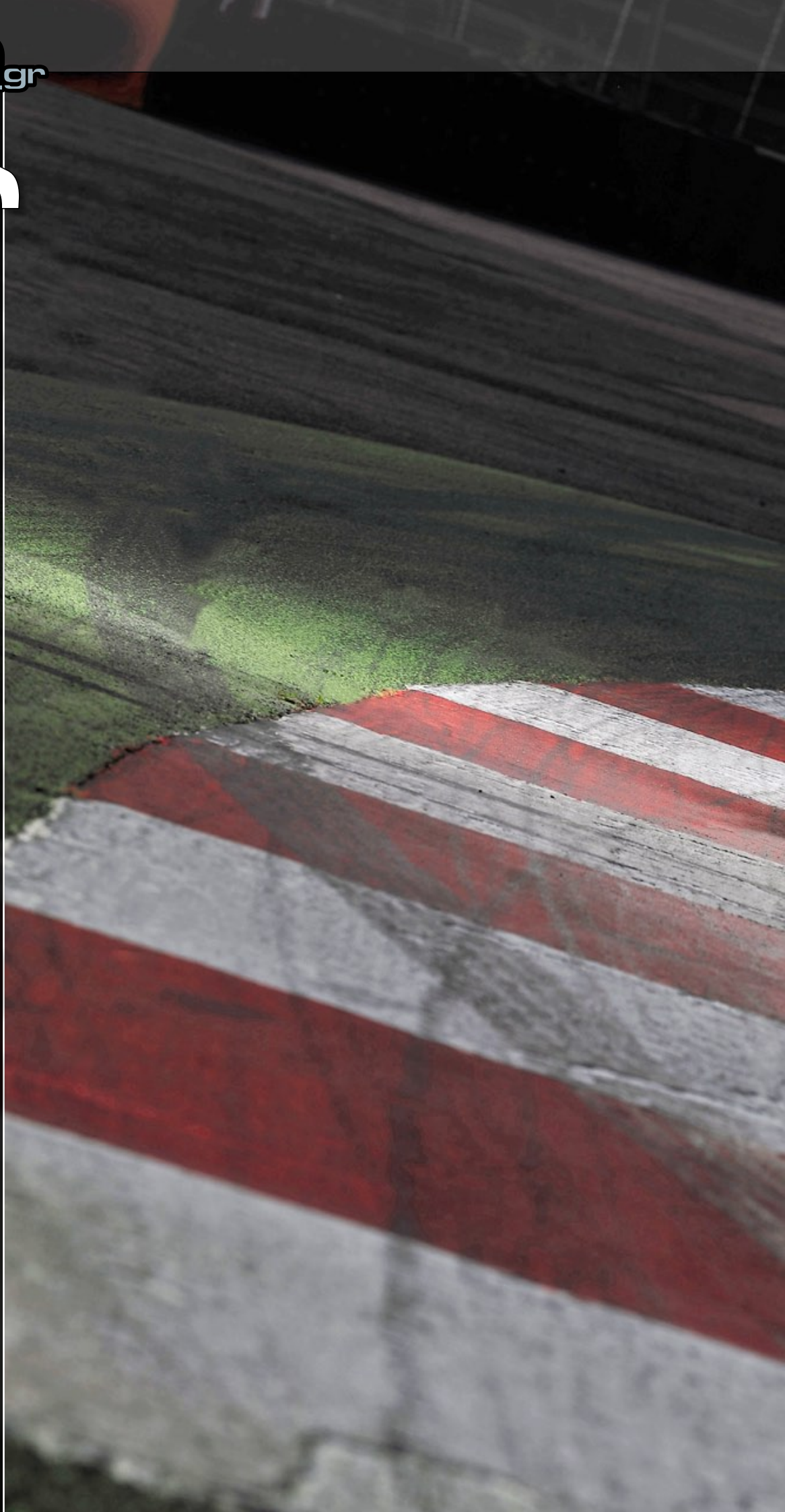
ΧΑΝΙΑ:
TRIUMPH MOTOMANIA,
ΑΝΑΓΝ. ΓΟΓΟΝΗ 112,
Τ: 28210 70109 **(Ε,Α,Σ)**

ΧΙΟΣ:
TRIUMPH ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ,
ΜΑΣΤΡΟΛΕΑΝΔΡΟΥ 5,
Τ: 22710 41541 **(Ε,Α,Σ)**

Έκθεση: **(Ε)** *Ανταλλακτικά Αξεσουάρ:* **(Α)** *Συνεργείο:* **(Σ)**

ebike.gr

cover story



Όλα όσα θέλατε να μάθετε για τα Superbike της Aprilia και -χάρη στη σημερινή κατάντια του ειδικού Τύπου- δεν μπαίνατε καν στον κόπο να ρωτήσετε


aprilia
brembo

Aprilia RSV4 R στο Estoril / Factory στις Σέρρες



κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος, Milagro, Aprilia



Εφ' όλης της ύλης

Τους τελευταίους μήνες, το όνομα του RSV4 ακούγεται περισσότερο κι από την εποχή που πρωτοεμφανίστηκε. Υπεύθυνες γι' αυτό ήταν μερικές ελαττωματικές μπιέλες, που βρέθηκαν εκεί ακριβώς όπου δεν έπρεπε: στα εντόσθια των RSV4 R που κλήθηκαν να οδηγήσουν οι δημοσιογράφοι στην επίσημη παρουσίαση στο Mugello. Εμείς, ταξιδεύουμε στο Estoril της Πορτογαλίας για να λάβουμε μέρος στη δεύτερη παρουσίαση -με τις σωστές μπιέλες αυτή τη φορά-, οδηγούμε το Factory στις Σέρρες και απαντάμε στις 10 ερωτήσεις που απασχολούν κάθε υποψήφιο αγοραστή των πανέμορφων Aprilia



01 ***Τι προσφέρει η V διάταξη σε ένα τετρακύλινδρο;***

Πρώτα απ' όλα, δυσκολία στο σχεδιασμό και την κατασκευή. Ένας από τους λόγους που η Honda σταμάτησε να εξελίσσει και να χρησιμοποιεί τους V4 στα Superbike της ήταν ακριβώς αυτός. Ένας δεύτερος είναι και το αυξημένο κόστος που συνεπάγεται αυτή η δυσκολία, παράγοντες που η Aprilia γνώριζε από την πρώτη στιγμή που επέλεξε το καινούργιο της Superbike να χρησιμοποιεί αυτή τη διάταξη.

Ο λόγος που οι Ιταλοί επέμεναν σε αυτό δεν είναι δα και τόσο δύσκολο να αποκαλυφθεί. Ρίξτε μια ματιά στα MotoGP και θα καταλάβετε περισσότερα. Με εξαίρεση τη Yamaha, όλοι οι υπόλοιποι κατασκευαστές που συμμετέχουν στο πρωτάθλημα, δηλαδή η Ducati, η Honda και η Suzuki, χρησιμοποιούν διάταξη V4.

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα της V4 διάταξης είναι οι συμπαγείς διαστάσεις. Σε σχέση με έναν τετρακύλινδρο σε σειρά, ο V4 έχει μικρότερο πλάτος, μικρότερο μήκος και παρόμοιο ύψος. Οι κύριες δυσκολίες στη σχεδίαση και κατασκευή του έχουν να κάνουν με τη χρήση δύο επιπλέον εκκεντροφόρων και του συστήματος κίνησής τους, τη ψύξη των πίσω κυλίνδρων που βρίσκονται βαθιά χωμένοι στο πλαίσιο και βέβαια τον πονοκέφαλο των κραδασμών που ταλαιπωρούν όλες σχεδόν τις V διατάξεις, ανεξάρτητα από τον αριθμό κυλίνδρων.

Στα χαρακτηριστικά λειτουργίας, οι διαφορές με τον τετρακύλινδρο σε σειρά δεν είναι σημαντικές, καθώς ο τρόπος απόδοσης είναι παρόμοιος τόσο στη παροχή ισχύος όσο και στη ροπή. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα είναι η σειρά ανάφλεξης που είναι ίδια με του σημερινού R1 και, θεωρητικά τουλάχιστον, προσφέρει πιο ομαλό πέρασμα της δύναμης στην άσφαλτο. Στη πράξη και στο δικό μας οδηγικό επίπεδο, δύσκολα καταλαβαίνουμε διαφορά - όπως και με το R1 άλλωστε.


Arai
HELMET
aprilia
aprilia
SPID

02

Είναι ανταγωνιστικός ο κινητήρας του;

Απόλυτα. Αν αφήσουμε το BMW απ' έξω, που έχει σπάσει τα δυναμόμετρα σε όποια χώρα του πλανήτη κι αν έχει μετρηθεί, το RSV4 στέκεται αξιοπρεπέστατα δίπλα στην Ιαπωνική κυριαρχία. Δεν είναι τόσο δυνατό όσο το Honda ή το Kawasaki, αλλά δεν υστερεί περισσότερο από 10 άλογα. Ο V4 τραβάει από χαμηλά, ακούγεται υπέροχα και επιταχύνει δυνατά μέχρι τις 10,000 rpm. Από εκεί και μέχρι τον κόφτη στις 12,800 φαίνεται να δυσκολεύεται να ανεβάσει στροφές. Κοιτώντας το διάγραμμα της δυναμομέτρησης εύκολα βλέπουμε το γιατί. Ο ρυθμός απόδοσης της ισχύος μειώνεται αισθητά - πράγμα που αποτυπώνεται καλύτερα στην καμπύλη της ροπής, που αρχίζει την καθοδική της πορεία από τις 10,000 rpm.

03

Δουλεύει το ride by wire;

Όχι τόσο καλά όσο στα Yamaha για παράδειγμα, που το χρησιμοποιούν εδώ και πέντε χρόνια στην παραγωγή. Ο αυστηρότερος κριτής αυτών των συστημάτων δεν είναι η χρήση στη πίστα αλλά οι σούζες. Και εξηγούμαι. Όταν ισορροπείς στον ένα τροχό, ζητάς ό,τι καλύτερο υπάρχει σε απόκριση γκαζιού, καθώς κάθε μικροδιόρθωση επηρεάζει αισθητά την πορεία της σούζας σου. Αν ανοίξεις παραπάνω απ' όσο χρειάζεται θα αναγκαστείς να το κλείσεις τελείως για να μη φας "καπάκι". Αν πάλι ανοίξεις καθυστερημένα, το πιθανότερο είναι ότι θα προσγειωθείς νωρίτερα απ' ότι επεδίωξες.

Τα ride by wire συστήματα υποφέρουν περισσότερο από τον παραδοσιακό ψεκασμό στις σούζες, κυρίως γιατί οι επεξεργαστές που τα λειτουργούν δεν είναι τόσο γρήγοροι για να επεξεργαστούν τα μηνύματα εγκαίρως. Το RSV4 δεν αποτελεί εξαίρεση, με αποτέλεσμα να



Showa αντί για Ohlins στο απλό RSV4, χωρίς η αλλαγή αυτή να επηρεάζει σημαντικά τον οδηγικό χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας





Απ' όλα έχει ο ηλεκτρονικός μας πίνακας. Το "S" κάτω από τη θερμοκρασία στην LCD μας λέει ότι ο επιλεγμένος χάρτης είναι ο Sport



ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΗΣ ΣΤΡΑΒΗΣ ΜΠΙΕΛΑΣ

27/10/09

Η πρώτη επίσημη παρουσίαση του "απλού" RSV4 R στη πίστα του Mugello διακόπτεται για λόγους ασφάλειας, καθώς οι κινητήρες σε πέντε από τα τριάντα συνολικά RSV4 R παρέδωσαν πνεύμα. Οι μοτοσυκλέτες ήταν προπαραγωγής, που σημαίνει ότι δεν είχαν περάσει τους ποιοτικούς ελέγχους που πραγματοποιούνται στο εργοστάσιο. Οι μοτοσυκλέτες ανοίχτηκαν για να διαγνωστεί η αιτία της βλάβης.

28/10/09

Η επίσημη απάντηση για τον λόγο που διεκόπη η παρουσίαση έρχεται από το στόμα του Phil Read, διευθυντή marketing και επικοινωνίας του Piaggio Group. "Αυτές ήταν οι τριάντα πρώτες μοτοσυκλέτες προπαραγωγής. Σε κάθε μια από αυτές, βρήκαμε ένα ράγισμα στις σφυρήλατες μπιέλες. Η ανοιγμένη σε CNC μεγάλη τρύπα είναι ελαφρά παράκεντρη, με αποτέλεσμα η μια πλευρά της μπιέλας να είναι πιο λεπτή από την άλλη - και αυτό είναι το σημείο που εμφανίστηκε το ράγισμα".

Ο Romano Albesiano, διευθυντής του τμήματος έρευνας και εξέλιξης της Aprilia, συμπληρώνει. "Το σπάσιμο των μπιελών προέκυψε σε πέντε από τις συνολικά τριάντα μοτοσυκλέτες που κατασκευάστηκαν για την παρουσίαση και που καμία από αυτές δεν θα τεθεί προς πώληση. Αυτό είναι το ίδιο μοντέλο μπιέλας που χρησιμοποιούμε στο RSV4 Factory. Ο προμηθευτής είναι Ιταλός και έχουμε ήδη αναγνωρίσει την ελαττωματική παρτίδα. Έτσι, το πρόβλημα θα περιοριστεί εδώ. Σε κάθε περίπτωση, κανένα από



Από τα ψαλίδια που δεν χορταίνεις να χαζεύεις...

μη μπορείς να κάνεις μια σούζα της προκοπής. Στη φυσιολογική χρήση, το σύστημα δεν ενοχλεί τόσο, ούτε απαιτεί ιδιαίτερη προσαρμογή. Με τον χάρτη για πίστα (T) γίνεται νευρικό και τονίζει την υστέρηση στο γκάζι, οπότε η επιλογή του στάνταρ χάρτη (S) είναι μονόδρομος μέχρι τουλάχιστον να υπάρξει κάποια αναβάθμιση λογισμικού που να βελτιώνει την κατάσταση.

04 *Θα ανατιναχτεί στα χέρια μου;*

Προς απογοήτευση των φανατικών γιαπονεζόφιλων, σίγουρα όχι. Λόγω της περιπέτειας της Aprilia με την ανάκληση, ψάξαμε διεξοδικά στο internet να βρούμε έστω και μια περίπτωση σπασμένου κινητήρα ανάμεσα στα σχεδόν 2,000 RSV4 που έχουν παραδοθεί στους ιδιοκτήτες τους σε όλο τον κόσμο. Διαβάσαμε τα πάντα, αλλά πουθενά δε βρήκαμε έστω κι ένα μηχανάκι με σπασμένο μοτέρ. Στον αντίποδα, βρέθηκε ιδιοκτήτης Factory στην Αυστραλία με μοτοσυκλέτα μέσα στην ανάκληση που είχε προλάβει να γράψει 17,000 χιλιόμετρα με την προβληματική μπιέλα! Μάλιστα, ο εκπρόσωπος της Aprilia που του τηλεφώνησε να τον ενημερώσει για την ανάκληση νόμιζε ότι δεν άκουσε καλά και τον ρώτησε ξανά...

Εμείς πάλι, περάσαμε μια μικρή περιπέτεια με το Factory που είχαμε για δοκιμή στις Σέρρες. Ακολουθώντας τον Παπαπαναγή, αυτός με το Aprilia και εγώ με το ZX-6R, φτάσαμε να φρενάρουμε δυνατά στο τέλος της ευθείας των Σερρών. Εκείνη τη στιγμή, είδα έντρομος το πίσω μέρος του RSV4 να βγάζει πυκνούς καπνούς και, για μια στιγμή, οραματίστηκα τον γνωστό για τη γκαντεμιά του Άρη (σ.σ. έχει πηδήξει από φλεγόμενο Agusta που "γέννησε" στην Αττική Οδό) να γλιστράει στα λάδια του και να ξαπλώνει πριν την είσοδο της K1. Ευτυχώς



"...το RSV4 στέκεται αξιοπρεπέστατα δίπλα στην ιαπωνική κυριαρχία..."

τα 1,700 Factory που έχουν ήδη πουληθεί δεν έχει παρουσιάσει πρόβλημα. Το πρόβλημα εμφανίστηκε στα προπαραγωγής. Δε θα εμποδίσει την έναρξη της παραγωγής, ούτε θα επηρεάσει την άφιξη του RSV4 R στην αγορά στις αρχές Νοεμβρίου".

29/10/09

Σε επιστολή που υπογράφει ο Phil Read και απεστάλη στους μεταπωλητές της σε όλο τον κόσμο, η Aprilia δηλώνει ότι συνεργάζεται με τον προμηθευτή των περίφημων μπιελών ούτως ώστε να διαπιστώσουν αν κάποια από τις ελαττωματικές μπιέλες έχει τοποθετηθεί σε μοτοσυκλέτα παραγωγής.

8/12/09

Το RSV4 R παρουσιάζεται για δεύτερη φορά στο Estoril της Πορτογαλίας. Η παρουσίαση ολοκληρώνεται χωρίς κανένα πρόβλημα και οι τεχνικοί της Aprilia επιμένουν στην πρώτη τους τοποθέτηση για το θέμα των μπιελών: καμία από τις ελαττωματικές δεν έχει βρει το δρόμο της σε μοτοσυκλέτα παραγωγής.

20/1/10

Η Aprilia Ιταλίας δημοσιεύει την πρόθεσή της να καλέσει σε ανάκληση έναν αριθμό RSV4 R και RSV4 Factory. Η ανάκληση αφορά την πλήρη αντικατάσταση κινητήρα. Προς το παρόν δεν ανακοινώνεται ούτε ο λόγος, ούτε ο αριθμός των μοτοσυκλετών που ανακαλούνται.

Η Aprilia συμβουλεύει όλους τους ιδιοκτήτες RSV4 R και RSV4 Factory να μην οδηγήσουν τις μοτοσυκλέτες τους μέχρι να βεβαιωθούν ότι δεν βρίσκεται στη λίστα με τους αριθμούς πλαισίου που ανακαλούνται.

25/1/10

Η Piaggio Ελλάς, επίσημος αντιπρόσωπος της Aprilia, μας ενημερώνει επίσημα ότι η ανάκληση δεν αφορά μοτοσυκλέτες που έχουν πουληθεί στην Ελλάδα.



όμως, τίποτε από όλα αυτά δεν έγινε πραγματικότητα και μέχρι να φτάσουμε στην K5 βγαίνω δίπλα του κορνάροντας και του δίνω να καταλάβει ότι πρέπει να κόψει και να βγει από την πίστα το συντομότερο.
Μετά από μια ώρα στο box και έχοντας λύσει το μισό μηχανάκι, διαπιστώνουμε ότι ο καπνός βγαίνει από λάδι που πέφτει στους λαιμούς της εξάτμισης. Το λάδι αυτό στάζει από μια φλάντζα ακριβώς κάτω από τη κεφαλή των πίσω κυλίνδρων, στο σημείο που κουμπώνει ο σωλήνας των αναθυμιάσεων του κινητήρα. Έχοντας τριπλοτσεκάρει όλα τα υπόλοιπα και μη μπορώντας να κάνουμε κάτι για τη διαρροή, κουμπώνουμε τα πλαστικά στις θέσεις τους και βάζουμε ξανά τη μοτοσυκλέτα στη πίστα, σίγουροι τώρα πια ότι δεν πρόκειται να σπάσει ο κινητήρας της. Έλα όμως που είναι σχεδόν ακατόρθωτο να συγκεντρωθείς στην οδήγηση βλέποντας τον καπνό και μυρίζοντας το καμένο λάδι...



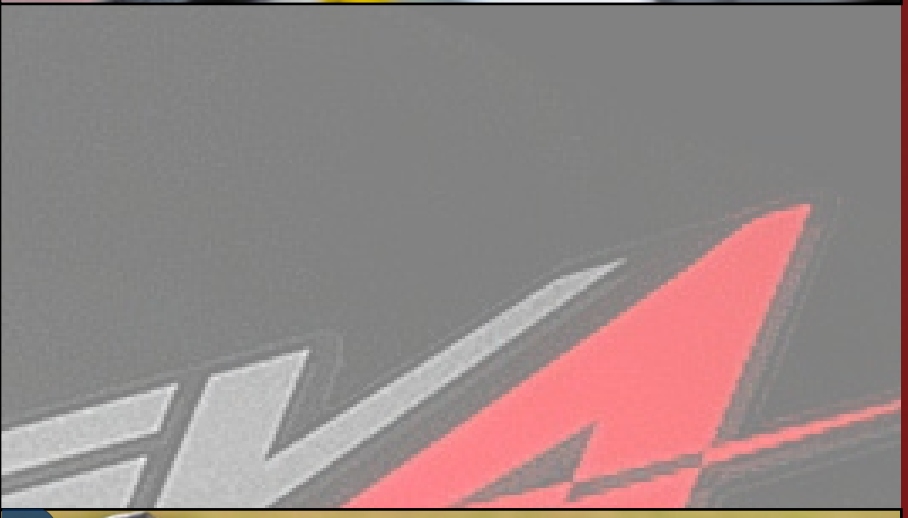
Κι όμως, χωράει να κάτσει άνθρωπος εκεί πίσω!

Είναι καλύτερο από τα γιαπωνέζικα;

Είναι τουλάχιστον ισάξιο. Θα έχετε καταλάβει ότι εδώ, στο ebike.gr, δεν κρυβόμαστε πίσω από τις λέξεις. Το ισάξιο σημαίνει ότι σε κάποια πράγματα είναι καλύτερο από τον καθιερωμένο ανταγωνισμό, σε κάποια άλλα χειρότερο. Φυσικά, δεν υπάρχει καλύτερος τρόπος να διαπιστώσουμε πού και πόσο απ' το να τα συγκρίνουμε όλα μαζί στη πίστα. Μέχρι να έρθει όμως αυτή η ώρα δεν σημαίνει ότι δεν μπορούμε να έχουμε μια πολύ καλή ιδέα για το που στέκεται το RSV4 σε σχέση με τους βασικότερους αντιπάλους του.
Είναι ίσως ό,τι πιο ευέλικτο έχει να επιδείξει η κατηγορία σήμερα. Αυτό προφανώς και οφείλεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό στη διάταξη του κινητήρα του και τη συγκέντρωση των μαζών που αυτή συνεπάγεται. Μόνο το CBR1000RR μπορεί να συγκριθεί μαζί του



Χρυσό και άγιο το Sachs. Ohlins πάντως δεν είναι...





26/1/10

Οι κινητήρες που θα αντικαταστήσουν τους ελαττωματικούς έρχονται με σώματα ψεκασμού, ηλεκτρονική, φιλτροκούτι και καλωδίωση. Είναι με δυο λόγια ακριβώς όπως τοποθετούνται στη μοτοσυκλέτα στη γραμμή παραγωγής. Ειδικά για την αγορά της Αμερικής, η Aprilia αποστέλλει δώρο ένα μπουφάν της Alpinestars.

28/1/10

Δημοσιεύεται η δήλωση ανάκλησης που έστειλε η Aprilia στην αμερικάνικη NHTSA, τον οργανισμό οδικής ασφάλειας των Η.Π.Α.. Σε αυτή αναφέρεται ότι η ανάκληση αφορά 335 μοτοσυκλέτες που παρήχθησαν μεταξύ 2/7/09 και 30/10/09. Η ανάκληση πραγματοποιείται καθώς, ύστερα από δοκιμές στο εργοστάσιο, βρέθηκαν μπιέλες που λόγω μιας μη εγκεκριμένης διαδικασίας δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές ποιότητας της Aprilia. Η εν λόγω διαδικασία ήταν ίσιωμα των μπιελών ούτως ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές. Ο περίφημος προμηθευτής που κατασκεύασε τις μπιέλες ονομάζεται SCAM και εδρεύει στο Μιλάνο της Ιταλίας.

10/2/10

Ο γνωστός δημοσιογράφος τεχνικών θεμάτων του αμερικάνικου Cycle World, Kevin Cameron, μας δίνει τα φώτα του γύρω από το λόγο ανάκλησης των RSV4. Υποστηρίζει ότι η διαδικασία ισιώματος είναι απαραίτητη και χρησιμοποιείται στην κατασκευή αρκετών εξαρτημάτων, όπως τα πλαίσια των μοτοσυκλετών, οι μπιέλες και οι άξονες μετάδοσης αυτοκινήτων και φορτηγών. Κατά τη γνώμη του, το πρόβλημα δεν ήταν το ίσιωμα, αλλά το ποσοστό ισιώματος.

"Διαδικασίες κατασκευής μεταλλικών εξαρτημάτων όπως η σφυρηλάτηση, η χύτευση και η επιφανειακή σκλήρυνση, συχνά καταλήγουν σε μικρές παραμορφώσεις που, κανονικά, ξεπερνιούνται με τη διαδικασία του ψυχρού ισιώματος", γράφει ο Cameron στο blog του Cycle World. Και καταλήγει: "Η ομαλή λειτουργία του προχωρημένου τεχνολογικά κόσμου μας βασίζεται σε αμέτρητα, αθέατα συστήματα ποιοτικού ελέγχου. Κάποιες φορές, κάτι περνά αυτά τα συστήματα χωρίς να γίνει αντιληπτό."

ΠΛΑΙΣΙΟ

Ίδιο και απαράλλακτο με του Factory, εκτός από μια μάλλον αδιάφορη λεπτομέρεια. Η δυνατότητα αλλαγής του ύψους έδρασης του κινητήρα απουσιάζει. Και καλύτερα, τώρα που το σκέφτομαι, καθώς αφαιρεί μια επιπλέον παράμετρο άδικου πονοκεφαλιάσματος από τη διαρκή αναζήτηση για τις καλύτερες δυνατές ρυθμίσεις - μια διαδικασία με την οποία όλοι μπλέκουμε κάποια στιγμή στη μοτοσυκλετιστική μας ζωή...



ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ

Η εμμονή της Aprilia με τα αμορτισέρ της Sachs είναι γνωστή από την εποχή του πρώτου Mille, το μακρινό 1998. Ευτυχώς για εμάς, το συγκεκριμένο αμορτισέρ δεν είναι ίδιο με τότε, κρατώντας χαρακτήρα στα λίγα χιλιόμετρα που κάναμε μαζί του στην πίστα του Estoril. Πλήρης απουσία σημαδιών κόπωσης και κανένα παράπονο από τη μεταφορά της δύναμης στο γλιστερό οδόστρωμα του Estoril.

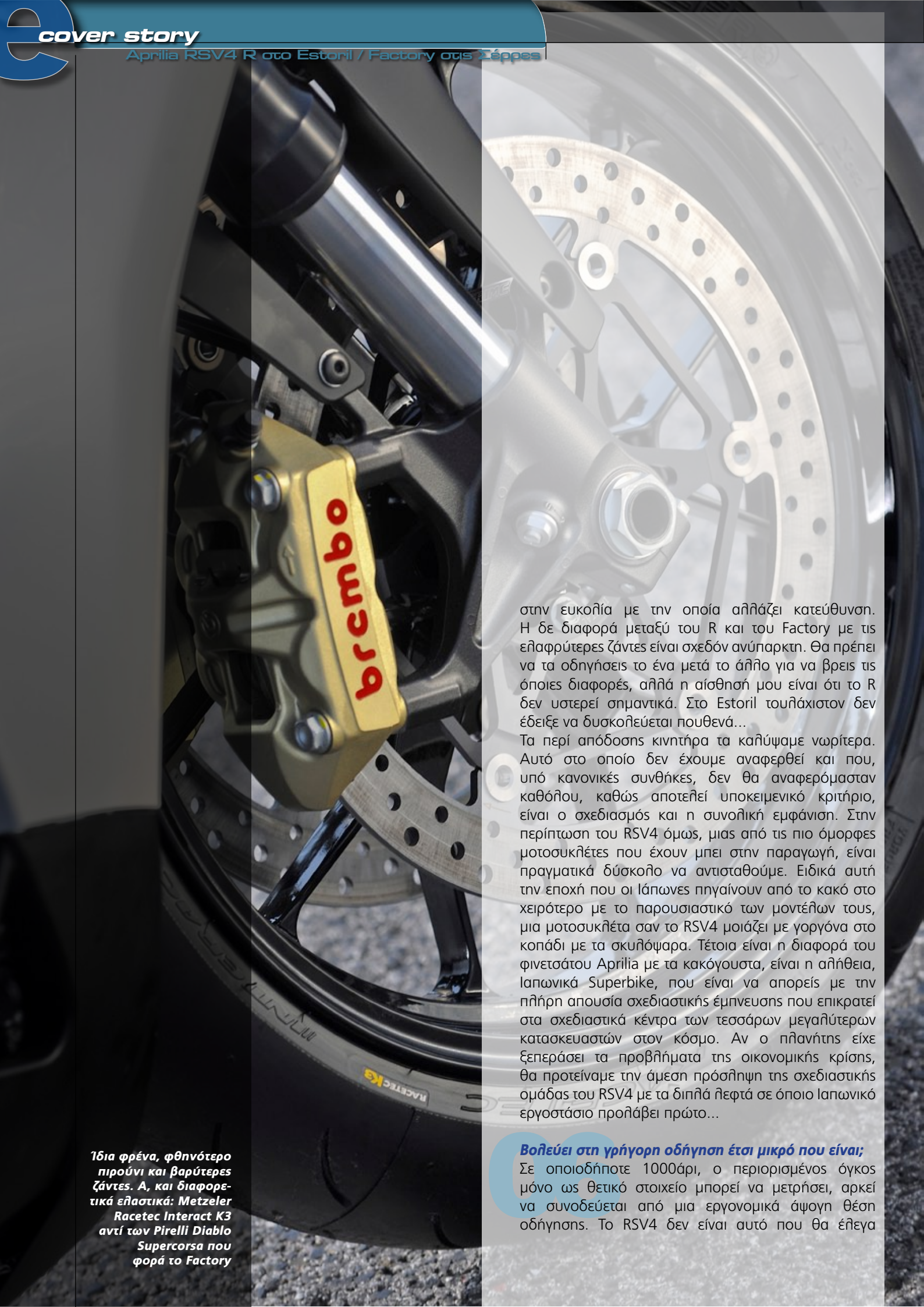


ΠΙΡΟΥΝΙ

Μαύρο και συνηθισμένο το πιρούνι της Showa στο απλό RSV4 R. Λειτουργικά, δεν είναι τόσο χειρότερο από το Ohlins του Factory όπως θα υποθέσει ο αδαής που ψαρώνει στη θέα του χρυσού, ξεχνώντας ίσως πως άλλο το Ohlins του φτωχού και άλλο του Valentino. Με δυο λόγια, το πλήρως ρυθμιζόμενο Showa φτάνει και περισσεύει για το 95% των ανθρώπων που θα επιλέξουν να αγοράσουν ένα RSV4. Για το υπόλοιπο 5% δεν ανησυχώ, κάπως θα βρει τα επιπλέον λεφτά για να πάρει αυτό που του αρμόζει...

ΦΡΕΝΑ

Ευτυχώς για τους υποψήφιους αγοραστές, η Aprilia ακολούθησε το δρόμο που χάραξε η Ducati με το 1098 και κράτησε τα ίδια, εξαιρετικά φρένα που γνωρίσαμε στο Factory και για το φθηνότερο μοντέλο. Monobloc ακτινικές Brembo με αποδεδειγμένη αξία, μεταλλικά σωληνάκια για μεγαλύτερη διάρκεια στην απόδοση και ακτινική τρόμπα Brembo με εξαιρετική αίσθηση.



Ίδια φρένα, φθηνότερο πιρούνι και βαρύτερες ζάντες. Α, και διαφορετικά ελαστικά: Metzeler Racetec Interact K3 αντί των Pirelli Diablo Supercorsa που φορά το Factory

στην ευκολία με την οποία αλλάζει κατεύθυνση. Η δε διαφορά μεταξύ του R και του Factory με τις ελαφρύτερες ζάντες είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Θα πρέπει να τα οδηγήσεις το ένα μετά το άλλο για να βρεις τις όποιες διαφορές, αλλά η αίσθησή μου είναι ότι το R δεν υστερεί σημαντικά. Στο Estoril τουλάχιστον δεν έδειξε να δυσκολεύεται πουθενά...

Τα περί απόδοσης κινητήρα τα καλύψαμε νωρίτερα. Αυτό στο οποίο δεν έχουμε αναφερθεί και που, υπό κανονικές συνθήκες, δεν θα αναφερόμασταν καθόλου, καθώς αποτελεί υποκειμενικό κριτήριο, είναι ο σχεδιασμός και η συνολική εμφάνιση. Στην περίπτωση του RSV4 όμως, μιας από τις πιο όμορφες μοτοσυκλέτες που έχουν μπει στην παραγωγή, είναι πραγματικά δύσκολο να αντισταθούμε. Ειδικά αυτή την εποχή που οι Ιάπωνες πηγαίνουν από το κακό στο χειρότερο με το παρουσιαστικό των μοντέλων τους, μια μοτοσυκλέτα σαν το RSV4 μοιάζει με γοργόνα στο κοπάδι με τα σκυλόψαρα. Τέτοια είναι η διαφορά του φινετσάτου Aprilia με τα κακόγουστα, είναι η αλήθεια, Ιαπωνικά Superbike, που είναι να απορείς με την πλήρη απουσία σχεδιαστικής έμπνευσης που επικρατεί στα σχεδιαστικά κέντρα των τεσσάρων μεγαλύτερων κατασκευαστών στον κόσμο. Αν ο πλανήτης είχε ξεπεράσει τα προβλήματα της οικονομικής κρίσης, θα προτείναμε την άμεση πρόσληψη της σχεδιαστικής ομάδας του RSV4 με τα διπλά λεφτά σε όποιο Ιαπωνικό εργοστάσιο προλάβει πρώτο...

Βολεύει στη γρήγορη οδήγηση έτσι μικρό που είναι;

Σε οποιοδήποτε 1000άρι, ο περιορισμένος όγκος μόνο ως θετικό στοιχείο μπορεί να μετρήσει, αρκεί να συνοδεύεται από μια εργονομικά άψογη θέση οδήγησης. Το RSV4 δεν είναι αυτό που θα έλεγα

GIVI®

XPLUS



X01 COMFORT



X-MODULAR



401



X07

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

www.motomarket.gr | www.motorshop.gr

Αθήνα
Λ. Συγγρού 226 - 210 95 65 525
Καλλιρόης 43 - 210 92 22 349 - SPIDI Store
Μιχαλακοπούλου 199 - 210 77 10 149
Πεντέλης 108 Β - Μαρούσι - 210 61 31 830

Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 615

MOTO MARKET® motorcycle accessories

ιδανικό σε αυτό τον τομέα, παρουσιάζοντας ανεπαρκή στήριξη για το κάτω μισό του σώματος. Το αποτέλεσμα; Μόλις αρχίσεις να πιέζεις τον εαυτό σου στη πίστα, θα στηριχθείς αναγκαστικά από τα χέρια και, προφανώς, το τιμόνι. Πέρα από την όποια αρνητική επίδραση θα έχει κάτι τέτοιο στην οδήγησή σου, αυτό σημαίνει ότι θα κουραστείς πολύ νωρίτερα απ' όσο με ένα μηχανάκι που σε βοηθά περισσότερο στο να στηριχθείς με τα πόδια - όπως τα ZX-10R και GSX-R1000 για παράδειγμα. Όλα αυτά συμβαίνουν επειδή το RSV4 δεν έχει κανένα σημείο στήριξης πίσω από τη σέλα. Σε απλά Ελληνικά, δε μπορείς να στηρίξεις τα οπίσθιά σου όσο πίσω κι αν κάτσεις, καθώς η σέλα είναι πραγματικά ατελείωτη.

Και πώς το λύνουμε αυτό; Ένας τρόπος είναι να τοποθετήσουμε αυτοκόλλητα βοηθήματα στήριξης στο ρεζερβουάρ, όπως είναι τα Stompgrip της Stomp Design ή τα Gripster της Techspec. Ένας άλλος είναι να ακολουθήσουμε τη λύση που δίνει η ίδια η Aprilia στους αναβάτες της στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Superbike, προσθέτοντας ένα κομμάτι πίσω από τη σέλα για να δημιουργηθεί το πολυπόθητο επιπλέον στήριγμα. Ένα search στο internet για φωτογραφίες του αγωνιστικού RSV4 θα βοηθήσει πολύ περισσότερο από τη δική μου περιγραφή...

07 *Μπορεί να κάτσει άνθρωπος εκεί πίσω;*

Όταν το βλέπεις με το μονόσελο καπάκι, δεν μπορείς να καταλάβεις πώς ακριβώς θα χωρέσει μια σέλα στη θέση του. Όταν δεις τη σέλα, όχι ότι ενθουσιάζεσαι με το μέγεθός της, αλλά βγάζεις το καπέλο στη σχεδιαστική δημιουργικότητα των Ιταλών. Αυτά τα νεύρα σε σχήμα V χρησιμοποιούνται ως σημεία στήριξης για το αφρώδες υλικό, δημιουργώντας μια θέση συνεπιβάτη αποδεκτή για τα δεδομένα της κατηγορίας - και μόνο.

Τον Νοέμβρη στις Σέρρες, είχα κατά νου να κάνω μερικές δικάβαλες βόλτες στην πίστα με όσους από τους συμμετέχοντες στο trackday του trackbike.gr είχαν δηλώσει ενδιαφέρον, αλλά η εμφάνιση της διαρροής λαδιού με αποθάρρυνε από το να βάλω συνεπιβάτη σε ένα μηχανάκι που έπαψα να του έχω εμπιστοσύνη - άσχετα αν τελικά δεν έκανε τίποτα παραπάνω από το να μυρίζει και να βγάζει καπνούς.

08 *Πόσο έχει επηρεάσει τη ποιότητα κατασκευής η εξαγορά της Aprilia από το Piaggio Group;*

Αυτή είναι μια από τις ερωτήσεις που ακούμε πιο συχνά από όλους - και κυρίως από κατόχους μοτοσυκλετών Aprilia. Δεν ξέρω αν οφείλεται αποκλειστικά και μόνο σε κάποιο ράδιο αρβύλα ή στην καχυποψία μερικών απέναντι στον όμιλο Piaggio που "μόνο scooter ξέρει να φτιάχνει". Το σίγουρο είναι ότι όπου υπάρχει καπνός υπάρχει και φωτιά...

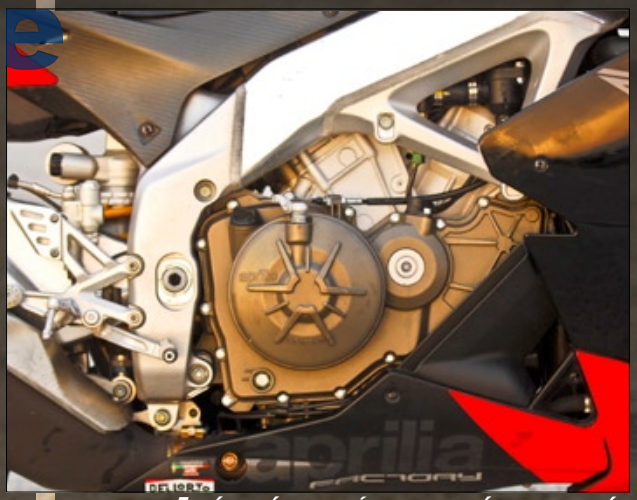
Η Piaggio είναι μια εταιρεία - και μάλιστα μεγάλη. Σαν τέτοια, αναζητά μόνιμα τρόπους να μειώσει το κόστος παραγωγής των προϊόντων της, ούτως ώστε να έχει τη δυνατότητα να τα προσφέρει σε ανταγωνιστικές τιμές και -γιατί όχι;- να βγάζει και περισσότερο κέρδος. Αυτός δεν είναι άλλωστε ο απώτερος σκοπός μιας κερδοσκοπικής εταιρείας; Σε κάποια πράγματα ωστόσο, οι Ιταλοί το



"...τα Öhlins και οι ελαφρύτερες ζάντες είναι πράγματα που ο μέσος αναβάτης δεν θα αξιοποιήσει ποτέ..."



Εδώ βρίσκονται τα περισσότερα από τα σχεδόν 5,000€ στη διαφορά τιμής των δύο RSV4: πιρούνι Ohlins, σφυρήλατη ζάντα, carbon φτερό. Ο σένσορας χρονομέτρησης δεν περιλαμβάνεται στην τιμή...



Εκτός από τα καπάκια μαγνησίου, ο κινητήρας του Factory διαφέρει και στην ύπαρξη μεταβλητών αυλών εισαγωγής, ενός συστήματος που δεν πέρασε στο φθηνότερο RSV4 R



Ολόκληρο μπαούλο το τελικό για να περνά με επιτυχία τις αυστηρές προδιαγραφές. Ο θόρυβος πάντως αλλάζει άρδην μόλις κουμπώσεις ταχύτητα και ανοίξει η τύπου EXUP βαλβίδα της εξάτμισης

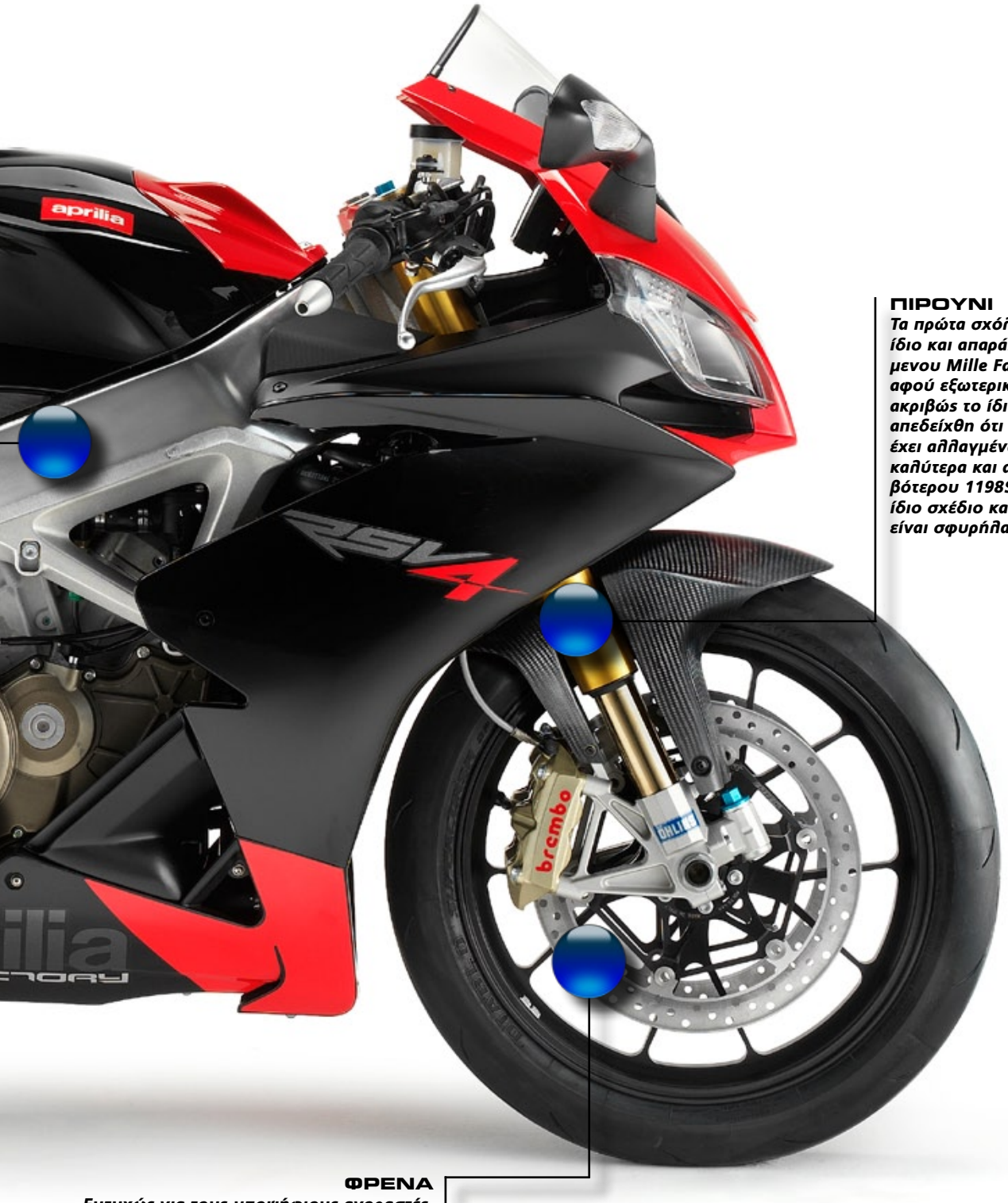
ΠΛΑΙΣΙΟ

Με μόνη διαφορά τη δυνατότητα ρύθμισης του ύψους του κινητήρα, το εξαιρετικό πλαίσιο είναι κοινό στο Factory και το R. Χάρη σε αυτό -και τη διάταξη του κινητήρα, φυσικά-, το RSV4 είναι το στενότερο 4κύλινδρο Superbike, με όποιο πλεονέκτημα του προσφέρει αυτό σε δυναμικά χαρακτηριστικά, εμφάνιση, ευελιξία και εργονομία.



ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Οι μεταβλητοί αυλοί δε φαίνονται, οπότε ο μόνος τρόπος να ξεχωρίσεις το μοτέρ του Factory από αυτό του R είναι το χρώμα στα καπάκια. Μαύρο στο απλό, χρυσό στο Factory, έτσι, για να τονίζεται η διαφορά στο υλικό κατασκευής (αλουμίνιο vs μαγνήσιο). Αισθητικά, προτιμώ τα μαύρα του απλού, καθώς κάνουν τον κινητήρα να φαίνεται ακόμα πιο μικρός απ' ότι είναι.



ΠΙΡΟΥΝΙ

Τα πρώτα σχόλια το ήθελαν να είναι ίδιο και απαράλλακτο με του απερχόμενου Mille Factory - και όχι άδικα, αφού εξωτερικά τουλάχιστον είναι ακριβώς το ίδιο. Στην πορεία όμως απεδείχθη ότι το Ohlins του RSV4 έχει αλλαγμένα σωθικά - και μάλιστα καλύτερα και από του πολύ ακριβότερου 1198S. Η ζάντα διατηρεί το ίδιο σχέδιο και στο R, μόνο που εδώ είναι σφυρήλατη και ελαφρύτερη.

ΦΡΕΝΑ

Ευτυχώς για τους υποψήφιους αγοραστές, η Aprilia ακολούθησε το δρόμο που χάραξε η Ducati με το 1098 και κράτησε τα ίδια, εξαιρετικά φρένα που γνωρίσαμε στο Factory και για το φθηνότερο μοντέλο. Monobloc ακτινικές Brembo με αποδεδειγμένη αξία, μεταλλικά σωληνάκια για μεγαλύτερη διάρκεια στην απόδοση και ακτινική τρόμπα Brembo με εξαιρετική αίσθηση.



> ...δίπλα στα γιαπωνέζικα, το RSV4 μοιάζει με γοργόνα στο κοπάδι με τα σκυλόψαρα...

έχουν παρακάνει. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι διακόπτες που συναντάμε σήμερα σε όλα τα Aprilia. Πέραν του ότι είναι ίδιοι από το Pegaso μέχρι το RSV4 Factory, η ποιότητά τους, αισθητικά και λειτουργικά, είναι το λιγότερο αμφιλεγόμενη.

Το οικονομικό παίζει μεγάλο ρόλο και στα κριτήρια επιλογής προμηθευτών όπως η SCAM, η εταιρεία που κατασκευάζει τις διάσημες τώρα πια μπιέλες των V4. Φαντάζομαι ότι η Carrillo, ο πιο γνωστός κατασκευαστής μπιελών στον κόσμο, δύσκολα θα έκανε παρόμοιο λάθος με αυτό που οδήγησε την Aprilia στην περίφημη ανάκληση, αλλά δεν νομίζω να χρέωνε την Aprilia τόσο φθηνά όσο η SCAM για τον ίδιο όγκο μπιελών, έτσι δεν είναι; Από την άλλη πλευρά, η πρωτοφανής αντιμετώπιση της Aprilia στο όλο θέμα μόνο θετικά σχόλια μπορεί να συγκεντρώσει, καθώς δεν είναι

Γκουντούφας
accessories



BERING DOCK
€190

ΚΑΙ ΚΑΛΕΣ... ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ !



BERING ASPEN 2 €200
BERING BARSTOW €415
BERING NEWTON €295
BERING FREEWAY €330
BERING GLORY €410
BERING MILANO €175
BERING MOJO €200



BERING OPTIC €335
BERING PROFIL €130
BERING RAFAL €420
BERING TEMPO €285
BERING TURISMO €440
BERING UNIT €140



COLORI BOWIE €199 -20% €159
COLORI DYLAN €339 -20% €271
COLORI EGO €250 -20% €200
COLORI FIGHTER €399 -20% €319
COLORI INOX €279 -20% €223
COLORI MORRISON €160 -20% €128
COLORI STORM €399 -20% €319
COLORI THUNDER €385 -20% €308

ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

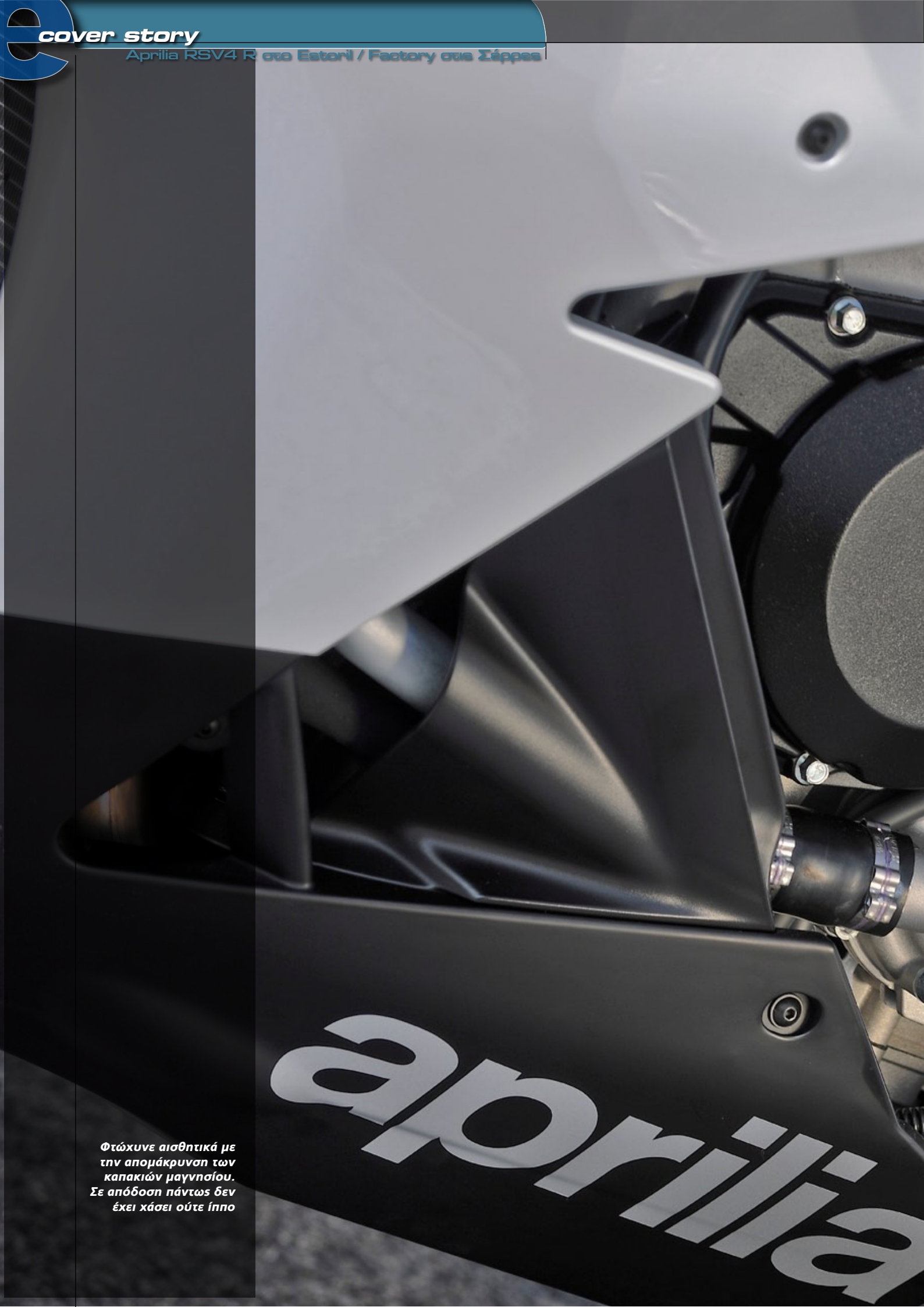
ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

Μιχαλακοπούλου 118 | www.goudoufas.gr | info@goudoufas.gr

Ώρες λειτουργίας | Δε-Τε 9.00-7.00 | Τρι-Πε-Πα 9.00-8.00 | Σα 10.00-3.00

ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ ΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΡΤΕΣ





Φτώχυνε αισθητικά με την απομάκρυνση των καπακιών μαγνησίου. Σε απόδοση πάντως δεν έχει χάσει ούτε ίππο



συνηθισμένο ένας κατασκευαστής να αντικαθιστά ολόκληρο τον κινητήρα, παρά μόνο το ελαττωματικό εξάρτημα. Φαντάζεστε πόσο εκνευρισμένοι θα ήταν οι πελάτες της Aprilia αν τους ανακοίνωναν ότι θα πρέπει να γίνει βίδες το μηχανάκι τους για να αλλαχτεί μια ελαττωματική μπιέλα. Εν αντιθέσει, ανέλαβαν μέχρι και το κόστος μεταφοράς προς το συνεργείο που θα εκτελέσει την αντικατάσταση κινητήρα και ανακοίνωσαν ότι το πρώτο service θα γίνει εξ' ολοκλήρου χωρίς χρέωση.

Αξίζει τα επιπλέον λεφτά το Factory;

Εδώ, η απάντηση είναι ίδια με αυτή που δίναμε για τα Ducati μέχρι το 2008, πριν το traction control: όχι. Παίρνοντας ως δεδομένο ότι μιλάμε για ένα μέσο αναβάτη που θέλει τη μοτοσυκλέτα του για 70% δρόμο και 30% πίστα, τα Ohlins του Factory και οι ελαφρύτερες ζάντες είναι πράγματα που πιθανότατα δεν θα αξιοποιήσει ποτέ. Ο λόγος δεν είναι η ανωτερότητα των συγκεκριμένων περιφερειακών απέναντι σε αυτά της απλής έκδοσης, αλλά η αδυναμία του μέσου αναβάτη να εκμεταλλευτεί ό,τι περισσότερο μπορούν να του προσφέρουν.

Αν πάλι το θέμα μας είναι το τι περισσότερο προσφέρουν οι αναρτήσεις και οι ζάντες, τότε η κουβέντα πραγματικά θα πάει πολύ μακριά, καθώς το απλό RSV4 R δεν φορά πράγματα για πέταμα - το αντίθετο μάλιστα. Με δυο λόγια, η διαφορά στην απόδοση των περιφερειακών της απλής έκδοσης με του Factory δεν είναι μεγάλη. Η αρχή και το τέλος της οδηγικής συμπεριφοράς μιας μοτοσυκλέτας είναι το πλαίσιο - που στην περίπτωσή μας είναι κοινό στις δύο μοτοσυκλέτες, εξαιρώντας φυσικά τη ρύθμιση ύψους του κινητήρα που απουσιάζει από το R.

Η ουσία είναι ότι, πέρα από τις αναρτήσεις, οι διαφορές δεν είναι ριζικές. Οι σφυρήλατες ζάντες του Factory για παράδειγμα, είναι μεν ελαφρύτερες αλλά μη φανταστείτε κάνα τρελό νούμερο. Δεν είναι ούτε μαγνησίου, ούτε carbon για να αλλάξουν ριζικά τη συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας στην είσοδο της στροφής. Πιο πολλά θα κερδίσετε επενδύοντας στη βελτίωση των οδηγικών σας ικανοτήτων, βελτιστοποιώντας τους χειρισμούς σας στην είσοδο της στροφής, παρά από τη μείωση του μη αναρτώμενου βάρους.

Και τι λέει απέναντι στο BMW;

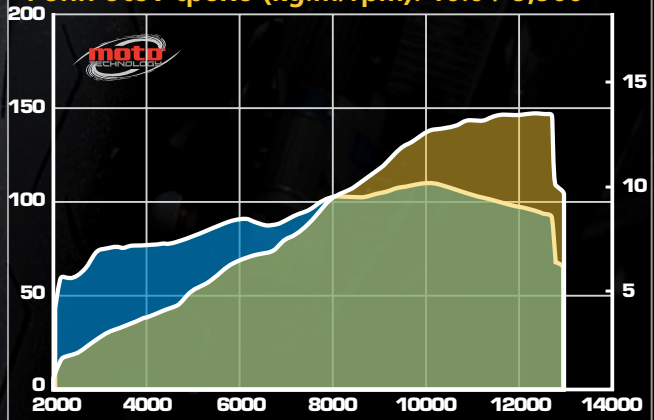
Αυτό δυστυχώς δεν μπορούμε να το απαντήσουμε - ακόμα. Όλοι γνωρίζουμε ότι το Aprilia και το BMW συγκεντρώνουν φέτος τη προσοχή του κόσμου, καθώς στην ουσία είναι οι δύο μοναδικές καινούργιες παρουσίες στην κατηγορία. Μόλις ανοίξει ο καιρός και οι συνθήκες το επιτρέψουν, θα επιχειρήσουμε να τα συγκρίνουμε στη πίστα των Σερρών - και όχι μόνο μεταξύ τους. Το μόνο που μπορούμε να απαντήσουμε με βεβαιότητα είναι ότι το BMW θα είναι πολύ πιο δυνατό και καλύτερα εξοπλισμένο στον τομέα των ηλεκτρονικών - πράγμα που θα μετρήσει ιδιαίτερα στη νέα τάξη πραγμάτων που διαμορφώνεται στην κατηγορία χάρη σε αυτά. <<



APRILIA RSV4 R
(RSV4 FACTORY)
PIAGGIO HELLAS A.E.
14,900€ (19,790€)

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 151.0 / 12,200
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.0 / 9,900



Το RSV4 Factory, με αριθμό πλαισίου 00168 και 7,190km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 25.2C, υγρασία 12%, ατμοσφαιρική πίεση 986.3mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,040 mm
Πλάτος:	735 mm
Ύψος:	1,120 mm
Μεταξόνιο:	1,420 mm
Ύψος σέλας:	845 mm
Βάρος κατασκευαστή:	184 κιλά (179)
Ρεζερβουάρ:	17 lt

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4T, V4 65°, υγρόψυκτος, 2x2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	999.6 cc
Σχέση συμπίεσης:	13:1
σχύς κατασκευαστή:	180 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.7 / 10,000 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος, μονόδρομος με ντίζα
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / 1.659
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.500 (16/40)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
	1η 2.600 / 11
	2α 2.063 / 14
	3η 1.700 / 17
	4η 1.455 / 20
	5η 1.308 / 22
	6η 1.222 / 24
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	291 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό (με ρυθμιζόμενο ύψος κινητήρα)
Γωνία κάστερ:	24.5°
Ίχνος:	105 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa (Ohlins)
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Sachs (Ohlins) με μοχλικό
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Metzeler Racetec Interact K3 (Pirelli Diablo Supercorsa), 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo monobloc 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.00 x 17 in
Ελαστικό:	Metzeler Racetec Interact K3 (Pirelli Diablo Supercorsa), 190/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

COMMUNICATION THESIS ADVERTISING

TAKE OFF!

Μην αφήνετε άλλο τα άλογα να κοιμούνται!

Σας παρουσιάζουμε με υπερηφάνεια το T2NE (T-TUNE). Το νέο επίσημο κέντρο ηλεκτρονικής διαχείρησης καυσίμου και νέο σημείο αναφοράς υψηλής απόδοσης για μοτοσυκλέτες, της Tecnomoto Performance.

Το T2NE είναι το επιστέγασμα της πολύχρονης τεχνογνωσίας και εμπλοκής με τη μοτοσυκλέτα, που πλαισιώνεται από τους πλέον έμπειρους και εξειδικευμένους συνεργάτες, οι οποίοι είναι πανέτοιμοι να σας γνωρίσουν και να μεταμορφώσουν τη μοτοσυκλέτα σας, όποια και αν είναι, σε ένα σύγχρονο εργαλείο δύναμης και αξοπιστίας.

Η διαδρομή προς την τελειότητα ξεκινάει με την πιό εξελιγμένη χαρτογράφηση διαχείρησης καυσίμου, μέσω ειδικού προγράμματος "Dynojet Tuning Link" επάνω σε δυναμόμετρο Dynojet 250i-Load Control.
Αυτή είναι σήμερα η ιδανικότερη και αποδεδειγμένα αξιόπιστη διαδικασία πλήρους αξιοποίησης όλων των εξαρτημάτων after market που έχει η μοτοσυκλέτα σας.

Μπορούμε βέβαια να ξεκινήσουμε από την αρχή όπου, αφού μελετήσουμε τις ανάγκες σας, θα προτείνουμε τον ιδανικότερο συνδυασμό εξαρτημάτων υψηλής απόδοσης και αφού τα τοποθετήσουμε, θα ρυθμίσουμε τη μοτοσυκλέτα σας αποτελεσματικά, με διαδικασίες που μόνο το T2NE μπορεί να προσφέρει.

Ολοκληρώνοντας, θα πάρετε μαζί σας (γραπτά και ηλεκτρονικά) αναλυτικά αποτελέσματα των ρυθμίσεων πρίν και μετά, ειδικά αυτοκόλητα και αναμνηστικά και φυσικά την υπόσχεσή οτι θα είμαστε δίπλα σας κάθε στιγμή που θα χρειαστείτε συμβουλές ή επιπλέον βελτιώσεις.

Και όλα αυτά σε μοναδικές εγκαταστάσεις για τα ελληνικά δεδομένα, που δημιουργήθηκαν από ανθρώπους που διαθέτουν κορυφαία τεχνογνωσία, κέφι και πάθος για τη μοτοσυκλέτα.

Καλωσήλθατε στο T2NE. Στο "ναό" της βελτίωσης.

Καλέσε στο 210 9242410 και ελάτε να το συζητήσουμε.

T2NE is the Official Technical Partner of Sin1oris Racing



TECNO MOTO performance
THE No1 PERFORMANCE SPECIALIST

Dynojet T2NE
TECNOMOTO OFFICIAL TUNING CENTER

THE MISSING LINK TO ABSOLUTE POWER!

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

ΞΥΛΙΝΟ ΔΑΠΕΔΟ

Epoque



Αυθεντική εμπειρία ξύλινου δαπέδου

Tarkett

THE ULTIMATE FLOORING EXPERIENCE

Σε επιλεγμένους συνεργάτες σε όλη την Ελλάδα
www.tarkett.gr Tel.:+302106745340

racing



Ο Eric Buell δε βάζει κάτω τα όπλα, στήνει το εργαστήριό του και κοιτάζει προς όλες τις κατευθύνσεις, μέχρι και ανατολικά του Ατλαντικού Ωκεανού


BUELL
BUELL
SUNOCO
AMA
PRO ROAD RACING
DUNLOP
DUNLOP

Για πόσο ακόμα τα 800;

Υποτίθεται πως μέχρι να αρχίσει η σεζόν των MotoGP τον Απρίλιο θα έχει ανακοινωθεί ο πλήρης τεχνικός κανονισμών της επόμενης μέρας της μεγάλης κατηγορίας που θα έλθει το 2012. (Καλά, όλα τα μοιραία τότε θα συμβούν: Η συντέλεια του κόσμου, τα χιλιάρια MotoGP, η λήξη της διορίας της κυβέρνησης για να ρίξει το έλλειμμα κάτω από το 4%.)

Όσοι παρακολουθείτε την αγωνιστική επικαιρότητα παρακολουθείτε να αναδύονται συνεχώς νέες πληροφορίες για τις συζητήσεις-διαπραγματεύσεις σχετικά με την ανανέωση της κατηγορίας. Η κατάσταση παραμένει ρευστή, αλλά μέσα σε όλα παρατηρούμε κάποιες γενικές τάσεις ανακύκλωσης.

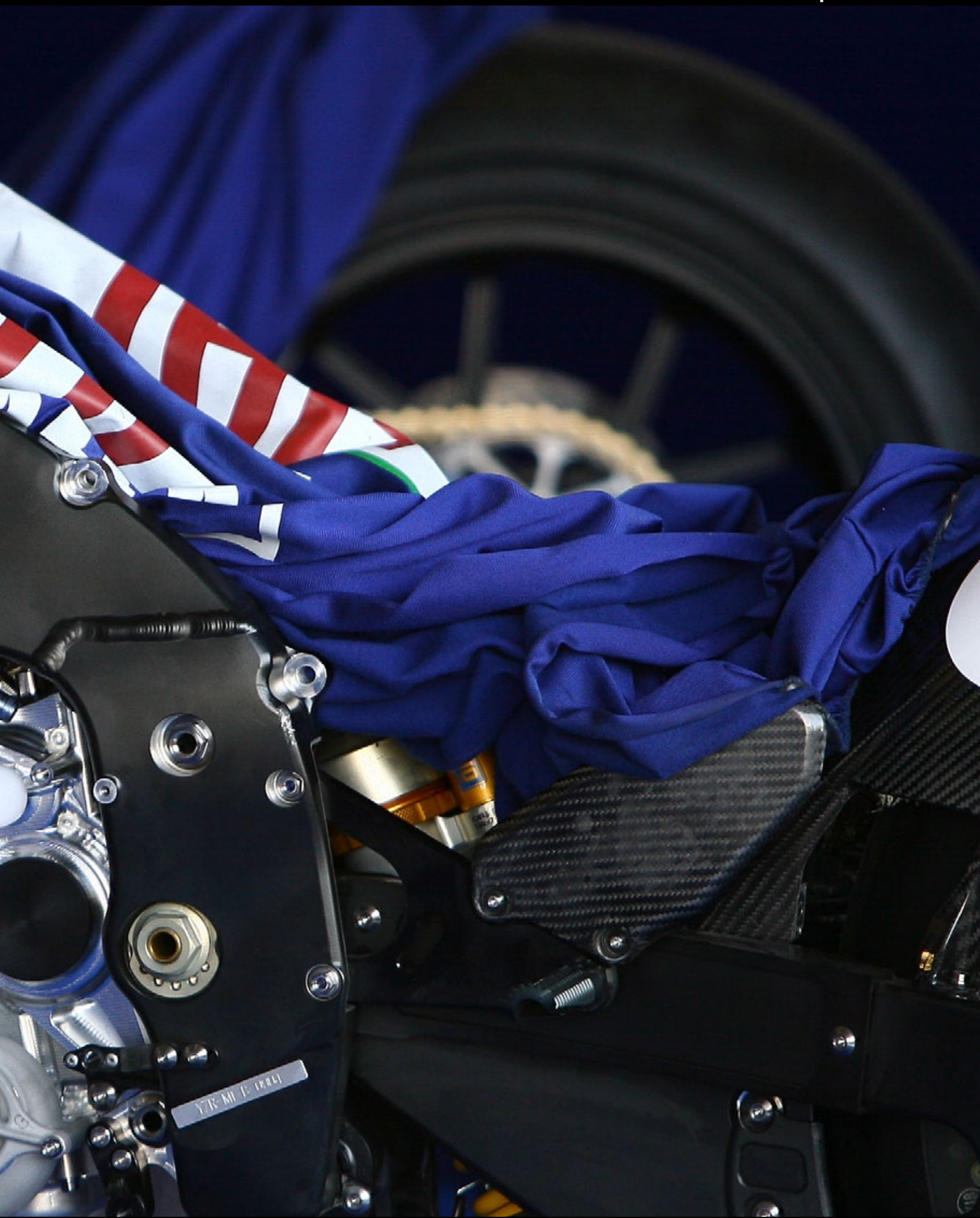
Θυμάστε πριν μερικούς μήνες τον Ezpeleta (Dorna) να σκέφτεται χιλιάρια παραγωγής για τις ιδιωτικές ομάδες; Συζητούσε μέχρι και ξεχωριστό βάθρο γι' αυτούς. Ε λοιπόν, τώρα μαθαίνουμε πως η Ένωση Κατασκευαστών (MSMA) ζήτησε στη συνεδρίαση της Επιτροπής των MotoGP να βρεθεί τρόπος να παραμείνουν και τα 800 στο πρωτάθλημα.

Δε θέλει και πολλή σοφία το σκεπτικό: Οι κατασκευαστές επένδυσαν αμέτρητα κεφάλαια πάνω στις αγωνιστικές 800cc και δε φέρονται ιδιαίτερα πρόθυμοι να τις πετάξουν τόσο γρήγορα. Δεν έχουν αποσβέσει ακόμη. Πιέζουν λοιπόν για μια ενδιάμεση κατάσταση όπου τα τωρινά MotoGP θα μπορέσουν να συνυπάρξουν με οποιοδήποτε χιλιάρι πληροί τους ανακοινωθέντες περιορισμούς, ήτοι διάμετρο εμβόλου μικρότερη από 81 mm, μέχρι τέσσερις κυλίνδρους και μέχρι 1,000cc. Εδώ έχει εστιάσει η Επιτροπή, οι τεχνικοί γκουρού της αναζητούν τη φόρμουλα που θα κάνει τις διάφορες μοτοσυκλέτες φαινομενικά ισοδύναμες.

Μυρίζει πάλι ένα κλασικό επικοινωνιακό σχέδιο αλά Dorna, όπου μέσα από τυχαίους πυροβολισμούς στον αέρα, κυκεώνα βαρύγδουπων δηλώσεων και σποραδικές ανατροπές έρχεται σιγά-σιγά στην επιφάνεια αυτό που αρχικά είχε εκσφενδονίσει κάποτε στα τυφλά ο Carmelo Ezpeleta: ένα μικτό πρωτάθλημα 800 και 1000, με εργοστασιακά πρωτότυπα και παράγωγα μοντέλων παραγωγής. Και ποιος ξέρει αν ανοίξουν εν τέλει και οι αποθήκες των εργοστασίων και διατεθούν και τα εργοστασιακά των 990cc (πλην του V5 της Honda) σε ενδιαφερόμενες ιδιωτικές ομάδες; Αυτή τη στιγμή όλα παίζουν. Ένας είναι ο εμφανιζόμενος ως πρώτος στόχος: η αύξηση των συμμετοχών στο πρωτάθλημα που δε λέει να ξεκολλήσει από το οριακά αρνητικό 17.

Την πέταξε τη σπόντα του τις προάλλες ο Herve Poncharal (Tech 3, IRTA): "Και τα Moto2 ήταν προγραμματισμένα να αρχίσουν το 2011, είπαν να τρέξουν μια υβριδική χρονιά και κανένας δεν ήθελε πια 250... Όλα είναι ρευστά. Τι θα γίνει αν του χρόνου βρεθούμε με 14 μοτοσυκλέτες; " Θα βρεθεί η φόρμουλα σε μια μέρα να μπουν μέσα κι άλλοι όπως-όπως, λέμε εμείς.

Προφανώς πως το, κατά Kenny Roberts Sr, θανάσιμο λάθος της Dorna εξακολουθεί: ο έλεγχος των κανονισμών παραμένει στην MSMA, ειδικά τώρα που κάθε απειλή για αποχώρηση ομάδας συνιστά μαχαιριά στην καρδιά των διοργανωτών. Οι ίδιοι Κατασκευαστές που την εποχή των παχιών αγελάδων εκτόξευαν τα κόστη στο υπερπέραν, τώρα προκειμένου να μείνουν στεγνοί στη μπόρα είναι ικανοί να τρέξουν με πατίνια.



Racing Gossip



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



Η ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

Στη Sepang ανακοινώθηκε πως διακόπτεται η ελεύθερη μετακίνηση των δεδομένων μεταξύ των δύο αναβατών της Fiat Yamaha.

Πρόκειται για άλλο ένα επεισόδιο στην κόντρα δύο ομόσταυλων και συνδιεκδικητών του τίτλου. Ο Lorenzo εξασφάλισε πέρυσι βάσει συμβολαίου ισάξια μοτοσυκλέτα και άρχισε να διεκδικεί ρόλο στην εξέλιξη. Καθισμένος δίπλα στον, έχοντα μόλις κάνει την ανακοίνωση, πρόεδρο Nakajima, ο Ιταλός απάντησε σε σχετική ερώτηση στη συνέντευξη Τύπου: "Ο Jorge έχει δείξει την ταχύτητά του και την καλή διάθεση να στήνει τη μοτοσυκλέτα του. Όλοι στην ομάδα συμφωνούν, είναι δύο χρόνια εδώ και μπορεί να τραβήξει το δρόμο του. Ζητά επίσης περισσότερο ρόλο στην εξέλιξη, οπότε νομίζω το σωστό είναι να κάνει ο καθένας τη δική του δουλειά."

Jorge Lorenzo, αμέσως μετά: "Δεν έχω τίποτε να σχολιάσω γι' αυτό."

Μυρίζει έντονα μπαρούτι στο γκαράζ της Yamaha – πάλι.

ΦΕΥΓΕΙ Ο SACCHI ΑΠΟ ΤΗΝ APRILIA;

Ετοιμάζεται διαζύγιο μεταξύ της εταιρείας και του ανθρώπου που ουσιαστικά "είναι" το αγωνιστικό της πρόγραμμα εδώ και τρεις δεκαετίες.

Ο Giampiero Sacchi βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των αγωνιστικών δραστηριοτήτων της Aprilia από τη δεκαετία του '80 και από τα χέρια του έχουν περάσει οι περισσότεροι σπουδαίοι πρωταθλητές που ξεκίνησαν από τις μικρές κατηγορίες. Τώρα θεωρείται σχεδόν σίγουρο πως ο Sacchi θα αποχωρήσει από την Aprilia και μάλιστα φέρεται να έχει δηλώσει πως δεν επιθυμεί να παραβρίσκεται στην επίσημη παρουσίαση της ομάδας SBK.

Τα Ιταλικά μέσα μεταδίδουν πως ο Sacchi βρισκόταν σε διαρκή κόντρα με τον γενικό διευθυντή της Aprilia, Leo Mercanti, γεγονός που στην πορεία του χρόνου δημιούργησε προβλήματα στη λειτουργία της εταιρείας και εκνεύρισε πολύ τον πρόεδρο του Ομίλου Piaggio, Roberto Collanino.

Παράλληλα, η συγκυρία σπρώχνει τον Sacchi προς την έξοδο έτσι κι αλλιώς. Η Aprilia "έχασε" τα 250 και τελευταία στιγμή αποσύρθηκε από τη Moto2, ρίχνοντας περισσότερο βάρος στα SBK, όμως ο ίδιος έχει περάσει όλη του την καριέρα σχεδόν στα GP και ακούγεται πως δεν είναι διατεθειμένος να αφοσιωθεί μόνο στην ομάδα του WSBK. Έτσι κι αλλιώς δε νομίζουμε να δυσκολευτεί να βρει δουλειά σε οποιαδήποτε βαθμίδα των GP.

Ίσως λοιπόν απλά να έχουμε μια ευθυγράμμιση των αστεριών: Η διαμάχη κορυφής στην Aprilia κοστίζει αναπόφευκτα μια καρέκλα και, βολικότατα, είναι αυτή της οποίας ο κάτοχός ήταν ήδη με το ένα πόδι έξω…



ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Οι μάχες μαίνονται και η κυβέρνηση του Isle of Man παίρνει θέση…

Για τη διαμάχη μεταξύ FIM και TTXGP τα λέγαμε και στο προηγούμενο τεύχος. Ένα μήνα πριν η TTXGP έδειχνε να έχει τα νιάτα της μάχης, στήνοντας ένα παγκόσμιο ηλεκτρικό πρωτάθλημα ταχύτητας με περισσότερους αγώνες από το ασθενικό e-Power FIM. Μόνο που η Παγκόσμια Ομοσπονδία έχει τον τρόπο της.

Μόλις πρόσφατα λοιπόν η τοπική κυβέρνηση του Isle of Man ανακοίνωσε πως και στην οργάνωση του 2010 περιλαμβάνεται ένας αγώνας μηδενικών ρύπων, διάρκειας μόλις ενός γύρου, ο οποίος φέτος θα ονομαστεί TT Zero, θα γίνει κανονικά υπό την αιγίδα της FIM και διοργανωθεί από την "εγκεκριμένη επισήμως" ACU Events Ltd. Έχουμε έτσι ένα κανονικότατο κρέμασμα στην TTXGP, η οποία είχε δώσει το όνομά της στον πρώτο τέτοιο αγώνα που έγινε πέρυσι στο Νησί.

Στα πιο αγωνιστικά θέματα, για το 2010 θεσπίστηκε ειδικό έπαθλο 10,000 στερλινών για την ομάδα που θα κάνει ένα γύρο με μέση ταχύτητα 100 m/h. Πέρυσι, η νικήτρια μοτοσυκλέτα της Team Agni γύρισε με 87.4 m/h.

Ο GARRY MC COY ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ!

Η νεοσύστατη FB Corse μόλις ανακοίνωσε την πρόσληψη του Garry Mc Coy για τη σεζόν του 2010 στα MotoGP.

Η Ιταλική ομάδα μετονομάζεται σε FB Oral μετά από τη σχετική συμφωνία συνεργασίας που εξασφάλισε και βρίσκει τον αναβάτη που θα αναλάβει το δύσκολο έργο της εξέλιξης μιας μοτοσυκλέτας ολοκαίνουργιας και εν πολλοίς άγνωστης δυναμικής. Λίγες εβδομάδες πριν η Triumph ξαφνικά και απροειδοποίητα "άφησε ελεύθερο κοινή συναινέσει" τον Mc Coy από το WSS προκειμένου να δώσει τη Daytona 675 του στον Chaz Davies που επέστρεψε μετά από τρία χρόνια στο Αμερικανικό πρωτάθλημα AMA (SS και Formula Xtreme).

Υπενθυμίζουμε πως οι Ιταλοί φέρονται να έχουν εξασφαλίσει τον τρικύλινδρο κινητήρα που κάποτε σχεδίαζε η BMW (με τεχνολογία από τα δικά της μονοθέσια F1) για να μπει στα MotoGP των 990cc.

Μάλιστα, η ομάδα προετοιμαζόταν για μια επίσημη παρουσίαση στις 21 Ιανουαρίου στην έδρα της στο Μιλάνο, ωστόσο αυτή αναβλήθηκε για τις 11 Φεβρουαρίου, με επίσημη αιτιολογία την ασθένεια ενός εκ των ιδιοκτητών της, Andrea Ferrari.

Στην πορεία, οι φήμες (που έφτασαν σε βαθμό υπογραφής προσυμφώνου εργασίας) ήθελαν συνεργασία με τον John Hopkins, ο οποίος όμως μόλις ανακοίνωσε τη συνεργασία του με τη Suzuki για το πρωτάθλημα AMA SBK.

Πάντως ας σημειώσουμε πως η FB Oral επισήμως ακόμη δεν έχει υπογράψει με τη Dorna για τη συμμετοχή της.



TT
ZERO
ISLE OF MAN

ALITALIA APRILIA

Μόλις βρήκαν το δρόμο τους προς τη δημοσιότητα οι πρώτες επίσημες φωτογραφίες της Aprilia RSV4 που θα τρέξουν οι Max Biaggi και Leon Camier στο WSBK.

Η είδηση προφανώς δεν αφορά στη μοτοσυκλέτα αυτή καθαυτή, αλλά εστιάζει περισσότερο στα πλαστικά της και πιο συγκεκριμένα στο νέο κεντρικό χορηγό. Πρόκειται για την Alitalia, στην οποία πλέον η Piaggio Group κατέχει το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών. Ο πρόεδρος του Ομίλου, Roberto Colaninno, φροντίζει τρόπον τινά να "παντρέψει" τις εταιρείες που πλέον δραστηριοποιούνται υπό την ίδια σκέπη.

Εξ ου και η επίσημη παρουσίαση στο αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης, δίπλα στα αεροπλάνα της περίφημης Ιταλικής εταιρείας.



ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΤΗΚΕ Ο LORENZO

Η αγορά μικρού αγροτεμαχίου κατά την προπόνηση με MX θα τον κρατήσει εκτός των επόμενων δοκιμών στη Sepang.

Έκανε το καθήκον του στις πρώτες επίσημες δοκιμές του 2010 στη Μαλαισία και μετά γύρισε στην πατρίδα του για να συνεχίσει το προσωπικό του πρόγραμμα προπόνησης. Ο οποίο περιλαμβάνει και κάμποσο MX, στη διάρκεια του οποίου οι 22χρονος Ισπανός είχε μια πτώση με λίγα χιλιόμετρα, 30 km/h για την ακρίβεια, τα οποία όμως αποδείχθηκαν μοιραία για το χέρι του.

Ένα ρωγμώδες κάταγμα στο πρώτο μετακάρπιο και ένας εξαρθρωμένος αντίχειρας ήταν το αποτέλεσμα, ο νεαρός μεταφέθηκε αμέσως στο νοσοκομείο στη Βαρκελώνη όπου χειρουργήθηκε από τον δόκτορα Augusto J. Casanovas και απέκτησε μια μικρούλα πλάκα τιτανίου στον καρπό του.



Σύμφωνα με τους γιατρούς η περίοδος ανάρρωσης θα είναι το λιγότερο ένας μήνας, καθώς η αρχική οδηγία μιλά για τέσσερις ως έξι εβδομάδες με νάρθηκα, οπότε ο Lorenzo χάνει σίγουρα τις επόμενες δοκιμές στη Sepang στα τέλη Φλεβάρη. Τώρα πρέπει να προετοιμαστεί για τις τελευταίες δοκιμές που θα γίνουν στο Κατάρ λίγο πριν τον πρώτο αγώνα της σεζόν τον Απρίλη.

ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ Η BIMOTA HB4;

Πιστέψαμε πως θα δούμε ξανά μια Bimota με μοτέρ Honda μετά από ένα τέταρτο του αιώνα, μα ακόμη οι Ιταλοί μας κρατούν σε αγωνία.

Η επιστροφή της Bimota στα GP είχε προαναγγελθεί στην κατηγορία Moto2, με μια μοτοσυκλέτα που θα έτρεχε η FB Corse. Κυκλοφόρησαν φωτογραφίες, ακούστηκαν πληροφορίες και φήμες, η FB Corse έδειχνε πολύ δραστήρια με προγραμματισμένη παρουσίαση των αγωνιστικών της ομάδων σε MotoGP και Moto2, φλέρταρε σε βαθμό σίριαλ με τον John Hopkins, μα τελικά μόνο η υπογραφή του Garry Mc Coy είναι επίσημη – και η απώλεια του Hopper. Η παρουσίαση ματαιώθηκε (επισήμως: για λόγους υγείας ενός εκ των ιδιοκτητών) για τα μέσα Φεβρουαρίου, ενώ το σχέδιο Moto2 είναι εντελώς στον αέρα. Ως τούδε η προσωρινή λίστα συμμετοχών της νεοσύστατης κατηγορίας δεν περιλαμβάνει τη Bimota HB4, ούτε την ομάδα της FB Corse.



Racing Gossip

Ο HOPPER ΣΤΟ AMA SBK

Μετά από πολλά δράματα με την FB Corse και τα MotoGP, ο John Hopkins κατέληξε στο προφανές: Suzuki, GSX-R1000, AMA SBK.

Η επιστροφή στα πάτρια εδάφη είναι η τελική απόφαση του John Hopkins μετά από μια τρικυμιώδη και επίπονη περιπέτεια στα παγκόσμια πρωταθλήματα. Συμφώνησε με την ομάδα Team Hammer, η οποία πλέον μετονομάζεται σε M4 Monster Suzuki χάρη στη γνωστή προσωπική χορηγία του ενεργειακού ποτού που κουβαλά παντού μαζί του. Η ομάδα δεν είναι ακριβώς "εργοστασιακή", μα ο ίδιος βρήκε πολύ δυνατή τη μοτοσυκλέτα και πιστεύει πως θα έχει την ευκαιρία να παίξει για τον τίτλο –ειδικά τώρα που τα μεγάλα ονόματα έχουν σκορπίσει σε διάφορα πρωταθλήματα.

Το ενδιαφέρον της υπόθεσης είναι πως αυτή η ανακοίνωση πρέπει να ήταν μια μαχαιριά στην καρδιά της FB Corse. Φαίνεται πως οι Ιταλοί πόνταραν πολύ στο ρευστό της Monster και η φυγή του τους έπεσε βαριά. Τα κουτσομπολιά, πάντως, λένε πως του τα μασούσαν του Hopper, μια θα έτρεχαν "επιλεγμένους αγώνες", μια όλο το πρωτάθλημα, μοτοσυκλέτα δεν έχουν δείξει ακόμη, ε δεν ήθελε και πολύ ο άνθρωπος. Με τα όσα τράβηξε τα δύο τελευταία χρόνια, το μόνο που χρειάζεται είναι μια ήσυχη χρονιά με μια αξιόλογη μοτοσυκλέτα να ηρεμήσει και να βρει τον καλό του εαυτό. Πάντως, αν ο Hopper είχε δίκιο που τρόμαξε με τους Ιταλούς, ο έτερος απελπισμένος Mc Coy την έχει πατήσει.



ΜΙΑ ΜΠΡΙΖΟΛΑ ΓΙΑ ΤΟ BALATONRING

Θα γίνει, δε θα γίνει, θα προλάβει, δε θα προλάβει, ιδού η απορία.

Πέρυσι τέτοια εποχή, το πρόγραμμα των GP προέβλεπε ένα 18ο αγώνα στην Ουγγαρία, στο Balatonring. Εν τέλει η πίστα δεν κατάφερε να έχει ολοκληρωθεί στην ώρα της, η ημερομηνία έμεινε κενή και φέτος επανήλθε στο πρόγραμμα του 2010. Μόνο που ακόμη δεν είναι έτοιμη.

Τον περασμένο Οκτώβρη η Επιτροπή Ασφαλείας των Αναβατών MotoGP επισκέφθηκε το Balatonring και, φεύγοντας, ο Loris Capirossi στοιχημάτισε με τον Carmelo Ezpeleta ένα δείπνο με μπριζόλα πως ούτε το 2010 θα προλάβουν να είναι έτοιμοι οι Ούγγροι.

Μόνο που τώρα η Dorna βγήκε και ανακοίνωσε πως όλα βαίνουν καλώς με το Balatonring και πως στις 19 Σεπτεμβρίου ο κόσμος των GP θα γνωρίσει μια νέα πίστα στις όχθες της πανέμορφης λίμνης Balaton. Όπερ σημαίνει πως ο κύριος Capirex πρέπει να αρχίσει να σκέφτεται πού θα κεράσει καλά κοψίδια τον μεγάλο αφεντικό.



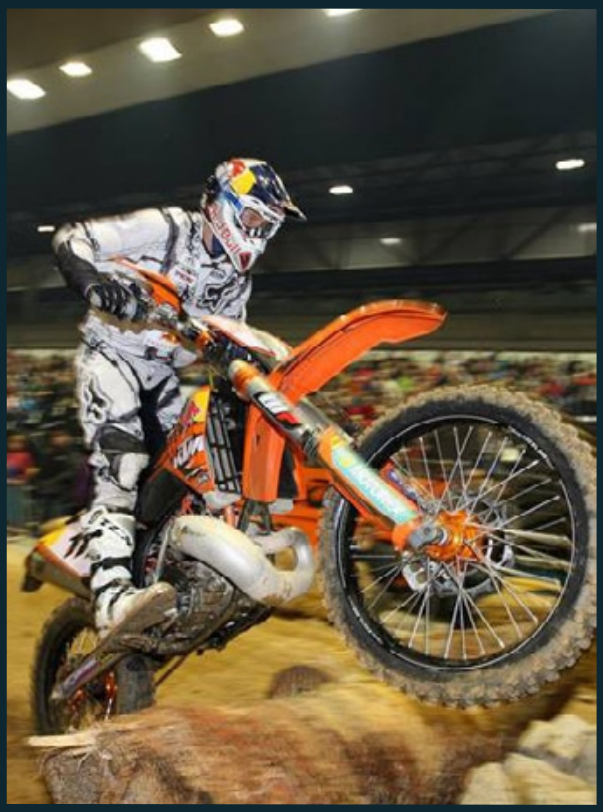


ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΥΠΕΛΛΟ INDOOR ENDURO

Blazusiak και KTM σαρώνουν τον τίτλο έναν αγώνα προ του τέλους.

Στον προτελευταίο από τους τέσσερις αγώνες του Παγκοσμίου Κυπέλλου FIM Indoor Enduro που έγινε στο Vigo της Ισπανίας, ο Πολωνός αναβάτης της KTM Tadeusz 'Taddy' Blazusiak επικράτησε ολοκληρωτικά και συμπλήρωσε τους βαθμούς που χρειαζόταν για να κατακτήσει την πρωτιά και μαθηματικά. Οι πρώτοι πέντε της βαθμολογίας ως τώρα είναι:

1. Tadeusz Blazusiak, Πολωνία, KTM, 135 βαθμοί
2. Ivan Cervantes, Ισπανία, KTM, 87
3. Joakim Ljunggren, Σουηδία, Husaberg, 74
4. Graham Jarvis, Αγγλία, Sherco, 56
5. Daniel Gibert, Ισπανία, Yamaha, 42



SUZUKI-RIZLA ΓΙΑ ΑΛΛΑ ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ

Πάλι καλά δηλαδή, γιατί με το στραπάτσο που έχουν φάει οι γιαπωνέζικες τσέπες, ένα τέτοιο έλειπε από τη Suzuki για να δέσει η κρέμα.

Με μεγάλη χαρά και ανακούφιση η Suzuki ανακοίνωσε πως θα συνεχίσει να πορεύεται στον δύσκολο των MotoGP δρόμο με βασική σύμμαχο τη Rizla το 2010 και 2011. Αυτό σημαίνει γαλάζια GSV-R, τις γνωστές και απολαυστικότατες γαλάζιες μπατσίνες της Rizla και μια καλή ένεση μετρητού σε ετήσια βάση για να μπορέσουν οι Ιάπωνες να περάσουν αυτήν την τρικυμία. Φέτος με τον Alvaro Bautista δίπλα στον Loris Capirossi θέλουν να ελπίζουν σε κάτι καλύτερο. Παρομοίως κι εμείς.



ERIC BUELL RACING

"Εχω πολλά ψωμιά ακόμη μέχρι να τα παρατήσω..."



Όσο δυνατό πλήγμα κι αν ήταν η βύθιση της εταιρείας του εν μέσω τρικυμίας στη Harley-Davidson, ο Eric Buell δε μένει με σταυρωμένα χέρια. Το νέο του αγωνιστικό εργαστήρι ονομάζεται EBR, από το όνομά του και το 'Racing', και ουσιαστικά συνεχίζει αυτό που ξεκίνησε το κύκνειο άσμα της Buell, την υγρόψυκτη σειρά 1125R που για πρώτη φορά απαρνιόταν τους δικύλινδρους της H-D για ένα πιο σύγχρονο συνολάκι Rotax. Παρέα με κάποιες αγωνιστικές εκδόσεις των αερόψυκτων XB12, η πιο δυνατή του πρόταση είναι το 1190 RR, το οποίο πατά στον κινητήρα παραγωγής του 1125 και είναι προετοιμασμένο σε τρία διαφορετικά πακέτα για αγωνιστική και μόνο χρήση. Οι πρώτες δύο μοτοσυκλέτες πουλήθηκαν ήδη στην Pegasus Race Team για το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Sound of Thunder.

Η EBR εύκολα ή δύσκολα δείχνει πως θα τα καταφέρει, κυρίως λόγω του εξαιρετικού ονόματος του ιδιοκτήτη της και της πληθώρας μικρών κατηγοριών στις Η.Π.Α. όπου οι μοτοσυκλέτες του ήδη τρέχουν χρόνια σε πρόσφορο έδαφος, μα ίσως το πιο ενδιαφέρον είναι η, κατά τον Buell, δήλωση για αναβάθμιση του 1190 "στην κορυφή της σύγχρονης τεχνολογίας των δικύλινδρων superbikes" και η παροχή European Spec αγωνιστικού μοντέλου. Αν μη τι άλλο, ο Eric Buell θα προσεύχεται κάθε βράδυ να εμφανιστεί ιδιωτική ομάδα για το παγκόσμιο SBK (ή STK). Όσο κι αν ενδέχεται να μην είναι ανταγωνιστικός, φανταστείτε την προβολή…



Racing Gossip

Η LAMBRETTA ΣΤΑ GP 125

Καλά ακούσατε, η Lambretta Reparto Corse με έδρα στη Μπολόνια της Ιταλίας θα τρέξει του χρόνου στα 125!

Στην επίσημη λίστα συμμετοχών των GP125 συναντάμε μια ομάδα δύο αναβατών με την επωνυμία Lambretta Reparto Corse και αναβάτες τον Ισπανό Luis Salom και τον Ιταλό Marco Ravaioli. Ψάχνοντάς το λιγάκι, βέβαια, ανακαλύπτουμε πως και πέρυσι η ίδια πάνω-κάτω μοτοσυκλέτα και ομάδα μηχανικών έτρεχε με το λογότυπο της Κινέζικης Loncin.

Για την ιστορία η θρυλική εποχή της Lambretta, αυτή που άνθισε υπό τον Ferdinando Innocenti, έληξε επισήμως το 1972. Έκτοτε το όνομα ανήκει στην Ινδική Scooters India Limited, η οποία ουσιαστικά ξεκίνησε και άνθισε πατώντας πάνω στο τελευταίο "γνήσιο" μοντέλο της Innocenti Lambretta, GP 150. Σήμερα οι Ινδοί είναι ιδιαίτερα πρόθυμοι να "νοικιάσουν" το θρυλικό όνομα και την τεχνογνωσία τους σε κάθε ενδιαφερόμενο. Γεγονός που εξηγεί εύκολα την ύπαρξη της Loncin στα GP σε συνεργασία με μια αγωνιστική ομάδα που ακούει στο Lambretta Reparto Corse, καθώς και τη νέα σειρά "Ασιατικών" Lambretta που συναντάμε τα τελευταία χρόνια στην EICMA του Μιλάνου να προσπαθεί να αντιγράψει τις θρυλικές αντι-Βέσπες των Mods.

Πιθανότατα η ίδια εξήγηση φέρνει τη φετινή μετονομασία της ομάδας στα 125: Τώρα που η "παλιά" Ευρωπαϊκή σχολή είναι της μόδας, γιατί να μην προβάλουμε το δυνατότερο λογότυπό μας στους αγώνες; Το Lambretta είναι απείρως πιο αναγνωρίσιμο από το Loncin, πόσο μάλλον από το Scooters India. Όπως λέει και ο διευθυντής μάρκετινγκ της Lambretta, Juhn Scully:

"Θα έχει πλάκα να τρέξουμε με τα μεγάλα παιδιά και να δούμε τι θα γίνει. Είμαστε αποφασισμένοι να πάμε καλά και να αναπτύξουμε τεχνολογία που νικά στους αγώνες, την οποία μετά θα μεταφέρουμε στα μοντέλα δρόμου για να ξανακάνουμε τα σκούτερ της Lambretta τα πιο τεχνολογικά εξελιγμένα της αγοράς."



Γκουντούφας

accessories



Ασφάλεια και επιδόσεις... στην κόψη!

SHOEI

Get it On

X-SPIRIT



BLACK | VERMUELEN TC-1 | KAGAYAMA TC-5

XR1100



BLACK | MAT BLACK | PEARL GREY | DIABOLIC CIMMERIAN



CONQUISTA | HADRON TC-9 | MONOLITH TC-1 | MONOLITH TC-5 | SWELL TC-5

RAID II



BLACK | PEARL GREY | COUTURE TC-7

XR1000



CAMINO TC-5 | CAMINO TC-6 | DIABOLIC NIGHTWING TC-1 | CREST TC-5 | ARTIFACT TC-1

MULTITEC



BLACK | PEARL GREY

ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ | 210 74 83 876 | 210 74 84 891

Μιχαλακοπούλου 118 | www.goudoufas.gr | info@goudoufas.gr

Ώρες λειτουργίας | Δε-Τε 9.00-7.00 | Τρι-Πε-Πα 9.00-8.00 | Σαβ 10.00-3.00

ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ ΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΡΤΕΣ

VISA MasterCard

Racing Gossip

TEAM YOSHIMURA WSBK

Ένα σπουδαίο όνομα επιστρέφει στο παγκόσμιο προσκήνιο, έστω και για λίγο.

Η αγωνιστική ομάδα με τις ρίζες από την ιστορική εποχή του Pop Yoshimura ανακοίνωσε πως θα συμμετάσχει και επισήμως φέτος στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα SBK ως wild card σε τρεις αγώνες. Στο Assen (25/4), στην Imola (26/9) και στον τελευταίο αγώνα στο Magny Cours (3/10). Στην Ολλανδία και στη Γαλλία αναβάτης θα είναι ο έμπειρος από WSBK, Yukio Kagayama, ενώ στην Ιταλία θα τρέξει ο Daisaku Sakai, ο τακτικός αναβάτης της ομάδας στο Ιαπωνικό πρωτάθλημα.

Παράλληλα η ομάδα θα τρέξει ξανά στις 8 Ώρες της Suzuka, όπου πέρυσι κέρδισε με αναβάτες τους Kagayama, Sakai και τον αναβάτη εξέλιξης των MotoGP Nobuatsu Aoki.



BMW ΜΕ ΠΛΑΙΣΙΟ HUSQVARNA

Η Husqvarna συνδράμει με την εμπειρία της στη βελτίωση του BMW G450X στο WEC και φημολογείται και MX συνέχεια.

Οι δύο σπουδαίοι Φιλανδοί αναβάτες της BMW Juha Salminen και Marko Tarkkala του χρόνου θα τρέξουν στην E2 με ένα ολοκαίνουργιο G450X. Η βασική του καινοτομία είναι ένα νέο πλαίσιο που σχεδιάστηκε με τη βοήθεια της Husqvarna και έρχεται να λύσει αυτό που στο Μόναχο θεωρείται ως το σημαντικότερο μειονέκτημα της μοτοσυκλέτας τους απέναντι στο ανταγωνισμό. Συνεπώς η εργοστασιακή ομάδα πλέον θα ονομάζεται BMW-Husqvarna Motorsport.

Παράλληλα, ακούγονται φήμες πως ετοιμάζεται μια μοτοσυκλέτα με μοτέρ BMW και πλαίσιο Husqvarna για το Παγκόσμιο MX και, μάλιστα, προοιωνίζεται ως πρώτος αναβάτης της ο Ιταλός Alex Savlini.

Οι Γερμανοί επεκτείνονται και το κάνουν με προσεκτικά μελετημένο σχέδιο και αποτελεσματικά εφόδια.



SPIDI
ON TRACK

MOTORSPORT LIFESTYLE



GARA LEATHER



LEGEND LEATHER

★★★★★
SAFETY LAB
SPIDI® PROTECTION RESEARCH

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

www.motomarket.gr | www.motorshop.gr

Αθήνα
Λ. Συγγρού 226 - 210 95 65 525
Καλλιρόης 43 - 210 92 22 349 - SPIDI Store
Μιχαλακοπούλου 199 - 210 77 10 149
Πεντέλης 108 Β - Μαρούσι - 210 61 31 830

Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 89 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 615

MOTO MARKET® motorcycle accessories



Αρχίσαμε

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: Ducati, Honda, Yamaha, Motogp.com, αρχείο eBike.gr



Σας έλειψαν τα GP; Η δράση επανήλθε στις αρχές του Φλεβάρη στη Sepang και μύρισε πολύ ξύλο για τη σεζόν του 2010. Οι τέσσερις εξωγήινοι', πάντως, εύκολα ή δύσκολα ξεχώρισαν και πάλι



>> 1ος εξωγήινος

Είχατε καμιά αμφιβολία; Η Yamaha δείχνει να έχει το πιο ετοιμοπόλεμο αγωνιστικό αυτή την εποχή και οι αναβάτες της ήταν γρήγοροι με το καλημέρα. Ειδικά ο Valentino Rossi που έπιασε κορυφή από την πρώτη μέρα της διήμερης δοκιμής και παρέμεινε εκεί ως το τέλος. Ο πρωταθλητής επέστρεψε ορεξάτος, μάλλον οι δοκιμές με τη Ferrari τον κράτησαν σε πνευματική φόρμα.

Οι φήμες των paddocks λένε πως τα M1 (όλα!) είναι αυτή τη στιγμή ό,τι δυνατότερο κυκλοφορεί. Ήδη κάνει το γύρο του κόσμου η ατάκα του Edwards μετά την πρώτη βόλτα με τη μοτοσυκλέτα του: "Είχα άγχος με το πόση δύναμη θα έχουμε χάσει, αλλά τώρα ενθουσιάστηκα! Fuck, δε μου φεύγει κανένας, ούτε Ducati, ούτε Honda, ούτε τίποτα!"


FIAT
YAMAHA
SEMAKIN
DI DEPAN



>> 2ος εξωγήινος

Ο Casey Stoner φέτος δηλώνει πως θέλει τον τίτλο και θα τον παλέψει όσο μπορεί. Εμείς, ελπίζοντας πως όλα τα προβλήματα υγείας του βρίσκονται στο παρελθόν, έχουμε κάθε λόγο να τον πιστέψουμε. Ο δεύτερος χρόνος του τέσσερα δέκατα πίσω από τον Rossi το αποδεικνύει άλλωστε.
Η ανανεωμένη GP10 δείχνει από νωρίς πως δεν έχει χάσει την ανταγωνιστικότητά της και ο Αυστραλός πρωταθλητή δείχνουν πως θα συνεχίσει να είναι το πρώτο βιολί της Ιταλικής ομάδας.


alpinestars
TIM
Enel



>> 3ος εξωγήινος

Ξεκίνησε δύσκολα τη χρονιά ο νεαρός Ισπανός. Κατά τον ίδιο έφταιγε η πολλή προπόνηση με MX και trial που τον απομάκρυνε από την αίσθηση της πίστας και του κόστισε κάποιο χρόνο μέχρι να ξανανιώσει ένα με το M1 του. Τώρα, όταν λέει ότι την πρώτη μέρα δεν πήγε καλά, εννοεί ότι έγραψε "μόλις" τον πέμπτο χρόνο, κάτι που διορθώθηκε πάραυτα τη δεύτερη μέρα με την τρίτη θέση –βέβαια 7.5 δέκατα πίσω από τον Rossi...

Για τον Lorenzo το πρόβλημα είναι πως μόλις του ανακοινώθηκε πως δε θα μοιράζεται πλέον δεδομένα με τον ομόσταυλό του και θα εξελίξει μόνος του τη μοτοσυκλέτα του. Αυτό λέγεται πως του έκατσε κάπως στραβά, αλλά τώρα έχει την ευκαιρία να αποδείξει πως μπορεί να είναι το πρώτο βιολί σε μια ομάδα πρωταθλητισμού. Αυτό δε ζητούσε άλλωστε ως τώρα;


X-lite
X-802
packard bell
YAMAHA
99
FIAT
YAMALUBE
SEMAKIN



>> 4ος εξωγήινος

Η Honda ψάχνεται ακόμη, καθώς στα RC212V έχουν αλλάξει πολλά: ολοκαίνουργιο πλαίσιο, νέα ηλεκτρονικά, νέες αναρτήσεις (Ohlins), νέοι μηχανικοί στην εργοστασιακή ομάδα και μια σειρά διαφορετικών ψαλιδιών για να δοκιμάσουν οι αναβάτες.

Την πρώτη μέρα οι απογοητευτικοί χρόνοι των εργοστασιακών αναβατών ήταν ενδεικτική του ψαξίματος, αλλά τη δεύτερη μέρα ο Dani Pedrosa έκοψε σχεδόν μισό δευτερόλεπτο από τον Rossi και εκτινάχθηκε στην τέταρτη θέση. Αν μη τι άλλο, αυτή είναι μια απόδειξη πως τα Honda θα πάνε πολύ καλύτερα στη συνέχεια, όσο βρίσκουν την άκρη με το βασικό set up.


alpinestars
REPSOL
HONDA



Ταχύτερος ιδιώτης όπως πάντα ο Colin Edwards, ενθουσιασμένος από τη μοτοσυκλέτα του, ο πέμπτος και τελευταίος που έπεσε κάτω από το 2:02 στη Sepang



Ο Loris δοκίμασε το νέο ελαστικότερο πλαίσιο και η είσοδός του στην εξάδα είναι ενθαρρυντική, αν και από γκάζι ακόμη δε μας έχει δώσει ευμηγορία



Ο Ben Spies δήλωνε επηρεασμένος από το jet lag και πως δεν πιέζεται για χρόνους, αλλά κράτησε πίσω του δύο εργοστασιακά, ένα Honda και ένα Ducati



Την πρώτη μέρα ήταν ο ταχύτερος όλων των Honda, μα τη δεύτερη μέρα ο ομόσταυλός του εκτοξεύτηκε. Ο Ιταλός έχει δρόμο ακόμη μέχρι να βρει το κάτι παραπάνω στο RCV του



Moto GP

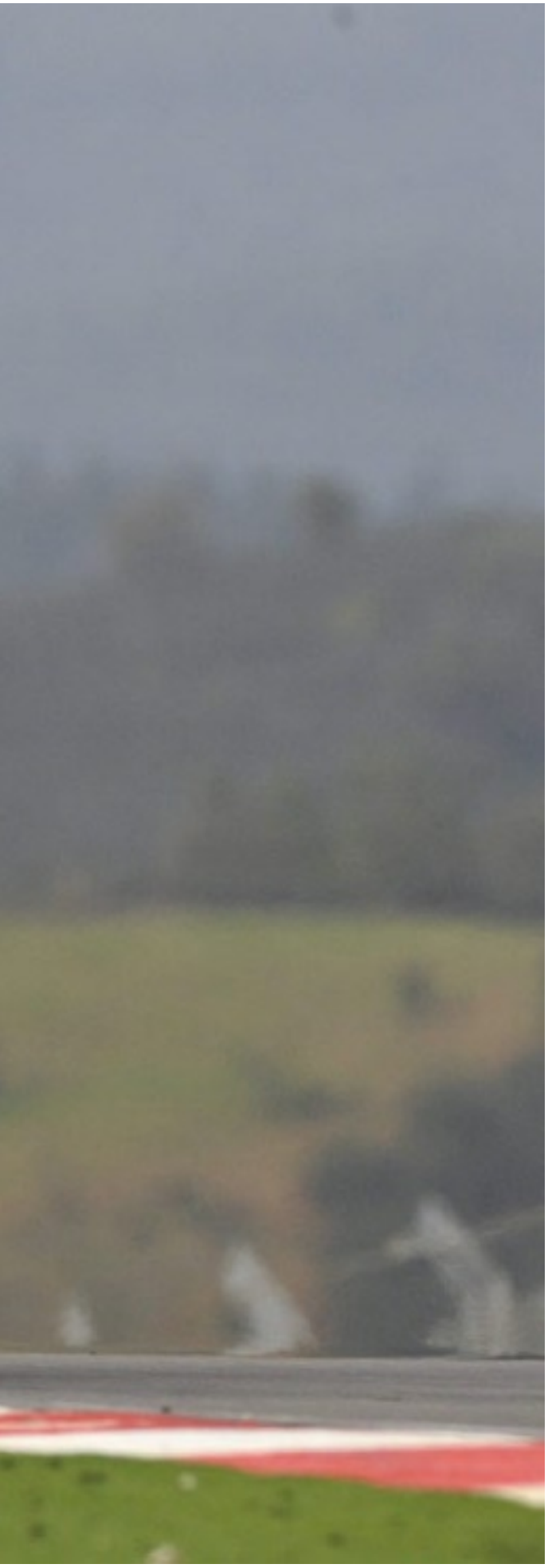
#	Αναβάτης	Ομάδα	Καλύτερος χρόνος	Διαφορά
1	Valentino Rossi	Fiat Yamaha Team	2:00.925	-
2	Casey Stoner	Ducati Marlboro Team	2:01.320	**+0.395**
3	Jorge Lorenzo	Fiat Yamaha Team	2:01.680	**+0.755**
4	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	2:01.822	**+0.897**
5	Colin Edwards	Monster Yamaha Tech 3	2:01.932	**+1.007**
6	Loris Capirossi	Rizla Suzuki MotoGP	2:02.102	**+1.177**
7	Ben Spies	Monster Yamaha Tech 3	2:02.266	**+1.341**
8	Andrea Dovizioso	Repsol Honda Team	2:02.272	**+1.347**
9	Nicky Hayden	Ducati Marlboro Team	2:02.493	**+1.568**
10	Aleix Espargaro	Pramac Racing Team	2:02.647	**+1.722**
11	Marco Melandri	San Carlo Honda Gresini	2:02.810	**+1.885**
12	Mika Kalio	Pramac Racing Team	2:02.987	**+2.062**
13	Hector Barbera	Aspar Team	2:03.032	**+2.107**
14	Randy de Puniet	LCR Honda MotoGP	2:03.043	**+2.118**
15	Hiroshi Aoyama	Interwetten Honda MotoGP	2:03.195	**+2.270**
16	Marco Simoncelli	San Carlo Honda Gresini	2:03.245	**+2.320**
17	Alvaro Bautista	Rizla Suzuki MotoGP	2:03.274	**+2.349**
18	Yamaha test rider 1	Yamaha	2:05.732	**+4.807**
19	Yamaha test rider 2	Yamaha	2:06.206	**+5.281**





Βρετανική επέλαση

κείμενο: Άρης Παπαναγής
φωτό:SBK Racing Teams



Πρώτες επίσημες δοκιμές για το πρωτάθλημα Superbike του 2010, με παλιές και νεοσύστατες ομάδες να δίνουν τη μάχη των εντυπώσεων στην πίστα του Portimao. Μια ορδή βρετανών κατέκλυσε τις πρώτες θέσεις με εντυπωσιακότερο όλων τον Jonathan Rea.

>> Superbike

Η εξαιρετικά δύσκολη πορτογαλική πίστα ταιριάζει απόλυτα στην psycho ψυχολογία των Αγγλοσαξόνων. Πέντε από τις έξι πρώτες θέσεις κατακλύστηκαν από αυτούς ενώ ο μοναδικός αλλοεθνής ήταν ο Fabrizio που λίγο ως πολύ οδηγεί σαν Άγγλος. Πραγματικά η πίστα του Portimao θα έπρεπε να έχει ταμπέλα στην είσοδο να προειδοποιεί: "You need balls to race here".

Οι δοκιμές αυτές μαζί με τις επόμενες στο Phillip Island είναι ιδιαίτερα σημαντικές αφού με τις δύο αυτές πίστες θα ξεκινήσει το πρωτάθλημα. Μια καλή απόδοση από την αρχή θα δώσει αέρα καλής ψυχολογίας σε κάθε ομάδα καθώς και ένα πιθανό βαθμο-







Ο Nitro Nori δεν απέδωσε τα αναμενόμενα σημειώνοντας μόλις τον όγδοο χρόνο. Ήταν πάνω από ένα δευτερόλεπτο πιο αργός από τον Rea αποδεικνύοντας τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η ομάδα

λογικό προβάδισμα. Έτσι λοιπόν από το πρωί της Παρασκευής και υπό την απειλή βροχής ο πολύχρωμος θίασος ρίχτηκε στη δουλειά.

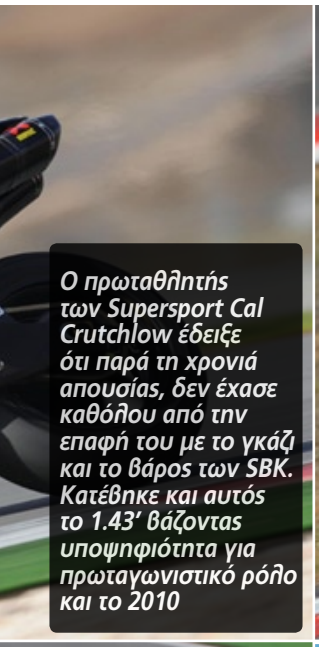
Ο καιρός τελικά κράτησε την πίστα στεγνή για ολόκληρη την Παρασκευή και οι ομάδες είχαν την ευκαιρία να φτάσουν τα όρια τους με το καλημέρα. Ο Leon Haslam έδειξε να βολεύτηκε αμέσως στη σέλα του GSX-R σημειώνοντας το απόγευμα χρόνο μόλις έξι δέκατα πιο αργό από το περσινό ρεκόρ γύρου του Spies.

Μαζί με τον Haslam κάτω από το 1.43' κατέβηκε την πρώτη μέρα μόνο ο Cal Crutchlow. Ο πρωταθλητής των Supersport συμπαθεί ιδιαίτερα το Portimao. Το 2008 που συμμετείχε στην μεγάλη κατηγορία είχε τον τρίτο ταχύτερο χρόνο πίσω από τα εργοστασιακά Ducati του μεγάλου Bayliss και του Fabrizio.

Ο Jonathan Rea ακολούθησε σε απόσταση αναπνοής χωρίς να δείξει όμως τι θα ακολουθούσε. Δυνατά ξεκίνησαν το τριήμερο οι Biaggi και Toseland, ενώ τα εργοστασιακά Ducati τα βρήκαν σκούρα ακόμα και απέναντι στην ιδιωτική συμμετοχή με ίδια μοτοσυκλέτα του Shane Byrne. Ευτυχώς από τις δοκιμές ήταν απών ο Jakob Smrz γιατί μάλλον θα τους έριχνε ακόμα μια θέση πίσω.

Ελπιδοφόρα ξεκίνησε το τριήμερο για τον νέο της Aprilia, Leon Camier, ο οποίος πλασαρίστηκε στη δεκάδα. Δεν μπορούμε να πούμε το ίδιο και για τον Chris Vermeulen ο οποίος μάλλον θέλει χρόνο για να "βρει" το ZX-10.

Το επόμενο πρωί οι ουρανοί άνοιξαν και τα πράγματα δυσκόλεψαν για όλους. Η ήδη απαιτητική πίστα έγινε ακόμα δυσκολότερη, αλλά ο Rea έδειξε την κλάση του στο βρεμένο. Ο Haslam έμεινε στο ύψος του πολύ κοντά στον



Ο πρωταθλητής των Supersport Cal Crutchlow έδειξε ότι παρά τη χρονιά απουσίας, δεν έχασε καθόλου από την επαφή του με το γκάζι και το βάρος των SBK. Κατέβηκε και αυτός το 1.43' βάζοντας υποψηφιότητα για πρωταγωνιστικό ρόλο και το 2010



Έξι δέκατα ταχύτερος ήταν ο Leon Haslam στη σέλα του GSX-R συγκριτικά με τον περσινό του χρόνο με το Honda. Συνολικά ήταν ο δεύτερος ταχύτερος και, αν πέρσι τερμάτισε έκτος στο πρωτάθλημα, φέτος μάλλον θα δούμε κάτι καλύτερο



Επιστρέφοντας στην κατηγορία που του χάρισε δημοσιότητα ο JT δεν τα βρήκε όπως τα θυμόταν. Οι νέοι έχουν αγριέψει και τα πράγματα θα είναι δύσκολα τη χρονιά που έρχεται



Ο νεαρός Ρωμαίος έσπασε την κυριαρχία των Βρετανών όντας όμως μόνος του στην εξάδα. Ευτυχώς και για την Ducati Xerox γιατί αν περίμενε από τον Haga θα έμενε ακόμα πιο πίσω





Ο Max μπήκε δυνατά την Παρασκευή όμως δεν κατάφερε να βελτιώσει το χρόνο του τις επόμενες δύο μέρες. Η γεύση που μας άφησε είναι ότι θα δούμε τα ίδια με πέρσι και όχι κάτι καλύτερο



Άλλος ένας έκπτωτος από τα MotoGP ο Guintoli τα βρίσκει σκούρα στα SBK. Αντίστοιχα η επιτυχία του Spies στην παρέα των Rossi κλπ αποδεικνύει πως το επίπεδο των αναβατών στις δύο κατηγορίες δε διαφέρει δραματικά





συμπατριώτη του, ενώ ακόμα και ο rainmaster Vermuelen δεν κατάφερε να γυρίσει ταχύτερα από τους νέους βρετανούς. Ωστόσο ο τρίτος χρόνος του Αυστραλού έδωσε κάποιες εγγυήσεις στην Kawasaki, τουλάχιστον για τους βρόχινους αγώνες της χρονιάς.

Το απόγευμα η πίστα στράγγισε αλλά δε στέγνωσε εντελώς. Οι χρόνοι κατέβηκαν σε ενδιάμεσα επίπεδα ανάμεσα σε στεγνό και βρεγμένο. Και πάλι ο Rea κυριάρχησε ανοίγοντας ελάχιστα τη διαφορά του από τον Haslam. Έκπληξη ήταν ο τρίτος χρόνος του Corser, ο οποίος προφανώς εκμεταλλεύτηκε την εμπειρία του στις απαιτητικές συνθήκες και τα ηλεκτρονικά του BMW. Αυτό δείχνει και η έβδομη θέση του Xaus, την οποία δεν είδε ποτέ στο στεγνό.

Η θερμοκρασία της Κυριακής και η στεγνή πίστα δημιούργησαν τις ιδανικές συνθήκες για δυνατό γυρολόγιο. Πρωταγωνιστές και πάλι οι Rea-Haslam, οι οποίοι όμως σημείωσαν πραγματικά εκπληκτικούς χρόνους. Ειδικά ο Rea κατέβηκε κάτω και από το ρεκόρ γύρου του Ben Spies φέρνοντας χαμόγελα στους ανθρώπους της Ten Kate. Ωστόσο τα χαμόγελα πρέπει να ήταν μεγαλύτερα στη Suzuki για τη δεύτερη θέση του Haslam. Αν ο νέος τους αναβάτης είναι τόσο γρήγορος, τόσο νωρίς, όταν προσαρμοστεί ακόμα καλύτερα τι θα γίνει;

Τη σημαία της Ducati κράτησε ψηλά η ιδιωτική ομάδα της Althea και ο Shane Byrne. Άφησε έτσι στην τέταρτη συνολικά θέση τον Crutchlow ο οποίος δε μπόρεσε να βελτιώσει το χρόνο της Παρασκευής.

Ανάμεσα στους έκπτωτους των MotoGP ο James Toseland τα πήγε πολύ καλύτερα από τον Chris Vermeulen. Βέβαια ο ένας βρίσκεται στη σέλα της παγκόσμιας πρωταθλήτριας ενώ ο άλλος παλεύει να στήσει το άγουρο ZX-10R. Το ίδιο κάνει και ο Roger Lee Hayden αλλά με ελαφρώς χειρότε-





Ο Γερμανός που πέρσι μας εντυπωσίασε μέχρι τον άδικο τραυματισμό του, δείχνει ότι δεν έχει ανακάμψει πλήρως. Πρέπει βέβαια να συνηθίσει και την νέα του μοτοσυκλέτα (Honda) αλλά μέχρι να φτάσει τον Rea έχει πολύ δρόμο



Το νέο απόκτημα της Aprilia, ο νεαρός Leon Camier θέλει το χρόνο του για να προσαρμοστεί ανάμεσα στα θηρία και στο RSV4



Ο συμπαθής Ισπανός έμεινε μόλις στην 16η θέση ενώ και ο team mate του, Troy Corser, δεν πήγε και πολύ καλύτερα (13ος) δείχνοντας ότι τα πράγματα για την BMW δεν άλλαξαν και πολύ

Οι γνώσεις και οι ικανότητες του Αυστραλού ίσως βοηθήσουν την Kawasaki να κάνει κάτι καλύτερο με το ZX-10R. Έχει όμως πολύ δουλειά μπροστά του και άλλους δεκατρείς αναβάτες…



Ένας ακόμα Βρετανός στις πρώτες θέσεις των δοκιμών και μάλιστα με ιδιωτική συμμετοχή. Ο Shane Byrne άφησε πίσω του τα εργοστασιακά Ducati να αναρωτιούνται τι μαγικά έχει κάνει η Althea



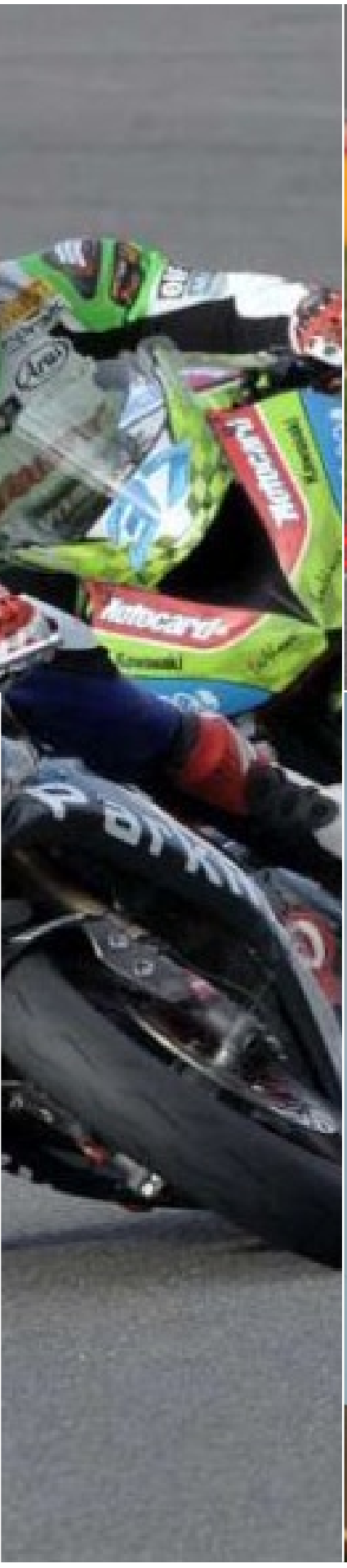


Η επιστροφή του 37χρονου δύο φορές πρωταθλητή έγινε στη σέλα ενός Daytona 675 αλλά δεν απέδωσε άμεσα τα αναμενόμενα. Βρέθηκε μόλις στη 12η θέση και μάλιστα πίσω από τους άλλους τρεις αναβάτες της βρετανικής φίρμας

ρα αποτελέσματα.
Οι περσινοί πρωταγωνιστές Biaggi, Haga και Neukirchner βρέθηκαν με αυτή τη σειρά ακριβώς πίσω από την ορδή των Βρετανών. Είναι βέβαιο πως στις "δικές" τους πίστες θα αλλάξουν τα πράγματα. Οι επόμενες δοκιμές στο Phillip Island θα βοηθήσουν να ολοκληρώσουμε την εικόνα και να μπορέσουμε να κάνουμε μια πιο έγκυρη πρόβλεψη για τα φαβορί του 2010.

>> Supersport

Πιο φτωχά ήταν τα πράγματα για τα Supersport αφού μόλις 14 αναβάτες έδωσαν το παρόν από τους 21 της entry list. Μεγάλος απών ήταν ο Garry McCoy, η περίπτωση του οποίου αποδεικνύει πως λειτουργεί το "σύστημα" ακόμα και στους αγώνες μοτοσυκλέτας. Ενώ η Triumph φέτος είναι large κατεβάζοντας τέσσερις μοτοσυκλέτες , καμία από αυτές δεν χώρεσε τον McCoy. Τι κι αν ο Αυστραλός ήταν αυτός που τα δύο προηγούμενα χρόνια έβγαλε την ομάδα από τον τάφο;
Θεατής ήταν και ο Kenan Sofuoglu ο οποίος νωρίτερα τον Ιανουάριο έσπασε τον αστράγαλο του σε προπόνηση motocross. Παρόλα αυτά ο Τούρκος πρώην πρωταθλητής της κατηγορίας δήλωσε το θαυμασμό του για τον νέο team mate, τον Ιταλό Michele Pirro. Ο τρίτος χρόνος που έκανε με το καλημέρα δείχνει ότι πέρσι του έλειπε η σωστή μοτοσυκλέτα.
Στην κορφή η μάχη δόθηκε μεταξύ των Laverty και Lascortz με τελικό νικητή τον Βρετανό. Ωστόσο ο Lascorz κρατούσε το ZX-6R στην πρώτη θέση μέχρι την Κυριακή το πρωί. Με αυτή την απόδοση του Ισπανού δίνονται υποσχέσεις να δούμε μετά από αρκετά χρόνια μια πράσινη μοτοσυκλέτα στην κορυφή.





Εξίσου καλή ευκαιρία για διάκριση και τίτλο θα έχει η Kawasaki με τον Lascortz. Πραγματικά το νέο ZX-6R αξίζει μια καλή πορεία και γιατί όχι έναν τίτλο στα Supersport



Ο 24χρονος Ιταλός βρήκε επιτέλους μια κορυφαία ομάδα και έδειξε τι μπορεί να κάνει. Με την πρώτη του επαφή σημείωσε τον τρίτο χρόνο, πολύ κοντά μάλιστα στους δύο πρώτους



SBK

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή	Best
1	REA Jonathan	HANNspree Ten Kate Honda	1'43.033	1'49.107	1'42.270	**1'42.270**
2	HASLAM Leon	Team Suzuki Alstare	1'42.778	1'49.391	1'42.557	**1'42.557**
3	BYRNE Shane	Althea Racing Ducati	1'43.569	1'57.963	1'42.877	**1'42.877**
4	CRUTCHLOW Cal	Yamaha Sterilgarda Team	1'42.960	1'50.168	1'43.141	**1'42.960**
5	FABRIZIO Michel	Ducati Xerox Team	1'43.711	1'55.094	1'43.137	**1'43.137**
6	TOSELAND James	Yamaha Sterilgarda Team	1'43.378	1'55.478	1'43.157	**1'43.157**
7	BIAGGI Max	Aprilia Racing	1'43.364	1'52.108	1'43.515	**1'43.364**
8	HAGA Noriyuki	Ducati Xerox Team	1'43.574	1'51.167	1'43.417	**1'43.417**
9	NEUKIRCHNER Max	HANNspree Ten Kate Honda	1'44.453	1'54.829	1'43.471	**1'43.471**
10	GUINTOLI Sylvain	Team Suzuki Alstare	1'44.283	1'51.253	1'43.508	**1'43.508**
11	CHECA Carlos	Althea Racing Ducati	1'43.870	1'53.854	1'43.629	**1'43.629**
12	CAMIER Leon	Aprilia Racing Aprilia	1'43.903	1'54.008	1'43.749	**1'43.749**
13	CORSER Troy	BMW Motorrad Motorsport	1'44.376	1'49.606	1'43.931	**1'43.931**
14	VERMEULEN Chris	Kawasaki Racing Team	1'44.576	1'54.816	1'44.108	**1'44.108**
15	SYKES Tom	Kawasaki Racing Team	1'44.365	1'50.616	1'44.437	**1'44.365**
16	XAUS Ruben	BMW Motorrad Motorsport	1'44.570	1'51.170	1'44.925	**1'44.570**
17	PARKES Broc	ECHO CRS GP Honda	1'44.751	1'58.896	1'45.038	**1'44.751**
18	IANNUZZO Vittorio	Squadra Corse Italia Honda	1'46.444	1'57.001	1'45.348	**1'45.348**
19	HAYDEN Roger	Team Pedercini Kawasaki	1'48.317	1'59.721	1'46.990	**1'46.990**
20	FORES Javier	Team Pedercini Kawasaki	1'47.293	1'58.409	-	**1'47.293**



Σε ένα από τα μεγαλύτερα φαβορί για τον τίτλο εξελίσσεται ο Jonathan Rea, ο οποίος είναι πλέον ο ταχύτερος άνθρωπος σε δύο τροχούς στην πίστα του Portimao. Με το εκπληκτικό 1.42'270 κατέβασε ένα δέκατο τον περσινό ταχύτερο γύρο του Ben Spies. Η Ten Kate φαίνεται να βρήκε τη λύση στα Ohlins



WSS

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή	Best
1	LAVERTY Eugene	Parkalgar Honda	1'45.909	1'47.602	1'45.104	**1'45.104**
2	LASCORZ Joan	Kawasaki Motocard.com	1'45.292	1'47.527	1'45.394	**1'45.292**
3	PIRRO Michele	HANNspree Ten Kate Honda	1'45.587	1'47.168	1'45.671	**1'45.587**
4	PRAIA Miguel	Parkalgar Honda	1'45.834	1'48.200	1'46.478	**1'45.834**
5	FUJIWARA Katsuaki	Kawasaki Motocard.com	1'45.988	1'48.923	1'47.300	**1'45.988**
6	DAVIES Chaz	ParkinGO Triumph BE1	1'46.610	1'48.289	1'46.728	**1'46.610**
7	FORET Fabien	Lorenzini by Leoni Kawasaki	1'47.164	1'49.236	1'46.836	**1'46.836**
8	SALOM David	ParkinGO BE1 Triumph	1'47.500	1'49.566	1'47.054	**1'47.054**
9	DI SALVO Jason	ParkinGO BE1 Triumph	1'49.233	1'50.683	1'47.773	**1'47.773**
10	DELL'OMO Danilo	Kuja Racing Honda	1'48.537	1'49.584	1'48.098	**1'48.098**
11	LUNDH Alexander	Cresto Guide Honda	1'51.680	1'51.603	1'49.332	**1'49.332**
12	CHARPENTIER Sebastien	ParkinGO Triumph BE1	1'50.498	1'50.295	1'49.452	**1'49.452**
13	CAZZOLA Paola	Kuja Racing Honda	1'54.066	1'51.104	1'49.553	**1'49.553**
14	CHESAUX Bastien	YZF Yamaha Yamaha	1'50.656	1'52.742	1'49.627	**1'49.627**



Με τον Crutchlow απόντα ο δρόμος μένει ανοιχτός για τον Laverty. Ο Ιρλανδός έδειξε στους αντιπάλους του ότι φέτος θα είναι η χρονιά του

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Το όριο ταχύτητας θα π
180
Claudio Ca
πρόεδρος MV Agusta

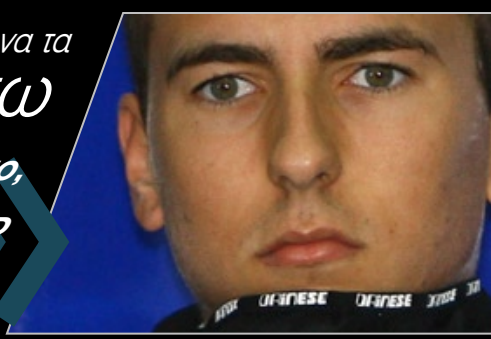
«H

«Ο Δ.Δ μάλλον θα π
θα δείχνει τον... onbo

Δημο

«Το traction control είναι για μοτοσυκλέτες μ
κατεστραμμένες καμπύλες απόδοσης
Eskil Suter,
ιδιοκτήτης της Suter Racing

«Το 2008 σκέφτηκα να τα
παρατήσω
Jorge Lorenzo,
αναβάτης FIAT Yamaha MotoGP



ρέπει να γίνει
km/h
stiglioni,
Group



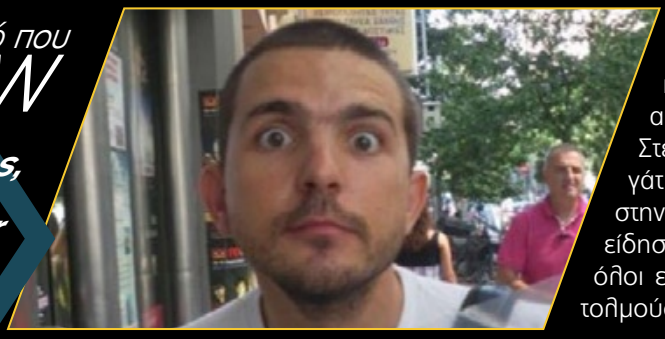
Η Ιταλική κυβέρνηση έχει ήδη θεσπίσει ανώτατο όριο ταχύτητας στις Autostrade τα 150 km/h και τώρα μελετά να το τεντώσει άλλα 10 χιλιομετράκια, αλλά ο Πρόεδρος (ένας είναι ο Πρόεδρος) πιστεύει πως οι σύγχρονες μοτοσυκλέτες αρχίζουν να ζουν στα 180. Ούτως ή άλλως εδώ οι μισοί με τόσα πάνε στην εθνική και τώρα…

FIM και το Isle of Man τα
γαμ$@& όλα*
Arvind Rabadia,
ιδιοκτήτης Team Agni



Η ομάδα κέρδισε την ηλεκτρική κατηγορία στο Isle of Man TT και, εν μέσω τσαμπουκά FIM εναντίον TTXGP για τα μάτια του πρώτου ηλεκτρικού παγκοσμίου πρωταθλήματος, η Team Agni έχει μπει στη μέση: Όλοι τη θέλουν. Μέχρι και κυβερνήσεις έχουν μπλέξει στο μύλο, λ.χ. η τοπική του Νησιού όπως μας λέει ο κύριος Rabadia.

ρέπει φέτος να ψάχνει σταθμό που
ard γύρο του με τη BMW
Στέφανος Σκλαβενίτης,
ρασιογράφος, moto4fun.gr

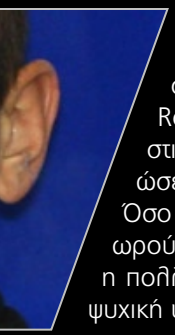


Διαβάζουμε στο moto4fun.gr πως υπάρχει ο κίνδυνος να κοπεί η μετάδοση των MotoGP από τον ΣΚΑΪ και ο φίλος μας Στέφανος – πρόσφατος συνεργάτης του Δημήτρη Διατσίδη στην ΕΤ3 – μεταδίδοντας την είδηση επιτέλους λέει αυτό που όλοι είχαμε στο μυαλό μα δεν τολμούσαμε να ξεστομίσουμε.

ε



Ο Ελβετός έχει μια μακρά αγωνιστική παράδοση, ετοιμάζει την ομάδα του για τη Moto2 και μας αναλύει την άποψή του για τα σύγχρονα ηλεκτρονικά που κατακλύζουν τα GP. Σύμφωνα με τον ίδιο, αυτού του είδους τα βοηθήματα στους αγώνες έχουν νόημα μόνο για μοτοσυκλέτες των οποίων οι καμπύλες ιπποδύναμης και ροπής έχουν ανώμαλη εξέλιξη, όπως στα υπερσκαλισμένα τετράχρονα.



Ήρθε ως μεσσίας, μπήκε δυνατά από τον πρώτο του αγώνα και όλοι έσπευσαν να τον χρίσουν ως 'επόμενο Rossi'. Μόνο που η rookie χρονιά του στιγματίστηκε από απίστευτες απογειώσεις και ανάλογους τραυματισμούς. Όσο δυνατό χαρακτήρα κι αν τον θεωρούμε, ο ίδιος μας αποκαλύπτει από η πολλή τούμπα κάνει κακό και στην ψυχική υγεία.

ebike.gr

the back



Το eCycle επιστρέφει για το 2010 μετά από μια μικρή ανάπαυλα και ο Σπύρος βάζει τα πλοκάμια της κατασκοπείας του σε δράση



CF SPAIN (ΙΣΠΑΝΙΑ)

http://cfsmagazine.blogspot.com

Ο Διογένης

Το CFS, Custom Fighter Spain, είναι ένα νέο ψηφιακό περιοδικό χτισμένο αποκλειστικά με τα βασικότερα των συστατικών. Σελιδοποιημένο στην έντυπη λογική, διατίθεται δωρεάν μόνο για διάβασμα (ή τύπωμα μα όχι κατέβασμα) μέσω του Issuu.com (http://issuu.com/cfspain) και η "έδρα" του είναι ένα απλούστατο blog.
Το πρώτο τους εξώφυλλο, μάλιστα, κοσμείται από τον "Διογένη", ένα μεταλλαγμένο Bandit 650 με σηκωμένη ουρά από SV650 και εξάτμιση από Fazer 600 –παρέα με άφθονη δουλειά στην εμφάνιση. Αν απορείτε γιατί ο Ισπανός (ναι, δεν είναι Έλληνας) επέλεξε αυτό το όνομα για τη δημιουργία του, ο ίδιος μας παραπέμπει στον παραλληλισμό με τον θρύλο που θέλει τον Διογένη να απαρνείται ακόμη και τις απλούστερες των τυπικών ανέσεων στη ζωή του. Δηλαδή, οδηγώντας αυτή τη μοτοσυκλέτα θα είναι σα να ζεις μέσα σ' ένα κιούπι;



FASTER ANDFASTER (Η.Π.Α.)

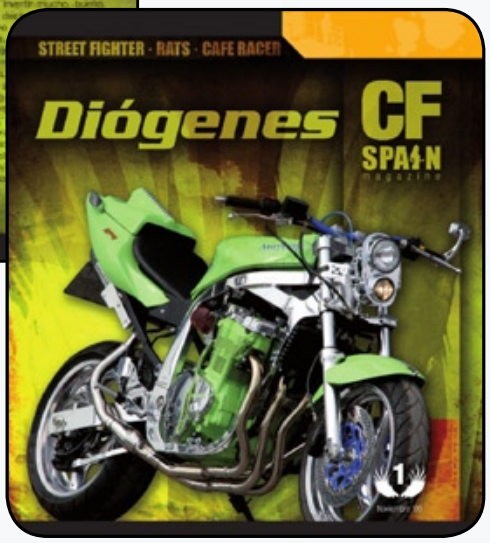
http://www.fasterandfaster.net

Αγόριαρα, η Πατρίτσια!

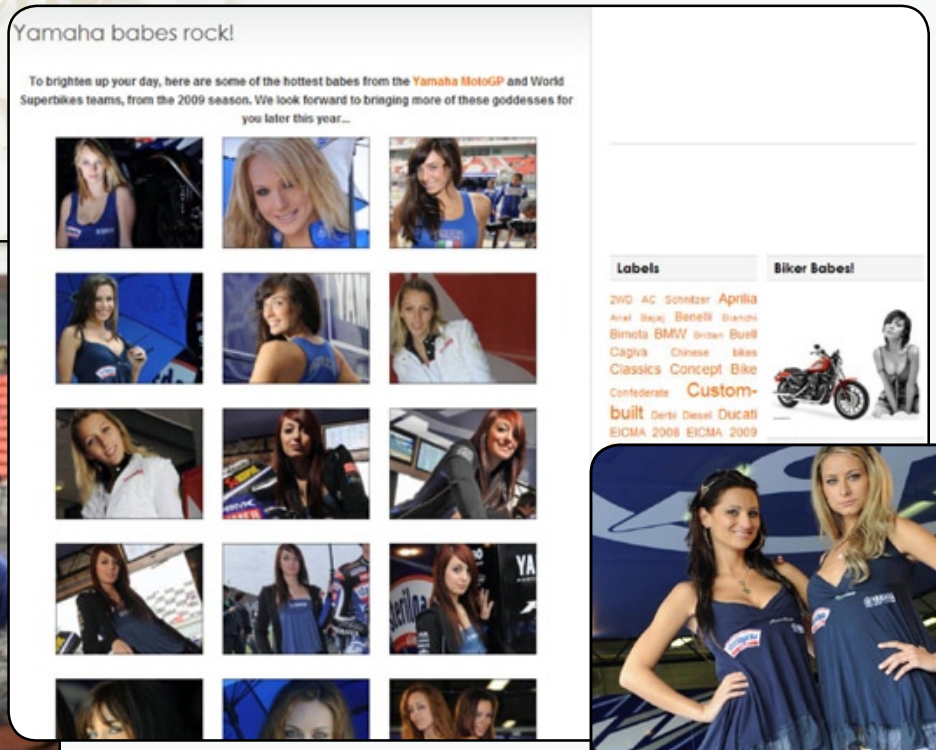
Μάζεψαν οι άνθρωποι του Faster and Faster τις ομορφότερες, κατά τη γνώμη τους, φωτογραφίες από τα κορίτσια της Yamaha σε GP, SBK και MX και είπαν να στήσουν ένα θεματάκι για τα μάτια μας και μόνο. Κανένα άλλο μέρος του ανθρώπινου κεφαλιού δεν είναι απαραίτητο να λειτουργήσει για την απόλαυση αυτού του θέματος παρά μόνο τα μάτια, οφθαλμόλουτρο κοινώς.
Κι επειδή τυγχάνει η απίστευτη δεσποινίς Patrizia Ruiz εκ Ισπανίας να διαθέτει τεράστιο αριθμό φανατικών θαυμαστών, οι συνάδελφοι "διανθίζουν" το φωτο-αφιέρωμά τους με μια μικρή συνέντευξη της Patrizia, όπου την απολαμβάνουμε να μας λέει πως έχει σκοπό μια μέρα να σχεδιάζει διαστημόπλοια, ωστόσο τα GP της αφήνουν πολύ λίγο χρόνο κι έτσι καθυστερεί να τελειώσει τις μεταπτυχιακές σπουδές της! Πάντως έχουμε αντιληφθεί πως και στην Ελλάδα το εν λόγω κορίτσι-θαύμα έχει φανατικό κοινό.
Η απόλαυση καραδοκεί στη διεύθυνση http://www.fasterandfaster.net/2010/02/to-brighten-up-your-day-here-are-some.html






STREET FIGHTER · RATS · CAFE RACER
Diógenes CF
SPAIN




Yamaha babes rock!
To brighten up your day, here are some of the hottest babes from the Yamaha MotoGP and World Superbikes teams, from the 2009 season. We look forward to bringing more of these goddesses for you later this year...
Labels
Biker Babes!
2WD AC Schnitzer Aprilia Ariel Bajaj Benelli Bianchi Bimota BMW Brixton Buell Cagiva Chinese bikes Classics Concept Bike Confederate Custom-built Derbi Diesel Ducati EICMA 2008 EICMA 2009


sterilgarda

iCycling.gr

Η Ideal χορηγός ποδηλάτων της SP Tableware

Η επαγγελματική ομάδα ποδηλασίας SP Tableware, προχώρησε σε συμφωνία συνεργασίας και χορηγίας με την εταιρεία Νίκος Μανιατόπουλος Α.Ε. που εμπορεύεται τα γνωστά ποδήλατα IDEAL.

Η IDEAL είναι πλέον η επωνυμία ποδηλάτου με την μεγαλύτερη αναγνωσιμότητα στην Ελλάδα. Οι δραστηριότητες της εταιρίας επεκτείνονται σε εξαγωγές ποδηλάτων στην Ευρώπη. Τα ποδήλατα IDEAL διατίθενται σήμερα σε 22 χώρες της Ευρωπαϊκής αγοράς.

Η συμφωνία οριστικοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της έκθεσης Bike & Run Expo το Σάββατο 12 Δεκεμβρίου με την υπογραφή του συμφωνητικού μεταξύ των κ.κ Δημήτρη Αλεξίου, Εμπορικού διευθυντή της IDEAL, και του Παντελή Παπάζογλου, ιδιοκτήτη της ομάδας.

Τα ποδήλατα που θα τρέχουν οι αθλητές της επαγγελματικής ομάδας είναι ό,τι καλύτερο διαθέτει αυτή τη στιγμή η αγορά. Το μοντέλο είναι το IDEAL - Team του 2010 full Carbon και θα υποστηρίζεται με ανταλλακτικά της παγκόσμιας φίρμας Shimano.

Επίσης η εταιρεία Νίκος Μανιατόπουλος θα υποστηρίξει την ομάδα με λάστιχα Kenda και κράνη Giro.



Ο Lino Gastaldello θύμα θανατηφόρου τροχαίου

Σε πένθος κηρύχθηκε η εταιρία παραγωγής ποδηλάτων Wilier Triestina.

Ο πρόεδρος και αναβιωτής της περίφημης Ιταλικής εταιρίας παραγωγής ποδηλάτων, Lino Gastaldello έπεσε θύμα θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος το περασμένο Σάββατο οδηγώντας αυτό που αγαπούσε και στο οποίο αφιέρωσε την ζωή του όλα τα χρόνια, δηλαδή το ποδήλατό του. Χτυπήθηκε θανάσιμα από διερχόμενο αυτοκίνητο και δυστυχώς εξέπνευσε δύο ώρες μετά το τραγικό συμβάν, σε τοπικό νοσοκομείο του Veneto.



Ο Lino Gastaldello, που ανέλαβε τα ηνία της Wilier Triestina το 1989 μετατρέποντας την ιστορική αυτή φίρμα σε μια από τις κορυφαίες Ιταλικές εταιρίες, ήταν 71 ετών. Το πάθος του και η αγάπη του για την επιχείρησή του αλλά για την αγωνιστική κυρίως εμπλοκή της Wilier Triestina, θα μείνουν αξέχαστες. Ήταν ένθερμος υποστηρικτής της αγωνιστικής ποδηλασίας σε ερασιτεχνικό αλλά και επαγγελματικό επίπεδο και μεγάλος θαυμαστής ενός επίσης αείμνηστου "μεγάλου" της ποδηλασίας, του Marco Pantani, που αποτέλεσε τον νούμερο ένα ποδηλάτη της Wilier Triestina για πολλά χρόνια.

Για όσους τον γνωρίσαμε θα θυμόμαστε πάντα την μεγάλη του αγάπη για το ποδήλατο, και την προθυμία του κάθε στιγμή, να μιλήσει γι' αυτό.

Η Kuota επίσημος χορηγός της AG2R La Mondiale

Δύο μοντέλα της Kuota θα στηρίζουν τους αθλητές κατά τη διάρκεια των πιο σημαντικών διεθνών αγώνων του φετινού Pro Tour.

Οι αθλητές και η ομάδα διαχείρισης της AG2R La Mondiale εξέφρασαν μεγάλο ενθουσιασμό κατά την παραλαβή των ποδηλάτων με τα οποία η επαγγελματική ομάδα θα αγωνίζεται για τη σεζόν του 2010. Πρόκειται για τα μοντέλα Kom και Kueen-K.

KOM: Monocoque κατασκευή με διαφοροποιημένη φύλλωση, ανθρακόνημα 600GPa UHM εμπλουτισμένο με νανοσωλήνες, υψηλής αντίστασης ίνες επικάλυψης 3K4H, BB30 για την επίτευξη καλύτερης ακαμψίας και μείωση του βάρους, κούτελο 1.1/8-1.1/4 για καλύτερο έλεγχο και βελτιστοποίηση της στρεπτικής ακαμψίας. Το πλαίσιο με τις καλύτερες επιδόσεις που έχει κατασκευάσει ποτέ η KUOTA.

KUEEN-K: Εξελιγμένο για αγώνες χρονομέτρησης. Η εξειδικευμένη του γεωμετρία και αεροδυναμική σχεδίαση προσφέρουν τις υψηλότερες επιδόσεις και αποδοτικότητα σε αγώνες υψηλών ταχυτήτων.

Πολλοί διάσημοι οίκοι συνεργάζονται με την Kuota στο εγχείρημα αυτό, όπως σειρές δρόμου και χρονομέτρου Sram, τιμόνια και λαιμοί τιμονιών Deda Elementi, σέλες Selle San Marco, τροχοί Reynolds, πετάλια Time, παγούρια και παγουροθήκες Elite, ελαστικά Michelin.



news

Ξύλινα ποδήλατα για τα ...βλαστάρια σας!

Έφτασε η ώρα να βάλετε στην ποδηλασία την επόμενη γενιά της δυναστείας σας;
Τότε χρειάζεστε ένα ποδήλατο εκμάθησης ισορροπίας και ίσως η καλύτερη επιλογή σας είναι τα LIKEaBIKE της Kokua! Τα ξύλινα παιδικά ποδήλατα της Kokua είναι χειροποίητα και κατασκευάζονται στη Γερμανία, από υψηλής ποιότητας κόντρα πλακέ σημύδας (Marine Plywood), ίδιο με αυτό που χρησιμοποιείται για την κατασκευή σκαφών ταχύτητας και αναψυχής. Όλα τα μέρη έχουν επίστρωση από διάφανο αδιάβροχο βερνίκι σύμφωνα με τις προδιαγραφές EN71 για την ασφάλεια των παιδικών παιχνιδιών. Όλα τα μοντέλα συνοδεύονται από 2 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση.
Τα "οργανικά" αυτά ποδηλατάκια έχουν βραβευθεί από τον Spiel Gut, τον Γερμανικό οργανισμό που αξιολογεί τα παιδικά παιχνίδια για την ασφάλεια, την ποιότητα κατασκευής, τον σχεδιασμό και τη χρήση τους και θεωρούνται τα καλύτερα παιδικά ποδήλατα εκμάθησης ισορροπίας στον κόσμο. Θα βρείτε όλη τη γκάμα τους online στο ηλεκτρονικό κατάστημα του Έλληνα αντιπρόσωπου, Multisports.gr και σε επιλεγμένα καταστήματα.



Τακάκια Asisa στο Downhill.gr

Τα τακάκια Asisa κατασκευάζονται στην Ταϊβάν και εισάγονται στην Ελλάδα από το Downhill.gr. Πριν τα εισάγουν, η ομάδα του Downhill.gr ζήτησε δείγματα να δοκιμάσει.
Μετά από αρκετούς μήνες και πολλούς διαφορετικούς τύπους φρένων και ποδηλάτων, είχαν τόσο καλά αποτελέσματα που αναρωτήθηκαν γιατί μέχρι τώρα πλήρωναν τα τριπλά χρήματα για το ίδιο πράγμα. Υπάρχουν τακάκια Asisa για όλους τους τύπους μηχανικών και υδραυλικών δισκοφρένων και για τους κυριότερους τύπους διατίθενται τακάκια 3 τύπων: ημιμεταλλικά, ημιμεταλλικά αλουμινίου και full metallic. Τα περισσότερα πωλούνται στην ενδεικτική τιμή των € 7, € 9 και € 11 αντίστοιχα.
Ημιμεταλλικά: Πιο μαλακά και πιο προσδευτικά στο φρενάρισμα.
Ημιμεταλλικά αλουμινίου: Όπως και τα προηγούμενα, έχουν όμως το μισό βάρος και καλύτερη απαγωγή θερμότητας. Προτιμούνται στο πίσω φρένο.
Μεταλλικά: Πιο δυνατά και με μεγαλύτερη διάρκεια, προτιμούνται στο εμπρός φρένο, ειδικά για χρήση downhill.
Μόλις λιώσουν τα XTR τακάκια στο MTB μου σίγουρα θα προμηθευτώ ένα σετ Asisa ημιμεταλλικά αλουμινίου για να τα δω στην πράξη –αν και δεν υπάρχει περίπτωση να τα ταλαιπωρήσω περισσότερο απ' ότι η ομάδα του Downhill.gr!
Multisports.gr και σε επιλεγμένα καταστήματα.



icycling.gr

Η Specialized ενώνει δυνάμεις με την Astana για το 2010

Ο Contador επιλέγει τη Specialized Bicycles ως αποκλειστικό χορηγό ποδηλάτων της Team Astana.

Κατόπιν απαίτησης του Alberto Contador για την υποστήριξη της Specialized Bicycles στο στόχο του να κερδίσει το τρίτο του Tour de France, η καλιφορνέζικη εταιρία θα είναι ο επίσημος και αποκλειστικός χορηγός ποδηλάτων της Team Astana για το 2010.

Σε τηλεδιάσκεψη με τον Ιδρυτή και Πρόεδρο της Specialized, Mike Sinyard, ο Contador είπε, "Είμαι πολύ ενθουσιασμένος. Θέλω να έχω το καλύτερο ποδήλατο. Είναι πολύ σημαντικό να έχεις το καλύτερο αν θέλεις να κερδίσεις το Tour de France. Αυτός είναι ο λόγος που έθεσα ως προϋπόθεση να έχω τα Specialized ως ποδήλατα της ομάδας για την επιστροφή μου στην Astana."

"Η Team Astana, ο Alberto και η Specialized μοιράζονται τον ίδιο στόχο -να είναι οι καλύτεροι. Είμαστε απόλυτα αφοσιωμένοι στην υποστήριξη του Alberto και της υπόλοιπης ομάδας στην επιδίωξη τους για άλλη μια νίκη στο Tour," δήλωσε ο υπεύθυνος της Specialized, Ben Capron από το αρχηγείο της εταιρίας στο Morgan Hill της California. "Η νίκη στο Tour αποτελεί όνειρο μας εδώ και πολλά χρόνια, αλλά ακόμη πιο σημαντική είναι η ευκαιρία να δουλέψουμε με αναβάτες όπως ο Contador και ο Vinokourov ώστε να μας βοηθήσουν να δημιουργήσουμε τα καλύτερα δυνατά ποδήλατα και να τα προσφέρουμε στους απανταχού ποδηλάτες."

Στο training camp της ομάδας στην Pisa της Ιταλίας, ο Γενικός Διευθυντής της Team Astana, Yvon Sanquer δήλωσε, "Ακόμη και όταν συνεργάστηκα με τη Specialized στην Team Festina από το 1999 έως το 2001, μπορούσα να διακρίνω το επαγγελματικό ύφος που χαρακτήριζε την εταιρία: Ποτέ δε σταμάτησαν να εξελίσσουν και να βελτιώνουν το υλικό που παρείχαν στους αναβάτες. Από τότε, η Specialized έχει συνεχίσει την εξέλιξη της για να γίνει το σημείο αναφοράς στα ποδήλατα δρόμου."




cycle
Cyclist.gr

Κείμενο και φωτό: Cyclist.gr

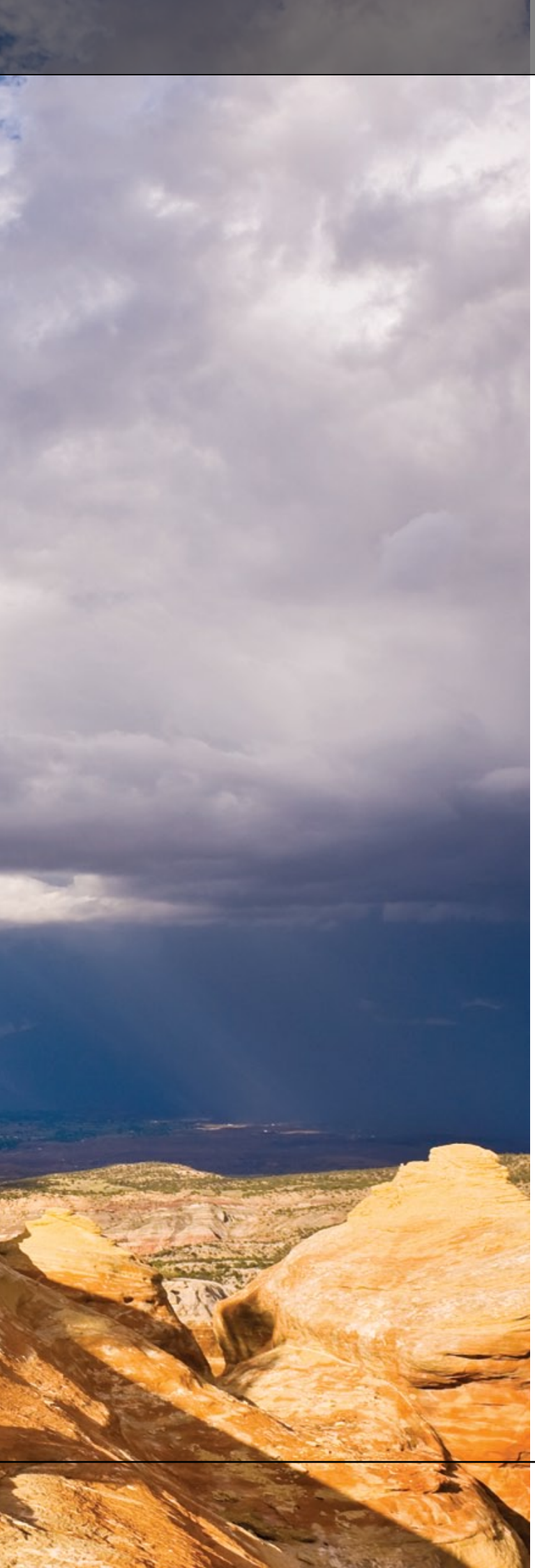


Λεξικό Ορεινής Ποδηλασίας

Το άρθρο που ακολουθεί είναι περισσότερο χιουμοριστικό παρά ενημερωτικό, αν και οι αναφερόμενοι όροι απαντώνται. Σε καμία περίπτωση δε θα πρέπει ο αναγνώστης (ειδικά ο αρχάριος!) να θεωρήσει πως οι όροι αυτοί αποτελούν αποκλειστική βάση επικοινωνίας με "συνάδελφους ΜΤΒήδες", αλλά σίγουρα δε βλάπτει να γνωρίζουμε μερικά πραγματάκια παραπάνω... :)
Στη δημιουργία του λεξικού αυτού έχουν συμβάλλει αρκετοί από τους Cyclist Friends, τους οποίους και ευχαριστούμε.



cyclist.gr



Αγοράζω οικόπεδο: πτώση (επίπονη ή μη) με αποτέλεσμα ο αναβάτης να ξαπλώσει στο έδαφος, σε οποιαδήποτε στάση. Προαιρετικά μπορούν να προηγηθούν λίγα δευτερόλεπτα πτήσης | (συνων.) χύθηκα, ξάπλωσα, "έγλυψα/έφαγα χώμα" κ.α.
Σημείωση: ο παραπάνω όρος ισχύει μόνο αν ο αναβάτης καταλήξει στο έδαφος, ειδάλλως (λ.χ. πρόσκρουση σε δέντρο) γίνεται χρήση όρων όπως (μτφρ.)"αγκάλιασα δέντρο", "φίλησα βράχο", "έγλυψα πέτρα" κλπ.
Επίσης: "πήγε ακριβά το οικόπεδο", χτύπησε πολύ, "το πήρε σε καλή τιμή", τη γλύτωσε χωρίς σοβαρές συνέπειες.

Αιρετικός (ο): κουρσάς, ποδηλάτης δρόμου, αυτός που απέχει από το χώμα και τη λάσπη.

Βράχο-βράχο (το): (προφ.) "βραχοβράχο", μονοπάτι εξαιρετικά πετρώδες.

Γαιοκτήμονας (ο): ιδιοκτήτης πολλών "οικοπέδων", αυτός που "αγοράζει" συχνά και σε διαφορετικές τοποθεσίες | (συνων.) τσιφλικάς
Επίσης: για περισσότερη έμφαση, μπορεί να γίνει χρήση του προθέματος "μεγάλο-", μεγαλογαιοκτήμονας, μεγαλοτσιφλικάς.

Γερμανική τσ0ντ@ (η): αγώνας / προπόνηση / βόλτα όπου το ζόρι αρχίζει από πολύ νωρίς (ή και αμέσως), χωρίς εισαγωγή για ζέσταμα.
Παράδειγμα: "ο αγώνας ήταν γερμανική τσ0ντ@, άρχιζε με ανηφόρα 12% παρατεταμένη και όλοι οι αναβάτες καρφώσανε πριν μπουν στο μονοπάτι!", "με το καλημέρα κόκκινα*!"
*κόκκινα = μέγιστοι παλμοί

Gravitοκαφρίλες (οι): όλα τα "καλά" που έχουν σχέση με τη μαμά βαρύτητα: drops, άλματα, σκαλάκια, κατηφοράκια κ.α. Ο κάφρος είναι το γουρούνι. Καφρίλες σημαίνει ότι θα συμπεριφερθούμε σα γουρούνια, χωρίς τρόπους δηλαδή, (μτφορ.) θα κάνουμε "κακά" πράγματα.

Ερημίτης (ο): ποδηλάτης που του αρέσει να απομονώνεται στα βουνά, δίχως παρέα.

Ινδιάνος (ο): ο "χύμα" αναβάτης που έρχεται σαν τον τουρίστα, τελείως απροετοίμαστος (χωρίς κράνος, νερό, φαγητό, σαμπρέλα κλπ) και καταλήγει να επιβαρύνει τους υπόλοιπους της παρέας / ομάδας.
Παράδειγμα: "αν ξανασκάσεις σαν τον Ινδιάνο θα φας τρόμπα


cycle
Cyclist.gr



στο κεφάλι!"
Προσοχή: ποτέ μην αποκαλέσετε αστειευόμενοι έναν σοβαρό ΜΤΒή "Ινδιάνο", θεωρείται τρομερή προσβολή.

Κάλτσα (η): στήσιμο, τροποποίηση, πατέντα, επινόηση, εφεύρεση, σχεδίαση, συνήθως συνοδεύεται από τον χαρακτηρισμό "καλή" και χρησιμοποιείται για θετικό σχολιασμό.
Παράδειγμα: "ώ, γύρισες το λαιμό του τιμονιού ανάποδα; Καλή κάλτσα!"
Επίσης: Ως "καλτσερό" χαρακτηρίζεται οτιδήποτε εμπίπτει στην κατηγορία της "κάλτσας", λ.χ. "Σκέφτομαι να παραγγείλω εκείνα τα καλτσερά λάστιχα που σου έλεγα."

Καρουλάκιας (ο): αναβάτης που κάνει τόση πολλή προπόνηση σε καρούλια / προπονητήριο, ώστε φτάνει στο σημείο να του φαίνεται "περίεργο" το ποδήλατο όταν το βγάλει κάποια στιγμή στο χώμα ("βρε παιδιά, πολύ κουνάει!" - βλ. μεταμόρφωση σε "κατσίκι") | (συνων.) tour de χωλ, ανεμιστήρας (επειδή πολλά προπονητήρια έχουν αντίσταση με φτερωτή), DVD (αναγκαστική αποβλάκωση στην τηλεόραση για να περνάει η ώρα).
Παράδειγμα: "άκουσα πως ο Χ κάνει σκληρή προετοιμασία για τον αγώνα!
"Μπα, καρουλάκιας είναι, έχει ξεχάσει πως στρίβουν. Θα πέσει γέλιο στο μονοπάτι!"

Κάρφωσα: χρησιμοποιείται κατά κόρον σε αγωνιστικές συνθήκες ή και ακόμα και σε χαλαρές βόλτες στην περίπτωση όπου ο αναβάτης προσπάθησε να δώσει κάτι παραπάνω από τις δυνατότητές του στην ανηφόρα και κατέληξε να μείνει από ανάσες. Στην περίπτωση αυτή λέμε ότι ο αναβάτης αυτός "κάρφωσε".
Παράδειγμα: "ανέβηκα το μονοπάτι τάπα προσπαθώντας να κολλήσω στη ρόδα του και κάρφωσα!"

Κατσίκι (το): ονομασία που προσδίδουν έμπειροι οι ΜΤΒήδες σε άπειρους αναβάτες ή όσους δεν κατέχουν την τέχνη των διαπραγματεύσεων με το περιβάλλον τους (μονοπάτια, βράχια, ρίζες, δέντρα, κλαδιά, γκρεμοί κλπ), λ.χ. κουρσάδες που αποφασίζουν να δοκιμάσουν την τύχη τους στο χώμα. Αρχικά, η έννοια της λέξης σήμαινε "λεπτός, γυμνασμένος αναβάτης που σκαρφαλώνει παντού", αλλά η χρήση της με σαρκαστικό ύφος καθώς και παραπομπές στην αδεξιότητα και κωμική όψη του συμπαθούς τετράποδου έδωσαν νέα σημασία στην λέξη "κατσίκι".
Παράδειγμα: "καλά, είσαι απο τα μεγάλα κατσίκια!", ή "ρε κατσίκι, που πας;" | (συνων.) ασχετίδης, πρόβατο, αγριοκάτσικο, κρι-κρι.


TREK
TREK
OCLV CARBON



Κουμπάκιας (ο): ΜΤΒής πάνω στο τιμόνι του οποίου απαντάται κάθε είδους gadget με αποτέλεσμα να θυμίζει περισσότερο πιλοτήριο Airbus παρά τιμόνι ποδηλάτου | (συνων.) Κιτ (από τη γνωστή σειρά "Ο Ιππότης της ασφάλτου"), Κοτσώβολος (από τα γνωστά καταστήματα ηλεκτρικών συσκευών).
Παράδειγμα: τιμόνι με φως, cyclocomputer, κουδούνι, παλμογράφο, GPS, βάση για κινητό, τρανζιστοράκι / mp3.

Κροκόδειλος (ο): κατά το συμπαθές ερπετό ο έχων υπερβολικά χαμηλούς παλμούς εν ώρα άσκησης.
Στα "ΜΤΒήδικα", αυτός που δεν καρφώνει, όσο τάπα και να πηγαίνει.
Ο Κροκόδειλος, σε κατάσταση ηρεμίας απολαμβάνει εξαιρετικά χαμηλών παλμών: κατά μέσο όρο 21 ανά λεπτό.

Κτηματομεσίτης (ο): σατανικός ΜΤΒής που πηγαίνει ανυποψίαστους αναβάτες σε κακοτράχαλες διαδρομές με σκοπό να τους "πουλήσει" οικόπεδα (δηλαδή να τους δει να τσακίζονται, προς ιδίαν τέρψη).

Λασπάκι (το): φυσικό κοκτέιλ νερού και χώματος. Απαντάται σχεδόν οπουδήποτε. Φέρνει χαρά στους "βαμμένους" ΜΤΒήδες όταν σερβίρεται πηχτό (νερουλό πάει παντού, αλλά και πάλι έχει τη χάρη του), παρουσιάζοντας τρομερή αίσθηση κρατήματος και κύλισης. Το λασπάκι συν τοις άλλοις έχει πτητικές ιδιότητες και συχνά καταλήγει στα πρόσωπα των ΜΤΒήδων...
Παράδειγμα: "είχε ωραίο λασπάκι σήμερα, να ξαναπάμε πριν στεγνώσει!"
Επίσης: φοριέται και ως μάσκα ομορφιάς με άριστα αποτελέσματα.

Λουλού (η): ποδηλάτης (-ισσα) που κάθεται μέσα "επειδή άκουσε" πως ο καιρός θα χειροτερέψει και αφήνει τους υπόλοιπους της παρέας να πάνε χωρίς αυτόν. Συνήθως οι Λουλούδες θυμώνουν με τις after-ride αφηγήσεις για το πόσο καλά πέρασαν όσοι πήγαν και προσπαθούν να τις αποφύγουν ή να πείσουν τους υπόλοιπους πως αυτοί πέρασαν καλύτερα / είχαν κάποια σημαντική δουλειά / υποχρέωση |
(υποκορ.) "λουλούκα" |(υπερβ.) "λουλού του καναπέ".
Παράδειγμα: "τι, θα κάτσεις σπίτι; Καλή ~~Λουλού~~ είσαι και δε σου φαινόταν!"

Μαύρος / -η (ο) (/η): πιθανότητα συμμετοχής σε βόλτα/προπόνηση/ποδηλατική συνάντηση, χωρίς όμως να είναι βέβαιο.



Cyclist.gr



Πάω καφενείο: κινούμαι με χαλαρό (ως χαλαρότατο) ρυθμό.
Παράδειγμα: "αυτός πάει καφενείο, πες του να τραβήξει λίγο!"

Πάω τάπα: κινούμαι με υψηλή ταχύτητα, στα όρια των δυνατοτήτων μου (σε οποιαδήποτε κλίση εδάφους) | (συνων.) βεντούζα, κομμάτια, λιωμένος/η, μαλλιοκούβαρα, τέζα.
Παράδειγμα: "πήγαινα τάπα το μονοπάτι, αλλά αγκάλιασα ένα πεύκο και την άκουσα καλά".
Προσοχή: "πάω τάπα" σημαίνει πως κινούμαι στα όρια των δυνατοτήτων μου. "δίχως αύριο" σημαίνει πως έχω ξεπεράσει (ελαφρώς ως πολύ) τα όριά μου και ο απόλυτος έλεγχος του ποδηλάτου είναι πια ανάμνηση...

Πετάω αετό: ο αγώνας έχει τελειώσει για μένα, κάρφωσα και πάω με 5 km/h ίσα-ίσα για να τερματίσω.

Πράσινος / η: βέβαιη συμμετοχή σε βόλτα/προπόνηση/ποδηλατική συνάντηση.

Σπανακόπιττας (ο): σνόμπ ποδηλάτης με σούπερ-ακριβό ποδήλατο (όχι αναγκαστικά όμως), ο οποίος απαντάται κυρίως στη γραμμή της εκκίνησης του αγώνα. Την έχει δει πρώτη μούρη, δε μιλάει σε κανένα και έχει συνεχώς ξυνισμέναστραβωμένα μούτρα, λες και του χάλασε το στομάχι η σπανακόπιτα της θειας του της Χρυσούλας, την οποία τσάκισε για πρωινό πριν τον αγώνα.

Σχέδιο πτήσης (το): πού πάμε, πόση ώρα θα ποδηλατήσουμε, στάσεις κλπ.

Φουίτ (το): έπαθα λάστιχο, μου τρύπησε η σαμπρέλα. Από τη Γαλλική λέξη "fuite", δηλ. "διαφυγή" (βλ. αέρας). Χρησιμοποιείται περισσότερο από τους βόρειους φίλους (Θεσσαλονικείς).

Χώσε: ρήμα προτροπής, λ.χ. για να κάνεις άλμα ή να "πας τάπα". Η προτροπή αυτή συχνά δημιουργεί γαιοκτήμονες / οικοπεδοφάγους και καλό είναι να χρησιμοποιείται με προσοχή | (συνων.) δώσε, πάτα, έφυγες.

(Το Λεξικό Ορεινής Ποδηλασίας δημοσιεύτηκε αρχικά στο http://www.cyclist.gr/article.php?id=1360)

Bianchi Methanol SL 9500 Carbon XT Disc



iCycling.gr

Κείμενο: Δημήτρης "ΖιΚάκα" Καπατσώρης **φωτό:** icycling.gr



Καθαρόαιμο

Οι τεχνολογικές καινοτομίες από την Bianchi κάνουν το Methanol SL ένα πρωτοποριακό ποδήλατο τόσο σε σχεδίαση όσο και σε γεωμετρία

Bianchi Methanol SL 9500 Carbon XT Disc





Από τον επίσημο ιστότοπο της εταιρείας, "ξεσηκώσαμε" τα ομολογουμένως ιδιαίτερα τεχνολογικά χαρακτηριστικά του ποδηλάτου:

Τεχνολογία TWT (Triple Wall Tube). Το τοίχωμα των σωλήνων αποτελείται από ένα σύστημα τριών λεπτών φύλλων. Με την ιδιαίτερη αυτή αρχιτεκτονική, επιτυγχάνεται ελαφριά αντίσταση και αντίδραση κατά την οδήγηση του ποδηλάτου.

Το πρωτοποριακό σύστημα SAS (Shock Absorbing Stays). Πρόκειται για ελαστικότερο πίσω ψαλίδι. Στόχος είναι το φιλτράρισμα των κραδασμών, οι οποίοι θέτουν σε κίνδυνο την ακαμψία του ανθρακονημάτινου κοσμήματος. Παράλληλα επιτυγχάνεται η βελτιστοποίηση της μετάδοσης ισχύος στον πίσω τροχό, βελτιώνοντας έτσι τα δυναμικά χαρακτηριστικά του ποδηλάτου.

Το πλαίσιο, πέραν αυτών που ήδη αναφέρθηκαν, παρουσιάζει και άλλα χαρακτηριστικά που εγγυώνται τις καλύτερες επιδόσεις: Τεχνολογία άνθρακα που αποτελείται από ίνες 3 διαφορετικών τύπων, με πλέξη μονής κατεύθυνσης. Άμεση συνέπεια το περιορισμένο βάρος. Ενδεικτικά η ζυγαριά αγγίζει τα 1,170 gr στο μέγεθος 48. Το ποδήλατο ολοκληρώνεται με την ενιαία ντίζα σέλας των 300 mm (η οποία φυσικά μπορεί να κοπεί) και το σύστημα BB30 για τη μεσαία τριβή. Το σύνολο ολοκληρώνεται από πενταετή εγγύηση.

Το Bianchi Methanol SL θα το βρείτε σε τρεις διαφορετικές εκδόσεις, προσαρμοσμένες και στον πιο απαιτητικό ποδηλάτη. Επίσης διατίθεται και ως σκέτο πλαίσιο, για τους πιο μερακλήδες.

Methanol SL 9900: SramXX 10sp groupset, Magura Marta SL φρένα, Magura MD100R Race Durin πιρούνι, Mavic Crossmax τροχούς SLR Tubeless και προαιρετικά τροχοί DT Swiss XCR 1250 Tubeless. Βάρος 8.3 κιλά (με τους προαιρετικούς τροχούς).

Methanol SL 9700: Sram X.0 Sram groupset μίξη X.0, FSA Afterburner BB30 δισκοβραχίονα, Magura Marta SL φρένα, Magura MD100R Race Durin πιρούνι, Mavic τροχούς CrossTrail Tubeless. Βάρος 9.4 κιλά.

Methanol SL 9500: Shimano XT groupset, FSA Afterburner BB30 δι-

iCycling.gr


Bianchi
HUTCHINSON




Deore
XT
Shimano


XT
TRIPLE WALL TUBE


EDOARDO BIANCHI

Bianchi Methanol SL 9500 Carbon XT Disc



σκοβραχίονας, Magura MD100R Durin πιρούνι και προαιρετικά πιρούνι Rock Shox Sid ή Rock Shox Reba SL, Shimano XT / Mavic XM819 Tubeless τροχούς. Βάρος 9.9 κιλά.

Η εξειδίκευση κοστίζει

Εμείς είχαμε την χαρά να δοκιμάσουμε το SL 9500.
Από την πρώτη ματιά σε κερδίζουν τα εντυπωσιακά χρώματά του και τα πολλά γραφικά που έχει ο σκελετός. Η δική μας ζυγαριά έδειξε 9.8 κιλά (χωρίς πετάλια, χωρίς παγουροθήκη και με κομμένο το παλουκόσελο).
Το ποδήλατο είναι ένα καθαρόαιμο αγωνιστικό MTB και αυτό φαίνεται από τις πρώτες κιόλας στιγμές που το καβαλήσαμε! Η σειρά Shimano XT (του 2010) που πλαισίωνε το ποδήλατο άφησε πολύ θετικές εντυπώσεις. Μεγάλο συν της φετινής σειράς είναι και τα δισκόφρενα: Καταπληκτικό φρενάρισμα (σε αίσθηση και απόδοση) ιδίως στα κατηφορικά κομμάτια.
Το πακέτο ολοκληρώνεται με τα περιφερειακά της FSA (δισκοβραχίονας, λαιμός τιμονιού, τιμόνι), ενώ την απόσβεση των κραδασμών και τη διατήρηση της κατευθυντικότητας έχει αναλάβει η ανάρτηση Magura MD100R με RCL (Remote Control Lever) που άφησε άριστες εντυπώσεις με την άψογη λειτουργία που είχε. Το δοκίμασα σε διάφορα τερέν και το κράτησα μερικές μέρες παραπάνω γιατί δεν καταλάβαινα πως γίνεται ένα hard tail και μάλιστα με τόσο σκληρή σέλα (San Marco ASPide) να μη με χτυπά στη μέση όσο τα άλλα hard tail που είχα δοκιμάσει. Ύστερα από προσεκτική σκέψη κατέληξα ότι το σύστημα SAS όντως λειτουργεί.
Ο δισκοβραχίονας με την μεσαία τριβή BB30 σου δίνει ακόμα μεγαλύτερη ακαμψία και αυτό φαίνεται στην ανηφόρα και ιδίως στο ορθοπέταλο. Το καλό ζύγισμα που έχει πετύχει η μαμά εταιρεία βοήθησε το ποδήλατο να αριστεύσει και στην κατευθυντικότητα τόσο σε ανοιχτούς δασικούς, όσο και σε γρήγορα "στριφτερά" μονοπάτια! Τέλος η ιδιόμορφη αυτή ποδηλατική αλκοόλη, σε συνεργασία με τους Shimano XT / Mavic XM819 tubeless τροχούς κυλάει πολύ καλά σε όλων των ειδών τα τερέν. Τα tubeless ελαστικά και οι χαμηλότερες εφαρμοζόμενες πιέσεις φροντίζουν για ακόμα μεγαλύτερη άνεση. Το μόνο αρνητικό που πρόσεξα ήταν τα ελαστικά της Hutchinson Cobra Tubeless που δεν είναι καθόλου καλά στο σαθρό χώμα και στη λάσπη.
Γενικά το Bianchi Methanol Sl 9500 μου άρεσε αρκετά αλλά αυτό που το κάνει να είναι "λίγο"
απαγορευτικό είναι η τιμή του, η οποία αγγίζει το διόλου ευκαταφρόνητο ποσό των 3,990 €. Η τιμή πλαισίου βρίσκεται στα 2,000 €.

(Πηγή, http://icycling.gr/index.php/iread-arthra-gia-tin-podilasia/dokimes/bianchi-methanol-sl-9500-carbon-xt-disc.php)






san marco
ASPide


XC 180
FSA
Deore XT
Shimano

HELL IN BIKES TOO

Κάτι αλλάζει στο Hell In Store 018! Τώρα στο νέο κατάστημα στον Πειραιά μπορείτε να θαυμάσετε από κοντά όλα τα νέα μοντέλα ποδηλάτων '09 της γνωστής KTM, δίπλα στις μοτοσυκλέτες της Αυστριακής εταιρείας. Διεύθυνση: 34ου Συντάγματος Πεζικού 16, Πειραιάς.

HELL IN STORE 18
2104114415



TITAX ΜΑΝΕΤΕΣ

Οι μανέτες TITAX έχουν αεροδυναμικό σχήμα προσφέροντας υψηλή απόδοση και επιτρέπουν να χειρίζεστε την μηχανή σας όπως ποτέ άλλοτε. Είναι κατασκευασμένες από τα καλύτερα, ελαφρύτερα και δυνατότερα κράματα αλουμινίου.
Υπάρχουν σαν σετ ή μεμονωμένα σε δύο μήκη (κανονικό και κοντό) και σε 7 αποχρώσεις (μαύρο, ασημί, κόκκινο, μπλε, πράσινο, χρυσό και τιτάνιο).
Είναι η πρώτη επιλογή των πρωταθλητών WSBK και φυσικά το No.1 στην αγορά.
Θα τα βρείτε ετοιμοπαράδοτα στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα TITAX στην Ελλάδα στο κατάστημα μας, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο, όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας. http://www.tecnomoto.gr

TECNO-MOTO
2109242410



AKRAPOVIC CARBON PARTS

Νέες παραλαβές από τη σειρά carbon parts της εταιρίας AKRAPOVIC για το YAMAHA YZF-R1 ’09 και SUZUKI GSX-R 1000 ’09. Η νέα σειρά παρουσιάζει προστατευτικά κομμάτια carbon για διάφορα σημεία πάνω στις μοτοσυκλέτες, όπως φτερά μπροστά και πίσω, προστατευτικά ρεζερβουάρ, πλαϊνά καπάκια, προστατευτικά εξάτμισης, αλυσίδας, καμπάνας, γραναζιού και πολλά ακόμη είδη. Έχουμε επίσης στη διάθεση μας και για τα παρακάτω μοντέλα:
HONDA CBR 600RR ’07 / CBR 1000RR ’08-’09
KAWASAKI Z 750 ’07-’09 / Z 1000 ’07-’09 / ZX-10R ’08-’09
SUZUKI GSX-R 600 & 750 '06-'08 / GSX-R 1000 '05-'07 / B-King 1300 ’08-’09
YAMAHA YZF-R6 ’08-’09 / YZF-R1 '04-'07
Θα τα βρείτε στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα της εταιρίας AKRAPOVIC, στο κατάστημα μας Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο, όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας. http://www.tecnomoto.gr

TECNO-MOTO
2109242410





SHOEI XR-1100

Έφτασε και στοχεύει κατευθείαν στην κορυφή της κατηγορίας sport-touring κρανών. Με ολοκαίνουργιο αεροδυναμικό κέλυφος, επανασχεδιασμένα κανάλια αερισμού, αφαιρούμενη επένδυση, μεγαλύτερης επιφάνειας pinlock και τη γνωστή χειροποίητη ποιότητα κατασκευής SHOEI. Ελάτε να δείτε από κοντά το καινούργιο κράνος της ιαπωνικής SHOEI στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories, Μιχαλακοπούλου 118, και αποκτήστε το με 12 άτοκες δόσεις, σε τιμή 409€ για τα μονόχρωμα και 499€ για τα μοντέλα με γραφικά.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981



ΜΠΟΤΕΣ TUCANO URBANO CARABA

Ένα καινούργιο πολυαναμενόμενο μοντέλο μπότας από την ιταλική Tucano Urbano για όλες τις ώρες. Σε διακριτική γραμμή κατασκευασμένο από πολύ μαλακό δέρμα και πλήρως αδιάβροχες είναι ιδανικές για όλες τις ώρες με τη μοτοσυκλέτα σας και όχι μόνο. Θα τις βρείτε αποκλειστικά στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories, Μιχαλακοπούλου 118, έναντι 150€.

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981



DYNOJET POWER COMMANDER NEW "PCV"

Η εταιρία TECNOMOTO η οποία είναι η επίσημη και αποκλειστική αντιπρόσωπος της εταιρίας DYNOJET για όλη την Ελλάδα, έχει πλέον στη διάθεση μας το πολυαναμενόμενο νέο Power Commander «PCV» για όλα τα μοντέλα του 2009, με πολλές επιπλέον λειτουργίες όπως:Δυνατότητα αυτόματης χαρτογράφησης, ενσωματωμένες όλες τις λειτουργίες του HUB, με δυνατότητα εναλλαγής χαρτών καθώς οδηγούμε, δυνατότητα ελέγχου και των 8 μπεκ, πολύ μικρότερο μέγεθος και πάρα πολλές άλλες εντυπωσιακές λειτουργίες.Διαθέσιμο στο κατάστημα της Technomoto, Καλλιρρόης 12 στο Νέο Κόσμο όπως και πολλά άλλα προϊόντα για την μοτοσυκλέτα σας.

TECNO-MOTO
2109242410



ACERBIS X-FIBER SHAKEN

Τα νέα off road κράνη με ωραία γραφικά προσφέρουν ασυναγώνιστη σχέση τιμής-ποιότητας. Διαθέτουν εξωτερικό περίβλημα σε δύο μεγέθη κατασκευασμένο από Fiberglass για μέγιστη αντοχή με ελάχιστο βάρος (1250 gr ± 50 gr). Εσωτερική επένδυση αντιαλλεργική αντιβακτηριδιακή που αφαιρείται και πλένεται. Αερισμός εμπρός και στο κέλυφος με σύστημα αποβολής του θερμού αέρα και κανάλια για καλύτερη κυκλοφορία του αέρα στο εσωτερικό. Lock: Double-D ring, standard: ECE R 22.05, τιμή: 148€. http://www.motomarket.gr.

Moto Market
801 11 795 615



GIVI 40.1

Υλικό: Composite Fiber. Εσωτερική επένδυση υποαλλεργική, αντι-ιδρωτική, αντιβακτηριδιακή που αφαιρείται και πλένεται. Βαφή με εξωτερικό αντιχαρακτικό βερνίκι προστασίας από UV, αντιχαρακτική ζελατίνα και anti-fog kit, με δεύτερη εσωτερική αντιχαρακτική smoked ζελατίνα που κλείνει μέσα στο κέλυφος. Πρόσθιος αντιθαμβωτικός εξαερισμός και διπλός στο κέλυφος με σύστημα αποβολής του θερμού αέρα και νέα κανάλια για καλύτερη κυκλοφορία του αέρα στο εσωτερικό. Διαθέτει τσιμούχες προστασίας από τη βροχή, μάσκα χνώτων, δυνατότητα προσαρμογής Bluetooth. Μεγέθη: XS – XL, standard ECE 22.05, τιμή από 175.00€ στο SPIDI STORE και στο δίκτυο συνεργατών της εταιρείας, http://www.motomarket.gr.

Moto Market
801 11 795 615



SPIDI - ESQUIRE

Ένα jacket σχεδιασμένο για αστική χρήση, ιδανικό για όλες τις συνθήκες οδήγησης. Κατασκευασμένο από υψηλής τεχνολογίας υλικά όπως το νέο Tenax Tactel με μεγάλη αντοχή. Είναι 100% αδιάβροχο, με μεμβράνη H2OUT που επιτρέπει την αναπνοή του σώματος. Διαθέτει αποσπώμενη κουκούλα, αφαιρούμενη ισοθερμική επένδυση, προστασίες CE σε ώμους και αγκώνες και ειδική θέση για προστασία πλάτης. Ένα jacket ιδανικό για καθημερινή χρήση, με τη μοτοσυκλέτα ή και χωρίς. Τιμή: 325.00€ στο SPIDI STORE και στο δίκτυο συνεργατών της εταιρείας, http://www.motomarket.gr.

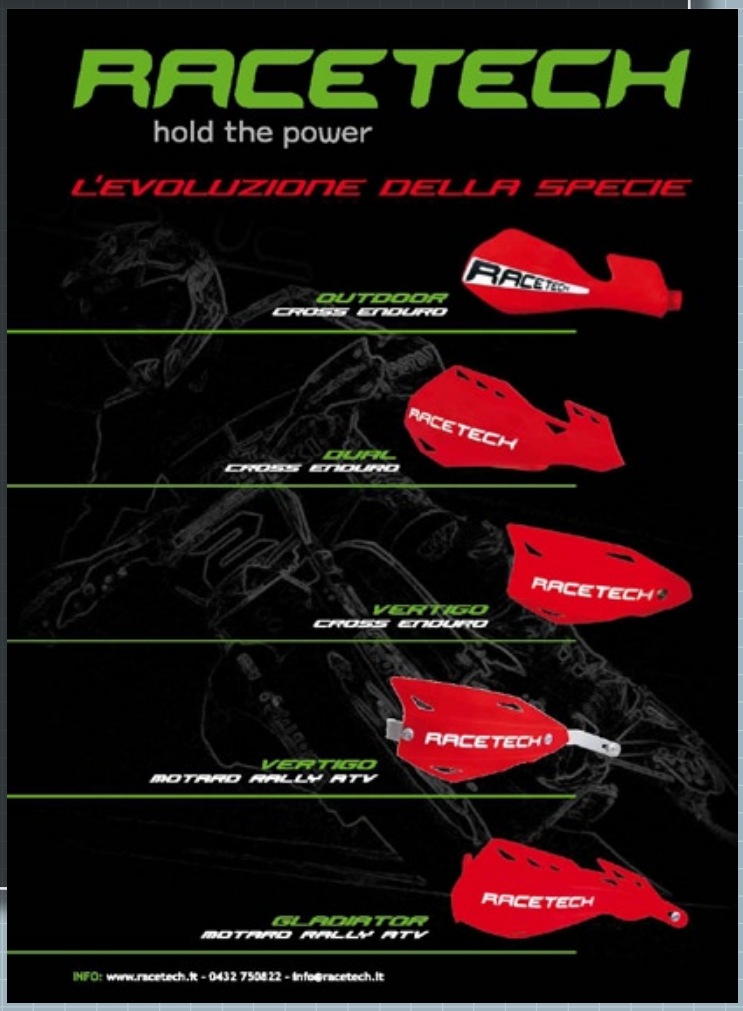
Moto Market
801 11 795 615



RACETECH HOLD THE POWER

Όλα τα νέα προϊόντα της Racetech για το 2010 στο κατάστημα G.R.C. POWER FACTORY. Κιτ πλαστικών, μανέτες, αγωνιστικά σταντ, γκριπ για τα περισσότερα μοντέλα off road της αγοράς σε άκρως ελκυστικές τιμές. Για περισσότερες πληροφορίες ή παραγγελίες στο site του καταστήματος, www.grc-powerfactory.gr

G.R.C. ΓΑΛΑΤΗΣ POWER FACTORY
2102513994w



ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ

Στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories θα βρείτε πολλά χειμωνιάτικα μπουφάν σε προσφορά λόγω τέλους σεζόν. Οι προσφορές που αγγίζουν το -50% θα διαρκέσουν μέχρι εξαντλήσεως του στοκ. Θα τις βρείτε αποκλειστικά στο κατάστημα της Μιχαλακοπούλου 118. http://www.goudoufas.gr

ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981



UVEX ONYX

Γνωρίστε το ελαφρύτερο κράνος της αγοράς από την UVEX. Κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από ελαφρύ ανθρακόνημα και αεροδυναμικά σχεδιασμένο για σταθερότητα στα πολλά χιλιόμετρα με ειδικό πτερύγιο στο μπροστινό σημείο του κελύφους, έχει αφαιρούμενη αντιαλλεργική επένδυση, πολύ καλό εξαερισμό με εισαγωγές στο μέτωπο και στο πιγούνι και συνοδεύεται με τσάντα μεταφοράς.
Βάρος: 950-1050 gr. Θα το βρείτε στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories Μιχαλακοπούλου 118, έναντι 439€. http://www.goudoufas.gr
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΒΡΟΧΗ

Προστατευτείτε από τη βροχή με στυλ και ασφάλεια, αφού με το καινούργιας απόχρωσης αδιάβροχο σακάκι της Bering θα φαίνεστε πολύ καλύτερα ακόμα και στις πιο αντίξοες καιρικές συνθήκες. Θα το βρείτε στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories, Μιχαλακοπούλου 118, έναντι 40€. http://www.goudoufas.gr
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981



NEW GIVI V-46 TECH

Καινούργιος χρωματισμός για την πιο δημοφιλή βαλίτσα της GIVI. Με τη γνώστη κορυφαία ποιότητα κατασκευής και χωρητικότητα αρκετή για δύο full face κράνη και τώρα με διακριτικά διάφανα ανακλαστικά θα σας κάνει να ξεχωρίσετε. Θα τη βρείτε στο κατάστημα Γκουντούφας Accessories, Μιχαλακοπούλου 118, έναντι 215€. http://www.goudoufas.gr
ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ ACCESSORIES
2107484981



ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ 50-70%



Τώρα στο κατάστημα Hell In Store 018 στον Πειραιά ξεκίνησε μια σημαντική προσφορά.Πλέον μπορείτε να βρείτε όλο τον εξοπλισμό του αναβάτη από τις εταιρείες KTM και Ducati με έκπτωση 50-70%! Παρακαλούμε επικοινωνήστε με το κατάστημα για περισσότερες πληροφορίες.

Hell In Store 018
2104114415

DEP ΗΧΗΤΙΚΕΣ ΑΠΟΛΑΥΣΕΙΣ

Μοναδική εμφάνιση, επιδόσεις και χαμηλό βάρος είναι τα κύρια χαρακτηριστικά των εξατμίσεων DEP. Προορίζονται για τετράχρονους αλλά και δίχρονους κινητήρες και είναι διαθέσιμες για τα περισσότερα off road μοντέλα της αγοράς. Τελικά ή ολοκληρωμένα συστήματα εξατμίσεων για χρήση σε βουνό ή πίστα με την υπογραφή της DEP. Για περισσότερες πληροφορίες ή παραγγελίες στο site του καταστήματος, www.grc-powerfactory.gr

G.R.C. ΓΑΛΑΤΗΣ POWER FACTORY
2102513994

DEP PIPES



www.fanmoto.gr - info@fanmoto.gr

Fan_Motorcycles

JOIN THE CLUB !



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
Καινούριες μοτοσυκλέτες Όλα τα νέα μοντέλα
Επιλεγμένες μεταχειρισμένες μοτοσυκλέτες

ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ
Ανταλλαγές μοτοσυκλετών με καινούριες
ή με μεταχειρισμένες

SERVICE
Εξειδικευμένο προσωπικό και σύγχρονος
εξοπλισμός

ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
Ότι χρειάζεται η μοτοσυκλέτα σας

ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ
Καλύπτουμε όλους τους τύπους μοτοσυκλετών

ΑΞΕΣΟΥΑΡ
Οι καλύτερες επιλογές για την μοτοσυκλέτα
και τον αναβάτη από τις κορυφαίες εταιρίες

aprilia
HONDA
TRIUMPH
KTM
Buell
HARLEY-DAVIDSON
Benelli
BMW
YAMAHA
SUZUKI
MV AGUSTA
Kawasaki

SHOEI
NEXX
GIVI
AKRAPOVIČ
BSS MOTORCYCLE FASHION

Fan Motorcycles - Φάνης Στρωματιάς
Έκθεση - Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη - Τηλ & Φαξ : +30 210 9955451
Συνεργείο - Ελ.Βενιζέλου & Φωκίδος, Ηλιο΄θπολη - Τηλ & Φαξ : +30 210 9922948

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ VP2 ΑΠΟ ΤΗΝ AVON



Επανάσταση από την Αγγλική AVON, η οποία παρουσιάζει τρείς νέους τύπους ελαστικών, για όλες τις χρήσεις. Τα VP2 Super Sport, VP2 Sport και VP2 Extreme, είναι βασισμένα πάνω στην επιτυχημένη σειρά Viper. Κατασκευασμένα από νέας γενιάς υλικά, ξεχωρίζουν για το νέο χαμηλό βάρος τους και την μη παραμόρφωση τους, καθώς τα νέας τεχνολογίας λινά στο σκελετό τους δεν επιτρέπουν την παραμόρφωση κάτω από πίεση, διατηρώντας πάντα σταθερή την κορώνα τους. Επίσης διαθέτουν δύο διαφορετικές γόμες: μεσαία στο κέντρο, και μαλακή στα πλάγια για μέγιστη πρόσφυση σε όλες τις θερμοκρασίες.

AGRIPAN SA
2103485185-8

AVON DISTANZIA ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ON - OFF



Έχουν σχεδιαστεί με βάση τις πιο σύγχρονες προδιαγραφές (A-VRB γόμα) και είναι ιδανικά για on-off μεγάλου κυβισμού και υψηλών απαιτήσεων. Προσφέρουν γρήγορη αλλά και ασφαλή οδήγηση σε στεγνό και βρεγμένο οδόστρωμα, έχοντας μεγάλη αντοχή και αποδίδοντας την ιδανική θερμοκρασία γρήγορα σε όλη την επιφάνειά τους. Η αποκλειστική διάθεση των ελαστικών AVON γίνεται από την Ορφέως 111, Αθήνα.

AGRIPAN SA
2103485185-8

ΤΟ GAS ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙ



Για πρώτη φορά στην Ελλάδα (ίσως και παγκοσμίως αλλά δεν παίρνουμε όρκο) Helmet Test Ride. Δηλαδή έρχεστε στο μαγαζί (Κισσάμου 98 Χανιά), σας μετράμε με τη μεζούρα (το κεφάλι), βρίσκουμε το κατάλληλο μέγεθος κράνους, το παίρνετε και… φεύγετε.

Επ! Όχι για πάντα, για μια βόλτα με τη μοτοσυκλέτα σας σε πραγματικές συνθήκες. Και δεν τελειώνει εκεί: Έβαλες νέο Shoei XR 1100 και θες να το συγκρίνεις με το Chaser της Arai; Όρεξη να 'χεις (και βενζίνη). Παίρνεις το άλλο και ξαναφεύγεις.

Τέρμα στις φήμες "αυτό κουνάει", "το άλλο σφυρίζει κλέφτικα", "εκείνο μπάζει". Πραγματική δοκιμή με το δικό σου κεφάλι, το δικό σου ύψος, τη δική σου ζελατίνα, τους στροβιλισμούς της δικής σου μοτοσυκλέτας. Και μετά το συζητάμε με καφέ. Γιατί κάτι έχουμε να σου πούμε κι εμείς…

Gas Store
2821074730



VP2

AVON VP2 - Πέρα από τα συνηθισμένα

Υψηλές ταχύτητες, μεγάλες γωνίες κλίσης, συναρπαστική εμπειρία... στοιχεία που απαιτούν από τα ελαστικά οι σημερινές υπερ-σπορ μηχανές.
Γι' αυτό η AVON ανέπτυξε μια σειρά ελαστικών υψηλών και υπερ-υψηλών επιδόσεων για χρήση στο δρόμο και στην πίστα.
Σχεδιασμένα για στεγνό και βρεγμένο οδόστρωμα, αυτά είναι τα ελαστικά επιδόσεων νέας γενιάς.
Εάν λοιπόν αναζητάς ένα ελαστικό που θα αποδίδει και θα σου δώσει αυτοπεποίθηση, το VP2 είναι η απάντηση.

VP2 Supersport



VP2 Sport



VP2 Xtreme



Αποκλειστική Διάθεση Αντιπροσώπευση

AGRIPAN SA
Ορφέως 111, Αθήνα 118 55 (Ρουφ)
Τηλ.: 210 3485185 - 8, Fax: 210 3410080

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΙΑ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΧΑΙΑ MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΛΑ ΛΑΓΚΑΔΑ

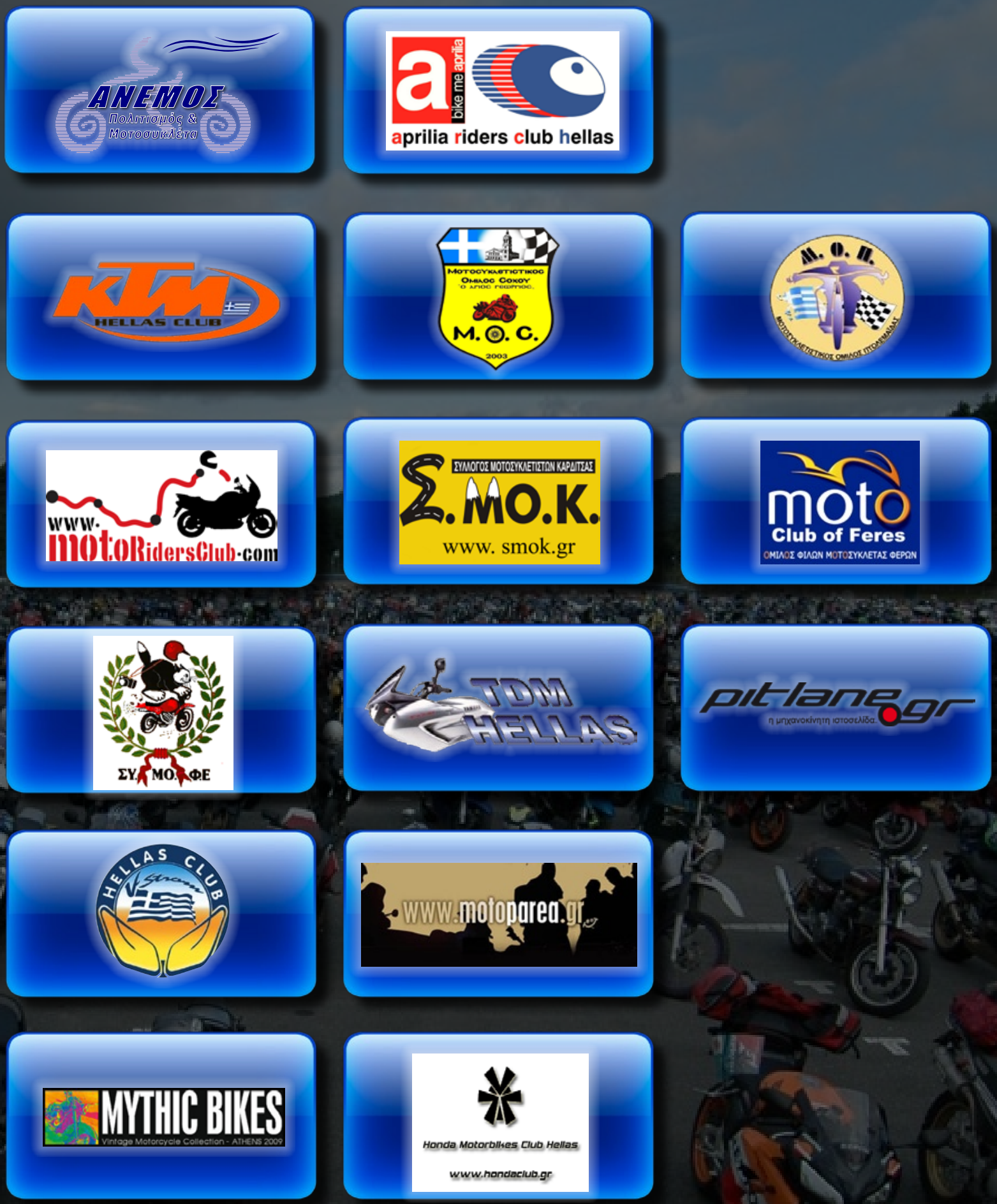
MOO

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΑΛΕΙΚΙΕΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ 1990

ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΖΑΚΥΝΘΟΥ (ΛΕ.ΜΟ.Ζ.) MOTO CLUB of ZAKYNTHOS



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



Μάνος Κάστουλας



Περιμέναμε γκρίνια, αλλά βρήκαμε μόνο αυτό το σημείωμα. Ο ευρών αμοιφθήσεται με δωρεάν συνδρομή στο eBike εφ' όρου ζωής


DUCATI



Ιστορίες κατασκοπείας

Σπύρος Τσαντήλας

Ένα πολύ ενδιαφέρον email μου ήρθε τις προάλλες και αφορούσε το νέο Multistrada 1200.

Ένας φίλος μου έστειλε την πρώτη οδηγική γνωριμία ενός ανθρώπου που καβάλησε το ολόφρεσκο Ducati πριν καν το ακούσουν για πρώτη φορά οι δημοσιογράφοι στην επικείμενη παγκόσμια παρουσίασή του.

Πιθανότατα, όπως κι εσείς φαντάζεστε, πρόκειται για κάποιον που σχετίζεται με τη Ducati, συνεπώς οι περισσότεροι εύλογα θα περιμένουν πως η άποψή του είναι φιλτραρισμένη κοκκινωπά. Προς υπεράσπισή του, όμως, να αναφέρω πως δε γράφτηκε για να δημοσιευτεί πουθενά, ήταν απλά η μεταφορά μιας εμπειρίας μεταξύ φίλων. Αν μη τι άλλο, αυτό μυρίζει ειλικρίνεια. Έτσι κι αλλιώς, όπως λέει αυτός που τα ξέρει όλα, ο καιρός γαρ εγγύς.

Δύο πράγματα ξεχώρισα από τα λιγοστά λόγια του, δύο συγκεκριμένες εκφράσεις.

"Είναι σαν ένα γιγάντιο ποδήλατο."

Σχεδόν το μισό email αναλώνεται στο να εκθειάζει την ευελιξία του νέου Multi. Πανεύκολο, ανύπαρκτο ως βάρος, το συγκρίνει με το Hypermotard και τονίζει πως όλα αυτά έγιναν σε μια πόλη αμέσως μετά από αρκετά χιόνια, πολύ κρύο και παγωμένους δρόμους. Φτάνει στο σημείο να λέει πως θα προτιμούσε να το ένιωθε πιο "βαρύ" στη στροφή –προφανώς στα γούστα του φίλου μας το sport διανθίζεται με touring.

"Είναι ένας άλλος πλανήτης."

Δε εννοεί τη μοτοσυκλέτα, αλλά εξηγεί πως του φάνηκαν συγκριτικά τα 1098 και S4R. Και μένει με το στόμα ανοικτό στο Multistrada διότι η λειτουργία του χαμηλά δεν έχει την παραμικρή σχέση, λέει. Είναι εξαιρετικά απαλό και γραμμικό, τόσο που μπορεί να ρολάρει στην πόλη με 40 χαλαρά και απροβλημάτιστα. Το οποίο σε συνδυασμό με το υποτιθέμενο σούπερ ζύγισμα κάνει τη μοτοσυκλέτα ένα παιχνίδι για όλες τις δουλειές. Όχι, τα 150 άλογα δεν κρύβονται, ο άνθρωπος το λέει καθαρά: "η δύναμη είναι εκεί". Υποπτεύομαι πάντως πως ο κατάσκοπός μας δεν το οδήγησε εκτός πόλης.

Συνολικά, όλα όσα είδε στη σύντομη επαφή μαζί του ήταν θετικά. Η λειτουργία των ηλεκτρονικών ήταν, λέει, άτεγκτη, τα διάφορα modes πραγματικά μεταμορφώνουν τη μοτοσυκλέτα. Στη Sport είναι ένα superbike άνετο και με προστασία από τον αέρα, στην Urban σαν ένα μεγάλο scooter.

Το μόνο που τον χάλασε είναι το γεγονός ότι περνούσε παντού απαρατήρητος. Παρόλο που δεν έχει κυκλοφορήσει ακόμη στο δρόμο, ουδείς ασχολήθηκε με το κατακόκκινο Multistrada. Περίεργο; Δεν ξέρουμε βέβαια σε ποιο μέρος του κόσμου έγινε η βόλτα, αλλά νομίζω πως μια εικασία την έχουμε στο μυαλό ε;

Ακούγεται πολύ νόστιμο. Όπως δήλωσε ο ενδιάμεσος φίλος, "το μηχανάκι σε απλά Ελληνικά κατά τα λεγόμενά του PABEI!" Ένα ψηλό, άνετο και εξημερωμένο superbike, τύγκα στις ηλεκτρονικές ευκολίες ("σε κάνει να επιθυμείς ένα hands free σπίτι και γκαράζ").

Όπου και να διαβάσω γι' αυτό θα συναντήσω μια αναφορά για την εκθρόνιση του BMW R1200GS. Δεν ξέρω αν είναι ο ευσεβής πόθος του απανταχού μοτοσυντάκτη ή απλά ένα πιασάρικο τσιτάτο, ίσως και να τροφοδοτείται επικοινωνιακά από τη Ducati. Όπως και να έχει, πάντα ο στόχος είναι η κορυφή και οι πίνακες των πωλήσεων παγκοσμίως δείχνουν πως όποιος εποφθαλμιά τα σκήπτρα πρώτα πρέπει να αδειάσει το θρόνο από ένα μεγάλο boxer. Δουλειά καθόλου εύκολη.

Οπότε τι κρατάμε από τη σημερινή πληροφορία; Πως έχω ακόμη περισσότερη περιέργεια να στρογγυλοκαθίσω στη σέλα ενός Multistrada 1200. Να αρχίσω από τώρα τις προσευχές αυτή η Ducati να είναι μια από τις εξαιρέσεις που θα *πάρουμε* για δοκιμή στην Ελλάδα; Έχω ήδη αρχίσει –θα μου χρειαστούν...

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(Τ),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
RSV4 Factory	7(Π),14(C)
Shiver 750 GT	20(F)
BMW	
F650 GS	4(Τ)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(Τ)
G650 GS	17(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
K1300 S	15(F)
R1200 GS	20(Σ)
Buell	
1125R	11(Τ)
Ducati	
Monster 696	12(Τ)
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ)
Hypermotard	3(Σ)
Multistrada 1200	19(Π)
Streetfighter	8(Π)
Gas-Gas	
EC250F	21(F)
Gilera	
GP 800	11(F)
Runner ST200	4(F)
Harley-Davidson	
XR 1200	13(F)
Honda	
CB 1000R	7(Τ)
CBF 125	12(F)
CBF 600	10(F)
CBF 1000	5(F)
CBR 600 RR	7(Π)
CBR 1000 RR	7(Π),15(Σ)
DN-01	15(F),19(Σ)
Hornet 600	4(F)
Lead 110	9(F)
SH 150i '09	16(F)
SH 300i	6(F)
S-Wing 150i	15(F)
Transalp 700	3(Τ)
VFR 1200F	18(Π)
VTR 250	19(F)
Kawasaki	
ER6-f	19(F)
ER6-n	21(F)
KLX 250	16(F)
Ninja 250	18(F)
Versys 650	1(F)
Z 750	2(Σ)
ZX6R	7(Π),20(Τ)
ZX10R	5(Τ),15(Σ)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
KTM	
990 SM	3(Σ)
Duke 690	2(Τ)
RC8	1(C)
RC8R	18(F)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(Τ)
Stelvio 1200 NTX	20(Σ)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(Τ)
Peugeot	
Geopolis 400	1(F)
LXR 200i	20(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
Piaggio	
Beverly 300	17(F)
MP3 400 LT	14(F)
X7 250ie	5(F)
Suzuki	
Bandit 650 SA	7(F)
Bandit 1250 SA	3(F)
Gladius 650	17(Τ)
GSX-F 650	20(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 1000 K9	7(Π),15(Σ)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Daytona 675	17(C)
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(Τ)
Thunderbird	19(F)
Vespa	
GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha	
FZ1 Fazer ABS	3(F)
T-Max 500	6(F)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
XJ600	14(Τ)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
YZF-R 125	6(F)
YZF-R6	10(Τ)
YZF-R1	7(Π),15(Σ)
Σαλόνια	
Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08	2
Intermot '08	8
EICMA '08	9
Tokyo Motor Show '09	19
Long Term	
KTM 690 SuperMoto	4,5,6,8,9,11
KTM 950 SuperMoto Voyager	4,5,6,7,9,11
Suzuki GSXR 600 K9	16,20

we have issues...

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

Εταιρεία Μοντέλο / Τεύχος

eCycle

Αγοράζοντας MTB 5
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α΄) 9
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β΄) 10
Αγοράζοντας ελαστικά (ά) 10
Βασικά αξεσουάρ 15
Βασικές γνώσεις 8
Γυναίκα και ποδήλατο 18
Δοκιμή: Dura Ace Di2 15
Ενυδάτωση 7
Η επιστροφή του Lance Armstrong 13
Μεσαία Τριβή 11
Maribor Downhill 18
Ρύθμιση σέλας 16
Τζουμέρκα ή θάνατος 16
BMW Mountain Bike 16
Giro d' Italia 2009 15
Rohloff speedhub 500/14 14
Tech News 12
Η επιστροφή του Lance Armstrong 13

eBooks

ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου) 12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης) 11

Feature

2010 21
Civil Enduro 9
Civil Enduro II 11
Dynojet Annual Seminar '09 16
eParty '09 21
Farewell Buell 19
Μελωδικές εξατμίσεις 2009 18
Motorcycle Design 1
Mythic Bikes 2009 12
Superbike Design 16
Πλέξιμο 2
Trackday στις Σέρρες 6
Trackbike.gr 2009 20
Yamaha Serow 6,8,10,17,20

Racing Feature

Bikenet Carting 4
Bol 'd Or 2009 18
Dakar '09 11
Dakar '10 21
Isle of Man 2009 15
Macau GP 2009 20
Mat Mladin 17
MotoGP '08 Preview 1
Παγκόσμιο SM Θεσσαλονίκη 19
Troy Bayliss 9
Φιλικός Σαλαμίνας 2009 20
WSBK: Στα Paddock 5
X-Poros '08 9

Συνεντεύξεις

Βασίλης Ορφανός 12
Cal Crutchlow 16

Ρεπορτάζ

Διόδια Α.Ο. Αθηνών – Πατρών 13

Ελαστικά

Michelin Anakee 2 9

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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